

**Diplomarbeit**  
Dennis Tomfort

## **Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Nachfrage im Regionalverkehr der Deutsche Bahn AG – das Beispiel Großraum Dresden**

Der demographische Wandel in Deutschland mit den Aspekten der Schrumpfung, Alterung, Internationalisierung sowie Individualisierung wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu merklichen Veränderungen der Gesellschaftsstruktur führen und auch Konsequenzen für künftige raumstrukturelle Entwicklungen haben.

Bis 2020 wird sich die Veränderung in erster Linie in einer zunehmenden Alterung der Bevölkerung zeigen, während die Gesamtzahl der Bevölkerung nur leicht zurückgeht. Die Schrumpfungsdynamik setzt 2020/2030 ein und führt bis 2050 zu einem Rückgang der Bevölkerung von 82 auf etwa 70-75 Millionen (11. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes; Raumordnungsprognose 2020/2050 des BBR, je nach zugrunde gelegten Wanderungssalden).

Im Mittelpunkt der Diplomarbeit sollen die Auswirkungen dieser demographischen Veränderungen auf die Nachfragestruktur im schienengebundenen Regionalverkehr stehen.

Bei der Betrachtung der Auswirkungen des demographischen Wandels muss berücksichtigt werden, dass diese Veränderungen starke lokale und regionale Unterschiede aufweisen. Wachstumsregionen im Nordwesten und Süden stehen Schrumpfungsräumen wie das Saarland, das Ruhrgebiet und große Teile Ostdeutschlands, auch hier mit einzelnen Wachstumsinseln, gegenüber.

Die Untersuchung soll am Beispiel des Regionalverkehrs der Deutschen Bahn AG im Großraum Dresden vorgenommen werden. Hier ist DB Regio Südost mit den Produkten IRE, RE und RB sowie drei S-Bahnlinien im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) vertreten. Der Verkehrsverbund Oberelbe umfasst neben der kreisfreien Stadt Dresden die Landkreise Kamenz, Meißen, Riesa-Großenhain und Sächsische Schweiz, den Weißeritzkreis und die kreisfreie Stadt Hoyerswerda. Nicht im VVO, aber trotzdem als Teil des Großraums Dresden mit einzubeziehen, ist der östlich von Dresden gelegene Landkreis Bautzen. Diese Städte und Kreise unterliegen nach den Prognosen des BBR unterschiedlichen Trends. Während die Mehrzahl der

Landkreise bis 2020 noch von wachsenden Bevölkerungszahlen geprägt sind, werden die Städte Dresden und Hoyerswerda sowie insbesondere der Landkreis Bautzen nach den Prognosen des BBR von einer Bevölkerungsabnahme betroffen sein. Allen Teilräumen gemeinsam ist jedoch die Alterung ihrer Bevölkerung.

Nach der Darstellung der aktuellen Nachfragesituation im Regionalverkehr des Großraums Dresden und der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung soll in einem weiteren Schritt auf Grundlage von Daten zur Regionalverkehrsnachfrage der Deutschen Bahn, des Verkehrsverbunds Oberelbe und anderen Quellen (Mobilität in Deutschland, andere Literatur) die zu erwartende Nachfrage im Jahr 2020 unter ähnlichen Rahmenbedingungen (gleiches Angebot, gleiches Mobilitätsverhalten von Alters-/Bevölkerungsgruppen etc.) wie heute prognostiziert und dargestellt werden. Die Änderung der Nachfrage ergibt sich hierbei aus den veränderten Anteilen von Alters- und damit auch Mobilitätsgruppen in der Bevölkerung sowie lokaler Bevölkerungszunahme oder -abnahme in der Region.

Das Jahr 2020 ist der Prognosehorizont, es wird somit ein mittelfristiger Zeithorizont gewählt. Schlaglichtartig sollen einzelne Aspekte auch für das Jahr 2050, unter der Beachtung der für die diesen langfristigen Zeithorizont noch größeren Prognoseunsicherheiten, beleuchtet werden.

Für eine Verfeinerung der Prognose sollen in einem nächsten Schritt die sich verändernden Mobilitätsgewohnheiten berücksichtigt werden. Hypothesen für solche Veränderungen im Zeitverlauf können beispielsweise sein: Die Mobilität von Senioren nimmt zu. Die Autoverfügbarkeit der Senioren steigt. Durch Schulstandortschließungen und dadurch bedingt längere Wegstrecken wird der Rückgang der Schülerzahlen, zumindest auf der Ebene der Auslastung, aufgefangen. Die Zahl der Menschen im Erwerbsalter wird abnehmen, dadurch bedingt wird auch der Pendlerverkehr abnehmen. Die Distanzen der Pendler steigen. Im Zuge der Individualisierung weiter steigender Freizeitverkehr mit zunehmenden Weglängen.

Für die Überprüfung dieser Hypothesen wird die vorhandene Literatur ausgewertet. Zudem sind Expertengespräche mit dem Fokus Senioren, Schüler und Freizeitverhalten geplant. Einzelne Aspekte (Pendlerdistanzen z.B.) werden im Rahmen von Trendexplorationen berücksichtigt. So können neben der Fortschreibung unter Status-quo-Bedingungen auch andere Trends beschrieben werden. Für die verfeinerte Prognose kann unter Umständen nochmals ein Fokus auf Teilregionen des Großraums Dresden oder einzelne Strecken gelegt werden.

Die Prognosen und Trendabschätzungen können selbstverständlich nur dazu dienen, konsistente Überlegungen über mögliche künftige Entwicklungen beizusteuern. Ob

diese Aussagen wirklich zutreffen, kann nur die zukünftige Entwicklung zeigen (vgl. Stiens, Prognostik in der Geographie, 1996). Zudem müssen andere wesentlich Einflussfaktoren auf die Regionalverkehrsnachfrage wie etwa Angebots- und Qualitätsänderungen, Ölpreisentwicklung, steuerliche Anreize etc. unberücksichtigt bleiben.