

Warum wurde eine Verkehrsprognose 2030 erarbeitet?

Unabdingbare Grundlage für die derzeit laufenden Arbeiten an einem neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 ist eine realistische Vorausschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung in Deutschland. Zu diesem Zweck wurde im Auftrag des BMVI eine aktuell wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 erarbeitet.

Wie ist die Verkehrsprognose 2030 aufgebaut?

Die Verkehrsprognose 2030 besteht aus insgesamt sechs Teilen: Ausgehend von der Regionalisierten Strukturdatenprognose 2030, welche die ökonomische und demografische Entwicklung prognostiziert sowie der Seeverkehrsprognose 2030 (Prognose des Seeverkehrs, Hafenumschläge und Seehafenhinterlandverkehre) werden die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in Form von Quelle-Ziel-Matrizen des Güter- und des Personenverkehrs für das Basisjahr 2010 und den Prognosehorizont 2030 ermittelt. Diese Verkehrsverflechtungen werden auf die Verkehrsmittelnetze Straße, Schiene und Wasserstraße – wie der Fachmann sagt – „umgelegt“. Ergebnis sind die Verkehrsaufkommen und Fahrleistungen der einzelnen Verkehrsträger auf den einzelnen Streckenabschnitten der entsprechenden Infrastrukturnetze für das Jahr 2030.

Was wurde inhaltlich in der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 gemacht?

Für den Personen- und Güterverkehr wurden die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland für alle Verkehrsträger berechnet. Verkehrsverflechtungen heißt, dass für verschiedene Wegezwecke im Personenverkehr (z.B. Berufsverkehr, Einkaufsverkehr u.a.) sowie für unterschiedliche Gütergruppen im Güterverkehr (z.B. Erze, Nahrungsmittel u.a.) die Quelle-Ziel-Verkehre prognostiziert wurden. Aufbauend auf den berechneten Verkehrsaufkommen

und Verkehrsleistungen wurden die durch den Verkehr erzeugten Treibhausgasemissionen, insbesondere CO₂-Emissionen, prognostiziert.

Was sind die zentralen Ergebnisse der Verkehrsverflechtungsprognose?

Das Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege bzw. Fahrten) und die Verkehrsleistung (mathematisches Produkt von Anzahl Personenwege und zurückgelegter Wegeweite bzw. von Gütermenge in Tonnen und Transportweite) nehmen in Deutschland bis 2030 weiter zu. Dabei lassen sich sowohl bei den einzelnen Verkehrsträgern als auch in den Landesregionen unterschiedliche Entwicklungen feststellen.

Einige Eckwerte zum Personenverkehr:

- Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (einschließlich der nichtmotorisierten Wege) steigt zwischen 2010 und 2030 von insgesamt 101,8 Mrd. Personenwege auf 103,0 Mrd. Personenwege (+ 1,2 %). Der motorisierte Verkehr nimmt dabei um rd. 3,8 % und der Fahrradverkehr um rd. 4,6 % zu, der Fußverkehr dagegen um rd. 7,8 % ab.
- Die Verkehrsleistung im motorisierten Personenverkehr wird – bei abnehmender Einwohneranzahl – weiterhin wachsen von insgesamt 1.184,3 Mrd. Personenkilometern im Jahr 2010 auf 1.328,7 Mrd. Personenkilometer in 2030 (+ 13 %). Dabei nimmt der Pkw-Verkehr um rd. 10 % zu. Diese Zunahme ist insbesondere auf eine höhere „Automobilität“ der stark wachsenden älteren Bevölkerungsgruppen zurückzuführen. Die Bahnverkehre nehmen um rd. 19 % zu, der öffentliche Straßenpersonenverkehr inklusiv der Fernbuslinien um rd. 6 %. Der Luftverkehr hat weiterhin die stärksten Zuwächse (+ 65 %).
- Das Wachstum der Verkehrsleistung im Personenverkehr resultiert wesentlich aus dem

starken Anstieg der Reisezwecke mit längerer Fahrtweite (Urlaubs-/Freizeitverkehr, Geschäftsverkehr); demgegenüber sind deutliche Rückgänge im Ausbildungsverkehr (demografischer Wandel) zu verzeichnen.

- Die Entwicklung des Individualverkehrs wird stark geprägt durch die Entwicklung des Pkw-Bestandes. Die Pkw-Dichte erhöht sich im Prognosezeitraum von 631 auf 694 Pkw pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre (+ 10 %). Die Bestandszunahme ist auf Personengruppen zurückzuführen, deren Motorisierungsgrad derzeit noch unterdurchschnittlich ist (ältere Personen, Frauen und Zuwanderer), sowie auf eine zunehmende Zweitwagenausstattung.

Einige Eckwerte zum Güterverkehr:

- Das Güterverkehrsaufkommen wächst von insgesamt 3.704,7 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 4.358,4 Mio. Tonnen im Jahr 2030 (+ 17,6 %). Der Verkehrsträger Schiene wächst am stärksten (+ 23,6 %), gefolgt vom Binnenschiff (+ 20,0 %) und der Straße (+ 16,8 %).
- Die deutlichsten Verkehrsleistungszuwächse werden vom Güterverkehr ausgehen. Die Verkehrsleistung im Güterverkehr steigt zwischen 2010 und 2030 von insgesamt 607,1 Mrd. Tonnenkilometer auf 837,6 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2030 (+ 38 %). Hierfür ist in erster Linie die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels mit seinen Auswirkungen auf grenzüberschreitende (+ 42 %) und Transitverkehre (+ 52 %) verantwortlich; demgegenüber steigt der Binnenverkehr unterproportional (+ 31 %).
- Bei den Verkehrsträgern wächst die Bahn am stärksten (+ 43 %), gefolgt vom Lkw (+ 39 %) und dem Binnenschiff (+ 23 %). Das Segment des Kombinierten Verkehrs wächst mit rd. 73 % am dynamischsten.

Wie wird sich der Verkehr regional entwickeln?

Die Personenverkehrsleistung entwickelt sich bis 2030 analog zur Bevölkerungsentwicklung und damit regional sehr unterschiedlich. Überdurchschnittliches Wachstum zeigt sich im Süden Deutschlands, insbesondere im Umland der Großstädte. Demgegenüber sind teils Abnahmen in den östlichen Bundesländern zu verzeichnen; Ausnahmen mit deutlichen Zunahmen bilden die Räume Leipzig, Dresden und das Umland von Berlin. Dies hat zur Folge, dass insbesondere in Teilen Ostdeutschlands mit sinkender Auslastung von Verkehrsinfrastruktur sowie von Bussen und Bahnen zu rechnen ist. Demgegenüber steigt der Verkehrsdruck für weite Regionen Süd- und Westdeutschlands sowie in den Ballungsgebieten weiter an, und zwar genau dort, wo die Auslastung der Infrastruktur bereits heute hoch ist.

Wie sieht die CO₂-Entwicklung im Verkehrssektor aus?

Trotz weiter steigender Verkehrsleistung nimmt der Endenergieverbrauch bis 2030 um rd. 10 % ab. Die CO₂-Emissionen nehmen um rd. 22 % ab. Legt man das Basisjahr 1990 der Kyoto-Vereinbarung zugrunde, so reduzieren sich die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2030 um rd. 26 %.

Wozu werden die Ergebnisse der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 verwendet?

Die Prognoseergebnisse dienen als wesentliche Grundlage für eine langfristige Steuerung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und eine zielgerichtete Entwicklung verkehrspolitischer Maßnahmen und Programme in Bund und Ländern. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ist zudem die Ausgangsbasis für die volkswirtschaftliche und raumordnerische Bewertung von Einzelprojekten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2015.

Empfohlene Links:

- **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**
<http://www.bmvi.de>
- **Bundesverkehrswegeplan**
Informationen über den Bundesverkehrswegeplan auf der Homepage des BMVI
http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan/bundesverkehrswegeplan_node.html
- **Verkehrsprognose 2030**
Internetartikel zur Verkehrsprognose 2030 auf der Homepage des BMVI mit weiteren Informationen und Downloadmöglichkeit der Schlussberichte
<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/verkehrsprognose-2030.html>
- **Clearingstelle Verkehr**
Bezugsmöglichkeiten für die Verkehrsverflechtungsmatrizen für den Personen- und den Güterverkehr sowie deren Nutzungsbedingungen bei der Clearingstelle Verkehr am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)
<http://www.clearingstelle-verkehr.de>

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bildnachweis

© Fotolia365 - Fotolia.com

Stand

Juli 2014

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Druckvorstufe/Hausdruckerei



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Kurzüberblick über die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 im Auftrag des BMVI

