



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

# Verkehrsprognose 2040

Einordnung, Überblick, aktueller Stand

# Prognosen und Szenarien als empirische Grundlage für das fachliche und politische Handeln

- Eine **Verkehrsprognose** erarbeitet nicht mehr und nicht weniger als **eine Vorstellung der zukünftigen Verkehrsentwicklung**.
- **Eine Prognose ist eine „Wenn-Dann-Aussage“(!)**: Sie zeichnet somit ein Zukunftsbild, mit dem unter den getroffenen Annahmen zu rechnen ist.
- **Alle** für eine Erreichung eines bestimmten politischen Ziels **angedachten Maßnahmen sowie die relevanten Treiberentwicklungen sind als Annahmen zu unterstellen**. Mit diesen Annahmen erfolgt keine Vorfestlegung auf spätere politische (eventuell abweichende) Entscheidungen!
- **Eine Prognose kann keine politischen Entscheidungen ersetzen sondern nur unterstützen**.

# Das BMDV-Bausteinsystem für Verkehrsprognosen

## Eckwert- tabellen

Güterverkehr			
Tm1	t	tkm	
Personenverk.			tkm
Vm1	P	Pkm	tkm
Vm2	P	Pkm	
Vm3	P	Pkm	

## Eckwert- tabellen

Güterverkehr			
Tm1	t	tkm	
Personenverk.			tkm
Vm1	P	Pkm	tkm
Vm2	P	Pkm	
Vm3	P	Pkm	

## Eckwert- tabellen

Güterverkehr			
Tm1	t	tkm	
Personenverk.			tkm
Vm1	P	Pkm	tkm
Vm2	P	Pkm	
Vm3	P	Pkm	

Quelle: BMDV, Referat G 13

## Verflechtungs- matrizen

				nach		
				VZ1	VZ2	VZ3
				F <sup>B</sup>		
				F <sup>B</sup> <sub>11</sub>	F <sup>B</sup> <sub>12</sub>	F <sup>B</sup> <sub>13</sub>
von				VZ1	VZ2	VZ3
				F <sup>B</sup> <sub>21</sub>	F <sup>B</sup> <sub>22</sub>	F <sup>B</sup> <sub>23</sub>
				F <sup>B</sup> <sub>31</sub>	F <sup>B</sup> <sub>32</sub>	F <sup>B</sup> <sub>33</sub>

## Verflechtungs- matrizen

				nach		
				VZ1	VZ2	VZ3
				F <sup>B</sup>		
				F <sup>B</sup> <sub>11</sub>	F <sup>B</sup> <sub>12</sub>	F <sup>B</sup> <sub>13</sub>
von				VZ1	VZ2	VZ3
				F <sup>B</sup> <sub>21</sub>	F <sup>B</sup> <sub>22</sub>	F <sup>B</sup> <sub>23</sub>
				F <sup>B</sup> <sub>31</sub>	F <sup>B</sup> <sub>32</sub>	F <sup>B</sup> <sub>33</sub>

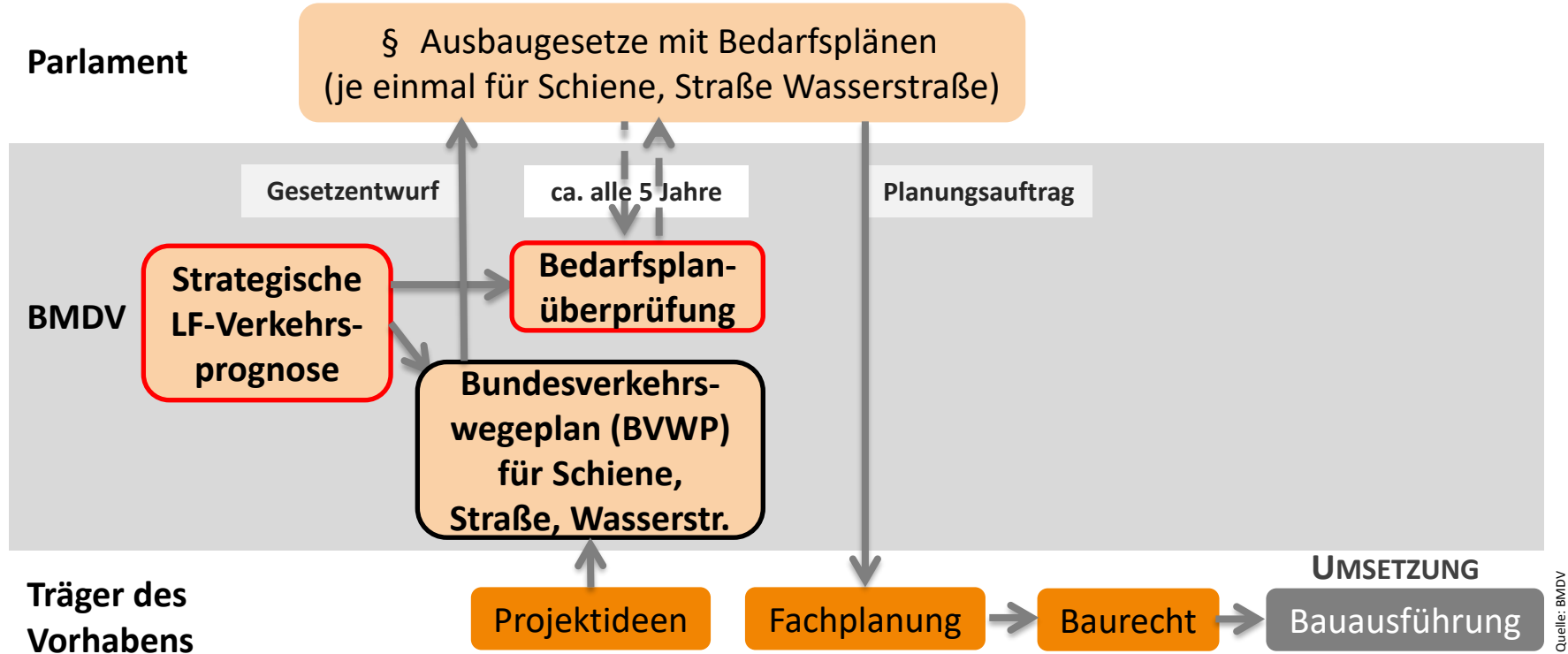


**Gleitende  
Mittelfristprognose**  
Sommerprognose  
Winterprognose

**Gleitende  
Langfrist-Verkehrsprognose**  
jährlich absehbarer Weg  
jährlich alternative Wege

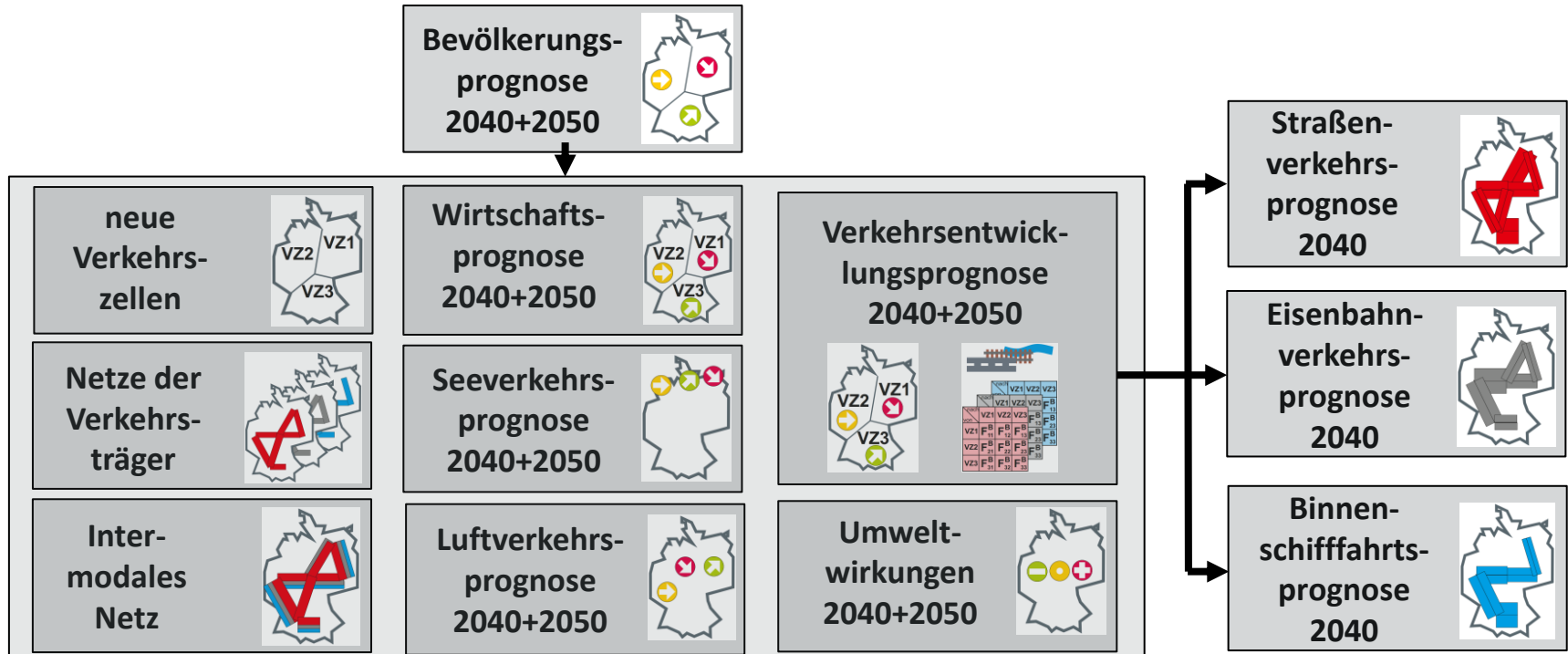
**Strategische  
Langfrist-Verkehrsprognose**  
mehrjährig Prognosefall „Absehbarer Weg“  
mehrjährig Prognosefall „Alternativer Weg“  
mehrjährig Langfrist-Szenarien

# Strategische Langfrist-Verkehrsprognose als relevante Basis für die Bundesverkehrswegeplanung



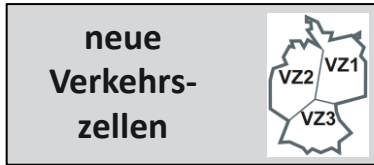
# Strategische Langfrist-Verkehrsprognose „VP 2040“

## Teilbereiche

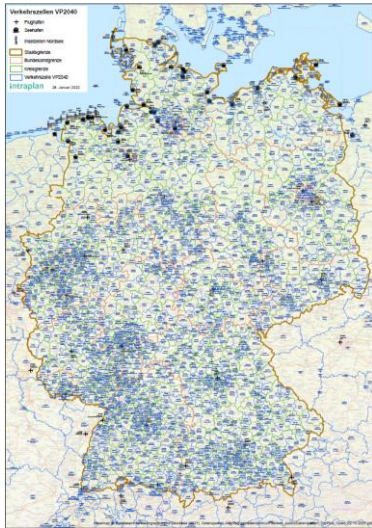


Quelle: BMDV, Referat G 13

# Strategische Langfrist-Verkehrsprognose „VP 2040“ Untersuchungsraum



- Deutschland: 1.608 Verkehrszellen
- Ausland: 170 Verkehrszellen
- 50 Seehäfen, 42 Flughäfen



# Prognosetiefen

- Prognose des Personen- und des Güterverkehrs
  - in **Eckwerten**
  - in **sehr hoher räumlicher und sachlicher Tiefe**
- **Raummodell: 1.881 Verkehrszellen = über 3,5 Mio. räumliche Verkehrsbeziehungen**
- **Personenverkehr: 8 Verkehrsmittel, 6 Wegezwecke = rd. 170 Mio. Matrixfelder**
- **Güterverkehr: 5 Transportmittel, 25 Gütergruppen = rd. 442 Mio. Matrixfelder**
- **Insgesamt: rd. 612 Mio. Matrixfelder** bzw. sachlich u. räumlich differenzierte Verkehrsbeziehungen

# Strategische Langfrist-Verkehrsprognose „VP 2040“

## Prämissenbereiche (1/2)

**Insgesamt 132 Prämissen aus 10 Prämissenbereichen:**

- **wirtschaftliche und sozioökonomische Rahmenbedingungen** inklusive des weltweiten Klimaschutz-Ambitionsniveaus
- Veränderungen des **Verkehrsverhaltens** unter Berücksichtigung langfristiger Nachwirkungen der **COVID-19-Pandemie** ab dem Jahr 2020
- Verkehrsinfrastruktur **Straße**
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot **Schiene**
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot **Binnenschifffahrt**
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot **See- und Flughäfen**

...



# Strategische Langfrist-Verkehrsprognose „VP 2040“

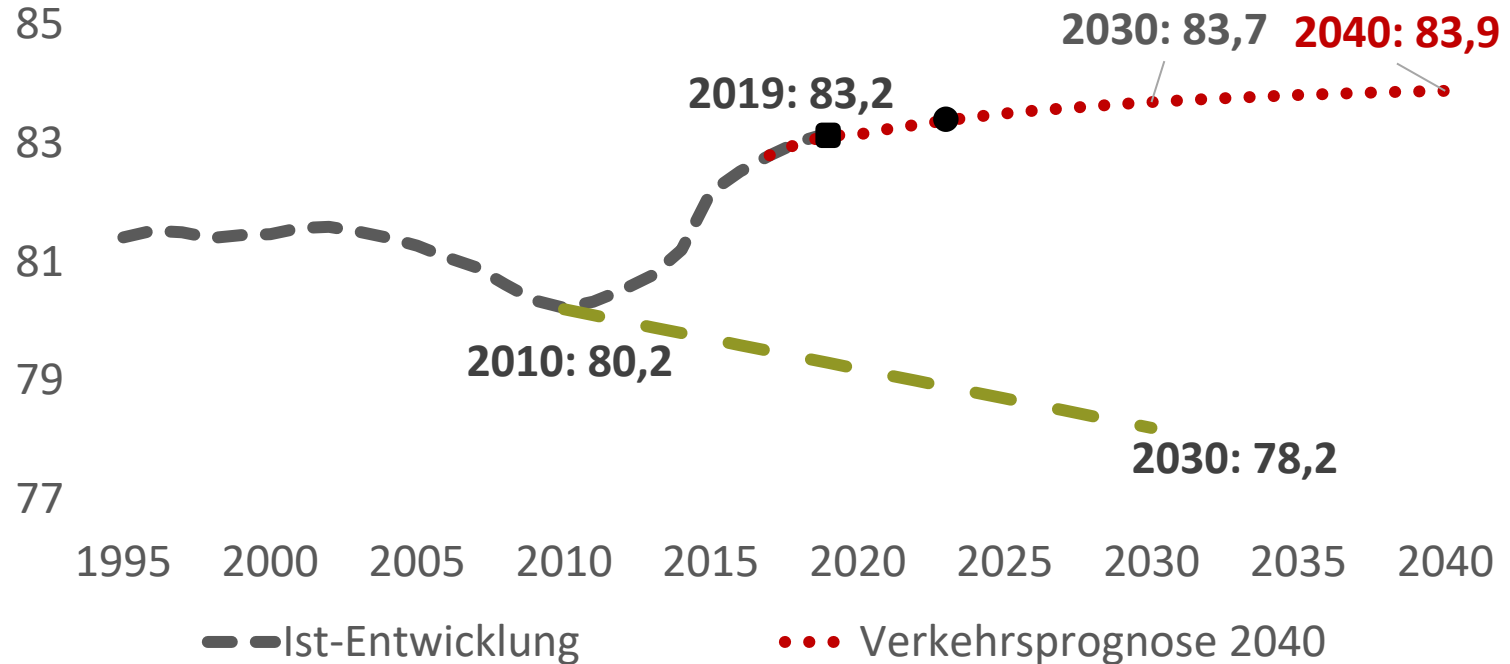
## Prämissenbereiche (2/2)

...

- **Sonstige Verkehrsinfrastruktur und sonstiges Verkehrsangebot**, insbesondere in den Kommunen
- **Technologieentwicklung**, insbesondere in Bezug auf die Antriebsarten und Energieverbräuche
- Entwicklung der **Nutzer- und Transportkosten**
- weitere **ordnungspolitische Rahmenbedingungen** in Verkehrs-, Umwelt- und Energiepolitik

# Bevölkerungsentwicklung

Mio. Einwohner



# Wachstum von Bevölkerung und Wohlstand

**+ 712 Tsd.**

**+ 33 %**

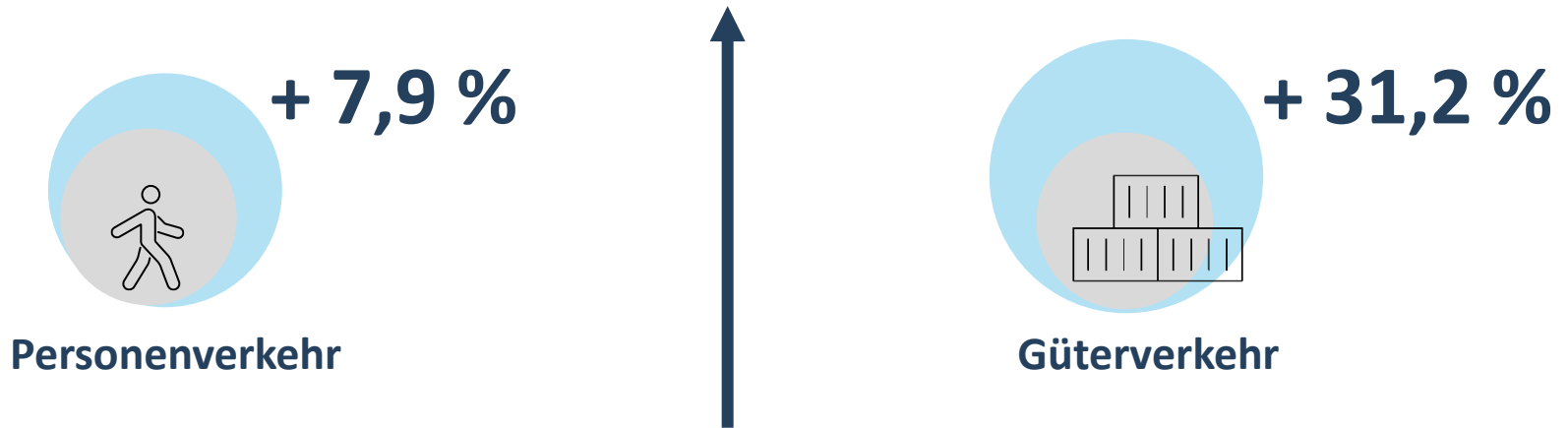


**steigt die Einwohneranzahl von 2019 bis 2040**

**2030 rund 5,5 Mio. Einwohner mehr als seinerzeit prognostiziert in der Verkehrsprognose 2030**

**steigt das Bruttoinlandsprodukt von 2019 bis 2040.**

# Ergebnis „Basisprognose 2040“: mehr Personen- und Güterverkehrsleistung

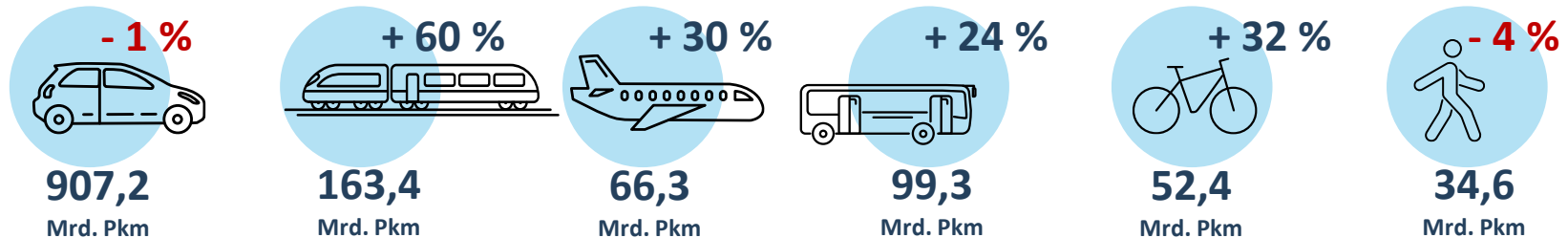


# Ergebnis „Basisprognose 2040“: mehr Personenverkehr

## Ursachen

- Bevölkerungswachstum
- Wirtschaftswachstum
- Siedlungsstruktur
- massiver Ausbau Schiene, ÖPNV, Rad
- steigende Fahrtweiten

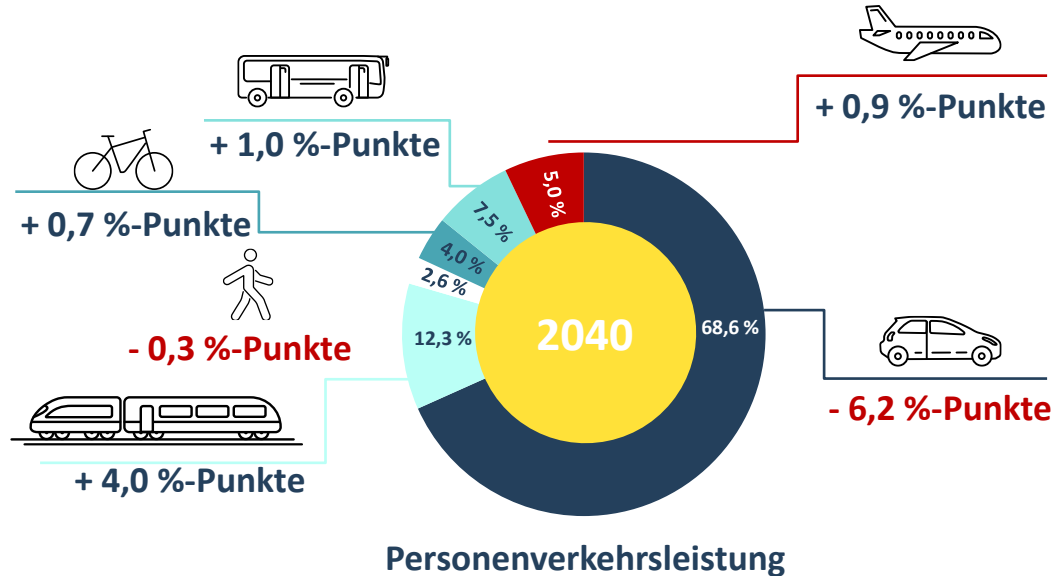
## Personenverkehrsleistung



# Ergebnis „Basisprognose 2040“: „Modal Split“ im Personenverkehr

## Ursachen

- **Massiver Ausbau Schiene, ÖPNV und Radverkehr**
- **Bevölkerung und Wirtschaft wachsen**
- **Änderung im Mobilitätsverhalten wie mehr Urlaub und Freizeitverkehr**
- **dämpfender Effekt: mehr Homeoffice, weniger Dienstreisen**

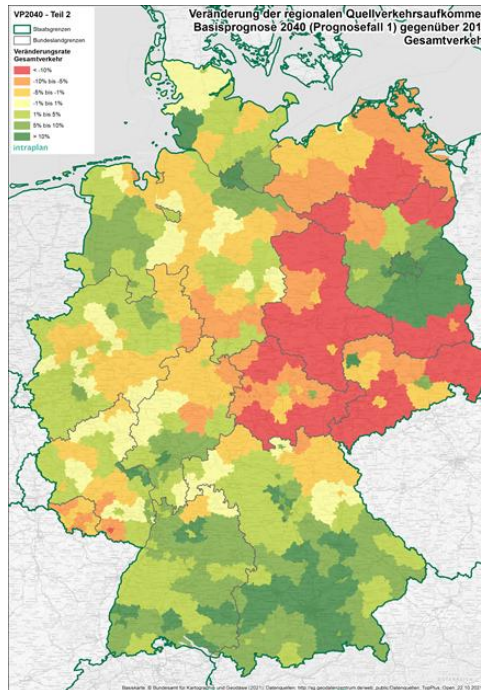


**Auto bleibt zentral, vor allem im ländlichen Bereich**

# Ergebnis „Basisprognose 2040“: regional und strukturell sehr heterogene Entwicklung

## Gesamt- Personenverkehr

## Veränderung der regionalen Quellverkehrs- aufkommen Basisprognose 2040 gegenüber 2019



Quelle: Intraplan u.a.: VP2040-Band 6.1 E

- +** Vor allem in den **südlichen Regionen**, im Großraum **Hamburg** sowie im Großraum **Berlin** steigt der Verkehr.
- Im **Saarland** sowie in den **östlichen Bundesländern** mit Ausnahme des Großraums Berlin nimmt der Verkehr hingegen ab.
- Während der **MIV** in **Zentren** gegenüber 2019 abnimmt,
- +** wächst er in **ländlichen Gebieten**.

# Ergebnis „Basisprognose 2040“ : mehr Güterverkehr

## Ursachen

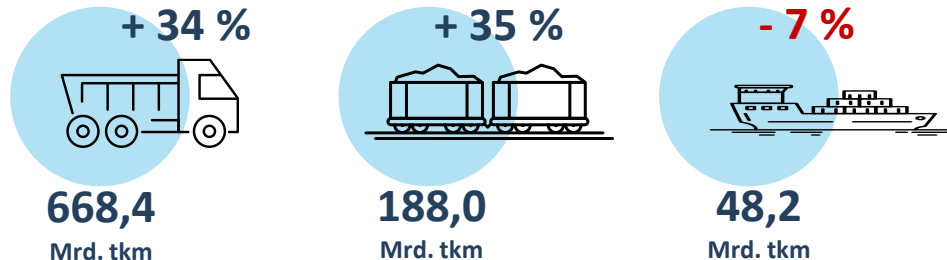
- Wirtschaftswachstum
- Wirtschaftsverflechtungen
- Konsumverhalten
- zum Teil Güterstrukturwandel

## Gütertransportaufkommen

- + 86 % Postsendungen
- + 56 % Sammelgut
- + 30 % Nahrungs- und Genussmittel
- + 23 % Fahrzeuge
- + 19 % Holzwaren und Papier



## Gütertransportleistung



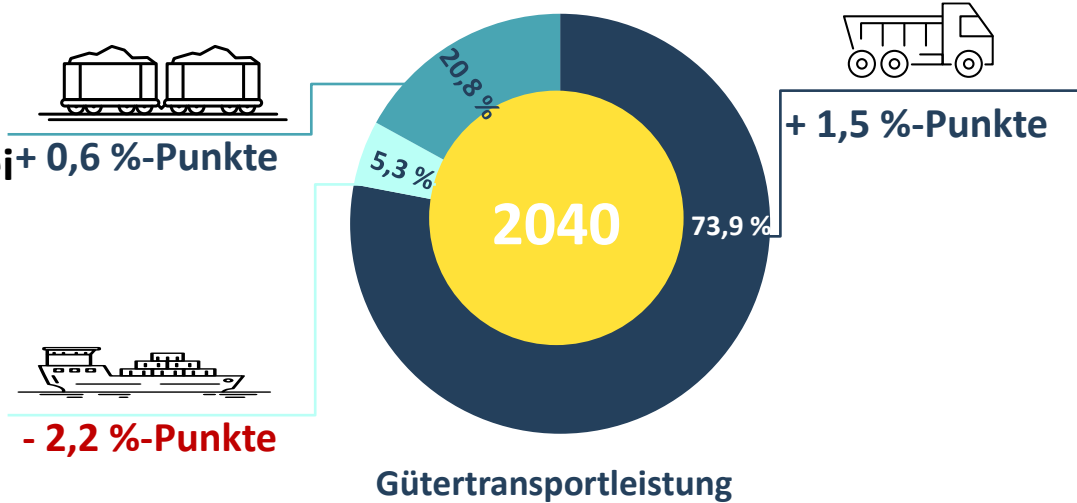


# Ergebnis „Basisprognose 2040“: „Modal Split“ im Güterverkehr

## Ursachen

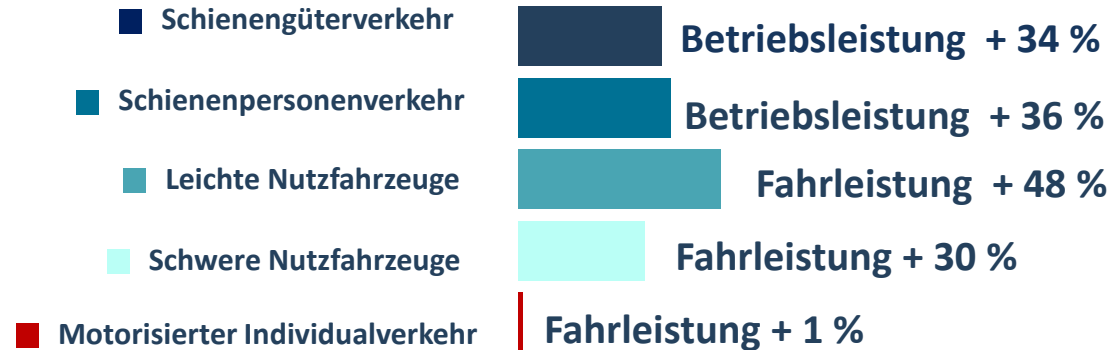
- **Güterstrukturwandel: Weniger Massengüter wie Kohle, Koks, Mineralöl führen zu Rückgang bei Binnenschiff und Schiene.**
- **Mehr Post- und Stückgüter von und an viele Orte müssen überwiegend auf der Straße transportiert werden.**

**Lkw bleibt zentral**

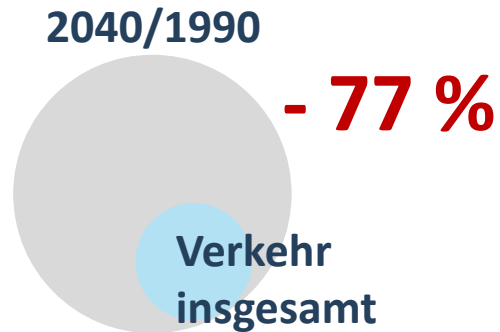


# Ergebnis „Basisprognose 2040“: Schiene im Strukturwandel

- **Transportleistung  
Schiengüterverkehr + 35 %**
- **leichtere Güter schmälern  
Wachstum der  
Transportleistung**
- **weniger Tonnen + mehr Züge**
- **Transportleistung ohne  
Massengüter  
Schiengüterverkehr + 51 %,  
Lkw + 36 %,  
Binnenschiff + 23 %**



# Ergebnis „Basisprognose 2040“: weniger direkte CO2-Emissionen

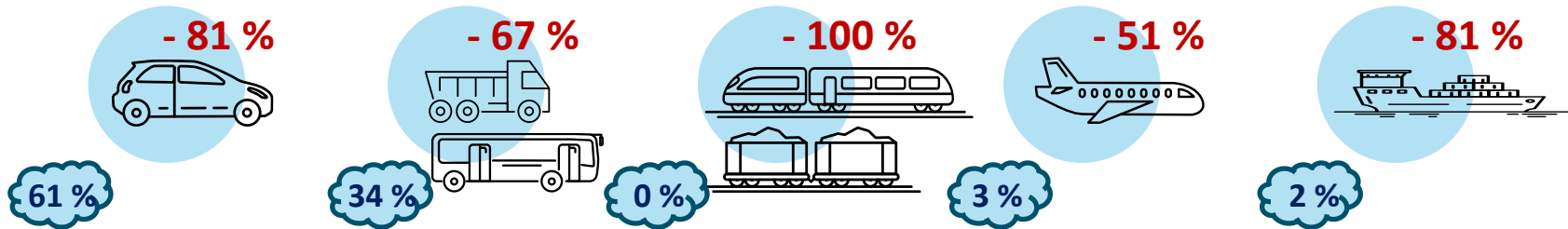


# Ergebnis „Basisprognose 2040“: weniger direkte CO2-Emissionen

## Ursachen

- Elektrifizierung des Pkw- und Lkw-Bestandes
- andere Verkehrsträger im Vergleich zu Straßenverkehr in absoluter Höhe unbedeutend aber ebenfalls spürbar rückläufig

2040/1990



# Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ)

- **Schiene:** „... Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung **in seiner Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich.** ...“
- **Straße:** „... Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung auf außerörtlichen Bundesfernstraßen **in seiner Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich.** ... [Es] ... ergibt sich aus dem Blickwinkel ... [der Belange der Raumordnung und des Städtebaus] ... keine Erfordernis zur Anpassung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. ...“
- **Wasserstraße:** „... Auch wenn angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung davon auszugehen ist, dass einzelne im Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen enthaltene Vorhaben aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht mehr realisiert werden können, wird der Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen **in seiner Gesamtheit gegenwärtig nicht infrage gestellt.** ...“





Quelle: BMDV




# Verkehrsprognose 2040

## weitere Schritte

### 2 Prognosefälle für den Prognosehorizont 2040

- Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ 
- Prognosefall 2 „Beschleunigte globale Transformation 2040“ 

### 3 Szenarien für den Szenarienhorizont 2050

- Szenario 2050 „Basisszenario 2050“ 
- Szenario 2050 „Klimawandel und Extremwetterereignisse“ 
- Szenario 2050 „Beschleunigte globale Transformation“ 

# Weiterführende Informationen

- BMDV-Internetartikel **„Prognosen - Das Bausteinsystem des BMDV für den Blick in die Zukunft“**

(Link: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/statistik-prognosen.html>)



Quelle: Fotolia / denisismagilov

- BMDV-Internetartikel **„Verkehrsprognose 2040“**

(Link: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>)



Quelle: Adobe Stock / mojolo

- BMDV-Internetartikel **„Verkehr in Zahlen“** zum jährlich erscheinenden statistischen Kompendium **„Verkehr in Zahlen“**

(Link: <https://bmdv.bund.de/viz>)



Quelle: KBA

# Kontakt/Ansprechpartner

## Kontakt

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Referat G 13 „Prognosen, Statistik und Sondererhebungen“  
Robert-Schuman-Platz 1, 53170 Bonn  
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin  
[prognosen@bmdv.bund.de](mailto:prognosen@bmdv.bund.de)  
[www.bmdv.bund.de](http://www.bmdv.bund.de)

## Ansprechpartner

Christian Neef (Projektleiter)  
[christian.neef@bmdv.bund.de](mailto:christian.neef@bmdv.bund.de)  
Tel. +49 30 18-300-2442

Bernd Kolle  
[bernd.kolle@bmdv.bund.de](mailto:bernd.kolle@bmdv.bund.de)  
Tel. +49 228 99-300-2443



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr