

Arbeitskreis Infrastruktur im BPPP am 31. Mai 2022

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

– Zielsetzung, Konzeption und aktuelle Ergebnisse

Gliederung

- 1 Einleitung: Zentrale Aspekte der Gleitenden Mittelfristprognose
- 2 Güterverkehr
 - 2.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren
 - 2.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)
- 3 Personenverkehr
 - 3.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren
 - 3.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)

Gliederung

- 1 Einleitung: Zentrale Aspekte der Gleitenden Mittelfristprognose
 - 1.1 Zielgrößen (Prognosegegenstand)
 - 1.2 Zieljahre
 - 1.3 Zielgruppen
- 2 Güterverkehr
- 3 Personenverkehr

1.1 Zentrale Zielgrößen der Prognose

- Verkehrsaufkommen, gemessen in beförderten Personen bzw. Tonnen, und
- Verkehrsleistung, gemessen in Personen- bzw. Tonnenkilometern

in den Güterverkehrsarten

- Straßengüterverkehr,
- Eisenbahnverkehr,
- Binnenschifffahrt,
- Rohrfernleitungen,
- Luftfracht
- und Seeverkehr (über deutsche Seehäfen)

sowie in den Personenverkehrsarten

- Motorisierter Individualverkehr (MIV),
- Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV),
- Eisenbahnverkehr
- und Luftverkehr

1.2 Zieljahre der Prognose

Prognose wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt:

- Winterprognose (Feb./März)
 - Erste Schätzung Vorjahr (t-1)
 - Begonnenes Jahr (t)
 - Mittelfristiger Horizont (t+3)
- Sommerprognose (Aug./Sep.)
 - Abschließende Schätzung Vorjahr (t-1)
 - Laufendes Jahr (t)
 - Kurz- und mittelfristiger Horizont (t+1, t+2)

1.3 Zielgruppen / Nachfrager der Prognose

- Politik / Öffentliche Verwaltung
 - Vor allem Verkehrspolitik, aber auch andere Bereiche (Umwelt, Energie, Wirtschaft u.a.)
 - Für laufende verkehrspolitische Aktivitäten, Planungen und Entscheidungen
 - Auch für Investitionsentscheidungen (hier langfristige Prognosen bedeutender)
 - Hat durch die Klimaschutzpolitischen Erfordernisse noch mehr an Bedeutung gewonnen
- Wirtschaft (Unternehmen und Verbände)
 - Vor allem Verkehrswirtschaft, aber auch andere (z.B. Automobilindustrie, Mineralölwirtschaft)
 - Für eigene Planungen
 - Für Übersicht über Gesamtmarkt, auch ex post (Jahresberichte etc.)
- (Fach-) Öffentlichkeit

1.4 Besonderheiten der aktuellen Prognose (Winter 2021/22)

- Invasion Russlands in der Ukraine am 24.2.2022
- Abschluss der Prognose am 14.3. (quantitativ) bzw. 18.3.2022 (Kommentierung)
- Möglich: Annahmen
 - zum Rohölpreis,
 - zu den Importen von Energierohstoffen (hohe Bedeutung für Güterverkehr auf Schienen und Wasserstraßen)
 - und zu den Auswirkungen auf die Energieträgerstruktur der Stromerzeugung, aber natürlich mit äußerst hohen Unsicherheiten
- Nicht möglich: Berücksichtigung der Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und in der Welt
- Stand 31.5.2022: Prognose ist über zwei Monate alt, manche Einflussfaktoren haben sich schlechter entwickelt → eher Abwärtskorrekturen in Sicht, aber abwarten

Gliederung

1 Einleitung: Zentrale Aspekte der Gleitenden Mittelfristprognose

2 Güterverkehr

2.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren

2.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)

3 Personenverkehr

3.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren

3.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)

2.1 Zentrale Einflussgrößen des Güterverkehrs (1):

Weltwirtschaftliche Leitdaten (vor Kriegsbeginn)

	Veränderung in %				
	p.a.				Insg.
	20/19	21/20	22/21	25/22	25/19
Welthandel ¹⁾	-8,2	9,5	5,8	4,2	20,2
BIP					
Welt	-3,0	5,7	4,4	3,4	18,3
Euroraum	-6,4	5,2	4,2	1,6	7,7
USA	-3,4	5,6	3,7	2,0	12,3
Japan	-4,5	1,7	2,9	0,7	2,2
China	2,2	8,0	5,1	5,0	34,4
Indien	-7,3	8,3	8,7	6,3	31,2
1) In der Definition des IMF					

Quellen: IMF

2.1 Zentrale Einflussgrößen des Güterverkehrs (2):

Gesamtwirtschaftliche Leitdaten (vor Kriegsbeginn)

	Absolute Werte					Veränderung in %				
						p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2025	20/19	21/20	22/21	25/22	25/19
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	107,2	102,3	105,3	109,1	113,4	-4,6	2,9	3,6	1,3	5,8
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	107,0	100,8	100,9	106,9	111,4	-5,9	0,1	6,0	1,4	4,1
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	113,1	100,5	103,9	108,1	120,4	-11,2	3,4	4,1	3,7	6,5
Exporte ¹⁾	111,2	100,8	110,3	116,4	128,5	-9,3	9,4	5,5	3,4	15,6
Importe ¹⁾	117,5	107,4	116,6	123,9	138,4	-8,6	8,6	6,3	3,7	17,8
Erwerbstätige ³⁾	45,27	44,90	44,92	45,33	45,29	-0,8	0,0	0,9	0,0	0,1

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2015 = 100)
 2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
 3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

2.1 Zentrale Einflussgrößen des Güterverkehrs (3):

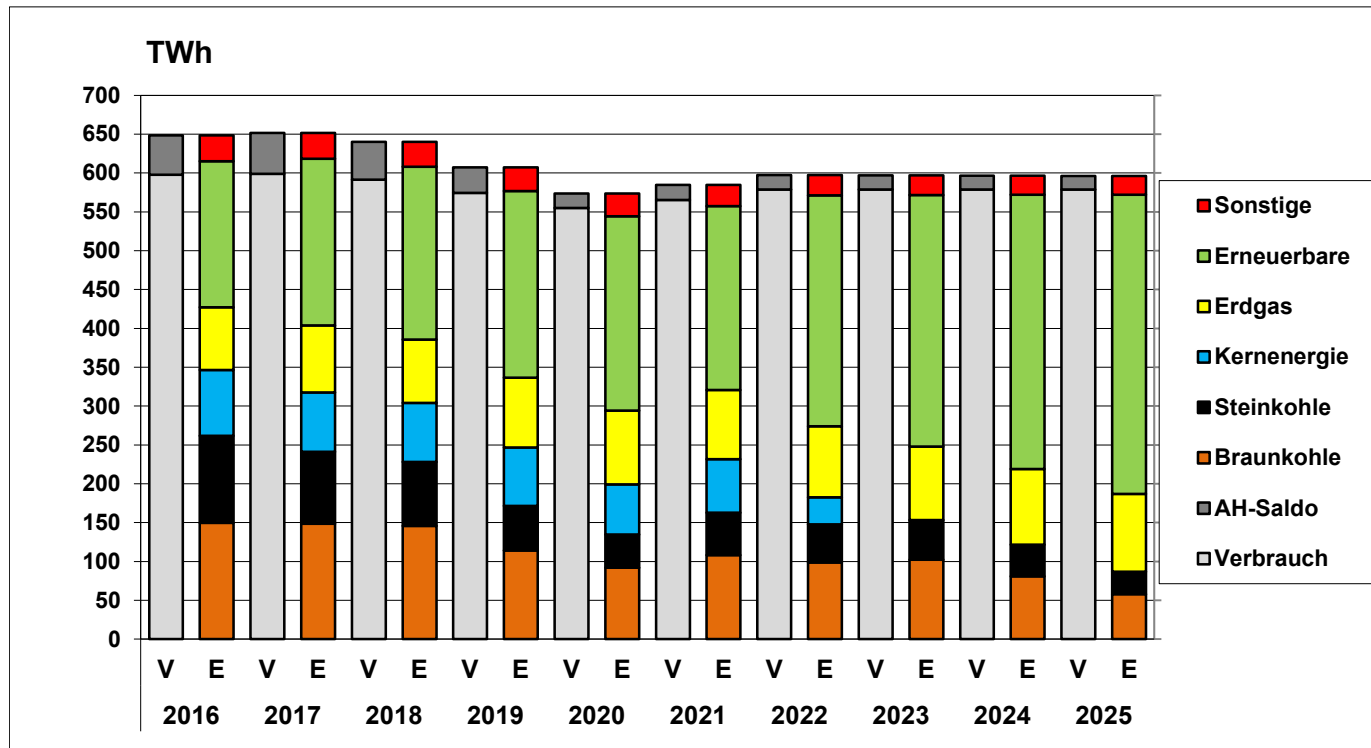
Branchenwirtschaftliche Leitdaten (vor Kriegsbeginn)

	Absolute Werte					Veränderung in %				
						p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2025	20/19	21/20	22/21	25/22	25/19
Bauproduktion ¹⁾	124,3	131,0	132,2	134,8	148,7	5,4	0,9	2,0	3,3	19,7
Industrieproduktion ²⁾	101,2	91,4	95,4	97,6	105,4	-9,7	4,3	2,3	2,6	4,1
Rohstahlproduktion ³⁾	39,7	35,7	40,1	39,0	40,9	-10,1	12,4	-2,7	1,6	3,0
Steinkohlenabsatz ³⁾⁴⁾	40,0	32,6	38,4	39,4	30,4	-18,6	17,9	2,7	-8,3	-24,1
Mineralölproduktenabsatz ³⁾	102,9	93,7	92,0	97,9	101,0	-9,0	-1,8	6,4	1,0	-1,9
1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2015 = 100) 2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2015 = 100) 3) Mio. t 4) In der Definition der Energiebilanzen										

Quellen: Stat. Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Prognosen

2.1 Zentrale Einflussgrößen des Güterverkehrs (4):

Außergewöhnliche Entwicklungen im Bereich Kohle



2.1 Zentrale Einflussgrößen des Güterverkehrs (5):

Die bisher gezeigten welt-, gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten bilden die zentralen Einflussfaktoren der kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Güterverkehrs.

Weitere Einflüsse:

- Preispolitische Maßnahmen, z.B. Lkw-Maut
- Ordnungsrechtliche Maßnahmen, z.B. Lockerung des Kabotageverbots,
- Infrastruktur und Angebot, z.B. zentrale Anlagen des Kombinierten Verkehrs

können den Güterverkehr, v.a. die modale Teilung, beeinflussen, sind in aller Regel aber weit weniger bedeutend.

Gliederung

1 Einleitung: Zentrale Aspekte der Gleitenden Mittelfristprognose

2 Güterverkehr

2.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren

2.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)

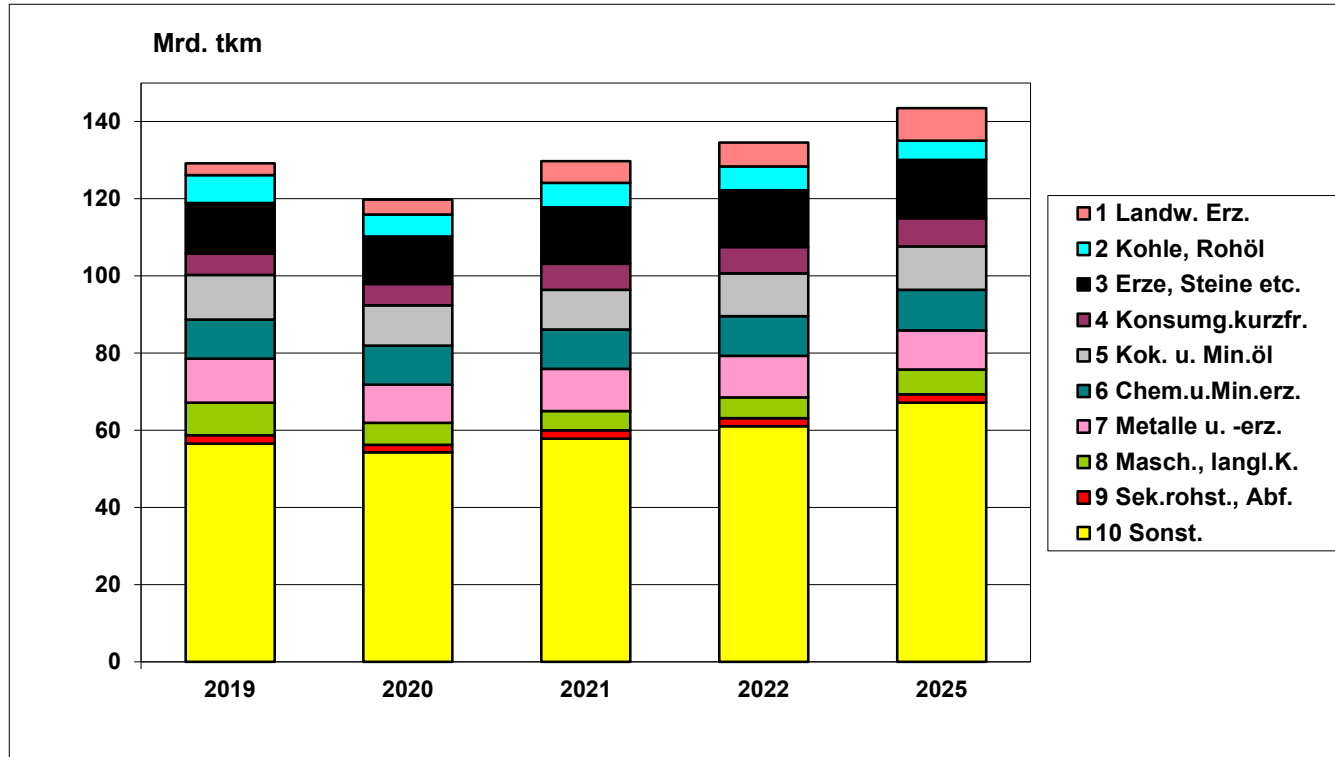
3 Personenverkehr

3.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren

3.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)

2.2 Prognoseergebnisse zum Güterverkehr (1):

Bedeutung der Massengüter für den Schienengüterverkehr



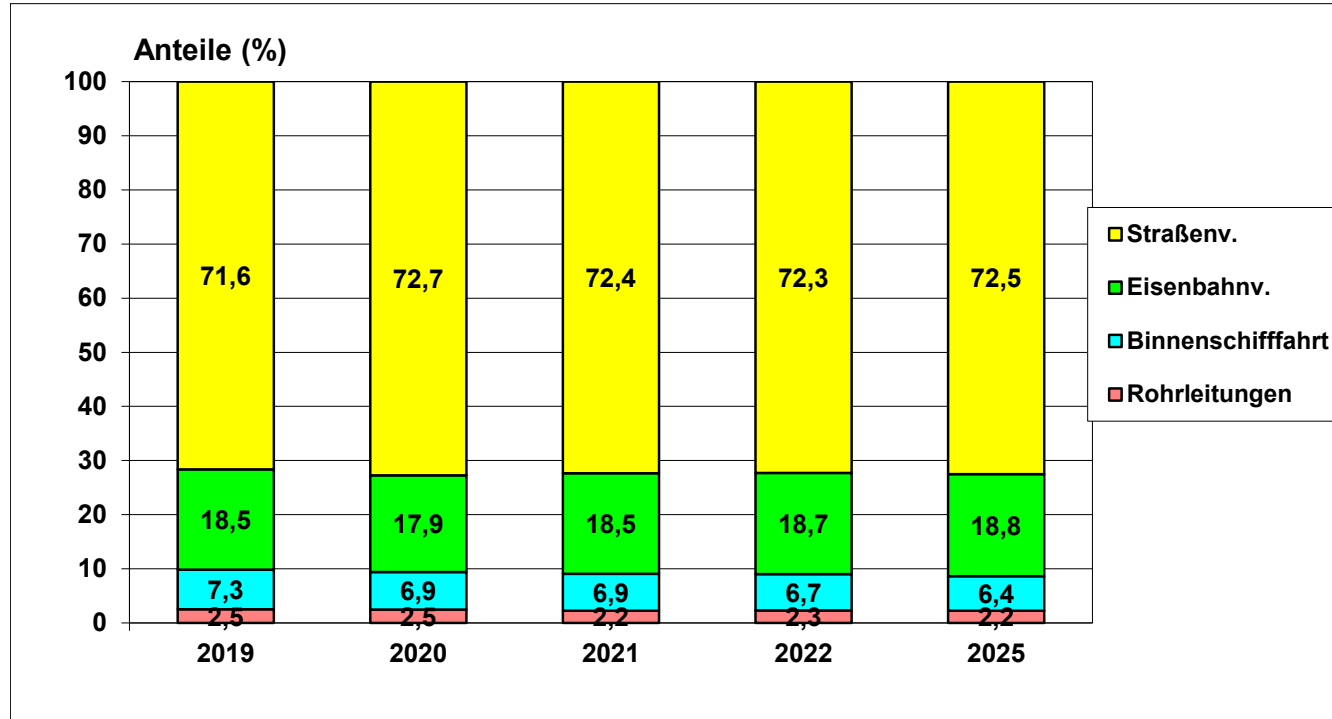
2.2 Prognoseergebnisse zum Güterverkehr (2):

Entwicklung im Überblick (alle Verkehrsträger)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %				
						p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2025	20/19	21/20	22/21	25/22	25/19
Transportaufkommen										
Straßenverkehr	3759,0	3656,4	3687,3	3768,6	3928,2	-2,7	0,8	2,2	1,4	4,5
Eisenbahnverkehr	390,8	358,8	385,3	396,2	413,4	-8,2	7,4	2,8	1,4	5,8
- dar.: Kombiniertes V.	109,5	104,6	111,5	116,9	129,9	-4,5	6,6	4,9	3,6	18,6
Binnenschifffahrt	205,1	188,0	193,5	194,7	194,3	-8,3	2,9	0,6	-0,1	-5,3
Rohrleitungen	85,1	81,7	79,4	84,7	86,1	-4,0	-2,9	6,7	0,5	1,1
Luffracht	4,8	4,6	5,4	5,7	6,4	-3,8	17,0	5,3	4,2	33,9
Insgesamt	4444,8	4289,6	4350,8	4449,8	4628,3	-3,5	1,4	2,3	1,3	4,1
Seeverkehr	290,2	273,2	283,0	290,2	296,7	-5,9	3,6	2,5	0,7	2,2
Transportleistung¹⁾										
Straßenverkehr	498,7	487,5	506,2	521,1	552,3	-2,2	3,8	2,9	2,0	10,8
Eisenbahnverkehr	129,2	119,8	129,7	134,5	143,5	-7,3	8,3	3,7	2,2	11,1
- dar.: Kombiniertes V.	56,5	54,3	58,0	61,1	68,8	-4,0	6,9	5,4	4,0	21,6
Binnenschifffahrt	50,9	46,3	48,0	48,4	48,9	-9,0	3,5	0,8	0,4	-3,9
Rohrleitungen	17,6	16,7	15,6	16,7	17,0	-5,5	-6,4	6,7	0,6	-3,9
Luffracht	1,6	1,5	1,8	1,9	2,2	-2,6	17,0	5,3	4,2	35,6
Insgesamt	698,0	671,8	701,3	722,6	763,9	-3,7	4,4	3,0	1,9	9,4
1) Innerhalb Deutschlands										

2.2 Prognoseergebnisse zum Güterverkehr (3):

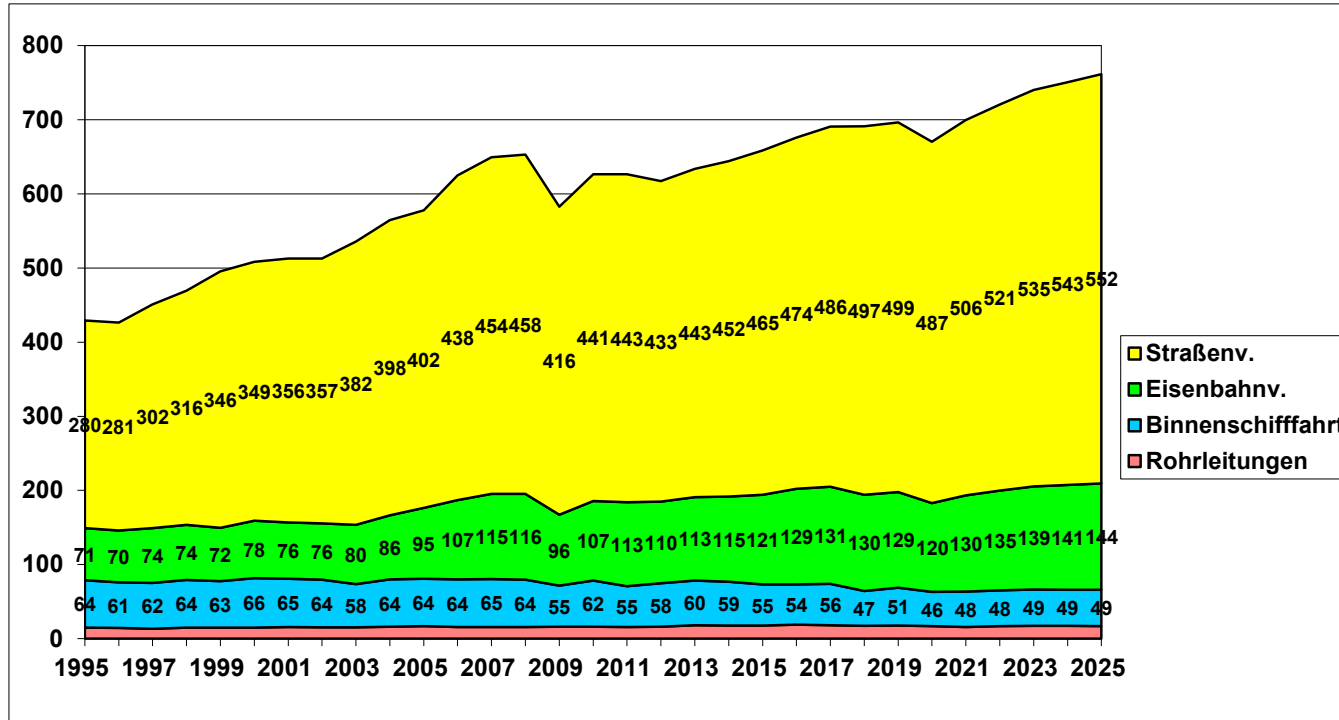
Entwicklung des Modal Splits (Transportleistung)



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

2.2 Prognoseergebnisse zum Güterverkehr (4):

Langfristige Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Gliederung

- 1 Einleitung: Zentrale Aspekte der Gleitenden Mittelfristprognose
- 2 Güterverkehr
 - 2.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren
 - 2.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)
- 3 **Personenverkehr**
 - 3.1 **Leitdaten / Haupteinflussfaktoren**
 - 3.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)

3.1 Einflussgrößen des Personenverkehrs (1):

Demographische Entwicklung, hat seit 2015/16 an Bedeutung verloren, könnte jetzt aber wieder an Bedeutung gewinnen

	Mio. Personen					Veränderung in %				
						p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2025	20/19	21/20	22/21	25/22	25/19
Einwohner ¹⁾	83,09	83,16	83,17	83,29	83,83	0,1	0,0	0,1	0,2	0,9
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	69,46	69,45	69,39	69,43	69,69	0,0	-0,1	0,1	0,1	0,3
Auszubildende ²⁾	13,64	13,66	13,69	13,73	14,03	0,1	0,2	0,3	0,7	2,8

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2011

2) Schüler und Studenten, Mittelwert der Schuljahre bzw. Wintersemester t-1/ t und t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

3.1 Einflussgrößen des Personenverkehrs (2):

Wichtiger: Gesamtwirtschaftliche Entwicklung, wie oben (vor Kriegsbeginn)

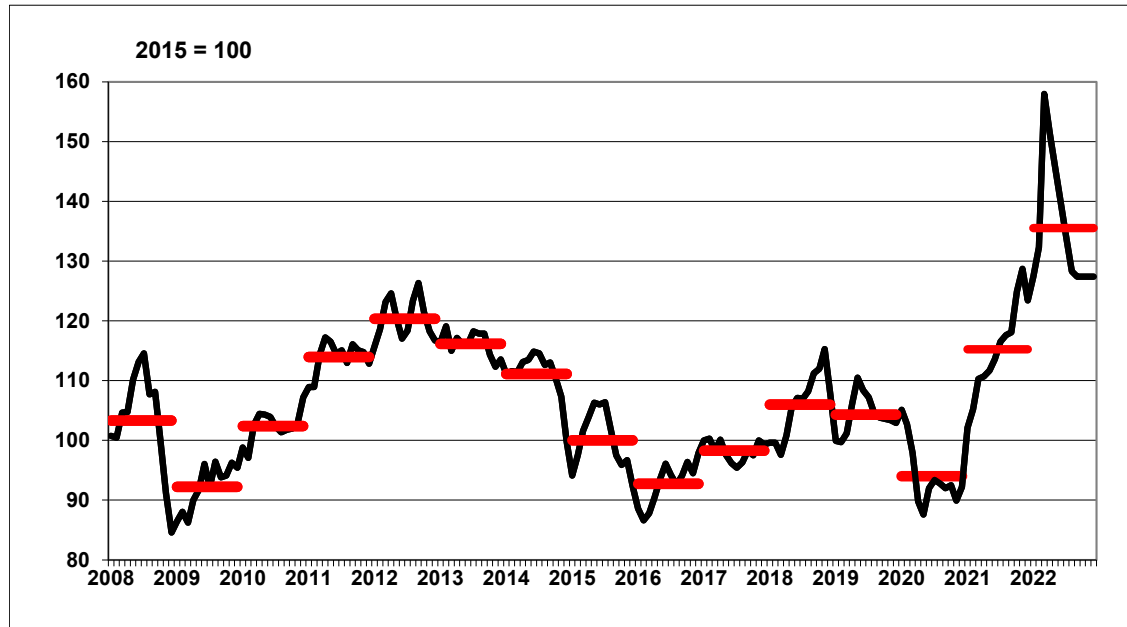
	Absolute Werte					Veränderung in %				
						p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2025	20/19	21/20	22/21	25/22	25/19
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	107,2	102,3	105,3	109,1	113,4	-4,6	2,9	3,6	1,3	5,8
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	107,0	100,8	100,9	106,9	111,4	-5,9	0,1	6,0	1,4	4,1
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	113,1	100,5	103,9	108,1	120,4	-11,2	3,4	4,1	3,7	6,5
Exporte ¹⁾	111,2	100,8	110,3	116,4	128,5	-9,3	9,4	5,5	3,4	15,6
Importe ¹⁾	117,5	107,4	116,6	123,9	138,4	-8,6	8,6	6,3	3,7	17,8
Erwerbstätige ³⁾	45,27	44,90	44,92	45,33	45,29	-0,8	0,0	0,9	0,0	0,1

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2015 = 100)
 2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
 3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

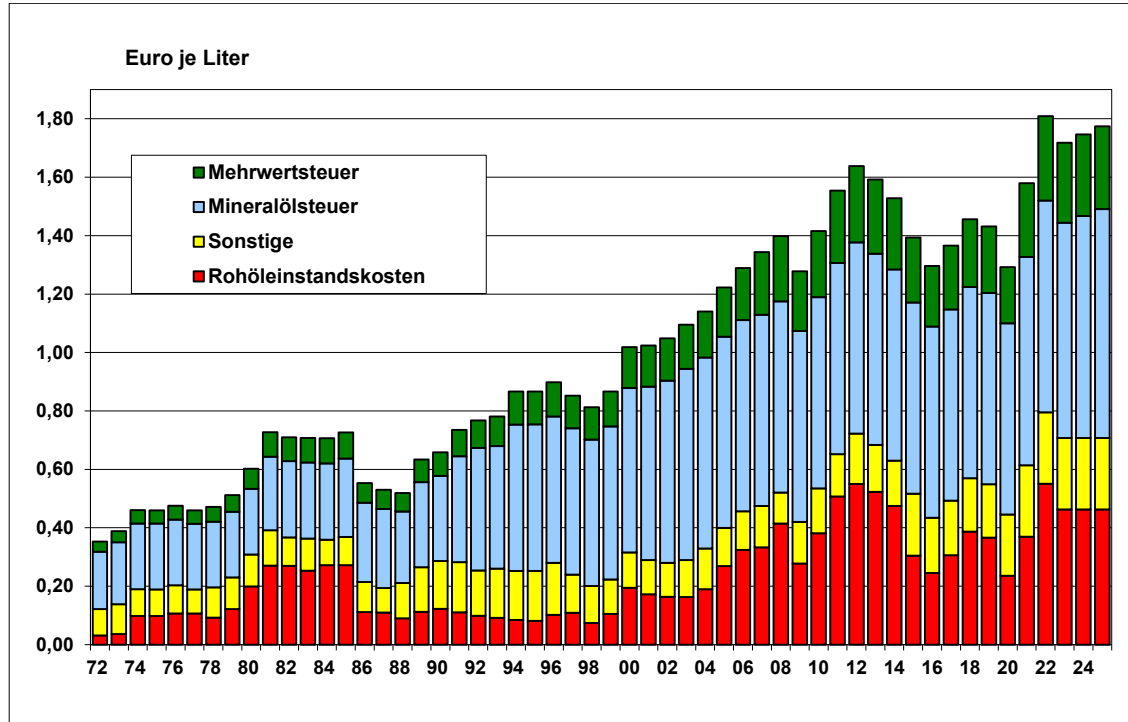
3.1 Einflussgrößen des Personenverkehrs (3):

Noch wichtiger: Kraftstoffpreis, hier bis 2022



3.1 Einflussgrößen des Personenverkehrs (4):

Noch wichtiger: Kraftstoffpreis, Annahmen bis 2025



3.1 Einflussgrößen des Personenverkehrs (5):

Zur Pandemie:

COVID-19 Stringency Index

The stringency index is a composite measure based on nine response indicators including school closures, workplace closures, and travel bans, rescaled to a value from 0 to 100 (100 = strictest). If policies vary at the subnational level, the index shows the response level of the strictest subregion.



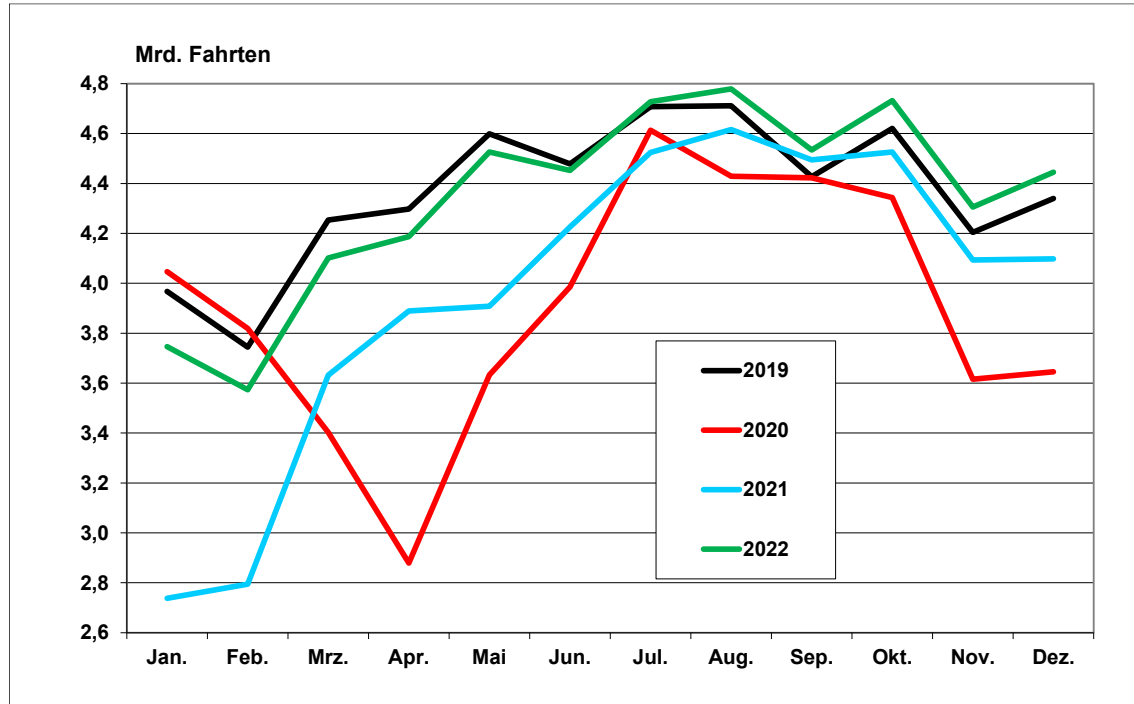
Source: Oxford COVID-19 Government Response Tracker, Blavatnik School of Government, University of Oxford – Last updated 19 January 2022, 05:04 (London time)
OurWorldInData.org/coronavirus • CC BY

Gliederung

- 1 Einleitung: Zentrale Aspekte der Gleitenden Mittelfristprognose
- 2 Güterverkehr
 - 2.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren
 - 2.2 Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)
- 3 **Personenverkehr**
 - 3.1 Leitdaten / Haupteinflussfaktoren
 - 3.2 **Aktuelle Ergebnisse (Analyse und Prognose)**

3.2 Prognoseergebnisse zum Personenverkehr (1):

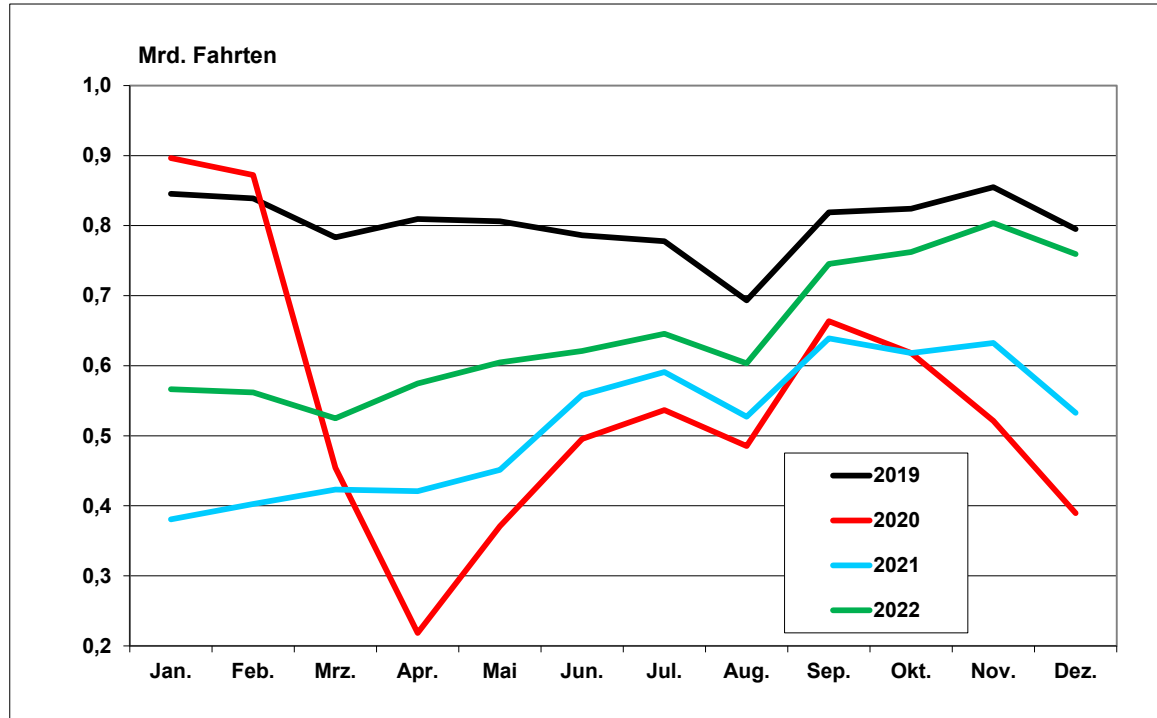
Auswirkungen der Pandemie auf den Pkw-Verkehr in den Jahren von 2020 bis 2022



Quellen: BAFA, BAST, Statistisches Bundesamt/Teralytics, eigene Berechnungen und Prognosen

3.2 Prognoseergebnisse zum Personenverkehr (2):

Auswirkungen der Pandemie auf den ÖPNV



Quellen: VDV, eigene Berechnungen und Prognosen

3.2 Prognoseergebnisse zum Personenverkehr (3):

Entwicklung im Überblick (alle Verkehrsträger)

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %				
						p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2025	20/19	21/20	22/21	25/22	25/19
Verkehrsaufkommen										
Individualverkehr ²⁾	52350	46935	47640	52350	53106	-10,3	1,5	9,9	0,5	1,4
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	9737	6624	6270	7929	9807	-32,0	-5,3	26,5	7,3	0,7
Eisenbahnverkehr	2971	1848	1812	2389	3199	-37,8	-2,0	31,8	10,2	7,7
Luftverkehr ⁴⁾	227	58	75	171	226	-74,5	29,5	128,0	9,8	-0,4
Insgesamt	65285	55464	55797	62838	66338	-15,0	0,6	12,6	1,8	1,6
Verkehrsleistung¹⁾										
Individualverkehr ²⁾	917,4	822,5	834,8	915,1	930,6	-10,3	1,5	9,6	0,6	1,4
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	78,9	42,9	39,8	58,0	74,8	-45,6	-7,1	45,6	8,8	-5,3
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	58,1	83,4	111,7	-42,4	-1,2	43,5	10,2	9,5
Luftverkehr	71,8	18,7	44,3	51,4	70,7	-74,0	136,9	16,1	11,2	-1,6
Insgesamt	1170,2	942,9	977,1	1108,0	1187,8	-19,4	3,6	13,4	2,3	1,5
1) Innerhalb Deutschlands										
2) Verkehr mit Pkw, Kraftträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr										
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen										
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger										

Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

