

TENDENZEN DER VERKEHRSENTWICKLUNG – HERAUSFORDERUNGEN DURCH DIE EU- ERWEITERUNG

**Vortrags-Unterlagen zum verkehrswissenschaftlichen Workshop
„Mobilität in der globalisierten Welt“, veranstaltet durch das
Karlsruher FORUM in Verbindung mit den Karlsruher Gesprächen
am 14. Februar 2003**

Dr. Stefan Rommerskirchen, Prognos AG (Basel)

- 1. Sozioökonomische Determinanten der Verkehrsentwicklung – ein Blick nach Ost und West**
- 2. Personenverkehrsentwicklungen in Ost und West – ein paar Perspektiven**
- 3. Güterverkehrsentwicklungen in Ost und West – einige weitere Perspektiven**
- 4. Fazit aus den Verkehrsprognosen und Hypothesen zu zentralen Herausforderungen durch die EU-Erweiterung**

1. SOZIOÖKONOMISCHE DETERMINANTEN DER VERKEHRSENTWICKLUNG

**1.1 DIE WELTBEVÖLKERUNG LEGT WEITER MARKANT ZU –
IN DEUTSCHLAND UND EUROPA STAGNIERT DAS
WACHSTUM LANGFRISTIG**

1. Entwicklung der Weltbevölkerung

(Quelle: Deutsche Stiftung Weltbevölkerung, Hannover 2002)

1950:	2,521 Mrd.
1980:	4,440 Mrd.
2000:	6,067 Mrd.
2002:	6,215 Mrd.
2025:	7,859 Mrd.
2050:	9,104 Mrd.

2. Bevölkerungsentwicklung in Europa

(Quelle: Prognos AG, European Transport Report 2002, Basel 2002)

	EU-15	D	5 MOE-Länder ^{*)}
1991:	365,9 Mio.	80,3 Mio.	62,5 Mio.
2000:	376,0 Mio.	82,3 Mio.	62,4 Mio.
2010:	381,2 Mio.	82,3 Mio.	62,4 Mio.
2015	381,3 Mio.	81,8 Mio.	62,2 Mio.

^{*)} 5 MOE-Länder (Mittel- und Osteuropa-Länder):
Polen, Ungarn, Tschechien, Slowenien, Estland

1. SOZIOÖKONOMISCHE DETERMINANTEN DER VERKEHRSENTWICKLUNG

**1.2 DIE EUROPÄISCHEN VOLKSWIRTSCHAFTEN WACHSEN
LÄNGERFRISTIG WEITER UND INTENSIVIEREN IHRE
AUSSENWIRTSCHAFTLICHEN VERFLECHTUNGEN**

1. Kenngrößen der Wirtschaftsentwicklung in der EU

(Quelle: Prognos AG, European Transport Report, Basel 2002)

	1991	2000	2010	2015
BIP [Bio. €, 95er Preise]	6.16	7.39	9.14	10.05
BIP/Einw. [1000 €, 95er Pr.]	16.8	19.7	24.0	26.4
Anteil produz. Gewerbe [%]	28.6	26.9	26.3	26.1
Export-Quote [bez. auf BIP; %]	25.5	37.4	46.5	49.9

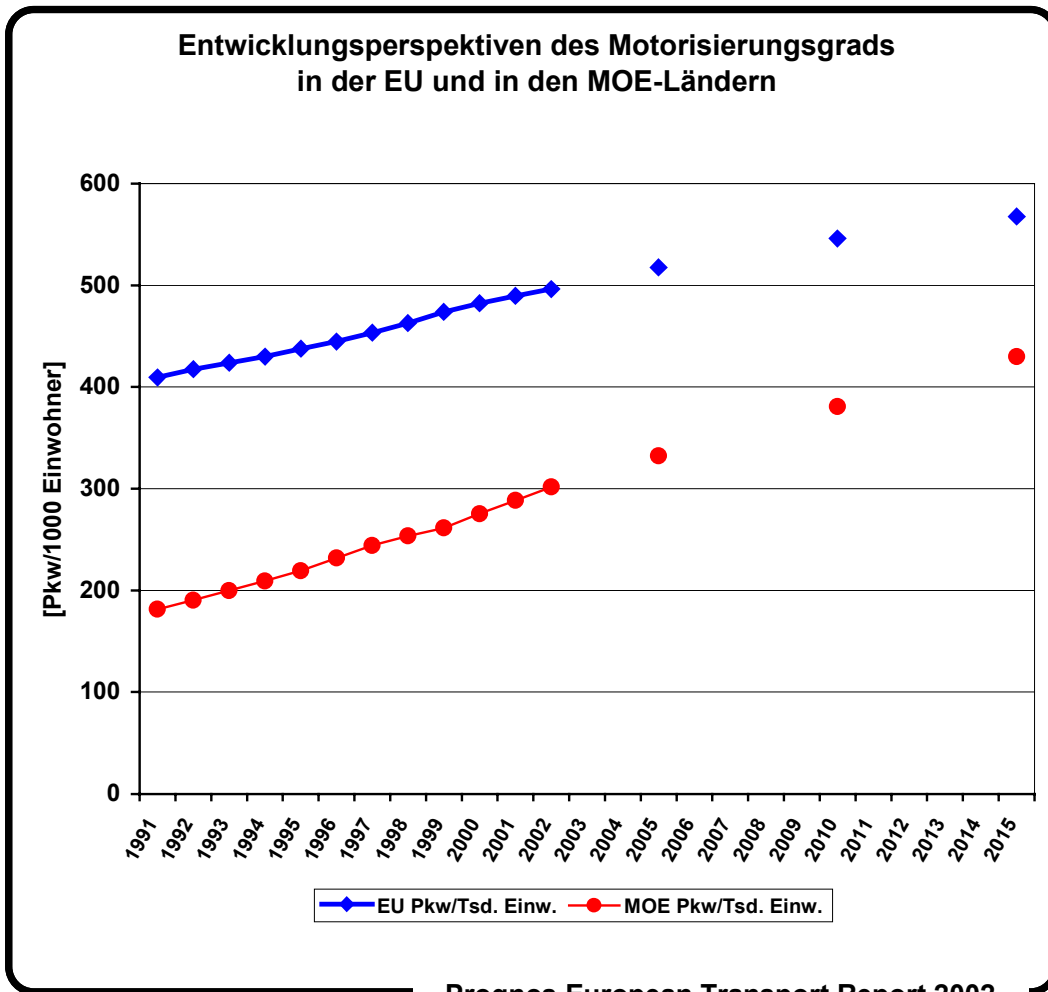
2. Kenngrößen der Wirtschaftsentwicklung in 5 MOE-Ländern *) (Quelle: s.o.)

	1991	2000	2010	2015
BIP [Bio. €, 95er Preise]	0.17	0.23	0.33	0.41
BIP/Einw. [1000 €, 95er Pr.]	2.68	3.63	5.33	6.57
Anteil produz. Gewerbe [%]	40.9	36.0	37.5	36.4
Export-Quote [bez. auf BIP; %]	27.8	53.8	79.4	80.5

*) 5 MOE-Länder: Polen, Ungarn, Tschechien, Slowenien, Estland

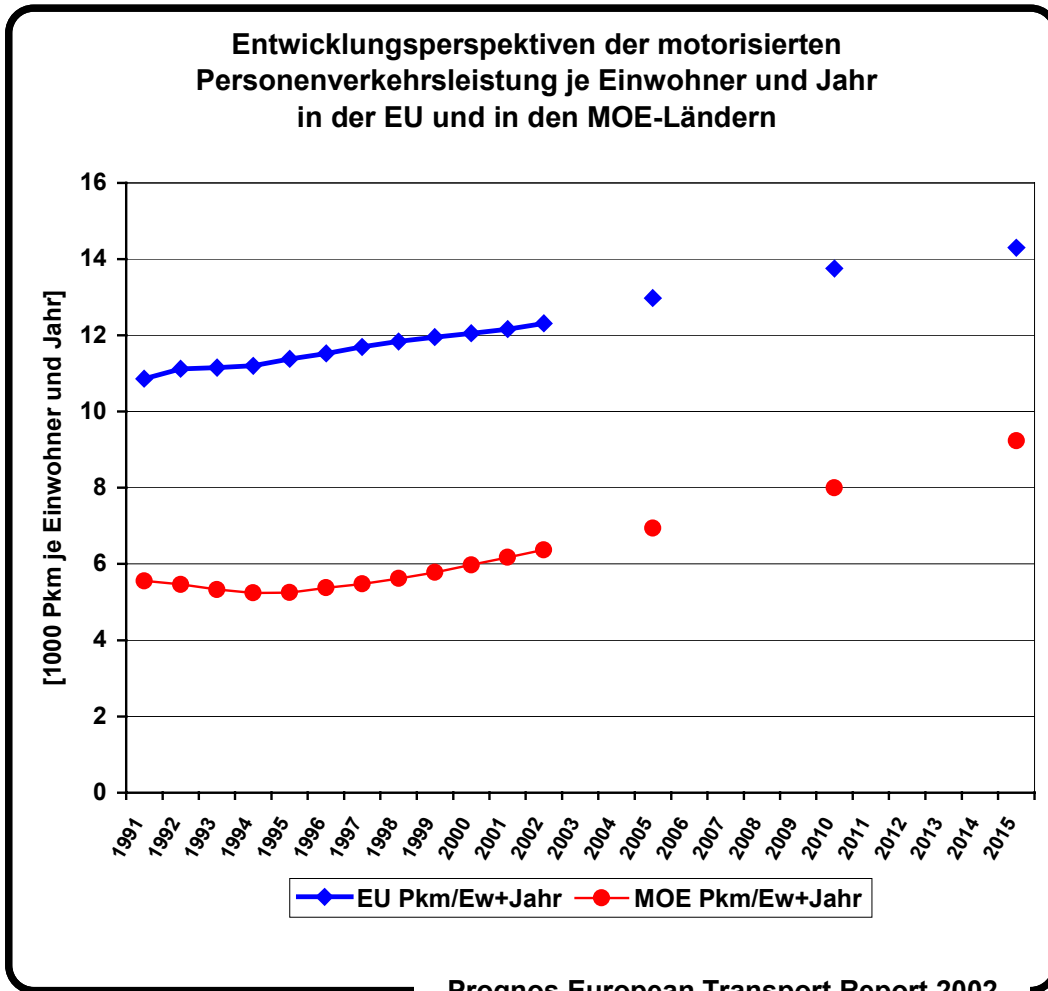
2. PERSONENVERKEHRSENTWICKLUNG IN OST UND WEST

2.1 DIE ENTWICKLUNG DER MOTORISIERUNG ZEIGT (NOCH) KEINE BREMSSPUREN ...



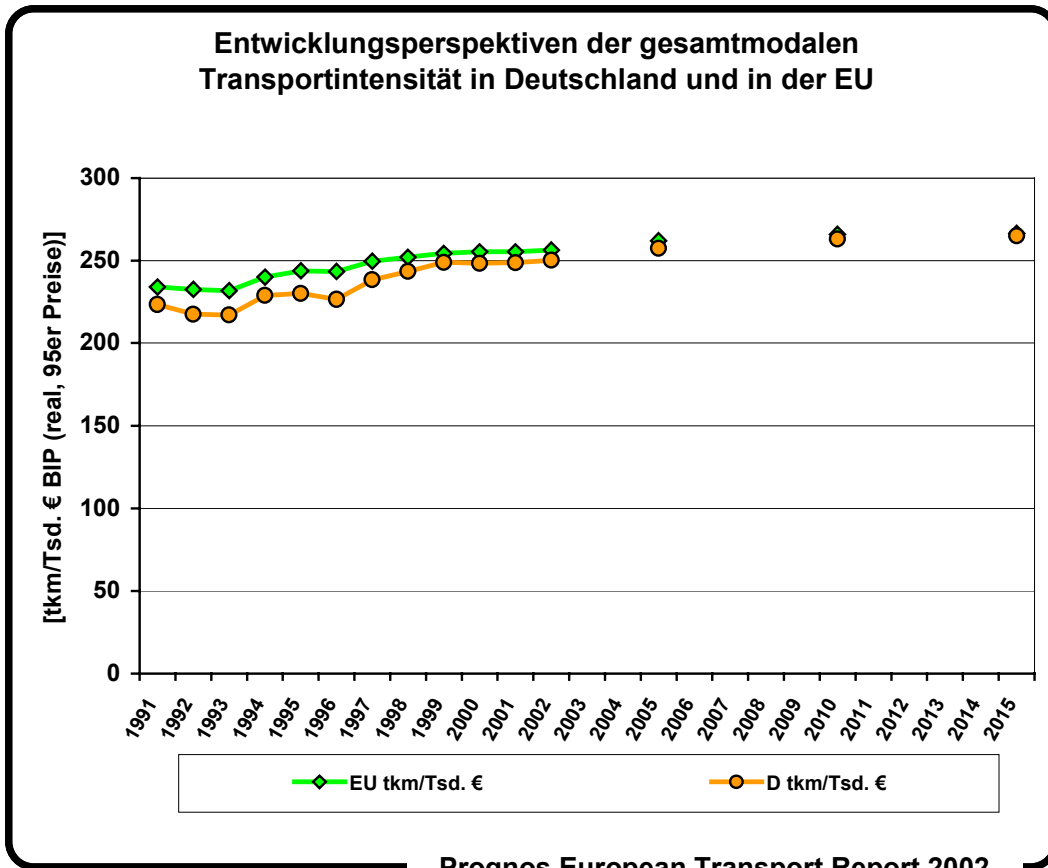
2. PERSONENVERKEHRSENTWICKLUNG IN OST UND WEST

2.2 AUCH DIE GESAMTMODALE PERSONENSPEZIFISCHE VERKEHRSLEISTUNG NIMMT WEITER DEUTLICH ZU



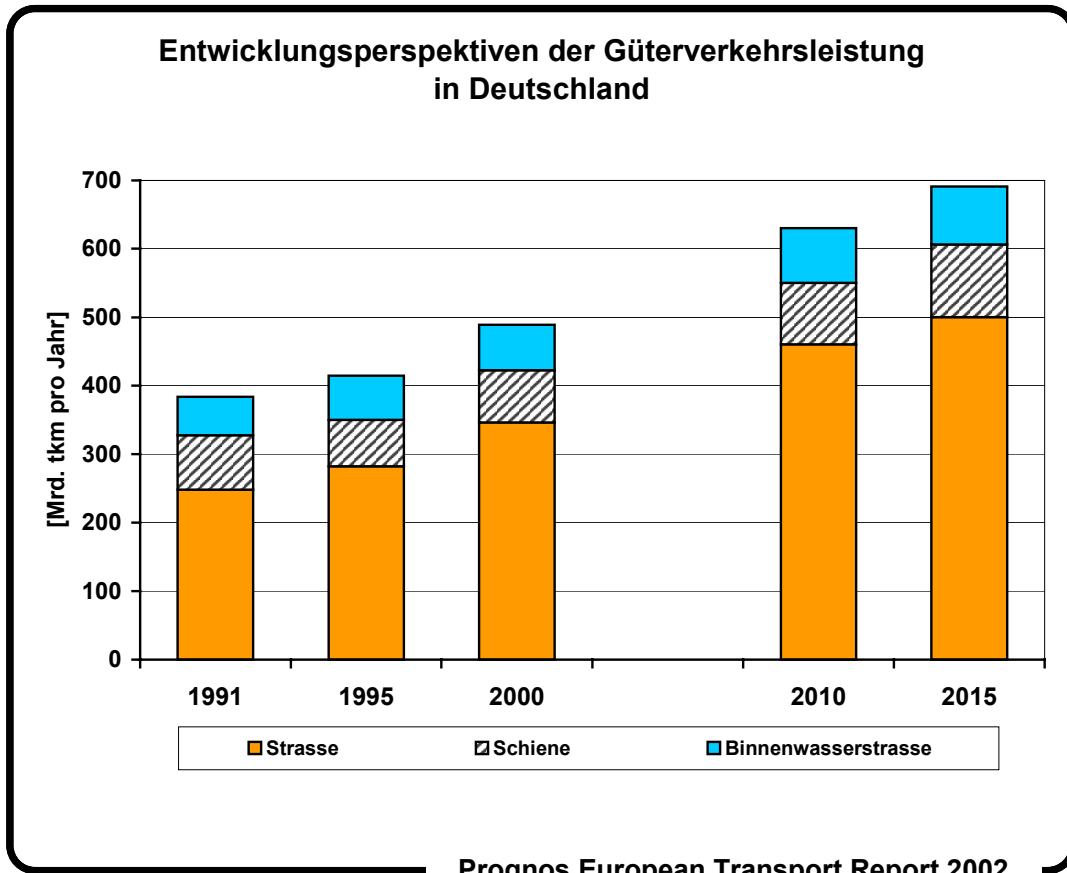
3. GÜTERVERKEHRSENTWICKLUNG IN OST UND WEST

3.1 EINE ENTKOPPLUNG VON WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSLISTUNGSENTWICKLUNG IST WEDER IN DEUTSCHLAND NOCH IN DER EU IN SICHT



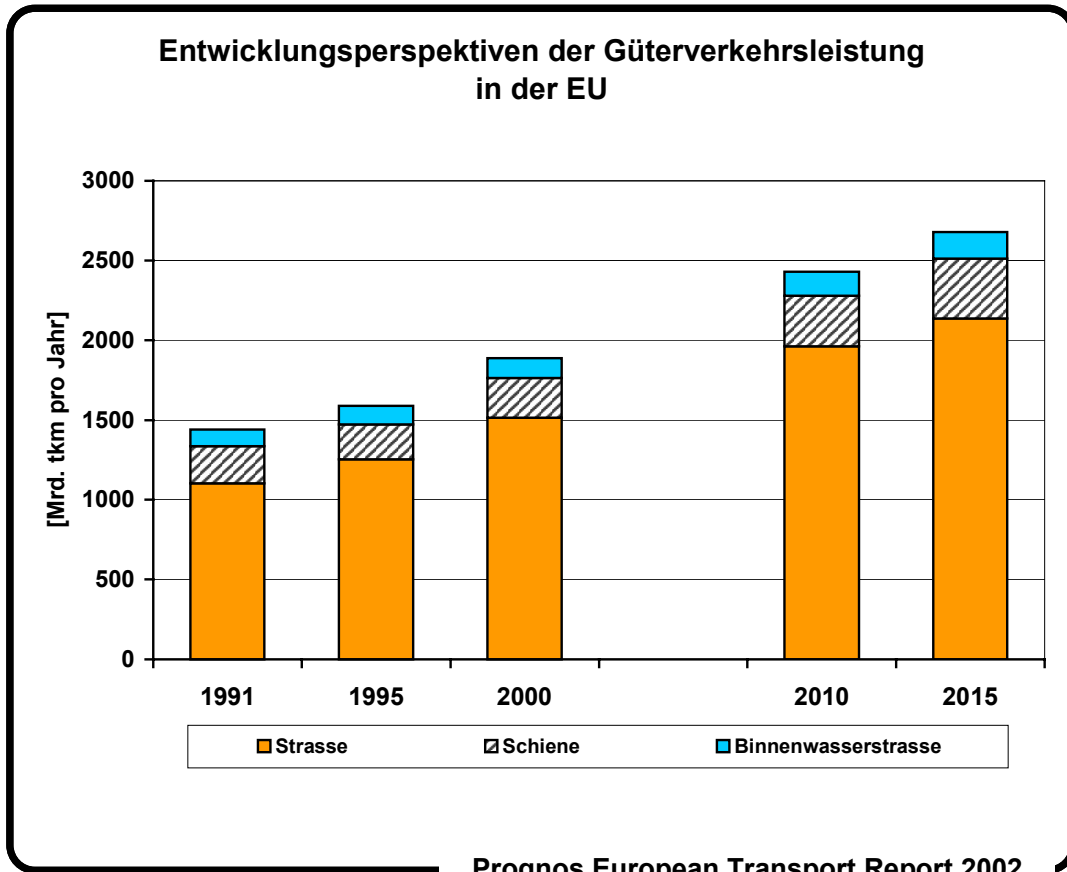
3. GÜTERVERKEHRSENTWICKLUNG IN OST UND WEST

3.2 IN DEUTSCHLAND IST WEITERHIN MIT EINEM KRÄFTIGEN ANSTIEG DER GÜTERVERKEHRSLAISTUNGEN ZU RECHNEN, ABER NUR NOCH MIT MODERATEN MODALSPLIT-VERÄNDERUNGEN



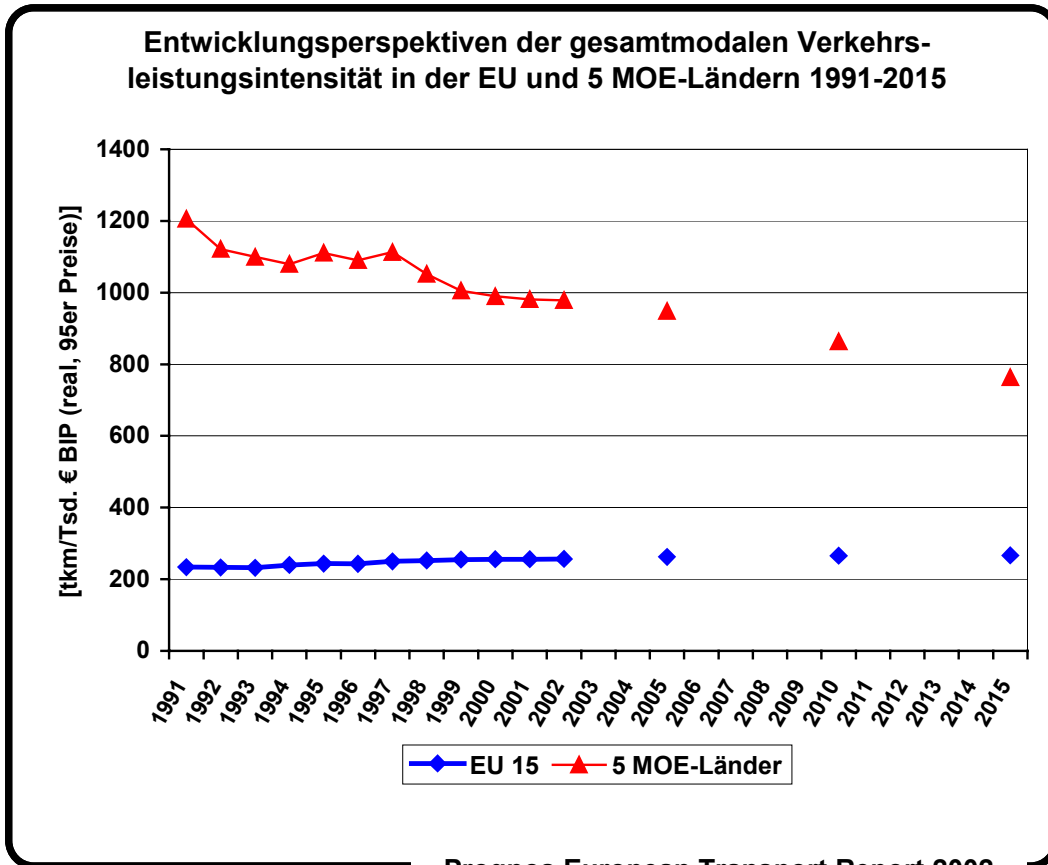
3. GÜTERVERKEHRSENTWICKLUNG IN OST UND WEST

3.3 AUCH IN DER EU IST WEITERHIN EIN KRÄFTIGER ANSTIEG DER GÜTERVERKEHRSLAISTUNGEN ZU ERWARTEN



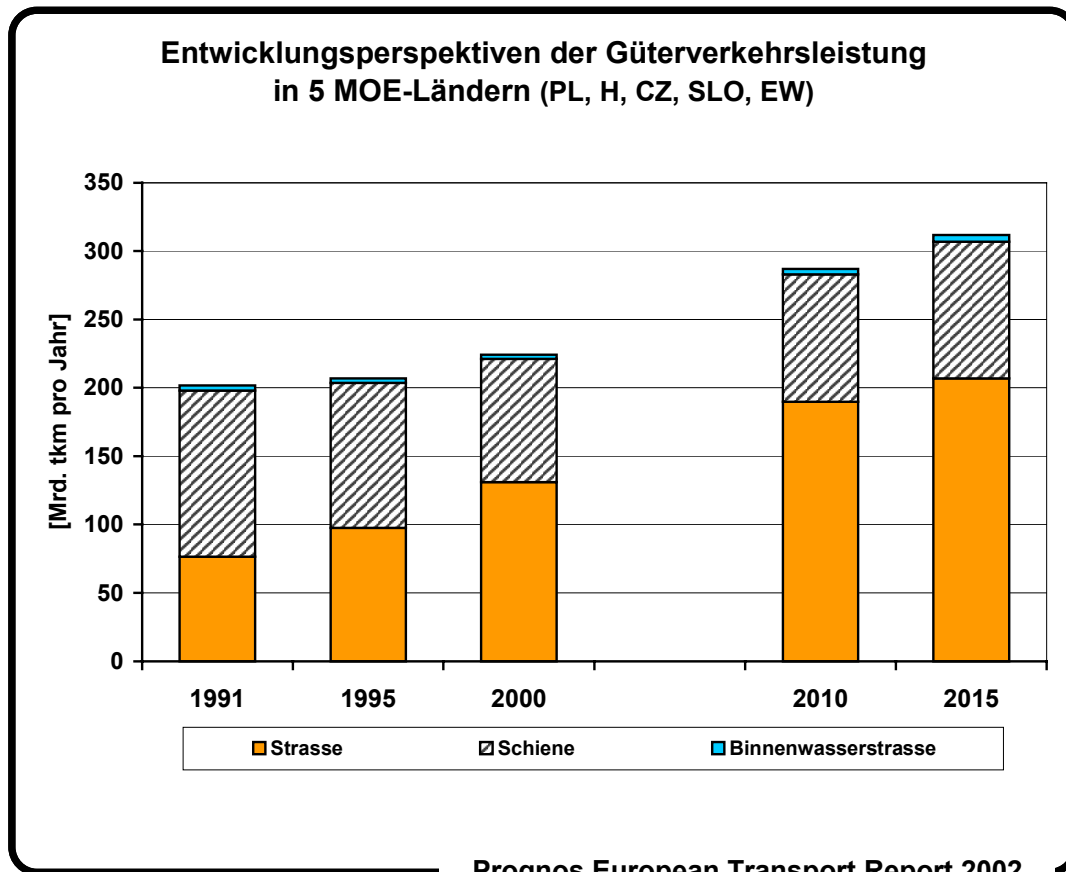
3. GÜTERVERKEHRSENTWICKLUNG IN OST UND WEST

3.4 IN DEN MOE-LÄNDERN FINDET DIE ENTKOPPLUNG VON WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSLISTUNGS- ENTWICKLUNG (NOCH) STATT



3. GÜTERVERKEHRSENTWICKLUNG IN OST UND WEST

3.5 DAS WACHSTUM DER GÜTERVERKEHRSLAISTUNGEN IN DEN MOE-LÄNDERN IST WEITERHIN VON DEUTLICHEN MARKTANTEILSZUWÄCHSEN DES LKW GEPRÄGT



4. FAZIT AUS DEN VERKEHRSPROGNOSEN/HYPOTHESEN ZUR EU-ERWEITERUNG

- Alle Megatrends und Prognosen sprechen für ein weiteres Wachstum der **Personenverkehrsleistungen** und ein weiterhin starkes Wachstum der **Güterverkehrsleistungen in allen Teilen Europas**.
- Die **Marktanteile** der Verkehrsträger im Güterverkehr werden sich in Deutschland und Westeuropa **stabilisieren**; in Osteuropa ist der erwünschte Wirtschaftsstrukturwandel mit einer **strassenorientierten** Modalsplitentwicklung nach unserem „Vorbild“ verbunden.
- Die **EU-Osterweiterung** wird die wirtschaftliche Verflechtung – und damit auch den Güterverkehr – zwischen Ost- und Westeuropa **intensivieren**.
- Der europäische **Nord-Süd-Verkehr** durch Deutschland wird durch die EU-Ost-Erweiterung nur **wenig tangiert**. Der Warenaustausch **zwischen Ost und West** erzeugt überwiegend **zusätzlichen** Verkehr. Dies wird die westlichen Nachbarländer der Beitrittsländer besonders stark betreffen.
- Die niedrigeren Löhne in Osteuropa stellen „**Kosten-senkungspotenzial**“ der **Lkw-Transportkosten** dar. Dies wird die **Modalsplit-Politik** der EU zugunsten der Schiene und Binnenwasserstrasse **erschweren** und **zusätzliche Massnahmen** erfordern.