

Factsheet

Nettoverkehr von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)

Verfasst von Berz Hafner + Partner AG / Hornung Wirtschafts- und Sozialstudien / Künzler Bossert + Partner GmbH / Roduner BSB + Partner AG. Herausgeber: Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) / Bundesamt für Strassen; Forschungsauftrag SVI 2003/001, Bern, September 2009

Zur Abschätzung des PW-Verkehrsaufkommens (Anzahl Zu- und Wegfahrten) von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) stehen bewährte Methoden zur Verfügung. Konsolidierte Grundlagen fehlen hingegen zur Beantwortung der Frage, wie gross die Fahrleistungen (PW-Kilometer) sind, welche der VE angerechnet werden sollen (Nettofahrleistung). Ziel der Forschungsarbeit war es deshalb, eine Methode zur Abschätzung der Nettofahrleistungen zu entwickeln. Die Studie befasst sich ausschliesslich mit dem PW-Verkehr.

In der entwickelten Methode wird in einem ersten Schritt die Bruttofahrleistung ermittelt. Diese wird als Summe aller PW-Fahrleistungen definiert, welche entstehen würde, wenn alle PW-BesucherInnen von ihrem Wohnort direkt zur geplanten VE und zurück fahren würden.

In einem zweiten Schritt wird die Nettofahrleistung ermittelt, indem die Bruttofahrleistung mit Korrekturfaktoren multipliziert wird. Dabei werden folgende Fälle berücksichtigt:

- *Wegketten*: Wegketten entstehen durch Kombination verschiedener Fahrten mit verschiedenen Fahrzielen und Fahrzwecken. Mit dem Korrekturfaktor Wegketten wird die Fahrleistung auf die zwischen VE und Wohnort liegenden Fahrziele (inklusive VE) aufgeteilt.
- *Hüpfen*: Das Phänomen „Hüpfen“ liegt vor, wenn an einem Standort (z.B. einer Shopping-Meile) mehrere VE besucht werden. Die Fahrleistung wird auf die besuchten VE aufgeteilt.

Kernaussagen:

- Die MIV-Bruttofahrleistung bei VE ist unter Berücksichtigung der Wegketten um 20 – 50%, bei Berücksichtigung des Phänomens „Hüpfens“ um 30 – 50% zu reduzieren.
- Diese beiden Faktoren können multipliziert werden und im Extremfall zu Reduktionen von bis zu 50 – 80% der von VE induzierten Bruttofahrleistung führen.
- Es wird empfohlen, unter Berücksichtigung der jeweils einzelfallspezifischen Gegebenheiten, für Wegketten und Hüpfen einen Korrekturfaktor von je 0.5 – 0.9 anzuwenden.
- Bei der Ermittlung der Fahrleistungen von VE genügt eine (vereinfachte) Brutto-Betrachtung nicht. Die Berücksichtigung von Korrekturfaktoren ist zwingend.