



zeppelin university

Fachgespräch: „Demographischer Wandel und zukünftiger Fernstraßenbedarf“

Thematische Einführung

München,
12. Dezember 2006

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf
Lehrstuhl für ABWL und Mobility Management
Zeppelin University Friedrichshafen



Zentrale demographische Herausforderungen

- | Schrumpfung der Bevölkerungszahl ab etwa 2020
 - Selbstbewußtsein einer „aussterbenden Nation“
 - Notwendigkeit (gesteuerter) Zuwanderung

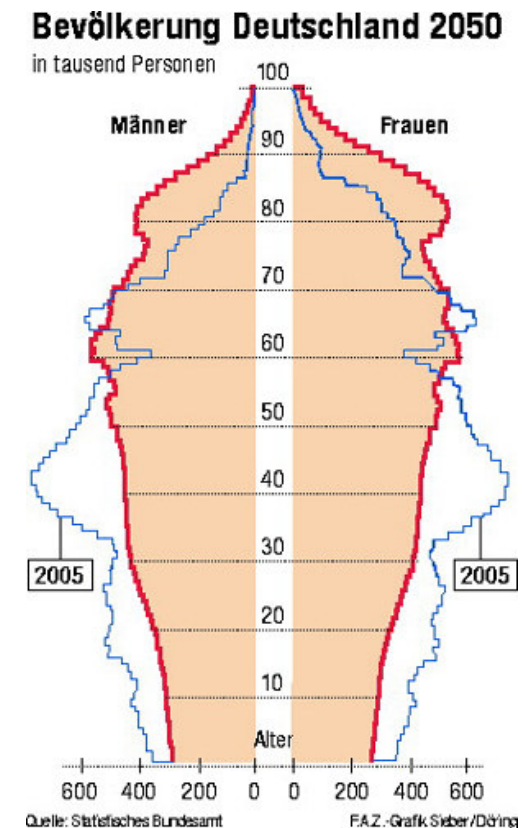
- | Verschiebung der Altersstruktur (Vergreisung); Einfluss auf
 - Sozialversicherungssysteme
 - Innovationsfähigkeit
 - Mobilität

- | Demographische Trägheit
 - Kinder werden nicht geboren, weil Eltern nicht geboren wurden
 - Trotzdem: stärkster Hebel: Fertilitätsrate

- | Regionale Disparitäten in der Bevölkerungsentwicklung

Wesentliche Ergebnisse der 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (2006)

- | Szenario Mittlere „Bevölkerung:Obergrenze“:
74 Mio. Einwohner im Jahre 2050 (Ende 2005
82,4 Mio.)
- | Zahl der Menschen im Erwerbsalter sinkt um
22% auf 39 Mio.
- | Anteil der Personen über 65 an der Bevölkerung
bei über 30% (heute 19%)
- | Zahl der über 80jährigen steigt von knapp 4
Mio. auf 10 Mio. Einwohner



Einflussfaktoren der Mobilität 2050 (1)

Rein statistische Faktoren:

- | Rückgang der gesamten Einwohnerzahl
- | Rückgang der Zahl der Kinder und Jugendlichen – wirkt relativ schnell (schon ab 2010 minus 10%)
- | Rückgang der Zahl der Personen im Erwerbsalter (mit der höchsten Mobilitätsrate)
- | Starke Zunahme der älteren Bevölkerung
 - Leichter Anstieg der Zahl der „jungen Alten“
 - Massive Zunahme der „Hochbetagten“ (>80)

Einflussfaktoren der Mobilität 2050 (2)

Soziodemographische und politische Faktoren:

- | Beibehaltung der Mobilitätsgewohnheiten, zumindest bei den „jungen Alten“; deutlich höhere Pkw-Verfügbarkeit der Alten als in der Vergangenheit
- | Mögliche weitere Anhebung des Rentenalters (über 67 Jahre hinaus)
- | Zuwachs der spezifischen Mobilitätsraten der Frauen
- | Trägheit der Siedlungsstrukturen
- | Ressourcenverknappung und –verteuerung;
- | Höhere Mobilitätskosten infolge von Straßenbenutzungsgebühren und zusätzlichen Umweltabgaben
- | Ausweichen in den MIV aufgrund nicht mehr ausreichend finanzierbarer öffentlicher Verkehrsangebote

Mögliche Konsequenzen für Mobilität und Infrastruktur

- | Generelle Abnahme der Verkehrsleistung infolge geringerer Bevölkerungszahl?
- | Abnahme der Verkehrsleistung infolge von Verschiebungen der Alterstrukturen?
 - Rückgänge bei Schüler- und Ausbildungsverkehren
 - Rückläufige Mobilität bei der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (höchste spezifische Mobilität)
 - Mobilitätszuwächse bei den Älteren und Frauen?
- | Regionale Veränderungen der Mobilität: Was passiert mit öffentlichen Verkehrsangeboten in sich entleerenden ländlichen Räumen?
- | Verkehrsinfrastrukturausbau: Vom Engpass zur Investitionsruine?

Ein Blick auf die Güterverkehrsmobilität

- | Güterverkehr als abgeleitete Nachfrage
 - Niveau und Struktur des BIP
 - Verteilung der wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum
 - Intensität und Struktur der außenwirtschaftlichen Verflechtungen
 - Logistische Konzeptionen der verladenden Wirtschaft

- | Indirekte Wirkungen demographischer Faktoren
 - Wachstumseinbußen infolge geringeren Erwerbspersonenpotentials?
 - Kompensation durch Humankapitalaufbau bei „vergreisender“ Bevölkerung (Innovation)?
 - Transportrelevanter struktureller Wandel der Volkswirtschaft (Bauwirtschaft, langlebige Konsumgüter, Gesundheit und Pflege)?

- | Entkopplung von Verkehr und Wirtschaftswachstum?

Fragen für die verkehrspolitische Agenda

- | Kompensation der Wirkung demographiespezifischer Einflussfaktoren mit anderen soziodemographischen Trends?
- | Langfristig sinkende Mobilität als Exkulpation für Rückzug aus Verkehrsinfrastrukturinvestitionen?
 - Absenkung des Investitionsniveaus?
 - Räumliche Verteilung der Mittel?
 - Verkehrsträgerspezifische Zuweisung der Mittel?
 - Erhaltung statt Ausbau der Infrastruktur?
- | Handlungsbedarf in der Raumordnungs- und Verkehrspolitik?