



# Belastbarkeit von Bewertungsergebnissen vor dem Hintergrund der zugrunde liegenden Nachfrageprognosen

Kurzreferat vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 13.04.2011

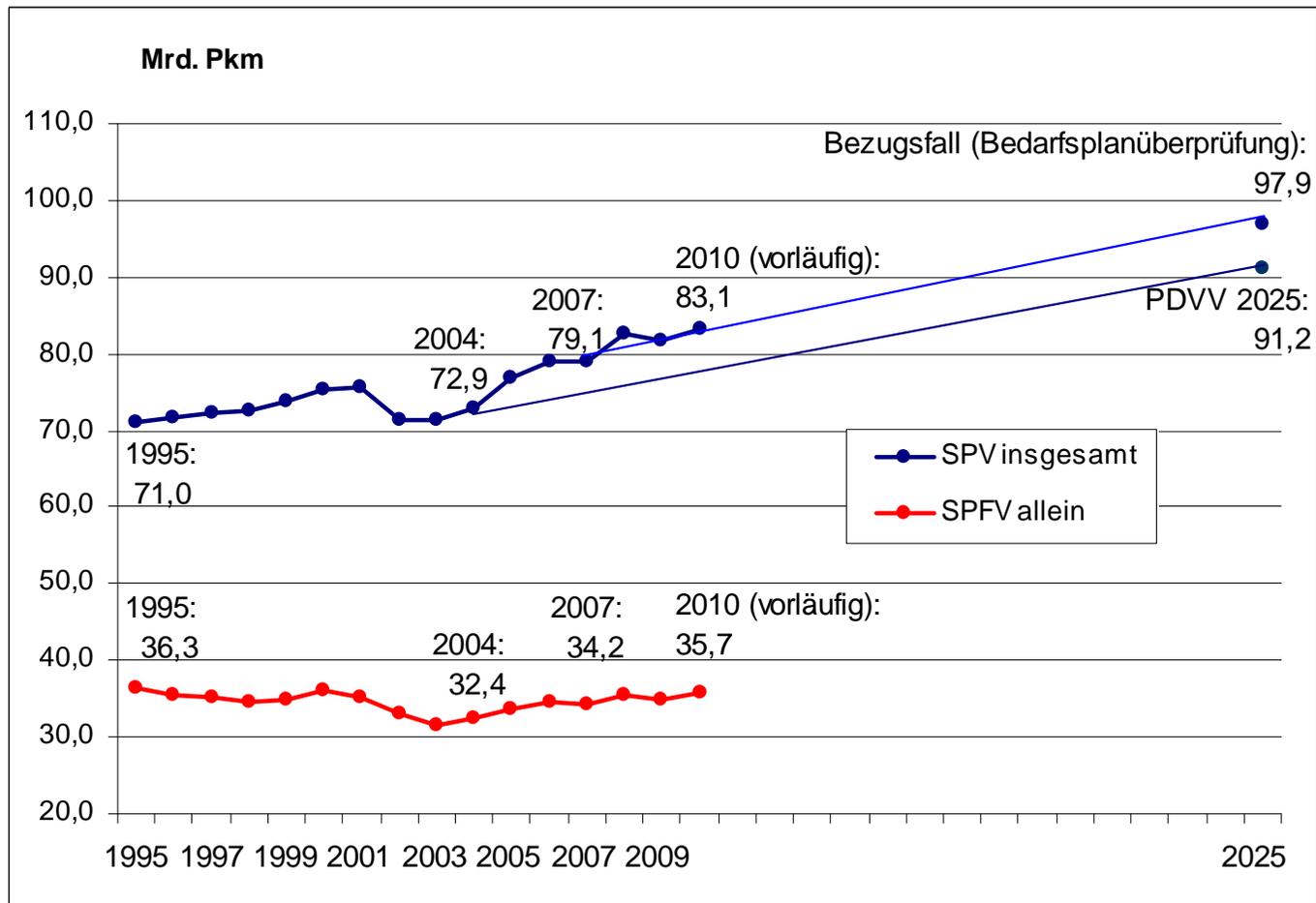
# 1 Allgemeines

- Prognosen sind immer **Wenn-Dann-Prognosen**, d.h. die Prognoseergebnisse sind nur vor dem Hintergrund der zugrunde liegenden Ausgangsannahmen zu verstehen
- Wichtigste **Ausgangsannahmen** für die „**Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025**“ (PDVV 2025) im Auftrag des BMVBS
  - Steigerung der **Bruttowertschöpfung** in Deutschland 2004<sup>1)</sup> – 2025 um durchschnittlich **1,7 % p.a.** (real)
  - Steigerung der **spezifischen Nutzerkosten** im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im Schienenpersonenverkehr (SPV) um durchschnittlich **1,0 % p.a.** (real)
  - Senkung der **spezifischen Transportkosten** im Straßen- und Schienengüterverkehr um durchschnittlich **0,4 % p.a.** (real) und bei der Binnenschifffahrt um durchschnittlich **1,7 % p.a.** (real)
  - Steigerung des Pkw-Bestandes um durchschnittlich **0,6 % p.a.**
- Die oben aufgeführten Prognoseprämissen wurden in den Jahren 2005/2006, d.h. vor der **Wirtschafts- und Finanzkrise** festgelegt

<sup>1)</sup> Basisjahr für die Verkehrsprognose 2025

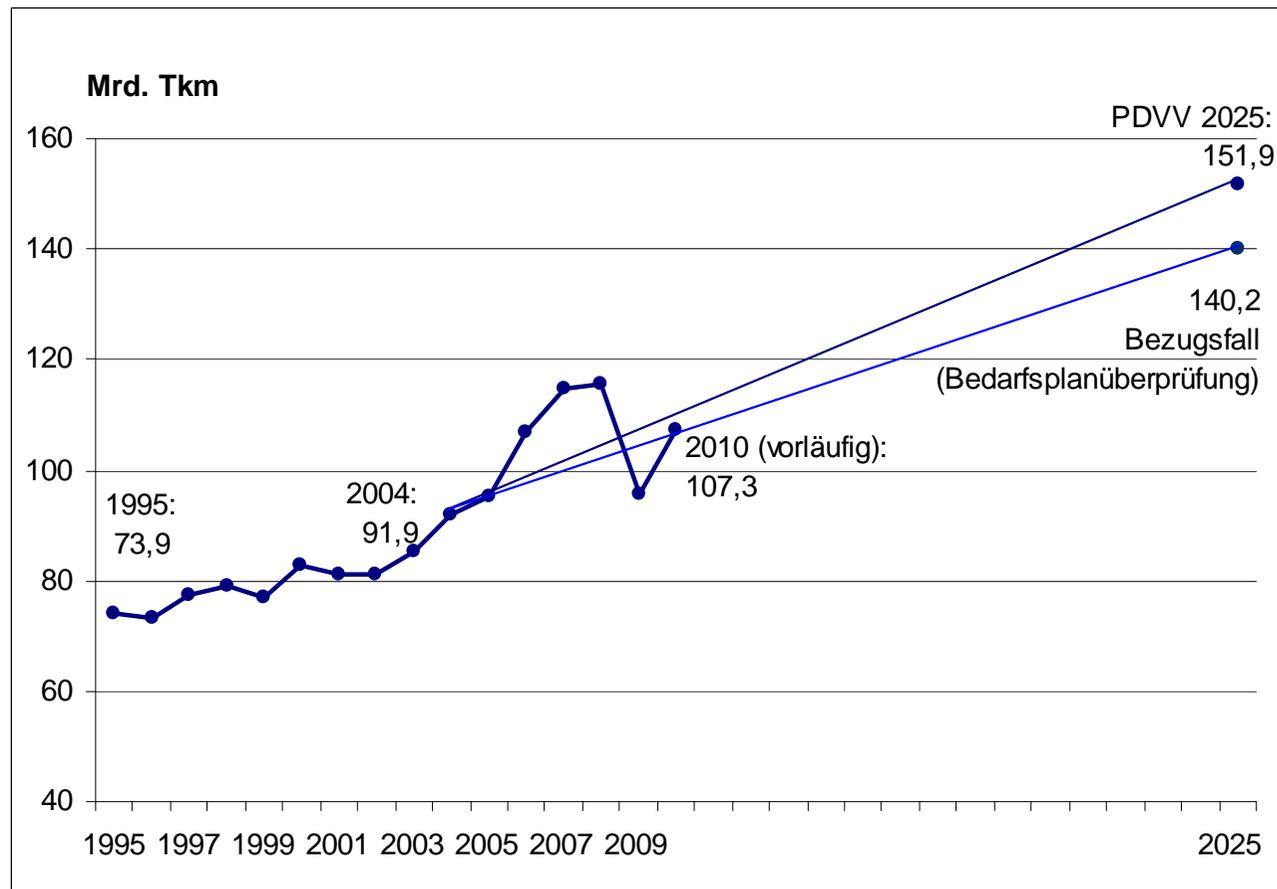
## 2 Abgleich der seit 2004 eingetretenen Nachfrageentwicklung mit der PDVV 2025

### 2.1 Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr



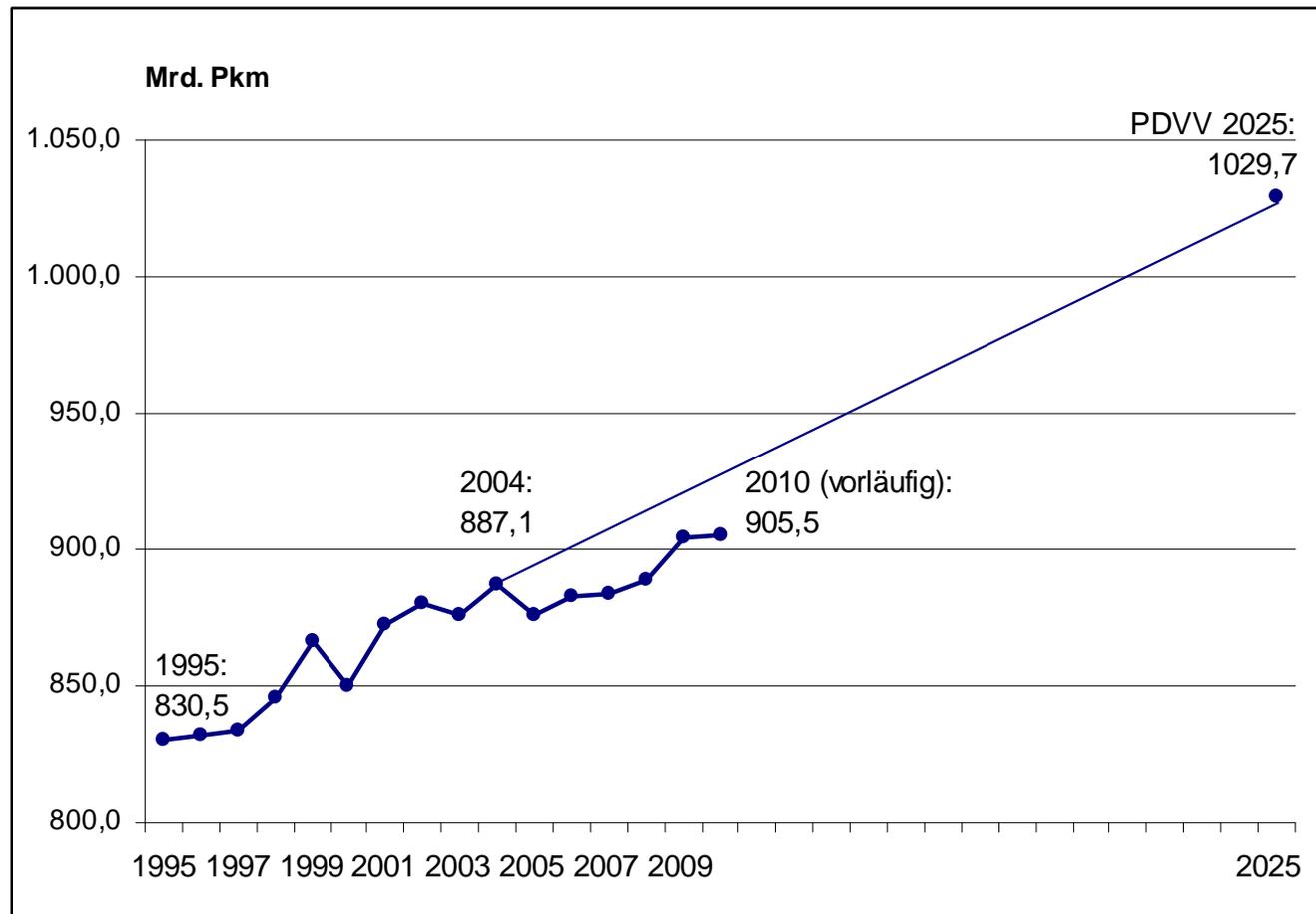
## 2 Abgleich der seit 2004 eingetretenen Nachfrageentwicklung mit der PDVV 2025

### 2.2 Transportleistungen im Schienengüterverkehr



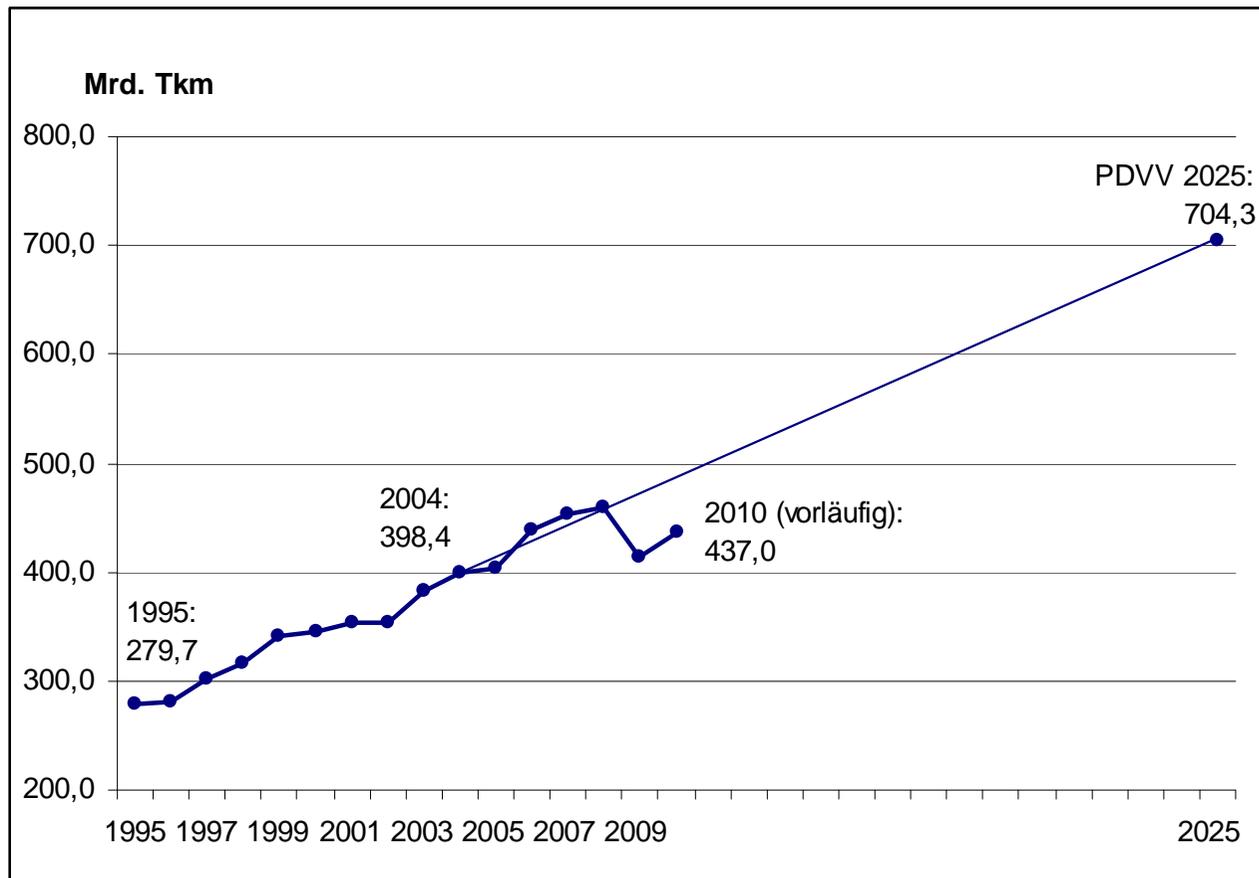
## 2 Abgleich der seit 2004 eingetretenen Nachfrageentwicklung mit der PDVV 2025

### 2.3 Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr



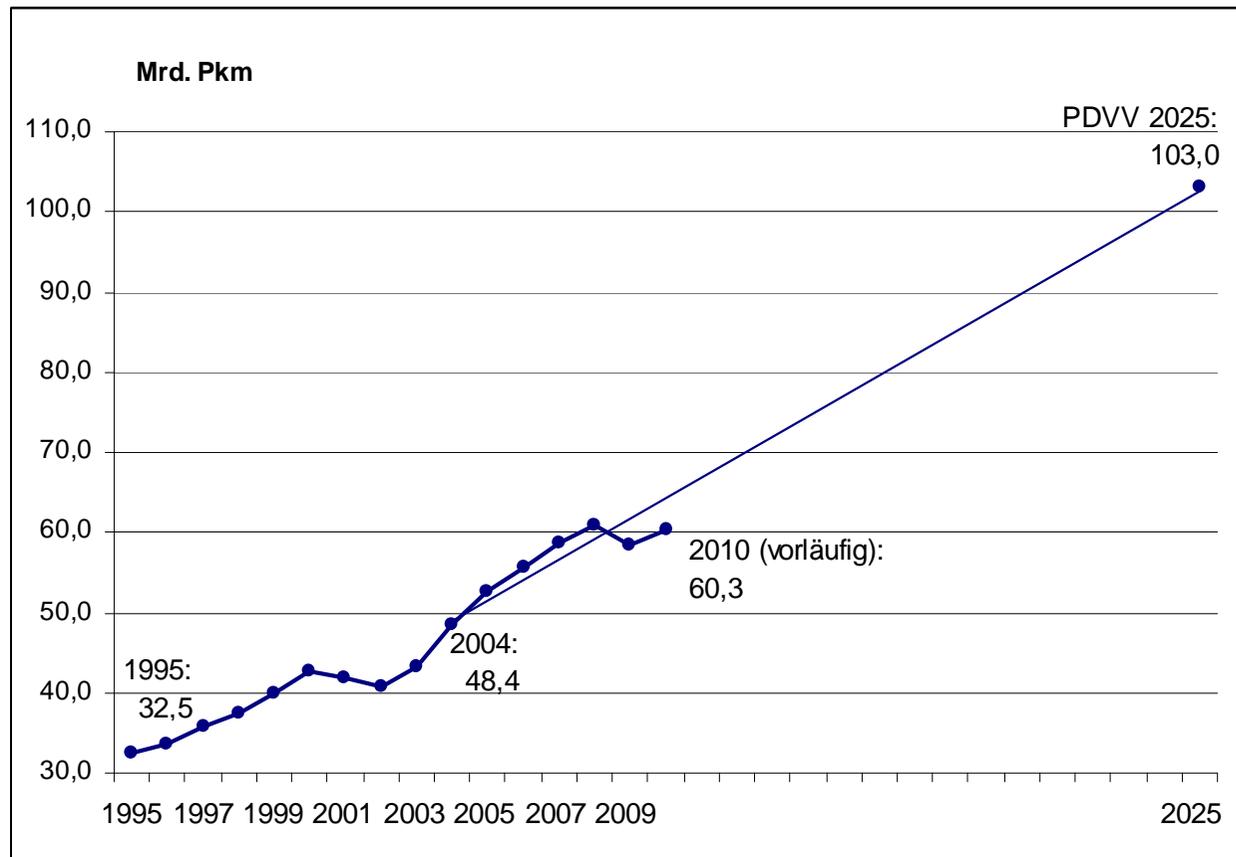
## 2 Abgleich der seit 2004 eingetretenen Nachfrageentwicklung mit der PDVV 2025

### 2.4 Transportleistungen im Straßengüterverkehr



## 2 Abgleich der seit 2004 eingetretenen Nachfrageentwicklung mit der PDVV 2025

### 2.5 Verkehrsleistungen im Luftverkehr



### 3 Fazit (1)

- Langfristige Entwicklungstrends werden immer wieder durch kurzfristige  **Krisenbedingte Einbrüche**  und  **überproportionale Zuwachsraten in Boomphasen**  überlagert
- Erfahrungsgemäß  **gleichen sich**  die betreffenden Einbrüche und die im Anschluss hieran zu beobachtenden überproportionalen Zuwachsraten  **langfristig aus**
- Krisenbedingte Einbrüche dürften allenfalls dazu führen, dass die für einen bestimmten Zeitpunkt (hier 2025) prognostizierten Nachfragemengen  **erst zu einem späteren Zeitpunkt**  erreicht werden
- Bei der Bewertung der Neu- und Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wird  **innerhalb des Betrachtungszeitraumes**  (30 Jahre ab Inbetriebnahme) von einem  **konstanten Nachfrageniveau**  gemäß aktuell gültiger Prognose ausgegangen
- **Nach 2025 zu erwartende Nachfragezuwächse**  bleiben also  **unberücksichtigt**
- Hierdurch wird der Effekt einer  **möglichen zeitlichen Verschiebung**  der Erreichung des für 2025 prognostizierten Nachfrageniveaus  **kompensiert**

### 3 Fazit (2)

- Die **Wirtschafts- und Finanzkrise** hat im Jahr 2009 zu **erheblichen Einbrüchen** bei den Transportleistungen insbesondere im **Straßen- und Schienengüterverkehr** geführt
- Im **Schienenpersonen- und im Luftverkehr** waren die Einbrüche im Jahr 2009 **weniger gravierend**
- Die **Verkehrsleistungen im MIV** sind im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr aufgrund der gesunkenen Kraftstoffpreise **sogar gestiegen**
- Die Verkehrsleistungen des Schienenpersonenverkehrs liegen im Jahr 2010 **genau auf dem Entwicklungspfad** der aktualisierten Verkehrsprognosen für die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege
- Beim **Schienengüterverkehr** lag die Istentwicklung bis 2008 **deutlich oberhalb des Entwicklungspfades** gemäß Bedarfsplanüberprüfung
- Der **starke Einbruch im Jahr 2009** konnte 2010 **teilweise kompensiert** werden, so dass auch hier die Istentwicklung wieder der prognostizierten Entwicklung entspricht

### 3 Fazit (3)

- Beim Verkehrsträger Eisenbahn besteht also **kein Anlass**, an der Eignung der vorliegenden Verkehrsprognosen für die Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen **zu zweifeln**
- Beim **motorisierten Individualverkehr** liegt der Istwert für das Jahr 2010 **2,4 % unterhalb des prognostizierten Entwicklungspfad**
- Dies ist insbesondere auf die zwischen 2004 und 2008 **überproportional gestiegenen Kraftstoffpreise** bei einer gleichzeitig **geringen Steigerung der verfügbaren Einkommen** zurückzuführen
- Beim **Straßengüterverkehr** lag die Istentwicklung bis zum Jahr 2008 auf dem prognostizierten Entwicklungspfad
- Der im Jahr **2009 eingetretene Einbruch** konnte im Jahr 2010 **teilweise** wieder **kompensiert** werden
- Der **Istwert des Jahres 2010** liegt aber immer noch **10 % unterhalb** des prognostizierten Entwicklungspfad
- Die **aktuelle Entwicklung der Transportleistungen** im Straßengüterverkehr deutet darauf hin, dass der prognostizierte Entwicklungspfad **mittelfristig wieder erreicht** wird

### 3 Fazit (4)

---

- Bei **gesamtwirtschaftlichen Bewertungen** wurden bei den im vordringlichen Bedarf enthaltenen Neu- und Ausbaumaßnahmen des **Straßennetzes** in der Regel **Nutzen-Kosten-Verhältnisse von mehr als 3,0** erreicht
- Es kann also **nicht davon ausgegangen** werden, dass der **Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit** der betreffenden Maßnahmen durch eine möglicherweise verzögerte Nachfrageentwicklung **in Frage gestellt** wird



INTRAPLAN  
Consult GmbH

**Mobilität**  
verantwortlich gestalten

Orleansplatz 5a  
81667 München  
T +49 (0)89 – 459 11 112  
F +49 (0)89 – 459 11 212

Ansprechpartner: Hans-Ulrich Mann  
sekmann@intraplan.de

13.04.2011