

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2019/20

**im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

FE-Nr. 97.0398/2018

HINWEIS: Die tabellarischen und textlichen Inhalte des vorliegenden Prognoseberichts basieren auf dem Stand Februar 2020. Zu diesem Zeitpunkt waren weder das Ausmaß noch die Auswirkungen der sich im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus (SARS-CoV-2) zeigenden Einschränkungen absehbar.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, den 2. April 2020

München / Köln, Februar 2020

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	7
2	Rahmenbedingungen	9
2.1	Demographische Leitdaten	9
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	12
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	17
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	22
3	Güterverkehr	25
3.1	Überblick	25
3.2	Güterverkehr nach Verkehrsträgern	30
3.3	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	55
3.4	Güterverkehr nach Güterabteilungen	60
3.5	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	67
4	Personenverkehr	72
4.1	Überblick	72
4.2	Motorisierter Individualverkehr	77
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	82
4.4	Eisenbahnverkehr	88
4.5	Luftverkehr	92
	Anhang	93

Tabellenverzeichnis

Tabelle Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern	2
Tabelle Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs nach Verkehrsarten	5
Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	10
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	12
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	14
Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	19
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	32
Tabelle G-2: Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr	37
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	57
Tabelle G-4: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	61
Tabelle G-5: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	62
Tabelle G-6: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	63
Tabelle G-7: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	64
Tabelle G-8: Seeverkehr nach Güterabteilungen	65
Tabelle G-9: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	68
Tabelle G-10: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	69
Tabelle G-11: Luftfracht nach Kontinenten	71
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	73
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	80
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	87
Tabelle P-4: Luftverkehr	93

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs	3
Abbildung Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs	6
Abbildung G-1: Einfluss der Wasserstände auf die Binnenschifffahrt	43
Abbildung G-2: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	51
Abbildung G-3: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	51
Abbildung G-4: Transportleistung und Transportintensität	53
Abbildung G-5: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern	54
Abbildung P-1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	76
Abbildung P-2: Modal Split der Personenverkehrsleistung	76
Abbildung P-3: Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex	78
Abbildung P-4: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	79

Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AGEB	Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen
ARA-Häfen	Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (Synonym für die Nordseehäfen in den Niederlanden und in Belgien)
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BDO	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
DB	Deutsche Bahn
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
IWF	Internationaler Währungsfond
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Kultusministerkonferenz
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt
Tkm	Tonnenkilometer
VCI	Verband der Chemischen Industrie e.V.
WLTP	Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (Ab 1.9.2018 vorgeschriebenes Testverfahren zur Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs und der Abgasemissionen von neuzugelassenen Pkw)

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat Intra-plan Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die "**Mittelfristprognose Winter 2019/20**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre 2020 bis 2023 und gibt auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2019. Seit der Sommerprognose 2012 wird der Luftverkehr (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die im Jahreswirtschaftsbericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie dargestellte Projektion vom Januar 2020 die Grundlage. Zum Redaktionsschluss der vorliegenden Prognose (26.2.2020) war es wahrscheinlich, dass die Ausbreitung des Coronavirus Auswirkungen auch auf die deutsche Realwirtschaft, also nicht nur auf die Weltbörsen und die Gewinnerwartungen der Unternehmen, haben wird. Jedoch ist das Ausmaß dieser Effekte derzeit nicht seriös abzuschätzen. Deshalb sind sie in dieser Prognose **nicht berücksichtigt**. Alles andere, also ein Abschlag in welcher Höhe auch immer, wäre willkürlich.

Im **Güterverkehr** wird sich beim **Straßengüterverkehr** im Jahr **2020** die gesamtwirtschaftliche Belebung auswirken, insbesondere der wieder deutlich stärker wachsende Außenhandel. Die Baustofftransporte dürften erneut deutlich schwächer wachsen als die Bauproduktion. Insgesamt zeichnet sich ein Wachstum um 1,1 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung) ab. Das liegt vor allem bei der letztgenannten Größe spürbar über dem Vorjahreswert. Der Grund dafür ist vor allem der grenzüberschreitende Verkehr mit seinen hohen Transportweiten. In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die Aussichten nach derzeitiger Einschätzung deutlich aufhellen. Die Verteuerung auf Grund der sog. „CO₂-Bepreisung“ beläuft sich auf lediglich 1,5 %. Ein derartiges Ausmaß ist, wie sich schon bei der Mauterhöhung im Jahr 2019 gezeigt hat, in der Nachfrage nur sehr begrenzt sichtbar. Insgesamt zeichnet sich für den Lkw-Verkehr in den drei kommenden Jahren ein höheres Plus als im laufenden Jahr, nämlich um 1,6 % (Aufkommen) bzw. 2,4 % (Leistung) p.a. ab.

Beim **Eisenbahnverkehr** dürften im Jahr **2020** das BIP und der deutsche Außenhandel expansiv auf den Kombinierten Verkehr wirken. Bei den Transporten von Metallerzeugnissen sollte die Abwärtsbewegung nach dem drastischen Vorjahresrückgang annähernd zum Stillstand kommen. Auch bei den Kohletransporten sollte sich der Bremseffekt aus der Absatzentwicklung abschwächen. Deshalb wird der Schienengüterverkehr nach dem Vorjahresrückgang voraussichtlich zumindest wieder ein Plus verbuchen, das derzeit auf 0,7 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung) quantifiziert wird. In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten spürbar günstiger entwickeln. Dagegen werden die dämpfenden Einflüsse aus der Stahlproduktion und dem Kohleabsatz voraussichtlich im gleichen Ausmaß wie im Jahr 2020 zum

Tragen kommen. Saldiert prognostizieren wir ein Wachstum um 1,4 % (Aufkommen) bzw. 2,7 % (Leistung) p.a., also eine nicht unwesentliche Beschleunigung gegenüber 2020. Dies trifft auch für den Kombinierten Verkehr zu, für den eine Zunahme um 3,6 % (Aufkommen) bzw. 3,8 % (Leistung) p.a. erwartet wird. Wie schon im Jahr 2020 ist sie höher als diejenige im Straßengüterverkehr.

Tabelle Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3685,2	3755,5	3787,9	3828,1	4009,4	1,9	0,9	1,1	1,6
Eisenbahnverkehr ³⁾	412,1	416,6	408,4	411,4	428,8	1,1	-2,0	0,7	1,4
- dar.: Kombiniertes V.	103,2	106,8	107,3	109,7	122,1	3,5	0,5	2,3	3,6
Binnenschifffahrt	222,7	197,9	205,4	205,6	206,1	-11,1	3,8	0,1	0,1
Rohrleitungen ⁴⁾	90,9	84,5	85,1	87,4	84,9	-7,1	0,8	2,7	-1,0
Luftfracht ⁵⁾	4,8	4,9	4,8	4,8	4,8	1,8	-3,2	0,2	0,3
Insgesamt	4415,8	4459,4	4491,6	4537,3	4733,9	1,0	0,7	1,0	1,4
Seeverkehr ⁶⁾	294,9	292,1	288,0	290,0	301,2	-0,9	-1,4	0,7	1,3
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	486,0	500,6	502,7	511,6	549,5	3,0	0,4	1,8	2,4
Eisenbahnverkehr ³⁾	136,5	136,1	132,6	135,0	146,1	-0,3	-2,5	1,8	2,7
- dar.: Kombiniertes V.	53,0	53,6	53,9	55,3	61,9	1,3	0,5	2,5	3,8
Binnenschifffahrt	55,5	46,9	51,1	51,2	51,5	-15,5	9,0	0,1	0,2
Rohrleitungen ⁴⁾	18,2	17,2	17,6	18,2	17,8	-5,5	2,4	3,1	-0,7
Luftfracht ⁵⁾	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,2	-2,7	0,5	0,4
Insgesamt	697,8	702,4	705,7	717,6	766,6	0,7	0,5	1,7	2,2

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, **einschl. der Verkehre, die bisher noch nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden**

4) Nur Rohrleitungen

5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

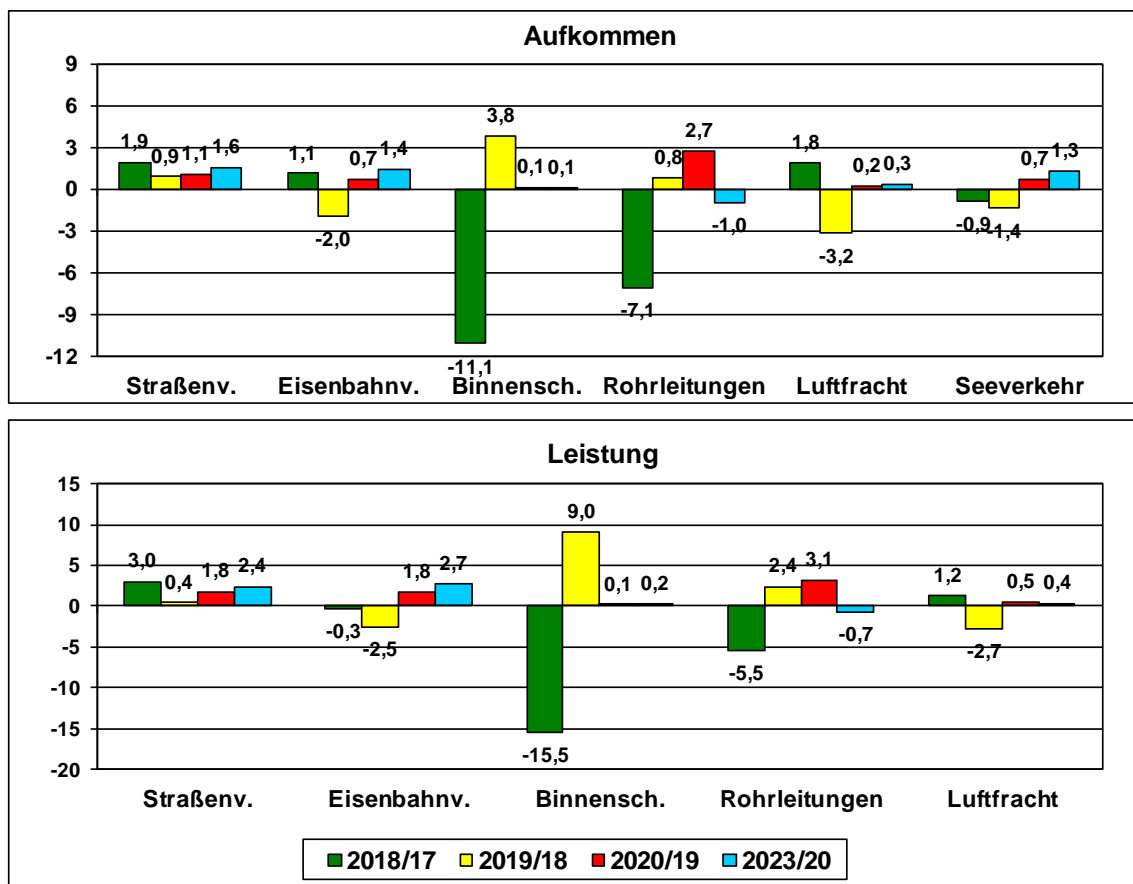
Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Die **Binnenschifffahrt** wird im Jahr **2020** von dem Rückgang des Steinkohleabsatzes, der zwar wesentlich geringer ausfällt als in den beiden Jahren zuvor, wegen des hohen Anteils der Kohletransporte dennoch sichtbar nach unten gezogen. Ein gegenläufiger Effekt in (absolut) gleicher Höhe entsteht bei den Baustofftransporten. Insgesamt ist mit einer annähernden Stagnation (Aufkommen und Leistung) zu rechnen. In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die

Einflussfaktoren in den Bereichen Kohle, Baustoffe und Mineralöl sehr ähnlich wie im laufenden Jahr entwickeln. Es werden also erneut sinkende Kohle- von steigenden Baustoffmengen ausgeglichen. Insgesamt ergibt sich daraus für Aufkommen und Leistung in diesem Zeitraum erneut eine annähernde Stagnation (0,1 bzw. 0,2 % p.a.).

Die Transporte in **Rohrleitungen** werden im Jahr **2020** zunächst von der leicht sinkenden Rohöleinfuhr beeinflusst. Jedoch wirken Verschiebungen in deren Herkunftsstruktur hin zu pipeline-affinen Lieferregionen expansiv. Zudem wird es in den ersten Monaten des laufenden Jahres zu einem expansiven Basiseffekt kommen, weil das Niveau des Vorjahres noch von den Folgen des Unfalls in einer Raffinerie am 1.9.2018 gedrückt wurde. Insgesamt ist deshalb für das Aufkommen der Pipelinetransporte im Jahr 2020 ein Anstieg um rund 3 % zu erwarten, der auch für die Leistung zutreffen dürfte. In den Jahren von **2021 bis 2023** ist für die Pipelinetransporte dem Trend entsprechend mit einem leichten Minus zu rechnen, das aus dem Mineralölproduktenabsatz und der Rohöleinfuhr entsteht und auf 1,0 % (Aufkommen) bzw. 0,7 % (Leistung) p.a. quantifiziert wird.

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung in %)



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraffahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Im **Luftfrachtverkehr** kommt es durch den teilweise beigelegten Handelskonflikt zwischen China und Amerika und dem geregelten Austritt von Großbritannien im Jahr **2020** zu einem Wachstumsstillstand bzw. zu einem geringen Wachstum, welches sich in den darauf folgenden Jahren **bis 2023** erhöhen wird. Inwieweit sich der Handelskonflikt zwischen EU und Amerika und die Ausbreitung des Coronavirus auf das Jahr 2020 und die kommenden Jahre auswirkt, ist abzuwarten.

Im **Seeverkehr** sollte im Jahr **2020** die (erwartete) deutliche Wachstumsbeschleunigung des deutschen Außenhandels auf den Containerverkehr ausstrahlen, der dann zumindest wieder ein Plus verbuchen sollte. Die Rohöleinfuhren über See sollten nicht nochmals derart kräftig wachsen wie im vergangenen Jahr, sondern eher zu Gunsten der Pipelinetransporte sinken. Letzteres gilt auch für die Kohleimporte, wenngleich nicht im Ausmaß von 2018 und 2019. Insgesamt ergibt sich daraus ein moderater Anstieg um 0,7 %. Da der Seeverkehr wie auch die Luftfracht von den Auswirkungen des Coronavirus noch stärker betroffen ist als die anderen Güterverkehrsträger, muss dies zum Zeitpunkt des Abschlusses unserer Prognose als eher optimistisch bezeichnet werden. In den Jahren von **2021 bis 2023** wird die Belebung des Außenhandels auf den Containerverkehr ausstrahlen. Bei den Massengutbereichen wird vor allem der Kohlesektor erneut spürbar dämpfend wirken. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Plus in Höhe von 1,3 % p.a. Die mittelfristige Prognose ist weniger von dem Coronavirus betroffen. Denn die Bremsspuren, die im laufenden Jahr sichtbar werden könnten, sollten dann in den Folgejahren wieder ausgeglichen werden können.

Im **Personenverkehr** sollten die erneut spürbare Pkw-Bestandsausweitung, die zunehmenden privaten Konsumausgaben und die leicht sinkenden Kraftstoffpreise dazu führen, dass der **Individualverkehr** im Jahr **2020** weiter wächst (0,6 %, Aufkommen und Leistung). In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren abschwächen. Hinzu kommt im Jahr 2021 eine spürbare Erhöhung der Kraftstoffpreise aus der sog. „CO₂-Bepreisung“, die in den beiden Folgejahren nochmals steigt, aber schwächer. Aus diesen Gründen sollte sich die Zunahme des Pkw-Verkehrs auf 0,3 % p.a. verlangsamen.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist im Jahr **2020** für den Liniennahverkehr ein moderates Plus zu erwarten. Für den Linienfernverkehr wird vor allem wegen preisbedingter Verlagerungen zum Schienenfernverkehr ein weiteres Minus prognostiziert. Für den Gelegenheitsverkehr ist weiterhin mit einem Rückgang zu rechnen. Im gesamten ÖSPV nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (0,4 %). Die Leistung (-0,8 %) wird wie im Vorjahr vom sinkenden Fernverkehr gedrückt. In den Jahren von **2021 bis 2023** wird für die demographischen Einflüsse insgesamt eine ähnliche Entwicklung erwartet wie im laufenden Jahr. Dagegen wird die Erwerbstätigenzahl nur noch stagnieren. Der Anstieg der Kraftstoffpreise sollte im ÖSPNV den Effekt der

weniger expansiven Leitdaten annähernd ausgleichen, so dass wir ein Plus in der Größenordnung des laufenden Jahres prognostizieren. Der Linienfernverkehr sollte nach dem diesjährigen Minus in den Folgejahren wieder auf den schwachen Wachstumstrend zurückkehren. Für den Gelegenheitsverkehr gelten die Ausführungen für 2020 auch für die kommenden Jahre. Im gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen erneut ein Plus (0,4 %) und bei der Leistung nochmals ein Minus (-0,4 %).

Tabelle Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	54204	54156	54465	54819	55304	-0,1	0,6	0,6	0,3
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9592	9659	9608	9644	9756	0,7	-0,5	0,4	0,4
Eisenbahnverkehr	2831	2881	2971	3041	3260	1,7	3,1	2,4	2,3
Luftverkehr ⁴⁾	213	223	227	227	232	4,7	2,0	0,0	0,8
Insgesamt	66840	66918	67271	67731	68552	0,1	0,5	0,7	0,4
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	935,7	934,8	940,2	946,3	954,6	-0,1	0,6	0,6	0,3
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	79,7	80,1	78,5	77,8	76,8	0,5	-2,0	-0,8	-0,4
Eisenbahnverkehr	95,5	98,0	99,6	103,3	108,6	2,6	1,7	3,7	1,7
Luftverkehr	67,5	70,4	71,9	71,9	73,6	4,3	2,0	0,1	0,8
Insgesamt	1178,4	1183,3	1190,1	1199,3	1213,6	0,4	0,6	0,8	0,4
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

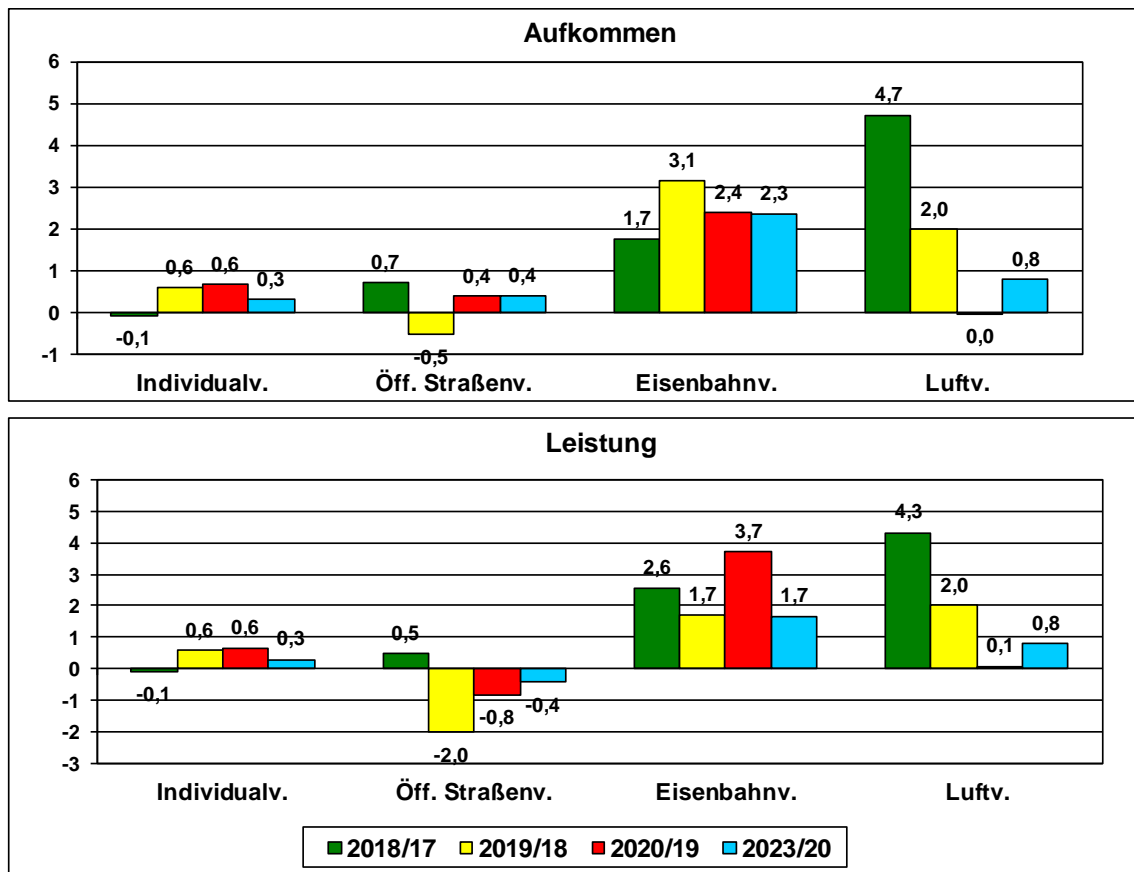
Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im **Eisenbahnverkehr** wirken im Jahr **2020** im Nahverkehr die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schwächer als im Vorjahr. Deshalb wird die Fahrgastzahl ebenfalls geringer zunehmen. Bei der mittleren Fahrtweite sollte der nun schon fünf Jahre anhaltende spürbare Rückgang deutlich geringer und somit das Plus der Leistung etwas höher ausfallen als im Jahr 2019. Der Fernverkehr steht im Jahr 2020 eindeutig im Zeichen der kräftigen Preissenkung um rund 10 %, die durch die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes entstand. Dies löst insgesamt einen zusätzlichen Effekt von 5 % bei der Leistung aus. Für den gesamten Eisenbahnverkehr erwarten wir ein Plus in Höhe von 2,4 bzw. 3,7 %. In den Jahren von **2021 bis 2023** werden die fundamentalen Einflüsse, vor allem die Erwerbstätigenzahl, auf den Nahverkehr weniger expansiv wirken. Dem entgegen steht die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin im Oktober 2020, die im Jahr 2021 die bundesweite Fahrgastzahl im SPNV um rund 0,5 % anhebt. Im Fernverkehr wird sich die

konjunkturelle Erholung auswirken. Zudem wird das Angebot weiterhin verbessert und ausgeweitet. Andererseits entfällt natürlich der diesjährige Einfluss aus der Mehrwertsteuersenkung. Für den gesamten Eisenbahnverkehr erwarten wir einen Anstieg um 2,3 bzw. 1,7 % p.a.

Im **Luftverkehr** erwarten wir im Jahr **2020** für den innerdeutschen Verkehr ein Verharren auf dem Stand von 2019. Für den grenzüberschreitenden Verkehr wird es vermutlich nach Jahren des Wachstums zu einer Verringerung der Passagierzahlen kommen. Grund dafür ist vor allem die Krise durch das Corona-Virus. Davon betroffen ist vor allem der Verkehr nach Asien. Insgesamt gehen wir davon aus, dass es 2020 voraussichtlich zu einem Stillstand bei den Fluggastzahlen kommen wird.

Abbildung Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung in %)



Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

1 Einleitung

Intraplan Consult wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" in den Jahren von 2018 bis 2021 beauftragt. Sie wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte "Winterprognose" die kurzfristige Prognose für das unmittelbar abgelaufene Jahr, das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im August des jeweiligen Jahres erarbeitete "Sommerprognose" hat die Prognose für das laufende und die beiden folgenden Jahre zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "**Mittelfristprognose Winter 2019/20**" auf die Jahre von **2020 bis 2023**. Darüber hinaus wird auch ein Überblick über die Entwicklung im (abgelaufenen) Jahr **2019** gegeben. Dabei stellen die hierfür ausgewiesenen Werte naturgemäß allesamt noch Schätzwerte dar. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **25.02.2020** vorlagen.

Seit der Sommerprognose 2012 wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des **Bundesamts für Güterverkehr** (BAG) prognostiziert. Sämtliche Berichtsteile zum Luftverkehr wurden vom BAG erstellt. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für sie. Die intermodalen Interdependenzen wurden berücksichtigt.

Hinsichtlich des **Berichtsaufbaus** wird zunächst auf die **Rahmenbedingungen** eingegangen, die die Verkehrsentwicklung nachhaltig beeinflussen (Kap. 2). Eine ausführliche Darstellung insbesondere der branchenwirtschaftlichen Leitdaten erfolgt im **Anhang**. Anschließend werden die Prognose des **Güterverkehrs** (Kap. 3) und die des **Personenverkehrs** (Kap. 4) beschrieben.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bilden der Jahrewirtschaftsbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom Januar 2020, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützt sich auf Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die **weltwirtschaftlichen Leitdaten** (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurden die Prognosen des IWF, der Weltbank und der OECD herangezogen.

Die deutsche Wirtschaft ist seit Mitte 2018 in eine **Schwächephase** geraten, die sich im Jahr 2019 fortgesetzt hat. Über weite Strecken des abgelaufenen Jahres hat sich die Situation weiter **eingetrübt**. Vor allem die aktuelle Eskalation des Handelskonflikts zwischen den USA und China, aber auch die gestiegene Wahrscheinlichkeit für einen ungeordneten Brexit belasteten die weltweiten Investitionen und damit die in hohem Maße darauf ausgerichtete deutsche Industrie. Allerdings hat sich die Lage in den letzten Monaten **stabilisiert**. Zugleich zeigen die Frühindikatoren durchaus Signale einer Erholung:

- Der ifo Geschäftsklimaindex, der im August 2019 auf den niedrigsten Stand seit November 2012 gefallen war, liegt seit Dezember 2019 zumindest leicht über dem Niveau der Vormonate, auch wenn es im Januar 2020 zu einem geringfügigen Rückgang kam.¹
- Das Konjunkturbarometer des DIW, das im Juli 2019 auf den tiefsten Stand seit dem vierten Quartal 2012 gesunken war, hat sich in den beiden Folgequartalen spürbar erholt.²
- Die ZEW-Konjunkturerwartungen, die im August 2019 den niedrigsten Stand seit Dezember 2011 aufwiesen, sind von August 2019 bis Januar 2020 stark gestiegen, im Februar auf Grund des Coronavirus allerdings wieder spürbar gesunken.³

Die Gründe liegen vor allem in dem Abschluss eines ersten Handelsabkommens zwischen den USA und China sowie in dem – zumindest bis Jahresende 2020 – geordneten Brexit.

Vor diesem Hintergrund wurde sowohl im Jahreswirtschaftsbericht des BMWI vom Januar 2020 als auch in allen anderen aktuellen Konjunkturprognosen aus dem Dezember 2019 eine **allmähliche Überwindung** der Wachstumsschwäche erwartet. Allerdings waren schon zum Zeitpunkt von deren Erstellung die **Abwärtsrisiken** größer als die aufwärts gerichteten, vor allem hinsichtlich des außenwirtschaftlichen Umfelds. Mit der Verbreitung des **Coronavirus** haben sie sich sicherlich erhöht. Zum Redaktionsschluss der vorliegenden Prognose (26.2.2020) war es wahrscheinlich, dass das Auswirkungen auch auf die deutsche Realwirtschaft, also nicht nur auf die Weltbörsen und die Gewinnerwartungen der Unternehmen, haben wird. Jedoch ist das Ausmaß dieser Effekte derzeit **nicht seriös abzuschätzen**. Gemessen an der Veränderungsrate des BIP könnte er von einigen wenigen Zehntelprozentpunkten, was im Bereich der üblichen Unsicherheit einer Konjunkturprognose läge, bis hin zu einer massiven Reduktion reichen, die mancherorts schon mit den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009 verglichen wird. Deshalb konnten die Auswirkungen in dieser Prognose **nicht berücksichtigt** werden. Alles andere, also ein Abschlag in welcher Höhe auch immer, wäre willkürlich, ganz abgesehen davon, dass unsere Prognose grundsätzlich auf dem Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung zu basieren hat.

¹ Geschäftsklimaindex steigt geringfügig, Pressemitteilung vom 24.2.2020, <https://www.ifo.de/node/52972>

² DIW Konjunkturbarometer Januar: Deutsche Wirtschaft weiter untertourig, Pressemitteilung vom 29.1.2020, https://www.diw.de/de/diw_01.c.704094.de/diw_konjunkturbarometer_januar_deutsche_wirtschaft_weiter_untourig.html

³ Deutlicher Rückgang der Erwartungen, Pressemitteilung vom 18.2.2020, <https://www.zew.de/de/presse/pressearchiv/deutlicher-rueckgang-der-erwartungen/>

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands ist im Jahr **2019**, wie in allen Jahren seit 2011, gestiegen. Für das Jahresende schätzte das Statistische Bundesamt 83,2 Mio.¹ Dies entspricht einem Anstieg um rund 0,15 Mio. Personen oder knapp 0,2 % gegenüber dem Vorjahresstand. Die Zunahme fällt somit zwar einerseits geringer aus als in den Jahren von 2012 bis 2018 (0,5 % p.a.), insbesondere als im Jahr 2015 (1,2 %), ist aber angesichts der bis vor nicht allzu langer Zeit erwarteten Rückgänge nach wie vor bemerkenswert. Für den Jahresdurchschnitt (83,09 Mio.), der für den Vergleich mit der Vorjahresentwicklung etwas geeigneter ist, errechnet sich daraus eine Zunahme um 0,2 Mio. bzw. (ebenfalls) 0,2 % (vgl. Tab. R-1).

Diese, seit 2011 zu beobachtende, Trendwende gegenüber dem vergangenen Jahrzehnt ist ausschließlich auf den **Außenwanderungssaldo** zurückzuführen.² Er lag im Jahr 2019 mit (geschätzten) rund 300.000 Personen zwar ebenfalls unter den Werten der Jahre von 2012 bis 2018, aber weit über denen der beiden Jahrzehnte zuvor und über den früheren längerfristigen Erwartungen. Vor 2012 wurde ein Niveau von mehr als 300.000 zuletzt im Jahr 1995 notiert, das noch massiv von den Auswirkungen des Falls des Eisernen Vorhangs und des Bürgerkriegs im damaligen Jugoslawien geprägt war. Wie schon in den Jahren 2016 bis 2018, dürfte der größere Teil der Zuwanderung nicht aus den "Flüchtlingsländern", sondern aus einigen ost- und südeuropäischen EU-Ländern erfolgt sein, was mit der Arbeitsmarktentwicklung in diesen Ländern sowie in Deutschland zu erklären ist.

Im Juni 2019 wurde die 14. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts veröffentlicht.³ Hier wurde für den Wanderungssaldo ein nur noch allmähliches Absinken vom gegenwärtigen Niveau auf langfristig (nach 2025 bzw. 2030) 111.000 (Variante 1), 206.000 (Variante 2) bzw. 300.000 (Variante 3) Personen zu Grunde gelegt. Für den Prognosezeitraum der vorliegenden Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose wurden im Durchschnitt 308.000 (Var. 1 und 2) bzw. 361.000 (Var. 3) erwartet. Auf Grund der Entwicklung im Jahr 2019 haben wir die erstgenannte Variante übernommen. Für die (jahresdurchschnittliche) **Einwohnerzahl** errechnet sich daraus bis zum Jahr 2023 eine weitere Zunahme um 0,5 auf 83,6 Mio. Innerhalb des gesamten Vorausschätzungszeitraums verharrt das prozentuale Plus bei 0,2 % p.a.

¹ Statistisches Bundesamt, 2019 voraussichtlich geringstes Bevölkerungswachstum seit 2012, Pressemitteilung 022/20 vom 17.01.2020, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/01/PD20_022_12411.html

² Die natürliche Bevölkerungsbewegung, d.h. die Differenz zwischen der Zahl der Geburten und derjenigen der Sterbefälle, ist wie in allen Jahren seit 1972 negativ.

³ Statistisches Bundesamt, Bevölkerung im Wandel – Annahmen und Ergebnisse der 14. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, Wiesbaden 2019.

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Einwohner ¹⁾	82,66	82,90	83,09	83,23	83,61	0,3	0,2	0,2	0,2
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	69,15	69,33	69,48	69,57	69,70	0,3	0,2	0,1	0,1
Auszubildende ²⁾	13,68	13,65	13,67	13,71	13,84	-0,2	0,2	0,3	0,3

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2011
 2) Schüler und Studenten, im Schuljahr bzw. Wintersemester t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre verhält sich grundsätzlich ähnlich wie die gesamte Einwohnerzahl. In früheren Jahren fand der Rückgang, der aus den langfristig sinkenden Geburtenzahlen entstand, in dieser Altersgruppe später statt als bei der gesamten Einwohnerzahl, so dass die fahrfähige Bevölkerung stärker stieg als die gesamte. Seit 2016 ist das nicht mehr der Fall, vielmehr nimmt sie geringfügig schwächer zu. Dies wird im Prognosezeitraum anhalten.

Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus den Schülern (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie aus den Studenten. Von 1999 bis 2015 nahm sie entsprechend der Besetzung der entsprechenden Altersjahrgänge ab, darunter seit 2004 in einem spürbaren Ausmaß, nämlich bis 2015 um insgesamt 6 %. Allein bei der Zahl der Schüler fiel das Minus noch wesentlich drastischer aus (-13 %, d.h. um 1,2 % p.a.), wurde aber durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten gedämpft. Nach einem kurzfristigen, offensichtlich zuwanderungsbedingten Anstieg im Jahr 2016 (Schuljahr 2016/17) ist die Schülerzahl in den beiden folgenden Jahren wieder merklich gesunken (-0,4 bzw. -0,5 %). Die Zahl der Studenten erhöhte sich im Jahr 2018 deutlich schwächer (0,7 %) als in früheren Jahren (2015/07: 4,5 % p.a.), so dass die Gesamtzahl der Auszubildenden erstmals seit 2013 abnahm (-0,3 %). Für die Schülerzahl des Jahres 2019 (Schuljahr 2019/20) liegt noch keine Ist-Zahl vor. Deshalb haben wir hierfür (-0,1 %) wie auch für den Prognosezeitraum (0,2 % p.a.) die jüngste KMK-Prognose vom Mai 2018¹ übernommen, obwohl bereits im ersten Prognosejahr (2018) eine spürbare Abweichung zwischen dieser Voraussetzung (ebenfalls -0,1 %) und dem Ist-Wert (-0,5 %) zu beobachten war. Der Ist-Wert für 2019, der für März 2020 zu erwarten ist, wird Aufschluss geben, ob das ein einmaliger Sachverhalt bleibt oder auf eine systematische Überschätzung, etwa bezüglich der Übertrittsquoten zwischen den einzelnen Schulstufen, zurückzuführen ist. Für die Studentenzahl (0,8 % p.a., 2022/18) und

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2016 – 2030, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 213, Bonn 2018.

somit auch für die Zahl aller Auszubildenden (0,3 % p.a.) ist eine etwas höhere Zunahme zu erwarten als für die Schülerzahl. Im Vergleich zur o.a. langfristigen Entwicklung bis 2015 bedeutet das dennoch nach wie vor eine spürbare Trendwende.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Aufwärtsbewegung in der **Weltwirtschaft** und in den meisten fortgeschrittenen Volkswirtschaften, die in den Jahren von 2014 bis 2018 stattgefunden hat, hat sich im Jahr **2019** spürbar verlangsamt. Weltweit wuchs das BIP nach dem derzeitigen Datenstand um 2,9 % (2018: 3,6 %). Noch deutlicher wird die Entwicklung im Welthandel, der mit 1,0 % das geringste Wachstum seit der Weltwirtschaftskrise 2009 verbuchte (2012-18: 3,6 % p.a.). Die Gründe liegen vor allem in den handelspolitischen Auseinandersetzungen. Dies strahlt in erster Linie auf die exportabhängigen Industrieländer aus, so dass sich die Dynamik vor allem im Euroraum und in den USA abgeschwächt, in China und in Indien dagegen nicht wesentlich vermindert hat. Die Auswirkungen auf den Güterverkehr waren vor allem bei der Luftfracht und beim Seeverkehr, aber auch bei den Landverkehrsträgern zu beobachten.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung p.a. in %			
	18/17	19/18	20/19	23/20
Welthandel ¹⁾	3,7	1,0	2,9	3,8
BIP				
Welt	3,6	2,9	3,3	3,5
Euroraum	1,9	1,2	1,3	1,3
USA	2,9	2,3	2,0	1,6
Japan	0,3	1,0	0,7	0,5
China	6,6	6,1	6,0	5,6
Indien	6,8	4,8	5,8	7,0

1) In der Definition des IWF

Quellen: IWF, Weltbank, OECD

Für das Jahr **2020** rechnen der IWF, die Weltbank und die OECD übereinstimmend mit einer zumindest leichten Erholung der Weltwirtschaft.¹ Allerdings wird vor allem beim Welthandel das Ausmaß dieser Erholung ungewöhnlich unterschiedlich eingeschätzt: Während die OECD (1,6 %) und die Weltbank (1,9 %) nur eine bescheidene Beschleunigung gegenüber 2019 erwarten, prognostiziert der IWF ein spürbar höheres Wachstum (2,9 %). Letzteres ist umso überraschender, als dies die aktuellste Studie der drei genannten ist. Da seit deren Abschluss nun auch noch die Ausbreitung des Coronavirus als Bremsfaktor hinzu kam, haben wir erwogen, die (niedrigere)

¹ IWF, World Economic Outlook, Update vom 21.1.2020 mit dem aufschlussreichen Titel „Tentative Stabilization, Sluggish Recovery?“, Weltbank, Global Economic Prospects – Slow Growth, Policy Challenges, 8.1.2020, und OECD, Economic Outlook Nr. 106, 10.12.2019.

Prognose der Weltbank heranzuziehen. Dagegen sprachen jedoch zwei Gründe: Erstens fällt die weitere Erholung im Jahr 2021 gemäß der Weltbank weiterhin sehr moderat aus (2,5 %), was angesichts der langfristigen Wachstumsdynamik des Welthandels weniger aussichtsreich erscheint als die diesbezügliche Erwartung des IWF (3,7 %). Zweitens reicht die Weltbank-Prognose nur bis zum Jahr 2022. Eine Fortschreibung der Werte für dieses Jahr in das Jahr 2023 hinein erscheint angesichts der Aufwärtsentwicklung nicht zulässig. Aus diesen Gründen haben wir uns dafür entschieden, für 2020 und 2021 doch die aktuelle Prognose des **IWF**, auch wenn sie für 2020 als eher optimistisch bezeichnet werden muss, und für die beiden Folgejahre dessen Mittelfristprognose vom Oktober 2019 zu verwenden.¹ Da deren Prognosewerte für 2021 in der aktuellen Kurzfristprognose kaum modifiziert wurden, ist dies zulässig. Beim Wirtschaftswachstum in den wichtigsten Ländern sind die Unterschiede zwischen den Prognosen weitaus geringer. So wird übereinstimmend für den Euroraum mit einer nahezu unveränderten, moderaten Aufwärtsbewegung, für die USA und für Japan dagegen mit einer nochmaligen Abschwächung sowie für China und Indien mit einer weiterhin sehr hohen Dynamik gerechnet (vgl. Tab. R-2). Hinsichtlich China dürfte es offensichtlich sein, dass die Erwartungen für 2020 durch die Auswirkungen des Coronavirus beeinträchtigt werden. Jedoch kann das Ausmaß der Wachstumsverminderung derzeit nicht seriös abgeschätzt werden.

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der Gleitenden Mittelfristprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt. Die vorliegende Winterprognose basiert auf dem **Jahreswirtschaftsbericht** der Bundesregierung vom 29. Januar 2020², in der die Entwicklung im begonnenen Jahr prognostiziert wird, und der darauf aufbauenden **mittelfristigen Projektion** des BMWi bis zum Jahr 2024.

Das **BIP** ist im Jahr **2019** gemäß den ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamts um lediglich 0,6 % gestiegen.³ Dies liegt deutlich unter den außerordentlich hohen Werten der Jahre 2016 und 2017 (2,2 bzw. 2,5 %) und auch noch unter dem von 2018 (1,5 %). Die Gründe für die Abschwächung liegen natürlich in dem, bereits in der Einleitung erwähnten, weltwirtschaftlichen Umfeld. Deshalb ist das BIP in den drei letzten Quartalen des Jahres 2019 über eine annähernde Stagnation nicht hinaus gekommen. Dies reduzierte den statistischen Überhang für das Jahr **2020** auf 0,0 % (2019: 0,2 %, 2015-18: 0,5 bis 0,8 %).⁴ Dies wiederum drückt die jahresdurch-

¹ IWF, World Economic Outlook, Global Manufacturing Downturn, Rising Trade Barriers, Oktober 2019.

² Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Jahreswirtschaftsbericht 2020, Berlin, Januar 2020.

³ Statistisches Bundesamt, Deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2019 um 0,6 % gewachsen, Pressemitteilung 018/20 vom 15.01.2020, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/01/PD20_018_811.html. Mit der Berechnung für das vierte Quartal blieb dieser Wert unrevidiert (vgl. Statistisches Bundesamt, Bruttoinlandsprodukt stagniert im 4. Quartal 2019, Pressemitteilung 045/20 vom 14.02.2020, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/02/PD20_045_811.html).

⁴ Der statistische Über- bzw. Unterhang gibt an, in welchem Ausmaß eine Größe gegenüber dem Vorjahr steigen bzw. sinken würde, wenn sie im gesamten Jahr auf dem letzten Stand des Vorjahres, im Fall des BIP also des vierten Quartals, bliebe.

schnittliche Wachstumsrate des Jahres **2020** spürbar. Deshalb würde letztere trotz der Belegung im Verlauf des Jahres, die von nahezu allen Konjunkturprognostikern erwartet wird, nicht sehr über der des Vorjahres liegen. Jedoch kommt im laufenden Jahr ein ungewöhnlich starker Kalendereffekt (Schalttag und Lage mehrerer Feiertage) hinzu, der das BIP um 0,4 % anheben wird. Vom BMWi wurde ein Wachstum um 1,1 % erwartet, also eine spürbare Beschleunigung im Vergleich zu 2019 (vgl. Tab. R-3). Dies liegt annähernd in der Mitte des Spektrums, das durch die jüngeren Konjunkturprognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute und der Bundesbank gezogen wird (1,0 % bis 1,4 %).¹ Für das Jahr **2021** zeichnet sich, unter den o.a. weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den einleitend erwähnten weiteren Voraussetzungen, ein erneut höheres Wachstum ab. Die Mittelfristprojektion des BMWi erwartet einen Anstieg in Höhe von 1,3 %, die anderen Prognosen sind mit 1,4 bis 1,6 % noch etwas optimistischer. Für die Jahre **ab 2022** wurde vom BMWi ein Plus von (knapp) 1,1 % prognostiziert, woraus sich für den gesamten mittelfristigen Zeitraum (2023/20) ebenfalls 1,1 % p.a. errechnen. Dies liegt nach wie vor unter dem langfristigen Trendwachstum seit der Vereinigung Deutschlands (1,4 % p.a.).

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	104,8	106,4	107,0	108,2	111,9	1,5	0,6	1,1	1,1
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	103,6	105,0	106,6	108,0	112,0	1,3	1,6	1,3	1,2
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	107,1	111,8	112,3	113,0	118,7	4,4	0,4	0,6	1,7
Exporte ¹⁾	107,4	109,7	110,7	112,9	123,1	2,1	0,9	2,0	2,9
Importe ¹⁾	109,8	113,7	115,9	119,6	132,3	3,6	1,9	3,2	3,4
Erwerbstätige ³⁾	44,25	44,85	45,26	45,45	45,45	1,4	0,9	0,4	0,0

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2015 = 100)
 2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
 3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Die **privaten Konsumausgaben** wurden im Jahr **2019** von der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung überhaupt nicht betroffen. Vielmehr sind sie preisbereinigt mit 1,6 % noch etwas stärker als in den beiden Vorjahren (jeweils 1,3 %) gestiegen. Nach wie vor wirkten die zunehmende Beschäftigung und die expandierenden Einkommen stark expansiv. Hinzu kam am Jahresbeginn ein zusätzlicher Schub von mehreren fiskalischen Maßnahmen (Arbeitslosenversicherungs-

¹ Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen von HWWI (Hamburg), DIW (Berlin), ifo (München), IfW (Kiel), RWI (Essen), IWH (Halle) und der Bundesbank, die zwischen dem 5.12.2019 und dem 16.12.2019 publiziert wurden.

beitrag, Kindergeld und -freibetrag, Mütterrente u.a.). Die beiden längerfristigen Wachstumstreiber werden sich auch im Jahr **2020** auswirken. Da aber die fiskalischen Sonderfaktoren des Vorjahres entfallen, ist ein etwas geringerer Anstieg zu erwarten, der im Jahreswirtschaftsbericht auf 1,3 % und von den anderen Prognosen auf 1,1 bis 1,7 % geschätzt wird. Von **2021 bis 2023** werden die Konsumausgaben gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi in nahezu dem gleichen Ausmaß zulegen (1,2 % p.a.) wie im laufenden Jahr.

Bei den **Ausrüstungsinvestitionen** hat sich der Konjunkturabschwung in der Industrie im Jahr **2019** dagegen deutlich ausgewirkt. Das verbleibende, sehr moderate Plus (0,4 %) stellt die geringste Veränderung seit den Minusraten der Jahre 2012/13 dar. Aktuell sind die Frühindikatoren (ifo-Geschäftsklima und Auftragseingang der Investitionsgüterproduzenten) nach wie vor im Minus. Auch wenn sich das Investitionsklima parallel zu den außenwirtschaftlichen Perspektiven im Verlauf des Jahres **2020** aufhellen dürfte, ist für das Gesamtjahr kein wesentlich höheres Plus als im Vorjahr zu erwarten. Im Jahreswirtschaftsbericht wurde eine Zunahme um 0,6 % erwartet, Bei dieser Größe ist das Spektrum der anderen Prognosen ungewöhnlich hoch, es reicht von einem Minus in Höhe von 2,3 % (IfW) bis zu einem Plus von 2,6 % (HWWI). Von **2021 bis 2023** sollte die wieder höhere Dynamik der Weltwirtschaft für eine stärkere Zunahme sorgen. Vom BMWi wird eine Ausweitung um 1,7 % p.a. erwartet. Die Wirtschaftsforschungsinstitute rechnen für 2021 ebenfalls mit einem höheren Anstieg (2,2 bis 3,4 %). Zuwachsraten wie im Durchschnitt der (Hochkonjunktur-) Jahre 2014 bis 2018 (4,1 % p.a.) sind noch nicht in Sicht.

Die **Exporte**, die schon im Jahr 2018 (2,1 %, revidiert) erheblich an Dynamik verloren haben (2017/13: 4,4 % p.a.), nahmen im Jahr **2019** um nur noch 0,9 % zu. Das bedeutet – zusammen mit 2013 – den geringsten Wert seit der Weltwirtschaftskrise. Wie der kräftig gebremste Welthandel liegt dieses Ergebnis deutlich unter den Erwartungen nicht nur der Winterprognose 2018/19 (2,7 %), sondern auch der Sommerprognose 2019 (2,0 %). Im Jahr **2020** wird die (erwartete) Belebung des Welthandels auf die deutschen Exporte ausstrahlen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird das Plus auf 2,0 % und in den anderen Prognosen auf 0,8 bis 3,9 % quantifiziert. Für **2021 bis 2023** kann auf Grund der weiter stabilisierten Weltkonjunktur ein nochmals etwas höheres Wachstum erwartet werden, was in der Mittelfristprojektion des BMWi mit 2,9 % p.a. und für 2021 von den anderen Prognosen mit 2,0 bis 4,2 % quantifiziert wird. Damit ist bei dieser Größe die frühere Dynamik (2017/12: 3,6 % p.a.) nicht mehr allzu weit entfernt. Voraussetzung ist natürlich, dass die Handelskonflikte zumindest halbwegs aufgelöst werden.

Auch bei den **Importen** hat sich das Wachstum im Jahr **2019** entsprechend der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung reduziert, und zwar auf 1,9 % (2018: 3,6 %). Für das Jahr **2020** wird parallel zur inländischen Produktion ein wieder höheres Wachstum erwartet, zumal die Verflechtung der deutschen Volkswirtschaft mit ihren Handelspartnern weiter zunimmt. Vom BMWi werden

3,2 %, in den anderen Prognosen 1,6 bis 4,0 % geschätzt. Für die Jahre von **2021 bis 2023** rechnet die Mittelfristprojektion des BMWi mit einem Anstieg in annähernd gleicher Höhe (3,4 % p.a.), die anderen Prognosen für 2021 mit 2,6 bis 4,7 %.

Die (jahresdurchschnittliche) Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2019** trotz des abgeschwächten Produktionswachstums erneut spürbar gestiegen (0,9 %). Allerdings war im Verlauf bereits eine spürbare Abschwächung zu verzeichnen. Im Jahr **2020** wird sich diese Verlangsamung fortsetzen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird eine Zunahme um 0,4 % erwartet, was im Spektrum der anderen Prognosen (0,1 bis 0,5 %) liegt. Für **2021** wird in allen Prognosen ein Beschäftigungsaufbau in annähernd gleicher Höhe erwartet. In der Mittelfristprojektion des BMWi wird allerdings für 2022 und 2023 mit einem geringfügigen Rückgang gerechnet, so dass sich für die drei Jahre nach 2020 zusammen eine Stagnation errechnet.

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die branchenwirtschaftlichen Leitdaten sind für den Güterverkehr mindestens genauso bedeutsam wie die gesamtwirtschaftlichen, für manche Verkehrsträger (Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Seeverkehr, Pipelines) sogar noch bedeutender. Deshalb werden sie ebenfalls innerhalb der Rahmenbedingungen textlich beschrieben. Allerdings wird die Darstellung gegenüber früheren Ausgaben etwas gekürzt. Ausführungen zu weiteren Leitdaten finden sich im **Anhang**.

Die **Bauinvestitionen** sind vergleichsweise unabhängig vom Außenhandel und wurden deshalb im Jahr **2019** von dem Konjunkturabschwung nicht getroffen. Vielmehr sind sie mit 3,8 % noch etwas stärker als im Vorjahr (2,5 %) gewachsen. Nach wie vor wurde der dominierende Wohnungsbau (+4 %) von den weiterhin historisch niedrigen Hypothekenzinsen, dem hohen Bedarf, den gestiegenen Einkommen, der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und nicht zuletzt den als wenig attraktiv empfundenen anderen Formen der Kapitalanlage angeregt. Auch der, allerdings weit weniger gewichtige, öffentliche Bau konnte ein kräftiges Plus einfahren (6 %). Der Wirtschaftsbau blieb dagegen vom allgemeinen Investitionsklima nicht unberührt und wuchs deutlich schwächer (1 %). Die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung wesentlich stärker korreliert ist als die Investitionen, ist mit 5,8 % erneut, wie in fast allen Jahren seit 2010, kräftiger gewachsen als letztere. Dieses Plus ist – nach den stark von der Witterung begünstigten Jahren 2011 (12 %) und 2018 (8 %) – das dritthöchste seit 1994, als der Vereinigungsboom sein Ende fand. Dazu trug der erhebliche Anstieg im gesamten ersten Quartal (um zusammen 11 %) auf Grund der erneut sehr milden Winterwitterung kräftig bei. Im Jahr **2020** sollten alle drei Sparten weiterhin expandieren, allerdings allesamt mit einer abgeschwächten Dynamik. Zwar bleiben die Fundamentalfaktoren vor allem im Wohnungsbau unverändert positiv, jedoch macht sich in der Bauwirtschaft der Arbeitskräftemangel immer stärker bemerkbar. Die entstehenden Kapazitätsprobleme dürften das Preisniveau weiter erhöhen, was die Nachfrage tendenziell senkt. Für die gesamten **Bauinvestitionen** wurde im Jahreswirtschaftsbericht eine Zunahme um 2,1 % und von den anderen Prognosen ein höheres Plus (2,2 bis 3,3 %) erwartet. Für die Jahre **nach 2020** wurde in der Mittelfristprojektion dagegen ein spürbar geringerer Anstieg (1,4 % p.a.) vorausgeschätzt. Für die **Produktion** wurden die Werte des BMWi entsprechend des langjährigen Mittelwerts der Abweichungen, der mittlerweile auf rund 2 Prozentpunkte angestiegen ist, angehoben, so dass sie im gesamten Prognosezeitraum mit rund 4 % immer noch eine beachtliche Dynamik aufweist (vgl. Tab. R-4).

Die **Industrieproduktion**, die schon im zweiten Halbjahr 2018 ein Minus aufwies, ist im Jahr **2019** endgültig in die Rezession geraten. Das massiv verschlechterte außenwirtschaftliche Umfeld hat die deutsche Industrie, die in hohem Maße auf Investitionsgüter ausgerichtet ist, erheblich beeinflusst und alle anderen Einflüsse, darunter auch den Basiseffekt aus den Problemen der

Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Umsetzung des WLTP-Standards im Herbst 2018, klar überlagert. Deshalb ist die Industrieproduktion, die eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung des Güterverkehrs besitzt, im gesamten Jahr um bemerkenswerte 4,7 % gesunken. Auch die an sich wachstumsstarken Branchen Maschinen- und Fahrzeugbau verbuchten spürbare Rückgänge, letzterer sogar ein fast zweistelliges Minus (-9,4 %). Ähnliches war seit der Vereinigung Deutschlands nur in den Rezessionsjahren 1993 und 2009 zu beobachten. Im vierten Quartal (-6,3 %) hat sich der rezessive Verlauf sogar noch verstärkt. Zudem sind die Frühindikatoren, d.h. der Auftragseingang und die Geschäftserwartungen der Investitionsgüterproduzenten, nach wie vor rückläufig. Aus diesen Gründen muss für die ersten Monate des Jahres **2020**, trotz der zu erwartenden leichten Belebung der Gesamtwirtschaft, nach wie vor ein deutlicher Rückgang der Produktion (im Vorjahresvergleich) erwartet werden. Im weiteren Verlauf des Jahres dürfte es, trotz der anzunehmenden Belebung, nicht mehr ausgeglichen werden können, so dass im Gesamtjahr ein Minus verbleiben wird. Für eine spürbar optimistischere Einschätzung gibt es derzeit keine Gründe. Das ifo Institut rechnet in seiner jüngsten Konjunkturprognose für die Bruttowertschöpfung der deutschen Industrie im Gesamtjahr 2020 noch mit einer leichten Abnahme (0,9 %) und erst für 2021 mit einer moderaten Erholung (+1 %).¹ Für die Produktion haben wir beides übernommen, letzteres für alle Jahre von **2021 bis 2023**. Die Entwicklung der einzelnen bedeutenden **Zweige** der deutschen Industrie wird im **Anhang** dargestellt.

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** ist im Jahr **2019** in den Sog der Industrierezession geraten. Die sinkende Produktion nahezu aller wichtigen Stahlverwender – mit Ausnahme der Bauwirtschaft – führte, zusammen mit dem trendgemäß rückläufigen spezifischen Einsatz, bereits zu einem Rückgang der Stahlverwendung um 5 %, was 1,8 Mio. t entspricht.² Hinzu kam ein deutlicher Abbau der Lagerbestände um 1,4 Mio. t. Abgeschwächt wurde das dadurch, dass der Außenhandel erstmals seit 2014 einen Überschuss erzielte. Im Ergebnis verbuchte die Rohstahlproduktion im Jahr 2019 mit -6,5 % die nach 2009 zweitniedrigste Veränderungsrate seit der Vereinigung Deutschlands. Für das Jahr **2020** zeichnet sich ein weiterer Produktionsrückgang bei vielen industriellen Verarbeitern ab. Zudem wird sich der Boom in der Bauwirtschaft nach aller Voraussicht verlangsamen. Allerdings sind die Lagerbestände nunmehr stark reduziert, so dass sich der dämpfende Effekt des Vorjahres nicht wiederholen wird. Das RWI rechnete in seiner o.a. jüngsten Analyse vom Oktober 2019 mit einer nur mehr sehr geringen Abnahme (0,4 %) der Rohstahlproduktion im laufenden Jahr. Für die Jahre von **2021 bis 2023** haben wir diesen Wert fortgeschrieben, wengleich hinsichtlich der Produktionsentwicklung wichtiger Abnehmerbranchen (Fahrzeugbau) erhebliche

¹ ifo Konjunkturprognose Winter 2019: Deutsche Konjunktur stabilisiert sich, in ifo Schnelldienst Nr. 24/2019 vom 19.12.2019, S. 27-89, hier S. 67.

² Vgl. R. Döhrn, Die Lage am Stahlmarkt – Stahlindustrie im Sog der Industrierezession, in: RWI-Konjunkturbericht 3/2019, S. 53-62, hier S. 57.

Risiken bestehen. Das dann erreichte Niveau (39 Mio. t) liegt nunmehr schon um 20 % unter dem früheren Höchststand aus dem Jahr 2007 (48,6 Mio. t).

Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Bauproduktion ¹⁾	109,0	117,4	124,2	129,4	143,3	7,7	5,8	4,2	3,5
Industrieproduktion ²⁾	104,5	105,6	100,7	99,8	102,8	1,1	-4,7	-0,9	1,0
Rohstahlproduktion ³⁾	43,3	42,4	39,7	39,5	38,9	-2,0	-6,5	-0,4	-0,5
Steinkohlenabsatz ³⁾	44,7	42,1	35,0	33,4	29,5	-5,8	-16,9	-4,5	-4,0
Mineralölproduktenabsatz ³⁾	106,0	101,5	103,4	102,5	101,3	-4,2	1,8	-0,9	-0,4

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2015 = 100)

2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2015 = 100)

3) Mio. t

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Prognosen

Hatte die letztjährige Entwicklung in der Industrie im Allgemeinen und in der Stahlindustrie im Besonderen bereits erhebliche Folgen auf den Güterverkehr, so wirkten sich die Vorgänge auf dem **Kohlesektor** noch drastischer aus. Deshalb werden sie hier ausführlicher kommentiert als die anderen Leitdaten. Beim Verbrauch von Steinkohle (einschließlich Koks), der schon von 2016 bis 2018 um insgesamt 17 % gesunken ist¹, hat sich die Verminderung im Jahr 2019 nochmals erheblich beschleunigt. Verantwortlich hierfür war der Einsatz in den Kraftwerken, auf den im Jahr 2018 noch mehr als die Hälfte der Gesamtnachfrage entfiel. Er sank in den ersten zehn Monaten in einem drastischen und auch überraschenden Ausmaß, nämlich um 30 %. Auf Basis dieser Daten hat die Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) im Dezember 2019 für das Gesamtjahr einen Rückgang um 33,5 % geschätzt.² Allerdings hat sich die Entwicklung gemäß den monatlichen Ist-Werten des Statistischen Bundesamts im November abgeschwächt (-14 %).³ Für das gesamte Jahr kann auf dieser Basis ein Minus um „nur“ 27 % geschätzt werden. Dieser nochmalige Einbruch war, anders als in den letzten Jahren, weniger auf die Witterungsverhältnisse zurückzuführen. Vielmehr wurde zunächst die (gesamte) Stromnachfrage von der Rezession in der Industrie im Allgemeinen und in den stromintensiven Branchen im Besonderen (Stahl, Chemie u.a.) gedämpft, so dass sie mit -3 % das höchste Minus seit 2009 verzeichnete. Zudem sank

¹ In der Abgrenzung der Energiebilanzen.

² Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch in Deutschland – Daten für das 1. – 4. Quartal 2019, S. 4.1

³ Statistisches Bundesamt, Monatsbericht über die Elektrizitätserzeugung, Genesis-Tabelle 43311-0002.

der Stromexportsaldo drastisch (-25 %, AGEB-Schätzung)¹, so dass die Bruttostromerzeugung (aus allen Energieträgern) um 5 % abnahm. In absoluten Zahlen entspricht das einem Rückgang um 32 TWh, was das Minus bei derjenigen aus Steinkohle (-26 TWh) sogar übertrifft. Darüber hinaus kam es, ähnlich wie in den Vorjahren, zu erheblichen Verschiebungen in der Energieträgerstruktur. Nach den Schätzungen der AGEB standen der sinkenden Stromerzeugung aus Steinkohle und aus Braunkohle (-32 TWh) Zunahmen vor allem bei den regenerativen Quellen (+8 % oder 18 TWh) und bei Erdgas (+11 % oder 9 TWh) gegenüber. Zu letzterem hat die Kombination aus erhöhten CO₂-Zertifikatspreisen, niedrigeren Börsenstrompreisen u.a. aufgrund hoher Anteile erneuerbaren Stroms sowie niedrigen Gaspreisen maßgeblich beigetragen.² Im Vergleich zu diesen drastischen Verläufen fällt die Abnahme der Steinkohlelieferungen an die Stahlindustrie (-4 %) nicht mehr ins Gewicht. Der gesamte Inlandsabsatz ging somit um 17 % oder 7 Mio. t zurück (vgl. Tab. R-4). Der deutsche Steinkohlenbergbau in den beiden letzten verbliebenen Bergwerken in Bottrop und Ibbenbüren wurde am Ende des Jahres 2018 eingestellt. Die dort geförderten Mengen (zuletzt 4,1 Mio. t) mussten im vergangenen Jahr also durch Importkohlemengen ersetzt werden. Dennoch sind letztere nicht, wie am Jahresanfang auf Grund weit höherer Annahmen für den Gesamtabsatz erwartet, gestiegen, sondern um 3 Mio. t bzw. 8 % gesunken. Die Entwicklung der Steinkohlelieferungen an die Kraftwerke im Jahr **2020** ist mit vergleichsweise hohen Unsicherheiten behaftet. Zunächst wird die gesamte Stromnachfrage von der erwarteten Belebung in der Industrie angehoben und deshalb nach aller Voraussicht nicht nochmals im Ausmaß von 2019 sinken. Fraglich ist, in welchem Tempo sich die Verschiebungen in der Energieträgerstruktur fortsetzen. Auch wenn sich die Zertifikatspreise weiter erhöhen sollten, wird die Substitution von Kohle zum einen durch den nicht unbegrenzt möglichen Ausbau der Erneuerbaren Quellen und zum anderen durch die Abschaltung des Kernkraftwerks in Philippsburg am Jahresende 2019 gedämpft. Deshalb kann mit einiger Sicherheit angenommen werden, dass der Steinkohleneinsatz in den Kraftwerken im laufenden Jahr weit schwächer sinken wird als im Vorjahr. Quantifiziert haben wir das mit 7,5 % (Mittelwert der denkbaren Bandbreite von 5 bis 10 %). Zusammen mit der weiter leicht sinkenden Verfeuerung in der Stahlindustrie ergibt das für den Gesamtabsatz ein Minus um 4,5 %. Für die Jahre von **2021 bis 2023** ist eine weitere Abnahme des Steinkohleneinsatzes in den Kraftwerken anzunehmen. Allerdings wird sie durch die Außerbetriebsetzung von jeweils drei weiteren Kernkraftwerken am Jahresende 2021 und 2022 begrenzt. Wir sind von einem Rückgang um 7 % p.a. ausgegangen. Die Lieferungen an die Stahlindustrie werden weiterhin leicht abnehmen, so dass der Gesamtabsatz um 4 % p.a. sinkt. Ab 2020 gelten die Veränderungen des Gesamtabsatzes auch für die Importkohlemengen.

¹ Das kommt weniger durch ökonomische Einflüsse als durch, oftmals kurzfristige, Veränderungen der Angebotsverhältnisse, z.B. der Verfügbarkeit von Windenergie, in Deutschland und den jeweiligen Ländern zustande.

² Vgl. z.B. Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme (ISE), Pressemitteilung vom 16.7.2019. <https://www.ise.fraunhofer.de/de/presse-und-medien/news/2019/33-prozent-weniger-co2-emissionen-durch-brennstoffwechsel-von-kohle-auf-gas.html>

Der **Absatz von Mineralölprodukten** wurde auch im Jahr **2019** von der Nachfrage nach leichtem Heizöl dominiert. Nachdem sie im Jahr 2018 auf Grund des (Wieder-) Anstiegs der Heizölpreise um 16 % einbrach, kam es im vergangenen Jahr zu dem erwarteten Gegeneffekt, weniger wegen gesunkener Preise als wegen leerer Verbrauchertanks. Das Plus in Höhe von 17 % entspricht 2,3 Mio. Tonnen und erklärt somit allein den Anstieg des gesamten Produktenabsatzes (1,9 Mio. t bzw. 1,8 %). In allen Jahren von **2020 bis 2023** dürfte der Absatz von leichtem Heizöl wieder auf den Trend, der wegen der Substitutionen im Neubau und der fortgesetzten Energieeinsparmaßnahmen abnimmt, einschwenken. Für das laufende Jahr ist wegen des, durch die Nachholkäufe überzeichneten, Vorjahresniveaus ein überdurchschnittliches Minus zu erwarten. Deshalb wird auch der Gesamtabsatz im Jahr 2020 (-0,9 %) etwas stärker abnehmen als in den drei Folgejahren (-0,4 % p.a.).

Die Entwicklung der deutschen **Raffinerieproduktion** kann von der des Produktenabsatzes spürbar abweichen. Im Jahr **2018** lag ein gravierender Sondereffekt in Gestalt des Unfalls in der Raffinerie in Vohburg bei Ingolstadt am 1.9.2018 vor, die anschließend zunächst still stand. Aus diesem Grund sind die Raffinerieproduktion und die deutsche **Rohöleinfuhr**, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, spürbar gesunken. In der Winterprognose vor einem Jahr sind wir, gestützt auf die entsprechende Auskunft des Mineralölwirtschaftsverbandes, davon ausgegangen, dass ein Wiederaufbau der Raffinerie in Vohburg frühestens in einigen Jahren möglich ist. Deshalb war zu erwarten, dass alle beschriebenen Effekte in den ersten acht Monaten des Jahres **2019** im gleichen Ausmaß auftreten wie in den letzten vier des vorangegangenen Jahres, im gesamten Jahr also annähernd doppelt so stark sein werden. Durch den Unfall wurde die gesamte Raffineriekapazität Deutschlands um 10 % reduziert. Jedoch lag die tatsächliche Produktion in den ersten vier Monaten nur um 5 % unter dem Vorjahresniveau. Offensichtlich wurde die verbleibende Kapazität bis zum Anschlag genutzt, d.h. Wartungsarbeiten verschoben etc. Im Mai 2019 schließlich wurde – was am Jahresanfang nicht absehbar war – die Raffinerie in Vohburg in einem reduzierten Ausmaß wieder in Betrieb genommen, wodurch sich die Gesamtkapazität um rund 5 % erhöht hat. Deshalb fielen alle genannten Effekte im Jahr 2019 weit schwächer aus, als es in der Winterprognose zu erwarten war. In den letzten Monaten kam es zudem zu einem (erwartbaren) Basiseffekt aus den stark gedrückten Werten von 2018. Deshalb ist die Raffinerieproduktion und die davon abhängige Rohöleinfuhr um jeweils rund 1 % gestiegen (Winterprognose: -10 %). Das Plus wäre noch höher ausgefallen, wenn nicht auch die Produkteneinfuhren um 5 % zugenommen hätten. Für die Jahre **ab 2020** haben wir für die Ausfuhren eine Konstanz und für die Einfuhren einen sehr geringen Rückgang angenommen. Daraus ergeben sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr ähnlich schwache Abnahmen wie für den Inlandsabsatz. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung kann vom **Rohölpreis** ausgehen. Der in US-Dollar fakturierte Weltmarktpreis lag nach dem massiven Preisverfall zwischen Mitte 2014 und Januar 2016 (auf damals 31 USD pro Barrel, Brent) sowie dem anschließenden Wiederanstieg bis Herbst 2018 (81 USD) im Jahr **2019** in der vergleichsweise engen Bandbreite zwischen 59 und 71 USD. Im Jahresdurchschnitt befand er sich mit 64 USD um knapp 10 % unter dem Stand von 2018 (71 USD). Allerdings wurde dies durch die Abwertung des Euro von 1,18 USD (2018) auf 1,12 USD spürbar abgeschwächt. Der deutsche Einfuhrpreis ist somit wesentlich geringer gesunken (5 %) als der Weltmarktpreis.

In den ersten beiden Monaten des Jahres **2020** ist der Rohölpreis gegenüber dem Jahresende 2019 nochmals deutlich gefallen. Die Verbilligung im Februar ist vor allem auf die Erwartung einer sinkenden Weltölnachfrage auf Grund der Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. Aus diesem Grund ist auch die Entwicklung im weiteren Verlauf des Jahres wieder einmal mit sehr hohen Unsicherheiten behaftet. Neben diesem Einflussfaktor, der kaum abschätzbar ist, können nach wie vor Produktionsausfälle (Iran, Venezuela, Libyen u.a.) und/oder -kürzungen (OPEC, Russland) in wichtigen Förderländern als auch die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und damit der Weltölnachfrage den Rohölpreis erheblich beeinflussen. An den Warenterminbörsen, die zu Zeiten sehr hoher und sehr niedriger Rohölpreise klare Hinweise auf die längerfristig zu erwartende Richtung gaben, werden derzeit eher Seitwärtsbewegungen auf dem Niveau von knapp 60 USD gehandelt. Von den jüngeren nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen wurde mehrheitlich sowohl für 2020 als auch für 2021 jeweils eine leichte Preissenkung angenommen.¹ Die US-Energiebehörde EIA, deren Kurzfristausblick wir in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose häufig verwendet haben, rechnete in ihrer jüngsten Studie vom Februar 2020 für das laufende Jahr ebenfalls mit einem leichten Rückgang (im Jahresdurchschnitt), für 2021 dagegen mit einem nicht unerheblichen Wiederanstieg um 10 % (auf 68 USD).² Letzteres erscheint derzeit weniger aussichtsreich, auch wenn sich das schnell ändern kann. Deshalb haben wir angenommen, dass der Ölpreis annähernd auf dem Stand von Januar/Februar verharrt. Im Jahresdurchschnitt 2020 (61 USD) bedeutet das einen nicht unwesentlichen Rückgang um 5 % gegenüber dem Vorjahr. Für den Wechselkurs des Euro wurde von der Bundesbank im Dezember 2019 eine weitere leichte Abwertung auf 1,10 USD erwartet,³ was die Senkung des Weltmarktpreises erneut etwas abschwächt. Für den deutschen Einfuhrpreis ergibt sich daraus ein Minus um 3 %. Für die Jahre **ab 2021** haben wir eine weitere Konstanz auf diesem Niveau

¹ Dabei handelt es sich im Einzelnen um die Konjunkturprognosen, die in Abschnitt 2.2 bei der Darstellung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Welt bzw. in Deutschland erwähnt wurden.

² EIA, Short-term Energy Outlook, 11.2.2020, <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>

³ Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Dezember 2019, S. 20.

angenommen. Natürlich stehen alle diese Annahmen wie immer unter dem Vorbehalt, dass es weder zu gravierenden Störungen in wichtigen Produzentenländern noch zu einem Einbruch der weltweiten Ölnachfrage, aus welchen Gründen auch immer, kommen wird.

Wichtiger noch für den Kraftstoffpreis ist die Einführung der sog. „**CO₂-Bepreisung**“, die de facto einer Anhebung des Mineralölsteuersatzes gleichkommt. Im Dezember 2019 haben sich Bund und Länder im Vermittlungsausschuss darauf geeinigt, den CO₂-Preis ab Januar 2021 auf zunächst 25 Euro pro Tonne festzulegen. Danach steigt er schrittweise bis zu 55 Euro im Jahr 2025 an. Auch wenn dies noch nicht gesetzgeberisch umgesetzt wurde, erscheint es als zwingend, dies zu übernehmen. Auf die Konsequenzen für den Kraftstoffpreis wird in Abschnitt 4.2 eingegangen.

Innerhalb der Nutzerkosten des Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** besitzt die am 1.1.2020 in Kraft getretene Absenkung des Mehrwertsteuersatzes für den **Schienerfernverkehr** eine hohe Bedeutung. Für die Preise des ÖPNV im bundesdeutschen Durchschnitt wird wie immer das Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate angenommen, auch wenn in manchen Bedienungsgebieten spürbare Preissenkungen vorgenommen werden.

Auch im **Luftverkehr** wird es zu administrativ bedingten Preiserhöhungen kommen, und zwar hier schon im Jahr 2020. Ab dem 1.4. wird die Luftverkehrssteuer für abgehende Flüge je nach Distanzklasse um 5,53 bis 17,25 Euro angehoben. Die Kapazitätsengpässe haben sich auf Grund des Flugverbots für die Boeing 737 Max, der nach wie vor spürbaren Auswirkungen der Insolvenz der Air Berlin im Herbst 2017 sowie der Zahlungsunfähigkeit der Germania im Frühjahr 2019 erheblich verschärft. Insbesondere im innerdeutschen Verkehr liegen die Preise auf manchen Relationen, die immer noch von lediglich einer Airline bedient werden, nach wie vor erheblich über dem Niveau, als auf diesen Strecken noch ein Wettbewerb bestand. Im Prognosezeitraum sollte sich dies allerdings etwas abschwächen. Die Preise für internationale Flüge werden mehr von den Gesamtkosten bestimmt. Aber auch hier machten sich die Kapazitätsengpässe bemerkbar.

Im **Güterverkehr**, der im Jahr 2019 durch die Senkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr und die Anhebung der Mautsätze für den Lkw-Verkehr spürbar beeinflusst wurde, sind für den Prognosezeitraum der vorliegenden Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose keine vergleichbaren Effekte absehbar.

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen ist zunächst auf die **Fahrverbote** für bestimmte Diesel-Pkw einzugehen. Die Zahl der Städte, für die sie erlassen wurden bzw. dies geplant ist, ist zwar gestiegen. Jedoch erstreckt sich die große Mehrzahl der Maßnahmen,

darunter die in den beiden größten deutschen Städten Hamburg und Berlin, nach wie vor auf die Sperrung von einigen wenigen Straßen (-abschnitten). Sie haben wegen der Ausweichmöglichkeiten schon in der jeweiligen Stadt selbst keine messbaren Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und -leistung, geschweige denn auf bundesweiter Ebene. Flächendeckendere Fahrverbote, wie sie für das gesamte Stadtgebiet Stuttgart eingeführt wurden, sind zwar dort in der Pkw-Fahrleistung messbar. In deutschlandweiter Aggregation ist der Effekt dieser Maßnahme (Anteil von Stuttgart am bundesweiten Pkw-Bestand: 0,7 %¹) aber immer noch vernachlässigbar. Dies wäre dann nicht mehr der Fall, wenn sich derartige Maßnahmen auf viele deutsche Großstädte erstrecken würden. Hier gehen wir aber nach wie vor davon aus, dass Politik, kommunale Verwaltung und Automobilindustrie ihre Bemühungen, Fahrverbote zu verhindern, verstärken werden, so dass wir aus diesem Umfeld keine bundesweit messbaren dämpfenden Effekte erwarten. Die in der jüngeren Vergangenheit beobachtbaren Signale und Entwicklungen, darunter auch zahlreiche Messergebnisse zur Luftqualität, bestätigen diese Annahme. Dazu trägt die spürbare Bestandsdurchdringung mit neueren Fahrzeugen bei. So ist der Anteil der Diesel-Pkw mit der Emissionsklasse von Euro 4 und schlechter, die nach dem derzeit geltenden Stand von den Fahrverboten in Stuttgart betroffen sind, an allen Diesel-Pkw von 49 % im Jahr 2016 auf 33 % im Jahr 2019 (jeweils 1.1.) gesunken.² Weitere erwähnenswerte ordnungsrechtliche Maßnahmen sind nicht in Sicht.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** soll die, ursprünglich für November 2011 geplante, Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden (zusammen) übertrifft, jetzt im Oktober 2020 stattfinden. Dies wird sich auch im (gesamtdeutschen Wert des) SPNV niederschlagen (vgl. Abschn. 4.4). Andere infrastrukturelle Ereignisse, die die bundesweite Nachfrage in einer Verkehrsart spürbar anheben würden, sind nicht absehbar.

¹ KBA, Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2019 nach Zulassungsbezirken, Kraftstoffarten und Emissionsgruppen (FZ 1.2)

² KBA, Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen – 1. Januar 2019 (FZ 13), S. 11-12.

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Der **gesamtmodale Güterverkehr** ist im Jahr **2019** gemäß der derzeitigen Datenlage um 0,7 % (Transportaufkommen) bzw. 0,5 % (Leistung) gestiegen. Damit hat er die seit 2013 zu beobachtende Aufwärtsbewegung zwar fortgesetzt, allerdings, wie schon im Jahr 2018, in einem deutlich geringeren Tempo als zuvor (2017/13: 2,0 bzw. 2,4 % p.a.). Hier hat sich die erheblich reduzierte gesamtwirtschaftliche Dynamik ausgewirkt. Bei den anteilsstarken Baustofftransporten hat sich die ungebrochen kräftig expandierende Baukonjunktur zumindest etwas stärker niedergeschlagen als im Jahr 2018. Ein spürbarer dämpfender Effekt entstand dagegen im erneut stark schrumpfenden Kohlesektor.

Im Jahr **2020** wird für die gesamtwirtschaftliche Produktion wie auch für den Außenhandel eine Belebung erwartet. Bei zahlreichen branchenwirtschaftlichen Leitdaten wird sich das letztjährige Minus zumindest spürbar vermindern. Die Baukonjunktur sollte nur leicht an Dynamik verlieren. Aggregiert zeichnet sich für den gesamtmodalen Güterverkehr ein höheres Wachstum ab als im Jahr 2019. Dies gilt insbesondere für dessen Transportleistung (1,7 %). Beim Aufkommen ist mit 1,0 % ein nur etwas höheres Plus als im Vorjahr zu erwarten.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten expansiver entwickeln, als es für das laufende Jahr zu erwarten ist. Eine besondere Bedeutung kommt der Industrieproduktion zu, die – nach zwei Jahren im Minus – aufwärtsgerichtet sein dürfte. Aus diesen Gründen ist für den gesamtmodalen Güterverkehr eine (nochmalige) Beschleunigung des Anstiegs zu erwarten. Quantifiziert wird das mit Werten in Höhe von 1,4 % (Aufkommen) und 2,2 % (Leistung).

Der **Straßengüterverkehr** (in der Summe der deutschen und der ausländischen Unternehmen) hat im Jahr **2019** nach dem derzeitigen Erkenntnisstand um lediglich 0,9 % (Aufkommen) bzw. 0,4 % (Leistung) zugenommen. Hier zeigt sich zum einen ebenfalls die Konjunkturabschwächung. Ferner schlug sich die erheblich verminderte Dynamik des deutschen Außenhandels im grenzüberschreitenden Verkehr nieder. Darüber hinaus wurden die, für die Aufkommensentwicklung des Lkw-Verkehr sehr bedeutenden, Baustofftransporte von der Baukonjunktur zwar angeregt, sind aber erneut klar unter dem Plus der Produktion geblieben.

Im Jahr **2020** wird sich auch im Lkw-Verkehr die bereits erwähnte gesamtwirtschaftliche Belebung auswirken, insbesondere der wieder deutlich stärker wachsende Außenhandel. Die Baustofftransporte dürften erneut deutlich schwächer zunehmen als die Bauproduktion. Insgesamt

zeichnet sich ein Anstieg um 1,1 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung) ab. Das liegt vor allem bei der letztgenannten Größe spürbar über dem Vorjahreswert. Der Grund dafür ist vor allem der grenzüberschreitende Verkehr mit seinen hohen Transportweiten.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich auch für den Straßengüterverkehr die Aussichten nach derzeitiger Einschätzung nochmals aufhellen. Dessen Verteuerung auf Grund der sog. „CO₂-Bepreisung“ beläuft sich auf lediglich 1,5 %. Ein derartiges Ausmaß ist, wie sich schon bei der Mauterhöhung im Jahr 2019 gezeigt hat, in der Nachfrage nur sehr begrenzt sichtbar. Insgesamt zeichnet sich für den Lkw-Verkehr in den drei kommenden Jahren ein wieder höheres Plus um 1,6 % (Aufkommen) bzw. 2,4 % (Leistung) p.a. ab.

Die Analyse der Entwicklung des **Eisenbahnverkehrs** ist auch im Jahr **2019** erheblich erschwert, weil für die neu in den Markt eingetretenen Unternehmen nur Eckwerte, also keine Werte in der erforderlichen Differenzierung vorliegen und diese zudem nicht plausibel sind. Bis zum Vorliegen weiterer statistischer Ergebnisse schätzen wir, gestützt auf die Entwicklung bei der DB Cargo und auf Indikatoren für diejenige bei den Wettbewerbsbahnen, ein Minus um 2 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung). Maßgeblich dazu beigetragen haben die schrumpfenden Transporte von Kohle und von Metallerzeugnissen. Expansiv gewirkt hat ein drastischer Anstieg bei forstwirtschaftlichen Produkten, ganz offensichtlich auf Grund eines gestiegenen Anfalls von Schadholz durch Stürme, Trockenheit und Schädlingsbefall. Beim Kombinierten Verkehr hat die Konjunkturabschwächung deutliche Spuren hinterlassen, so dass hier eine Zunahme um lediglich 0,5 % (Aufkommen und Leistung) zu schätzen ist. Dies wäre der geringste Anstieg seit dem Krisenjahr 2009. Die verkehrspolitischen Maßnahmen, d.h. die Mauterhöhung und die Trassenpreissenkung, wurden nach unserer Einschätzung durch die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen klar überlagert.

Im Jahr **2020** dürften das BIP und der deutsche Außenhandel expansiv auf den Kombinierten Verkehr wirken. Bei den Transporten von Metallerzeugnissen sollte die Abwärtsbewegung nach dem drastischen Vorjahresrückgang annähernd zum Stillstand kommen. Auch bei den Kohletransporten sollte sich der Bremseffekt aus der Absatzentwicklung abschwächen. Deshalb wird der Schienengüterverkehr nach dem Vorjahresrückgang voraussichtlich zumindest wieder ein Plus verbuchen, das derzeit auf 0,7 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung) quantifiziert wird.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten spürbar günstiger entwickeln als im laufenden und im abgelaufenen Jahr. Dagegen werden die dämpfenden Einflüsse aus der Stahlproduktion und dem Kohleabsatz voraussichtlich im gleichen Ausmaß wie im Jahr 2020 zum Tragen kommen. Saldiert prognostizieren wir ein Wachstum um 1,4 % (Aufkommen) bzw. 2,7 % (Leistung) p.a., also eine nicht unwesentliche Beschleunigung gegenüber

2020. Dies trifft auch für den Kombinierten Verkehr zu, für den eine Zunahme um 3,6 bzw. 3,8 % p.a. erwartet wird. Wie schon im Jahr 2020 ist sie höher als diejenige im Straßengüterverkehr.

Die Entwicklung der **Binnenschifffahrt** im Jahr **2019** war weniger von den Leitdaten geprägt als vielmehr von der Frage, in welchem Ausmaß die drastischen Rückgänge des Jahres 2018 auf Grund der damaligen, historisch niedrigen Wasserstände zurückgewonnen werden können. Nach dem derzeitigen Datenstand wurden lediglich 54 bzw. 63 % der Vorjahresverluste aufgeholt. Offensichtlich wurden zumindest in manchen Fällen, in denen Logistikkonzepte auf Grund der Betriebsstörungen geändert wurden, diese Veränderungen auch nach deren Ende aufrechterhalten. Damit lagen Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt zwar um 3,8 bzw. 9,0 % über dem Stand von 2018, aber um jeweils 8 % unter dem von 2017. Dazu trugen die (nochmals) kräftig schrumpfenden Kohletransporte bei.

Im Jahr **2020** sollte der Rückgang des Steinkohleabsatzes zwar wesentlich geringer ausfallen als in den beiden Jahren zuvor. Dennoch zieht das wegen des hohen Anteils der Kohletransporte den Gesamtverkehr sichtbar nach unten. Ein gegenläufiger Effekt in (absolut) gleicher Höhe entsteht bei den Baustofftransporten. Bei den „Sonstigen Produkten“ gehen wir nach zwei Jahren mit Einbußen von einem moderaten Wiederanstieg aus. Insgesamt ist mit einer annähernden Stagnation (Aufkommen und Leistung) zu rechnen.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die Einflussfaktoren in den Bereichen Kohle, Baustoffe und Mineralöl sehr ähnlich wie im laufenden Jahr entwickeln. Es werden also erneut sinkende Kohle- von steigenden Baustoffmengen ausgeglichen. Leichte positive Impulse zeichnen sich für die chemischen Erzeugnisse und die „Sonstigen Produkte“ ab. Insgesamt ergibt sich daraus für Aufkommen und Leistung in diesem Zeitraum erneut eine annähernde Stagnation (0,1 bzw. 0,2 % p.a.). Natürlich steht diese Prognose wie auch die für 2020 wie immer unter der Annahme von halbwegs normalen Wasserständen.

Auch bei den Transporten in **Rohrleitungen** wurde die Entwicklung des Jahres **2019** von einem gravierenden Sonderfaktor aus dem Vorjahr geprägt, nämlich der Explosion in der Raffinerie in Vohburg bei Ingolstadt am 1.9.2018. Deshalb lag die Raffinerieproduktion, die die Pipelinetransporte in einem hohen Maße determiniert, in den ersten Monaten zwar noch unter dem Vorjahresniveau, aber in einem wesentlich geringeren Ausmaß, als es am Jahresanfang zu erwarten war. Andererseits hat eine mehrfache qualitätsbedingte Sperrung der in Russland beginnenden Pipeline nach Schwedt die Pipelinetransporte von Mai bis Juli neuerlich stark eingebremst. Insgesamt wuchs die Durchsatzmenge um 0,8 %. Wegen der mehrfachen Verschiebungen zwischen den einzelnen Pipelines legte die Leistung mit 2,4 % stärker zu.

Im Jahr **2020** wird die deutsche Rohöleinfuhr voraussichtlich parallel zum Mineralölproduktenabsatz leicht sinken. In deren Herkunftsstruktur sollte sich der letztjährige Rückgang der Importe aus der GUS nicht wiederholen. Das kann sowohl pipeline-affine Lieferregionen betreffen als auch die über die deutschen Seehäfen transportierten Einfuhren. Dem entgegen steht, dass es in den ersten Monaten des laufenden Jahres noch zu einem expansiven Basiseffekt kommen wird, weil das Niveau des Vorjahres noch von den Folgen des Unfalls gedrückt wurde. Insgesamt ist deshalb für das Aufkommen der Pipelinetransporte im Jahr 2020 ein Anstieg um rund **3 %** zu erwarten, der auch für die Leistung zutreffen dürfte.

In den Jahren von **2021 bis 2023** ist für die Pipelinetransporte dem Trend entsprechend mit einem leichten Minus zu rechnen, das aus dem Absatz und der Rohöleinfuhr entsteht und auf 1,0 % (Aufkommen) bzw. 0,7 % (Leistung) p.a. quantifiziert wird.

Im **Luftfrachtverkehr** kam es **2019** aufgrund von ungünstigen außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu einem Rückgang i.H.v. 3,2 %. Im Jahr **2020** wird es aufgrund des teilweise beilegelegten Handelskonfliktes zwischen China und Amerika, dem geregelten Austritt von Großbritannien aus der EU, dem weiter vorhandenen Handelskonflikt zwischen der EU und Amerika und der Ausbreitung des Corona-Virus zu einem Wachstumsstillstand bzw. zu einem geringen Wachstum i.H.v. 0,2 % kommen. Des Weiteren ist für die Jahre **2021 bis 2023**, von einem geringen Wachstum i.H.v. 0,3 % p.a. auszugehen.

Der **Seeverkehr** Deutschlands hat sich im Verlauf des Jahres **2019** spürbar abgeschwächt. Für das Gesamtjahr ist derzeit ein Rückgang um 1,4 % zu schätzen. Damit fiel er auf den geringsten Stand seit dem Jahr 2010, das noch weitgehend im Zeichen der Weltwirtschaftskrise stand. Die Ursachen liegen in dem weltweiten Konjunkturabschwung, der den Containerverkehr ins Minus zog, und in den drastisch gesunkenen Steinkohleeinfuhren. Allerdings wurden letztere durch ein unerwartet hohes Plus der Rohöleinfuhr ausgeglichen.

Im Jahr **2020** sollte die (erwartete) deutliche Wachstumsbeschleunigung des deutschen Außenhandels auf den Containerverkehr ausstrahlen, der dann zumindest wieder ein Plus verbuchen sollte, wenngleich nicht in der Höhe der Jahre, in denen der Welthandel wesentlich stärker expandierte. Die Rohöleinfuhren über See sollten nicht nochmals derart kräftig wachsen wie im vergangenen Jahr, sondern eher zu Gunsten der Pipelinetransporte sinken. Letzteres gilt auch für die Kohleimporte, wenngleich nicht im Ausmaß von 2018 und 2019. Insgesamt ergibt sich daraus ein moderater Anstieg um 0,7 %. Da der Seeverkehr wie auch die Luftfracht von den Auswirkungen des Coronavirus noch stärker betroffen ist als die anderen Güterverkehrsträger, muss dies zum Zeitpunkt des Abschlusses unserer Prognose als eher optimistisch bezeichnet werden.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten sehr ähnlich entwickeln wie im laufenden Jahr. Dies gilt auch für den Containerverkehr. Bei den Massengutbereichen wird vor allem der Kohlesektor erneut spürbar dämpfend wirken. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Plus in Höhe von 1,3 % p.a. Das dann erreichte Niveau in Höhe von 301 Mio. t würde zumindest den Stand von 2014 (300 Mio. t) erreichen, aber immer noch deutlich unter demjenigen vor der Weltwirtschaftskrise (317 Mio. t, 2008) liegen. Die mittelfristige Prognose ist weniger von dem Coronavirus betroffen. Denn die Bremspuren, die im laufenden Jahr sichtbar werden könnten, sollten dann in den Folgejahren wieder ausgeglichen werden können.

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Gesamter Güterverkehr

Der gesamtmodale Güterverkehr hat im Jahr **2019** die seit 2013 zu beobachtende Aufwärtsbewegung grundsätzlich fortgesetzt. Das **Transportaufkommen** (ohne den hier grundsätzlich ausgeklammerten Seeverkehr) ist gemäß der derzeitigen Datenlage¹ um **0,7 %** und die **Leistung** um **0,5 %** gestiegen. Diese Steigerungsraten liegen, wie schon im Jahr 2018, deutlich unter denen der Jahre von 2013 bis 2017 (2,0 bzw. 2,4 % p.a.). Auf Grund der erheblich reduzierten gesamtwirtschaftlichen Dynamik legten mehrere grundsätzlich wachstumsstarke Güterbereiche deutlich schwächer zu und rutschten teilweise (Chemie) sogar ins Minus. Bei den anteilsstarken Baustofftransporten haben wir die überraschend schwache Entwicklung des Jahres 2018 vor einem Jahr an dieser Stelle für einen Ausreißer gehalten. Dies wird durch die tatsächliche Entwicklung, soweit bis jetzt verfügbar, bestätigt. Hier hat sich die ungebrochen kräftig expandierende Baukonjunktur zumindest etwas stärker ausgewirkt. Ein spürbarer dämpfender Effekt entstand dagegen im erneut stark schrumpfenden Kohlesektor.

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** ist das Aufkommen in der Güterabteilung der "Sonstigen Produkte" trotz der konjunkturellen Abschwächung um 4 % gestiegen und steuerte mit 29 Mio. t nahezu den gesamten Zuwachs (32 Mio. t) bei, was schon fast zur Gewohnheit geworden ist. Zu dieser Abteilung zählen vor allem die Sammelgüter, die weit überwiegend im Lkw-Verkehr transportiert werden, und zu ihnen wiederum große Teile des Containerverkehrs. Ein Teil der kräftigen Ausweitung ist nach wie vor auf den stark steigenden Internet-Handel zurückzuführen. Eine weitere, für das Gesamtergebnis bedeutende, Zunahme des Aufkommens entstand in der anteilsstarken Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (+12 Mio. t) auf Grund der erwähnten Baustofftransporte. Diesen Wachstumsbereichen standen im Jahr 2019 mehrere dämpfende Segmente entgegen, darunter vor allem die Transporte von „Metallen und Metallerzeugnissen“ (-16 Mio. t), die von der erheblich schrumpfenden Stahlproduktion hart getroffen wurden (-6 %).

Das tatsächliche Wachstum des gesamtmodalen Transportaufkommens wurde in unserer **Sommerprognose 2019** (0,9 %), in der die Konjunkturabschwächung bereits absehbar war, recht gut getroffen. Dagegen wurde die Leistung spürbar überschätzt (1,2 %). Die mittlere Transportweite des gesamten Güterverkehrs ist im Jahr 2019 zum zweiten Mal in Folge leicht gesunken. Diese gegen den Trend (2017/00: +1,1 % p.a.) laufende Entwicklung ist zum einen auf das Minus in manchen Bereichen mit hohen Distanzen zurückzuführen. So liegt die durchschnittliche Trans-

¹ Vgl. die Ausführungen zum Schienengüterverkehr im Folgenden und zum Verkehr der ausländischen Lkw in Abschnitt 3.3.

portweite der drei schrumpfenden Segmente Metalle, Landwirtschaft und Kohle mit 214 km, 176 km und 199 km deutlich über dem Gesamtdurchschnitt (154 km, jeweils 2018). Zum anderen ist der grenzüberschreitende Güterverkehr, der über weit überdurchschnittliche Entfernungen (auch innerhalb Deutschlands) verläuft, im Jahr 2019, korrespondierend zum Außenhandel, weniger stark gestiegen als im langjährigen Durchschnitt. Die Abweichung zur **Winterprognose** vom Jahresanfang 2019 (1,7 bzw. 2,8 %) ist dagegen auf die damals noch erheblich günstigere Einschätzung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Aussichten zurückzuführen.

Im Jahr **2020** wird für die gesamtwirtschaftliche Produktion wie auch für den Außenhandel nach dem derzeitigen Erkenntnisstand eine Belebung erwartet. Bei zahlreichen branchenwirtschaftlichen Leitdaten (gesamte Industrie-, Stahl-, Chemieproduktion, Kohleabsatz u.a., vgl. Abschn. 2.3 und Anhang) wird sich das letztjährige Minus zumindest spürbar vermindern. Die Baukonjunktur sollte nur leicht an Dynamik verlieren. Aggregiert zeichnet sich für den gesamtmodalen Güterverkehr ein höheres Wachstum ab als im Jahr 2019. Dies gilt insbesondere für dessen Transportleistung (**1,7 %**), bei der die letztjährigen Bremsfaktoren mit hoher Sicherheit an Bedeutung verlieren werden. Beim Aufkommen ist mit **1,0 %** ein nur etwas höheres Plus als im Vorjahr zu erwarten. Im Gegensatz zu 2019 werden nahezu alle Güterbereiche mit Ausnahme der Kohle- und der Mineralölproduktentransporte zum gesamten Mengenwachstum beitragen. Der größte Teil davon (+46 Mio. t) stammt erneut, wie meistens, von den "Sonstigen Produkten" (+17 Mio. t), gefolgt von der Abteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (+9 Mio. t), die nicht nur von der Chemieproduktion, sondern auch von der Baukonjunktur beeinflusst wird.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten nach dem derzeitigen Erkenntnisstand expansiver entwickeln, als es für das laufende Jahr zu erwarten ist. Eine besondere Bedeutung kommt der Industrieproduktion zu, die – nach zwei Jahren im Minus – aufwärtsgerichtet sein dürfte. Aus diesen Gründen ist für den gesamtmodalen Güterverkehr eine (nochmalige) Beschleunigung des Anstiegs zu erwarten. Quantifiziert wird das mit Werten in Höhe von **1,4 %** (Aufkommen) und **2,2 %** (Leistung). Beide sind aber immer noch etwas geringer als in der o.a. Phase der Hochkonjunktur von 2013 bis 2017. Erneut dürften alle Güterbereiche mit Ausnahme der Kohle- und der Mineralölproduktentransporte zur Gesamtentwicklung beitragen.

Straßengüterverkehr

Der Lkw-Verkehr der deutschen und der ausländischen Unternehmen wird statistisch auf unterschiedlichen Wegen erfasst. Das empirische Grundgerüst bildet die amtliche Güterkraftverkehrsstatistik, weil diese sowohl verkehrliche Kennwerte, wie z.B. die Fahrleistung oder Fahrtenrelationen, als auch Informationen zur Ladung, wie z.B. Art und Umfang der Ladung, erfasst. Werte

aus dieser, vom Krafft-Bundesamt durchgeführten, Erhebung bei den **deutschen** Lkw liegen derzeit für die ersten drei Quartale **2019** vor. In diesem Zeitraum hat deren Beförderungsaufkommen um 1,3 % zu-, die Leistung dagegen um 0,4 %¹ abgenommen. Die, als Indikator zu verwendende, mautpflichtige Fahrleistung deutscher Lkw auf Bundesautobahnen lag im gleichen Zeitraum exakt auf dem Vorjahresstand, im vierten Quartal dagegen um 0,7 % darunter. Entsprechend dürfte im letzten Vierteljahr auch die Transportnachfrage gesunken sein. In diese Richtung weisen auch die, in der Konjunkturanalyse des BGL erhobenen, Erwartungen der Unternehmen für das vierte Quartal.² Somit sind die Werte für das gesamte Jahr 2019 auf 0,6 % (Menge) bzw. -0,8 % (Leistung) zu schätzen. Auf die Differenz zwischen den beiden Größen wird in Abschnitt 3.3 genauer eingegangen.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3685,2	3755,5	3787,9	3828,1	4009,4	1,9	0,9	1,1	1,6
Eisenbahnverkehr ³⁾	412,1	416,6	408,4	411,4	428,8	1,1	-2,0	0,7	1,4
- dar.: Kombiniertes V.	103,2	106,8	107,3	109,7	122,1	3,5	0,5	2,3	3,6
Binnenschifffahrt	222,7	197,9	205,4	205,6	206,1	-11,1	3,8	0,1	0,1
Rohrleitungen ⁴⁾	90,9	84,5	85,1	87,4	84,9	-7,1	0,8	2,7	-1,0
Luftfracht ⁵⁾	4,8	4,9	4,8	4,8	4,8	1,8	-3,2	0,2	0,3
Insgesamt	4415,8	4459,4	4491,6	4537,3	4733,9	1,0	0,7	1,0	1,4
Seeverkehr ⁶⁾	294,9	292,1	288,0	290,0	301,2	-0,9	-1,4	0,7	1,3
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	486,0	500,6	502,7	511,6	549,5	3,0	0,4	1,8	2,4
Eisenbahnverkehr ³⁾	136,5	136,1	132,6	135,0	146,1	-0,3	-2,5	1,8	2,7
- dar.: Kombiniertes V.	53,0	53,6	53,9	55,3	61,9	1,3	0,5	2,5	3,8
Binnenschifffahrt	55,5	46,9	51,1	51,2	51,5	-15,5	9,0	0,1	0,2
Rohrleitungen ⁴⁾	18,2	17,2	17,6	18,2	17,8	-5,5	2,4	3,1	-0,7
Luftfracht ⁵⁾	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,2	-2,7	0,5	0,4
Insgesamt	697,8	702,4	705,7	717,6	766,6	0,7	0,5	1,7	2,2

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, **einschl. der Verkehre, die bisher noch nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden**

4) Nur Rohölleitungen

5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Krafft-Bundesamt, eigene Prognosen

¹ Innerhalb Deutschlands, d.h. ohne die Auslandsstrecken des grenzüberschreitenden Verkehrs.

² BGL-Konjunkturanalyse, Erhebung im gewerblichen Straßengüterverkehr – 3. Quartal 2019

Der Verkehr der **ausländischen** Lkw wird jeweils in dem Herkunftsland des Zugfahrzeugs erfasst. Die Daten für deren Verkehr in Deutschland werden von Eurostat zusammengestellt und vom KBA publiziert. Für das Jahr 2019¹ liegen diese, nur jährlich erstellten, Veröffentlichungen noch nicht vor. Zentraler Indikator für den Verkehr der ausländischen Lkw ist deren Fahrleistung auf den mautpflichtigen Bundesautobahnen. Sie hat sich im Jahr 2019 um lediglich 1,4 % erhöht.² Dies ist der **geringste Anstieg seit 2012** (0,9 %). In den Jahren von 2013 bis 2018 belief er sich noch auf 6,1 % p.a. (um die Änderungen der Mautpflicht bereinigt). Das Ausmaß der Reduzierung dieser Wachstumsraten verdeutlicht die Stärke des Effekts, der im Jahr 2019, wie 2012 („Eurokrise“), vom (innereuropäischen) Außenhandel auf den Verkehr mit ausländischen Lkw, der immer noch weit überwiegend grenzüberschreitend verläuft, ausging. Für deren Transportleistung und Aufkommen lässt sich daraus ein Zuwachs um jeweils rund 2 % ableiten. Für den **gesamten** Straßengüterverkehr (deutscher und ausländischer Lkw) ergibt sich somit ein lediglich geringes Plus um **0,9 %** (Menge) bzw. **0,4 %** (Leistung). Auch die Gründe für diese Differenz werden in Abschnitt 3.3 erklärt.

Diese Wachstumsraten befinden sich deutlich unter denen der Aufschwungjahre von 2013 bis 2018 (2,2 % bzw. 2,5 % p.a.). Hier zeigt sich zunächst natürlich die Konjunkturabschwächung, die sich auch auf grundsätzlich wachstumsaffine Bereiche erstreckte und sie teilweise (Chemische Erzeugnisse) sogar ins Minus zog. Die erheblich verminderte Dynamik des deutschen Außenhandels schlug sich im grenzüberschreitenden Verkehr nieder. Darüber hinaus wurden die, für die Aufkommensentwicklung des Lkw-Verkehrs sehr bedeutenden, Baustofftransporte von der Baukonjunktur zwar angeregt, sind aber mit knapp 1 %³ erneut klar unter dem Plus der Produktion (5,8 %) geblieben, so dass sich der hiervon auf den Lkw-Verkehr ausgehende Wachstumsimpuls in Grenzen hielt.

Am Jahresanfang 2019 wurden die **Mautsätze** erhöht. Der für die modale Teilung wichtigste (Euro 6, > 18 t, > 3 Achsen) wurde um gut 5 (von 13,5 auf 18,7) Cent angehoben. Für die Gesamtkosten des Lkw-Verkehrs bedeutete dies eine Zunahme um durchschnittlich 2,5 %.⁴ Auf die Preise des **deutschen** Lkw-Verkehrs hat sich die Mauterhöhung offensichtlich ausgewirkt. So ist der Preisindex im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ in den ersten drei

¹ Erläuterungen zu den hier ausgewiesenen Werten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2018, auf denen die Prognose aufsetzt, sind Abschnitt 3.3 zu entnehmen.

² Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik – Jahrestabellen 2019, S. 19.

³ Dieser Wert bezieht sich auf die gesamte Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, die in der Straßengüterverkehrsstatistik nicht weiter differenziert wird. Jedoch besteht sie bei diesem Verkehrsträger weitestgehend aus Baustoffen.

⁴ Die Kosten pro Fahrzeugkilometer eines Lkw weisen je nach Einsatzmuster eine hohe Bandbreite auf. Als grober Schätzwert kann für den Fernverkehr, der im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern steht, 2 Euro/km angesetzt werden. Für die Abschätzung der Gesamtkostenzunahme auf Grund der Mauterhöhung reicht das aus. Lagen sie z.B. bei 1,80 Euro, dann würde sie um 3 %, also in ähnlichem Ausmaß, angehoben werden.

Quartalen 2019 um 3,5 % gestiegen,¹ wozu allerdings neben der Mauterhöhung auch gestiegene Kraftstoffpreise und weitere Kostenkomponenten beigetragen haben. Andererseits führen die anhaltenden Marktanteilsgewinne der ausländischen Unternehmen zu einer tendenziellen Preissenkung des **gesamten** Lkw-Verkehrs, wodurch der Effekt aus der Mauterhöhung zumindest zum Teil kompensiert worden sein dürfte.² Gleiches gilt für den Fahrermangel, der sich in der jüngeren Vergangenheit bei deutschen Unternehmen offensichtlich deutlich verschärft hat. Nach den derzeitigen Erkenntnissen des BGL führt dies nicht zu einer Kostenerhöhung, sondern zu einer weiteren Verlagerung auf ausländische Lkw.

Eine Preiserhöhung um 3 % würde, über alle Güterabteilungen aggregiert, gemäß den Ergebnissen der entsprechenden Modellrechnungen von Intraplan die Transportnachfrage um 0,2 % (Aufkommen) bzw. 0,3 % (Leistung) reduzieren. Der tatsächliche Effekt war, wie die Preisentwicklung, noch schwächer und weit geringer als die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflüsse. Dies gilt noch mehr für die Abzugseffekte aus der Trassenpreissenkung im Schienengüterverkehr, auf die bei der Kommentierung des Eisenbahnverkehrs eingegangen wird.

Für den Verlauf nach **Güterbereichen** gelten die Ausführungen zum gesamtmodalen Güterverkehr, von dem 84 % (Aufkommen) bzw. 71 % (Leistung, jeweils 2018) auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen. Wie dort entsteht der größte Beitrag zum gesamten Mengenwachstum (+32 Mio. t) bei den "Sonstigen Produkten" (+29 Mio. t). Mit großem Abstand folgt die Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (+8 Mio. t). Dieser Beitrag ist weit weniger durch das o.a. (prozentuale) Wachstum als durch ihren hohen Anteil zu erklären.

Die beschriebene Veränderung des gesamten Straßengüterverkehrsaufkommens des Jahres 2019 (+0,9 %) liegt sehr nahe an der **Sommerprognose** 2019 (+1,1 %). Bei der Leistung war die Abweichung zwischen der Prognose (+1,2 %) und dem jetzt zu schätzenden Ist-Wert (+0,4 %) größer. Die Gründe wurden oben bei der Analyse des gesamtmodalen Güterverkehrs bereits dargestellt. Auf die Entwicklung der mittleren Transportweite wird in Abschnitt 3.3 vertieft eingegangen.

Auf Grund seiner quantitativen Dominanz am gesamtmodalen Güterverkehr wird der Straßengüterverkehr grundsätzlich von den gleichen Haupteinflussfaktoren bestimmt. Somit wird sich im Jahr **2020** zum einen die dort bereits erwähnte gesamtwirtschaftliche Belebung auswirken.

¹ Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise für Dienstleistungen im 3. Quartal 2019: +1,1 % gegenüber 3. Quartal 2018, Pressemitteilung 500/19 vom 20.12.2019, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_500_613.html

² Die Abschätzung des Preiseffekts wird dadurch weiter erschwert, dass die unterjährige Entwicklung des Schienengüterverkehrs auch im abgelaufenen Jahr durch die statistischen Probleme mit hohen Unsicherheiten behaftet war (vgl. den folgenden Unterabschnitt).

Insbesondere der wieder deutlich stärker wachsende Außenhandel sollte den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr antreiben. Bei den Baustofftransporten gehen wir vor dem Hintergrund des Verlaufs in den beiden letzten Jahren nunmehr davon aus, dass sie im laufenden Jahr erneut deutlich schwächer wachsen als die Bauproduktion. Der Wegfall der letztjährigen Anhebung der Mautsätze hebt die Veränderungsrate des Lkw-Verkehrs im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr grundsätzlich an, allerdings nur in dem o.a. geringen Ausmaß. Insgesamt zeichnet sich für den gesamten Straßengüterverkehr (in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge) ein Wachstum um **1,1 %** (Aufkommen) bzw. **1,8 %** (Leistung) ab. Das liegt vor allem bei der letztgenannten Größe spürbar über dem Vorjahreswert. Der Grund dafür ist vor allem der grenzüberschreitende Verkehr mit seinen hohen Transportweiten.

Wie bei der Kommentierung des gesamtmodalen Verkehrs bereits erwähnt, werden sich die Aussichten für nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten in den Jahren von **2021 bis 2023** nach derzeitiger Einschätzung deutlich aufhellen. Dies wird dann auch für den Straßengüterverkehr zutreffen. Auf Grund der sog. „CO₂-Bepreisung“ erhöht sich im Jahr 2021 der Dieselmotorkraftstoffpreis um 8 Cent pro Liter. Bei einem Verbrauch von 30 bis 35 l/100 km (Fernverkehr, 40-Tonner) erhöhen sich die kilometerbezogenen Kraftstoffkosten um knapp 3 Cent. Bezogen auf die o.a. Gesamtkosten (2 Euro/km) bedeutet dies einen Anstieg um 1,5 %. Eine Verteuerung des Lkw-Verkehrs in diesem Ausmaß ist, wie sich schon bei der Mauterhöhung im Jahr 2019 gezeigt hat, in der Nachfrage nur sehr begrenzt sichtbar. Insgesamt zeichnet sich für den Lkw-Verkehr in den drei kommenden Jahren ein höheres Plus als im laufenden Jahr ab, das auf **1,6 %** (Aufkommen) und **2,4 %** (Leistung) p.a. quantifiziert wird.

Eisenbahnverkehr

Vor der Analyse der aktuellen Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist auf dessen **statistische Erhebung** einzugehen. Bereits seit vielen Jahren treten Eisenbahnverkehrsunternehmen **neu in den Markt ein**. In den letzten Jahren hat sich die Anzahl der Anbieter stärker erhöht als zuvor. Sie konnten nicht immer sofort in die verkehrsstatistische Berichterstattung einbezogen werden. Deshalb liegen die Veränderungsdaten des Schienengüterverkehrs, die für die Jahre von **2014 bis 2017** in der Fachserie 8 Reihe 2 (im Folgenden bezeichnet als „Verkehrsstatistik“) ausgewiesen wurden, **unter der tatsächlichen**.¹ Nach einer umfassenden Berichtskreisrevision hat das Statistische Bundesamt im Rahmen der sog. Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8 Reihe 2.1) im Juni 2018 für das Jahr 2016 und im Oktober 2018 für das Jahr 2017 Eckwerte veröffentlicht,

¹ Vgl. die ausführlichen Erläuterungen in unserer Sommerprognose 2018, S. 31-33.

die **alle** Unternehmen umfassen.¹ Demzufolge ist der gesamte Schienengüterverkehr zwischen 2013 und 2017 um insgesamt 7 % (Aufkommen) bzw. 13 % (Leistung) gestiegen, während er laut den Ergebnissen der Fachserie 8 Reihe 2 um 6,7 bzw. 0,3 % gesunken wäre (für die Leistung vgl. Tab. G-2). Ersteres stellt die unstrittig **plausiblere** Entwicklung in diesen Jahren dar. Der Verlauf zwischen 2013 und 2017 gemäß der Betriebsdatenstatistik stimmt auch weitgehend mit derjenigen aus der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur (14 %) überein.² Innerhalb dieser vier Jahre war letztgenannter plausibler als derjenige aus der Betriebsdatenstatistik, bei der zwischen 2015 und 2016 erhebungsbedingt ein Bruch vorlag.

Im Jahr **2018** konnte das Statistische Bundesamt nunmehr 57 Unternehmen (statt 50 im Jahr 2017) in die Verkehrsstatistik einbeziehen. Deshalb waren die Veränderungsdaten für den Gesamtverkehr (Aufkommen: 1,7 %, Leistung: 3,6 %) nicht aussagefähig, weil in den Vorjahreswerten die neu erfassten Unternehmen, die damals auch schon tätig waren, nicht enthalten waren. Um dennoch Veränderungsdaten zumindest für den gesamten Verkehr (ohne Differenzierung) bilden zu können, hat das Statistische Bundesamt die Monatswerte 2017 der neu meldenden Unternehmen auf der Basis von deren Jahreswerten geschätzt. Im Ergebnis lagen das Aufkommen des Jahres 2018 um **1,0 %** und die Leistung um **0,3 % unter** den Vorjahreswerten.³ Das absolute Niveau des Werts für letztere im Jahr 2017 lag um 9 % unter dem aus der Betriebsdatenstatistik (vgl. Tab. G-2). Dies deutet darauf hin, dass auch in diesen Schätzungen bei weitem nicht alle dort erfassten Unternehmen abgebildet wurden. Zudem sind auch im Jahr 2018 erneut und sogar verstärkt Unternehmen neu in den Markt eingetreten. Dies zeigt sich schon darin, dass ab 2019 nunmehr 72 (nach 57!) Eisenbahnen im Berichtskreis enthalten waren. Da mindestens ein großer Teil der 15 neu hinzugekommenen Unternehmen auch schon im Jahr 2018 tätig war, ist die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die o.a. Werte von destatis für 2018 die tatsächliche Entwicklung untererfasst haben.

In der **Sommerprognose 2019** haben wir deshalb die Veränderung der Betriebsleistung (in Trassenkilometern) auf dem Netz der DB, in der alle Unternehmen enthalten sind und die im Jahr 2018 um 1,1 % gestiegen ist, vorläufig für die Transportleistung übernommen und für das Aufkommen (0,4 %) die Entwicklung der mittleren Transportweite aus den o.a. Schätzwerten des Statistischen Bundesamts (+0,7 %) herangezogen. Es war zu hoffen, dass aus den beiden Vollerhebungen für 2018 belastbarere Werte resultieren würden.

¹ Statistisches Bundesamt, Eisenbahnverkehr - Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2016 bzw. 2017, Fachserie 8, Reihe 2.1, Wiesbaden Juni bzw. Oktober 2018, S. 11.

² Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bonn 2018, S. 18.

³ Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Jan. – Dez-2018, vorläufige Ergebnisse vom 21. Juni 2019. Diese Schnellinformationen sind auf der Internetpräsenz von destatis nicht abrufbar, werden Interessenten aber auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

In der, im Oktober 2019 veröffentlichten, **Betriebsdatenstatistik 2018** wurden mit den neuen Werten für 2018 diejenigen für die Berichtsjahre **2016 und 2017 deutlich nach oben korrigiert** (vgl. Tab. G-2). Grund waren „signifikante Nachmeldungen einzelner Unternehmen“. ¹ Nach eigener Auskunft hat das StBA mit denjenigen Unternehmen, die 2018 erstmals Transporte in bedeutender Größenordnung gemeldet und diese offensichtlich schon zuvor durchgeführt (aber nicht gemeldet) haben, intensive Gespräche geführt und auf dieser Basis die publizierten Werte ermittelt. Die dadurch für die Jahre 2017 und 2018 entstehenden Veränderungen sind aus Sicht von Intraplan zweifelsfrei im **plausiblen Bereich**, jedoch hat sich dadurch der Bruch zwischen 2015 und 2016 nochmals erhöht.

Tabelle G-2: Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr

	Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
StBA Verkehrsstat. (unbereinigt)	112,6	116,6	116,2	112,2	116,3	3,5	-0,4	-3,4	3,6
StBA Betriebsdatenstat. 2017	112,6	117,3	128,3	129,4		4,2	9,4	0,8	
Bundesnetzagentur 2017	115,0	121,0	126,0	129,0		5,2	4,1	2,4	
StBA Schnellinformation 2018				117,4	117,1				-0,3
StBA Betriebsdatenstat. 2018	112,6	117,3	133,6	136,5	136,1	4,2	13,9	2,2	-0,3
Bundesnetzagentur 2018	115,0	121,0	126,0	128,0	132,0	5,2	4,1	1,6	3,1

Legende: grün: im **plausiblen Bereich**, rot: **nicht im plausiblen Bereich**

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesnetzagentur

Gemäß der Erhebung der **Bundesnetzagentur** belief sich die Transportleistung des Eisenbahnverkehrs im Jahr 2018 auf 132 Mrd. tkm. Dies stimmt erstens – im Gegensatz zu 2017 – nicht mit der Betriebsdatenstatistik überein. Zweitens – und noch wichtiger – resultiert daraus ein **Anstieg um 3 %** gegenüber dem (unveränderten) Vorjahreswert (vgl. Tab. G-2). Die Transportleistung allein der DB Cargo ist im Jahr 2018 um 4,6 % gesunken. ² Somit müsste diejenige der Wettbewerbsbahnen, auf die mittlerweile rund die Hälfte des Gesamtverkehrs entfällt, um über 10 % gestiegen sein, um die Veränderung gemäß der Bundesnetzagentur zu erreichen. Dies ist nach Einschätzung von Intraplan vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen des Eisenbahngüterverkehrs im Jahr 2018 **auszuschließen**.

¹ Statistisches Bundesamt, Eisenbahnverkehr - Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2018, Fachserie 8, Reihe 2.1, Wiesbaden Oktober 2019, S. 12.

² Deutsche Bahn AG, Integrierter Bericht 2018, Berlin 2019, S. 138. Dieser Wert bezieht sich zwar auf die "Region Central Europe". Der entsprechende Wert für Deutschland kann aber nicht wesentlich davon abweichen, weil der Verkehr der DB Cargo in dieser Region nach wie vor zum weitaus größten Teil (2017: 94 %) in Deutschland stattfindet.

Weil die Ergebnisse der **Betriebsdatenstatistik 2018** aus unserer Sicht deutlich plausibler sind, haben wir sie – in Absprache mit dem Auftraggeber – **übernommen**. Wie schon in den Vorjahren haben wir die Differenzierung der nicht erfassten Transporte nach Güterarten und Hauptverkehrsverbindungen in eigener Schätzung vorgenommen.

Im Jahr **2019** sind gemäß den (unbereinigten) Ergebnissen der (monatlichen) Verkehrsstatistik Aufkommen und Leistung in den ersten zehn Monaten um 0,7 bzw. 1,9 % gestiegen. Dies ist jedoch nicht aussagefähig, weil, wie schon erwähnt, 15 Unternehmen neu in den Berichtskreis aufgenommen werden. Deren Vorjahreswerte werden erneut vom Statistischen Bundesamt geschätzt. Im Ergebnis wurde für den Zeitraum von Januar bis November ein **Rückgang** des Aufkommens um **7,7 %** und der Leistung um **5,7 %** ausgewiesen.¹ Ein Minus in diesem Ausmaß muss schon vor dem Hintergrund der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten in diesem Zeitraum als **nicht plausibel** bezeichnet werden.

Hinzu kommt die Entwicklung bei der **DB Cargo**. Deren Transportleistung ist im ersten Halbjahr um 3,3 % gesunken.² Im zweiten Halbjahr dürfte sich das zwar noch etwas verschlechtert haben. Jedoch wird das Minus im Gesamtjahr sicherlich unter dem o.a. Wert von destatis liegen. Würde dieser der Realität entsprechen, dann hätten sich die Wettbewerbsbahnen im Jahr 2019 noch ungünstiger als die DB Cargo entwickelt. Dies ist nach allen Informationen von Marktteilnehmern auszuschließen. Zudem ist die Betriebsleistung der konzernexternen Bahnen auf dem Netz der DB im ersten Halbjahr um 4,5 % gestiegen (Summe Personen- und Güterverkehr).³ Auch wenn sich die Zunahme wohl hauptsächlich auf den Personenverkehr erstrecken dürfte, kann für den Güterverkehr doch zumindest ein leichtes Plus der Trassenkilometer angenommen werden. Dies gilt dann annähernd auch für die Transportleistung der Wettbewerbsbahnen. Zusammen mit dem o.a. Minus der DB Cargo kann für den **gesamten** Schienengüterverkehr (DB und Wettbewerber) im Jahr 2019 ein **Minus** in der Größenordnung von **2 %** (Aufkommen) und **2,5 %** (Leistung) geschätzt werden.

Die Ursachen für den hohen Rückgang bei den Werten des Statistischen Bundesamts konnten nach wie vor (noch) nicht geklärt werden. Es ist davon auszugehen, dass sie entweder in der Schätzung der Vorjahreswerte der neu aufgenommenen Unternehmen liegen oder auch im Jahr 2019 neue Marktteilnehmer Verkehre übernommen (und nicht gemeldet) haben, die 2018 noch von statistisch erfassten Unternehmen durchgeführt wurden.

¹ Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Januar bis November 2019, vorläufige Ergebnisse vom 4. Februar 2020.

² Deutsche Bahn AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2019, Berlin 2019, S. 38. Auch dieser Wert bezieht sich auf die "Region Central Europe", kann aber annähernd auch für Deutschland angenommen werden (s.o.).

³ Ebenda, S. 45.

Aus den bisherigen Ausführungen dürfte schon deutlich geworden sein, dass aus den derzeit verfügbaren statistischen Werten nur begrenzt valide Informationen über die Entwicklung der bedeutendsten Segmente des Eisenbahngüterverkehrs im Jahr 2019 abgeleitet werden können. Bei den **Kohletransporten** ist das noch am ehesten der Fall, weil hier die wenigsten neuen Marktteilnehmer tätig sind. Hier ist nach den Ergebnissen der Verkehrsstatistik die im Binnenverkehr der Eisenbahnen beförderte Menge in den ersten zehn Monaten um 20 % gesunken. Dies war angesichts der rückläufigen Kohleverstromung zu erwarten. Gleichzeitig hat sich jedoch die grenzüberschreitende Empfangsmenge um 45 % erhöht. Am Jahresanfang haben wir erwartet, dass die steigenden Kohleimporte zum weitaus größten Teil aus den ARA-Häfen und damit mit dem Binnenschiff nach Deutschland transportiert werden und nicht aus Osteuropa mit der Eisenbahn. Offensichtlich hat der Schienenverkehr Mengen, die im Jahr 2018 vor Eintreten der Niedrigwasserstände mit dem Binnenschiff befördert und anschließend verlagert wurden, auch nach Beendigung der Behinderungen der Wasserstraßentransporte behalten. Deshalb sind die gesamten Kohletransporte auf der Schiene im abgelaufenen Jahr „nur“ um 6 % gesunken, also wesentlich schwächer als der Gesamtabsatz. Dies entspricht 2 Mio. t, was die gesamte Beförderungsmenge aber immer noch um 0,5 % reduziert.

Hingegen zeigten die Beförderungen von Metallen und **Metallerzeugnissen** (soweit statistisch erfasst) in den ersten zehn Monaten ein kräftiges Minus, das auch für das Gesamtjahr annähernd anzunehmen ist (-13 %). Dies allein entspricht 9 Mio. t und drückt das Gesamtaufkommen um über 2 %. Im Vergleich dazu sind die Einbußen in zahlreichen weiteren Güterabteilungen eher unbedeutend. Die rezessive Stahlkonjunktur drückte zwar auch die Transporte von Eisenerzen. Jedoch wurde das in der entsprechenden Güterabteilung durch den Anstieg der, annähernd gleich hohen, Baustoffbeförderungen mehr als ausgeglichen.

Den größten Wachstumsbeitrag lieferten im Jahr 2019 nicht, wie gewohnt, die "Sonstigen Produkte", sondern die Güterabteilung „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“, dessen Aufkommen sich in den ersten zehn Monaten um 76 % erhöht hat. Dies ist nahezu ausschließlich auf **forstwirtschaftliche Produkte** zurückzuführen (+166 %), die diese Güterabteilung im Schienenverkehr ohnehin dominieren. Ganz offensichtlich handelt es sich bei diesen Mengen um Windwurfholz. Bereits im Jahr 2018 hat sich der durch Sturmschäden verursachte Holzeinschlag nahezu vervierfacht,¹ was sich im Folgejahr, zusammen mit den Auswirkungen der Trockenheit und einiger Schädlinge, mit hoher Sicherheit fortgesetzt hat. Der Zuwachs entspricht über 4 Mio. t und damit immerhin 1 % des Gesamtaufkommens des Schienengüterverkehrs.

¹ Statistisches Bundesamt, Auswirkungen extremer Wind- und Wetterlagen auf den Wald, Pressemitteilung N 006/20 vom 12.2.2020, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/02/PD20_N006_413.html

Im Vergleich dazu fällt das Plus bei den "Sonstigen Produkten" mit rund 2 Mio. t geradezu bescheiden aus. Hier hat die Konjunkturabschwächung deutliche Spuren hinterlassen. Dies gilt auch für den **Kombinierten Verkehr (KV)**, für den eine Zunahme um lediglich 0,5 % (Aufkommen und Leistung) zu schätzen ist. Dies wäre der geringste Anstieg seit dem Krisenjahr 2009. Allerdings ist beim KV die Unsicherheit auf Grund der statistischen Probleme noch hoch. Bei ihm wie auch bei den „Sonstigen Produkten“ ist das statistisch ausgewiesene Plus um 8 % sicherlich überzeichnet. In allen Güterarten kommt hinzu, dass zumindest ein Teil der im Jahr 2018 von der **Binnenschifffahrt** übernommenen Transporte im abgelaufenen Jahr rückverlagert wurde.

Der oben erwähnte, durch die **Mauterhöhung** ausgelöste Rückgang des Lkw-Verkehrs, der nach unseren Schätzungen im Fall einer vollständigen Weitergabe 0,2 % betragen hätte, entspräche 8 Mio. t. Davon wird der größte Teil auf den Schienenverkehr verlagert, der sich allein deshalb um rund 1,5 % erhöht hätte. Die **Trassenpreissenkung** um 350 Mio. Euro entspricht rund 4 % der Gesamtkosten des Schienengüterverkehrs (DB Cargo 5 Mrd. Euro¹, Wettbewerber geschätzt entsprechend ihres Verkehrsanteils (47 %, 2017)², zusammen rund 9 Mrd. Euro). Unter der Annahme, dass die Kostensenkung vollständig weitergegeben wird, wäre nach unseren Schätzungen ein weiterer Nachfrageanstieg in Höhe von rund 1 % ausgelöst worden. Das **tatsächliche** Ausmaß der beiden Effekte ist angesichts der Unsicherheiten der statistischen Erfassung, hier vor allem des Kombinierten Verkehrs, noch schwerer zu schätzen als ohnehin schon. Derzeit ist anzunehmen, dass zum einen der Preiseffekt wegen weiterer Verlagerungen zu ausländischen Lkw geringer war als es sich rechnerisch ergeben würde. Zum anderen wurden die verbleibenden Verlagerungen hin zum Schienengüterverkehr durch die o.a. gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen klar überlagert.

Die jetzt geschätzten Veränderungsdaten für den Schienengüterverkehr des Jahres 2019 (-2,0 bzw. -2,5 %) sind noch niedriger als in der **Sommerprognose 2019** (jeweils -1,1 %). Der Grund liegt vor allem in der nochmals verschlechterten Konjunktur in einigen bedeutenden Branchen (Stahl, Kohle u.a.). Allerdings ist auch in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Ist-Werte auf Grund der oben beschriebenen Situation in der statistischen Erfassung unsicherer sind als sonst um diese Jahreszeit üblich.

Im Jahr **2020** werden sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand die meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten des Schienengüterverkehrs verbessern, und zwar teilweise spürbar. Zunächst wird für das BIP und den deutschen Außenhandel ein höherer Anstieg erwartet, was auf den **Kombinierten Verkehr** wirken sollte. Bei den Transporten von **Metallerzeugnissen**

¹ Deutsche Bahn AG, Integrierter Bericht 2018, a.a.O., S. 186.

² Bundesnetzagentur (2018), a.a.O., S. 5.

sollte die Abwärtsbewegung nach dem drastischen Vorjahresrückgang annähernd zum Stillstand kommen (-1 Mio. t). Auch bei den **Kohletransporten** sollte sich der Bremseffekt aus der Absatzentwicklung abschwächen. Jedoch dürften weitere Mengen auf die Binnenschifffahrt rückverlagert werden, was im Jahr 2019 nach Auskunft von Marktteilnehmern auf Grund von vertraglichen Bindungen nicht immer möglich war. Deshalb sollte hier das Minus im laufenden Jahr nicht wesentlich geringer ausfallen als 2019 (jeweils -2 Mio. t). Diese beiden, deutlich schrumpfenden, Bereiche drücken die gesamte Beförderungsmenge im Jahr 2020 um 0,7 %.

Zwar werden die expansiven Preiseinflüsse des abgelaufenen Jahres weitgehend entfallen, auch wenn die Trassenpreissenkung voraussichtlich auch im laufenden Jahr noch wirksam wird. Jedoch waren die Effekte bereits im Jahr 2019 begrenzt. Aus diesen Gründen sollte der Schienengüterverkehr nach dem Vorjahresrückgang zumindest wieder ein Plus verbuchen, das wir derzeit auf **0,7 %** (Aufkommen) bzw. **1,8 %** (Leistung) quantifizieren.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten, wie bereits mehrfach erwähnt, spürbar günstiger entwickeln als im laufenden und im abgelaufenen Jahr. Dagegen werden die dämpfenden Einflüsse aus der Stahlproduktion und dem Kohleabsatz voraussichtlich im gleichen Ausmaß wie im Jahr 2020 zum Tragen kommen. Saldiert prognostizieren wir ein Wachstum um **1,4 %** (Aufkommen) bzw. **2,7 %** (Leistung) p.a., also eine nicht unwesentliche Beschleunigung gegenüber 2020. Dies trifft auch für den Kombinierten Verkehr zu, für den eine Zunahme um 3,6 bzw. 3,8 % p.a. erwartet wird. Wie schon im Jahr 2020 ist sie höher als diejenige im Straßengüterverkehr.

Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt musste im Jahr **2018** einen der dramatischsten Einbrüche in ihrer Nachkriegsgeschichte hinnehmen. **Ab August** kam es auf dem gesamten deutschen Wasserstraßennetz, d.h. auch auf dem Rhein als dessen meistbefahrenem Teil, zu **Niedrigwasserständen**, die sich immer mehr verschärften. Aus diesem Grund lag die Beförderungsmenge zwischen August und Dezember um (zusammen) 24 % und die Leistung sogar um 38 % unter dem Vorjahresniveau. Im gesamten Jahr belief sich das Minus auf **11,1 %** bzw. **15,5 %**.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2019** ist das Aufkommen der Binnenschifffahrt im **Januar** spürbar gestiegen, nämlich um 12 % (Aufkommen) bzw. 15 % (Leistung). Dies kam allerdings ausschließlich durch (ebenfalls wasserstandsbedingte) Behinderungen am Beginn des Jahres 2017 zustande, die im Jahr 2018 lediglich teilweise aufgeholt wurden. In den Monaten **bis Juli**, die im Vorjahr noch unbeeinflusst von den Behinderungen waren, waren fast ausnahmslos negative

Vorzeichen festzustellen. Deshalb lagen Aufkommen und Leistung in den ersten sieben Monaten um 3,1 bzw. 3,7 % unter dem Vorjahresniveau.

Entscheidend für die Entwicklung der Binnenschifffahrt im Jahr 2019 war von Anfang an die Frage, in welchem Ausmaß in den Monaten von August bis Dezember die im Vorjahr verlorengangenen Transporte **zurückgewonnen** werden können. Abbildung G-1 zeigt die Jahre seit 2000, in denen Niedrig- oder Hochwasserstände das Gesamtergebnis spürbar beeinflusst haben, nämlich 2003, 2011 und 2015. Der ebenfalls starke Rückgang im Jahr 2009 wurde durch die Weltwirtschaftskrise ausgelöst. Aus der Abbildung wird ebenfalls ersichtlich, dass die Verluste in den Folgejahren nur im Jahr 2004, nicht aber in den Jahren 2012 und 2016/17 vollständig aufgeholt werden konnten. Diese Schlussfolgerung ist unabhängig davon, dass natürlich in jedem Jahr branchenkonjunkturelle Einflüsse oder Sonderfaktoren das Ergebnis in einem gewissen Ausmaß beeinflusst haben.

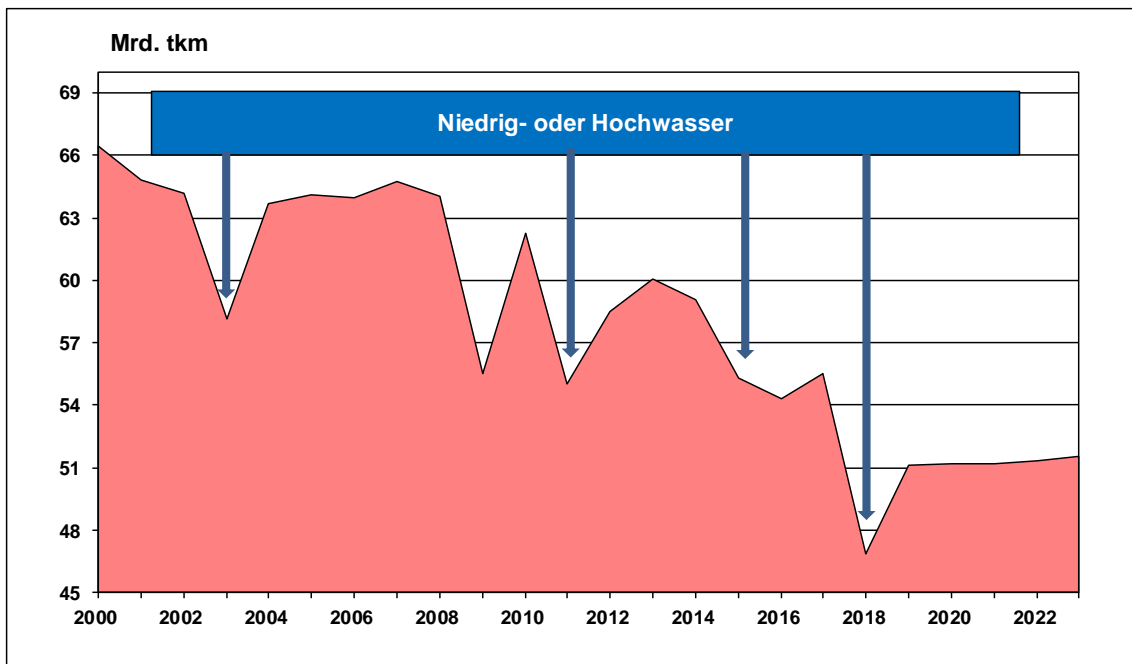
Aus diesem Grund haben wir bereits in der Winterprognose 2019 vom Februar erwartet, dass bei weitem nicht alle Vorjahresverluste zurückgewonnen werden können. Operationalisiert haben wir den Effekt damals wie auch in der Sommerprognose, indem aus den Monatsdaten des Jahres 2018 pro Segment (Güterabteilung mal Hauptverkehrsverbindung) ein wasserstandsbedingter Verlust geschätzt und dieser jeweils zu **zwei Dritteln** zu dem sich aus den Leitdaten ergebenden Prognosewert addiert wurde. Nach unserer damaligen Einschätzung wären auch drei Viertel oder die Hälfte vorstellbar gewesen, ein vollständiger Rückgewinn dagegen eher unwahrscheinlich.

Mittlerweile liegen die Werte für die Monate **August bis November** vor. Sie liegen um 19 % (Aufkommen) bzw. 44 % (Leistung) **über** dem Stand des **Vorjahres**, aber noch um 12 bzw. 15 % **unter** dem von **2017**. Somit wurden 54 bzw. 63 % der Vorjahresverluste aufgeholt. Das liegt im **unteren Bereich** unserer o.a. Erwartungen. Offensichtlich wurden zumindest in manchen Fällen, in denen Logistikkonzepte auf Grund der Betriebsstörungen geändert wurden, diese Veränderungen auch nach deren Ende aufrechterhalten. Dazu trugen in einigen Fällen auch vertragliche Bindungen bei, die zu Beginn der Verlagerungen getroffen wurden.

Im Dezember 2018 hatten die Behinderungen bereits spürbar nachgelassen. Entsprechend geringer war das Minus und somit auch der Basiseffekt im Dezember 2019. Daraus und aus den ersten elf Monaten errechnet sich für das **Gesamtjahr** ein Anstieg um lediglich **3,8 %** (Aufkommen) bzw. **9,0 %** (Leistung). Die Abweichung zwischen diesen beiden Werten ist in der Vorjahresentwicklung begründet. Wie meist bei wasserstandsbedingten Betriebsstörungen sind die Güter vor allem in der Einfuhr aus den Niederlanden zum Teil bei der Binnenschifffahrt verblieben, wurden aber über kürzere Strecken in näher gelegene Häfen befördert und dort auf andere Verkehrsmittel umgeladen. Nur ein Teil der wegegefallenen Transporte wurde vollständig verlagert,

im Fall der Einfuhr aus den ARA-Häfen auch zum Seeverkehr über deutsche Häfen. Deshalb ist die Leistung im Jahr 2018 wesentlich stärker (-15,5 %) zurückgegangen als die Mengen (-11 %). Im Jahr 2019 hat sich das vollständig zurückgebildet. Im Vergleich zum Jahr **2017**, der wegen der 2018 wirksamen Sondereffekte aussagefähiger ist, sind beide Größen kräftig, nämlich um jeweils rund **8 %** gesunken (vgl. nochmals Abb. G-1).

Abbildung G-1: Einfluss der Wasserstände auf die Binnenschifffahrt



Die Abschaffung der **Befahrensabgaben** für die Nutzung der Bundeswasserstraßen zum 1.1.2019 entlastete die Binnenschifffahrt nach Schätzungen des BMVI um 45 Mio. Euro.¹ Deren Umsatz beträgt rund 1,6 Mrd. Euro,² was annähernd mit den Gesamtkosten gleichgesetzt werden kann, so dass diese um rund 3 % sinken. Dieses Ausmaß wäre schon generell zu gering, um nennenswerte Verschiebungen zur Binnenschifffahrt, dem im Durchschnitt ohnehin kostengünstigsten Verkehrsträger, auszulösen. Im Jahr 2019 war dieser, ohnehin geringe, Impuls wegen des wesentlich höheren, wasserstandsbedingten Basiseffekts kaum sichtbar. Die Auswirkung der Abgabensenkung auf das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Unternehmen dürfte höher sein als diejenige auf die Transportnachfrage, weil die Kostensenkung wohl nicht vollständig weitergegeben wurde.

¹ BMVI, Befahrensabgabe für Binnenschifffahrt zum 1. Januar 2019 abgeschafft, Pressemitteilung 003/2019 vom 9.1.2019, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2019/003-ferlemann-befahrensabgabe.html>

² Statistisches Bundesamt, Genesis-Tabelle 46311-0003

Die Abweichungen zwischen den jetzt geschätzten Werten für 2019 und denen aus der **Winterprognose** (6,4 bzw. 9,8 %) bzw. der **Sommerprognose** (5,0 bzw. 7,7 %) sind angesichts des o.a. großen Unsicherheitsbereichs bezüglich der Rückverlagerungen tolerabel. Hinzu kam natürlich auch bei diesem Verkehrsträger die Verschlechterung der Leitdaten, auch wenn sie sich weniger auswirkte als die wasserstandsbedingten Einflüsse.

Innerhalb der bedeutendsten **Güterbereiche** sind die **Kohletransporte** (Aufkommensanteil 2017: 15 %) selbst in den Monaten August bis November, in denen der Gesamtverkehr wie erwähnt deutlich zunahm, mit einer zweistelligen Rate gesunken. Deren Minus im Gesamtjahr um 7 % drückt das Gesamtergebnis um knapp 2 Mio. t oder fast 1 %. Selbst der grenzüberschreitende Empfang, bei dem wir am Jahresanfang noch einen kräftigen Impuls aus der gesamten Importmenge erwartet haben, musste einen, allerdings nur leichten, Rückgang hinnehmen.

Ebenfalls **unter** dem, ohnehin niedrigen, Niveau von 2018 lagen die "Sonstigen Produkte", die die Containerverkehre auf dem Rhein enthalten, in der Regel steigen und mit 17 Mio. t (2017) mittlerweile ein nicht mehr vernachlässigbares Niveau erreicht haben. Es ist zu vermuten, dass hier die o.a. Ausführungen zu den störungsbedingt veränderten Logistikkonzepten in einem besonderen Ausmaß zum Tragen kamen. Bis einschließlich Juli war ein bemerkenswert hohes Minus (-15 %, alle Güter: -3 %) zu beobachten, das sich erst mit den massiven Basiseffekten in den letzten Monaten annähernd auflöste. Mit der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung allein ist das nicht zu erklären.

Mit Ausnahme der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnissen“, bei der auch die Wasserstraßentransporte von der rückläufigen Stahlproduktion getroffen wurden, sind alle anderen gestiegen. Angesichts des niedrigen Vorjahresniveaus ist das nicht sehr überraschend. Die im Gesamtergebnis sichtbarsten Effekte entstanden bei "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (+3,2 Mio. t oder 5 %), die neben den Rückverlagerungen der wasserstandsbedingt verlorenen Transporte von der Baukonjunktur profitierten. Die Mineralölprodukte (+4,6 Mio. t oder 14 %) waren der einzige Bereich, in dem die hohen Vorjahresverluste fast vollständig ausgeglichen werden konnten. In allen anderen Bereichen mit Ausnahme der „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ lagen die Mengen deutlich unter dem Niveau von **2017**.

Auch in der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** befanden sich alle Werte mehr oder minder über dem Stand von 2018, aber unter dem von 2017. Am stärksten verlor der Durchgangsverkehr, der im Jahr 2018 wegen der Niedrigwasserstände am Oberrhein drastisch einbrach (-22 %), im Folgejahr aber nur um lediglich 4 % stieg. Hier dürften die nach den Behinderungen geänderten Logistikkonzepte ebenfalls noch in das Jahr 2019 hinein gewirkt haben. Beim, ohnehin dominierenden, Empfang (9 % unter 2017) haben sich die drastisch verminderten

Importe von Steinkohle und von Erzen niedergeschlagen. Auch der Binnenverkehr und der Versand haben den Stand von 2017 deutlich verfehlt.

Für das Jahr **2020** ist bei den branchenwirtschaftlichen Einflüssen zuerst der Steinkohleabsatz zu erwähnen. Dessen Rückgang sollte zwar wesentlich geringer ausfallen als in den beiden Jahren zuvor (vgl. Abschn. 2.3). Dennoch zieht das wegen des hohen Anteils der Kohletransporte den Gesamtverkehr um 1,2 Mio. t nach unten. Ein gegenläufiger Effekt in (absolut) gleicher Höhe entsteht in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", deren Transporte von der weiter kräftig expandierenden Baukonjunktur profitieren sollten. Beides gleicht sich also aus. In allen anderen Güterabteilungen dürfte sich die absolute Veränderung auf weniger als 0,2 Mio. t belaufen. Bei den „Sonstigen Produkten“ gehen wir nach zwei Jahren mit Einbußen von einem moderaten Wiederanstieg (1 %) aus. Ob die Dynamik der Jahre von 2014 bis 2017 (3,3 % p.a.) wieder erreicht wird, bleibt abzuwarten. Somit ist insgesamt sowohl für das Aufkommen als auch für die Leistung der Binnenschifffahrt im Jahr 2020 mit einer annähernden **Stagnation** zu rechnen.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird der Empfang nochmals von der Kohleinfuhr gebremst und entwickelt sich etwas unterdurchschnittlich. Vom Durchgangsverkehr entfallen über ein Fünftel auf Mineralöltransporte in die Schweiz, die wie im Trend leicht abnehmen sollten (-1 %). Für den Binnenverkehr ist mit einer Stagnation zu rechnen.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand alle wesentlichen Einflussfaktoren (Kohle, Baustoffe, Mineralöl) sehr ähnlich wie im laufenden Jahr entwickeln. Das bedeutet, dass bei den bedeutenden Bereichen erneut sinkende Kohle- von steigenden Baustoffmengen ausgeglichen werden. Leichte positive Impulse zeichnen sich für die chemischen Erzeugnisse und die „Sonstigen Produkte“ ab. Insgesamt ergibt sich daraus für Aufkommen und Leistung in diesem Zeitraum erneut eine annähernde **Stagnation** (0,1 bzw. 0,2 % p.a.). Natürlich steht diese Prognose wie auch die für 2020 wie immer unter der Annahme von halbwegs normalen Wasserständen.

Rohrleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Wie bei der Binnenschifffahrt wurde auch bei diesem Verkehrsträger die Entwicklung des Jahres **2018** von einem gravierenden **Sonderfaktor** geprägt, der alle anderen Einflüsse in den Schatten stellte. Dabei handelt es sich um die **Explosion** in der Raffinerie in Vohburg bei Ingolstadt am 1. September, die anschließend zunächst stillstand. Nach dem Unfall lag das Aufkommen der Rohrleitungstransporte um 20 % (September

bis Dezember) und im gesamten Jahr um **7 %** unter dem Vorjahresstand. Die **Leistung** ist mit **5,5 %** etwas schwächer gesunken als die Durchsatzmenge. Dies liegt nicht an dem Produktionsausfall, sondern an Strukturverschiebungen zwischen den einzelnen Pipelines, die deutlich abweichende Längen (innerhalb Deutschlands) aufweisen.

Für das Jahr **2019** haben wir in der **Winterprognose**, gestützt auf eine entsprechende Auskunft des Mineralölwirtschaftsverbands, angenommen, dass die zerstörte Raffinerie angesichts der erheblichen erforderlichen Investitionskosten nicht wieder aufgebaut wird. Das hätte bedeutet, dass es in den ersten acht Monaten zu dem gleichen massiven Rückgang der Pipelinetransporte gekommen wäre wie in den letzten vier Monaten des Jahres 2018 und der Effekt auf das gesamte Jahr 2019 damit annähernd **doppelt so stark** wäre. Wie bei der Kommentierung der Prognose der Raffinerieproduktion in Abschnitt 2.3 bereits erwähnt, hat sich diese Grundannahme als **unzutreffend** herausgestellt. Deshalb fiel der Rückgang der Pipelinetransporte in den ersten Monaten deutlich geringer aus als erwartet. **Bis April** betrug er lediglich **6 %**, während es in den letzten vier Monaten des Vorjahres noch **20 %** waren. Von **Mai bis Juli** kam es jedoch zu einem weiteren Sonderfaktor mit gravierenden Auswirkungen auf die Rohöltransporte: Der Durchsatz durch die in Russland beginnende und über Weißrussland und Polen ins brandenburgische Schwedt führende Drushba-Pipeline wurde wegen Verunreinigungen gestoppt, so dass der grenzüberschreitende Empfang in diesen drei Monaten um **19 %** unter dem Vorjahresstand lag. Teilweise wurden diese Rohölmengen ersatzweise über den Rostocker Seehafen und von dort per Pipeline zur Raffinerie in Schwedt befördert, weshalb der Binnenverkehr um **42 %** stieg. Saldiert ergab sich für diese drei Monate dennoch ein spürbares Minus (**-5 %**). **Ab September** kam der Basiseffekt aus dem Vorjahresunfall zum Tragen, so dass das Aufkommen um **14 %** höher lag. Dies glied das vorher aufgelaufene Minus vollständig aus, so dass die Durchsatzmenge im Gesamtjahr um **0,8 %** wuchs. Wegen der mehrfachen Verschiebungen zwischen den einzelnen Pipelines hin zu längeren Leitungen¹ erhöhte sich die mittlere Transportweite, so dass die Leistung mit **2,4 %** stärker zulegte.

Der Vergleich mit der **Winterprognose** (**-9 %**, beide Größen) wird von der erwähnten, unzutreffenden Grundannahme geprägt. In der **Sommerprognose** (**-6 bzw. -8 %**) war letzteres zwar schon bekannt, jedoch mussten wir damals davon ausgehen, dass der „Drushba-Effekt“ noch länger anhalten würde, was tatsächlich ab August nicht mehr der Fall war.

Im Jahr **2020** wird die deutsche Rohöleinfuhr voraussichtlich parallel zum Absatz leicht sinken (vgl. Abschn. 2.3). Die Herkunftsstruktur der Importe ist, wie sich im Jahr 2019 wieder einmal

¹ Die o.a. Drushba-Leitung verläuft in Deutschland nur über 26 km, die von Rostock nach Schwedt dagegen über 201 km. Auch die, vom Unfall in Vohburg betroffene, TAL aus Triest nach Ingolstadt weist mit 159 km eine unter dem Durchschnitt (204 km, 2018) liegende Länge auf. Vgl. Mineralölwirtschaftsverband, Jahresbericht 2019, S. 56-57.

gezeigt hat, mit hohen Unsicherheiten versehen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich der letztjährige Rückgang der Importe aus der GUS nicht wiederholt, sondern Mengen zurückgewonnen werden. Das kann sowohl pipeline-affine Lieferregionen betreffen als auch die über die deutschen Seehäfen transportierten Einfuhren. Dem entgegen steht, dass es in den ersten Monaten des laufenden Jahres zu einem expansiven Basiseffekt kommen wird, weil das Niveau des Vorjahres noch von den Folgen des Unfalls gedrückt wurde. Insgesamt ist deshalb für das Aufkommen der Pipelinetransporte im Jahr 2020 ein Anstieg um rund **3 %** zu erwarten. Unter der (alternativlosen) Annahme, dass spürbare Strukturverschiebungen innerhalb der einzelnen Leitungen ausbleiben, trifft das auch für die Leistung zu.

In den Jahren von **2021 bis 2023** ist für die Pipelinetransporte dem Trend entsprechend ein leichtes Minus zu erwarten, das aus dem Absatz und der Rohöleinfuhr entsteht und auf **1,0 %** (Aufkommen) bzw. **0,7 %** (Leistung) p.a. quantifiziert wird.

Luftfracht

Seit Mitte 2018 kommt es unterjährig zu einem stetigen Rückgang in der Luftfracht, welcher sich auch, bis auf wenige Ausnahmen, im Jahr **2019** fortgesetzt hat. Dies ist unter anderem auf die Eintrübung des Welthandels zurückzuführen. Im Jahr 2019 kam es bei der Luftfracht zu einem Rückgang i.H.v. 3,2 %. Im Jahr **2020** wird es zu einem Wachstumsstillstand bzw. zu einem geringen Wachstum i.H.v. 0,2 % kommen. In den Folgejahren wird es wieder mehr Dynamik geben und das Wachstum wird bis **2023** voraussichtlich um 1,0 % steigen. Die Gründe für das insgesamt langsame Wachstum in 2020 und danach liegen vor allem in steigenden Zoll- und Handelsbeschränkungen durch den sich verschärfenden Handelskrieg zwischen den USA und der EU und dem nur teilweise beigelegten Handelsstreit zwischen den USA und China. Des Weiteren sind die Folgen des sich immer weiter ausbreitenden Corona-Virus auf die chinesische Wirtschaft und deren Handelspartner und die damit verbundenen Folgen auf die gesamte Weltwirtschaft noch nicht absehbar. Des Weiteren muss für die kommenden Jahre geschaut werden wie sich die Verhandlungen zwischen Großbritannien und der EU auf die gesamtwirtschaftliche Lage auswirken.

Bei der Prognose zur Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen geht das BAG davon aus, dass der Binnenverkehr in Deutschland nach einem negativen Wachstum wieder langsam ansteigt (2019: -0,9 %; 2020 bis 2023: 0,4 % p.a.). Für das Transportaufkommen gelten die gleichen Annahmen.

Seeverkehr

Beim Seeverkehr Deutschlands ist zunächst noch einmal auf die Entwicklung im Jahr **2018** einzugehen. Noch in der Sommerprognose 2019 haben wir, gestützt auf die damals vorliegenden statistischen Werte, für das vierte Quartal 2018 (+11 %) eine „außergewöhnliche Entwicklung“ konstatiert. Wenige Wochen nach deren Abschluss wurden alle Werte von Juli 2018 bis April 2019, dem damals aktuellen Rand, „aufgrund von Nachmeldungen eines Bundeslandes“ (gemeint war Hamburg¹) erheblich nach unten korrigiert.² Das Ausmaß der Revision belief sich im Mittel der Monate auf 5 Prozentpunkte. Für das vierte Quartal ergab sich nun eine Zunahme um nur noch 5 % und für das gesamte Jahr ein **Minus um 0,9 %** statt eines Anstiegs um 1,6 %.

Im Jahr **2019** ist der Seeverkehr in den ersten zehn Monaten über ein sehr geringes Plus in Höhe von 0,2 % nicht hinausgekommen. Allerdings war im Verlauf eine spürbare Abschwächung zu beobachten. Seit August sind die Veränderungsdaten negativ (zusammen -3 %), darunter im Oktober deutlich. Für die beiden restlichen Monate ist deshalb eine nochmalige Verschlechterung anzunehmen, so dass sich für das Gesamtjahr ein Rückgang um **1,4 %** errechnet. Mit 288 Mio. t fiel der Seeverkehr auf den geringsten Stand seit dem Jahr 2010 (273 Mio.), das noch weitgehend im Zeichen der Weltwirtschaftskrise stand.

Auch der, grundsätzlich wachstumssträchtige, **Containerverkehr** dürfte im Gesamtjahr gesunken sein. Zwar war im Verkehr mit Asien noch eine gewisse Dynamik (4 %, Jan.-Okt.) zu beobachten, vor allem mit China (10 %). Dem stand jedoch eine ungefähre Stagnation im Amerika-Verkehr und ein nicht unwesentliches Minus im Europa-Verkehr (-2,6 %), auf den immer noch über die Hälfte aller Containertransporte entfällt, entgegen. Vor dem Hintergrund der deutlichen Abschwächung des deutschen Außenhandels ist das nicht überraschend. Auch in Rotterdam ist der Containerumschlag mit 2,5 % vergleichsweise schwach gestiegen.³ Das mit Abstand höchste Minus aller Güterabteilungen wird für „Maschinen und Ausrüstungen“ (-50 %) ausgewiesen, was 6 Mio. t entspricht. Allerdings steht dem bei den „Sonstigen Produkten“ ein Plus um 6 % oder 4,4 Mio. t entgegen, was auf eine geänderte Zuordnung hindeutet.

Innerhalb der **Massengüter** war bei **Rohöl** ein unerwartet hoher Anstieg (+15 %, Jan.-Okt.) zu beobachten. Hier hat sich erstens die o.a. Verlagerung von Pipelinetransporten in den Rostocker Seehafen und zweitens die überdurchschnittliche Entwicklung bei Nordseeöl bemerkbar gemacht, das zum großen Teil mit dem Seeschiff nach Deutschland befördert wird. Dies entspricht

¹ Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, Güterumschlag 2018: Destatis korrigiert Zahlen, ZDS-Monitor Nr. 22/19 vom 24.09.2019, <https://www.zds-seehaefen.de/2019/09/24/queterumschlag-2018-destatis-korrigiert-zahlen/>

² Statistisches Bundesamt, KORREKTUR: Seeverkehr: Güterumschlag 2018 um 0,7 % zurückgegangen, Pressemitteilung 148/19 vom 15.04.2019 in der Fassung vom 24.09.2019, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/04/PD19_148_463.html

³ <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/geringes-umschlagswachstum-beim-hafen-rotterdam-2544797.html>

fast 3 Mio. t und hob somit den gesamten Seeverkehr im vergangenen Jahr um 1 % an. In der Güterabteilung „Kohle und Rohöl“ wird das allerdings nicht sichtbar, weil dem ein annähernd gleich hoher Rückgang bei **Kohle** gegenübersteht. In der Güterabteilung „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ zeigte sich im vierten Jahr in Folge ein spürbarer Rückgang. Mit 7 % macht er über 1 Mio. t aus.

In der **Winterprognose** 2019 wurde noch ein Anstieg des gesamten Seeverkehrs (1,0 %) erwartet. Die Abweichung ist in erster Linie auf den Containerverkehr zurückzuführen, für den ein spürbares Plus vorausgeschätzt wurde. Dies trat im Zuge der erheblichen Wachstumsschwäche des deutschen Außenhandels nicht ein. Die Ergebnisse der **Sommerprognose** (4,4 %) wurden maßgeblich durch die hohen Werte für die ersten vier Monate (damals 7,2 %) beeinflusst, die später deutlich, nämlich auf 1,8 %, revidiert wurden.

Für **2020** wurde in der BMWi-Projektion, die wir der Mittelfristprognose zu Grunde zu legen haben, eine deutliche Wachstumsbeschleunigung des deutschen Außenhandels erwartet. Dies sollte auf den **Containerverkehr** ausstrahlen, der dann zumindest wieder ein Plus verbuchen sollte, wenngleich nicht in der Höhe der Jahre, in denen der Welthandel wesentlich stärker expandierte. Eine Bremswirkung ist im laufenden Jahr für das bedeutende Segment „**Kohle und Rohöl**“ zu erwarten. Denn es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Rohöleinfuhr nach Herkunftsregionen nicht nochmals derart kräftige Effekte wie im vergangenen Jahr auslösen wird. Der Umschlag sollte deshalb stärker sinken als die Rohöleinfuhren. Für den gesamten Seeverkehr ergibt sich daraus ein moderater Anstieg um **0,7 %**. Damit würde sich die schwache Zunahme der Jahre von 2012 bis 2019, in denen der Seeverkehr insgesamt nicht über eine annähernde Stagnation hinausgekommen ist, fortsetzen. Da der Seeverkehr wie auch die Luftfracht von den Auswirkungen des **Coronavirus** noch stärker betroffen ist als die anderen Güterverkehrsträger, muss dies zum Zeitpunkt des Abschlusses unserer Prognose als eher **optimistisch** bezeichnet werden. Wie in der Einleitung erwähnt, können diese Effekte zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht seriös abgeschätzt werden.

Auch für den Seeverkehr gilt, dass sich die meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten in den Jahren von **2021 bis 2023** aus derzeitiger Sicht sehr ähnlich entwickeln werden wie im laufenden Jahr. Dies trifft auch für den Containerverkehr zu. Bei den Massengutbereichen wird vor allem der Kohlesektor erneut spürbar dämpfend wirken. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Plus in Höhe von **1,3 % p.a.** Das dann erreichte Niveau in Höhe von 301 Mio. t würde zumindest den Stand von 2014 (300 Mio. t) erreichen, aber immer noch deutlich unter demjenigen vor der Weltwirtschaftskrise (317 Mio. t, 2008) liegen. Die mittelfristige Prognose ist weniger von dem Coronavirus betroffen. Denn die Bremsspuren, die im laufenden Jahr sichtbar werden könnten, sollten dann in den Folgejahren wieder ausgeglichen werden können.

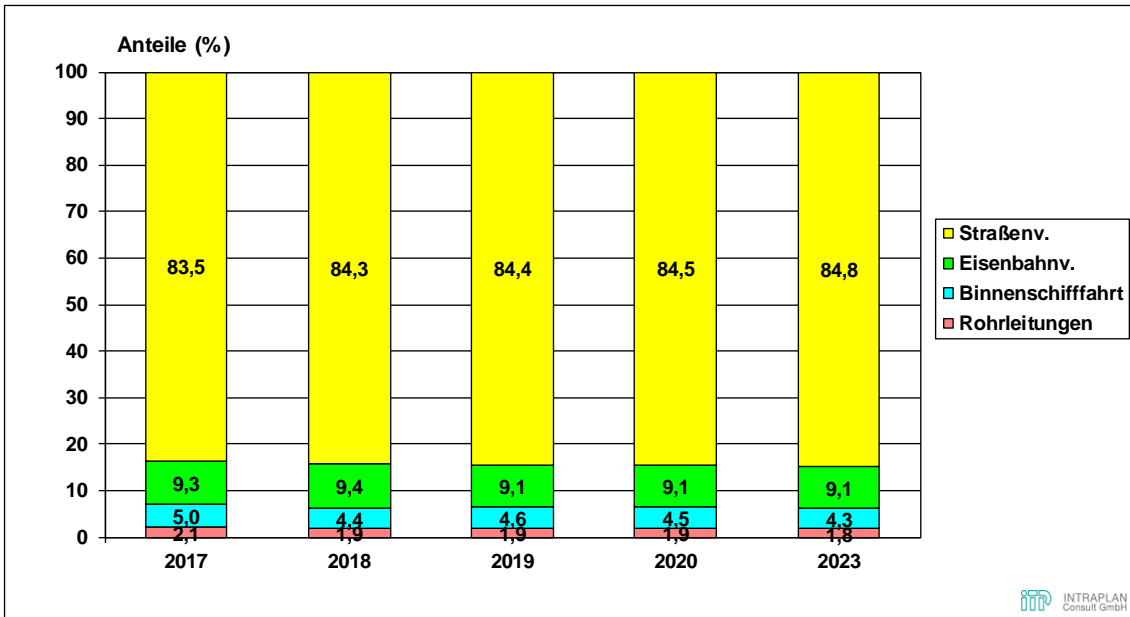
Modal Split

Nach den bisherigen Ausführungen zu den einzelnen Güterverkehrsträgern wird im Folgenden die sich daraus ergebende Entwicklung des Modal Split beschrieben. Die Darstellung beschränkt sich auf die vier Landverkehrsträger, weil die Ausweisung der exterritorial erbrachten Transportleistung des Seeverkehrs nicht sinnvoll und die Luftfracht zahlenmäßig nicht sichtbar ist.

Die Darstellung zeigt zunächst, dass der **Straßengüterverkehr** sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung im Jahr 2018 Marktanteile gewonnen hat und dies auch für die Jahre von 2019 bis 2023 zu erwarten ist, allerdings in einem deutlich geringeren Ausmaß. Im Jahr 2019 wurde die Tendenz steigender Lkw-Anteile auch von den preispolitischen Maßnahmen geringfügig gebremst. Im Unterschied zu früheren Jahren, in denen die Ergebnisse weniger eindeutig waren, wird erstens der Lkw-Verkehr derzeit von der Bauwirtschaft nicht nur nicht gebremst, sondern sogar etwas angetrieben.

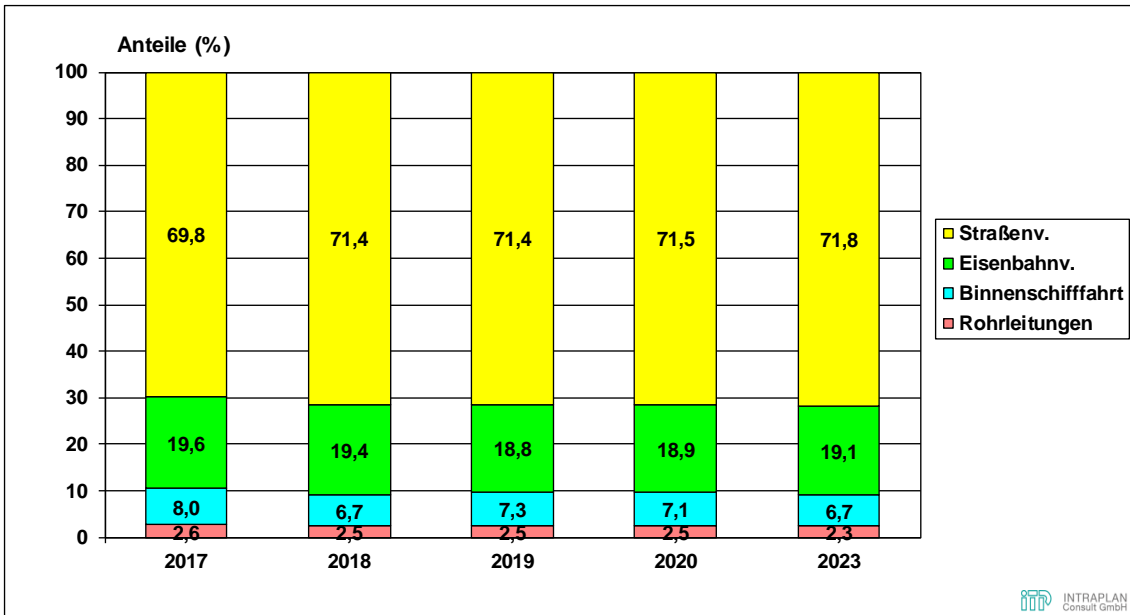
Die **Eisenbahnen** hatten in den Jahren 2018 und 2019 Marktanteilsverluste hinzunehmen, anschließend ist eine annähernde Konstanz (Aufkommen) bzw. sogar ein geringfügiger Anstieg (Leistung) zu erwarten. Bei ihnen werden die Entwicklungen in wachstumsstarken Bereichen wie dem Kombinierten Verkehr durch Schwächen in manchen Massengutbereichen teilweise aufgezehrt. Die **Binnenschifffahrt** verlor im Jahr 2018 wasserstandsbedingt in hohem Ausmaß Anteile, was im Jahr 2019 zu einer Gegenbewegung geführt hat. Ab 2020 wird sich aber wieder der längerfristige Trend sinkender Anteile durchsetzen. Bei ihr überwiegen die wachstumsschwachen bzw. sogar rückläufigen Segmente bei Weitem. Die **Rohrleitungen** wurden im Jahr 2018 von dem Raffinerieunfall zusätzlich hart getroffen. In den beiden Folgejahren kam es deshalb zu einer Aufholbewegung. Über alle drei Jahre von 2017 bis 2020 haben sich jedoch die trendgemäßen Marktanteilsverluste fortgesetzt, was auch im mittelfristigen Zeitraum mit hoher Sicherheit der Fall sein wird.

Abbildung G-2: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-3: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Transportintensität

In Abbildung G-4 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Die Darstellung beginnt im Jahr 1995, weil die Entwicklung in den ersten Jahren nach der Vereinigung Deutschlands von den dadurch ausgelösten Sondereffekten und Strukturbrüchen geprägt war. Die Transportintensität war im Rahmen der Berichterstattung zur nachhaltigen Entwicklung von Beginn an einer der sog. "**Nachhaltigkeitsindikatoren**". Mit der Umstellung des Indikatorensets ab dem Bericht 2016 wurde diese Größe zwar aufgegeben. Dennoch stellt sie nach wie vor eine aufschlussreiche Kennziffer zur verkehrs- und umweltpolitischen Beurteilung der Güterverkehrsentwicklung dar.

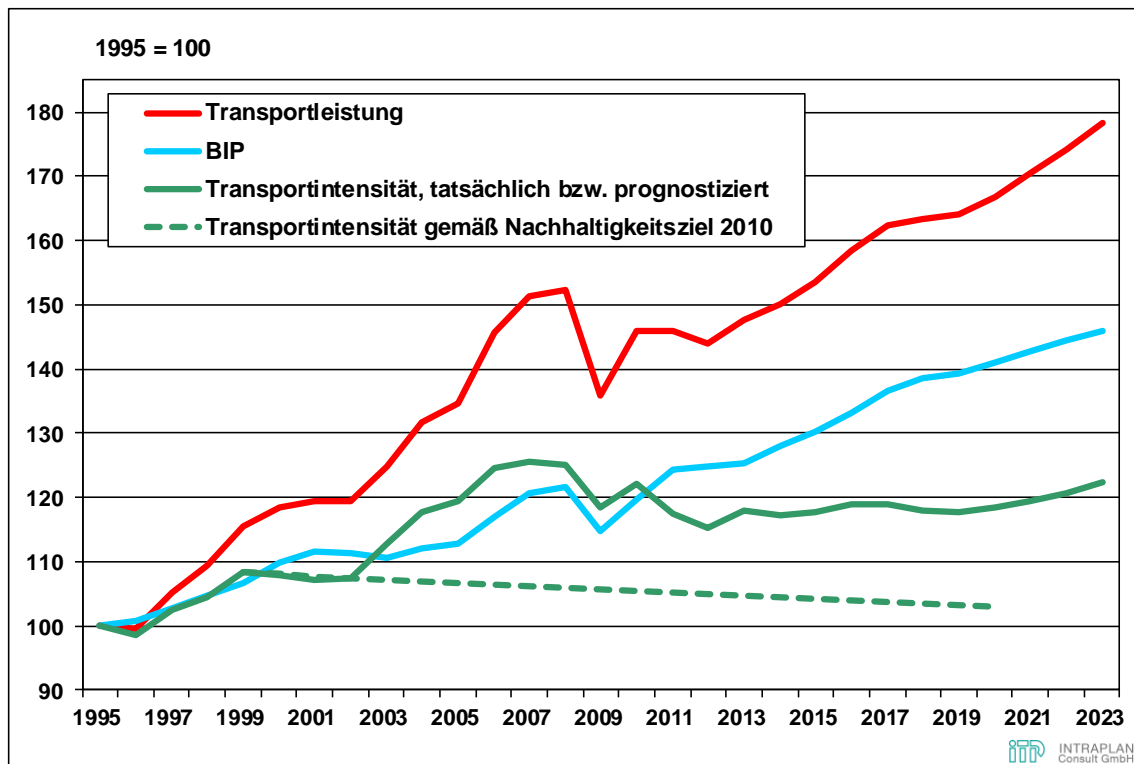
Im Zeitraum von 1995 **bis 2007** ist die Transportleistung (51 %) stärker gewachsen als das BIP (21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen**, und zwar um 25 % bzw. 1,9 % p.a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus. In den folgenden Jahren prägte die Entwicklung des Außenhandels diejenige der Transportintensität, d.h. den Rückgang im Krisenjahr **2009** und den Wiederanstieg im Jahr **2010**. In den Jahren **2011** und **2012** nahm das BIP zu (2,1 % p.a.), die Transportleistung, die in diesen Jahren von mehreren Sonderfaktoren (Bauproduktion, Außenhandel) gebremst wurde, dagegen ab (-0,7 %). Somit ist die Intensität in diesen beiden Jahren spürbar gesunken (-2,7 % p.a.). Im Jahr **2013** wurde dies teilweise aufgeholt.

Von **2014 bis 2018** befand sich das BIP auf einem robusten Wachstumspfad (2,0 % p.a., 2018/13). Die Außenhandelsströme haben sich wieder spürbar beschleunigt. Zudem haben mehrere Massengutbereiche, die den gesamtmodalen Güterverkehr spürbar dämpfen können, in vielen Jahren ein Plus verbucht. Deshalb hat die Transportleistung in diesem Zeitraum ein exakt gleich hohes Wachstum verzeichnet wie das BIP, so dass die Intensität in diesen fünf Jahren insgesamt, bei nur vergleichsweise geringen Bewegungen, konstant blieb. Letzteres war auch im Jahr **2019** zu beobachten, bei allerdings deutlichen geringeren Steigerungsraten von BIP und Transportleistung.

Im **Prognosezeitraum** wird für das BIP ein geringeres Wachstum (1,1 %) erwartet als in der jüngeren Vergangenheit. Für den Außenhandel gilt jedoch das Gegenteil. Für die Massengutbereiche ist insgesamt zwar mit einem dämpfenden Effekt zu rechnen, der aber schwächer ausfällt als vor 2013. Aus diesen Gründen ist für die Transportleistung ein höheres Plus (2,1 %) zu erwarten als für das BIP. Damit wird sich die Intensität – nach der annähernden Stagnation über weite Strecken des vergangenen Jahrzehnts – in den Jahren von 2020 bis 2023 nicht

unwesentlich (0,9 % p.a.) erhöhen. Dieses Ergebnis mag auf den ersten Blick überraschen. Es kommt erstens durch die o.a. hohe Bedeutung des Außenhandels für den Güterverkehr zustande, der sich im BIP nicht niederschlägt. Zweitens wird das BIP im Prognosezeitraum deutlich schwächer steigen als in der abgelaufenen Dekade. Somit gleicht die Situation tendenziell mehr derjenigen zwischen 2001 und 2008 als derjenigen zwischen 2014 und 2018. Der Wert der Intensität im Jahr 1999, dem Bezugsjahr des (früheren) Nachhaltigkeitsziels der Bundesregierung, wird dann bereits um 13 % und der darauf basierende Zielwert für 2020 um 19 % übertroffen (vgl. Abb. G-4).

Abbildung G-4: Transportleistung und Transportintensität

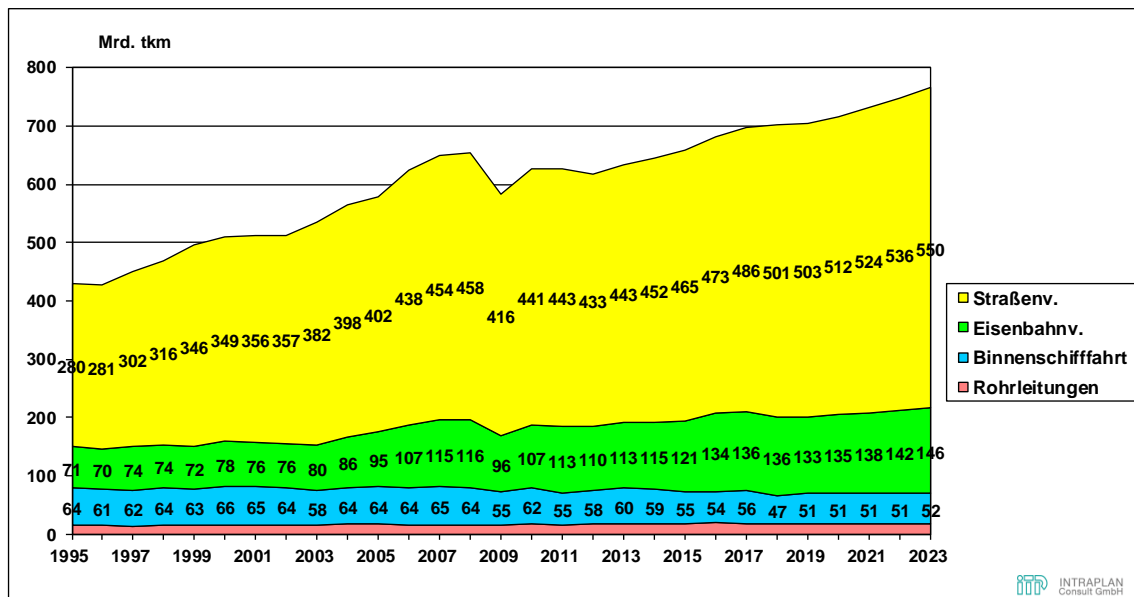


Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Langfristige Entwicklung nach Verkehrsträgern

In Abbildung G-5 ist die langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern dargestellt. Es wird deutlich, dass der gesamtmodale Anstieg zum weitaus größten Teil auf den **Straßengüterverkehr** zurückzuführen ist, was angesichts von dessen quantitativer Dominanz nahezu zwangsläufig ist. Allerdings wuchs der **Eisenbahnverkehr** im Zeitraum zwischen 2013, d.h. nach Abschluss der Aufholbewegungen auf die Weltwirtschaftskrise, und 2017 mit 4,9 % p.a. deutlich stärker als der Lkw-Verkehr (2,3 %). Nach der schwachen Entwicklung in den Jahren 2018 und 2019 hat sich die Differenz (2,8 ggü. 2,1 %) deutlich vermindert. Im Jahr 2020 wird die Schienengüterverkehrsleistung voraussichtlich im gleichen Ausmaß wie der Lkw-Verkehr und danach bis 2023 sogar etwas stärker zunehmen. Die Gründe wurden bei der Kommentierung des Modal Split bereits genannt. Die Leistung der **Binnenschifffahrt** ist dagegen sowohl seit 1995 (-0,8 % p.a.) als auch seit 2013 (-1,6 % p.a., jeweils bis 2023) gesunken. Die Rohrleitungstransporte zeigen seit geraumer Zeit, von kurzfristigen Ausschlägen abgesehen, eine annähernde Stagnation.

Abbildung G-5: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

An dieser Stelle ist zunächst auf die **Datenlage** für den Verkehr der **ausländischen Lkw** einzugehen. Die EU-Mitgliedstaaten, die EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein sowie seit 2008 auch die Schweiz und Kroatien erfassen jeweils den Straßengüterverkehr von den im jeweiligen Staat zugelassenen und auskunftspflichtigen Lkw, unabhängig davon, wo der Verkehr erbracht wurde. Sie kommen damit der EU-Verordnung 70/2012 nach und stellen Eurostat diese für den Güterverkehr relevantesten Daten wie die Fahrleistung, die Verkehrsleistung, das Verkehrsaufkommen sowie verschiedene Informationen zur Ladung zur Verfügung. In dem sog. "**Eurostat-Datenpool**" wird der Straßengüterverkehr, der **in** einem bestimmten Land stattfindet, aus den diesbezüglichen Ergebnissen für die Transporte aller Meldeländer zusammengestellt. Diejenigen für den Verkehr in Deutschland werden von Eurostat an das **KBA** übermittelt und in dessen statistischen Publikationen veröffentlicht. Die fehlenden Werte für andere Staaten werden vom DIW für die Publikation "Verkehr in Zahlen" geschätzt. Die Veröffentlichung der Daten durch das KBA erfolgt, entsprechend den Lieferungen von Eurostat, mit einer Zeitverzögerung von rund 1,5 bis 2 Jahren.

Die tief differenzierten statistischen Publikationen des KBA liegen derzeit bis **2017** vor.¹ Auf deren Basis hat das DIW einen Anstieg um 7,4 % (Aufkommen) bzw. 7,7 % (Leistung) geschätzt, was wir wie immer übernehmen. Ebenfalls wie immer liegt das sehr nahe an der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Lkw (7,4 %), die einen zentralen Indikator für deren Verkehr darstellt.

Für das Jahr **2018** sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt aggregierte Ergebnisse auf der Internet-Präsenz des KBA abrufbar. Ihnen zufolge belief sich die Transportleistung aller Lkw, d.h. in der Summe der deutschen und der ausländischen Fahrzeuge, im Jahr 2018 auf 460 Mrd. tkm, nach 465 Mrd. im Jahr 2017.² Abzüglich der Werte für die deutschen Fahrzeuge errechnet sich daraus ein Rückgang von 174 auf 165 Mrd. tkm, also um 5 %. Dies halten wir schon vor dem Hintergrund der Haupteinflussfaktoren für zu hoch. Hinzu kommen aber noch die Ergebnisse der **Mautstatistik**. Sie stellt im Gegensatz zu den o.a. verkehrsstatistischen Erhebungen, die allesamt auf unterschiedlich großen Stichproben einzelner Meldestaaten beruhen, quasi eine Vollerhebung dar, deren Ergebnisse als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden können. Im Jahr 2018 ist die mautpflichtige

¹ Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge – Inlandsverkehr (VE 3) 2017, als Excel-Datei abrufbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/europaeischerLastkraftfahrzeuge/Inlandsverkehr/2017/2017_inlandsverkehr_node.html und frühere Jahrgänge.

² Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/europaeischerLastkraftfahrzeuge/europaeischerlastkraftfahrzeuge_node.html

Fahrleistung ausländischer Lkw auf Bundesautobahnen, die also von der Ausweitung um 40.000 km Bundesstraßen ab dem 1.7.2018 nicht betroffen ist, um **5,4 %** gestiegen. Im Gegensatz zu den vom KBA veröffentlichten Ergebnissen ist dies **plausibel**. Letztere beruhen, wie einleitend erwähnt, auf den von Eurostat zusammengestellten Ergebnissen der einzelnen Mitgliedsstaaten der EU. Es ist anzunehmen, dass, wie schon bei den Werten für 2015, die Eurostat-Ergebnisse durch unzutreffende Ergebnisse aus einzelnen Meldeländern beeinflusst werden.¹ Genauer kann dies erst beurteilt werden, wenn die tief, vor allem nach der Fahrzeugherkunft, differenzierten Ergebnisse vorliegen. Bis dahin gehen wir von einem Anstieg der Verkehrsleistung der ausländischen Lkw im Jahr 2018 im Ausmaß der mautpflichtigen Fahrleistung, exakt um **5,3 %**, und von einem Aufkommenszuwachs um **5,7 %** aus. Zusammen mit den deutschen Fahrzeugen (1,3 bzw. 1,5 %) ist der **gesamte** Straßengüterverkehr im Jahr 2018 um **1,9** bzw. **3,0 %** gestiegen.

Im Jahr **2019** hat das Beförderungsaufkommen der **deutschen** Lkw gemäß der Güterkraftverkehrsstatistik des KBA in den ersten drei Quartalen um 1,3 % zu-, die Leistung dagegen um 0,4 % abgenommen. Für das gesamte Jahr sind etwas geringere Werte (0,6 bzw. -0,8 %) zu schätzen (vgl. Abschn. 3.2). Damit ist die **mittlere Transportweite** um 1,4 % gesunken und hat sich somit wieder wie in den meisten der letzten zehn Jahre vermindert (2017/10: -1,6 % p.a.). Das kommt vor allem dadurch zustande, dass die grenzüberschreitenden Verkehre (mit deutschen Lkw), die über weit überdurchschnittliche Distanzen (184 km gegenüber 90 km im Binnenverkehr, 2018) verlaufen, im Jahr 2019 erneut spürbar gesunken sind, und zwar um 5,8 % (Aufkommen) bzw. 6,0 % (Leistung). Gegenüber 2007, als der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lkw seinen Höchststand erreicht hat, beläuft sich der Rückgang insgesamt mittlerweile auf bemerkenswerte 34 bzw. 53 %. In diesen Werten werden die Marktanteilsverluste an ausländische Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr eindrucksvoll sichtbar.

Im Jahr 2018 ist die durchschnittliche Transportweite lediglich geringfügig (-0,2 %) gesunken. Dies war nahezu ausschließlich auf die abnehmenden Baustofftransporte zurückzuführen. Da sie über weit unterdurchschnittliche Entfernungen (32 km, alle Güter: 93 km, jeweils 2018) verlaufen, bewirkt ein Rückgang der hier beförderten Menge einen Anstieg der mittleren Transportweite im gesamten Verkehr. Unsere Schlussfolgerung in der Sommerprognose 2019, dass das als einmaliger Sonderfaktor zu betrachten ist, hat sich mit der Ist-Entwicklung im Jahr 2019 bestätigt.

Für den Verkehr der **ausländischen** Lkw im Jahr 2019 liegen nur die Werte aus der Mautstatistik vor. Deren mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesautobahnen ist im Jahr 2019 um lediglich **1,4 %** gestiegen. Wie in Abschnitt 3.2 bereits erwähnt, stellt das die geringste Zunahme seit 2012 dar. Für deren Transportleistung und Aufkommen lässt sich daraus ein Zuwachs um jeweils rund 2 %

¹ Vgl. die ausführlichen Erläuterungen in unserer Sommerprognose 2018, S. 48-49.

ableiten. Für den **gesamten** Straßengüterverkehr errechnet sich somit ein lediglich geringes Plus um **0,9 %** (Menge) bzw. **0,4 %** (Leistung). Damit ist der Marktanteil der ausländischen Unternehmen, wie angesichts der schwachen Entwicklung der deutschen Unternehmen auch und gerade im grenzüberschreitenden Verkehr nicht anders zu erwarten war, erneut gestiegen. Über alle Hauptverkehrsverbindungen aggregiert, belief er sich im Jahr 2019 bei der Transportleistung mittlerweile auf 42 %, allein im grenzüberschreitenden Verkehr auf **91 %** (185 von 204 Mrd. tkm).

Bei der Transportleistung ist der Anteil der ausländischen Fahrzeuge auf Grund der langen Distanzen im grenzüberschreitenden Verkehr wesentlich höher, so dass ihre überdurchschnittliche Entwicklung hier stärker durchschlägt und den Rückgang bei den inländischen Lkw im Jahr 2019 ausglich. Im Allgemeinen zieht die weit höhere mittlere Transportweite des ausländischen Lkw-Verkehrs (360 km, deutsche Fahrzeuge: 93 km, jeweils 2018) diejenige aller Beförderungen nach oben und gleicht den Rückgang der mittleren Entfernung bei den deutschen Fahrzeugen aus. Allerdings war die Wachstumsdifferenz zwischen den beiden Segmenten im Jahr 2019 nicht so hoch wie üblich, weshalb der Rückgang der Transportweite bei den inländischen Lkw auch in der Summe (-0,4 %, 2017/00: +1,5 % p.a.) sichtbar wurde.

Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	3145,5	3185,1	3205,3	3222,2	3316,5	1,3	0,6	0,5	1,0
- Nahverkehr	1757,2	1776,1	1788,6	1799,2	1855,5	1,1	0,7	0,6	1,0
- Regionalverkehr	750,7	758,2	763,8	768,6	793,5	1,0	0,7	0,6	1,1
- Fernverkehr	637,7	650,7	652,9	654,4	667,6	2,1	0,3	0,2	0,7
Ausländische Fahrzeuge	539,7	570,4	582,6	605,9	692,8	5,7	2,1	4,0	4,6
- Grenzüb. Verkehr	479,2	503,9	510,7	525,7	581,6	5,2	1,3	2,9	3,4
- Kabotage	60,5	66,5	72,0	80,2	111,2	9,9	8,2	11,5	11,5
Insgesamt	3685,2	3755,5	3787,9	3828,1	4009,4	1,9	0,9	1,1	1,6
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	291,0	295,2	292,9	293,5	300,8	1,5	-0,8	0,2	0,8
- Nahverkehr	33,3	33,7	34,1	34,5	36,1	1,1	1,2	1,1	1,5
- Regionalverkehr	66,7	67,6	68,1	68,5	70,6	1,4	0,7	0,6	1,0
- Fernverkehr	191,0	194,0	190,8	190,5	194,1	1,6	-1,7	-0,1	0,6
Ausländische Fahrzeuge	195,0	205,3	209,8	218,2	248,8	5,3	2,2	4,0	4,5
- Grenzüb. Verkehr	174,6	182,7	185,3	190,8	210,9	4,6	1,4	3,0	3,4
- Kabotage	20,4	22,6	24,5	27,3	37,9	11,2	8,2	11,5	11,5
Insgesamt	486,0	500,6	502,7	511,6	549,5	3,0	0,4	1,8	2,4
1) Innerhalb Deutschlands									

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat, eigene Prognosen

Im **Prognosezeitraum** wird der deutsche Außenhandel wieder stärker wachsen als im Vorjahr. Dies ist auch für den Handel mit den europäischen Ländern zu erwarten, von denen der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr zum großen Teil abhängt. Für letzteren wird ein Plus um rund 2,5 % (2020) bzw. 3 % (2021-23) prognostiziert. Damit findet er annähernd auf das Ausmaß des abgelaufenen Jahrzehnts zurück. Es gibt keinen Grund für die Annahme, dass sich die Anteilsgewinne der **ausländischen** Lkw nicht wiederholen. Im Gegenteil könnten sie durch den Fahrermangel bei heimischen Unternehmen sogar noch angetrieben werden. Das bedeutet in jedem Fall einen überdurchschnittlichen Anstieg im grenzüberschreitenden Verkehr, der auf 3 bis 4 % (alle Jahre, beide Größen) quantifiziert wird.

Die Leistung des **Kabotageverkehrs** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2018 wird von Eurostat gegenwärtig mit 19,0 Mrd. tkm angegeben.¹ Das würde einen Rückgang gegenüber 2017 (20,4 Mrd.) bedeuten. Wie bei den Gesamtergebnissen halten wir das nicht für plausibel und gehen von einem weiteren spürbaren Anstieg (11 %) aus. Im Jahr 2019 sollte er angesichts der Abschwächung des gesamten Lkw-Verkehrs geringer ausgefallen sein. Im Prognosezeitraum sollte die Dynamik wieder in den zweistelligen Bereich gelangen. Allerdings sind die Erwartungen zum Kabotageverkehr generell mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenigen für den Gesamtverkehr der ausländischen Lkw. Für letzteren ergibt sich ein Plus um 4 % (2020) bzw. rund 4,5 % (2021-23, jeweils beide Größen).

Das bedeutet für die **deutschen** Lkw allein im grenzüberschreitenden Verkehr eine erneute Abnahme der Transportleistung. Da aber der (nach wie vor und immer mehr dominierende) Binnenverkehr nach aller Voraussicht zumindest etwas zunehmen wird, wächst das Aufkommen der deutschen Lkw um 0,5 % (2020) bzw. um 1 % p.a. (2021-23). In diesem Fall vermindert sich die mittlere Entfernung schwächer als im Jahr 2019, so dass auch die Transportleistung der deutschen Fahrzeuge – im Gegensatz zu 2019 – steigt.

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) ist der Nahverkehr (bis 50 km) im Jahr 2019 etwa im Ausmaß des gesamten Transportaufkommens gestiegen. Dies gilt hier auch für die Leistung, weil der Nahverkehr vom rückläufigen grenzüberschreitenden Verkehr (deutscher Lkw) nicht getroffen wird. Beides sollte sich im Prognosezeitraum fortsetzen. Im Regionalverkehr (51 bis 150 km) kam die seit 2011 zu beobachtende überdurchschnittliche Entwicklung im Vergleich zum Fernverkehr (über 150 km) im Jahr 2018 zum Erliegen. Im Jahr 2019 hat sich der vorherige Trend, wie von uns erwartet, wieder durchgesetzt. Zum einen ist das auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen, z.B. durch den Ersatz von wenigen Zentrallägern

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>, Segment "road_go_ca_c" (Stand 20.2.2020)

durch immer mehr Regionalläger durch den Weltmarktführer im Versandhandel.¹ Zum anderen hat sich im Fernverkehr der rückläufige grenzüberschreitende Verkehr (der deutschen Lkw) ausgewirkt, der weit überwiegend in dieser Entfernungsstufe durchgeführt wird und deshalb die gesamte Fernverkehrsleistung ins Minus gezogen hat. Im Prognosezeitraum sollte auch letztere wieder leicht zulegen können.

¹ Amazon betreibt in Deutschland derzeit neun Logistikzentren. 2006 waren es erst zwei und 2011 sechs.
<https://www.amalyze.com/amazon-logistikzentrum/>

3.4 Güterverkehr nach Güterabteilungen

Die statistische Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wurde ab dem Jahr 2011 auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. "NST-2007" umgestellt. Seitdem wird auch die Prognose auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Die folgende Darstellung erfolgt in der Aggregation der sog. "Zusammengefassten Güterabteilungen" der amtlichen Verkehrsstatistik ("B1 bis B10"). Sie werden hier jeweils zu Beginn des jeweiligen Textes mit ihrer ausführlichen Bezeichnung benannt und nicht mit Kurznamen, die sonst aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sinnvoll sind.

In der Güterabteilung "**Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei (B1)**" ist das gesamtmodale Aufkommen (ohne Luft- und Seeverkehr¹) im Jahr 2019 um 2,3 % gesunken. Dieses Segment zeigte in einigen der letzten Jahre Veränderungen, die weder mit den Leitdaten noch mit evtl. Sonderfaktoren (Ernteauffälle o.ä.) erklärt werden konnten. Für den Prognosezeitraum gehen wir davon aus, dass sich der trendmäßige Zuwachs um knapp 2 % wieder durchsetzt. Daran sollte vor allem der dominierende Straßenverkehr partizipieren, auch wenn er im Vorjahr ins Minus geriet. Der Schienenverkehr verbuchte im Jahr 2019 einen außerordentlichen Mengenzuwachs (66 %), der vor allem durch die Transporte von Schadholz entstand (vgl. Abschn. 3.2). Die Binnenschifffahrt kam trotz der Vorjahresverluste im Jahr 2019 nicht über eine Stagnation hinaus, was im Prognosezeitraum anhalten sollte. Im Seeverkehr haben sich im Vorjahr weitere spürbare Verluste eingestellt, die ab 2020 geringer werden sollten.

In der Güterabteilung "**Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (B2)**" wurden im Jahr 2019 die bereits mehrfach erwähnten dramatischen Rückgänge bei Steinkohle von der annähernden Stagnation bei Rohöl gedämpft, so dass das gesamtmodale Aufkommen um lediglich 2 % sank. Während letzteres vor allem die Pipelines und den Seeverkehr tangierte, wurden Eisenbahnen und Binnenschifffahrt von dem Rückgang der Kohletransporte hart getroffen. Letztere sind deshalb trotz des erheblichen Basiseffekts aus den vorjährigen Behinderungen nochmals kräftig gesunken. Diese Güterabteilung ist die einzige, in der der Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle besitzt. Im Jahr 2020 nehmen die Kohleimporte nochmals ab, aber schwächer als im Vorjahr. Dies betrifft erneut vor allem Eisenbahnen und Binnenschifffahrt. Bei den, insgesamt erneut annähernd stagnierenden, Rohöleinfuhren ist mit einer gegenläufigen Bewegung in der Herkunftsstruktur zugunsten von pipeline-affinen Lieferländern zu rechnen. Deshalb nehmen die Transporte in den Leitungen zu, im Seeverkehr dagegen ab.

¹ Die statistische Erfassung der Luftfracht differenziert nicht nach Güterarten. Aus diesem Grund ist der gesamtmodale Güterverkehr in Tabelle G-4 geringer als derjenige in Tabelle G-1. Der Seeverkehr erbringt keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands und wird deshalb auch bei der Berechnung des gesamtmodalen Aufkommens jeweils ausgeklammert. Unabhängig davon wird er in die Kommentierung der Aufkommensentwicklung nach Verkehrsträgern einbezogen.

Tabelle G-4: Gesamter Güterverkehr¹⁾ nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	229,9	228,8	223,5	227,6	240,9	-0,5	-2,3	1,8	1,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	169,2	154,6	151,5	150,5	139,7	-8,6	-2,0	-0,7	-2,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	1073,5	1071,3	1083,5	1089,1	1112,5	-0,2	1,1	0,5	0,7
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	582,6	593,3	600,3	605,3	621,6	1,8	1,2	0,8	0,9
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	184,9	179,4	183,0	182,0	181,3	-2,9	2,0	-0,6	-0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	673,7	674,2	669,8	679,2	704,8	0,1	-0,7	1,4	1,2
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	270,0	272,9	256,8	257,5	260,2	1,1	-5,9	0,3	0,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	243,9	247,1	250,4	250,6	264,5	1,3	1,3	0,1	1,8
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	307,7	311,9	316,8	322,0	338,8	1,4	1,6	1,7	1,7
B10 Sonstige Produkte	675,6	721,1	751,1	768,5	864,8	6,7	4,2	2,3	4,0
Insgesamt	4410,9	4454,5	4486,8	4532,5	4729,1	1,0	0,7	1,0	1,4
Transportleistung²⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	41,5	40,4	40,4	40,9	42,7	-2,8	0,0	1,3	1,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	33,9	30,8	30,6	30,6	29,1	-9,1	-0,7	0,1	-1,7
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	56,4	55,7	57,3	58,3	61,5	-1,3	2,9	1,8	1,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	122,7	123,9	124,5	126,1	131,8	1,0	0,5	1,3	1,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	32,5	30,8	31,8	31,9	32,4	-5,0	3,1	0,2	0,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	92,5	91,6	89,8	91,5	96,7	-1,0	-2,0	1,9	1,9
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	58,7	58,3	53,6	53,9	54,9	-0,6	-8,0	0,5	0,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	61,2	62,9	63,6	64,3	69,3	2,8	1,1	1,1	2,6
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	28,2	28,0	28,3	28,8	30,6	-0,7	1,1	1,9	2,0
B10 Sonstige Produkte	168,7	178,3	184,2	189,6	216,0	5,7	3,3	3,0	4,4
Insgesamt	696,2	700,8	704,1	716,0	765,0	0,7	0,5	1,7	2,2
1) Ohne Luftfracht.									
2) Innerhalb Deutschlands									

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse (B3)**" ist das Aufkommen im Jahr 2019 trotz der kräftig expandierenden Bauproduktion gesamtmodal nur vergleichsweise schwach gestiegen (1,1 %). Dies gilt auch für den hier dominierenden Lkw-Verkehr. Die Binnenschifffahrt, für die dieses Segment eine hohe Bedeutung besitzt, konnte die wasserstandsbedingten Vorjahresverluste zum großen Teil ausgleichen. Im Prognosezeitraum sollte die Bauproduktion das gesamtmodale Aufkommen weiter anregen. Daran dürften alle Verkehrsträger mehr oder minder stark partizipieren.

Tabelle G-5: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	209,7	209,4	199,8	203,5	215,3	-0,2	-4,6	1,9	1,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	10,4	8,1	8,3	8,0	7,2	-22,0	1,9	-3,9	-3,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	962,9	964,5	972,7	976,1	994,3	0,2	0,8	0,3	0,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	556,7	569,2	576,1	580,5	594,3	2,2	1,2	0,8	0,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	99,7	100,3	101,0	100,4	100,4	0,6	0,6	-0,5	0,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	604,5	609,0	606,2	615,3	640,0	0,7	-0,5	1,5	1,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	190,2	195,5	188,3	189,8	194,8	2,8	-3,7	0,8	0,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	220,4	226,6	229,1	229,7	243,3	2,8	1,1	0,2	1,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	280,9	286,5	291,6	297,0	314,4	2,0	1,8	1,9	1,9
B10 Sonstige Produkte	549,6	586,3	614,8	628,0	705,3	6,7	4,9	2,1	3,9
Insgesamt	3685,2	3755,5	3787,9	3828,1	4009,4	1,9	0,9	1,1	1,6
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	33,8	33,4	32,4	32,9	34,7	-1,1	-3,2	1,7	1,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,3	1,2	1,0	1,0	1,2	-4,6	-19,1	3,7	4,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	33,6	34,6	34,5	34,8	36,1	2,8	-0,4	0,9	1,2
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	112,2	114,6	115,0	116,3	120,7	2,2	0,3	1,1	1,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,8	11,1	11,4	11,5	11,9	3,0	2,8	0,8	1,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	73,0	74,0	72,9	74,6	79,6	1,4	-1,5	2,3	2,2
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	40,2	41,0	38,3	38,7	40,0	2,0	-6,7	0,9	1,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	50,8	52,6	54,1	54,9	59,8	3,6	2,9	1,5	2,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	21,8	22,3	22,5	23,1	24,9	2,4	0,9	2,5	2,6
B10 Sonstige Produkte	108,4	115,6	120,7	123,9	140,7	6,6	4,3	2,7	4,3
Insgesamt	486,0	500,6	502,7	511,6	549,5	3,0	0,4	1,8	2,4

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren (B4)**" ist die gesamtmodale Transportnachfrage im Jahr 2019 im Ausmaß des längerfristigen Trends gewachsen (1,2 %). Dies kam allen Verkehrsträgern mit Ausnahme des Schienenverkehrs zugute. Bei letzterem sind die, in dieser Abteilung dominierenden, Transporte von Nahrungs- und Genussmitteln gesunken. Für den Prognosezeitraum ist gesamtmodal mit einer Fortsetzung der letztjährigen Entwicklung zu rechnen. Daran sollten nunmehr auch wieder die Eisenbahnen partizipieren.

In der Güterabteilung "**Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (B5)**" hat das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2019 den spürbaren Rückgang im Jahr zuvor nahezu aufgeholt (+2,0 %). Dies gilt auch für die drastischen Vorjahresverluste der Binnenschifffahrt. Dagegen hat sich bei den Eisenbahnen das Minus fortgesetzt. Im gesamten Prognosezeitraum sollte sich der leichte Rückgang des Mineralölabsatzes in dieser, grundsätzlichen wachstumsschwachen, Güterabteilung bei allen Verkehrsträgern niederschlagen.

Tabelle G-6: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	5,3	6,5	10,8	11,2	12,9	21,2	66,3	4,4	4,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	37,0	35,7	33,7	31,8	27,3	-3,6	-5,7	-5,5	-5,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	53,5	54,8	55,7	56,7	59,3	2,4	1,6	1,9	1,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	14,3	13,6	13,4	14,0	16,5	-4,8	-1,9	5,0	5,4
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	47,2	46,2	44,6	44,2	43,9	-2,1	-3,6	-0,7	-0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	42,2	41,1	38,7	38,9	39,0	-2,6	-5,8	0,3	0,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	67,5	67,0	58,2	57,4	54,9	-0,7	-13,0	-1,4	-1,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	21,0	18,3	18,9	18,6	18,8	-12,8	3,5	-1,7	0,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	14,9	14,0	13,2	13,1	12,7	-6,5	-5,6	-0,9	-1,0
B10 Sonstige Produkte	109,1	119,4	121,2	125,3	143,7	9,4	1,5	3,4	4,7
Insgesamt	412,1	416,6	408,4	411,4	428,8	1,1	-2,0	0,7	1,4
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	2,0	2,2	3,1	3,2	3,4	11,7	37,2	2,2	2,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,6	6,8	6,9	6,5	5,8	-10,5	0,8	-5,0	-4,1
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	13,1	12,4	12,5	12,8	13,8	-5,6	0,5	2,9	2,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	7,3	6,6	6,6	7,0	8,4	-9,8	0,5	5,5	6,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	12,0	11,9	10,8	10,7	10,8	-1,1	-9,7	-0,1	0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	11,7	11,0	9,7	9,7	9,7	-5,8	-11,9	0,2	0,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	14,7	14,3	12,2	12,0	11,6	-3,2	-14,5	-1,2	-1,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	9,5	9,5	8,7	8,5	8,6	0,2	-9,0	-1,6	0,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,8	2,6	2,4	2,4	2,4	-10,0	-5,7	0,3	0,2
B10 Sonstige Produkte	55,6	58,8	59,8	62,0	71,6	5,7	1,8	3,6	4,9
Insgesamt	136,5	136,1	132,6	135,0	146,1	-0,3	-2,5	1,8	2,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (B6)**", die grundsätzlich ein moderates Wachstum aufweist, ist das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2019 leicht gesunken (-0,7 %). Im Gegensatz zu den Vorjahren traf dies auch für den, stark von der Bauproduktion abhängigen, Teilbereich "Sonstige Mineralerzeugnisse" zu (-0,3 %). Auch die Beförderungsmengen von Chemischen Erzeugnissen haben abgenommen (-0,8 %). Dieses Minus war noch verhältnismäßig gering angesichts des Produktionsrückgangs in der Chemischen Industrie. Der hier stark dominierende Lkw-Verkehr konnte sich der Gesamtentwicklung – in der Summe der beiden Teilbereiche – nicht entziehen. Ab 2020 ist entsprechend der Perspektiven für die Chemieproduktion wieder mit einem Plus zu rechnen. Daran sollten alle Modi teilhaben.

Tabelle G-7: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	14,9	12,9	13,0	12,9	12,7	-13,1	0,6	-0,6	-0,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	30,8	26,2	24,4	23,2	20,4	-14,8	-6,9	-4,8	-4,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	57,1	52,0	55,1	56,4	58,9	-8,9	6,1	2,2	1,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	11,5	10,4	10,8	10,8	10,8	-9,9	4,3	-0,2	0,1
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	38,0	32,9	37,5	37,4	37,1	-13,4	14,1	-0,4	-0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	27,0	24,1	24,9	25,1	25,9	-10,8	3,4	0,9	1,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	12,3	10,5	10,2	10,3	10,5	-14,6	-2,1	0,6	0,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	2,5	2,2	2,3	2,3	2,3	-12,7	5,9	-0,5	0,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	11,8	11,4	12,0	11,9	11,8	-3,7	5,1	-0,4	-0,5
B10 Sonstige Produkte	16,9	15,4	15,1	15,2	15,8	-9,0	-2,1	1,1	1,2
Insgesamt	222,7	197,9	205,4	205,6	206,1	-11,1	3,8	0,1	0,1
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	5,7	4,7	4,9	4,8	4,6	-17,4	5,4	-1,9	-1,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	6,8	5,5	5,1	4,9	4,3	-18,2	-8,2	-4,3	-3,8
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	9,7	8,7	10,4	10,7	11,6	-9,6	19,1	3,3	2,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	3,1	2,7	2,9	2,9	2,8	-14,7	7,9	-1,5	-0,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	9,6	7,8	9,6	9,6	9,6	-18,7	23,1	-0,1	0,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	7,8	6,6	7,2	7,2	7,4	-15,5	8,7	0,7	0,8
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	3,7	3,0	3,1	3,2	3,4	-19,4	4,7	1,7	1,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	-14,3	3,4	2,5	3,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,6	3,1	3,4	3,3	3,2	-12,3	8,2	-1,0	-1,1
B10 Sonstige Produkte	4,6	3,9	3,7	3,7	3,7	-15,3	-6,4	0,0	0,0
Insgesamt	55,5	46,9	51,1	51,2	51,5	-15,5	9,0	0,1	0,2

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Metalle und Metallerzeugnisse (B7)**" hat das gesamtmodale Transportaufkommen im Jahr 2019 kräftig abgenommen (-6 %). Hier kam die erhebliche konjunkturelle Abschwächung in wichtigen metallverarbeitenden Wirtschaftszweigen (Maschinenbau, Fahrzeugbau u.a.) zu der ebenfalls drastisch sinkenden Erzeugung von Roh- und Walzstahl hinzu. Der Rückgang traf alle Verkehrsträger spürbar, d.h. auch den im Trend steigenden Straßengüterverkehr, darunter die Eisenbahnen (-13 %) weitaus am stärksten. Im Prognosezeitraum sollten sich alle hier relevanten Branchen verbessern, so dass mit einem zumindest leichten gesamtmodalen Wachstum gerechnet werden kann. Die Eisenbahnen und der Seeverkehr dürften daran allerdings nicht teilhaben.

Tabelle G-8: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	20,3	18,0	16,7	16,5	15,8	-11,6	-6,9	-1,4	-1,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	38,0	36,6	36,7	35,4	32,4	-3,7	0,2	-3,5	-2,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	33,0	32,4	31,2	31,4	31,9	-2,0	-3,7	0,6	0,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	41,9	39,0	39,9	40,2	41,0	-6,8	2,1	0,7	0,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	16,5	15,9	15,7	15,7	15,5	-3,7	-0,9	-0,4	-0,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	29,6	27,6	28,3	28,2	28,0	-6,8	2,6	-0,2	-0,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	12,9	11,6	10,7	10,4	9,3	-10,2	-7,2	-3,4	-3,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	24,2	26,3	20,9	21,3	23,2	8,5	-20,5	1,9	3,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,1	3,4	3,4	3,2	2,5	-16,6	0,9	-7,2	-7,2
B10 Sonstige Produkte	74,3	81,4	84,4	87,8	101,6	9,5	3,7	4,1	5,0
Insgesamt	294,9	292,1	288,0	290,0	301,2	-0,9	-1,4	0,7	1,3

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Die Güterabteilung "**Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter (B8)**" stellt grundsätzlich eines der wachstumsträchtigsten Segmente dar, was vor allem an dem Teilbereich der Fahrzeuge liegt. Hier ist das gesamtmodale Aufkommen zwischen 2011 und 2016 um 5,4 % p.a. gewachsen. Im Jahr 2019 hat die Dynamik konjunkturbedingt deutlich nachgelassen (1,3 %). Dies gilt auch für den (ohnehin dominierenden) Straßenverkehr (1,1 %). Der Schienenverkehr ist überproportional gestiegen (3,5 %), wobei allerdings auf die Unsicherheit bezüglich der güterspezifischen Werte für 2018 und 2019 zu verweisen ist. Der Seeverkehr verlor kräftig (-20 % bzw. 4,2 Mio. t), was aber offensichtlich zum Teil auf eine geänderte Zuordnung zwischen dieser Güterabteilung und den „Sonstigen Produkten“ (+3,0 Mio. t) zurückzuführen ist. Im laufenden Jahr sollte der gesamtmodale Verkehr auf Grund der Schwächephasen in zahlreichen und bedeutenden Branchen der deutschen Industrie über eine Stagnation nicht hinaus kommen. Ab 2021 dürfte er aber wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden, was auf alle Verkehrsträger ausstrahlen sollte.

Die Güterabteilung "**Sekundärrohstoffe, Abfälle (B9)**" ist eines der weniger dynamischen Segmente der Transportnachfrage. Nach dem ungewöhnlich hohen Aufkommenszuwachs des Jahres 2017 (4,0 %) hat sich die Entwicklung im Jahr 2019 wie im Jahr zuvor wieder normalisiert (1,6 %). Im Prognosezeitraum sollte dies anhalten. Diese Abteilung tangiert weit überwiegend nur den Straßenverkehr.

Die Güterabteilung "**Sonstige Produkte (B10)**" enthält unter anderem auch die Container- und Stückguttransporte, die häufig keiner Güterart zugeordnet werden können. Sie bildet das

wachstumsstärkste Segment des Güterverkehrs (2018/11: 6,6 % p.a.).¹ Auch im Jahr 2019 war trotz der Konjunkturabschwächung ein solider gesamtmodaler Aufkommenszuwachs (4,2 %) zu beobachten. Ähnlich wie „B8“ ist für das laufende Jahr mit einer spürbaren Abschwächung der Dynamik zu rechnen (2,3 %). Erst ab 2021 sind wieder „übliche“ Zuwachsraten (4 % p.a.) zu erwarten. In allen Jahren sollten daran alle Modi partizipieren.

¹ Einschließlich des Seeverkehrs. Ohne ihn waren es sogar 6,8 % p.a. (Leistung: 6,3 %).

3.5 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Überblick

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands entwickelt sich im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr **2019** war dies dagegen nicht der Fall, vielmehr verzeichneten der der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Güterverkehr (Summe Versand, Empfang und Durchgang im gesamten Güterverkehr) jeweils eine Zunahme um 0,7 % (vgl. Tab. G-9). Dazu haben die (im Binnenverkehr) anteilsstarken Baustofftransporte, aber auch die Nahrungs- und Genussmittel sowie die Sammelgüter beigetragen. Auf Grund der Aussichten für die Gesamt- und für die Bauwirtschaft sind für alle Jahre von **2020 bis 2023** Wachstumsraten in ähnlicher Größenordnung, d.h. um rund 1 %, zu erwarten. Daran sollte der Lkw-Verkehr in einem etwas überdurchschnittlichen Ausmaß teilhaben. Die Eisenbahnen, die im Jahr 2019 Einbußen hinzunehmen hatten, sollten ein zumindest leichtes Plus verbuchen. Die Binnenschifffahrt, die hier im Jahr 2019 trotz des Basiseffekts aus den vorjährigen Wasserständen kaum zulegte, sollte anschließend eher stagnieren. Für die Luftfracht und den Seeverkehr hat der Binnenverkehr eine nur unmaßgebliche Bedeutung.

Der grenzüberschreitende **Versand** ist im Jahr 2019 nicht über eine annähernde Stagnation (0,2 %) hinausgekommen. Dies ist nicht, wie sonst meistens, auf den quantitativ dominierenden Lkw-Verkehr zurückzuführen, der hier sogar sank. Die Eisenbahnen taten es dem Lkw gleich. Beides wurde durch den starken, basisbedingten, Anstieg bei der Binnenschifffahrt (10 % bzw. knapp 4,3 Mio. t) ausgeglichen. Im Prognosezeitraums sollte der Versand mit der bereits mehrfach erwähnten Belebung des deutschen Außenhandels wieder an Tempo gewinnen. Im Gegensatz zu 2018 und 2019 sollten anschließend alle Verkehrsträger daran partizipieren.

Im grenzüberschreitenden **Empfang** war im Jahr 2019 ebenfalls ein nur moderates Plus (0,8 %) zu beobachten. Erstens hat sich auch hier die Entwicklung der deutschen Importe bemerkbar gemacht. Hinzu kamen Rückgänge bei einigen Massengütern, allen voran bei der Steinkohle. Letzteres betraf auch den Seeverkehr, der im gesamtmodalen Wert nicht enthalten ist. Der Lkw-Verkehr wird von den Massengütern generell wenig tangiert und entwickelt sich eher gemäß den (gesamten) Außenhandelsströmen. Im Prognosezeitraum wird der Empfang nach aller Voraussicht etwas stärker steigen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Impulsen kommt hinzu, dass die Steinkohleeinfuhren nicht nochmals im Ausmaß der beiden Vorjahre sinken dürften.

Tabelle G-9: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Straßengüterverkehr¹⁾	3685,2	3755,5	3787,9	3828,1	4009,4	1,9	0,9	1,1	1,6
Binnenverkehr	3097,3	3144,7	3176,6	3202,4	3327,6	1,5	1,0	0,8	1,3
Grenzüb. Versand	235,7	244,1	241,0	247,0	271,0	3,6	-1,3	2,5	3,1
Grenzüb. Empfang	221,5	229,3	230,2	234,2	251,8	3,5	0,4	1,7	2,4
Durchgangsverkehr	130,7	137,4	140,0	144,5	159,0	5,1	1,9	3,2	3,2
Eisenbahnverkehr²⁾	412,1	416,6	408,4	411,4	428,8	1,1	-2,0	0,7	1,4
Binnenverkehr	264,1	272,5	260,0	260,0	264,6	3,2	-4,6	0,0	0,6
Grenzüb. Versand	56,9	58,2	57,7	58,8	64,1	2,2	-0,8	1,9	2,9
Grenzüb. Empfang	65,7	65,3	69,2	70,3	74,6	-0,5	6,0	1,5	2,0
Durchgangsverkehr	25,4	20,6	21,4	22,3	25,5	-19,0	4,0	4,0	4,6
Binnenschifffahrt	222,7	197,9	205,4	205,6	206,1	-11,1	3,8	0,1	0,1
Binnenverkehr	55,4	52,1	52,4	52,4	52,5	-6,0	0,5	0,1	0,1
Grenzüb. Versand	51,2	44,3	48,6	48,9	49,7	-13,5	9,9	0,6	0,5
Grenzüb. Empfang	101,5	90,2	92,5	92,5	92,4	-11,1	2,6	-0,1	-0,0
Durchgangsverkehr	14,7	11,4	11,9	11,7	11,5	-22,4	4,2	-1,0	-0,8
Rohrfernleitungen³⁾	90,9	84,5	85,1	87,4	84,9	-7,1	0,8	2,7	-1,0
Binnenverkehr	23,4	20,3	24,5	24,0	23,0	-13,0	20,3	-2,0	-1,4
Grenzüb. Empfang	67,5	64,1	60,7	63,5	61,8	-5,0	-5,4	4,6	-0,9
Luftfracht⁴⁾	4,847	4,935	4,777	4,787	4,835	1,8	-3,2	0,2	0,3
Binnenverkehr	0,125	0,128	0,126	0,127	0,128	2,4	-1,7	0,6	0,3
Grenzüb. Versand	2,447	2,464	2,371	2,348	2,360	0,7	-3,8	-1,0	0,2
Grenzüb. Empfang	2,198	2,249	2,215	2,222	2,254	2,3	-1,5	0,3	0,5
Durchgangsverkehr	0,076	0,095	0,088	0,090	0,092	24,7	-7,5	2,8	0,7
Gesamter Güterv.	4415,8	4459,4	4491,6	4537,3	4733,9	1,0	0,7	1,0	1,4
Binnenverkehr	3440,3	3489,8	3513,6	3539,0	3667,8	1,4	0,7	0,7	1,2
Grenzüb. Versand	346,2	349,0	349,7	357,0	387,2	0,8	0,2	2,1	2,7
Grenzüb. Empfang	458,4	451,2	454,9	462,6	482,9	-1,6	0,8	1,7	1,4
Durchgangsverkehr	170,8	169,4	173,4	178,6	196,1	-0,8	2,3	3,0	3,2
Seeverkehr⁵⁾	294,9	292,1	288,0	290,0	301,2	-0,9	-1,4	0,7	1,3
Binnenverkehr	4,0	3,7	3,8	3,9	3,9	-5,4	2,1	0,7	0,6
Grenzüb. Versand	115,5	113,5	111,6	112,6	119,3	-1,7	-1,7	0,9	2,0
Grenzüb. Empfang	175,4	174,9	172,5	173,6	177,9	-0,3	-1,3	0,6	0,8

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

5) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G-10: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Straßengüterverkehr²⁾	486,0	500,6	502,7	511,6	549,5	3,0	0,4	1,8	2,4
Binnenverkehr	291,5	298,3	299,0	302,8	321,5	2,3	0,2	1,3	2,0
Grenzüb. Versand	59,5	61,8	61,9	63,4	69,6	3,9	0,0	2,4	3,2
Grenzüb. Empfang	61,4	63,9	63,9	65,0	70,0	4,1	0,0	1,7	2,5
Durchgangsverkehr	73,6	76,6	77,9	80,5	88,5	4,0	1,8	3,2	3,2
Eisenbahnverkehr³⁾	136,5	136,1	132,6	135,0	146,1	-0,3	-2,5	1,8	2,7
Binnenverkehr	67,8	71,0	67,0	67,7	71,6	4,8	-5,6	0,9	1,9
Grenzüb. Versand	25,6	25,6	25,4	25,9	28,6	0,1	-1,0	2,2	3,3
Grenzüb. Empfang	26,8	27,0	27,3	27,9	30,5	0,7	1,1	2,4	3,0
Durchgangsverkehr	16,3	12,4	12,9	13,4	15,5	-23,7	4,1	4,0	4,9
Binnenschifffahrt	55,5	46,9	51,1	51,2	51,5	-15,5	9,0	0,1	0,2
Binnenverkehr	10,7	9,9	10,5	10,5	10,5	-7,3	5,5	0,2	0,2
Grenzüb. Versand	13,4	11,0	13,0	13,1	13,3	-17,7	17,7	0,7	0,6
Grenzüb. Empfang	21,8	18,7	20,1	20,1	20,1	-14,1	7,6	-0,1	0,0
Durchgangsverkehr	9,6	7,3	7,6	7,6	7,6	-24,8	4,4	-0,2	0,0
Rohrfernleitungen⁴⁾	18,2	17,2	17,6	18,2	17,8	-5,5	2,4	3,1	-0,7
Binnenverkehr	4,6	3,9	4,7	4,6	4,4	-15,3	20,1	-2,0	-1,4
Grenzüb. Empfang	13,6	13,3	13,0	13,6	13,4	-2,2	-2,8	5,0	-0,5
Luftfracht⁵⁾	1,617	1,637	1,592	1,599	1,617	1,2	-2,7	0,5	0,4
Binnenverkehr	0,050	0,050	0,050	0,050	0,051	1,5	-0,9	0,4	0,4
Grenzüb. Versand	0,814	0,818	0,787	0,788	0,795	0,5	-3,7	0,1	0,3
Grenzüb. Empfang	0,754	0,769	0,760	0,761	0,771	2,0	-1,2	0,1	0,4
Gesamter Güterv.	697,8	702,4	705,7	717,6	766,6	0,7	0,5	1,7	2,2
Binnenverkehr	374,6	383,2	381,2	385,6	408,0	2,3	-0,5	1,1	1,9
Grenzüb. Versand	99,3	99,3	101,0	103,1	112,3	0,0	1,7	2,1	2,9
Grenzüb. Empfang	124,4	123,7	125,1	127,4	134,8	-0,5	1,1	1,9	1,9
Durchgangsverkehr	99,5	96,2	98,4	101,4	111,6	-3,3	2,3	3,1	3,2

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohöleleitungen

5) Einschl. Luftpost. Für die Transportleistung des Durchgangsverkehrs sind keine Daten verfügbar

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Der **Durchgangsverkehr** weist seit Jahrzehnten die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf (2017/1995: 6,3 % p.a.¹). In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Drei Viertel des gesamten Transitverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Die Veränderung von deren (gesamter) Transportleistung ist in aller Regel nicht weit entfernt von derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung, die im Jahr 2019 um 1,4 % gestiegen ist (vgl. Abschnitt 3.3). Die Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt dagegen noch sehr unsicher. Für letzteren wurde ein Zuwachs um 1,9 % geschätzt. Dem stehen höhere Zuwächse im Durchgangsverkehr auf Schiene und Wasserstraße (jeweils +4 %) gegenüber, von denen letztere durch die vorjährigen Niedrigwasserstände zu erklären sind. Daraus errechnet sich gesamtmodal ein Anstieg um gut 2 %, was den höchsten der vier Hauptverkehrsverbindungen darstellt. Im Prognosezeitraum sollte die allgemeine wirtschaftliche Aufwärtsbewegung in Europa dazu führen, dass der (gesamtmodale) Transitverkehr stärker wächst als im Vorjahr. Getragen wird er vom dominierenden Lkw-Verkehr. Auch die Eisenbahnen können mit einem spürbaren Anstieg rechnen, während die Binnenschifffahrt weiterhin von dem leicht rückläufigen Trend der Mineralölprodukttransporte in die Schweiz gedämpft wird.

Luftfracht

Das Luftfrachtaufkommen hat für **2019** an Schwung verloren und zeigt negative Tendenzen. Dies hing u.a. mit der Eintrübung der Weltwirtschaft im Verlauf des Jahres zusammen und den einzelnen Konflikten in der Welt (Amerika-China, Brexit, Iran usw.). Bei den einzelnen Teilmärkten zeichnete sich ein stark unterschiedliches Bild ab. Während sowohl beim Amerikamarkt Rückgänge von 2,4 % und beim Europamarkt von 0,4 % zu verzeichnen sind, wuchs der Afrikamarkt um 3,0 %. Der Asienmarkt hat durch die vorher erwähnten Vorkommnisse den größten Rückgang von 4,8 % zu verzeichnen. Für **2020** wird auf einigen Teilmärkten (Amerika -0,3 % und Asien -1,2 %) noch weiterhin mit Rückgängen zu rechnen sein, bevor für die darauf folgenden Jahre ein verhaltenes Wachstum prognostiziert wird. Im Jahr 2018 gab es am Flughafen Frankfurt einen leichten Nachfragerückgang beim Frachtaufkommen um 0,7 % auf 2,2 Mio. Tonnen. Im Jahr 2019 ging das Frachtaufkommen sogar um 3,9 % auf ca. 2,1 Mio. Tonnen zurück. Das Ergebnis lag damit knapp unterhalb des Vorjahresniveaus. Der Flughafen Frankfurt ist, gemessen in Tonnen, der größte Frachtflughafen in Europa. Dadurch, dass sich der Flughafen Frankfurt nicht spezialisiert hat, sondern allgemeine Luftfracht befördert, ist der mit der weltweiten Unsicherheit, durch den nur teilweise niedergelegten Handelskrieg zwischen den USA und China bzw. USA und EU,

¹ Bei Ausklammerung des Jahres 2011, in dem die Datenbasis umgestellt wurde, so dass für den gesamtmodalen Durchgangsverkehr in diesem Jahr statistisch ein Rückgang um 16 % ausgewiesen wird. Die gesamtmodalen Werte ergeben sich als Summe der einzelnen Verkehrsträger mit ihren unterschiedlichen statistischen Erhebungen.

sowie der mit dem Brexit verbundene Nachfragerückgang vorrangig zu spüren. Die höheren Kosten (wie z.B. Lande-, Stand-, und Startgebühren), im Gegensatz zu kleineren Regionalflughäfen, sind ein weiterer Grund für den leichten Rückgang. Die Abwanderung der Luftfracht vom Frankfurter Flughafen führte u.a. zu einer Steigerung des Frachtaufkommens an anderen Flughäfen.

Im Gegensatz zum Rückgang bei der allgemeinen Luftfracht konnte der Flughafen in Leipzig/Halle mit ca. 1,2 Mio. Tonnen (+ 1,4 %) im Jahr 2019 weiterhin ein Wachstum verzeichnen. Die Steigerung hing vor allem mit der Spezialisierung im Bereich der Expressfracht, bedingt u.a. durch steigende Zahlen im Onlinehandel, zusammen. Aufgrund der Spezialisierung einiger Flughäfen auf Expressfracht wird davon ausgegangen, dass diese weniger stark von den Einbußen im allgemeinen Luftfrachtverkehr betroffen sein werden. Hierbei ist aber zu beachten, inwieweit sich die Ausbreitung des Corona-Virus für das Jahr 2020 auswirkt.

Tabelle G-11: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t					Veränderung p.a. in % ¹⁾			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Gesamt²⁾	4,847	4,935	4,777	4,787	4,835	1,8	-3,2	0,2	1,0
Innerdeutsch	0,125	0,128	0,126	0,127	0,128	2,4	-1,7	0,6	0,8
Grenzüberschreitend	4,646	4,712	4,586	4,570	4,615	1,4	-2,7	-0,4	1,0
- davon Europa	1,557	1,541	1,534	1,544	1,558	-1,0	-0,4	0,7	0,9
- darunter EU-28	1,139	1,157	1,150	1,159	1,170	1,6	-0,6	0,8	0,9
- davon Interkontinental	3,089	3,172	3,052	3,026	3,057	2,7	-3,8	-0,9	1,0
- davon Afrika	0,121	0,112	0,116	0,116	0,118	-7,2	3,0	0,5	1,7
- davon Amerika	0,965	1,012	0,988	0,985	1,001	4,9	-2,4	-0,3	1,6
- davon Asien	2,003	2,048	1,949	1,925	1,938	2,2	-4,8	-1,2	0,7
- davon Australien/Ozean.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	0,0	0,0	0,0

1) Die Veränderungsdaten in allen Luftfracht-Tabellen beziehen sich auf die nicht gerundeten Daten des Statistischen Bundesamtes und die nicht gerundeten Prognosewerte des BAG

2) Einschl. Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BAG-Prognosen

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **gesamtmodale Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2019** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um rund 0,5 % (Aufkommen und Leistung) zu. Für das Jahr **2020** wird ein etwas stärkerer Anstieg (0,7 bzw. 0,8 %) prognostiziert, der sich im mittelfristigen Prognosezeitraum von **2021 bis 2023** wieder abschwächen sollte (0,4 % p.a., beide Größen).

In allen Jahren gleichen die Verläufe des **Individualverkehrs**, auf den rund 80 % des gesamten Personenverkehrs entfallen, weitgehend den gesamtmöglichen Entwicklungen. Im Jahr **2019** dürfte er um 0,6 % (Aufkommen und Leistung) gestiegen sein. Dazu haben die erneut spürbare Pkw-Bestandsausweitung, die zunehmenden privaten Konsumausgaben und die leicht gesunkenen Kraftstoffpreise beigetragen. Diese Einflüsse werden im Jahr **2020** allesamt in die gleiche Richtung wirken, so dass auch der Individualverkehr im Ausmaß des Vorjahres wachsen dürfte (erneut 0,6 %, beide Größen). In den Jahren von **2021 bis 2023** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren abschwächen. Hinzu kommt im Jahr 2021 eine spürbare Erhöhung der Kraftstoffpreise aus der sog. „CO₂-Bepreisung“, die in den beiden Folgejahren nochmals steigt, aber schwächer. Aus diesen Gründen sollte sich die Zunahme des Pkw-Verkehrs auf 0,3 % p.a. verlangsamen.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist der Liniennahverkehr im Jahr **2019** nach den jetzt vorliegenden Ergebnissen in einem nicht unwesentlichen Ausmaß gesunken. Dies ist angesichts des Anstiegs der Zahl der Erwerbstätigen und der Auszubildenden überraschend. Im Linienfernverkehr ist die statistisch erfasste Nachfrage vor allem infolge der Verlagerung von Fahrten zu einer ausländischen Tochtergesellschaft des Marktführers fast zweistellig gesunken. Für den Gelegenheitsverkehr muss erneut ein Minus angenommen werden. Im gesamten ÖSPV entwickelte sich das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (-0,5 %). Bei der Verkehrsleistung hat der stark rückläufige Fernverkehr (Linien- und Gelegenheitsverkehr) das Gesamtergebnis (-2,0 %) stark beeinflusst.

Im Jahr **2020** wird der Liniennahverkehr insbesondere von der weiter, wenngleich schwächer, steigenden Erwerbstätigenzahl angeregt. Für die Auszubildendenzahl wurde seitens der KMK ein geringes Plus erwartet. Deshalb sollte der Liniennahverkehr auf den moderaten Wachstumstrend zurückfinden. Für den Linienfernverkehr wird vor allem wegen preisbedingter Verlagerungen zum Schienenfernverkehr, die von der Mehrwertsteuersenkung ausgelöst werden, ein weiteres Minus prognostiziert. Für den Gelegenheitsverkehr ist weiterhin mit einem Rückgang zu rechnen. Im

gesamten ÖSPV nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (0,4 %). Die Leistung (-0,8 %) wird wie im Vorjahr vom sinkenden Fernverkehr gedrückt.

In den Jahren von **2021 bis 2023** wird für die demographischen Einflüsse insgesamt eine ähnliche Entwicklung erwartet wie im laufenden Jahr. Dagegen wird die Erwerbstätigenzahl gemäß der BMWi-Projektion nur noch stagnieren. Andererseits sollte der Anstieg der Kraftstoffpreise den ÖSPNV anregen. Dies sollte den Effekt der weniger expansiven Leitdaten annähernd ausgleichen, so dass wir ein Plus in der Größenordnung des laufenden Jahres prognostizieren. Der Linienfernverkehr sollte nach dem diesjährigen Minus in den Folgejahren wieder auf den schwachen Wachstumstrend zurückkehren. Für den Gelegenheitsverkehr gelten die Ausführungen für 2020 auch für die kommenden Jahre. Im gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen erneut ein Plus wie im Nahverkehr (0,4 %) und bei der Leistung nochmals ein Minus aus dem Fernverkehr, das aber schwächer ausfällt (-0,4 %) als im laufenden und im vorangegangenen Jahr.

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	54204	54156	54465	54819	55304	-0,1	0,6	0,6	0,3
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9592	9659	9608	9644	9756	0,7	-0,5	0,4	0,4
Eisenbahnverkehr	2831	2881	2971	3041	3260	1,7	3,1	2,4	2,3
Luftverkehr ⁴⁾	213	223	227	227	232	4,7	2,0	0,0	0,8
Insgesamt	66840	66918	67271	67731	68552	0,1	0,5	0,7	0,4
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	935,7	934,8	940,2	946,3	954,6	-0,1	0,6	0,6	0,3
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	79,7	80,1	78,5	77,8	76,8	0,5	-2,0	-0,8	-0,4
Eisenbahnverkehr	95,5	98,0	99,6	103,3	108,6	2,6	1,7	3,7	1,7
Luftverkehr	67,5	70,4	71,9	71,9	73,6	4,3	2,0	0,1	0,8
Insgesamt	1178,4	1183,3	1190,1	1199,3	1213,6	0,4	0,6	0,8	0,4
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im **Eisenbahnverkehr** ist im Jahr **2019** die Fahrgastzahl im Nahverkehr deutlich gewachsen. Er profitierte erneut von seiner Konzentration auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Dagegen hat die Leistung des SPNV nur sehr

geringfügig zugelegt. Im Fernverkehr hat sich das Wachstum nach der außergewöhnlich expansiven Konstellation des Jahres 2018 im Folgejahr wie erwartet beruhigt. Der Effekt der Strecke München – Berlin war ausgelaufen. Im innerdeutschen Luftverkehr haben sich die gravierenden Qualitätsprobleme des Jahres 2018 nicht im gleichen Ausmaß wiederholt. Zudem hat die Deutsche Bahn auf die Kapazitätsprobleme im ICE-Verkehr mit Preiserhöhungen auf nachfragestarken Strecken und Zeiten reagiert. Aus diesen Gründen ist der SPFV deutlich schwächer gestiegen als im Vorjahr. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich eine vom Nahverkehr bestimmte Zunahme des Aufkommens um 3,1 %, während die Leistung von der schwachen Entwicklung im SPNV auf ein Plus von 1,7 % gedrückt wurde.

Im Jahr **2020** wirken im Nahverkehr die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schwächer als im Vorjahr. Deshalb wird die Fahrgastzahl ebenfalls geringer zunehmen. Bei der mittleren Fahrtweite sollte der nun schon fünf Jahre anhaltende spürbare Rückgang deutlich geringer und somit das Plus der Leistung etwas höher ausfallen als im Jahr 2019. Der Fernverkehr steht im Jahr 2020 eindeutig im Zeichen der kräftigen Preissenkung um rund 10 %, die durch die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes entstand und mittlerweile von der Deutschen Bahn bei nahezu allen Preiskategorien weitergegeben wurde. Dies löst insgesamt einen zusätzlichen Effekt von 5 % bei der Leistung aus. Bei der Fahrgastzahl ist der Effekt etwas geringer. Insgesamt erwarten wir für den Fernverkehr einen Anstieg um 5,5 % (Aufkommen) bzw. 7 % (Leistung). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 2,4 bzw. 3,7 %.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden die fundamentalen Einflüsse, vor allem die Erwerbstätigenzahl, auf den Nahverkehr weniger expansiv wirken. Dem entgegen steht die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin im Oktober 2020, die im Jahr 2021 vollständig wirksam wird. Im Gegensatz zu Tegel ist er direkt an das Berliner S-Bahn-System und auch an das Regionalbahnnetz angeschlossen. Der Effekt kann grob auf etwa 0,5 % der bundesweiten Fahrgastzahl im SPNV geschätzt werden. Verteilt auf drei Jahre geht das allerdings weitgehend unter. Insgesamt wird der SPNV auch im mittelfristigen Prognosezeitraum spürbar wachsen. Im Fernverkehr wird sich die konjunkturelle Erholung erneut sowohl auf die Privat- als auch die Geschäftsreisen auswirken. Zudem wird das Angebot weiterhin verbessert und ausgeweitet. Andererseits entfällt natürlich der diesjährige Einfluss aus der Mehrwertsteuersenkung. Saldiert erwarten wir eine Zunahme um rund 2 % p.a. (beide Größen). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Anstieg um 2,3 bzw. 1,7 % p.a.

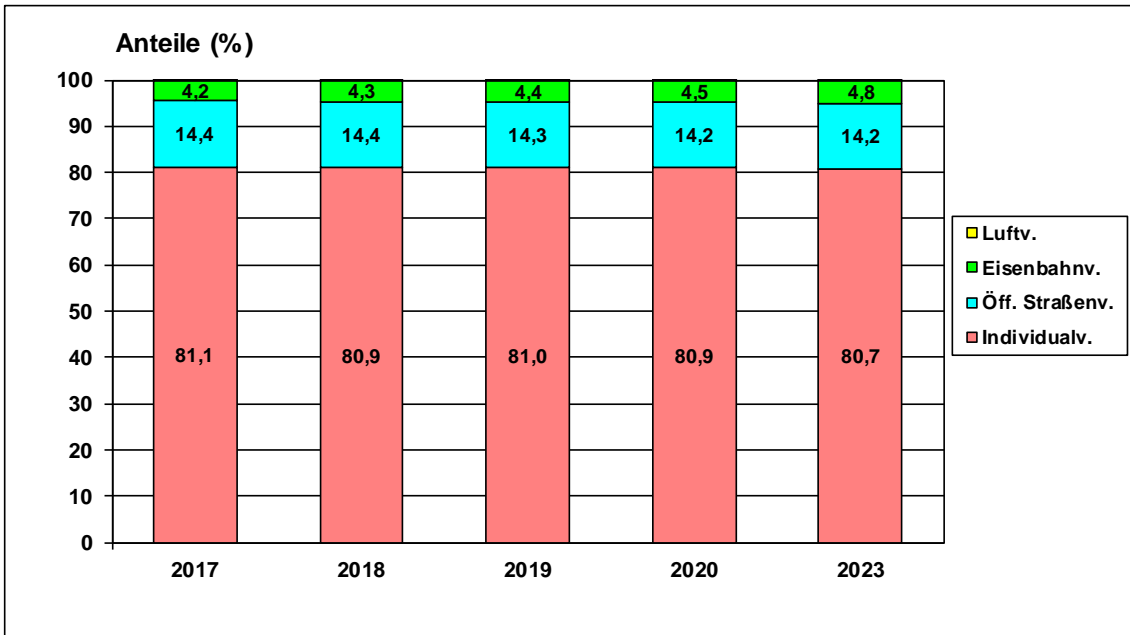
Die Passage im **Luftverkehr** ist im Jahr **2019** um ca. 2 % gewachsen. Mit 226,9 Mio. Passagieren wurde erneut ein Höchstwert erreicht. Das Wachstum ergibt sich aus den Verbindungen ins Ausland (Europa +2,3%, Interkontinental +2,6 %). Hingegen sind die Fluggastzahlen im Inland rückläufig (-1,8 %). Gründe für diese Verringerung an Passagieren sind vor allem die

Kapazitätsanpassungen der Luftfahrtunternehmen im Winterflugplan 2019/2020 und auch der Streik bei der Lufthansa im November verhinderte ein besseres Ergebnis. An den verschiedenen Flughäfen zeigt sich ein zwiespältiges Bild. Während Flughäfen wie beispielsweise Frankfurt, München oder Berlin erneute Passagierrekorde zu vermelden hatten, gab es Rückgänge an anderen Flughäfen wie Köln/Bonn, Bremen oder Hannover. International haben vor allem Ereignisse wie die Handelsstreitigkeiten der USA, die Unruhen in Chile, Hongkong aber auch die Proteste in Frankreich für weniger Passagiere gesorgt. Auch das Startverbot für die Boeing 737 Max und die damit verbundenen ausbleibenden Kapazitätserweiterungen bei verschiedenen Airlines (z. B. Ryanair) hatten Einfluss auf die Passagierzahlen. Wachstumstreiber 2019 war insbesondere der Interkontinentalverkehr. Während die Fluggastzahlen nach Afrika um 2,8 % zunahmen, ist für Asien ein Zuwachs von 1,0 % zu verzeichnen. Einen Anstieg von 4,3 % ist für Passagiere nach Amerika zu verzeichnen. Insbesondere die Passagierzahlen in die USA stiegen im vergangenen Jahr um 5,2 %.

Für **2020** steht der Luftverkehr vor großen Herausforderungen. Zum einen ist der Austritt Großbritanniens aus der EU vollzogen worden. Auch die Ausbreitung des Corona-Virus und damit verbundene Reisebeschränkungen haben große Folgen für den Luftverkehr (beispielsweise die Verringerung der Frequenzen nach China). Der schwelende Konflikt der USA mit dem Iran und die damit verbundene Unsicherheit im Nahen Osten werden sicherlich Auswirkungen auf die Passagierzahlen zu dortigen Zielen haben. Außerdem wird die Luftverkehrssteuer ab April 2020 erhöht. Damit werden höhere Ticketpreise einhergehen. Für den Luftverkehr innerhalb Deutschlands wird abzuwarten sein, ob es durch die Schließung der Ryanair-Basen in Hamburg und Nürnberg zu Rückgängen bei den Passagierzahlen kommt.

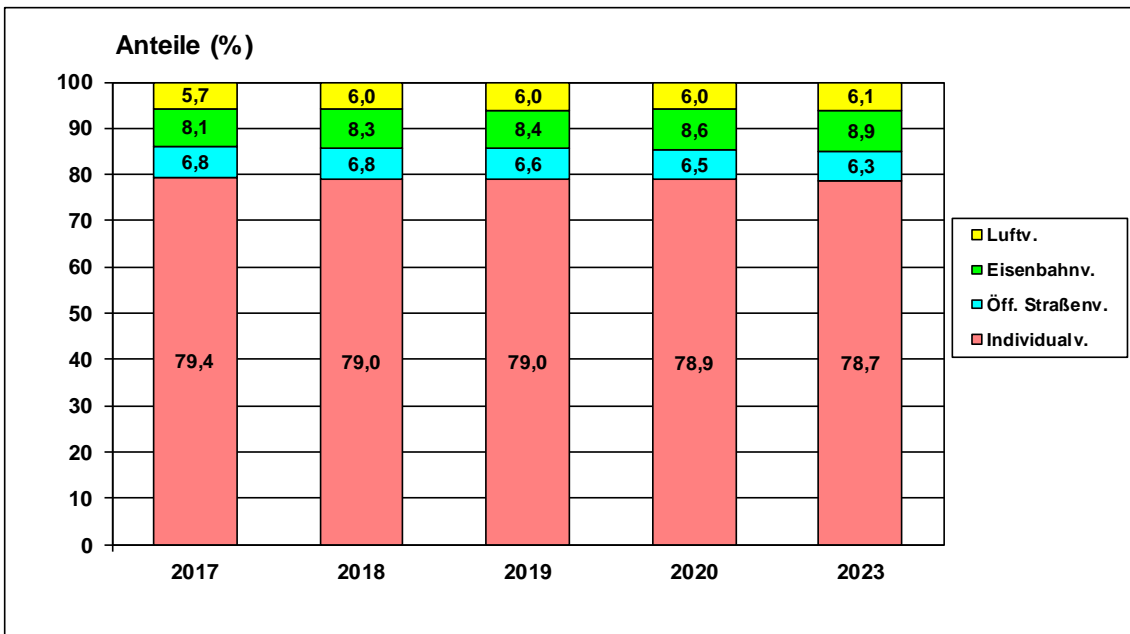
Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergibt sich im **Modal Split** des Personenverkehrs in allen Jahren ein ungewöhnlich eindeutiges Bild: Der Anteil des Eisenbahn- und des Luftverkehrs nimmt zu, der des ÖSPV und des Individualverkehrs ab. Dabei sind die Veränderungen bei der Leistung größer als beim Aufkommen.

Abbildung P-1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens



Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Abbildung P-2: Modal Split der Personenverkehrsleistung



Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Zu Beginn der Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs im Jahr **2019** ist wie immer zunächst auf den **Pkw-Bestand**, eine der zentralen Kennziffern, einzugehen. An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass das KBA seit Oktober 2018 erfreulicherweise den Bestand in **vierteljährlichem Turnus**, erstmals für den 1.7.2018, veröffentlicht. Dies erleichtert erstens die Analyse der kurzfristigen Entwicklung des Motorisierungsprozesses spürbar. Zweitens ermöglicht es, in der tabellarischen Darstellung den Stand zum **1.7.** des jeweiligen Jahres auszuweisen (vgl. Tab. P-2). Er kommt dem Jahresdurchschnittswert näher als der Jahresendbestand, der vor 2018 mangels Alternativen zu verwenden war.

Zur Jahresmitte 2019 lag der Pkw-Bestand um **1,3 %** über dem Vorjahresniveau.¹ Damit hat sich die kräftige Bestandsausweitung der Jahre von 2009 bis 2018 (ebenfalls 1,3 % p.a.) fortgesetzt. Der Grund hierfür liegt nach wie vor in den wachsenden **Einkommen**. Dagegen verliert die **demographische Komponente**, die in den Jahren mit starker Zuwanderung die Bestandserweiterung spürbar angetrieben hat, allmählich wieder an Einfluss. Die motorisierungsfähige Bevölkerung über 18 Jahren stieg im vergangenen Jahr um 0,2 % und trug somit rein rechnerisch rund ein Sechstel zum Bestandswachstum bei, nachdem es in den Jahren 2015/16 noch rund die Hälfte war. Allerdings können Zuwanderer nicht sofort nach ihrem Zuzug ein Fahrzeug erwerben, sondern erst, wenn die wirtschaftlichen und administrativen (Führerschein) Voraussetzungen vorhanden sind, so dass sich der hohe Wanderungssaldo früherer Jahre auch jetzt noch etwas auswirkt.

Die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2019 ist zu diesem Zeitpunkt des Jahres über den Kraftstoffabsatz, dessen Struktur sowie Annahmen zum spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte und weiterer Parameter zu schätzen. Der Absatz von Ottokraftstoff, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, ist um rund 0,5 % gestiegen. Nimmt man für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw eine Abnahme in Höhe des langjährigen Durchschnitts (rund 0,5 %) sowie für die Fahrleistung sowohl der Diesel-Pkw als auch der Fahrzeuge mit anderen Antriebsarten² die jeweilige Bestandsveränderung (-0,6 bzw. +15 %) an, dann errechnet sich, über alle Antriebsarten aggregiert, eine **Zunahme** der (gesamten) Pkw-Fahrleistung um **0,6 %**. Dies passt recht gut zu der, von der BAST auf der Basis der ersten drei Quartale geschätzten, Entwicklung des Pkw-Verkehrs auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen (zusammen +0,7 %). Für die

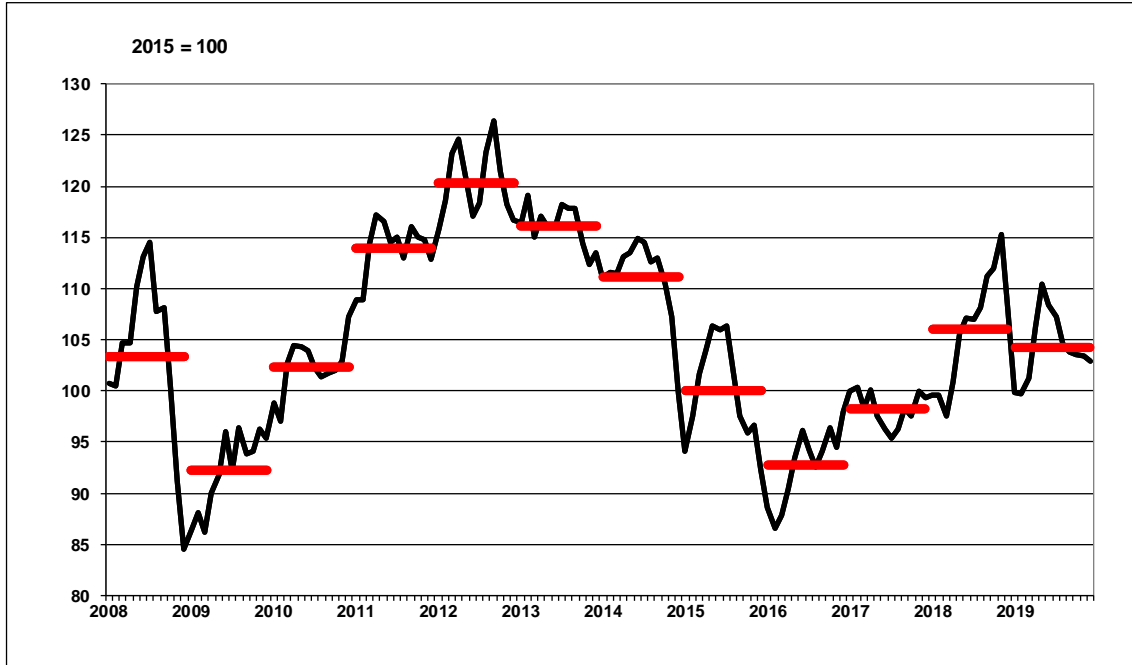
¹ Der Wert für den 1.7.2017 in Tabelle P-2 wurde von uns anhand des Verlaufs im Jahr 2018 geschätzt. Die sich er rechnende Veränderungsrate für 2018 (1,36 %) ist nahezu identisch mit dem statistisch vorliegenden Wert für den Stand zum Jahresende (1,34 %).

² Auf die Pkw mit anderen Antriebsarten (Elektro, Hybrid, Gas etc.) entfällt mit 2 % (noch) kein allzu großer Anteil der gesamten Fahrleistung. Wenn sie aber wie ihr Bestand zweistellig wächst, ist das in der Gesamtveränderung sichtbar.

durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw bedeutet das einen Rückgang um 0,7 %. Generell fällt das Minus dieser Größe in Zeiten mit höheren Bestandszuwächsen tendenziell größer aus als im Fall von geringeren Bestandausweitungen. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge¹ und die mittlere Fahrtweite nehmen wir vorläufig eine Stagnation an, auch wenn letztere in langfristiger Betrachtung etwas steigt. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2019 ebenfalls ein Anstieg um **0,6 %** (vgl. Tab. P-2).

Die wesentlichen **Gründe** für diese Entwicklung liegen in der o.a. spürbaren Bestandausweitung und den privaten Konsumausgaben, die mit 1,6 % unbeeinflusst vom Konjunkturabschwung zugenommen haben. Die Kraftstoffpreise, die in den Jahren 2017 und 2018 nicht unwesentlich gestiegen sind (um 6 bzw. 8 %), sind im Durchschnitt des abgelaufenen Jahres infolge des gefallen Rohölpreises wieder etwas gesunken (-1,6 %, vgl. Abb. P-3). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, errechnet sich im Jahresdurchschnittsvergleich ein Minus um 3 %. Allein von diesen drei Haupteinflussfaktoren wäre ein noch höherer Anstieg des Individualverkehrs zu erwarten gewesen (Winterprognose 2018/19: 1,0 %). Jedoch sprechen die nun vorliegenden empirischen Befunde, d.h. der Kraftstoffabsatz und die BAST-Erhebungen, dagegen.

Abbildung P-3: Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex



Quellen: Statistisches Bundesamt

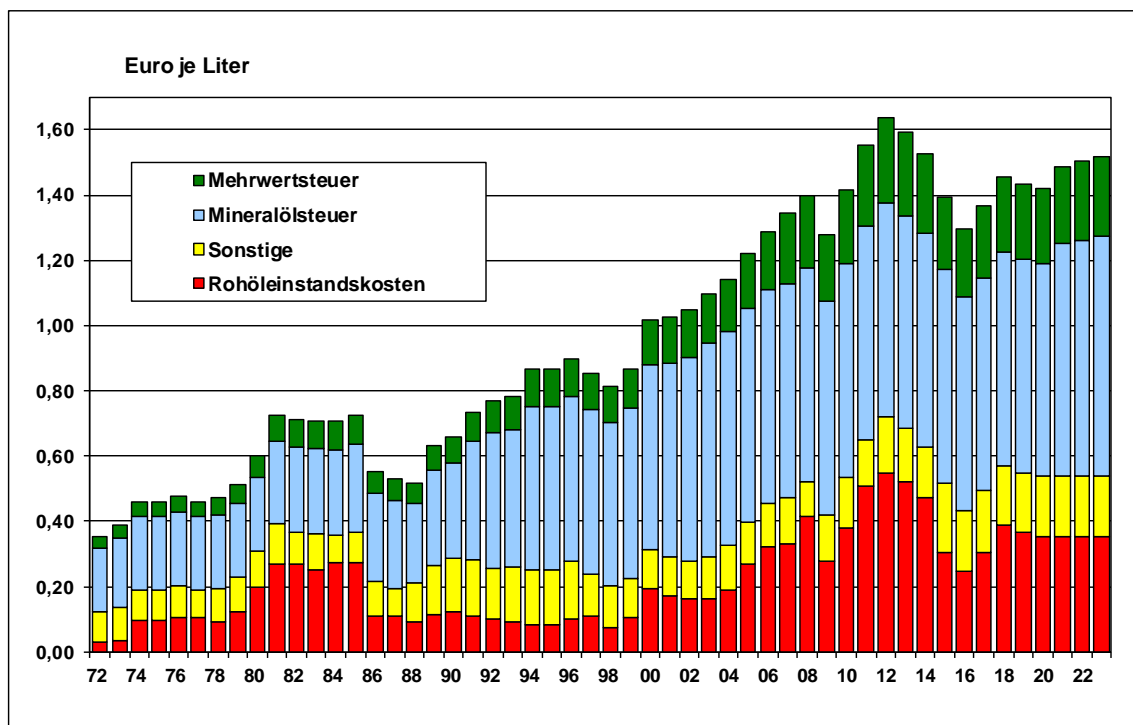
¹ Die in Tabelle P-2 ausgewiesenen Werte für die Besetzung (1,46) sind das rechnerische Ergebnis der Division der Verkehrsleistung von Pkw und motorisierten Zweirädern durch die Fahrleistung nur von Pkw. Der exakte Wert aus der Verkehrsleistung nur von Pkw lautet 1,43.

Die Abweichung zur Sommerprognose 2019 (0,7 %) ist sehr gering. Natürlich sind die Ergebnisse für 2019 noch sehr vorläufig.

Im Jahr **2020** wirken die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten nicht ganz so expansiv wie im Vorjahr. Die privaten Konsumausgaben steigen gemäß der BMWi-Projektion um 1,3 % (nach 1,6 %) und die Erwerbstätigenzahl um 0,4 % (nach 0,9 %). Beim **Pkw-Bestand** dürfte sich der hohe Zuwachs der letzten Jahre im laufenden Jahr geringfügig abschwächen. Für die Pkw-Dichte wird mit 1,0 % ein etwas geringeres Plus prognostiziert (2019: 1,2 %). Dies gilt auch für die Zahl der fahrfähigen Einwohner (0,1 nach 0,2 %), so dass sich für den Bestand ein Anstieg um 1,1 % errechnet.

Die weitere Entwicklung der **Kraftstoffpreise** ist zum einen abhängig von derjenigen des Weltrohölpreises. Hier haben wir für den gesamten Prognosezeitraum eine annähernde Konstanz auf dem Niveau von Januar/Februar 2020 angenommen (vgl. Abschn. 2.4). Für den jahresdurchschnittlichen Kraftstoffpreis bedeutet das einen geringen Rückgang um nominal rund 1 % (vgl. Abb. P-4) und real 2,5 %. Dies entspricht also annähernd dem Ausmaß des Vorjahres und erhöht den Individualverkehr zwar nicht kräftig, aber doch in einem nicht ganz vernachlässigbaren Ausmaß.

Abbildung P-4: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper



Quellen: Mineralölwirtschaftsverband, eigene Prognosen

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	46346	46977	47601	48141	49428	1,4	1,3	1,1	0,9
Pkw-Dichte ²⁾	669	677	685	692	709	1,1	1,2	1,0	0,8
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾	13,869	13,671	13,569	13,504	13,265	-1,4	-0,7	-0,5	-0,6
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	642,8	642,2	645,9	650,1	655,6	-0,1	0,6	0,6	0,3
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,456	1,456	1,456	1,456	1,456	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	935,7	934,8	940,2	946,3	954,3	-0,1	0,6	0,6	0,3
Durchschn. Fahrtweite (km)	17,26	17,26	17,26	17,26	17,26	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsaufkommen (Mrd. Pers.)	54,204	54,156	54,465	54,819	55,284	-0,1	0,6	0,6	0,3

1) Zum 1.7. , ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge
 2) Pkw pro 1000 Einw ohner über 18 Jahre
 3) Pro Pkw
 4) Inländerfahr- bzw. -verkehrsleistung (annähernd identisch mit der Inlandsleistung)
 5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Die deutliche Senkung des Preisniveaus im **Schienerfernverkehr** führt zu einer Anhebung von dessen Verkehrsleistung um rund 5 % (vgl. Abschn. 4.4). Dies entspricht rund 2 Mrd. Pkm. Ein Teil des Mehrverkehrs wird entweder von anderen öffentlichen Verkehrsarten, d.h. vor allem vom Straßenverkehr (Linie und Gelegenheit), in sehr geringem Ausmaß auch vom Luftverkehr, verlagert oder neu induziert. Die Verlagerung weg vom Individualverkehr ist deshalb auf rund 1 Mrd. Pkm zu schätzen. Dies wiederum entspricht lediglich **0,1 %** von dessen gesamter Verkehrsleistung. Generell wirken sich Verkehrsverlagerungen vom Pkw zum öffentlichen Personenverkehr, die beim letzteren spürbar sind, auf den Individualverkehr angesichts der unterschiedlichen Größenordnungen nur sehr begrenzt aus. Diese Aussage ist nicht neu, kann aber in Zeiten wie diesen wieder einmal in Erinnerung gerufen werden.

Aus alledem ist für die **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2020 ein ähnliches Wachstum wie im Vorjahr zu erwarten, das auf (nochmals) **0,6 %** quantifiziert wird. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu.

In den Jahren von **2021 bis 2023** wird der Individualverkehr von den **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten weiterhin angeregt. Zwar wird gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi der im Jahr 2006 begonnene Aufschwung der Erwerbstätigenzahl zum Stillstand kommen. Wichtiger ist jedoch, dass sich die privaten Konsumausgaben nahezu unverändert um 1,2 % p.a. erhöhen. Für

die Pkw-Dichte ist ein nochmals etwas schwächeres Plus zu erwarten, etwa um 0,8 % p.a. Entsprechend vermindert sich die Wachstumsrate des **Pkw-Bestands** auf 0,9 % p.a.

Dagegen werden die **Kraftstoffpreise** den Pkw-Verkehr vor allem im Jahr 2021 dämpfen. Die nunmehr beschlossene Höhe der sog. „CO₂-Bepreisung“ in Höhe von 25 Euro/t entspricht – einschließlich der zusätzlich anfallenden Mehrwertsteuer – einer Anhebung des Kraftstoffpreises um 7 (Eurosuper) bzw. 8 (Dieselkraftstoff) Cent pro Liter oder 5 bzw. 6 %. Real fällt die Verteuerung mit rund 4 % zwar schwächer aus. Dennoch senkt dieses Ausmaß die Pkw-Fahrleistung des Jahres 2021 bei Ansetzung ihrer langfristiger (Kraftstoff-) Preiselastizität in Höhe von -0,15 um 0,6 % ab. Die anschließenden Erhöhungen des CO₂-Preises in den beiden Folgejahren sind mit jeweils 7,5 Euro/t wesentlich geringer (vgl. nochmals Abb. P-4). Über alle drei Jahre des mittelfristigen Prognosezeitraums ist ein Anstieg des Pkw-Verkehrs in Höhe von **0,3 %** p.a. zu erwarten, der also spürbar geringer ausfällt, als er für das vergangene Jahr geschätzt und für das laufende Jahr prognostiziert wird.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden, die derzeit bis 2018 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit bis zum dritten Quartal 2019 verfügbar ist. Im **Linienverkehr** wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte für eine fundierte Schätzung ausreichen. Dagegen wird der **Gelegenheitsverkehr** in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass die Schätzung für das Jahr 2019 allein auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruht. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch rund ein Fünftel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen. Seit der letzten Vollerhebung aus dem Jahr 2014 werden die Unternehmen, die nach der Liberalisierung des **Buslinienfernverkehrs** im Jahr 2013 neu in den Markt eingetreten sind, von der Statistik erfasst. Somit kann der Linienfernverkehr seitdem als eigene Verkehrsart ausgewiesen werden.

Aus der Jahresstatistik für **2018** ergaben sich auch diesmal nicht unwesentliche Veränderungen gegenüber den Ergebnissen der Quartalsstatistik. Im **Liniennahverkehr** haben sich das Fahrgastaufkommen (0,7 %) und vor allem die Verkehrsleistung (2,3 %) spürbar günstiger entwickelt (Quartalsstatistik: 0,3 bzw. 0,2 %). Das Aufkommensplus passt gut zu der Entwicklung der Fundamentaldaten, vor allem der Zahl der Erwerbstätigen (1,4 %).¹ Die vergleichsweise starke Zunahme der Nahverkehrsleistung ist vor allem mit dem Rückgang im Jahr 2017 (-0,7 %) zu erklären. Über beide Jahre beläuft sich das Plus (0,8 % p.a.) in normalen Bahnen. Der **Linienfernverkehr** ist um 0,2 % (Aufkommen) bzw. 2,7 % (Leistung) gesunken, während in der Quartalsstatistik ein Plus (1,2 bzw. 0,4 %) ausgewiesen wurde. Beim **Gelegenheitsverkehr**, der in der letztgenannten nicht erfasst wird, hat die Nachfrage wieder spürbar abgenommen, und zwar vor allem bei der Fahrgastzahl wesentlich stärker (-4,4 %) als in den beiden Vorjahren (-1,3 bzw. -1,7 %) und auch als von uns erwartet. Dazu trug nunmehr auch der Gelegenheitsnahverkehr bei, der vorher über Jahre ein spürbares Wachstum verbuchen konnte (2017/12: 6,3 % p.a.), im Jahr 2018 aber auch deutlich ins Minus geriet (-7,5 %, Aufkommen). Das zog die o.a. Veränderungsrate des gesamten Gelegenheitsverkehrs nach unten. Dessen Leistung, die zu rund 95 % im Fernverkehr erbracht wird, sank wie dieser um 4 %. Das Minus entstand vor allem im dominierenden Mietomnibusverkehr, während die Ferienzweckreisen ein erhebliches Plus (17 %) verbuchen konnten und die Ausflugsfahrten annähernd stagnierten. Auf die Gründe wird bei der

¹ Vgl. die ausführlichen Ausführungen in der Sommerprognose 2019, S. 83-84.

Kommentierung der voraussichtlichen Entwicklung im Jahr 2019 eingegangen. Das Minus der Fernverkehrsleistung um 0,9 Mrd. Pkm drückte die des **gesamten ÖSPV** um 1 %. Auf Grund des o.a. hohen Anstiegs im Nahverkehr (1,2 Mrd.) nahm sie jedoch zu (0,5 %). Beim Aufkommen schlägt der Fernverkehr auf Grund der Größenordnungen nicht durch, so dass es wie im Nahverkehr um 0,7 % stieg.

Im Jahr **2019** ist nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik im **Liniennahverkehr** in den ersten drei Quartalen sowohl die Fahrgastzahl als auch die Verkehrsleistung gesunken, und zwar angesichts der engen, überhaupt möglichen Bandbreite der Veränderungsraten des ÖSPNV¹ mit 0,5 % (Aufkommen) bzw. 0,8 % (Leistung) in einem deutlichen Ausmaß. Innerhalb dieses Zeitraums verlief die Entwicklung recht gleichmäßig; lediglich im ersten Quartal machten sich die Verschiebung der Osterferien in den April und die vorjährigen mehrtägigen Streiks in einigen Ballungsräumen in einem etwas günstigeren Verlauf bemerkbar. Für das gesamte Jahr sind die gleichen Veränderungen anzunehmen wie in den ersten drei Vierteljahren.

Innerhalb des ÖSPNV entwickelt sich der Verkehr mit Straßen- und U-Bahnen, der überwiegend in Ballungsräumen und Großstädten stattfindet, grundsätzlich deutlich günstiger (2018/2004: 1,3 % p.a.) als der Busverkehr (-0,1 %, jeweils Aufkommen), der zu größeren Teilen in der Fläche anzutreffen ist.² Im Jahr 2019 ist jedoch auch der **schienengebundene ÖSPNV** ins Minus geraten (-0,2 %, beide Größen), das ausschließlich in den beiden ersten Quartalen entstand. Die Ursache hierfür ist in der Betriebseinstellung der Wuppertaler Schwebbahn zwischen November 2018 und dem 1.8.2019 zu suchen. Sie befördert nach eigenen Angaben pro Jahr 24 Mio. Fahrgäste.³ Somit sind im ersten Halbjahr 2019 rund 12 Mio. verloren gegangen, was den Rückgang im gesamten Straßenbahnverkehr Deutschlands in diesem Zeitraum in Höhe von 8 Mio. weitestgehend erklärt. Die Fahrgäste der Schwebbahn dürften dem Wuppertaler ÖSPV allerdings zum größten Teil erhalten geblieben sein, d.h. sind auf Omnibusse umgestiegen. Dadurch wurde das Minus im bundesweiten Omnibusverkehr im ersten Halbjahr (-0,6 %) etwas, nämlich um rechnerisch 0,2 %, gedämpft.

Grundsätzlich ist der Rückgang des ÖSPNV im Jahr 2019 überraschend. Denn zum einen stieg die Erwerbstätigenzahl nach wie vor kräftig (0,9 %). Die Zahl der Auszubildenden, für die noch keine Ist-Daten vorliegen, sollte – nach dem Minus in 2018 – wieder etwas zugenommen haben

¹ Seit der Neukonzeption der Personenbeförderungsstatistik im Jahr 2004 lag die Veränderung des Aufkommens (gemäß den Ergebnissen der Jahresstatistik) in 10 von 14 Jahren zwischen 0,1 und 0,8 %. In den anderen Jahren wurden sie durch Sonderfaktoren wie Streiks (2008), Verlagerungen von der Berliner S-Bahn auf Grund von massiven Betriebseinschränkungen (2009) u.a. mehr oder minder stark beeinflusst. Das Plus im Jahr 2016 (1,2 %) dürfte zum großen Teil zuwanderungsbedingt gewesen sein.

² Auf Anregung des BDO haben wir die Tabelle P-3 um diese Differenzierung ausgeweitet. Die diesbezügliche Prognose erfolgte mittels Fortschreibung der langjährigen Trendverläufe.

³ Die Wuppertaler Schwebbahn, Daten und Fakten, <https://www.schwebbahn.de/geschichte-technik/daten-fakten/>

(0,2 %). Allerdings muss hier auf die Unsicherheiten hinsichtlich der KMK-Prognose hingewiesen werden (vgl. Abschn. 2.1). Hinzu kommt der bereits erwähnte, allerdings geringe, Basiseffekt aus den vorjährigen Streiks. Tendenziell dämpfend wirkte im Jahr 2019 der Rückgang der Kraftstoffpreise, jedoch ist sowohl dessen Ausmaß als auch die Stärke des Einflusses auf den ÖPNV zu gering, um hier spürbare Wirkungen auszulösen. Vor diesem Hintergrund haben wir vor einem Jahr an dieser Stelle ein moderates Plus um rund 0,5 % prognostiziert, was auch jetzt noch nicht unplausibel erscheint. Vor der abschließenden Interpretation der letztjährigen Entwicklung müssen die endgültigen Nachfragewerte aus der Jahresstatistik abgewartet werden. Die Erfahrung der beiden letzten Jahre zeigt, dass hier noch spürbare Modifikationen der Ergebnisse (2018 nach oben, 2017 nach unten) möglich sind.

Der **Linienfernverkehr** geriet nach drei Jahren stürmischer Expansion nach der Liberalisierung (2013 bis 2015) anschließend in ruhigeres Fahrwasser. Nachdem es in den Jahren 2017 und 2018 auf Grund der Konsolidierungsmaßnahmen des Marktführers FlixBus nach der Übernahme diverser Wettbewerber und des Markteintritts von FlixTrain in den Schienenfernverkehr bereits zu einem Rückgang gekommen war, wird für die ersten drei Quartale des Jahres 2019 ein Minus um 7,5 % (Fahrgäste) bzw. 10 % (Leistung) ausgewiesen. Es kommt jedoch in erster Linie dadurch zustande, dass eine (weitere) Tochtergesellschaft von FlixBus mit Sitz im Ausland jetzt Fahrten durchführt, die vorher von FlixBus selbst vorgenommen (und gemeldet) wurden.¹ Im Vergleich zu diesem statistischen Effekt verblassen alle weiteren, auch der Markteintritt der beiden neuen Anbieter mit teilweise äußerst preisgünstigen Angeboten sowie die weitere Expansion von FlixTrain (zu letzterer vgl. Abschn. 4.4).

Für den **Gelegenheitsverkehr** liegen keine unterjährigen Daten für 2019 vor. Er ist von 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, bis 2013 stetig gesunken. Diese Entwicklung war damals auf eine veränderte Zielwahl der Konsumenten sowie auf die preisliche Konkurrenz der Low-Cost-Carrier und der Sonderangebote im Schienenverkehr zurückzuführen (Ländertickets etc.). Nach einem Wiederanstieg in den Jahren 2014 und 2015 kam es 2016 und 2017 zu einem erneuten Rückgang, der sich im Jahr 2018, wie bereits erwähnt, verschärft und nunmehr auch auf den Nahverkehr erstreckt hat. Von den früher wirksamen Einflüssen könnte das am ehesten noch durch die Preisoffensive der DB im Fernverkehr erklärt werden. Grundsätzlich aber sind diese früheren Effekte weitgehend ausgelaufen.

¹ Die Formulierung in den Informationen des StBA lautet: „Ein Teil der Fahrten wird durch Unternehmen durchgeführt, die ihren Sitz im Ausland haben und für die daher keine Angaben vorliegen“ (vgl. z.B. Verkehr aktuell, Nr. 02/2020, S. 68, Fußnote 5). Dass es sich bei diesen Unternehmen um eine (oder mehrere) Tochtergesellschaft(en) von FlixBus handelt, ist unsere Schlussfolgerung. Denn ein anderes ausländisches Unternehmen dürfte kaum in der Lage sein, innerhalb eines Jahres rund 10 % des gesamten Linienfernverkehrs auf sich zu ziehen.

Es ist in diesem Zusammenhang immer darauf hinzuweisen, dass es sich hier um den Verkehr deutscher Unternehmen handelt und – ähnlich wie im Lkw-Verkehr – ausländische Unternehmen Marktanteile gewonnen haben könnten. Lange Zeit gab es für diese Vermutung zu wenig belastbare empirische Hinweise. Nunmehr häufen sich laut Auskunft des BDO die Aussagen von Mitgliedsunternehmen, dass sich der Wettbewerb durch ausländische Unternehmen, überwiegend aus Osteuropa, verschärft und auf zahlreiche Marktsegmente ausgedehnt hat. Eine Quantifizierung des Effekts ist jedoch nach wie vor nicht möglich. Um die Verkehre ausländischer Unternehmen zu erfassen, bedürfte es eines ähnlichen Datenpools auf EU-Ebene wie für den Lkw-Verkehr. Mangels Informationen über die Größenordnung des Effekts nehmen wir an, dass sich im Gelegenheitsverkehr im Sinne der statistischen Erfassung der scharfe Nachfragerückgang des Jahres 2018 im Folgejahr nicht wiederholt hat, sondern moderater ausgefallen ist (1,5 bzw. 3,0 %). Bis auf weiteres gehen wir ferner davon aus, dass der vergleichsweise hohe Rückgang des Gelegenheitsnahverkehrs im Jahr 2018 einen Ausreißer darstellt.

Im **gesamten ÖSPV** entwickelte sich das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Liniennahverkehrs (-0,5 %). Die Leistung (-2,0 %) wird wie im Vorjahr vom deutlich sinkenden Fernverkehr gedrückt. Die Abweichung zur **Sommerprognose** 2019 (0,3 bzw. -0,2 %) kam im Wesentlichen durch den Ausfluggungseffekt im Linienfernverkehr zustande, der erst mit den Ergebnissen für das zweite Quartal im September 2019 kommuniziert wurde. Aber auch der Liniennahverkehr und der Gelegenheitsverkehr wurden in der Sommerprognose aus den dargestellten Gründen etwas überschätzt.

Für das Jahr **2020** deuten die fundamentalen Einflussfaktoren des **Liniennahverkehrs** wieder auf einen Anstieg hin. Dabei spielt die (erwartete) gesamtwirtschaftliche Belebung eine geringere Rolle. Wichtiger ist hier die Erwerbstätigenzahl, für die in der BMWi-Projektion und in allen anderen Konjunkturprognosen zwar eine spürbare Abschwächung gegenüber den Vorjahren, aber doch ein nennenswertes Plus (0,4 %) erwartet wird. Die Zahl der Auszubildenden wird gemäß der jüngsten KMK-Prognose erneut etwas zunehmen (0,3 %). Der nochmalige Rückgang der Kraftstoffpreise wirkt erneut tendenziell dämpfend, ist aber wie im Vorjahr zu schwach, um sich bemerkbar zu machen. Vor diesem Hintergrund prognostizieren wir, wie vor einem Jahr für 2019, ein moderates Plus der Fahrgastzahl (0,4 %). Bei der Leistung (0,3 %) sollte der langfristige Trend der geringfügig sinkenden mittleren Fahrtweite zum Tragen kommen. Er resultiert vor allem aus der raumstrukturellen Verschiebung, d.h. dem überdurchschnittlichen Wachstum der Nachfrage in den höher verdichteten Räumen, in denen die Fahrtweite kürzer ist als in der Fläche. Wegen dieser Verschiebung sowie der Rückgewinne der Wuppertaler Schwebbahn ist für den schienengebundenen ÖSPV ein deutlich überdurchschnittliches Aufkommensplus (1,5 %) zu erwarten.

Für den **Linienfernverkehr** zeichnet sich dagegen ein nochmaliges Minus ab. Das Angebot wird aller Voraussicht nach weiterhin nicht mehr wesentlich ausgeweitet. Hinzu kommt die deutliche Preissenkung im Schienenfernverkehr, die auch im Busfernverkehr deutliche Spuren hinterlassen dürfte. Zwar ist letzterer in der Regel immer noch günstiger, jedoch wirkt sich eine erhebliche Veränderung der Preisrelationen immer dämpfend auf die Nachfrage des (relativ) verteuerten Gutes aus. Tendenziell trifft das auch für die weitere Angebotsausweitung von FlixTrain zu, allerdings in einem wesentlich geringeren Ausmaß. Da die Verlagerungen zum SPfV eher überdurchschnittlich lange Fahrten betreffen, ist für die Leistung mit knapp 4 % ein höheres Minus zu erwarten als für das Aufkommen (-3 %). Beim **Gelegenheitsverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2019 für das laufende Jahr gleichermaßen. Es ist also weiterhin mit einem Rückgang zu rechnen, der bei der Leistung wegen der hier höheren Bedeutung des schrumpfenden Fernverkehrs stärker ausfällt. Im **gesamten ÖSPV** nimmt das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs zu (0,4 %). Die Leistung (-0,8 %) wird dagegen von beiden Fernverkehrsarten spürbar ins Minus gezogen.

In den Jahren von **2021 bis 2023** werden die demographischen Einflüsse ähnlich ausgeprägt sein wie im laufenden Jahr. Dagegen wird für die Erwerbstätigenzahl in der BMWi-Projektion nur noch eine Stagnation erwartet, nach einem jahresdurchschnittlichen Wachstum um 1,1 % zwischen 2011 und 2018. Andererseits sollte der Anstieg der Kraftstoffpreise in der Veränderungsrate des **Liniennahverkehrs** sichtbar sein. Der dadurch zu erwartende Rückgang des Individualverkehrs um 0,6 % (vgl. Abschn. 4.2) entspricht 300 Mio. Fahrten. Wenn davon nur 30 % auf den ÖSPV verlagert würden, würde er um rund 1 % steigen. Dies sollte den Effekt der weniger expansiven Leitdaten annähernd ausgleichen, so dass wir erneut ein Plus um 0,4 % prognostizieren. Im **Linienfernverkehr** sollte sich das diesjährige Minus nicht wiederholen. Vielmehr ist mit einer Rückkehr auf den schwachen Wachstumstrend zu rechnen. Dazu könnte der wieder etwas intensivere Wettbewerb beitragen, dessen Effekte sich allerdings in engen Grenzen halten werden. Für den **Gelegenheitsverkehr** gelten die o.a. Ausführungen auch für die kommenden Jahre. Im **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus beim Aufkommen erneut ein Plus wie im Nahverkehr (0,4 %) und bei der Leistung nochmals ein Minus aus dem Fernverkehr, das aber schwächer ausfällt (-0,4 %) als im laufenden Jahr.

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9592	9659	9608	9644	9756	0,7	-0,5	0,4	0,4
- Liniennahverkehr	9489	9560	9511	9549	9665	0,7	-0,5	0,4	0,4
- Mit Omnibussen	5442	5448	5407	5384	5347	0,1	-0,7	-0,4	-0,2
- Mit Straßenbahnen etc.	4047	4112	4104	4165	4317	1,6	-0,2	1,5	1,2
- Linienfernverkehr	23,5	23,4	21,5	21,0	21,3	-0,2	-8,0	-2,7	0,5
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	79,3	75,8	74,7	73,4	70,5	-4,4	-1,5	-1,7	-1,3
Eisenbahnverkehr	2831	2881	2971	3041	3260	1,7	3,1	2,4	2,3
- Nahverkehr	2689	2732	2819	2881	3090	1,6	3,2	2,2	2,4
- Fernverkehr	142,3	148,6	152,4	160,7	170,1	4,4	2,5	5,5	1,9
Insgesamt	12423	12540	12579	12685	13016	0,9	0,3	0,8	0,9
- Nahverkehr	12178	12292	12330	12430	12755	0,9	0,3	0,8	0,9
- Fernverkehr ³⁾	245,1	247,8	248,6	255,1	261,8	1,1	0,3	2,6	0,9
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	79,7	80,1	78,5	77,8	76,8	0,5	-2,0	-0,8	-0,4
- Liniennahverkehr	54,8	56,0	55,6	55,8	56,3	2,3	-0,8	0,3	0,3
- Mit Omnibussen	37,5	38,5	38,1	38,0	38,0	2,5	-1,0	-0,1	0,0
- Mit Straßenbahnen etc.	17,2	17,6	17,5	17,8	18,3	2,0	-0,2	1,3	1,0
- Linienfernverkehr	7,0	6,9	6,2	5,9	5,8	-2,7	-10,0	-3,9	-0,7
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	17,9	17,2	16,7	16,1	14,7	-4,0	-3,0	-3,6	-3,1
Eisenbahnverkehr	95,5	98,0	99,6	103,3	108,6	2,6	1,7	3,7	1,7
- Nahverkehr	55,1	55,3	55,5	56,1	58,3	0,3	0,4	1,1	1,3
- Fernverkehr	40,4	42,7	44,1	47,2	50,3	5,6	3,3	7,0	2,1
Insgesamt	175,3	178,1	178,1	181,1	185,4	1,6	0,0	1,7	0,8
- Nahverkehr	109,9	111,3	111,1	111,9	114,7	1,3	-0,2	0,7	0,8
- Fernverkehr ³⁾	65,4	66,8	67,0	69,2	70,7	2,1	0,3	3,4	0,7
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
3) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnverkehr führten die Daten der Jahresstatistik für das Jahr **2018** lediglich zu geringen Modifikationen gegenüber den Werten aus der Quartalsstatistik. Für den **Nahverkehr** werden nunmehr Wachstumsraten in Höhe von 1,6 % (Aufkommen) und 0,3 % (Leistung) ausgewiesen (Quartalsstatistik: 1,2 % bzw. 0,2 %). Es ist allerdings wie im Schienengüterverkehr (vgl. Abschn. 3.2) davon auszugehen, dass mittlerweile auch im SPNV Unternehmen tätig sind, die (noch) **nicht von der Statistik erfasst** sind. Das Problem ist dem Statistischen Bundesamt bekannt, jedoch wird es erst mit der nächsten Vollerhebung im Jahr 2019 gelöst werden. Die Bundesnetzagentur weist in ihrem Marktbeobachtungsbericht 2019 (für 2018) ähnliche Entwicklungen aus.¹ Im **Fernverkehr** stimmen die Werte der Jahres- mit denen aus der Quartalsstatistik (4,4 und 5,6 %) exakt überein. Hier sind die Unternehmen allesamt groß genug, um für die Quartalsstatistik meldepflichtig zu sein; es kam auch – im Gegensatz zu manchen der Vorjahre – zu keinen nachträglichen Korrekturen seitens der Deutschen Bahn.

Im Jahr **2019** ist die **Fahrgastzahl im Eisenbahnnahverkehr** in den ersten drei Quartalen deutlich gewachsen (2,9 %), was annähernd mit dem Jahresergebnis (3,2 %) gleichgesetzt werden kann. Damit hat sich der SPNV wie immer, außer wenn er durch Sonderfaktoren, wie z.B. 2009 in Gestalt der massiven Betriebsstörungen bei der Berliner S-Bahn oder 2015 durch die ausgedehnten Streiks der GDL, gedrückt wird, dynamischer als der ÖSPNV entwickelt. Grundsätzlich unterliegt der SPNV zwar den gleichen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Einflüssen. Allerdings besitzt erstens der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein wesentlich geringeres Gewicht. Zweitens konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Dennoch ist das letztjährige Ausmaß des Anstiegs höher als im langjährigen Durchschnitt (2018/04: 2,3 % p.a.).

Dagegen hat die **Leistung** des SPNV nur sehr geringfügig zugelegt (0,4 %). Damit hat sich der spürbare Rückgang der mittleren Fahrtweite, der im Jahr 2015 begann und sich bis 2018 auf 1,4 % p.a. belief, nochmals deutlich verstärkt (-2,6 %). Die o.a. raumstrukturellen Unterschiede tragen zwar dazu bei, können das letztjährige Ausmaß allerdings nicht allein erklären. Ein weiterer Effekt kann aus den wiederholten Streiks der EVG im dritten Quartal 2018 entstanden sein, die vor allem kürzere Fahrten in den Ballungsräumen betroffen haben dürften, was sich im dritten Vierteljahr 2019 als Basiseffekt niedergeschlagen hat. Allerdings war der letztjährige hohe Rückgang der durchschnittlichen Fahrtweite auch in den beiden ersten Quartalen zu beobachten, so dass auch diesem Einfluss nur ein kleinerer Teil der Gesamtentwicklung zugeschrieben werden

¹ Bundesnetzagentur, a.a.O., S. 20.

kann. Es wäre denkbar, dass die neu in den Markt eingetretenen, aber statistisch noch nicht erfassten Unternehmen Verkehre über überdurchschnittlich lange Distanzen befördern, so dass die Fahrtweite des statistisch erfassten Verkehrs sinkt. Dies wird sich erst beurteilen lassen, wenn die Ergebnisse der Vollerhebung für 2019 vorliegen. Jedoch ist der letztjährige Rückgang der mittleren Entfernung zu hoch, als dass er allein damit erklärt werden könnte.

Der **Fernverkehr** wurde im Jahr 2018 auf Grund der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München und Berlin sowie auch von Verlagerungen vom innerdeutschen Luftverkehr zusätzlich angetrieben und erzielte mit 5,6 % das zweithöchste Wachstum der Verkehrsleistung seit der Einführung der Personenverkehrsstatistik nach dem derzeitigen Konzept im Jahr 2004. Diese außergewöhnliche Konstellation lag im Jahr 2019 nicht vor. Der Effekt der neuen Strecke war weitestgehend ausgelaufen. Im innerdeutschen Luftverkehr haben sich die gravierenden Qualitätsprobleme des Jahres 2018 (mehrfache Streiks von Piloten und des Security-Personals sowie tagelange Sperrungen von wichtigen Terminals) nicht im gleichen Ausmaß wiederholt, so dass die dadurch ausgelösten Verlagerungen entfielen. Zudem hat die Deutsche Bahn auf die Kapazitätsprobleme im ICE-Verkehr mit „preislichen Steuerungsmaßnahmen“, d.h. Preiserhöhungen auf nachfragestarken Strecken und Zeiten reagiert. Deshalb nahm der Umsatz der DB Fernverkehr im ersten Halbjahr 2019 um 6,1 %, die Zahl der Personenkilometer dagegen nur um 1,4 % zu.¹ Auch dies drückte den Nachfrageanstieg. Expansiv wirkte die Angebotsausweitung von FlixTrain. Nach eigenen Angaben wurden für die drei Strecken, die im Jahr 2019 bedient wurden, doppelt so viele Tickets verkauft als im Jahr 2018, als es 750.0000 waren.² Der Zuwachs entspricht immerhin 0,5 % der gesamten Fahrgastzahl des SPFV. Sie wären sonst sicherlich nicht alle mit der DB zurückgelegt worden, so dass FlixTrain durchaus ein sichtbares zusätzliches Wachstum ausgelöst hat. Insgesamt hat sich die Dynamik jedoch wie erwartet abgeschwächt. In den ersten drei Quartalen stieg der SPFV um 1,3 % (Aufkommen) bzw. 1,9 % (Leistung). Im vierten Quartal kam es jedoch gemäß Meldungen der Deutschen Bahn zu einem klar höheren Plus, so dass für das gesamte Jahr Wachstumsraten in Höhe von 2,5 bzw. 3,3 % geschätzt werden. Dies liegt noch über dem langjährigen Durchschnitt von rund 2 % p.a. und ist vor allem auf die fundamentalen Auftriebskräfte (Konjunktur, Einkommen etc.) zurückzuführen.

Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich eine vom Nahverkehr bestimmte Zunahme des Aufkommens um 3,1 %, während die Leistung von der o.a. schwachen Entwicklung im SPNV auf ein Plus von 1,7 % gedrückt wurde. In der **Sommerprognose** 2019 (1,5 bzw. 1,2 %) haben wir sowohl den Nah- als auch den Fernverkehr unterschätzt, ersteren jedoch nur beim Aufkommen. Deshalb ist die Prognose/Ist-Abweichung bei dieser Größe höher, während die Leistung

¹ Deutsche Bahn AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, Berlin 2018, S. 27.

² <https://www.heise.de/newsticker/meldung/Flixbus-verliert-Fahrgaeste-Betreiber-setzt-staerker-auf-Zuege-4651359.html>

insgesamt recht gut antizipiert wurde, allerdings mit einem Fehlerausgleich zwischen Nah- und Fernverkehr.

Im Jahr **2020** wirken auch im **Nahverkehr** die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schwächer als im Vorjahr. Der (erwartete) leichte Anstieg bei der Auszubildendenzahl fällt beim SPNV weit weniger ins Gewicht als im ÖSPNV. Deshalb wird die Fahrgastzahl geringer zunehmen als im Jahr 2019. Unsere Prognose in Höhe von 2,2 % liegt sehr nahe am o.a. langjährigen Durchschnitt. Hinsichtlich der mittleren Fahrtweite gehen wir davon aus, dass sich der nun schon fünf Jahre anhaltende spürbare Rückgang einerseits fortsetzen, aber andererseits deutlich geringer als im Vorjahr ausfallen wird. Somit ist für die Leistung ein etwas höheres Plus (1,1 %) als 2019 zu erwarten.

Der **Fernverkehr** steht im Jahr 2020 eindeutig im Zeichen der kräftigen Preissenkung um rund 10 %, die durch die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes entstand und mittlerweile von der Deutschen Bahn bei nahezu allen Preiskategorien weitergegeben wurde. Gemäß den Modellrechnungen von Intraplan löst dies – über alle Fahrtzwecke – einen zusätzlichen Effekt von 5 % bei der Leistung aus. Bei der Fahrgastzahl ist der Effekt auf Grund der überdurchschnittlichen Reiseweiten der zusätzlichen Fahrten etwas geringer. Zu diesem Sonderfaktor kommen die fundamentalen Einflussfaktoren hinzu. Eine gewisse Bremswirkung geht von den diversen Großbaustellen aus, insbesondere der Sperrung der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart im gesamten Sommerhalbjahr, die zu einer Fahrzeitverlängerung von 20 bis 45 Minuten führt.¹ Allerdings ist dieser Effekt vergleichsweise gering. Auch die weitere Angebotsausweitung von FlixTrain wird sich den Planungen zufolge abschwächen. Insgesamt erwarten wir für den Fernverkehr einen Anstieg um 5,5 % (Aufkommen) bzw. 7 % (Leistung). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 2,4 bzw. 3,7 %.

Wie beim öffentlichen Straßenpersonenverkehr bereits erwähnt, werden in den Jahren von **2021 bis 2023** die fundamentalen Einflüsse, vor allem die Erwerbstätigenzahl, auf den **Nahverkehr** weniger expansiv wirken. Im Jahr 2021 wird jedoch die (voraussichtliche) Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin im Oktober 2020 vollständig wirksam. Im Gegensatz zu Tegel ist er direkt an das Berliner S-Bahn-System und auch an das Regionalbahnnetz angeschlossen. Deshalb entsteht hier – allein bezogen auf den Berliner SPNV – ein erheblicher Effekt. Sehr grob kann er auf 12 bis 15 Mio. Fahrten geschätzt werden.² Dies entspricht immerhin 0,5 % der bundesweiten Fahrgastzahl im SPNV. Verteilt auf drei Jahre geht das allerdings weitgehend unter. Im ÖSPNV entsteht durch die Inbetriebnahme des BER zwar theoretisch ein Abzugseffekt, der

¹ Großbaustellen 2020 bei der Bahn, <https://inside.bahn.de/grossbaustellen/#2>

² Annahmen: 38 Mio. Fluggäste im Originärverkehr (Umsteiger fahren nicht S-Bahn), 50 % Anteil SPNV, abzüglich 7 Mio. Fahrgäste heute (v.a. in Schönefeld, wenige in Tegel über Jungfernheide), zuzüglich wenige Mio. Fahrten von Beschäftigten (10.000 sind derzeit schon in Schönefeld, weitere werden sich im näheren Umland ansiedeln und andere Verkehrsmittel benutzen).

aber angesichts der Größenordnungen (Faktor 3,5 ggü. SPNV) vernachlässigbar ist. Insgesamt wird der SPNV auch im mittelfristigen Prognosezeitraum mit hoher Sicherheit spürbar stärker wachsen als der ÖSPNV. Quantifiziert wird dies beim Aufkommen mit einem Plus um 2,4 %. Für die Fahrtweite und damit die Leistung gehen wir von der gleichen Entwicklung wie im laufenden Jahr aus.

Im **Fernverkehr** wird sich die konjunkturelle Erholung erneut sowohl auf die Privat- als auch die Geschäftsreisen auswirken. Zudem wird das Angebot weiterhin verbessert und ausgeweitet. Es wird davon ausgegangen, dass auch die aktuellen Kapazitätsprobleme im ICE-Verkehr zumindest gemildert werden. Dies sollte vor allem entsprechende Auswirkungen auf die Preispolitik der DB Fernverkehr haben und daneben auch die Attraktivität des SPNV erhöhen. Andererseits entfällt natürlich der diesjährige Einfluss aus der Mehrwertsteuersenkung. Andere Sondereffekte zeichnen sich nach dem jetzigen Erkenntnisstand nicht ab. Saldiert erwarten wir eine Zunahme um rund 2 % p.a. (beide Größen). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Anstieg um 2,3 bzw. 1,7 % p.a. Auch im Schienenpersonenverkehr wird die mittelfristige Prognose durch die Ausbreitung des Coronavirus weniger beeinflusst als die für 2020, weil die im laufenden Jahr eintretenden Effekte in den Folgejahren wieder ausgeglichen werden.

4.5 Luftverkehr

Die positiven Wachstumsaussichten für den Passagierluftverkehr blieben auch **2019** bestehen. Der Zuwachs liegt voraussichtlich bei ca. 2%. Dies bedeutet auch für 2019 wieder einen neuen Höchstwert von 226,9 Millionen transportierten Fluggästen. Das Wachstum ergibt sich, wie in den Vorjahren auch, aus dem grenzüberschreitenden Verkehr. Jedoch war das Wachstum im Vergleich zum Vorjahr wesentlich gebremster. Stieg der grenzüberschreitende Verkehr im Jahr 2018 noch um 5,3 %, so waren es 2019 nur noch 2,4 %. Die Gründe hierfür waren der schwelende Handelskonflikt der USA und China, die Proteste in Hong Kong und Frankreich aber auch das noch immer anhaltende Flugverbot für die Boeing 737 Max, das dafür sorgt, dass etliche Airlines (z. B. Ryanair) ihre Flotten nicht so schnell aufrüsten können, wie sie es geplant haben. Dadurch ist das Kapazitätswachstum gebremst.

Im Hinblick auf die Prognosewerte im Jahr **2020** sind die Aussichten nach Jahren des Wachstums getrübt. Gründe dafür sind hauptsächlich das Corona-Virus (COVID-19) und der schwelende Konflikt zwischen den USA und dem Iran im Nahen Osten. Viele internationale Fluggesellschaften (z.B. Air France) haben die Verbindungen nach China eingestellt. Dies führt dazu, dass auch die IATA, die im Dezember 2019 noch von einem weltweiten Wachstum des Passagier-Flugverkehrs in Höhe von 4,1 % ausgegangen war, ihre Prognose nach unten korrigiert hat und nun von einem Nachfragerückgang in Höhe von 0,6 % ausgeht. Für den Interkontinentalverkehr wird mit einem minimalen Nachfragerückgang gerechnet. Dieser betrifft aber hauptsächlich den Flugverkehr nach Asien. Je länger das Corona-Virus dort grassiert, desto stärker wird sich der Rückgang bemerkbar machen. Für den Flugverkehr nach Afrika und Amerika bestehen weiterhin Chancen auf ein Wachstum, die aber einen Rückgang der Zahlen nach Asien nicht wettmachen können. Der innerdeutsche Passagier-Flugverkehr wird voraussichtlich auf dem Niveau von 2019 verharren. Hier bleibt abzuwarten, wie sich die Erhöhung der Luftverkehrssteuer ab 01. April 2020 auf die Ticketpreise und damit auf die Nachfrage auswirken wird.

Mittelfristig werden sich die Passagierzahlen jedoch wieder erhöhen. Sobald ein Impfstoff gegen das Corona-Virus verfügbar ist, werden sich nach aller Voraussicht die Zahlen für den asiatischen Raum erholen und man wird bemüht sein, die Verluste aus der Krise schnellstmöglich auszugleichen.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers.					Veränderung p.a. in % ³⁾			
	2017	2018	2019	2020	2023	18/17	19/18	20/19	23/20
Fluggäste¹⁾	212,5	222,6	226,9	226,9	232,2	4,7	2,0	0,0	0,8
Innerdeutsch (Einsteiger)	23,7	23,5	23,1	23,1	23,6	-0,8	-1,8	0,0	0,6
Grenzüberschreitend ²⁾	188,8	198,8	202,7	203,8	208,6	5,3	2,0	0,5	0,8
- davon Europa	146,6	155,6	159,1	160,2	163,4	6,1	2,3	0,7	0,7
- darunter EU-28	117,3	122,6	123,6	131,5	130,1	4,5	0,8	6,4	-0,4
- davon Interkontinental	41,2	42,5	43,6	43,6	45,2	3,2	2,6	-0,1	1,3
- davon Afrika	6,5	8,1	8,3	8,3	8,8	24,8	2,8	0,3	2,0
- davon Amerika	16,7	16,2	16,9	17,3	18,0	-2,9	4,3	2,0	1,4
- darunter USA	11,1	10,7	11,2	11,4	11,6	-4,3	5,2	2,0	0,5
- davon Asien	18,0	18,2	18,4	18,0	18,4	1,1	1,0	-2,2	0,8
- davon Australien/Ozean.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung⁴⁾	67,5	70,4	71,9	71,9	73,6	4,3	2,0	0,1	0,8
Innerdeutsch	10,4	10,3	10,1	10,1	10,3	-0,7	-1,5	0,0	0,6
Grenzüberschreitend	57,2	60,2	61,7	61,8	63,3	5,2	2,6	0,1	0,8
1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									
2) Einschl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2016: 0,3; 2017: 0,3; 2018: 0,3; 2023/20: 0,2 Mio.)									
3) Veränderungsdaten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.									
4) Innerhalb Deutschlands									
5) ab 2023: EU27									

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BAG-Prognosen

Anhang

Lfd. Nr.	Bereich und Einflussfaktoren	Entwicklung
A	Demographische Entwicklung	
A.1	Wanderungssaldo (gemäß 14. KBV, Variante 2, in Pers. p.a.)	2020-23: 308.000
A.2	Natürliche Bewegung (= Differenz Geburtenzahl und Sterbefälle, gemäß 14. KBV, alle Varianten, in Personen p.a.)	2020: -181.000 2021-23: -200.000
A.3	Gesamte Einwohnerzahl (gemäß 14. KBV, Variante 2, Veränderung gegenüber Vorjahr, Jahresende, in Personen p.a.)	2020: 150.000 2021-23: 120.000
A.4	Schülerzahl (gemäß KMK-Prognose vom Mai 2018, Veränderung gegenüber Vorjahr in % p.a., Schuljahr t/t+1)	2020: +0,2 2021-23: +0,2
A.5	Studentenzahl (auf Basis Studienanfängerprognose aus 2014 und Aktualisierung, Veränderung gegenüber Vorjahr in % p.a., Wintersemester t/t+1)	2020: +0,4 2021-23: +0,9
B	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung (gemäß der BMWi-Projektion vom Januar 2020)	Jeweils Veränderung 2020/19 und 23/20, % p.a.
B.1	BIP	1,1 / 1,1
B.2	Private Konsumausgaben	1,3 / 1,2
B.3	Ausrüstungsinvestitionen	0,6 / 1,7
B.4	Exporte	2,0 / 2,9
B.5	Importe	3,2 / 3,4
B.6	Erwerbstätige	0,4 / 0,0
C	Branchenwirtschaftliche Entwicklung (Entwicklung in transportintensiven Wirtschaftszweigen)	Jeweils Veränderung 2020/19 und 23/20, % p.a.
C.1	Bauwirtschaft Bauinvestitionen Produktionsindex Erläuterungen siehe Haupttext	2,1 / 1,4 4,2 / 3,5
C.2	Industrie (insgesamt) Produktionsindex Erläuterungen siehe Haupttext	-0,9 / 1,0
C.3	Ernährungsgewerbe Produktionsindex Die Produktion verändert sich in der Regel in einem vergleichsweise engen Bereich (-0,4 bis 1,3 %, 2011-19). Die Abweichungen von der Trendlinie können zum Teil mit den privaten Konsumausgaben erklärt werden.	0,5 / 0,5

Lfd. Nr.	Bereich und Einflussfaktoren	Entwicklung
C.4	<p>Chemische Industrie Produktionsindex (ohne pharmazeutische Erzeugnisse)</p> <p>Im Jahr 2019 ist die Chemieproduktion einschließlich der pharmazeutischen Erzeugnisse um 7,7 % und ohne diese um 3,1 % gesunken. Letzteres ist (wegen des geringen Gewichts der Pharmazeutika) weitaus relevanter für den Güterverkehr. Die Einschätzung des Verbands für 2020 ist verhalten.¹ Es wird zwar ein leichtes Produktionsplus um 0,5 % erwartet, allerdings einschließlich der Pharmaerzeugnisse. Angesichts der Entwicklung im bisherigen Verlauf des Jahrzehnts (2019/10: -7 %) und der verhaltenen konjunkturellen Aussichten kann für den mittelfristigen Prognosezeitraum nicht mehr als Stagnation erwartet werden.</p>	0,0 / 0,0
C.5	<p>Maschinenbau Produktionsindex</p> <p>Der Maschinenbau als einer der wachstumsstärksten Bereiche der deutschen Industrie konnte sich der allgemeinen Abschwächung nicht entziehen und nahm im Jahr 2019 um 3,6 % ab. Für 2020 kann mit der Erholung der gesamten Industrie zumindest eine Stagnation erwartet werden, die in den Folgejahren in den gewohnte Wachstumstrend einmünden sollte.</p>	0,1 / 1,5
C.6	<p>Fahrzeugbau Produktionsindex</p> <p>Hier ist die Produktion im Jahr 2019 sogar um fast 10 % eingebrochen. Wie für die gesamte Industrie deuten die Frühindikatoren auf einen weiteren Rückgang im Jahr 2020 hin. Die Entwicklung in den Folgejahren ist auf Grund der derzeitigen, geradezu disruptiven, Umbruchsituation sehr offen. Ein Erreichen des früheren langfristigen Wachstumstrends (2018/1993: 3,4 % p.a.) erscheint derzeit eher unwahrscheinlich.</p>	-1,9 / 0
C.7	<p>Eisen- und Stahlindustrie Rohstahlproduktion Erläuterungen siehe Haupttext</p>	-0,4 / -0,5
C.8	<p>Steinkohlewirtschaft Absatz - darunter Kraftwerke Erläuterungen siehe Haupttext</p>	-4,5 / -4,0 -7,5 / -6,7
C.9	<p>Mineralölwirtschaft Inlandsabsatz Raffinerieproduktion und Rohöleinfuhr Erläuterungen siehe Haupttext</p>	-0,9 / -0,4 -1,0 / -0,4

¹ Verband der Chemischen Industrie e.V., Schwache Chemiekonjunktur in schwierigem Umfeld, VCI-Pressinformation vom 3.12.2019, <https://www.vci.de/presse/pressemitteilungen/schwache-chemiekonjunktur-in-schwierigem-umfeld-jahresbilanz-2019-der-chemisch-pharmazeutischen-industrie.jsp>