

**ZEITSCHRIFT  
FÜR  
VERKEHRS-  
WISSENSCHAFT**

**INHALT DES HEFTES:**

Probleme bei der längerfristigen Prognose des  
Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland  
Von Bernd Bartholmai, Berlin

Seite 71

Die Entwicklung des Straßenkraftverkehrs  
in Polen  
Von Hubert Bronk, Stettin/Szczecin

Seite 91

Regulationspolitik im Güterverkehr  
Von Herbert Baum, Essen

Seite 102

Buchbesprechungen

Seite 139

Zuschriften für die Redaktion sind zu richten an  
Prof. Dr. Rainer Willeke  
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln  
Universitätsstraße 22, 5000 Köln 41

Schriftleitung:  
Prof. Dr. Herbert Baum  
Universität Essen-Gesamthochschule  
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften  
Universitätsstraße 12, 4300 Essen 1

Herstellung - Vertrieb - Anzeigen:  
Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 4000 Düsseldorf 1  
Telefon: (02 11) 67 30 56, Telex: 8 58 633 vffi

Einzelheft DM 18,50, Jahresabonnement DM 67,-  
zuzüglich MwSt und Versandkosten.

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 7 vom 1. 1. 1978.

Erscheinungsweise: vierteljährlich.

*Es ist ohne ausdrückliche Ge-  
nehmigung des Verlages  
nicht gestattet, photographi-  
sche Vervielfältigungen, Mi-  
krofilme, Mikrophotos u. ä.  
von den Zeitschriftenbesten,  
von einzelnen Beiträgen oder  
von Teilen daraus berzu-  
stellen.*

**Probleme bei der längerfristigen Prognose des Güterverkehrs  
in der Bundesrepublik Deutschland**

VON BERND BARTHOLMAI, BERLIN

**1. Ziele von Verkehrsprognosen**

Langfristige Vorausschätzungen des Güter- und Personenverkehrs bilden einen Orientierungsrahmen der Verkehrspolitik, als Grundlage der Infrastrukturplanung und zur Entwicklung von Zielvorstellungen für eine mögliche Nachfragerlenkung.

Der Staat kontrolliert weitgehend die Angebotsseite des Verkehrsmarktes; zu nennen sind:

- die unmittelbare Zuständigkeit für den Ausbau der Straßen und Wasserstraßen bzw. der institutionell zwar auf Unternehmen übertragene, faktisch aber über Investitions-hilfen betriebene Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen und der Hauptumschlagplätze (Binnen-, See- und Flughäfen) und
- die weitgehende Lenkungsmöglichkeit bei den Transportkapazitäten einzelner Verkehrsträger mittels der Vergabe von Konzessionen, der Genehmigung von Tarifordnungen und anderer den Wettbewerb beeinflussender Vorgaben.

Aber auch die Verkehrsnachfrage unterliegt gestaltenden Einflüssen, die energie- und umweltpolitisch oder verkehrssicherheitspolitisch motiviert sein können.

Für eine zielorientierte Politik, die sowohl auf die Angebotsseite als auch auf die Nachfrageseite des Verkehrsmarktes einwirkt, sind Prognosen erforderlich, die gegenüber dem bisherigen Stand methodisch noch erheblich verbessert werden müßten. Sie sollten vor allem maßnahmenempfindlich angelegt sein, um die Effekte politischer Entscheidungen antizipieren zu können. Dabei bleibt es eine Grundvoraussetzung, daß die Prognoseausagen im Güter- und Personenverkehrsbereich und nach Verkehrsarten aufeinander abgestimmt sind.

Das DIW war bereits Anfang der siebziger Jahre vom Bundesverkehrsministerium beauftragt worden, abgestimmte Prognosen des Personen- und Güterverkehrs zu erarbeiten.<sup>1)</sup> Weil demographische Faktoren und die gesamtwirtschaftliche und sektorale Entwicklung indes rascher als erwartet erhebliche Umbrüche erkennen ließen, mußten die damaligen Vorausschätzungen schon sehr bald in globaler und regionaler Sicht überarbei-

*Anschrift des Verfassers:*

Dr. Bernd Bartholmai  
Deutsches Institut für  
Wirtschaftsforschung (DIW)  
Königin-Luise-Str. 5  
1000 Berlin 33

1) Vgl. Jobn, G., et al., Integrierte Langfristprognose für die Verkehrsnachfrage im Güter- und Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1990, in: DIW-Beiträge zur Strukturforchung, Heft 43/I-VI, Berlin 1976/77.