

Verkehrsinfrastrukturbau, induzierter Verkehr und Klimawirkungen. Studie im Auftrag des wissenschaftlichen Klimabeirats der Hessischen Landesregierung von Richard Hartl, Julia Gerlach, Lukas Eberle und Jens Borken-Kleefeld. Professur für Verkehrsökologie der TU Dresden. Oktober 2025.

pdf-Datei mit 22 Abb. und 24 Tabellen über 102 Seiten, herunterladbar unter

https://www.klimabeirat-hessen.de/sites/klimabeirat.hessen.de/files/2026-01/2026-01-16_hartl_et_al-2025-verkehrsinfrastrukturbau_induzierter_verkehr_klimawirkungen-studie.pdf

und als pdf-Datei auf vier Seiten

https://www.klimabeirat-hessen.de/sites/klimabeirat.hessen.de/files/2026-01/2026-01-20_stellungnahme_studie_verkehr.pdf

S. 1/2 „Um drohende Zeitverluste durch Kapazitätsengpässe zu vermeiden und den Straßenverkehr zu beschleunigen, verfolgen Bund und Länder traditionell den angebotsorientierten Ansatz des Aus- und Neubaus von Straßen.[...] Vor diesem Hintergrund untersucht die vorliegende Studie, in welchem Umfang durch den Aus- und Neubau von Fernstraßen zusätzliche CO₂-Emissionen zu erwarten sind. [...]“

Die Kapitel 3 und 4 setzen sich näher mit den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen auseinander. Der Begriff „induzierter Straßenverkehr“ wird definiert und der Stand der empirischen Forschung zusammengefasst. Kapitel 5 beinhaltet Analysen der BVWP (= Bundesverkehrswegeplan) 2030-Methodik und -Daten sowie eine Neuabschätzung des Umfangs induzierten Straßenverkehrs und der entstehenden CO₂-Emissionen. Die BVWP 2030-Methodik und -Daten zu infrastrukturbedingten THG (Treibhausgase)-Emissionen werden dann in Kapitel 6 analysiert. Kapitel 7 führt die Ergebnisse der Analysen zusammen und stellt die gesamten THG-Emissionen durch Aus- und Neubau von Fernstraßen dar“[...] „Abschließend enthält Kapitel 9 eine Zusammenfassung der Studie.“

S. 74 (aus **Zusammenfassung der Autoren**):

„[...] werden die CO₂-Emissionen aller geplanten Straßenprojekte im BVWP 2030 um das bis zu Dreifache unterschätzt.“ [...] „Über einen 40-jährigen Lebenszyklus kumulieren sich die hierdurch entstehenden gesamtwirtschaftlichen Kosten auf 0,4 bis 1,0 Milliarden €, was 40 % bis 100 % der Investitionskosten (von einer Mrd.€) entspricht. Induzierter Straßenverkehr und höhere Fahrtgeschwindigkeiten sind die Hauptverursacher der Mehremissionen und tragen über 85 % zu diesen bei.“

S. 75

„Eine Attraktivierung der Straßennetze konterkariert insbesondere in Ballungsräumen die Bemühungen für eine Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Zudem sind die bestehenden Straßenkapazitäten im nachgeordneten Netz nicht ausreichend, um die durch die Bundesfernstraßen erzeugten Verkehre aufzunehmen. Aufgrund begrenzter Flächen in Ballungsräumen stellt ein weiterer Ausbau hier häufig keine Option dar.“

Der Ausbau der Straßennetze verändert die Raumstrukturen und führt dazu, dass die Entfernungen zwischen relevanten Aktivitätsorten zunehmen. Die Autoabhängigkeit wird – auch für Menschen ohne eigenen Zugang zu Pkw – erhöht. (...)

Unterstützung einer künftigen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung: Eine zukünftige integrierte Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung sollte auch Alternativen abseits des Aus- und Neubaus von Straßen systematisch in die Planung, Bewertung und Finanzierung einbeziehen.“

Fazit: Allein der Blick auf eine Kostendynamik bei CO₂-Emissionen bestätigt die Einschätzung ganz überwiegend negativer Folgen eines Ausbaus der A23, die von der BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität in den letzten ca. 4 Jahren erarbeitet wurde.

Details:

S. 9/10 zur Definition **induzierten Straßenverkehrs**:

Induzierter Straßenverkehr umfasst Veränderungen in der Fahrleistung aufgrund ...

- von Änderungen der *gefahrenen Routen* (kürzere oder längere Routen zu „alten“ Zielen),
- von Änderungen der *Fahrtenhäufigkeit* (mehr Fahrten zu bestehenden Zielen),
- von Änderungen der *Fahrtziele* (weiter entfernte Ziele für bestehende Wege),
- *zusätzlicher Wege* (neue Fahrten zu neuen Zielen),
- *modaler Verlagerungen* von Verkehren (von ÖV / Rad / Fuß zur Straße bzw. Schiene / Wasserstraße zur Straße) und
- *zusätzlichen Verkehrs* durch mittel- bis langfristige *Standortänderungen* (z. B. durch Änderungen der Wohn- und Arbeitsorte, Verlagerung eines Firmenstandorts sowie von Lieferketten).

S. 18-24:

Überblick über die **Forschung zu induzierten Verkehren** (49 Untersuchungen):

„Zusammenfassend bestätigen die Ergebnisse zwar die Existenz induzierten Verkehrs. Zur Höhe des induzierten Straßenverkehrs bei BVWP-Straßenprojekten lassen sich jedoch keine konkreten Schlüsse ziehen, da die einzelnen Projekte zu unterschiedlich sind.“

S. 30-61

Kritische Reflexion der Berücksichtigung von induziertem Straßenverkehr im **Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030**

S.42: „Zusammenfassend liefert die quantitative Analyse der BVWP 2030-Projektdaten deutliche Hinweise darauf, dass das BVWP 2030-Modell die Elastizität der Fahrleistungen in Bezug auf Kapazitätserweiterungen stark unterschätzt und folglich zu wenig induzierten Straßenverkehr und CO₂-Emissionen errechnet.“

S. 63: „Die Methodenkonvention 3.2 des UBA empfiehlt, für einen CO₂-Ausstoß im Jahr 2030 Schadenskosten in Höhe von 940 € je Tonne anzusetzen. Bis zum Ausstoßjahr 2050 steigen diese Kosten bis auf 1080 € je Tonne.“

Kommentar JH: Daran werden sicher alle Leugner und Bagatellisierer des anthropogenen Klimawandels Anstoß nehmen und auf den derzeitigen EU-Preis von ca. 60€/t verweisen. Die Begründung für die UBA-Empfehlung gilt es also nachzurecherchieren und nachzuvollziehen.

Dazu wäre

https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/methodological_convention_3_2_value_factors_bf.pdf

S. 8-11 als Lektüre zu empfehlen. Sieerklärt, dass es sehr darauf ankommt, wie stark man die nächsten Generationen zugunsten der aktuellen belasten will.

S.66-73: Empfehlungen für Hessen. **Beinhaltet Forderung nach Bundesmobilitätsgesetz statt BVWP 2030-Struktur, wie es alle Inis im BVI fordern sollten.**

Der Klimarat Hessen fasst in seiner Stellungnahme die Ergebnisse der Studie eigens zusammen und formuliert mit Handlungsempfehlungen ziemlich genau die Forderungen aller Verkehrs-Inis, die sich kritisch mit den autoprivilegierenden Strukturen des BVWP 2030 auseinandergesetzt haben.

Der Text ist unabhängig von Hessen geeignet, in Pressemitteilungen von Inis wiederholt oder zitiert zu werden.