



# Verkehrsprognosen und ihre Konsequenzen für die Infrastrukturplanung

Andreas Geißler

Leiter Verkehrspolitik

Allianz pro Schiene e.V.

Themenabend der Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität & Verkehr der Grünen, 21.01.2025



# Die Allianz pro Schiene



## 22 Mitglieder

Verbände aus dem  
Non-Profit-Sektor bilden das  
juristische Standbein



## Mehr als 180 Förderer

Unternehmen aus der bahnnahen  
Wirtschaft bilden das  
finanzielle Rückgrat

Kein anderes Bündnis  
vereint ein derart **breites  
Non-Profit-Spektrum**



doppelt  
einzigartig



Kein anderes Bündnis  
hat ein **Non-Profit- UND  
ein Wirtschafts-Standbein**

# Verkehrsprognosen: Vorgehen und Grundlagen

## Im Personen- und Güterverkehr...

- ... Betrachtung von Faktoren, die die **Verkehrsnachfrage beeinflussen**
- ... Abschätzung der **räumlichen Verteilung** der Verkehrsnachfrage
- ... Abschätzung der Verteilung der Verkehrsnachfrage auf die **verschiedenen Verkehrsträger**

# Probleme und Grenzen (1/3)

In Bezug auf die zukünftige Entwicklung der betrachteten Faktoren müssen **Annahmen (Prämissen)** getroffen werden.



**Gewählte Prämissen prägen das Ergebnis der Prognose**

## Probleme und Grenzen (2/3)

**Kleine Änderung, große Wirkung:** nur 17 der 132 Prämissen verändert  
**Effekt:** grundlegend anderes Prognoseergebnis

### Verkehrsprognose 2050 des **BMDV**

**vs.**

### Verkehrsprognose von **Prognos**

- BMDV prognostiziert einen stagnierenden Marktanteil des Schienengüterverkehrs

- Prognos prognostiziert einen deutlich steigenden Marktanteil des Schienengüterverkehrs
- keine willkürliche Auswahl der veränderten Prämissen, sondern nur Auswahl solcher Prämissen, die bereits Gegenstand politischer Diskussionen sind

# Probleme und Grenzen (3/3)

## Prognosen sind keine Fakten

### Dennoch gegenteiliges Framing durch das BMDV:

- Grundlage für „Ausrichtung der Verkehrspolitik an Fakten“  
(Bundesminister Dr. Wissing, März 2023)
- Ergebnis der Basis-Prognose 2040 ist der „Absehbare Weg“,  
d.h. andere Prognose- bzw. Szenarienergebnisse sind also unabsehbar bzw. „Wunschdenken“  
(BMDV, Oktober 2024)
- Vorschläge für weniger Kapazitätsausbau im Fernstraßennetz wären „ideologisch“  
(BMDV, Dezember 2024)

# Funktion von Verkehrsprognosen in Deutschland

## Verkehrsprognosen in Deutschland



Entscheidungsgrundlage für Infrastrukturausbau, d.h. Ergebnisse der Verkehrsprognose  
**bestimmen Ausbau und Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur**



Kein zielorientierter, gestaltender Ansatz beim Infrastrukturausbau, sondern **reaktiver Ansatz**  
(„der Prognose hinterherbauen“)

# Politische Folgen (1/2)

- **Koalitionsvertrag 2021:** „Wir werden [...] den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern“.
- Konsequenz wäre: Für das Schienennetz würden Infrastrukturmaßnahmen geplant und umgesetzt, die entsprechende Kapazitäten schaffen, die eine solche Marktanteilssteigerung möglich machen.
- **Prognoseergebnis BMDV:** Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs wird künftig stagnieren.
- Konsequenz ist: Für das Schienennetz werden keine Infrastrukturmaßnahmen geplant und umgesetzt, die für deutlich höhere Marktanteile des Schienengüterverkehrs nötig sind.

# Politische Folgen (2/2)

## Besonderes Problem:

Nur **ein Prognoseergebnis** als Entscheidungsgrundlage, an dem Ausbau und Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet werden; **keine Bandbreiten** oder Ergebnisse **unterschiedlicher Szenarien**;

**Politik versteckt sich hinter Scheinobjektivität der Prognose.** Tatsächlich beeinflusst die Politik durch Infrastrukturentscheidungen die Verkehrsentwicklung und auch den Modal Split massiv. Man tut allerdings so, als sei das **gar keine politische Entscheidung, sondern eine objektive Notwendigkeit.**

# Reformoptionen

1. Bei Verkehrsprognosen grundsätzlich (und gleichzeitig!) **verschiedene Szenarien berücksichtigen.**
2. Weiterentwicklung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur künftig **nicht mehr an Prognoseergebnissen ausrichten, sondern an politischen Zielen.**

## Empfehlung OECD/International Transport Forum (ITF) 2023:

„Bei der Infrastrukturplanung sollte der zielorientierte Ansatz *Entscheiden und Bereitstellen* den reaktiven Ansatz *Vorhersagen und Bereitstellen* ablösen.“

(ITF Verkehrsausblick 2023: Zusammenfassung, S. 16)





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Dr. Andreas Geißler**

030 246 25 99 30

[andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de](mailto:andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de)

Leiter Verkehrspolitik