

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/7178 –

Langzeit-Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Verbände aus der Schienengüterbranche kritisieren die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) als zu straßenfixiert und weitgehend realitätsfern. Marktentwicklungen und Innovationen auf der Schiene würden darin außen vor gelassen, das Wachstumspotenzial des Schienengüterverkehrs bewusst kleingerechnet (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/faktencheck-verkehrsprognose/). Die „Allianz pro Schiene wirft Wissing [diesbezüglich eine] Falschaussage vor“ (background.tagesspiegel.de/mobilitaet/allianz-pro-schiene-wirft-wissing-falschaussage-vor?utm_source=bgmt+vorschau&utm_medium=email).

Nach Ansicht der Fragesteller handelt es sich bei der Verkehrsprognose des BMDV um eine der wichtigsten Grundlagen für die Planung, Finanzierung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Eine realistische und faktenbasierte Prognose ist daher für eine zukunftsfähige Planung unerlässlich.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat ein Bausteinsystem bestehend aus drei Prognosen aufgestellt, die sich im Hinblick auf den Prognosehorizont, die Periodizität der Erstellung und die sachliche und räumliche Tiefe der Prognoseergebnisse unterscheiden. Als neuer Baustein dieses Systems wurde die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ entwickelt. Mit ihr erfolgt ab 2022 eine jährliche Vorausschau der Güter- und Personenverkehrsentwicklung für alle Verkehrsträger und -mittel mit den Horizonten +15, +20, +25 und +30 Jahren.

Die von Bundesminister Dr. Volker Wissing am 3. März 2023 vorgestellten Ergebnisse der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose geben einen aktuellen Ausblick auf die bis zu den Jahren 2036, 2041, 2046 und 2051 zu erwartende Verkehrsentwicklung.

Eine andere Langfrist-Verkehrsprognose des BMDV-Bausteinsystems ist die „Strategische Langfrist-Verkehrsprognose“, welche empirische Grundlage für die Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung ist. Gegenwärtig wird hier

die Strategische Langfrist-Verkehrsprognose „Verkehrsprognose 2040“ erarbeitet. Die vorliegende Kleine Anfrage zielt auf den Prognosebaustein „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ und speziell auf die im März vorgestellten Prognoseergebnisse ab.

1. Wie bewertet das BMDV die vehemente Kritik aus der Industrie an der jüngsten Langzeit-Verkehrsprognose?

Viele Vertreter von Verbänden und aus der Wissenschaft haben begrüßt, dass das BMDV die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ als neues Prognosewerkzeug auf den Weg gebracht hat und so aktuelle fundierte Daten und Fakten als Grundlage für die fachliche und politische Diskussion bereitstellt.

2. Aus welchen Gründen wurden die Abschätzung der Klimaeffekte und des Bedarfs an Kraftfahrern nicht in der Studie berücksichtigt?

Der Fokus der Prognosearbeiten lag zunächst auf der Ermittlung der verkehrlichen Entwicklungen. Auch ist der Grundstein für die Ermittlung der hiermit verbundenen CO₂-Emissionen in den Prognosearbeiten gelegt. Die Berechnung der darauf aufbauenden Klimaeffekte ist gegenwärtig in Bearbeitung.

Der Bedarf an Kraftfahrern ist in den insgesamt 132 Prämissen für die Prognoseberechnungen als eigene Prämisse berücksichtigt.

3. Welche Kernpunkte bzw. Trends leitet das BMDV aus der Verkehrsprognose ab?

Es wird ein weiterer Verkehrsanstieg sowohl im Personenverkehr (+13 Prozent) und im Güterverkehr (+46 Prozent) erwartet. Ferner wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMDV verwiesen (abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017-wissing-pk-verkehrsentwicklung-deutschland.html>).

4. Wie verhalten sich aus Sicht des BMDV die Trends des Gutachtens zur beschleunigten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene?

Die vorgestellte Prognose unterstellt in ihren Berechnungsannahmen einen massiven Ausbau der Bahn, angefangen bei der Umsetzung des Deutschlandtaktes bis hin zur Umsetzung der laut Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehenen Maßnahmen. Vor dem Hintergrund der bestehenden Kapazitätsgrenzen der Bahninfrastruktur sind die prognostizierten absoluten Zuwächse der Bahn ein zahlenmäßiger Beleg für die ambitionierten Prämissen. Deutlich werden diese beispielsweise in der Höhe der zur Erreichung der Schienengütertransportleistung (+33 Prozent) notwendigen Betriebsleistung (+46 Prozent) bzw. bei der für den Schienenverkehr unterstellten Steigerung des Güteraufkommens im Kombinierten Verkehr (+76 Prozent).

Der Güterstrukturwandel ist eine der Ursachen für die Entwicklung zu Gunsten der Straße. So ist ein starker Rückgang der Massen- und Energiegüter (z. B. Kohle, Koks, Mineralöl), gepaart mit einem überdurchschnittlichen Wachstum straßenaffiner Güter zu verzeichnen.

5. Wie begründet das BMDV den in der vorgestellten Prognose unterstellten Ausbau der Bahn – von der Umsetzung des Deutschlandtaktes bis hin zur Umsetzung der laut Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehenen Maßnahmen, wo doch der tatsächliche Fortschritt beim Ausbau der Bahn weniger umfangreich ist?

In der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose wurde die Umsetzung bereits beschlossener bzw. absehbarer Maßnahmen unterstellt. Maßgebend ist deren Umsetzung bis zum jeweiligen Prognosejahr. Der zeitliche Fortschritt bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen findet lediglich dann Berücksichtigung, wenn zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung bereits absehbar ist, dass eine Umsetzung in Gänze als unrealistisch angesehen werden kann.

6. Inwiefern ist der Güterstrukturwandel nach Auffassung des BMDV eine der Ursachen für die Entwicklung zugunsten der Straße?

Im Zuge der Energiewende ist ein starker Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukten und Erzen zu verzeichnen, die bisher vor allem auf Schiene und Wasserstraße transportiert wurden. Diese Entwicklung wird durch die Klimaziele und den Ukraine-Krieg verstärkt. Gleichzeitig zeigt sich in der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose ein überdurchschnittliches Wachstum straßenaffiner Güter wie Postsendungen, Sammel- und Stückgüter, die überwiegend in kleineren Sendungsgrößen und über weitere Entfernungen auf der Straße bzw. im Kombinierten Verkehr befördert werden. Im Ergebnis erhöht sich die Verkehrsleistung auf der Straße in einem stärkeren Maße als die auf der Schiene.

Die in der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose für den Schienengüterverkehr unterstellten Anstrengungen in den Bereichen Deutschland-Takt, technische Weiterentwicklung sowie infrastruktureller Ausbau können diese Effekte in Teilen ausgleichen, aufgrund des im Vergleich höheren Wachstums im Straßengüterverkehr ergeben sich hieraus jedoch letztlich keine Marktanteilsgewinne für die Schiene.

7. Wie passt nach Auffassung des BMDV der nach eigenen Angaben Rückgang der Massen- und Energiegüter gepaart mit einem überdurchschnittlichen Wachstum straßenaffiner Güter zu den Zielen der Bundesregierung, den Anteil des Schienengüterverkehrs deutlich zu erhöhen?
8. Wie bewertet das BMDV aktuell die Potenziale der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene, und hält sie die Entwicklung des Schienengüterverkehrs, so wie es im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für die 20. Legislaturperiode festgeschrieben ist, derzeit für realistisch?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Rückgang von bahnaffinen Massen- und Energiegütern bei einem gleichzeitig starken Wachstum straßenaffiner Güter erschwert die Steigerung des Anteils des Schienengüterverkehrs.

9. Inwieweit ist eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zur Erreichung der Klimaziele aus Sicht des BMDV erforderlich, wenn doch die Emissionen des Straßenverkehrs durch die Elektrifizierung der Flotte deutlich abnehmen werden?

Die Erreichung der Klimaschutzziele des Verkehrssektors bis zum Jahr 2030 und der sektorübergreifenden Ziele bis zum Jahr 2045 erfordert eine Dekarbonisierung aller Verkehrsträger. Nach Auffassung des BMDV unterstützt eine Verkehrsverlagerung auf die weiteren Verkehrsträger des Binnengüterverkehrs (Schiene und Wasserstraße) insbesondere mit Blick auf den Hochlauf neuer Technologien im Straßenverkehr die Erreichung der Klimaziele.

10. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass ein starkes Wachstum des Lkw-Verkehrs laut der Prognose des BMDV nicht durch einen Mangel an Lkw-Fahrern ausgebremst wird (vgl. 230516_Verkehrsprognose_Faktencheck_komplett.pdf (allianz-pro-schiene.de)?)

Bezogen auf die in der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose prognostizierte langfristige Entwicklung des Straßengüterverkehrs teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Gutachter, dass der erforderliche Bedarf an Lkw-Fahrern über eine Anpassung der realen Lohnkosten gedeckt werden kann.

11. Wie hoch ist der Bedarf an zusätzlichen Lkw-Fahrern nach Erkenntnissen der Bundesregierung für das steigende Wachstum des Lkw-Verkehrs bis 2051?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine belastbaren Erkenntnisse vor.

12. Können, und wenn ja, wie, autonom fahrende Lkw nach Meinung der Bundesregierung für den Fahrermangel Abhilfe schaffen?

Der Einsatz von autonomen Kraftfahrzeugen kann ggf. langfristig in bestimmten Anwendungsfällen den Berufskraftfahrermangel abmildern. Hierzu bedarf es zunächst der Entwicklung und Erprobung geeigneter Kraftfahrzeuge und Anwendungsfälle. Insbesondere müssen Aspekte der Verkehrssicherheit beachtet werden.

13. Warum geht die Prognose des BMDV davon aus, dass der Lkw-Mautsatz bis 2040 bei 35 Cent/Lkw-km (für Lkw mit mehr als drei Achsen) bleiben wird angesichts des Gesetzentwurfs der Bundesregierung, der ab dem 1. Januar 2024 eine deutliche Erhöhung der Lkw-Maut vorsieht (vgl. 230516_Verkehrsprognose_Faktencheck_komplett.pdf (allianz-pro-schiene.de)?)
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Annahme der Prognose des BMDV von einer Abgabenbelastung von 120 Euro/Tonne CO₂ für 2040, obwohl die Bundesregierung im aktuellen Gesetzentwurf zur Lkw-Maut mit 200 Euro/Tonne CO₂ kalkuliert (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-dritten-gesetzes-aenderung-mautrechtlicher-vorschriften.pdf?__blob=publicationFile), und wie erklärt die Bundesregierung diese unterschiedliche Herangehensweise?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Festlegung der Prämissen erfolgt keine Vorfestlegung auf spätere politische Entscheidungen. Sie bedeutet, dass mit dem Prämissenset die prognostischen Arbeiten durchgeführt werden. Der Prozess der Prämissenerarbeitung startete im Jahr 2021. Die Prämissen wurden seitens der Auftragnehmer erarbeitet und im Anschluss in mehreren, teils mehrtägigen Veranstaltungen den Fachabteilungen des BMDV, ausgewählten Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und dem Ressortkreis sowie Ländervertretern vorgestellt und mit diesen diskutiert. In den Prozess der Prämissendefinition waren insgesamt über 250 Stellen bzw. Institutionen innerhalb und außerhalb des BMDV eingebunden. Der aktuell vorliegenden Prognose liegen Prämissenfestlegungen mit Stand August 2022 zu Grunde. Die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose zeichnet ein Zukunftsbild, wie es sich unter den gesetzten Prämissenannahmen voraussichtlich einstellen wird. Zwischenzeitlich veränderte Rahmenbedingungen – z. B. die nach Fertigstellung der Prognose getroffenen Beschlüsse des Koalitionsausschusses zur Höhe des CO₂-Aufschlages auf die Lkw-Maut – werden selbstverständlich in der nächsten Prognose berücksichtigt. Hier zeigt sich der Mehrwert des neuen Prognosebausteines, da jährliche Prognosen unter Berücksichtigung aktualisierter Erkenntnisse und Daten ermöglicht werden.

15. Wie ist die Prognose des BMDV bezüglich der Elektrifizierung der Pkw- und Lkw-Flotten (bitte tabellarisch nach Jahren, Pkw, Lkw und Antriebsart darstellen)?
16. Wie ist die Prognose des BMDV hinsichtlich des Ausbaus der Lade- und Tankstelleninfrastruktur in Bezug auf Elektromobilität und alternative Antriebe bei Pkw und Lkw?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose hinsichtlich der Klimawirkungen des Verkehrs sowie für deren Berechnung erforderliche Bestandsentwicklungen werden nach Abschluss der diesbezüglich noch laufenden Bearbeitung veröffentlicht.

Mit dem Zielrahmen der neuen europäischen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) werden verbindliche Ziele für den Aus- und Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur für Pkw und Lkw in Europa festgeschrieben. Die Bundesregierung hat sich bei der Ausgestaltung der AFIR für ambitionierte Ziele und Technologieoffenheit eingesetzt.

17. Welche Maßnahmen leitet das BMDV aus der Prognose ab, um die Rahmenbedingungen für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu verbessern?
18. Inwiefern teilt das BMDV die Sorge von Industrie und Verbänden, dass aus der Prognose die Erkenntnis folgt, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor seien nicht erreichbar, und wie beabsichtigt das BMDV, entsprechend gegenzusteuern oder darauf zu reagieren?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Erreichung der Klimaziele bis zum Jahr 2030 wird unter anderem durch das Klimaschutzgesetz sowie durch die Maßnahmen des sich derzeit in der Abstimmung befindlichen Klimaschutzprogramms sichergestellt.

19. Welchen Stellenwert hat für das BMDV der Verkehrsträger Schiene im Vergleich zum Verkehrsträger Straße, und bedarf es ggf. einer besonderen Förderung eines einzelnen Verkehrsträgers?

Alle Verkehrsträger – die Straße, die Schiene und auch die Wasserstraße, die Luftfahrt und die Rohrfernleitungen – sind wichtig für das Funktionieren des Gesamtsystems Verkehr. Jeder Verkehrsträger hat systemspezifische Vorteile und Nachteile. Es gilt, das bestmögliche Zusammenspiel aller Verkehrsträger für die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Gesellschaft anzustreben.

Die Förderung einzelner Verkehrsträger orientiert sich unter anderem an den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung.

20. Wird es nach Meinung der Bundesregierung durch die Sanierung der Hochleistungskorridore der Deutschen Bahn bis 2030 absehbare Kapazitätssteigerungen geben, wenn ja, warum unterstellt die Prognose des BMDV bis 2051 keinen weiteren Ausbau der Trassenkapazität für den Schienengüterverkehr, und wenn nein, warum nicht?

Das BMDV hat im Rahmen des Klimaschutzpakets Investitionen in Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Umsetzung des Deutschland-Taktes als ein Programm zur schnellen Kapazitätserweiterung aufgelegt. Hierfür stehen bis 2030 insgesamt 1,2 Mrd. Euro zur Verfügung. Die vorgesehenen kapazitätssteigernden Infrastrukturmaßnahmen werden dabei auch im Rahmen der Sanierung der Hochleistungskorridore umgesetzt. Diese sind dann, soweit bekannt, als Infrastrukturmaßnahme in der Prognose berücksichtigt. Bezüglich der in der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose unterstellten Trassenkapazität wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

21. Welche sind die systemspezifischen Vorteile und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger aus Sicht des BMDV?
22. Was meint das BMDV konkret mit der Aussage im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, es gelte „das bestmögliche Zusammenspiel aller Verkehrsträger anzustreben“ (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)152)?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die systemspezifischen Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger sind in Abhängigkeit vom jeweiligen konkreten Beförderungsvorgang zu betrachten. Die Bewertung kann in jedem Einzelfall hinsichtlich z. B. Flexibilität, Kosten, Beförderungszeit und Umweltwirkung unterschiedlich ausfallen. Eine pauschale Einordnung ist daher nicht möglich.

Die Verkehrsmittel/Verkehrsträger sollten so eingesetzt werden, dass die erforderlichen Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten sowohl den individuellen Bedürfnissen und Anforderungen als auch den Gesamtbelangen von Gesellschaft, Wirtschaft und Klimaschutz entsprechend realisiert werden.

Ziel ist es unter anderem, durch die Förderung multimodaler Verkehre die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger zu nutzen.

23. Was versteht das BMDV unter einem „leistungsfähigen und klimaneutralen Verkehrsträger Straße“ (vgl. www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/bmdvverkehrsprognose-bis-2051-traegt-der-lkw-die-hauptlast-des-gueterverkehrs-3333501)?

Der Verkehrsträger Straße muss als Gesamtsystem bestehend aus den Systemteilbereichen Infrastruktur, Fahrzeug sowie Betriebs- und Verkehrsablaufmanagement so beschaffen sein, dass er den Mobilitätsbedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft vollumfänglich dient. Dies schließt neben der Verkehrsnachfrage unter anderem auch die Bedürfnisse nach hoher Funktionalität, Zuverlässigkeit und Verkehrssicherheit mit ein. Hierbei muss der Verkehrsträger Straße als Gesamtsystem auch so flexibel sein, dass er im Zeitverlauf veränderten Anforderungen entsprechend angepasst werden kann.

Ein klimaneutraler Verkehrsträger Straße bedeutet, dass Nutzung/Betrieb dieses Verkehrsmittels/Verkehrsträgers im Personen- und im Güterverkehr möglichst keine THG-Emissionen verursacht.

24. Welche gesetzgeberischen und politischen Ziele verfolgt das BMDV konkret, wenn es verlangt, dass der Verkehrsträger Straße den an ihn gestellten Leistungsanforderungen gerecht und zu einem klimaneutralen Verkehrsträger werden muss (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)152)?

Es ist das Ziel, für die Zukunft eine leistungsstarke, den Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bürgern entsprechende Infrastruktur unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes sicherzustellen. Das Bundes-Klimaschutzgesetz bildet bezogen auf die Klimaschutzbelange den rechtlichen Rahmen. Der Umstieg auf alternative Kraftstoffe und Antriebe im Straßenverkehr ist dabei der entscheidende Baustein, um relativ schnell den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren. Das BMDV schafft hierfür die infrastrukturellen Rahmenbedingungen und unterstützt innovative Antriebe und Kraftstoffe mit einer breiten Förderung für Pkw, Nutzfahrzeuge und Busse.

25. Wann plant das BMDV, die verkehrspolitischen Instrumente im Sinne einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität zu überprüfen?

Die Überprüfung der verkehrspolitischen Instrumente ist ein Dauerprozess. Mit der erstmaligen gemeinsamen Berücksichtigung der Themenkomplexe Infrastruktur und Mobilität in einem neuen, gemäß Koalitionsvertrag auf den Weg zu bringenden Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 soll eine stärker integrierte Perspektive eingenommen werden. Damit wird in Zukunft der BVMP ein zentrales verkehrspolitisches Steuerungsinstrument des Bundes, in dessen Rahmen u. a. auch eine grundlegende Überprüfung und Weiterentwicklung der verkehrspolitischen Ziele, Kriterien, Prioritäten, Verfahren und Maßnahmen des Bundes erfolgen kann. Gleichzeitig gilt es, die komplexen Wirkungszusammenhänge zwischen diesen vielfältigen Aspekten zu berücksichtigen.

26. Welchen konkreten Beitrag zur Überprüfung der verkehrspolitischen Instrumente im Sinne einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität kann die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ leisten?

Das BMDV beabsichtigt, die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose als festen Bestandteil des BMDV-Bausteinsystems für Verkehrsprognosen zu etablieren. Dabei ist vorgesehen, jedes Jahr eine Prognose für die nach jährlich aktuellem Kenntnisstand wahrscheinlich „absehbare“ Entwicklung des Personen- und des

Güterverkehrs vorzunehmen. Diese Prognose der „absehbaren“ Entwicklung unter Berücksichtigung der sich im Jahresverlauf gegebenenfalls geänderten Rand- und Rahmenbedingungen/Prämissen wird das jährliche Werkzeug zur Bestimmung, ob zu bestimmten Zeitpunkten in der Zukunft die gesteckten Ziele erreicht werden.

Zusätzlich zu der jährlichen Prognose der „absehbaren“ Entwicklung sollen bis zu drei weitere Prognosefälle pro Jahr erstellt werden. Bei diesen Prognosefällen werden eine oder mehrere Rand- und Rahmenbedingungen/Prämissen mit veränderter Ausgestaltung unterstellt. Mit diesen Prognoserechnungen „alternativer Wege“ können die Auswirkungen der veränderten Rand- und Rahmenbedingungen/Prämissen auf die Verkehrsentwicklung und damit letztendlich auch auf den Erreichungsgrad verkehrlicher, energetischer und klimapolitischer Ziele quantifiziert werden.

Die Prognoseergebnisse der einzelnen Prognosefälle der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose liefern jeweils ein mögliches Zukunftsbild, welches sich unter den unterstellten Rand- und Rahmenbedingungen/Prämissen voraussichtlich einstellen wird. Eine Prognose ist eine „Wenn-Dann-Aussage“. Die Prognoseergebnisse sind Grundlage für die fachliche und politische Bewertung des Zukunftsbildes.