

VERKEHRSENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND

LANGFRISTIGE VERKEHRSPROGNOSEN



EIN NEUER BLICK AUF DIE VERKEHRSENTWICKLUNG

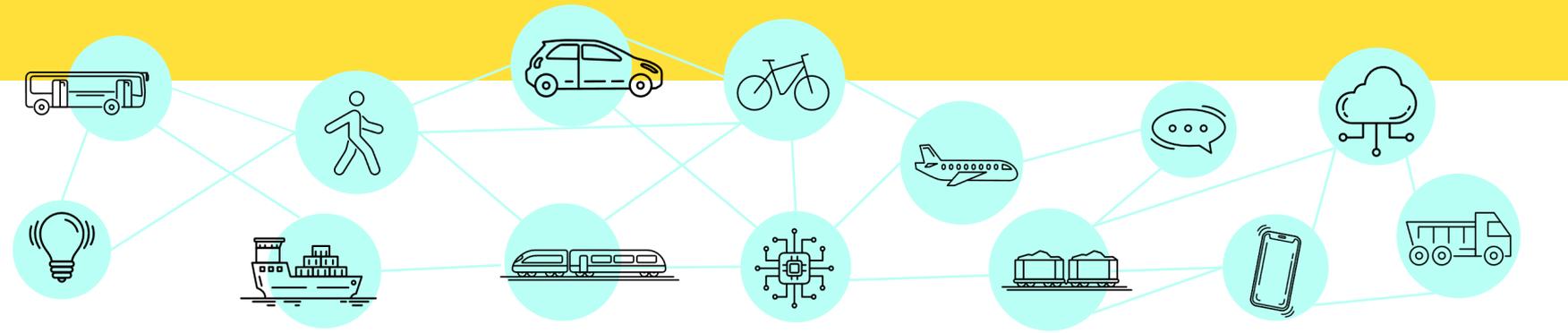
GLEITENDE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSE

Vorteile

- Bezieht aktuelle Daten ein
- Jährliche Aktualisierung
- Kann alternative Prognosen berücksichtigen

2019

2051

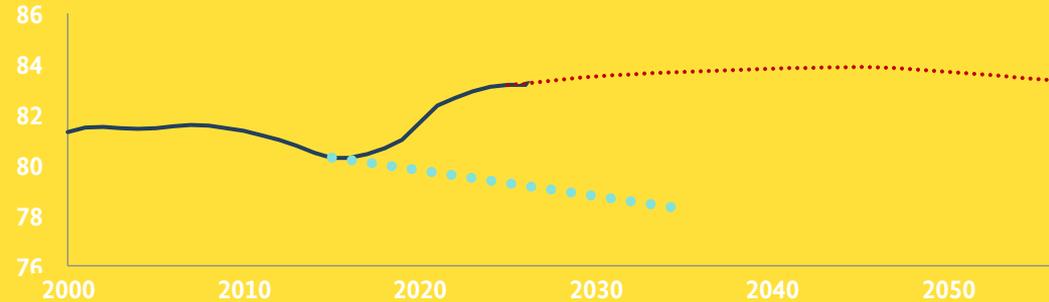


NEUE DATEN ZEICHNEN EIN

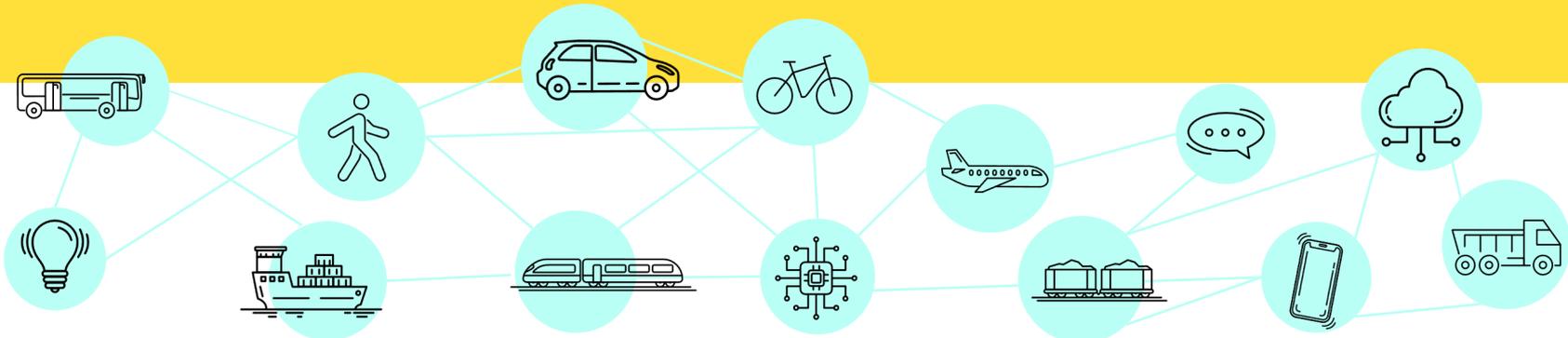
AKTUELLERES ZUKUNFTSBILD

- Corona-Pandemie
- Krieg in der Ukraine
- Technologischer Fortschritt
- Bevölkerungswachstum
- Wirtschaftswachstum

Mio. Einwohner



Ist-Entwicklung — Verkehrsprognose 2030 —••• Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose



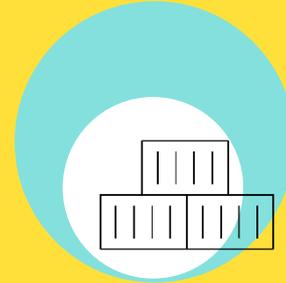
ERGEBNIS 2051

MEHR PERSONEN- UND GÜTERVERKEHRSLEISTUNG



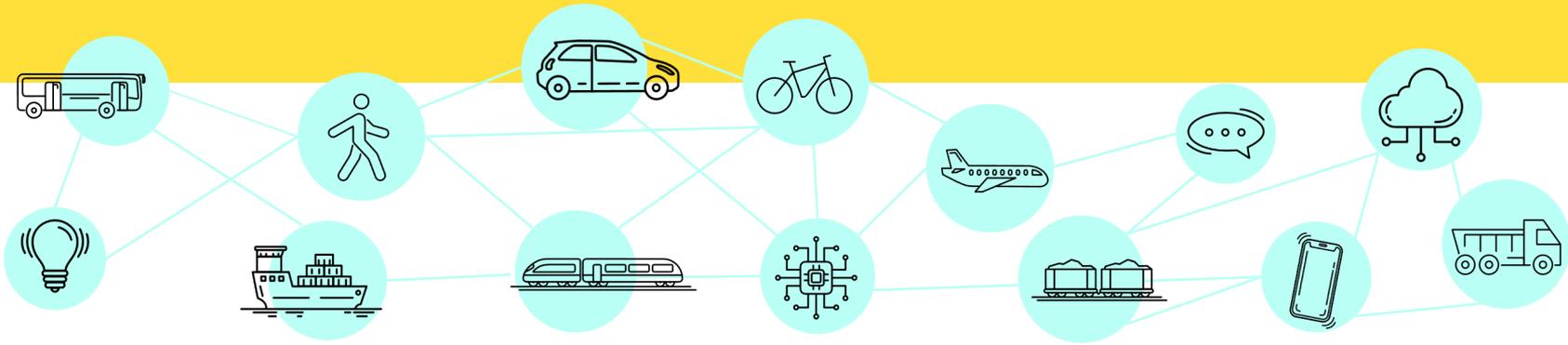
+ 13 %

Personenverkehr



+ 46 %

Güterverkehr



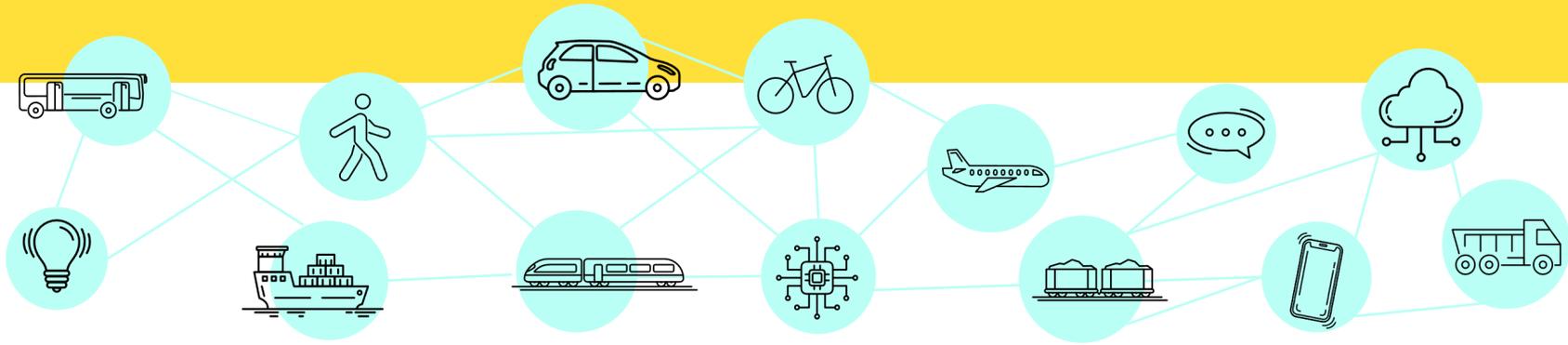
WARUM?

BEVÖLKERUNG UND WOHLSTAND WACHSEN

+ 5.4 Mio.
+ 52 %

mehr Bevölkerungswachstum als ursprünglich prognostiziert in der Verkehrsprognose 2030.

steigt das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf bis 2051.

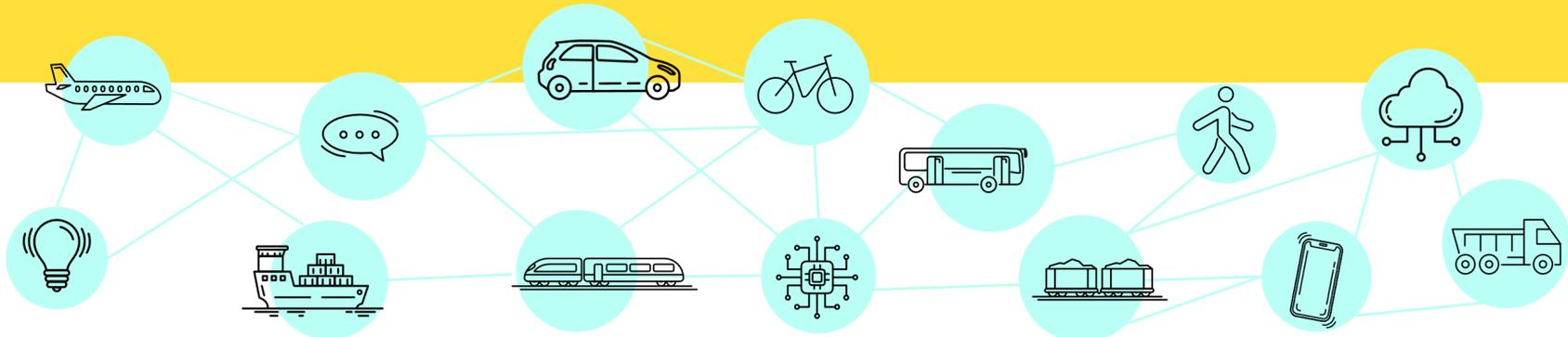


ZUWACHS

MEHR PERSONENVERKEHR

Ursachen

- Bevölkerungswachstum
- Wirtschaftswachstum
- Siedlungsstruktur
- Migration (Fachkräfte/Krieg)
- Massiver Ausbau Schiene, ÖPNV, Rad

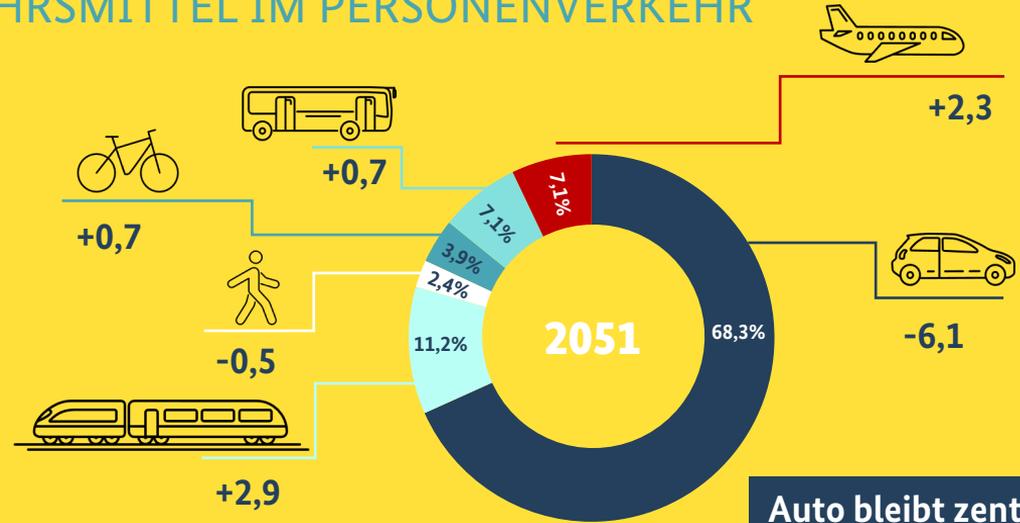


ANTEILE VERSCHIEDENER VERKEHRSMITTEL IM PERSONENVERKEHR

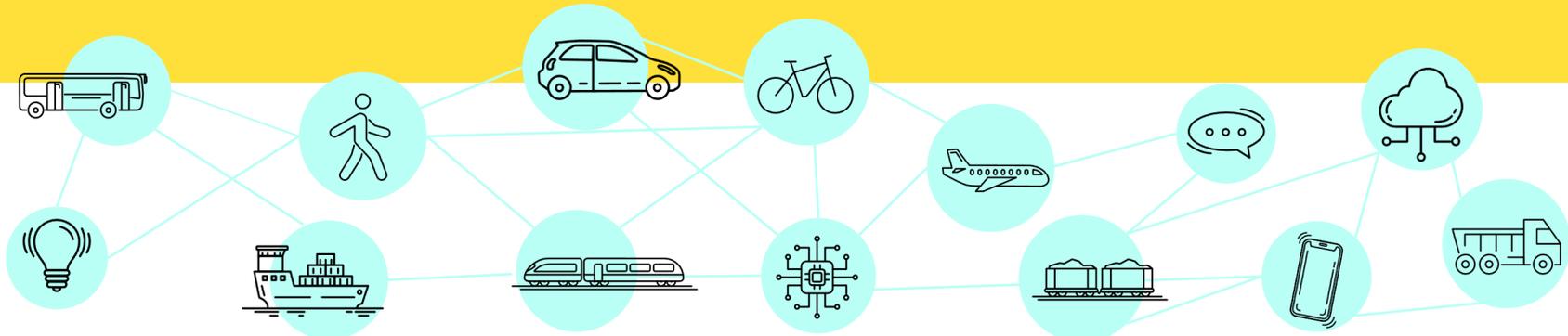
„MODAL SPLIT“

Ursachen

- Massiver Ausbau Schiene, ÖPNV und Radverkehr
- Bevölkerung und Wirtschaft wachsen
- Änderung im Mobilitätsverhalten wie mehr Urlaub und Privatverkehr
- dämpfender Effekt: mehr Homeoffice, mehr Videokonferenzen



Auto bleibt zentral



ZUWACHS

MEHR GÜTERVERKEHR

Ursachen

- Wirtschaftswachstum
- Güterstrukturwandel
- Wirtschaftsverflechtungen
- Konsumverhalten

+ 33 %



+ 54 %



+/- 0 %



↑ Postsendungen

+ 200 %

Nahrungs- und Genussmittel

+ 29 %

Holzwaren und Papier

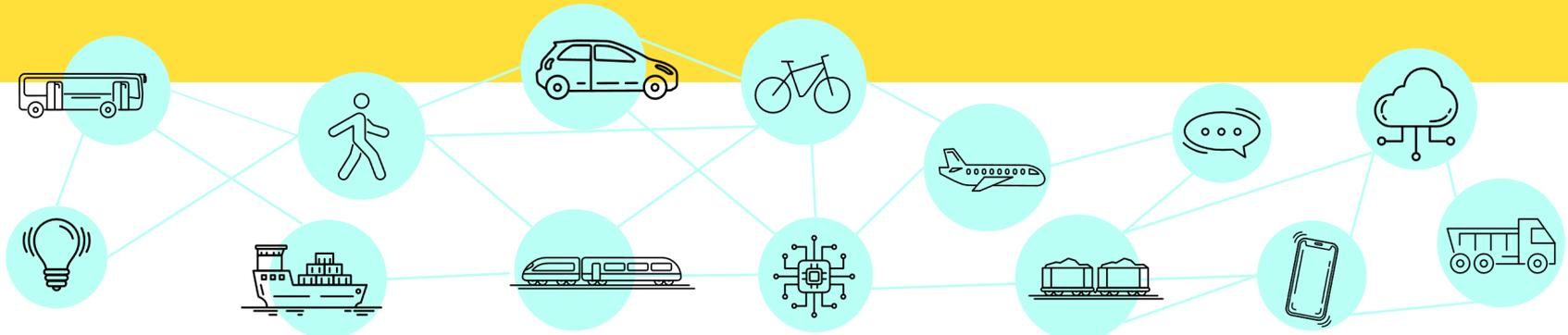
+ 28 %

Fahrzeuge

+ 47 %

Sammelgut

+ 91 %

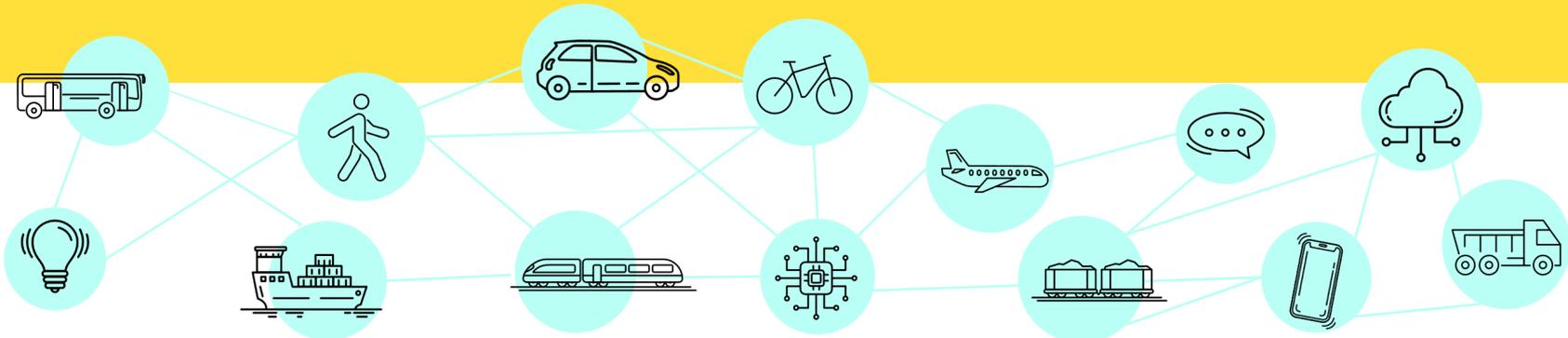
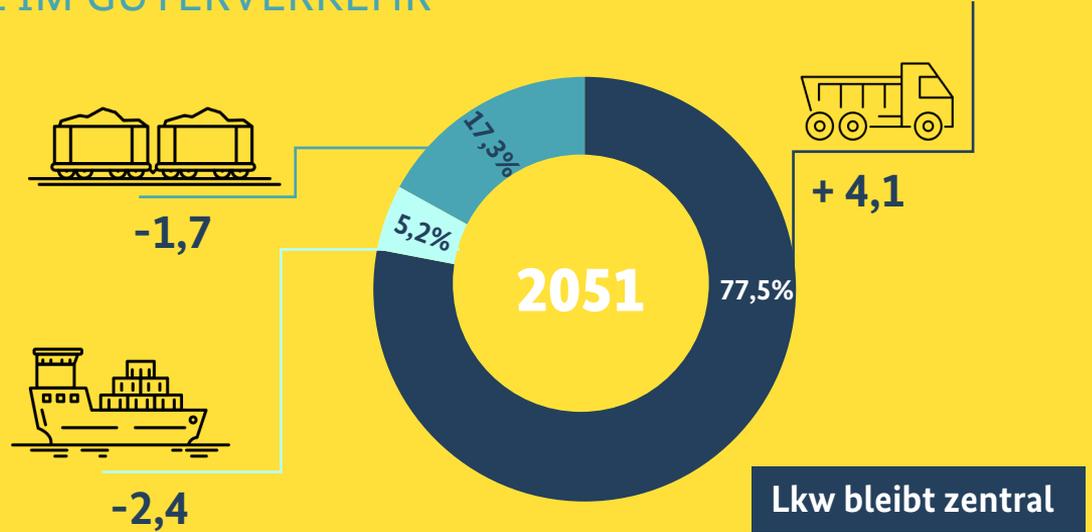


ANTEILE DER VERKEHRSMITTEL IM GÜTERVERKEHR

„MODAL SPLIT“

Entwicklungen

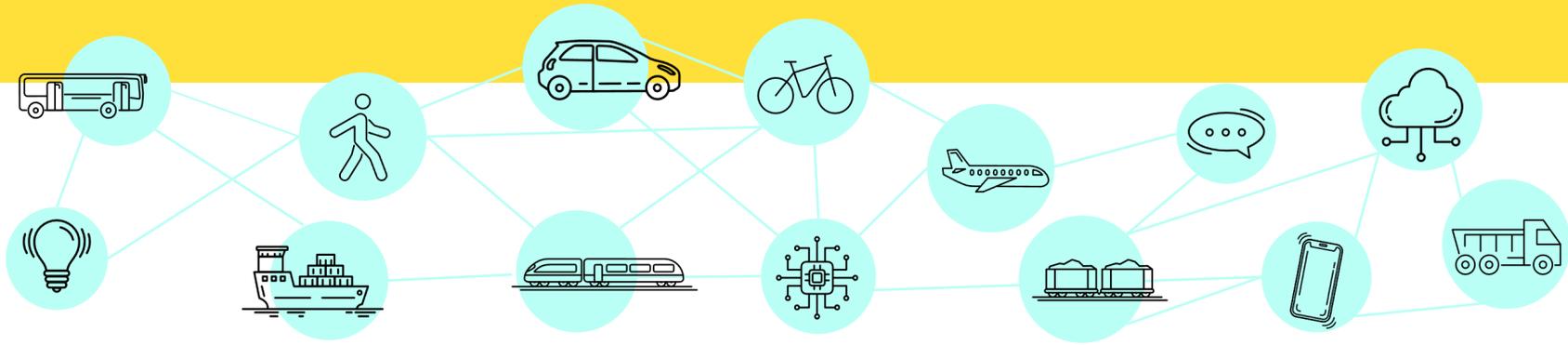
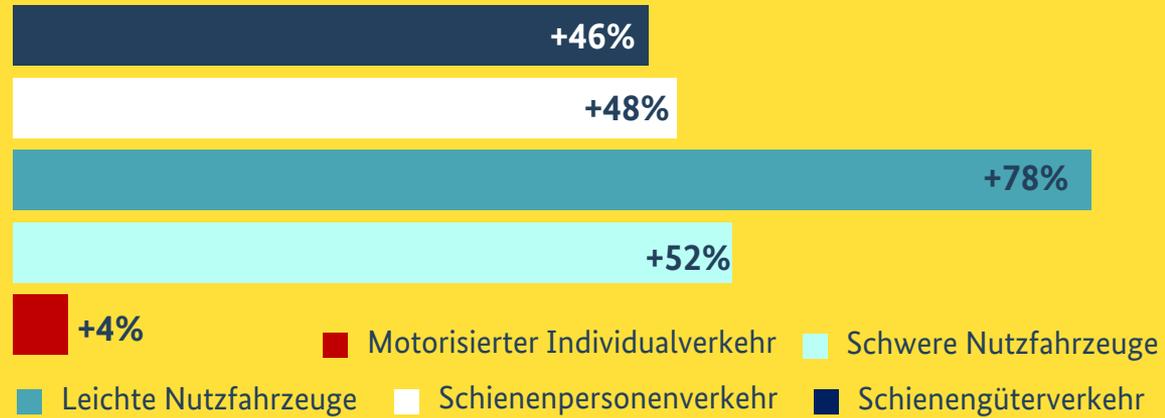
- Weniger Massengüter wie Kohle, Koks, Mineralöl führen zu Rückgang bei Binnenschiff und Schiene
- Mehr Post- und Stückgüter von und an viele Orte können nur über die Straße transportiert werden



VIEL MEHR BETRIEBSLEISTUNG

SCHIENE IM GÜTERSTRUKTURWANDEL

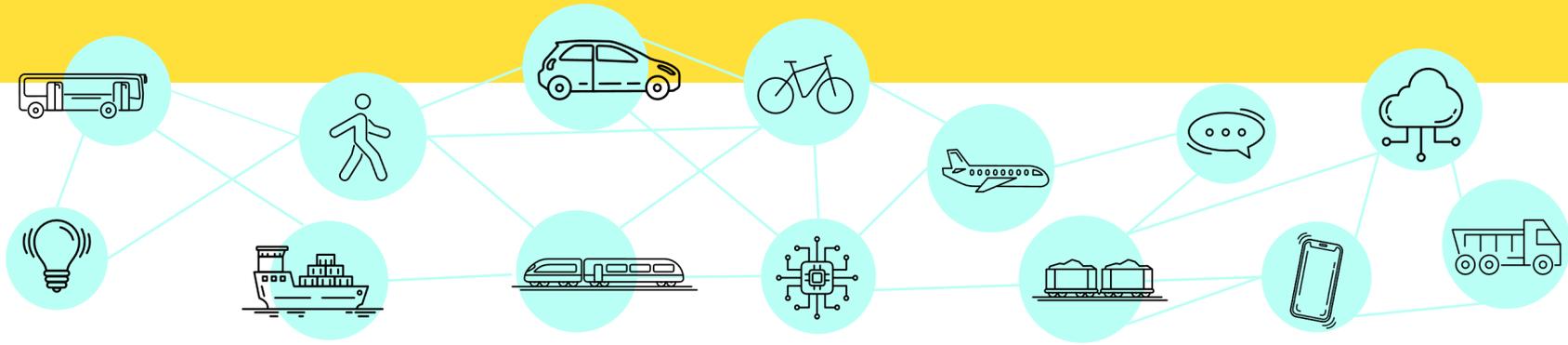
- Transportleistung
Schiengüterverkehr **+33 %**
- Betriebsleistung
Schiengüterverkehr **+46 %**
- Leichtere Güter schmälern
Wachstum der Transportleistung



WOZU?

GLEITENDE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSE

- Objektives Analyseinstrument
- Makroskopischer Blick
- Zeichnet mögliches Zukunftsbild
- Keine Zielprognose



GLEITENDE LANGFRIST-VERKEHRSPROGNOSE

- **Betriebsleistung:** ► Fahrleistung der Bahn (in Kilometer)
- **Fahrleistung:** Zurückgelegte Wegstrecke von Fahrzeugen (in Kilometer)
- **Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose:** neuer Baustein in der Prognoselandschaft des BMDV, der eine Erkenntnislücke schließt. Aufgrund von jährlicher Erstellung werden aktuellere Daten einbezogen. Dies ermöglicht einen jährlich aktuellen Blick in die langfristige Zukunft.
- **Güterstrukturwandel:** Die Veränderung der Arten von Gütern, die transportiert werden. Laut der ► Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose wird sich der Anteil von Massengütern (Kohle, Koks, Mineralöl) verringern. Der Anteil von Stückgut (Pakete, Paletten) hingegen wird sich erhöhen.
- **Modal Split:** Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr; Hinweis: der Modal Split kann sich auf verschiedene Größen beziehen; im Rahmen der Pressekonferenz am 3. März 2023 bezieht sich der Modal Split immer auf die *Güterverkehrsleistung* oder auf die *Personenverkehrsleistung*
- **Prämissen:** Annahmen zu Rahmenbedingungen für die Prognoseberechnungen (dazu gehören Rahmenbedingungen wie Kohleausstieg, Deutschlandtakt, Carsharing, Home-Office-Nutzung, LKW-Maut u.v.m.)

- **Prämissenwirkung:** Veränderung des Verkehrs, die auf die Wirkungen der ► Prämissen zurückzuführen ist (siehe auch ► Struktureffekt)

- **Struktureffekt:** Veränderung des Verkehrs, die auf sozioökonomische Entwicklungen zurückzuführen ist (siehe auch ► Prämissenwirkung)

- **Verkehrsaufkommen:**

Verkehrsaufkommen im Güterverkehr: transportiertes Gütergewicht (in Tonnen).
Auch: Gütertransportaufkommen oder Güterverkehrsaufkommen.

Verkehrsaufkommen im Personenverkehr: Anzahl der beförderten Personen bzw. Anzahl der (Personen-)Fahrten und (Personen-)Wege.
Auch: Personenverkehrsaufkommen.

- **Verkehrsleistung:**

Verkehrsleistung im Güterverkehr: transportiertes Gütergewicht multipliziert mit der jeweiligen Transportweite (in Tonnenkilometer). Auch: Gütertransportleistung.

Verkehrsleistung im Personenverkehr: beförderte Personenanzahl multipliziert mit der jeweiligen Weglänge (in Personenkilometer). Auch: Personenbeförderungsleistung oder Personenverkehrsleistung

VERKEHRSENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND

LANGFRISTIGE VERKEHRSPROGNOSEN

