



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Kurzfristprognose Sommer 2010

**im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

FE-Nr. 96.0927/2009

München, Juli 2010

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	6
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Demographische Leitdaten	8
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	10
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	14
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	20
3	Güterverkehr	22
3.1	Überblick	22
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	39
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	49
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	53
4	Personenverkehr	55
4.1	Überblick	55
4.2	Motorisierter Individualverkehr	61
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	66
4.4	Eisenbahnverkehr	69
4.5	Luftverkehr	72

Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	8
Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	11
Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	15
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	23
Tabelle G-2: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	40
Tabelle G-3: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	42
Tabelle G-4: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	43
Tabelle G-5: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	45
Tabelle G-6: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	47
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	50
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	51
Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten	52
Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	54
Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten	56
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	64
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	68
Tabelle P-4: Fluggäste, Umsteiger und Reisende im Luftverkehr	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	9
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	12
Abbildung R-3: Entwicklung der Rohstahlproduktion von 2007 bis 2010	16
Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	17
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	25
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	25
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	36
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	36
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	38
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	40
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	42
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	44
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	46
Abbildung G-10: Transportleistung des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	47
Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	58
Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten	58
Abbildung P-3: Modal Split des Verkehrsaufkommens	60
Abbildung P-4: Modal Split der Verkehrsleistung	60
Abbildung P-5: Entwicklung des Preises für Eurosuper	62
Abbildung P-6: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2007 bis 2010	63
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	65
Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2007 bis 2010	75

Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
DB	Deutsche Bahn
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
Fzkm	Fahrzeugkilometer
IWF	Internationaler Währungsfonds
KBA	Krafftahrt-Bundesamt
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
Pkm	Personenkilometer
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt
Tkm	Tonnenkilometer
VCI	Verband der Chemischen Industrie

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die "**Kurzfristprognose Sommer 2010**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre 2010 und 2011 und gibt auch einen kurzen Überblick über die, jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende, Entwicklung im Jahr 2009. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, vom April 2010 die Grundlage.

Zwar sind die **Unsicherheiten** hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung jetzt insgesamt deutlich geringer als im Sommer 2009. Jedoch sind sie vor allem hinsichtlich derjenigen Größen, bei denen im bisherigen Verlauf des Jahres 2010 kräftige Aufholbewegungen nach den drastischen Einbrüchen im Vorjahr zu beobachten waren, im langjährigen Vergleich immer noch sehr hoch. Aus diesem Grund beinhalten die Ergebnisse der Sommerprognose 2010 **erneut** eine deutlich **höhere Unschärfe** als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich. Dies gilt für das Jahr **2011** in einem noch **höheren Ausmaß** als für 2010.

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** im Jahr 2009 wurde von der tiefsten Rezession seit der Großen Depression zwischen 1929 und 1932 geprägt. Mit der im zweiten Halbjahr begonnenen Erholung zeichnet sich für **2010** für nahezu alle Industrieländer ein Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion ab. Für **Deutschland** wurde in der Mittelfristprojektion des BMWi vom April 2010 ein Anstieg des BIP um 1,4 % im Jahr 2010 sowie um 1,6 % im Jahr 2011 erwartet. Jüngere Prognosen kamen zu etwas höheren Ergebnissen, die mittlerweile auch vom BMWi für möglich gehalten werden. Allerdings sind die Unterschiede für die Prognose des Güterverkehrs weniger bedeutend als die Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung einiger verkehrsrelevanter Branchen.

Der **gesamtmodale Güterverkehr** wurde im Jahr **2009** sowohl insgesamt als auch bei ausnahmslos allen Verkehrsträgern von der Rezession, insbesondere vom Rückgang der Industrieproduktion sowie von dem massiven Einbruch der Außenhandelsströme, voll getroffen. Vor allem in den ersten Monaten des Jahres war das Ausmaß des Rückgangs der Transportnachfrage, parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, in der Geschichte der Bundesrepublik einzigartig. Zwar haben sich die drastischen Verminderungsraten bei nahezu allen Verkehrsträgern im weiteren Verlauf abgeschwächt, und zwar vor allem im vierten Quartal, in dem sich der Basiseffekt aus 2008 niederschlug. Dennoch verblieb auch im Jahresergebnis noch eine erhebliche Abnahme der gesamten Transportnachfrage. Sie belief sich sowohl beim Transportaufkommen als auch bei der -leistung auf 11 %. Im bisherigen Verlauf des Jahres **2010** hat sich der Aufschwung deutlich verstärkt und an Breite gewonnen. Die gesamt- und branchenwirt-

schaftlichen Leitdaten führen zu einer spürbaren (Wieder-) Belebung der Transportnachfrage. Für das gesamtmodale Transportaufkommen wird aus derzeitiger Sicht ein Anstieg um gut 6 % prognostiziert. Für die Leistung zeichnet sich mit knapp 10 % eine noch höhere Zunahme ab, was vor allem auf eine entsprechende Entwicklung im Straßengüterverkehr zurückzuführen ist. Für das Jahr **2011** ist mit der Festigung der allgemeinen konjunkturellen Aufwärtsbewegung grundsätzlich ein weiteres Wachstum der Güterverkehrsnachfrage zu erwarten. Jedoch wird der weitere Aufholprozess nach aller Voraussicht deutlich langsamer verlaufen. Es ist mit einer Zunahme des Transportaufkommens um 2 % und der Leistung um 4 % zu rechnen.

Der **Straßengüterverkehr** nahm im Jahr **2009** um 10 % (Aufkommen und Leistung) ab. Besonders bemerkenswert ist der Rückgang in der grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstarken Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren, die von der Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme besonders getroffen wurde. Für **2010** ist ein Anstieg um 6 % beim Transportaufkommen und um gut 10 % bei der Leistung zu erwarten. Die Diskrepanz zwischen diesen beiden Größen kommt durch eine Verschiebung zwischen den Güterbereichen zustande, von denen sich diejenigen mit vergleichsweise kurzen Entfernungen, in erster Linie die Baustofftransporte, stark unterdurchschnittlich und die Segmente über lange Strecken, vor allem die Beförderungen von Halb- und Fertigwaren, daneben auch von Eisen- und Stahlprodukten, überdurchschnittlich entwickeln. Für das Jahr **2011** ist mit einem weiteren Wachstum zu rechnen, das aber mit 2 % (Aufkommen) bzw. 5 % (Leistung) deutlich geringer ausfallen wird als im laufenden Jahr.

Im **Eisenbahnverkehr** schlug die krisenhafte Entwicklung der Stahlindustrie im Jahr **2009** wesentlich stärker durch als im Lkw-Verkehr. Hier verloren die Eisenbahnen über 30 % an Aufkommen und Leistung. Dies beeinflusste das Gesamtergebnis maßgeblich. Weitere spürbare Nachfragerückgänge entstanden im Bereich der Halb- und Fertigwaren, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. Insgesamt sind das Transportaufkommen und die -leistung im Jahr 2009 um 16 % bzw. 17 % gesunken. Für das Jahr **2010** stehen auch für den Eisenbahnverkehr die Signale wieder auf Wachstum. Dabei wird die Nachfrage vor allem von der kräftigen Belebung in der Stahl-, der Chemie- und der gesamten Industrie angeregt. Insgesamt ist eine kräftige Zunahme um über 11 % (Aufkommen und Leistung) zu erwarten. Damit wird gut die Hälfte der Vorjahresverluste wettgemacht. Im Jahr **2011** wird die Transportnachfrage im Montanbereich, bei Chemischen Erzeugnissen als auch bei den Halb- und Fertigwaren steigen, wenngleich spürbar schwächer als im laufenden Jahr. Insgesamt ist ein Anstieg des Aufkommens um knapp 3 % und der Leistung um knapp 4 % zu erwarten.

Die **Binnenschifffahrt** wurde im Jahr **2009** von dem drastischen Einbruch in der Stahlindustrie ähnlich stark tangiert wie die Eisenbahnen. Auch die anteilsgewichtigen Transporte von Steinen

und Erden verbuchten ein kräftiges Minus. Insgesamt hat sich das Transportaufkommen um 17 % und die Transportleistung um 13 % verringert. Für das Jahr **2010** ist auch für die Binnenschifffahrt eine Zunahme der Transportnachfrage zu erwarten, die aber geringer ausfällt als beim Straßen- und beim Eisenbahnverkehr, weil die Transporte von Steinen und Erden sowie von Mineralölprodukten zurückgehen. Insgesamt ist ein vergleichsweise schwacher Anstieg in Höhe von knapp 6 % (Aufkommen) bzw. knapp 4 % (Leistung) zu erwarten. Für das Jahr **2011** ist mit einer spürbaren Abflachung des Wachstums auf nur noch gut 1 % (Aufkommen und Leistung) zu rechnen. Damit bleiben die Wasserstraßentransporte auch im Jahr 2011 nach wie vor weit, nämlich um 12 % bzw. 10 %, von ihren bisherigen Höchstständen aus dem Jahr 2007 entfernt.

Das Transportaufkommen in **Rohrfernleitungen** hat im Jahr **2009** infolge des Rückgangs der Rohöleinfuhren um 3 % abgenommen. In den Jahren **2010** und **2011** wird es um jeweils 1 % sinken.

Das **Luftfrachtaufkommen** hat sich im Jahr **2009** auf Grund der Entwicklung der Außenhandelsströme um 6 % vermindert, ist am Jahresende allerdings bereits wieder spürbar gestiegen. Im Jahr **2010** wird es ein überraschend hohes Wachstum in Höhe von 19 % erzielen. Damit wiederum wird nicht nur der letztjährige Einbruch vollständig aufgeholt, sondern sogar der Verlust gegenüber dem Trendverlauf. Im Jahr **2011** wird sich der Höhenflug der Luftfracht grundsätzlich fortsetzen, die Wachstumsrate aber erheblich niedriger ausfallen (7 %) als im laufenden Jahr.

Der **Seeverkehr** wurde im Jahr **2009** ebenfalls vom Außenhandel gebremst und ist um 18 % eingebrochen. Im Jahr **2010** sollte auch dieser Verkehrsträger wieder in die Vorwärtsbewegung zurückfinden (9 %) und im Jahr **2011** um gut 4 % zulegen.

Im **Personenverkehr** ist die Verkehrsleistung (aller Verkehrsarten) im Jahr **2009** trotz der Rezession nicht gesunken, sondern sogar leicht gestiegen. Dazu hat vor allem die Entwicklung der Kraftstoffpreise beigetragen, die im Jahresmittel wegen des Basiseffekts aus 2008 deutlich (11 %) unter dem Vorjahresstand lagen. Im Jahr **2010** werden der private Konsum abnehmen sowie die Kraftstoffpreise (im Jahresdurchschnitt) um fast 10 % steigen. Insgesamt ist für das Verkehrsaufkommen des gesamten Personenverkehrs ein leichter Rückgang (0,7 %) und für die Leistung eine annähernde Konstanz (-0,2 %) zu erwarten. Im Jahr **2011** lassen vor allem der wachsende private Konsum und die nur geringfügig steigenden Kraftstoffpreise eine Zunahme in Höhe von rund 0,5 % (Aufkommen) bzw. von 1 % (Leistung) erwarten.

Auf den **Individualverkehr** entfallen über 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. Im Jahr **2009** ist er nach

den derzeit vorliegenden Daten etwas gestiegen (knapp 1 %). Für das Jahr **2010** ist vor allem kraftstoffpreisbedingt ein leichter Rückgang (ebenfalls knapp 1 %) zu erwarten, der im Jahr **2011** wieder in eine geringe Zunahme übergeht.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) konnte das Beförderungsaufkommen im Jahr **2009** einen spürbaren Anstieg um 1,4 % verbuchen. Er entstand jedoch weitgehend auf Grund von zwei Sonderfaktoren in Berlin, nämlich des Basiseffekts aus dem Jahr 2008 infolge des damaligen Streiks sowie der massiven Betriebseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn, die zu Substitutionen hin zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln führten. Der Gelegenheitsverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort, so dass die Leistung des gesamten ÖSPV um rund 1 % gesunken ist. Im Jahr **2010** werden sich die Haupteinflussfaktoren, insbesondere die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten und die Zahl der Auszubildenden, insgesamt etwas ungünstiger entwickeln als im vergangenen Jahr. Zudem entfällt der letztjährige streikbedingte Basiseffekt. Für die Substitutionen von der Berliner S-Bahn ist anzunehmen, dass sie im Gesamtjahr in etwa ähnlich hoch ausfallen wie 2009. Insgesamt ist für den Linienverkehr erneut ein leichtes Plus in Höhe von ½ % (Aufkommen und Leistung) zu erwarten. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV (-0,7 %) schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder. Im Jahr **2011** wird der Anstieg des privaten Konsums den Rückgang der Zahl der Auszubildenden und den Wegfall der diesjährigen Substitutionseffekte von der Berliner S-Bahn überwiegen. Somit ist für den Linienverkehr mit einem geringfügig stärkeren Anstieg (knapp 1 %) zu rechnen als im laufenden Jahr. Bei der Leistung wird er jedoch von dem erneut, wenngleich abgeschwächt, schrumpfenden Gelegenheitsverkehr zunichte gemacht.

Der **Eisenbahnverkehr** musste im Jahr **2009** leichte Nachfragerückgänge hinnehmen. Zu den wenig expansiven Rahmenbedingungen kamen die Störungen bei der Berliner S-Bahn sowie massive Angebotsprobleme im Fernverkehr. Sie haben spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflusst. Dabei war der Rückgang im Fernverkehr noch stärker als im Nahverkehr. Deshalb nahm die Verkehrsleistung im gesamten Eisenbahnverkehr (-1,5 %) spürbar stärker ab als die Fahrgastzahl (-0,6 %). Im Jahr **2010** werden die Auswirkungen der Betriebsstörungen bei der Berliner S-Bahn insgesamt wohl ein ähnliches Ausmaß annehmen wie im Vorjahr. Im Fernverkehr sind die Angebotsprobleme bereits gemildert worden, so dass hier ein spürbarer Basiseffekt entsteht und der Fernverkehr wieder auf seinen Wachstumskurs zurückfindet. Für den gesamten Eisenbahnverkehr resultieren daraus Zunahmen in Höhe von rund 0,5 % (Aufkommen) bzw. gut 2 % (Leistung). Im Jahr **2011** wird sich die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr niederschlagen. Die Betriebseinschränkungen sollten bis dahin auch bei der Berliner S-Bahn endgültig gelöst sein, so dass daraus ein Basiseffekt resultiert. Dies lässt für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen eine höhere Zunahme (1,7 %) und für die Leistung ein ähnlich hohes Wachstum (2 %) wie im Jahr 2010 erwarten.

Im **Luftverkehr** wurde die langjährige Aufwärtsentwicklung im Jahr **2009** durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen gestoppt. Trotz einer Belebung in den letzten Monaten lag die Zahl der Fluggäste um 4,5 % und die der Reisenden um 4,9 % unter dem Vorjahresniveau. Das stellt die Entwicklung in den Jahren 2001/02, in denen die Fluggastzahl wegen der Auswirkungen des 11. September 2001, der damaligen Rezession und anderer Gründe um 2 % bzw. 3 % sank, bei Weitem in den Schatten. Im Jahr **2010** ging von der Vulkanaschewolke im April ein massiver dämpfender Impuls aus, der auf 1,5 % des Jahresergebnisses quantifiziert werden kann. Dennoch zeichnet sich vor dem Hintergrund der Dynamik in den letzten Monaten ein spürbarer (Wieder-) Anstieg des Luftverkehrs im gesamten Jahr ab. Er kommt vor allem durch die gesamtwirtschaftliche Belebung, das überraschend starke Anspringen des deutschen Außenhandels mit seinen Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr und nicht zuletzt durch die neuerlich gestiegene Zahl von preisgünstigen Angeboten zustande. Das Wachstum wird aus derzeitiger Sicht auf über 4 % quantifiziert. Damit wird das Niveau des Jahres 2007 bereits wieder leicht übertroffen und das des Jahres 2008 annähernd erreicht. Im Jahr **2011** wird die Zahl der Geschäftsreisen, angeregt durch das Außenhandelswachstum, weiter steigen, wenngleich grundsätzlich wohl nicht mehr in dem Ausmaß des laufenden Jahres. Auch die Zahl der privaten Flugreisen wird wieder spürbar zulegen. Allerdings dürfte sich der Preisimpuls nicht im Ausmaß von 2010 wiederholen lassen. Jedoch erhöht der Basiseffekt aus der Aschewolke das Wachstum im kommenden Jahr um 1,5 Prozentpunkte. Deshalb wird es aus derzeitiger Sicht mit 5,5 % höher eingeschätzt als im laufenden Jahr.

1 Einleitung

Die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" beauftragt, die in einem halbjährlichen Turnus erstellt wird. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte "Winterprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im Juli des jeweiligen Jahres erarbeitete "Sommerprognose" hat die kurzfristige Prognose für das laufende und das folgende Jahr zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "**Kurzfristprognose Sommer 2010**" auf die Jahre **2010** und **2011**. Die in der Winterprognose vom Januar 2010 ausgewiesenen Werte für das Vorjahr stellten naturgemäß noch Schätzwerte dar. Deshalb wird in der "Sommerprognose" auch ein kurzer Überblick über die jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende Entwicklung im Jahr **2009** gegeben. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **26.07.2010** vorlagen.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, vom April 2010 die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf entsprechende Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden.

Der Sommerprognose vom Juli **2009** haben wir vorausgeschickt, dass sowohl die gesamtwirtschaftliche als auch die verkehrliche Entwicklung in der näheren Zukunft mit **außergewöhnlich hohen Unsicherheiten** behaftet war. Denn zum Einen war das Spektrum der (gesamtwirtschaftlichen) Konjunkturprognosen zum damaligen Zeitpunkt, unmittelbar nach dem tiefsten Einbruch in der deutschen Wirtschaftsgeschichte im ersten Quartal, außergewöhnlich breit. Zum Anderen wurden durch die außergewöhnliche Situation langjährig stabile Zusammenhänge zwischen der Verkehrsnachfrage und ihren Leitdaten gestört bzw. entsprach das Ausmaß der verkehrlichen Reaktionen nicht den langjährigen Beobachtungen.

Zwar haben wir die Entwicklung im Jahr 2009 in der letztjährigen Sommerprognose im Großen und Ganzen recht gut getroffen. Auch sind die Unsicherheiten hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen** Entwicklung jetzt **insgesamt** deutlich **geringer** als im Sommer 2009. Jedoch sind sie vor allem hinsichtlich derjenigen Größen, bei denen im bisherigen Verlauf des Jahres 2010 kräftige Aufholbewegungen nach den drastischen Einbrüchen im Vorjahr zu beobachten waren, im langjährigen Vergleich immer noch **sehr hoch**. Dies betrifft insbesondere die Frage, wie



lange diese starken Aufholprozesse anhalten, bzw. den Zeitpunkt, zu dem sie in ein flacheres Wachstum übergehen.

Aus diesem Grund beinhalten die Ergebnisse der Sommerprognose 2010 **erneut** eine deutlich **höhere Unschärfe** als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich, zu dem unter normalen Bedingungen die Entwicklungen der einzelnen Verkehrsarten im weiteren Verlauf und damit deren Jahresergebnisse mit einer vergleichsweise hohen Treffsicherheit prognostiziert werden können. Dies gilt für das Jahr **2011** in einem noch **höheren Ausmaß** als für 2010. Im Einzelfall wird bei der Kommentierung der Prognoseergebnisse darauf eingegangen.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands nimmt seit 2003 in einem geringen Ausmaß ab. Dies kommt durch die sinkenden Wanderungsgewinne zustande, die die Verluste aus der natürlichen Bewegung mittlerweile – im Gegensatz zu früheren Jahren – nicht mehr ausgleichen können. Im Jahr 2009 lag die Einwohnerzahl sowohl am Jahresende (81,8 Mio., -0,2 %) als auch im Jahresdurchschnitt (81,9 Mio., -0,3 %) leicht unter dem jeweiligen Vorjahreswert. Der Rückgang ist allerdings etwas überzeichnet, weil wegen der bundesweiten Einführung der Steuer-Identifikationsnummer – wie schon 2008 – umfangreiche Bereinigungen der Melderegister in den Kommunen vorgenommen wurden, die sich in erhöhten Fortzugszahlen niederschlagen.¹ Für die Jahre 2010 und 2011 wurde in der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts vom November 2009 (in beiden Hauptvarianten) eine Abnahme in ähnlicher Größenordnung wie im Jahr 2009 berechnet (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu, auch in den Jahren, in denen die gesamte Einwohnerzahl bereits sank. Nach den Ergebnissen der 12. KBV wird diese Entwicklung nicht mehr anhalten, sondern, nach einer annähernden Stagnation in den Jahren 2009 und 2010, ab 2011 in eine, zunächst allerdings sehr geringfügige, Abnahme umschlagen.

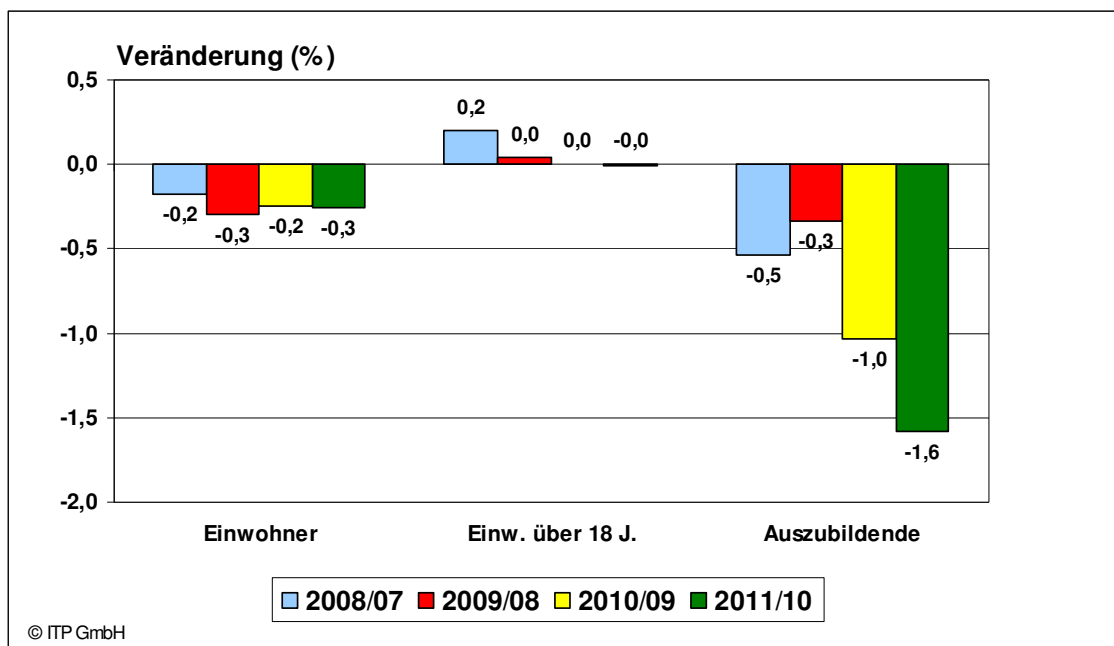
Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Einwohner ¹⁾	82,26	82,12	81,87	81,67	81,46	-0,2	-0,3	-0,2	-0,3
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	68,16	68,29	68,32	68,32	68,31	0,2	0,0	0,0	-0,0
Auszubildende ²⁾	13,93	13,85	13,81	13,66	13,45	-0,5	-0,3	-1,0	-1,6
1) Jahresdurchschnitt									
2) Schüler und Studenten, im Schuljahr bzw. Wintersemester t/t+1									

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

¹ Vgl. C Grobecker, E. Krack-Roberg, Bevölkerungsentwicklung 2008, in: Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik 4/2010, S. 319.

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



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. Seit 1998 geht sie entsprechend der Besetzung der entsprechenden Altersjahrgänge zurück, darunter seit 2004 in einem spürbaren Ausmaß (um annähernd 1 % p.a.). Bei der Zahl der Schüler, die in den neunziger Jahren noch gestiegen ist, hat sich die Abnahme in den letzten Jahren spürbar verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2009/10) 1,2 %. In den Jahren 2008 und 2009 wurde sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bzw. 5 %) gedämpft. Künftig wird die Studentenzahl deutlich schwächer wachsen. Zudem wird sich der Rückgang der Schülerzahl auf Grund der im Trend sinkenden Zahl der Geburten immer mehr verstärken. Dies schlägt auf die Zahl aller Auszubildenden im Prognosezeitraum entsprechend durch. Für die exakte Quantifizierung (2010/09: -1,0 %, 2011/10: -1,6 %) wurden die letzten Vorausberechnungen der Kultusministerkonferenz herangezogen.¹

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, "Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2005 – 2020" sowie "Prognose der Studienanfänger, Studierenden und Hochschulabsolventen", Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 182 bzw. 176, Bonn 2007 bzw. 2005.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** im Jahr **2009** wurde von der tiefsten Rezession seit der Großen Depression zwischen 1929 und 1932 geprägt, die bereits 2008 begonnen hatte. Demzufolge verzeichnete das weltweite BIP erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg einen Rückgang, der allerdings mit -0,6 % schwächer ausfiel als zunächst erwartet.¹ In den Industrieländern war das Minus jedoch deutlich stärker ausgeprägt. So sank das BIP im Euroraum um 4,1 %, in den USA um 2,4 % und in Japan um 5,2 %. Mit der im zweiten Halbjahr begonnenen Erholung zeichnet sich für **2010** für nahezu alle Industrieländer ein Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion ab, der vom IWF auf 1 % (Euroraum), gut 3 % (USA) bzw. knapp 2 % (Japan) quantifiziert wird. Für das Jahr **2011** rechnet der IWF mit Wachstumsraten in insgesamt ähnlicher Höhe, für den Euroraum wird sogar eine Verstärkung auf 1,5 % erwartet.

In **Deutschland** ist das **BIP** im Jahr **2009** um 4,9 % gesunken. Das stellt den mit Abstand stärksten Rückgang in der Nachkriegsgeschichte dar. Auf Grund der hohen Exportorientierung der deutschen Wirtschaft fiel er auch stärker aus als in den meisten anderen Industrieländern. Für **2010** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi ein Anstieg um 1,4 % prognostiziert. Die, ebenfalls im April 2010 erstellte, Gemeinschaftsdiagnose der Wirtschaftsforschungsinstitute (1,5 %) stimmt damit nahezu überein. Allerdings wird das Wachstum in den aktuellen Prognosen der Institute und der Bundesbank vom Juni 2010 – mit einer Ausnahme (HWWI) – übereinstimmend etwas höher eingeschätzt (1,9 % bis 2,1 %), vor allem auf Grund des Außenhandels, auf den noch eingegangen wird. Diese Größenordnung wird mittlerweile auch vom BMWi für möglich gehalten. Im Vergleich zu den Unsicherheiten, unter denen die kurzfristige Verkehrsprognose hinsichtlich der Entwicklung in einigen bedeutenden Branchen nach wie vor steht (vgl. Abschn. 2.3), sind die Unterschiede zwischen den Prognosen für das BIP allerdings nicht sehr bedeutend. Konsens besteht darüber, dass die gesamtwirtschaftliche Produktion mittlerweile Tritt gefasst hat und die, im Verlauf des Vorjahres begonnene, Aufwärtsbewegung sich fortsetzen wird. Für **2011** stimmen die Ergebnisse der Frühjahrsprojektion des BMWi (1,6 %), der Gemeinschaftsdiagnose (1,6 %) und der aktuellen Prognosen (mit einer Ausnahme zwischen 1,4 % und 1,7 %) gut überein. Hier wird sich vor allem das Auslaufen der Konjunkturpakete im In- und Ausland bemerkbar machen.

Die **privaten Konsumausgaben** haben sich im Jahr **2009**, im Vergleich zur Stärke der Rezession, als vergleichsweise robust erwiesen. Die verfügbaren Einkommen haben, vor allem infolge der Ausweitung der Kurzarbeiterregelungen und der Aufstockung von Sozialleistungen, leicht zugenommen. Zudem ließ der Preisanstieg, bedingt durch die Entwicklung der Energiepreise, nach. Somit sind die realen Konsumausgaben im gesamten Jahr gegenüber 2008 kaum gesun-

¹ IWF, World Economic Outlook, April 2010, S. 2.

ken (-0,1 %). Allerdings war im Verlauf von 2009 durchaus ein spürbarer Rückgang festzustellen, der sich im ersten Quartal **2010** fortgesetzt hat. Die Gründe hierfür lagen vor allem in der Abnahme der realen Einkommen bei steigenden Verbraucherpreisen und in der steigenden Sparquote. Bei einer nur leichten Zunahme im weiteren Verlauf von 2010 ergibt sich für das gesamte Jahr eine Schrumpfung gegenüber 2009, die in der Frühjahrsprojektion des BMWi auf 0,6 % quantifiziert wird. Die oben erwähnten aktuellen Prognosen erwarten mehrheitlich eine noch etwas stärkere Abnahme, bis hin zu 1 %. Im Jahr **2011** werden die realen Einkommen, trotz der jüngsten Sparbeschlüsse zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte, voraussichtlich etwas stärker steigen als im laufenden Jahr und die Sparquote sinken. Somit werden auch die realen Konsumausgaben wieder zunehmen. In der Frühjahrsprojektion wird ein Wachstum um 0,6 % erwartet, in den aktuellen Prognosen teilweise ein etwas höherer Wert.

Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	108,9	110,3	104,8	106,2	107,9	1,3	-4,9	1,4	1,6
Privater Konsum ¹⁾²⁾	102,6	102,9	102,9	102,2	102,9	0,4	-0,1	-0,6	0,6
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	123,2	127,3	101,1	104,2	108,1	3,3	-20,5	3,1	3,7
Exporte ¹⁾	164,0	168,7	144,3	154,1	165,2	2,9	-14,5	6,8	7,2
Importe ¹⁾	141,1	147,1	133,1	139,6	147,9	4,3	-9,5	4,9	5,9
Erwerbstätige ³⁾	39,7	40,3	40,3	40,2	40,2	1,4	-0,0	-0,1	-0,1

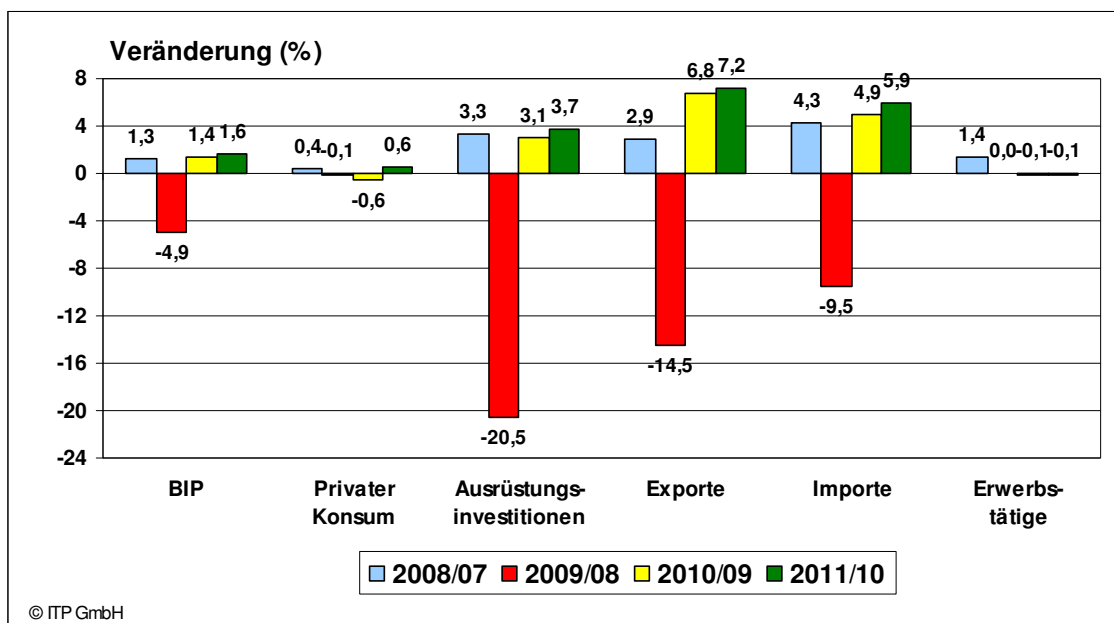
1) Preisbereinigt, Kettenindex (2000 = 100)
2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Im Gegensatz zu den privaten Konsumausgaben wurden die **Ausrüstungsinvestitionen** im Jahr **2009** von der Rezession in einem drastischen Ausmaß tangiert. Sie brachen um rund ein Fünftel ein und sanken damit nahezu auf das Niveau von 2005. Dieses Ausmaß ist in der Nachkriegsgeschichte ohne Beispiel; der bisherige Tiefpunkt (-14 %) entstand im Rezessionsjahr 1993 und wurde vom Auslaufen der vereinigungsbedingten Sonderfaktoren verstärkt. Aufgrund der dramatisch verschlechterten Absatzsituation der Unternehmen, der eingebrochenen Gewinne und der Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Konjunktur haben die Unternehmen ihre Investitionspläne in massivem Ausmaß reduziert. Allerdings hat sich die Entwicklung bereits im Verlauf des Vorjahres stabilisiert. Im Jahr **2010** werden die Ausrüstungsinvestitionen wieder zunehmen, nachdem sich die (nationalen und internationalen) Konjunkturperspektiven aufgehellt haben, die Kapazitätsauslastung in der Industrie wieder, ausgehend von einem sehr geringen Niveau, steigt und Ersatzinvestitionen mittlerweile vielfach nicht mehr aufgeschoben wer-

den können. Zudem werden am Jahresende einige Investitionen vorgezogen, um in den Genuss der dann noch geltenden degressiven Abschreibungsregeln zu kommen. Insgesamt wird der Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen in der Frühjahrsprojektion auf rund 3 % geschätzt. Im Jahr **2011** werden zwar zunächst die vorgezogenen Investitionsprojekte fehlen. Im weiteren Verlauf werden jedoch die fortgesetzt steigende Kapazitätsauslastung und die verbesserten Ertragsperspektiven eine verstärkte Investitionstätigkeit bewirken. In der Frühjahrsprojektion wird dies mit einer Zunahme um knapp 4 % quantifiziert. Die aktuellen Prognosen liegen für beide Jahre weitgehend in einer ähnlichen Größenordnung.

Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Exporte** haben – nach einer langjährigen Expansion seit dem Rezessionsjahr 1993, die zwischen 2004 und 2007 in Wachstumsraten von 8 % bis 13 % kulminierte – bereits im Jahr 2008 im Zuge der sich schon damals abschwächenden Weltkonjunktur erheblich an Dynamik verloren und stiegen nur noch um vergleichsweise moderate 3 %. Im Jahr **2009** brachen sie dann um 14,5 % ein, was erneut den stärksten Rückgang in der Geschichte der Bundesrepublik darstellt. Jedoch haben sich auch die Ausfuhren bereits im zweiten Halbjahr spürbar erholt. Im Jahr **2010** tragen die Exporte im gleichen Ausmaß, in dem sie die zurückliegende Rezession ausgelöst haben, nun zum Wiederaufschwung bei. Angetrieben vom Welthandel und von der bereits wieder äußerst kräftigen konjunkturellen Dynamik in einigen Teilen der Weltwirtschaft, sind die deutschen Ausfuhren von Januar bis Mai um bemerkenswerte 15 % gegenüber dem, allerdings sehr geringen, Vorjahresniveau gewachsen. Zwar ist für den weiteren Verlauf

des Jahres vor allem in Asien mit einer leichten Abschwächung dieser Dynamik zu rechnen. Gegenläufig wirkt jedoch die wechselkursbedingte Erhöhung der preislichen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wurde für das gesamte Jahr ein Wachstum von rund 7 % prognostiziert. Hier sind die aktuellen Prognosen der Institute, auch unter dem Eindruck der Entwicklung in den letzten Monaten, teilweise spürbar optimistischer und reichen bis zu einem Anstieg um über 10 %. Im Jahr **2011** werden die Exporte mit der anhaltenden Zunahme des Welthandels grundsätzlich weiterhin deutlich aufwärts gerichtet sein. Allerdings stehen diesem Einfluss das Auslaufen der Konjunkturpakete und die Konsolidierungsbemühungen in wichtigen Handelspartnerländern gegenüber. In der Frühjahrsprojektion wurde für das kommende Jahr ein Anstieg um gut 7 % erwartet, der mit den aktuellen Prognosen weitgehend übereinstimmt. Damit wird im Jahr 2011 das Niveau des Vorkrisenjahrs 2008 nahezu erreicht. Vor lediglich einem halben Jahr, im Rahmen der Winterprognose 2009/10, wurde dieser Sachverhalt erst für das Jahr 2013 erwartet. Dies verdeutlicht zum Einen die seitdem eingetretene Dynamik, zum Anderen aber auch die, in der Einleitung zu diesem Prognosebericht erwähnten, hohen Unsicherheiten, die für den weiteren Verlauf von einigen verkehrsrelevanten Größen, darunter der Exporte, nach wie vor bestehen.

Die **Importe** gingen nach den starken Zuwächsen der Vorjahre im Jahr **2009** ebenfalls stark zurück. Allerdings sanken sie in einem deutlich geringeren Ausmaß (9,5 %) als die Exporte, da sich die Binnennachfrage in Deutschland nur vergleichsweise wenig abschwächte. Auch hier war im Verlauf eine spürbare Erholung zu beobachten. Sie wird sich im Jahr **2010** mit dem Anziehen der gesamtwirtschaftlichen Produktion fortsetzen. Von Januar bis Mai belief sich die Zunahme auf 12 %. Für das gesamte Jahr wurde in der Frühjahrsprojektion ein Anstieg um rund 5 %, in den anderen oben erwähnten Prognosen ein spürbar höheres Wachstum erwartet. Im Jahr **2011** wird die Zunahme der inländischen Nachfrage einen weiteren Anstieg der Importe bewirken, der sowohl in der Frühjahrsprojektion als auch in der Mehrheit der anderen Prognosen auf rund 6 % geschätzt wird.

Die Zahl der **Erwerbstätigen** hat sich im Jahr **2009** gemessen an der Schwere der Rezession als bemerkenswert robust erwiesen und ist trotz des dramatischen Rückgangs der gesamtwirtschaftlichen Produktion um 5 % nicht gesunken. Da Instrumente wie Kurzarbeit, Arbeitszeitverkürzungen, Überstundenabbau etc. genutzt wurden, nahm nur das geleistete Arbeitsvolumen deutlich ab. Die Beschäftigtenzahl sank dagegen im Jahresverlauf nur leicht und im Jahresdurchschnitt gegenüber 2008 gar nicht. Für das Jahr **2010** ist mit einer gegenläufigen Entwicklung zu rechnen. Mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung werden zunächst Kurzarbeit abgebaut und Arbeitszeitkonten aufgefüllt, so dass im Verlauf das Arbeitsvolumen zwar spürbar, die Erwerbstätigenzahl aber nur geringfügig steigt. Im Jahresdurchschnitt ergibt sich daraus eine annähernde Stagnation. Hier stimmen die Frühjahrsprojektion und die anderen Konjunkturprognosen überein. Für das Jahr **2011** zeichnet sich erneut eine annähernde Konstanz ab.

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2009** nach drei Wachstumsjahren leicht gesunken. Verantwortlich dafür war vor allem der Wirtschaftsbau (-3,8 %), der von der Rezession spürbar in Mitleidenschaft gezogen wurde. Auch der Wohnungsbau nahm auf Grund stagnierender Einkommen und steigender Arbeitsplatzunsicherheit leicht ab (-1,1 %). Durch den kräftigen Zuwachs im öffentlichen Bau (5,4 %) infolge der beiden Konjunkturpakete wurde das Gesamtergebnis lediglich abgeschwächt, das Minus belief sich auf rund 1 %. Im Jahr **2010** wurde die Bauproduktion in den ersten beiden Monaten von dem strengen Winter hart getroffen, sie nahm um 18 % ab. Seit März wurde die Produktionstätigkeit aber wieder kräftig ausgeweitet (März bis Mai: +4 %). Im gesamten Jahr wird der öffentliche Bau auf Grund der Impulse aus den Konjunkturprogrammen nochmals an Fahrt gewinnen und knapp zweistellig wachsen. Der Wohnungsbau dürfte, gestützt auf historisch niedrige Hypothekenzinsen und die Modernisierungsprogramme, leicht aufwärts gerichtet sein. Dagegen wirkt im gewerblichen Bau infolge der Zeitverzögerung zwischen der Investitionsentscheidung und der Bautätigkeit die Rezession noch nach, so dass sich die letztjährige spürbare Abnahme fortsetzt. Die gesamten Bauinvestitionen steigen deshalb gemäß der Frühjahrsprojektion des BMWi um rund 1 %, gemäß der aktuellen Prognosen der Institute teilweise etwas schwächer. Im Jahr **2011** wechseln die Antriebskräfte. Im öffentlichen Bau wird wegen des Auslaufens der Konjunkturpakete und der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand das spürbare Plus der beiden Vorjahre in ein ebenso spürbares Minus umschlagen. Dagegen dürfte sich der Wirtschaftsbau stabilisieren und der Wohnungsbau stärker zulegen als im Jahr 2010. Insgesamt wurde in der Frühjahrsprojektion eine annähernde Stagnation erwartet, während in den anderen Prognosen mehrheitlich mit einem Anstieg um bis zu 1 % gerechnet wird. Für die **Produktion** des Baugewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung etwas stärker korreliert als die Investitionen und im Jahr 2009 etwas schwächer (-0,4 %) sank als letztere, werden für 2010 und 2011 die gleichen Veränderungsraten angenommen.

Das gesamte **Verarbeitende Gewerbe** wurde im Jahr **2009** von der Rezession in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen. Während das Baugewerbe, der Handel und die meisten Dienstleistungen in der Krise nur moderat schrumpften, brach die Industrie regelrecht ein. Trotz einer Verbesserung im Verlauf des Jahres lag der Index der Industrieproduktion um 17 % unter dem Vorjahresstand. Im bisherigen Verlauf des Jahres **2010** kam es zu einer Gegenbewegung in einer nicht zu erwartenden Stärke. In den ersten fünf Monaten lag die Produktion um 10 % über dem, allerdings geringen, Vorjahresniveau. Auch hier ist der weitere Verlauf mit vergleichsweise hohen Unsicherheiten behaftet. In der jüngsten Konjunkturprognose des ifo Instituts vom Juni 2010 wurde für die Bruttowertschöpfung der Industrie im zweiten bzw. dritten Quartal ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 12,6 % bzw. 9,4 % geschätzt.¹ Selbst wenn

¹ K. Carstensen et al., ifo Konjunkturprognose 2010/2011: Auftriebskräfte verlagern sich nach Deutschland, München Juni 2010, S. 79.

man ab Juni nur eine Stagnation des (kalender- und saisonbereinigten) Produktionsindex auf dem Mai-Niveau (+14 % gegenüber 2009) bis zum Jahresende annimmt, dann errechnet sich daraus für diesen Zeitraum ein Wachstum gegenüber dem Vorjahr in Höhe von ebenfalls 14 % und für das Gesamtjahr eine Zunahme um knapp 13 %, die der vorliegenden kurzfristigen Verkehrsprognose zu Grunde gelegt wurde. Nach den Ergebnissen des ifo Konjunkturtests für den Juli 2010, wonach sich das Geschäftsklima in der Industrie stark aufgehellt hat und auch die Erwartungen für die kommenden sechs Monate wieder gestiegen sind ("Die deutsche Wirtschaft ist wieder in Partylaune")¹, könnte sich sogar diese Annahme, die vor nicht allzu langer Zeit als völlig abwegig betrachtet worden wäre, noch als zu niedrig erweisen. Der Winterprognose 2009/10 wurde, gestützt auf eine damals aktuelle Prognose des DIW², ein Anstieg im laufenden Jahr um lediglich knapp 4 % zu Grunde gelegt. Im Jahr **2011** wird die Industrieproduktion die im laufenden Jahr an den Tag gelegte Dynamik nicht fortsetzen können. Andererseits ist zu erwarten, dass sie, wie in früheren Aufschwungsperioden, klar stärker als das BIP wächst. Konkretisiert wurde das, indem die Wachstumsdifferenz zwischen Industrieproduktion und BIP in diesen Aufschwungjahren fortgeschrieben wurde. Daraus errechnet sich ein Anstieg in Höhe von 6,5 %. Damit wiederum würde die Produktion des Verarbeitendes Gewerbes bereits fast das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 erreichen. In dieser Annahme liegt eines der größten Risiken für die Prognose des Güterverkehrs im Jahr 2011.

Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Bauproduktion ¹⁾	108,4	109,1	108,6	109,7	109,9	0,7	-0,4	1,0	0,1
Industrieproduktion ²⁾	112,4	113,5	93,9	105,8	112,7	1,0	-17,3	12,7	6,5
Rohstahlproduktion ³⁾	48,6	45,8	32,7	43,0	44,5	-5,6	-28,7	31,6	3,5
Steinkohlenabsatz ³⁾	67,4	61,4	50,3	54,5	54,2	-8,9	-18,1	8,3	-0,6
Mineralölproduktenabsatz ³⁾	101,8	108,6	104,1	103,8	103,0	6,6	-4,1	-0,3	-0,7
Chemieproduktion ⁴⁾	105,6	101,6	87,0	105,4	109,6	-3,8	-14,3	21,1	4,0

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2005 = 100)
2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2005 = 100)
3) Mio. t
4) Produktionsindex für die Herstellung von chemischen Erzeugnissen (2005 = 100)

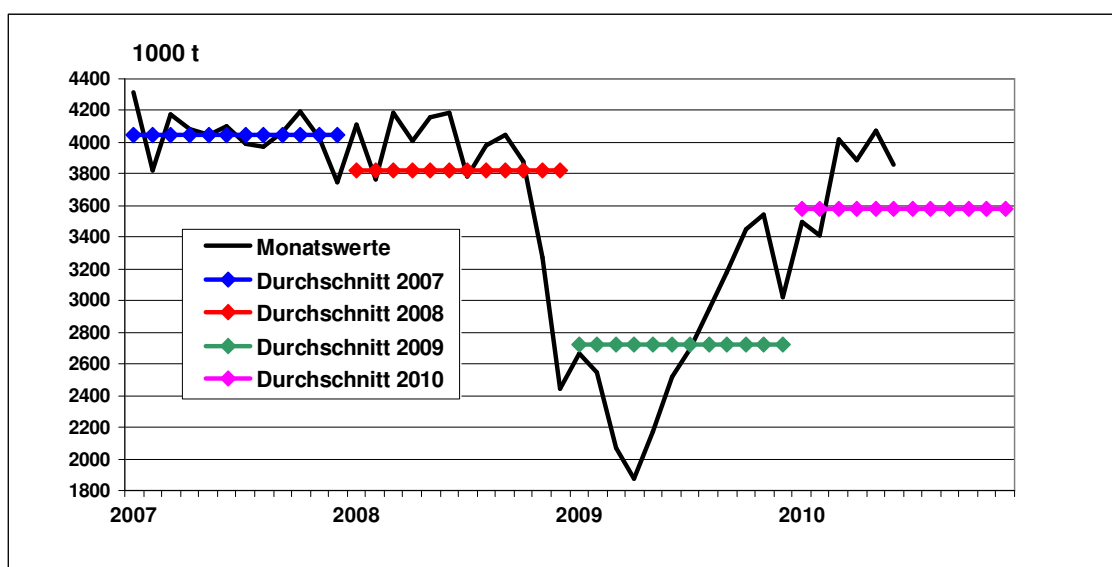
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölwirtschaftsverband, Verband der Chemischen Industrie, eigene Prognosen

¹ Ifo Geschäftsklimaindex im Steigflug – Ergebnisse des ifo Konjunkturtests im Juli 2010
<http://www.cesifo-group.de/portal/page/portal/ifoHome/a-winfo/d1index/10indexgsk>

² D. Lücke, Talsohle durchschritten: Nachfrage nach Industriegütern legt wieder zu, in: DIW-Wochenbericht Nr. 49/2009, S. 861-868.

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** begab sich im Jahr **2009** auf eine dramatische Talfahrt. Im ersten Halbjahr 2009 brach sie gegenüber dem Vorjahreszeitraum um fast die Hälfte (44 %) ein (vgl. Abb. R-3). Zwar fiel das Minus im zweiten Halbjahr deutlich geringer aus (-12 %) und im vierten Quartal kam es sogar zu einem Plus (4 %). Jedoch war das vor allem ein Reflex des massiven Rückgangs aus dem vierten Quartal 2008. Im Gesamtjahr 2009 sank die Rohstahlproduktion gegenüber dem Vorjahr um nahezu ein Drittel (29 %) auf 33 Mio. t und damit auf das niedrigste Niveau seit 1959. Im bisherigen Verlauf des Jahres **2010** war auch bei dieser Größe ein dramatischer (Wieder-) Anstieg zu beobachten, nämlich um 64 % im ersten Halbjahr gegenüber dem Vorjahr. Die Antriebskräfte liegen in der konjunkturellen Aufwärtsbewegung in der Gesamtwirtschaft und in bedeutenden Abnehmerbranchen sowie im Export. Hinzu kamen Sonderfaktoren in Gestalt eines kräftigen Lageraufbaus bei den Stahlverarbeitern. Das Ergebnis für das Gesamtjahr wird vom Branchenverband Wirtschaftsvereinigung Stahl derzeit auf 43 Mio. t (+32 %) geschätzt.¹ Das bedeutet, dass das Niveau des zweiten Quartals im weiteren Verlauf nicht mehr gehalten werden kann (vgl. nochmals Abb. R-3), was mit dem Wegfall der genannten Sonderfaktoren und einer immer noch labilen konjunkturellen Lage begründet wird. Damit liegt die Rohstahlproduktion im Jahr 2010 immer noch um 6 % unter dem Vorkrisenniveau des Jahres 2008 und um 11 % unter dem, seit der Vereinigung Deutschlands erzielten, Rekordniveau des Jahres 2007. Für das Jahr **2011** ist zu erwarten, dass die Aufwärtsbewegung bei den

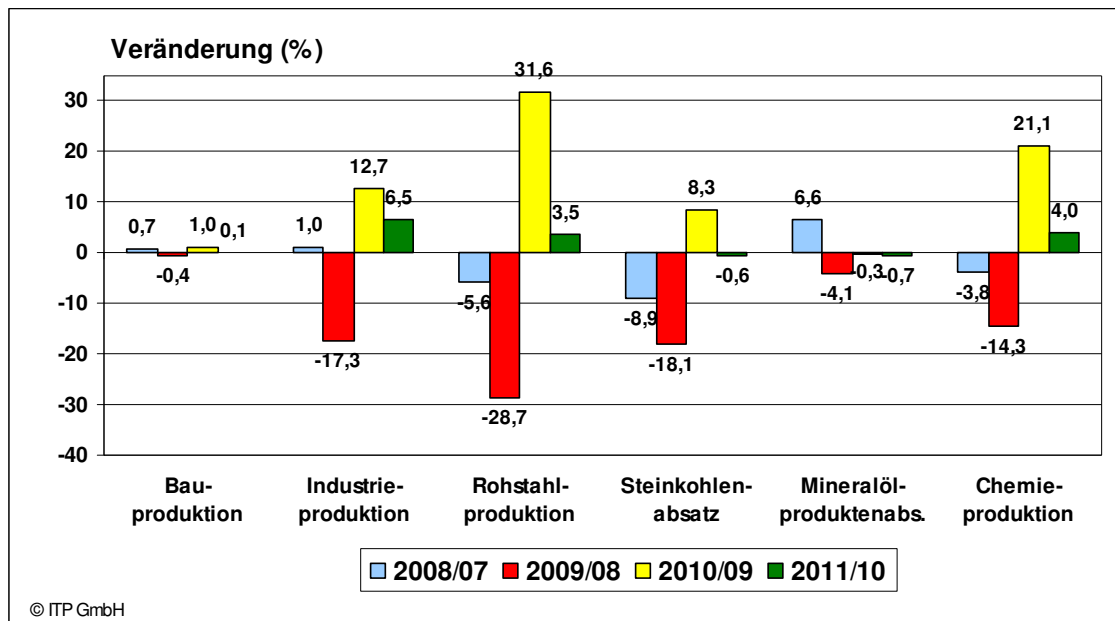
Abbildung R-3: Entwicklung der Rohstahlproduktion von 2007 bis 2010



¹ Wirtschaftsvereinigung Stahl, Steigende Rohstoffkosten gefährden Konjunktur, Medieninformation vom 17.06.2010, http://www.stahl-online.de/medien_lounge/medieninformationen/20100617PMBerlin.pdf

wichtigsten Abnehmerbranchen im In- und Ausland grundsätzlich anhalten, das Expansions-tempo sich aber kräftig vermindern wird. Wegen des Basiseffekts aus dem wegfallenden Lageraufbau wird nur noch ein vergleichsweise geringer Anstieg (3,5 %) angenommen.

Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



Der Absatz von deutscher und importierter **Steinkohle** wurde im Jahr **2009** vom Einbruch der Stahlindustrie stark betroffen. Deren Nachfrage sank, laut Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen¹, annähernd im gleichen Ausmaß wie die Rohstahlproduktion, nämlich um 30 %. Auch die Liefermengen an die Kraftwerke (-13 %) und die, insgesamt quantitativ unbedeutende, Nachfrage aus dem Wärmemarkt (-27 %) nahmen deutlich ab. Daraus ergibt sich ein Gesamtminus in Höhe von 18 %. Davon wurde im vergangenen Jahr nicht nur der Absatz deutscher Steinkohle (-17 %) tangiert, sondern auch der von Importkohle (-19 %), der 2008 bei einem Gesamtrückgang in Höhe von (revidiert) 9 % noch nicht gesunken war. Im Jahr **2010** wird die Nachfrage der Stahlindustrie etwa im Ausmaß wie deren Produktion (32 %, s.o.) spürbar zulegen. Der im Trend schrumpfende Absatz an die Stromerzeuger dürfte den Vorjahreseinbruch etwas aufholen und leicht steigen. Die mit einem Anteil von nur noch 2 % unbedeutende Nachfrage aus dem Wärmemarkt wird wegen des strengen Winters zu Beginn des Jahres nicht wie im Trend sinken. Daraus ergibt sich insgesamt ein Plus in Höhe von 8 %. Im Jahr **2011** werden die Steinkohlenlieferungen an die Stahlindustrie nur noch leicht steigen. Dagegen

¹ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2009, Berlin/Köln 2010, S. 16.

dürfte die Nachfrage der Kraftwerke, auf die rund drei Viertel des Gesamtverbrauchs entfällt, wieder auf den rückläufigen Trend zurückkehren. Für den gesamten Steinkohlenabsatz ist somit ein leichtes Minus (0,6 %) zu erwarten.

Der Absatz von **Mineralölprodukten** wurde im Jahr **2009** zum dritten Mal in Folge von der Nachfrage nach leichtem Heizöl geprägt. Dessen Absatz lag im ersten Halbjahr 2009, als preisinduziert Käufe sowohl nachgeholt als auch vorgezogen wurden, um 37 % über dem Vorjahreswert. Damit waren die Verbrauchertanks zu einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß gefüllt. Deshalb sowie auf Grund des anschließenden Preisanstiegs brach der Heizölabsatz im zweiten Halbjahr um fast die Hälfte ein. Somit drehte sich das drastische Plus der ersten Jahreshälfte im Gesamtjahr noch in ein Minus in Höhe von 14 %. Im Vergleich dazu waren die Entwicklungen bei den anderen Hauptprodukten – Abnahme bei Ottokraftstoff, Kerosin und Rohbenzin um jeweils 2 bis 3 % sowie Zunahme bei Dieselmotorkraftstoff um gut 3 % – nahezu unbedeutend. Der Rückgang des Absatzes aller Mineralölprodukte um 4,5 Mio. t (-4,1 %) entstand zu drei Vierteln beim leichten Heizöl (-3,3 Mio. t). Die Produktion der deutschen Raffinerien sank etwas stärker (-6 %) als der Inlandsabsatz. In ähnlicher Größenordnung bewegten sich auch der Rohöleinsatz in den Raffinerien sowie die Rohöl- und die Produkteinfuhren. Im Jahr **2010** lag die Nachfrage nach leichtem Heizöl im ersten Halbjahr um fast ein Viertel unter dem hohen Vorjahreswert. Da aber die Verbrauchertanks, auch wegen der überdurchschnittlich kalten Temperaturen im Januar, mittlerweile stark geleert wurden, kann die Kaufzurückhaltung der Verbraucher nicht unbegrenzt fortgesetzt werden. Deshalb wird der Absatz im zweiten Halbjahr drastisch zunehmen, so dass für das Jahresergebnis ein nur noch vergleichsweise geringer Rückgang um ca. 6 % verbleibt. Auch für den Absatz von Ottokraftstoff ist eine Abnahme (knapp 4 %) zu erwarten. Der Verbrauch von Kerosin wird annähernd stagnieren, weil die kräftige Belebung der Luftverkehrsnachfrage von einer steigenden Auslastung der Flugzeuge und dem sinkenden spezifischen Verbrauch weitgehend kompensiert wird. Der Absatz von Dieselmotorkraftstoff und von Rohbenzin wird dagegen auf Grund des Anstiegs des Lkw-Verkehrs bzw. der Chemieproduktion steigen. Insgesamt ist mit einer geringen Abnahme des Mineralölproduktenabsatzes (0,3 %) zu rechnen. Damit wird der spürbare Rückgang im ersten Halbjahr (6 %) in der zweiten Jahreshälfte nahezu ausgeglichen, was in erster Linie durch die beschriebene Entwicklung der Nachfrage nach leichtem Heizöl zustande kommt. Die Rohöl- und die Produkteinfuhren werden sich im Gesamtjahr, wie bereits im bisherigen Verlauf, annähernd wie der Produktenabsatz entwickeln, d.h. in einem nur geringfügigen Ausmaß sinken und damit das bis zum Mai bzw. zum April aufgelaufene Minus in Höhe von jeweils 11 % fast vollständig ausgleichen. Im Jahr **2011** wird die Nachfrage nach Ottokraftstoff, vor allem wegen des weiterhin sinkenden Durchschnittsverbrauchs des Pkw-Bestands, weiterhin sinken. Gleiches gilt für das leichte Heizöl, dessen Absatz auf Grund der Modernisierungsmaßnahmen im Wohnungsbestand ebenfalls schrumpfen wird, wenngleich wohl nicht mehr im Ausmaß von 2010. Dem stehen lediglich bei Diesel- und bei Flugturbinenkraftstoff Zunahmen gegenüber. Saldiert ist mit

einem Rückgang des Inlandsabsatzes um knapp 1 % zu rechnen, der also etwas höher ausfällt als im laufenden Jahr. Für die deutsche Raffinerieproduktion, die Rohöl- und die Produkteneinfuhren wurden die gleichen Veränderungen wie für den Inlandsabsatz angesetzt.

Die Produktion der **Chemischen Industrie** ist im Jahr **2009** um 14 % gesunken, also etwas schwächer als die gesamte Industrieproduktion. Das ist vor allem darin begründet, dass größere Teile der Chemieindustrie, v.a. die Herstellung von Grundstoffen, am Beginn der Wertschöpfungskette stehen. Deshalb ist deren Herstellung im Jahr 2008 (-4 %) im Gegensatz zur gesamten Industrieproduktion (+1 %) bereits gefallen. Entsprechend setzte die Aufwärtsbewegung bei der Herstellung von chemischen Erzeugnissen auch früher ein; im November und im Dezember 2009 verbuchte sie bereits zweistellige Zuwachsraten gegenüber dem, allerdings gedrückten, Vorjahresniveau. In den ersten fünf Monaten des Jahres **2010** stieg die Chemieproduktion mit einem Plus von 25 % weiterhin in einem äußerst kräftigen Ausmaß und erneut erheblich stärker als die der gesamten Industrie (10 %). Für das gesamte Jahr erwartet der Verband ein Wachstum um 8,5 %.¹ Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich diese Prognose auf die Herstellung von chemischen und pharmazeutischen Erzeugnissen bezieht, die im laufenden Jahr wesentlich schwächer wächst (Januar bis Mai: 14 %) als die Produktion allein von chemischen Produkten. Die unterdurchschnittliche Entwicklung der Pharmaproduktion schwächt im laufenden Jahr den Anstieg des Produktionswerts der gesamten Chemieindustrie deutlich ab. Da diese Produkte aber ein äußerst geringes Gewicht besitzen, schlägt sich das im Güterverkehr kaum nieder. Aus diesem Grund weist der Produktionsindex der Chemieindustrie ohne Pharma generell eine engere Korrelation mit den entsprechenden Gütertransporten auf als derjenige einschließlich der pharmazeutischen Erzeugnisse. Wenn man – analog zum Vorgehen bei der gesamten Industrieproduktion – ab Juni eine Stagnation des (kalender- und saisonbereinigten) Produktionsindex bis zum Jahresende annimmt, dann errechnet sich daraus für das Gesamtjahr eine Zunahme der Chemieproduktion um 21 %, die letztendlich für die kurzfristige Verkehrsprognose herangezogen wurde. Da mit diesem Wachstum das Vorkrisenniveau bereits fast wieder erreicht wird, wurde für das Jahr **2011** angenommen, dass die Chemiekonjunktur nur noch geringfügig stärker als im langjährigen Trend zunimmt (4 %).

¹ Verband der Chemischen Industrie, Chemische Industrie steht wieder unter Dampf, VCI-Presseinformation vom 07.07.2010, <http://www.vci.de/default~cmd~shd~docnr~127563~lastDokNr~-1.htm>

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die kurz- und mittelfristige Verkehrsentwicklung der letzten Jahre ging von der **Rohölpreisentwicklung** aus. Von 2004 bis Mitte 2008 löste sie einen spürbaren Anstieg der Kraftstoffpreise aus, der vor allem den Pkw-Verkehr merklich dämpfte. Vom Höhepunkt im Juli 2008 bis zum Jahreswechsel 2008/09 ist der Weltmarktpreis für Rohöl drastisch um rund 60 % auf rund 40 US-Dollar/Barrel gesunken, zwischen März und der Jahresmitte 2009 aber wieder spürbar gestiegen. Seit August 2009 bewegt er sich, von kurzfristigen Ausschlägen abgesehen, in einem Korridor zwischen 70 und 85 USD/b. Für die vorliegende Prognose wurde, gestützt auf zahlreiche aktuelle Konjunktur- sowie auf längerfristige Energieprognosen, angenommen, dass der Rohölpreis sowohl im laufenden Jahr als auch im Jahr 2011 um 80 USD/b schwankt. Für den Jahresdurchschnitt 2010 bedeutet dies im Vorjahresvergleich dennoch einen kräftigen Anstieg, der durch die, bis zum Mai zu beobachtende, Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar verstärkt wird (vgl. Abschn. 4.2).

Ferner wurde angenommen, dass der **Mineralölsteuersatz** im Prognosezeitraum nicht erhöht wird. Angesichts der Situation der öffentlichen Haushalte ist diese Erwartung grundsätzlich nicht ohne Risiken, erscheint aber andererseits in Anbetracht der Gegenstände der jüngsten Sparbeschlüsse der Bundesregierung als realistisch. Die Nutzerkosten des öffentlichen Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** werden etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen.

Die Preise im **Luftverkehr** sind – im Durchschnitt der bezahlten Flugpreise, gemessen am durchschnittlichen Ertrag pro verkauftem Pkm ("Yield / RPK") – auch im bisherigen Verlauf des Jahres 2010, wie schon im Vorjahr, nochmals spürbar gesunken. Zwar nahm der Druck auf die Airlines zur Erhöhung ihres Durchschnittsertrags auf Grund ihrer wirtschaftlichen Situation zu. Dennoch wurden im Frühjahr 2010, insbesondere von Seiten der Lufthansa, erneut zahlreiche Flüge zu Niedrigpreisen angeboten, um die Kapazitäten auszulasten. Da im Prognosezeitraum die Kapazitäten weiter aufgestockt werden dürften und diese auch gefüllt werden müssen, ist davon auszugehen, dass das Preisniveau im Jahr 2011 erneut nicht steigt. Im Rahmen der Konsolidierungsbemühungen der Bundesregierung wurde die Einführung einer Luftverkehrsabgabe, mittlerweile als **Luftverkehrsteuer** bezeichnet, ab dem Jahr 2011 beschlossen. Um deren Wirkung auf die Nachfrage halbwegs fundiert abschätzen zu können, muss die Ausgestaltung dieser Maßnahme, d.h. die Höhe des Steuersatzes, die Spreizung nach Entfernungsklassen, die Frage der Einbeziehung der Auslandsbesteuer u.v.a., bekannt sein. Dies war zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Prognose noch nicht der Fall. Mitte Juli wurden die ersten konkreten Vorschläge des Bundesfinanzministeriums bekannt gegeben. Andererseits ist es aber nicht unwahrscheinlich, dass diese vorgeschlagene Ausgestaltung bis zur endgültigen

Umsetzung noch erheblich modifiziert wird.¹ Deshalb wurde, in Absprache mit dem Auftraggeber, die Luftverkehrssteuer in die Prognose des Luftverkehrs im Jahr 2011 **nicht einbezogen**.

Hinsichtlich der **Lkw-Maut** wird die geltende Mauthöheverordnung unterstellt. Demnach wird für Euro III-Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2011 die dort geregelte Erhöhung der Mautsätze um 2 Cent/km angesetzt. Da für diese Fahrzeuge im Jahr 2011 von einem Fahrleistungsanteil von rund 20 % ausgegangen wird, ist die Anhebung ohnehin zu gering, um die Verkehrsentwicklung spürbar zu beeinflussen. Letzteres würde somit auch für eine Aussetzung der Erhöhung zutreffen, die in der jüngsten Vergangenheit im politischen Raum diskutiert wurde. Für **alle Güterverkehrsträger** ist zu erwarten, dass sich die im Zuge der Wirtschaftskrise teilweise drastisch gesunkenen Preise, wie schon im bisherigen Verlauf des Jahres erkennbar, weiter erholen, aber jeweils in einem Ausmaß, das den intermodalen Wettbewerb nicht wesentlich beeinflusst.

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen ist auf den **Buslinienfernverkehr** einzugehen. Bereits im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung wurde die Absicht geäußert, diesen (verstärkt) zuzulassen und dazu § 13 PBefG zu ändern.² Im Juni 2010 entschied das Bundesverwaltungsgericht, "dass ein Linienfernverkehr mit Bussen unter Umständen genehmigt werden kann, auch wenn die Strecke bereits von der Bahn bedient wird, wenn die Fahrpreise im Busverkehr deutlich günstiger sind als die entsprechenden Bahnpreise."³ Dieses Urteil dürfte, auch nach Einschätzung der Marktteilnehmer, dazu führen, dass derartige Verkehre künftig verstärkt angeboten werden. Allerdings ist davon auszugehen, dass diese Angebote im Prognosezeitraum erst allmählich aufgebaut und auch im Jahr 2011 noch keine, im gesamten Jahresergebnis sichtbaren, Nachfrageeffekte auslösen werden.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** sind für die Jahre 2010 und 2011 keine Maßnahmen zu erkennen, die sich im bundesweiten Gesamtergebnis einer Verkehrsart niederschlagen. Die einzige Ausnahme besteht im Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main, der die Kapazität des gesamten deutschen Flughafensystems erhöht, aber erst im Laufe des Jahres 2011 abgeschlossen wird. Die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin wird sich nach dem derzeitigen Sachstand in das Jahr 2012 hinauszögern. Hinsichtlich der Verfügbarkeit der Schienenfahrzeuge der Deutschen Bahn, die im Jahr 2009 teilweise massiven Probleme unterlag, wird erwartet, dass sie im Verlauf des Jahres 2010 allmählich gelöst werden, so dass für 2011 von einem weitgehend störungsfreien Verlauf auszugehen ist.

¹ Laut BMF ist das "ein erster Vorschlag, der bewusst offen ist für Anregungen und Verbesserungen".
<http://www.dowjones.de/site/2010/07/bmf-schlie%C3%9Ft-%C3%A4nderungen-zu-luftverkehrssteuer-nicht-aus.html>

² Wachstum. Bildung. Zusammenhalt. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, 17. Legislaturperiode, S. 37.

³ Bundesverwaltungsgericht, Pressemitteilung Nr. 56/2010 vom 24.06.2010.
http://www.bundesverwaltungsgericht.de/enid/6124468d6d8d46c08c97e4a3006aeaf5.51d36d7365617263685f646973706c6179436f6e7461696e6572092d093133313034093a095f7472636964092d09353737/Pressemitteilungen/Pressemitteilungen_9d.html

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

Der Güterverkehr wurde im Jahr **2009** sowohl insgesamt als auch bei ausnahmslos allen Verkehrsträgern von **der Rezession voll getroffen**. Der Abschwung setzte bereits im vierten Quartal 2008 ein und nahm in den ersten Monaten des Jahres 2009 nochmals an Schärfe zu. Insbesondere wurde der Güterverkehr vom Rückgang der Industrieproduktion, der weitaus größer ausfiel als derjenige des BIP, sowie von dem massiven Einbruch der Außenhandelsströme gebremst (vgl. Abschn. 2.2). Das Ausmaß des Rückgangs der Transportnachfrage war, parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, in der Geschichte der Bundesrepublik einzigartig.

Zwar haben sich die drastischen Verminderungsraten, die in den ersten Monaten des Vorjahres zu beobachten waren, bei nahezu allen Verkehrsträgern im weiteren Verlauf abgeschwächt, und zwar vor allem im vierten Quartal, in dem sich der Basiseffekt aus 2008 niederschlug. Hinzu kam die, allerdings sehr geringe, gesamtwirtschaftliche Belebung im Verlauf des Jahres. Dennoch verblieb auch im **Jahresergebnis** 2009 noch eine **erhebliche Abnahme** der gesamten Transportnachfrage. Sie belief sich sowohl beim Transportaufkommen als auch bei der -leistung auf **11 %**. Mit diesem beispiellosen Einbruch fiel die gesamtmodale Transportnachfrage im Jahr 2009 annähernd auf das Niveau von 2005 zurück. Rückgänge entstanden in **ausnahmslos allen Güterbereichen**. Prozentual überdurchschnittlich scharf (bezogen auf die Transportleistung) fielen sie auf Grund der krisenhaften Entwicklung in der Stahlindustrie bei Erzen, Eisen- und Stahlprodukten sowie Kohlen aus. Weitere kräftige Minusraten entstanden im Bereich der Halb- und Fertigwaren sowie der Chemischen Erzeugnisse.

In den ersten Monaten des Jahres **2010** hat sich die Güterverkehrsnachfrage weiter belebt. Allerdings wurde diese Belebung zu Beginn des Jahres vor allem im Straßenverkehr von der witterungsbedingt eingeschränkten Bautätigkeit noch gebremst. Für den Zeitraum ab März 2010 signalisieren jedoch alle derzeit vorliegenden statistischen Daten und Indikatoren, dass sich der Aufschwung **deutlich verstärkt** und an **Breite gewonnen** hat. Teilweise kam es im Frühjahr, parallel zu den oben beschriebenen Entwicklungen in einigen bedeutenden Branchen, im Vorjahresvergleich zu äußerst kräftigen Zuwachsraten, wobei allerdings die schwache Ausgangsbasis zu berücksichtigen ist. Deshalb werden sich diese starken Zunahmen im weiteren Verlauf des Jahres mehr oder minder abschwächen. Dennoch werden die Jahresergebnisse teilweise spürbar über den entsprechenden Prognosen vom Jahresanfang liegen.

Für das gesamtmodale **Transportaufkommen** wird aus derzeitiger Sicht ein Anstieg um gut **6 %** prognostiziert. Für die **Leistung** zeichnet sich mit knapp **10 %** eine noch höhere Zunahme ab, was vor allem auf eine entsprechende Entwicklung im Straßengüterverkehr zurückzuführen ist, auf die noch eingegangen wird. Damit werden beim Aufkommen rund die Hälfte und bei der Leistung rund drei Viertel des Vorjahresrückgangs wieder wettgemacht. Letztere liegt damit nur noch um 2,6 %, die Beförderungsmenge um 5 % unter dem bisherigen Höchststand von 2008.

Das stärkste Wachstum entsteht in denjenigen **Güterbereichen**, die 2009 besonders stark gesunken sind, d.h. bei Erzen, Eisen- und Stahlprodukten, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren, die von den entsprechenden Entwicklungen in der Stahlindustrie, der Chemieproduktion und der gesamten Industrie profitieren. Dem stehen lediglich bei Steinen und Erden sowie bei Mineralölprodukten Abnahmen gegenüber. Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird der grenzüberschreitende Verkehr vom deutschen Außenhandel angetrieben und steigt deshalb stärker als der Binnenverkehr.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3392,3	3450,2	3107,1	3297,9	3365,8	1,7	-9,9	6,1	2,1
Eisenbahnverkehr ³⁾	361,1	371,3	312,1	348,1	357,0	2,8	-15,9	11,5	2,6
Binnenschifffahrt	249,0	245,7	203,9	215,6	218,5	-1,3	-17,0	5,7	1,4
Rohrleitungen ⁴⁾	90,9	91,1	88,4	87,8	86,7	0,2	-2,9	-0,7	-1,2
Luftfracht ⁵⁾	3,5	3,6	3,4	4,0	4,3	4,4	-6,2	18,8	6,6
Insgesamt	4096,8	4161,9	3714,9	3953,4	4032,4	1,6	-10,7	6,4	2,0
Seeverkehr ⁶⁾	310,9	316,7	259,5	283,1	295,1	1,8	-18,0	9,1	4,3
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	466,5	474,1	427,3	472,0	496,1	1,6	-9,9	10,5	5,1
Eisenbahnverkehr ³⁾	114,6	115,7	95,8	106,6	110,4	0,9	-17,1	11,3	3,6
Binnenschifffahrt	64,7	64,1	55,7	57,8	58,5	-1,0	-13,1	3,8	1,2
Rohrleitungen ⁴⁾	15,8	15,7	15,9	15,8	15,6	-1,0	1,8	-1,0	-1,2
Luftfracht ⁵⁾	1,2	1,4	1,3	1,6	1,7	8,9	-4,9	19,9	7,6
Insgesamt	662,9	670,8	596,0	653,7	682,2	1,2	-11,1	9,7	4,4
1) Innerhalb Deutschlands 2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland 3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr 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

Für das Jahr **2011** ist mit der Festigung der allgemeinen konjunkturellen Aufwärtsbewegung grundsätzlich ein **weiteres Wachstum** der Güterverkehrsnachfrage zu erwarten. Jedoch ist damit zu rechnen, dass in den Branchen, die im laufenden Jahr zweistellig wachsen, der weitere Aufholprozess deutlich langsamer verlaufen wird. Anders formuliert ist die diesjährige kräftige Dynamik ein Reflex auf den Einbruch im Vorjahr, der sich im kommenden Jahr **nicht wiederholen** wird. Unter diesen Voraussetzungen ist für 2011 mit einer Zunahme des **Transportaufkommens** um **2 %** und der **Leistung** um gut **4 %** zu rechnen. Allerdings ist, wie auch schon in der Einleitung erwähnt, darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der Frage, wie lange diese starken Aufholprozesse in den betroffenen Bereichen (Stahl, Chemie, Außenhandel etc.) anhalten, bzw. des Zeitpunkts, zu dem sie in ein flacheres Wachstum übergehen, vergleichsweise große Unsicherheiten und damit auch hohe Prognoserisiken bestehen.

An dieser Stelle soll kurz auf die **längerfristige Entwicklung** des Güterverkehrs eingegangen werden. Im Verlauf des Jahres 2009, als sich dessen dramatischer Einbruch allmählich in den statistischen Zahlen manifestierte, konnten im Hinblick auf die langfristigen Prognosen im Kern folgende drei Szenarien entworfen werden:

- 1) Der Güterverkehr wächst ab 2010 über mehrere Jahre in einem Ausmaß, das spürbar über der Trendrate (der vor 2009 erstellten Prognosen) liegt. Damit nähert er sich dem Trendverlauf wieder an und erreicht ihn zu einem Zeitpunkt zwischen 2015 und 2020, so dass auch die langfristig (für 2020 oder 2025) prognostizierten (absoluten) Werte **erreicht** werden.
- 2) Der Güterverkehr wächst ab 2010 nicht oder nur geringfügig stärker als im Trend. Damit würde sich die Trendlinie im Zeitablauf parallel verschieben, so dass die langfristig prognostizierten Werte **einige Jahre später erreicht** werden.
- 3) Die Wirtschafts- und Finanzkrise löst nachhaltige strukturelle Veränderungen im Wirtschafts- und Transportgeschehen aus, so dass der Güterverkehr ab 2010 schwächer als im Trend wächst. In diesem Fall würden die langfristig prognostizierten Werte entweder **gar nicht** oder nur mit einer jahrzehntelangen Verzögerung **erreicht** werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt, nachdem seit dem Tiefpunkt der Wirtschaftskrise gerade rund ein Jahr vergangen ist, ist es sicherlich noch zu früh, aus der seitherigen auf die längerfristige Entwicklung zu schließen. Jedoch deutet diese seitherige tatsächliche Entwicklung darauf hin, dass sie künftig **eher gemäß Szenario 1 als gemäß Szenario 2** verlaufen wird. Für das Szenario 3 finden sich bisher keinerlei Anzeichen.

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

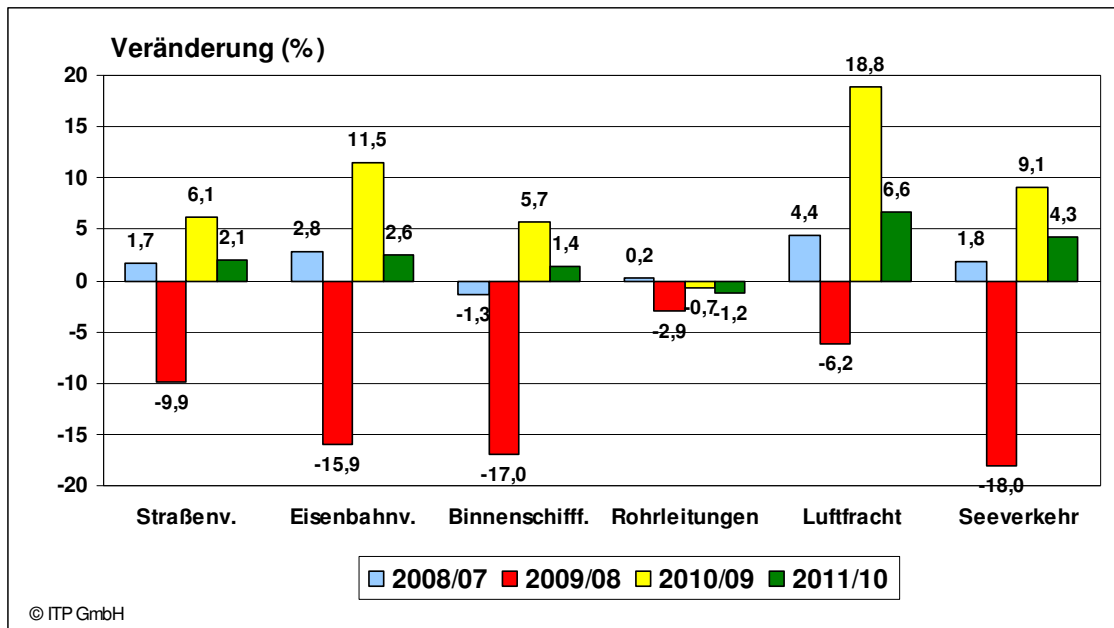
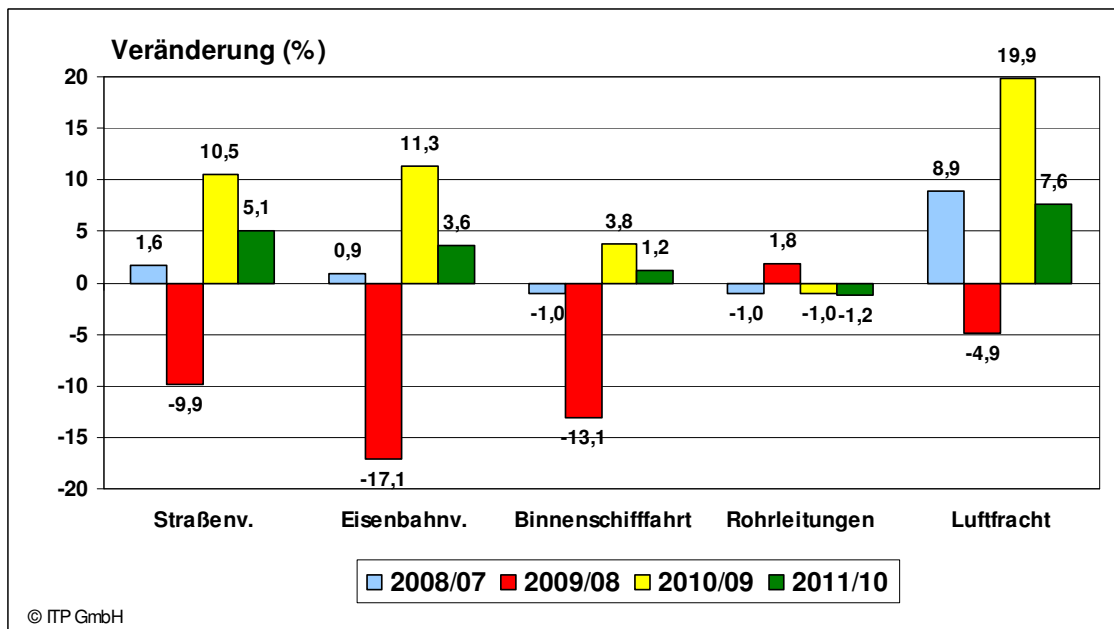


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs im Jahr **2009** ist darauf hinzuweisen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt statistische Werte nur für den Verkehr der deutschen Fahrzeuge verfügbar sind. Für die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen liegen derzeit bei Eurostat lediglich einige Eckwerte nach dem Heimatland der Fahrzeuge vor, die noch keine hinreichenden Rückschlüsse auf den Verkehr in Deutschland zulassen, der vom KBA aus dem Eurostat-Datenpool gewonnen wird. Letzterer wurde anhand der Entwicklung des Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen (pro Güterabteilung und Hauptverkehrsverbindung), der längerfristigen Abweichungen zwischen den beiden Segmenten sowie, als Eichgröße, der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen geschätzt.

Im Jahr **2009** stand auch der Straßengüterverkehr im Zeichen der Rezession. Aufkommen und Leistung – in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – nahmen um jeweils **10 %** ab. Die Beförderungsmenge, bei der die Baustofftransporte einen hohen Anteil besitzen, ist während massiver Schwächeperioden in der Bauwirtschaft schon in früheren Jahren spürbar gesunken, zuletzt in den Jahren von 2000 bis 2002 um jeweils 4 bis 5 %. Aber auch dies wird vom letztjährigen, zweistelligen Rückgang weit übertroffen. Bei der Beförderungsleistung hingegen ist sogar generell eine Abnahme äußerst ungewöhnlich. Seit der Vereinigung Deutschlands war das erst einmal zu beobachten, nämlich im Jahr 1993, damals aber um lediglich 0,4 %. Auch in der früheren Geschichte der Bundesrepublik ist eine auch nur annähernd so hohe Schrumpfung der Straßengüterverkehrsleistung wie im Jahr 2009 ohne Beispiel. Ähnlich wie beim gesamtmodalen Güterverkehr sank die Transportleistung des Straßengüterverkehrs mit 427 Mrd. tkm auf das Niveau der Jahre **2005** und **2006** (403 bzw. 439 Mrd. tkm).

Ebenfalls wie in der Summe aller Verkehrsträger sank die Transportleistung des Lkw-Verkehrs – mit Ausnahme der hier quantitativ unbedeutenden Kohlentransporte – in **nahezu allen Güterbereichen**. Besonders bemerkenswert ist der Rückgang in der grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstarken Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren, die von der Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme besonders getroffen wurde (-13 %). Verstärkt wurde dies durch Abnahmen bei Eisen- und Stahlprodukten, Chemischen Erzeugnissen, Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Steinen und Erden.

Im Jahr **2010** wurde der Straßengüterverkehr zu dessen **Beginn** von der witterungsbedingt eingeschränkten Bautätigkeit stark in Mitleidenschaft gezogen. Auf die Transporte von Steinen und Erden entfallen immerhin 44 % des gesamten Beförderungsaufkommens der deutschen Lkw (2009). Deshalb sank letzteres im Januar um 14 % und im Februar um 11 %. Bei der Leistung, von der nur 18 % auf Baustofftransporte entfallen, waren die Minusraten deutlich schwä-

cher ausgeprägt (-4 % bzw. -0,5 %). Im **März** lag das Aufkommen zwar immer noch leicht im Minus (-2,8 %), die Leistung stieg jedoch bereits um 6 %. Für das **zweite Quartal** liegt als Indikator die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung auf Bundesautobahnen vor, die um 5,4 % (deutsche Lkw) bzw. um 7,6 % (deutsche und ausländische Lkw) stieg (erstes Quartal: 0,2 % bzw. 2,9 %). Auch nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch das Bundesamt für Güterverkehr hat sich seit Beginn des Frühjahrs die Beschäftigungslage des Güterkraftverkehrsgewerbes gefestigt.¹ Entsprechend der Entwicklung der gesamt- und brachenwirtschaftlichen Leitdaten wird dies im weiteren Verlauf des Jahres anhalten.

Für das **Gesamtjahr** ist – für die Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – aus derzeitiger Sicht ein Anstieg um **6 %** beim Transportaufkommen und um gut **10 %** bei der Leistung zu erwarten. Die Leistung holt damit nahezu die **gesamten Vorjahresverluste** auf und liegt nur noch um weniger als 1 % unter dem Höchststand von 2008; die Beförderungsmenge gleicht gut die Hälfte des Vorjahresrückgangs aus.

Die **Diskrepanz** zwischen diesen beiden Größen kommt nur zu einem geringen Teil durch steigende Transportweiten innerhalb der einzelnen Güterabteilungen zustande. Entscheidend ist vielmehr die Verschiebung zwischen ihnen, dass sich also die Bereiche mit vergleichsweise kurzen Entfernungen, in erster Linie die Baustofftransporte (mittlere Transportweite 2009: 42 km, Aufkommensveränderung 2010: -1 %, jeweils deutsche Lkw), stark unterdurchschnittlich und die Segmente über lange Strecken, vor allem die Beförderungen von Halb- und Fertigwaren (177 km, +13 %), daneben auch von Eisen- und Stahlprodukten (188 km, +32 %), überdurchschnittlich entwickeln. Hinzu kommt das überproportionale Wachstum der grenzüberschreitenden Transporte, die generell über längere Distanzen verlaufen (243 km) als der Binnenverkehr (93 km).

Die **Transportleistung** des Straßengüterverkehrs weist **grundsätzlich** eine **deutlich stärkere Dynamik** auf als das Aufkommen. Seit der Vereinigung Deutschlands, d.h. seit 1991, ist letzteres bis 2008 nur um bescheidene 18 % gestiegen, während sich die Leistung in diesem Zeitraum nahezu verdoppelt hat (+93 %). Jahresdurchschnittlich bedeutet das Wachstumsraten in Höhe von **1,0 %** bzw. **3,9 %**. Auch diese Abweichung ist vor allem auf die o.a. Verschiebungen in der Struktur nach Gütergruppen und Hauptverkehrsverbindungen zurückzuführen. Somit ist die **diesjährige** Wachstumsdifferenz zwischen Leistung und Aufkommen, die derzeit mit gut 4 Prozentpunkten prognostiziert wird, **nicht wesentlich größer** ausgeprägt als in der **langjährigen Vergangenheit**.

¹ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr, Jahresbericht 2009, Köln 2010, S. 7.

Grundsätzlich ist das Wachstumstempo der Transportleistung auch größer als das der **Fahrleistung** der Güterverkehrs-Kfz. Letztere ist – bezogen auf die, für die Straßengüterverkehrsstatistik meldepflichtigen, Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mehr als 3,5 t – zwischen 1995, in dem diese Statistik nach dem derzeitigen Konzept eingeführt wurde, und 2008 um insgesamt 18 %, jahresdurchschnittlich also um **1,3 %** gestiegen. Die Vergleichszahlen für die (territoriale) Transportleistung in diesem Zeitraum lauten 69 % bzw. 4,1 % (einschl. der ausländischen Fahrzeuge) sowie – besser vergleichbar – 39 % bzw. **2,6 %** (deutsche Fahrzeuge).

Dieser höhere Anstieg, der auch schon für die alten Bundesländer vor der Vereinigung festzustellen war, hat **mehrere Gründe**. Erstens wachsen innerhalb der Verkehrsnachfrage die Transporte über längere Entfernungen, vor allem die internationalen Beförderungen, überproportional. Sie sind im Durchschnitt aber auch höher ausgelastet (in Tonnen, nicht in Prozent der Kapazität), so dass sich von dieser Seite ein statistischer Effekt hin zu einer steigenden Beladung pro Fahrzeugkilometer ergibt. Zweitens führte der steigende Wettbewerbs- und damit Kostendruck über verbesserte Logistikkonzepte, optimierte Routenplanungen, minimierte Leerfahrten etc. – auch mit Hilfe von technologischen Entwicklungen im Bereich der Telekommunikation und der Datenverarbeitung – zu einer weiteren Rationalisierung und einer verbesserten Ausnutzung des Laderaums. Die auf Leerfahrten zurückgelegte Fahrleistung ist zwischen 1995 und 2008 um 18 % gesunken. Drittens wurden in der länger zurückliegenden Vergangenheit auch die zulässigen Gesamtgewichte erhöht.

Dieser Sachverhalt ist auch zu berücksichtigen, wenn das Prognoseergebnis für die Transportleistung (10 %) mit der Entwicklung der **mautpflichtigen Fahrleistung** auf Bundesautobahnen verglichen wird. Letztere stieg im ersten Halbjahr 2010 um 5,3 % (deutsche und ausländische Fahrzeuge). Auf Grund der Dynamik der letzten Monate (zweites Quartal: +7,6 %, Juni: 10,8 %), die gemäß der hier vorgelegten Prognose im weiteren Verlauf des Jahres anhalten wird, wird die Zunahme im gesamten Jahr einerseits zwar spürbar höher ausfallen als allein im ersten Halbjahr, andererseits aber **unter** dem Wachstum der **Transportleistung** liegen. Dieser Sachverhalt ist aber von der Tendenz her nicht neu. Bereits in den Jahren 2008 und 2009 lag die Veränderung der mautpflichtigen Fahrleistung um 1 bis 2 Prozentpunkte unter derjenigen der Transportleistung. Allein bei den deutschen Fahrzeugen, bei denen im Gegensatz zu den ausländischen Lkw keine Unschärfen in der statistischen Erfassung der Transportleistung vorliegen, belief sich die Entwicklungsdifferenz im Jahr 2009 sogar auf fast 3 Prozentpunkte (-11,2 % gegenüber -8,6 %). Somit ist auch bei diesem Vergleich die diesjährige Wachstumsdifferenz nicht wesentlich größer als im Vorjahr, allerdings durchaus höher als in den Jahren 2007 und 2008. Längerfristige Aussagen sind hier naturgemäß nicht möglich.

Wie im gesamtmodalen Güterverkehr ist auch im Straßenverkehr das stärkste – prozentuale und auch absolute – Wachstum in denjenigen **Güterbereichen** zu erwarten, die 2009 beson-

ders stark gesunken sind, d.h. bei Erzen, Eisen- und Stahlprodukten, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren, die von den entsprechenden Branchenkonjunkturen in einem kräftigen Ausmaß angeregt werden. Diese Zunahmen werden von einem Minus bei Steinen und Erden sowie bei Mineralölprodukten nur leicht gedämpft.

Für das Jahr **2011** ist – gemäß der derzeitigen Einschätzung der Leitdaten – mit einem weiteren Wachstum des Lkw-Verkehrs zu rechnen, das aber, wie im Gesamtverkehr, vor allem in den Güterbereichen, die im laufenden Jahr zweistellig wachsen, deutlich **geringer** ausfallen wird als im laufenden Jahr, weil die Aufholeffekte entfallen. Besonders spürbar ist die Wachstumsabschwächung bei Erzen, Eisen- und Stahlprodukten sowie Chemischen Erzeugnissen. Die Transporte von Halb- und Fertigwaren werden dagegen – unter der Voraussetzung, dass sich die Industrieproduktion und der Außenhandel wie erwartet entwickeln – auch im Jahr 2011 deutlich zulegen. Dagegen werden die Baustofftransporte auf Grund der Schrumpfung des, besonders transportintensiven, öffentlichen Baus zurückgehen. Dies tangiert vor allem das Transportaufkommen. Insgesamt ist für diese Größe eine Zunahme um **2 %** und für die Leistung ein Anstieg um **5 %** zu erwarten. Letztere wird damit mit hoher Sicherheit über dem Niveau des Vorkrisenjahres 2008 liegen.

Eisenbahnverkehr

In der Transportnachfrage im Eisenbahngüterverkehr begann im Jahr **2003** ein vergleichsweise **kräftiger Aufschwung**, der **bis 2007** anhielt. Die jahresdurchschnittlichen Wachstumsraten in diesem Zeitraum waren mit 4,5 % (Aufkommen) bzw. 8,5 % (Leistung) sogar höher als im Straßengüterverkehr. Allerdings sind bei derartigen Betrachtungen nicht nur die prozentualen Veränderungen, sondern immer auch die Größenverhältnisse der beiden Verkehrsträger zu berücksichtigen. In absoluten Zahlen entspricht das Wachstum der Transportleistung der Eisenbahnen zwischen 2002 und 2007 in Höhe von 38 Mrd. tkm gerade einem Drittel des Anstiegs des Lkw-Verkehrs in diesem Zeitraum (112 Mrd. tkm).

Bereits im Verlauf des Jahres **2008** kam dieser mehrjährige Aufschwung zum Erliegen. Infolge der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Abschwächung fiel der Anstieg mit 2,8 % (Aufkommen) bzw. 0,9 % (Leistung) nur mehr vergleichsweise gering aus. Trotz der erfreulichen Entwicklung bei den eher Lkw-affinen Güterbereichen in den letzten Jahren entfielen auf alle Massengutbereiche (Kohle, Öl, Erze, Eisen und Stahl sowie Baustoffe) im Jahr 2008 immer noch 62 % (Aufkommen) bzw. 44 % (Leistung) des Gesamtverkehrs der Eisenbahnen (1995: 70 % bzw. 49 %). Die Anteile allein des Montanbereichs (Kohle, Erze sowie Eisen und Stahl) belaufen sich auf 40 % bzw. 27 %.

Aus diesem Grund schlug die krisenhafte Entwicklung der Stahlindustrie im Jahr **2009** im Gesamtergebnis des Eisenbahnverkehrs wesentlich stärker durch als im Lkw-Verkehr. Allein in den beiden letztgenannten Güterabteilungen verloren die Eisenbahnen über 30 % an Aufkommen und Leistung. Dies beeinflusste das Gesamtergebnis maßgeblich. Weitere spürbare Nachfragerückgänge entstanden im vergangenen Jahr im Bereich der Halb- und Fertigwaren, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. Insgesamt sind das Transportaufkommen und die -leistung im Jahr 2009 um **16 %** bzw. **17 % gesunken**. Mit 312 Mio. t bzw. 96 Mrd. tkm befand sich die Transportnachfrage damit auf dem Niveau von 2003 bzw. 2005.

Für das Jahr **2010** stehen auch für den Eisenbahnverkehr die Signale wieder auf **Wachstum**. Bereits am **Jahresanfang** kam es zu spürbaren Zunahmen, da die witterungsbedingt eingeschränkten Transporte von Steinen und Erden für den Schienenverkehr eine wesentlich geringe Bedeutung besitzen als für den Lkw-Verkehr. Deshalb legte der (gesamte) Eisenbahnverkehr im Januar und im Februar um (zusammen) 7,4 % (Aufkommen) bzw. 4,8 % (Leistung) zu. In den **beiden Folgemonaten verstärkte** sich diese Belebung nochmals massiv auf **23 %** bzw. **17 %**. Dies verdeutlicht nochmals die Dynamik der Stahlerzeugung, der Chemieproduktion und der gesamten Industrie, die in diesem Zeitraum in den entsprechenden Güterbereichen zu Wachstumsraten in Höhe von 50 % bis 80 % (Erze, Eisen und Stahl) bzw. 10 % bis 26 % (Chemische Erzeugnisse, Halb- und Fertigwaren) führte. Für den gesamten bisherigen Verlauf des Jahres errechnet sich daraus eine Zunahme um 15 % (Aufkommen) bzw. 11 % (Leistung).

Im weiteren Verlauf wird sich dieses Wachstumstempo, entsprechend den jeweiligen Branchenkonjunkturen (vgl. Abschnitt 2.3), zwar abschwächen. Dennoch ist auch für das **gesamte Jahr** aus derzeitiger Sicht eine kräftige Zunahme um **über 11 %** (Aufkommen und Leistung) zu erwarten. Sie liegt auch spürbar über den Erwartungen vom Jahresbeginn (6 % bzw. 5 %), als die Entwicklung der wichtigsten Leitdaten wesentlich schwächer einzuschätzen war als zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Das (prozentual) höchste Wachstum entsteht, neben den unbedeutenden Düngemitteln, in den bereits genannten Güterbereichen. Damit wird gut die Hälfte der Vorjahresverluste wettgemacht; Aufkommen und Leistung liegen im Jahr 2010 um 6 % bzw. 8 % unter den Höchstständen aus dem Jahr 2008.

Im Jahr **2011** wird die Transportnachfrage im Montanbereich, bei Chemischen Erzeugnissen als auch bei den Halb- und Fertigwaren steigen, wenngleich spürbar schwächer als im laufenden Jahr. Innerhalb der weiteren bedeutenden Güterabteilungen zeichnet sich bei Steinen und Erden eine annähernde Stagnation sowie bei Kohlen und Mineralölprodukten ein jeweils leichter Rückgang ab. Insgesamt ist ein Anstieg des Aufkommens um knapp **3 %** und der Leistung um knapp **4 %** zu erwarten. Beide Größen werden sich auch dann noch um rund 4 % unter dem Vorkrisenniveau befinden.

Binnenschifffahrt

Im Jahr **2009** wurde die Binnenschifffahrt von dem drastischen Einbruch in der Stahlindustrie ähnlich stark tangiert wie die Eisenbahnen. Auch die anteilsgewichtigen Transporte von Steinen und Erden verbuchten ein kräftiges Minus. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Nachfrage-rückgänge entstanden bei den Beförderungen von Kohlen und von Chemischen Erzeugnissen. Einzig die Transporte von Landwirtschaftlichen Erzeugnissen verzeichneten ein Plus. Insgesamt hat sich das Transportaufkommen um **17 %** und die Transportleistung um **13 %** verringert. Mit 204 Mio. t bzw. 56 Mrd. tkm wurden damit die geringsten Werte seit der Vereinigung Deutschlands erreicht. Beim Aufkommen muss man bis ins Jahr 1965 zurückgehen, um (für die alten Länder) einen ähnlich niedrigen Wert zu finden.

Während des bisherigen Verlaufs des Jahres **2010** wurde die Binnenschifffahrt vor allem im **Februar** durch witterungsbedingte Wasserstandsprobleme massiv **behindert**. In diesem Monat sanken deshalb das Aufkommen um 10 % und die Leistung sogar um 19 % unter das ohnehin schon niedrige Vorjahresniveau. Dies drückte die Werte für das **erste Quartal** auf +3 % bzw. -1 %.

Im **weiteren Verlauf** des Jahres wird jedoch wieder, wie schon im Januar (+4 % bzw. +9 %) und im März (+13 % bzw. +7 %, vorläufige Werte) die **Belebung** der Transportnachfrage durchschlagen. Aus den gleichen Gründen wie bei den anderen Verkehrsträgern ist für die Transporte von Erzen, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren mit spürbaren Gewinnen zu rechnen. Dem stehen jedoch Rückgänge bei den, für die Binnenschifffahrt bedeutenden, Transporten von Steinen und Erden sowie von Mineralölprodukten gegenüber. Deshalb ist für das gesamte Transportaufkommen wie auch für die Leistung ein, im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere zu den Eisenbahnen, geringerer Anstieg in Höhe von knapp **6 %** bzw. knapp **4 %** zu erwarten. Damit wird jeweils nur ein Viertel des letztjährigen Einbruchs wettgemacht. Dabei wurde unterstellt, dass die Binnenschifffahrt im Sommer von den Wasserstandsverhältnissen zwar erneut etwas behindert wird, aber nicht stärker als üblich.

Für das Jahr **2011** ist aus derzeitiger Sicht, wie bei den anderen Verkehrsträgern, eine spürbare Abflachung des Wachstums zu erwarten. Sie entsteht vor allem aus der, bereits mehrfach erwähnten, Abschwächung in den Güterbereichen, die im laufenden Jahr zweistellig wachsen. Die Kohlentransporte, die im Jahr 2010 noch zulegen, werden 2011 voraussichtlich, entsprechend der Entwicklung der Importkohle, etwas sinken. Dem steht lediglich bei den Mineralölprodukten eine deutlich geringere Abnahme der Transportnachfrage gegenüber. Insgesamt dürfte die Binnenschifffahrt im Jahr 2011 nur noch um gut **1 %** (Aufkommen und Leistung) zunehmen. Dabei ist unterstellt, dass sich die diesjährigen Behinderungen vom Februar im kommenden Jahr nicht im gleichen Ausmaß wiederholen. Damit bleiben die Wasserstraßentrans-

porte auch im Jahr 2011 nach wie vor weit, nämlich um 12 % bzw. 10 %, von ihren bisherigen Höchstständen aus dem Jahr 2007 entfernt.

Rohrfernleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrfernleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Sie hängen nicht von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, sondern nur von der Rohöleinfuhr ab und waren deshalb im Jahr **2009** von dem allgemeinen Einbruch des Güterverkehrs kaum betroffen. Die deutschen Rohölimporte sind im vergangenen Jahr um 7 % gesunken. Allerdings war der Rückgang der Rohölmengen, die über die deutschen Seehäfen eingeführt werden, wesentlich stärker (-16 %). Deshalb nahmen die Pipelinetransporte, in denen mehrheitlich im Ausland angelandetes Rohöl befördert wird, deutlich schwächer ab als die gesamte Rohöleinfuhr, nämlich um **3 %**. Die Transportleistung der Pipelines ist im Jahr 2009 sogar um knapp **2 %** gestiegen. Die Abweichung zur Entwicklung des Aufkommens begann im August und ist darauf zurückzuführen, dass seitdem wieder Transporte über die, in Russland beginnende, Drushba-Leitung erfolgen, die im Jahr 2008 wegen der vorübergehenden Außerbetriebsetzung der daran angeschlossenen Raffinerie entfielen. Diese Pipeline führt in Deutschland über eine überdurchschnittlich lange Strecke.

Im Jahr **2010** sind die Pipelinetransporte im **ersten Quartal** um knapp 4 % (Aufkommen) bzw. knapp 5 % (Leistung) gesunken. Dabei haben stark steigende Binnenverkehre (11 %, Aufkommen) einen stärkeren Rückgang verhindert. Der (dominierende) grenzüberschreitende Empfang nahm um 8 % (Aufkommen) ab. Dennoch fällt auch dieses Minus erneut geringer aus als bei den gesamten Rohöleinfuhren im gleichen Zeitraum (-11 %). Offensichtlich kam es erneut zu Verschiebungen zwischen den deutschen und den ausländischen Seehäfen. Dagegen ist der o.a. "Drushba-Effekt", der auch für das erste Halbjahr 2010 noch zu erwarten gewesen ist, ausgeblieben.

Im **gesamten Jahr** wird sich der Rückgang der Rohölimporte, analog zum Inlandsabsatz und hier wiederum auf Grund der Entwicklung der Nachfrage nach leichtem Heizöl, stark vermindern (vgl. Abschn. 2.3). Dies trifft somit grundsätzlich auch auf den Pipelinedurchsatz zu. Unter der Voraussetzung, dass sich die o.a. Verschiebungen in der Struktur der Importhäfen im weiteren Verlauf des Jahres zumindest abschwächen, werden die Pipelinetransporte nur geringfügig um etwa **1 %** abnehmen (Aufkommen und Leistung). Sollten, was hier nicht angenommen wurde, die Strukturverschiebungen dagegen ungebremst anhalten, wäre sogar mit einem Plus zu rechnen.

Im Jahr **2011** ist ein Rückgang des Inlandsabsatzes von Mineralölprodukten um etwa **1 %** zu erwarten. Es wurde angenommen, dass sich dies annähernd proportional, wie auch im bisherigen Verlauf des Jahres 2010, auf die Produkteneinfuhr und auf die inländische Raffinerieproduktion, somit auch auf die Rohöleinfuhr, verteilt. Unter der Voraussetzung, dass bei der letztgenannten die deutschen Seehäfen nicht wieder Anteile verlieren, ist für die Pipelinetransporte die gleiche Veränderung zu erwarten.

Luftfracht

Vor der Kommentierung der Prognose für die Luftfracht ist auf eine **geänderte Ausweisung** hinzuweisen. In den bisherigen Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose wurde die Luftfracht ohne Luftpost dargestellt. Der Grund dafür lag in der entsprechenden Ausweisung durch das Statistische Bundesamt. In der einschlägigen Fachserie wurde die Luftpost zwar dargestellt, aber immer neben der Luftfracht, und in den meist genutzten Veröffentlichungen (Schnellinformation, Pressemitteilung, "Verkehr aktuell") wurde nur die Luftfracht (ohne Post) ausgewiesen. Inhaltlich ist die Ausklammerung der Luftpost in den letzten Jahren wegen der Anteilsgewinne der Integrators, die ebenfalls Luftpost befördern, die dann aber zur Luftfracht gezählt wird, immer mehr obsolet geworden. Aus diesen Gründen weist das Statistische Bundesamt seit Beginn des Jahres 2010 auch in den o.a. Publikationen die Luftfracht **einschließlich Luftpost** aus. Dies wurde zum Anlass genommen, diese Darstellung in der Gleitenden Mittelfristprognose zu **übernehmen**. Die Unterschiede sind allerdings marginal: Im Jahr 2009 belief sich das Aufkommen ohne Luftpost auf 3,3 Mio. t und einschließlich der Luftpost auf 3,4 Mio. t.

Die Luftfracht weist seit geraumer Zeit die größte Wachstumsdynamik aller Güterverkehrsträger auf. Seit der Vereinigung Deutschlands stieg das Transportaufkommen bis 2008 pro Jahr um nahezu 6 %. Die Ursache liegt natürlich in der Expansion der Außenhandelsströme im Allgemeinen und der Beförderungen von zeitsensitiven, hochwertigen Gütern im Besonderen.

Im Jahr **2009** schlug die Entwicklung der Außenhandelsströme dagegen ungebremst zu. Im ersten Halbjahr brach die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahresniveau um 15 % ein. Im zweiten Halbjahr fielen die Minusraten auf Grund des Basiseffekts aus der Vorjahresentwicklung, als die Nachfrage bereits spürbar zurückgegangen ist, und infolge der beginnenden konjunkturellen Belebung zunächst deutlich geringer aus und drehten schließlich ab Oktober ins Plus. Somit ergab sich im zweiten Halbjahr eine Zunahme um 3 %, womit sich der Rückgang im gesamten Jahr auf **6 %** verminderte. Damit fiel die Luftfracht nur knapp unter das Niveau von 2007.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2010** kehrte die Luftfracht nicht nur, wie in der Winterprognose erwartet, wieder in den Aufwind zurück, sondern legte einen ungeahnten **Steigflug** an den Tag. In den ersten **fünf Monaten** des Jahres verbuchte sie ein Wachstum um **27 %**. Im Juni hielt die Dynamik, gemäß dem Wert der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (26 %), nahezu unvermindert an. Die Gründe für diese äußerst kräftige Expansion liegen natürlich im deutschen Außenhandel, der sich in den ersten Monaten ebenfalls unerwartet stark ausgeweitet hat (vgl. Abschn. 2.2), im Allgemeinen sowie speziell in dem weit überdurchschnittlichen Wachstum des Handels mit Asien und Amerika. Die Luftfracht mit diesen beiden Regionen verzeichnete von Januar bis Mai ein Plus von 40 % bzw. 37 %, der Verkehr mit Europa als dritter wichtigen Herkunfts-/Zielregion dagegen "nur" einen Anstieg um 14 %.

Für den **weiteren Verlauf** ist zwar mit einer spürbaren Abschwächung der Wachstumsraten zu rechnen, die allein aus der o.a. Entwicklung im Verlauf des Vorjahres resultiert. Dennoch ist auch für das zweite Halbjahr ein Anstieg gegenüber dem dann höheren Vorjahresniveau um etwa 12 % zu erwarten. Daraus ergibt sich für das **gesamte Jahr** ein Wachstum um **19 %** (Aufkommen). Damit wiederum wird nicht nur der letztjährige Einbruch vollständig aufgeholt, sondern sogar der Verlust gegenüber dem Trendverlauf. Das jahresdurchschnittliche Wachstum **gegenüber** dem Vorkrisenjahr **2007** – im zweiten Halbjahr 2008 war die Luftfracht von der Wirtschaftskrise bereits betroffen – beläuft sich auf **5,2 %** und liegt somit sogar noch **über dem langfristigen Trendwachstum** in Höhe von 4,5 %, das in der "Verkehrsprognose 2025" prognostiziert wurde.

Im Jahr **2011** wird sich der Höhenflug der Luftfracht grundsätzlich fortsetzen. Wegen des Wegfalls des diesjährigen Basiseffekts bei der Entwicklung des deutschen Außenhandels wird die Wachstumsrate aber erheblich **niedriger** ausfallen als im laufenden Jahr. Sie dürfte allerdings noch etwas über dem o.a. langfristigen Trend liegen und wird aus derzeitiger Sicht auf knapp **7 %** quantifiziert.

Seeverkehr

Wie die Luftfracht wird auch der Seeverkehr über deutsche Häfen seit geraumer Zeit von der wachsenden weltwirtschaftlichen Verflechtung angetrieben. Die Dynamik, gemessen an der jahresdurchschnittlichen Wachstumsrate zwischen 1991 und 2007, war im Seeverkehr mit 4,5 % nahezu so stark wie in der Luftfracht.

Im Jahr **2009** wurde der Seeverkehr zum Einen vom Außenhandel gebremst. In der bedeutendsten Güterabteilung, den Halb- und Fertigwaren, lag die Umschlagsmenge um 20 % unter dem Vorjahreswert. Hinzu kamen drastische Rückgänge bei Erzen sowie Eisen- und Stahlpro-

dukten (34 % bzw. 36 %), die beim Seeverkehr zwar eine geringere Bedeutung für das Gesamtergebnis besitzen als bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt, aber dennoch kräftig zur gesamten Abnahme beitragen. Auch der Umschlag in der zweitgrößten Güterabteilung Erdöl und Mineralölprodukte (-18 %) ist auf Grund der erwähnten Verschiebungen gesunken. Insgesamt ist das Transportaufkommen des Seeverkehrs im Jahr 2009 um **18 %** zurückgegangen.¹ Mit 260 Mio. t fiel es unter den Stand von 2004.

Für das Jahr **2010** liegen noch keine bundesweiten unterjährigen Daten vor. Daten der Statistischen Landesämter für die Entwicklung der beiden bedeutendsten deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im **ersten Quartal** zeigen Zunahmen von 5,4 % (Hamburg) und 19,5 % (Bremische Häfen). In den letztgenannten hat sich die Entwicklung gemäß der Berichte des Senators für Wirtschaft und Häfen über den bremischen Seegüterumschlag in den beiden Folgemonaten fortgesetzt, zwischen Januar und Mai stieg er um 20,7 %. Dies bestätigt, dass im laufenden Jahr auch der Seeverkehr wieder in den Vorwärtsgang zurückfinden wird.

Der absolut stärkste Impuls wird beim Umschlag von Halb- und Fertigwaren auftreten, die auf Grund der Entwicklung des deutschen Außenhandels knapp zweistellig wachsen dürften. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Effekte mit prozentual hohen Wachstumsraten entstehen aus bereits mehrfach dargestellten Gründen bei Erzen, Eisen und Stahl sowie Chemischen Erzeugnissen. Für den Kohlenumschlag wird, dem Gesamtsatz folgend, ebenfalls ein deutliches Plus und für den Ölbereich (Rohöl und Produkte) ein nur leichtes Minus angenommen. Hier liegt allerdings, wie bei der Kommentierung der Pipelinetransporte erwähnt, noch eine nennenswerte Unsicherheit vor. Insgesamt wird das Wachstum des Seeverkehrs im **gesamten Jahr 2010** auf rund **9 %** quantifiziert. Damit werden rund 40 % des letztjährigen Einbruchs aufgeholt.

Im Jahr **2011** wird der Seeverkehr seine Vorwärtsbewegung fortsetzen, jedoch wie die anderen Verkehrsträger mit vermindertem Tempo. Bei den (langfristigen) Wachstumstreibern Chemische Erzeugnisse sowie Halb- und Fertigwaren wird sich die Belebung abschwächen, bei den Montangütern wird der Aufholeffekt des laufenden Jahres entfallen und im Ölsegment ist mit einem leichten Minus zu rechnen. Insgesamt wird das Wachstum derzeit auf gut **4 %** geschätzt. Damit wird der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 auch im Jahr 2011 noch um rund 7 % verfehlt.

¹ Beim Seeverkehr ist die Ausweisung der Transportleistung, die zum allergrößten Teil auf den Weltmeeren erbracht wird, nicht sinnvoll.

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.

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

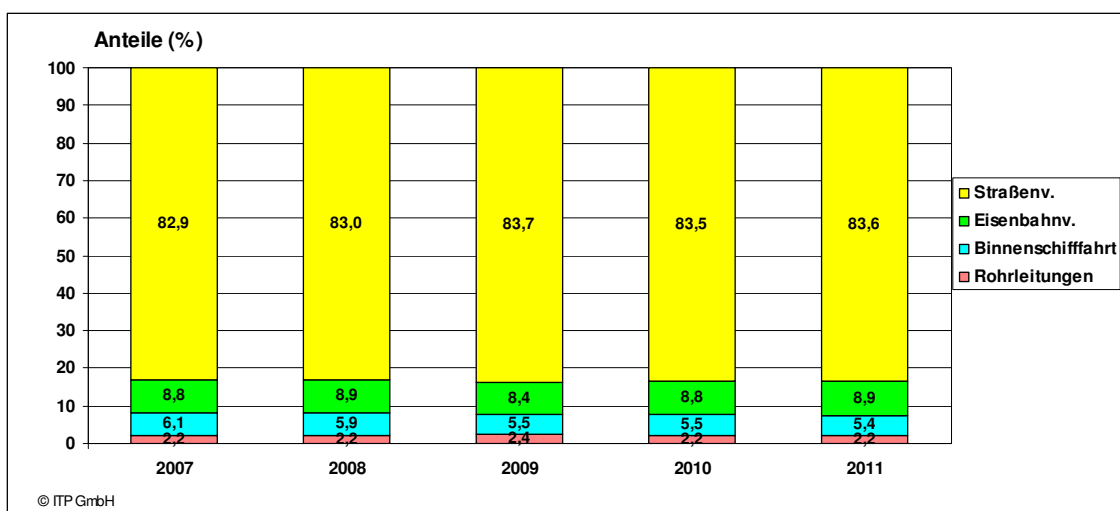
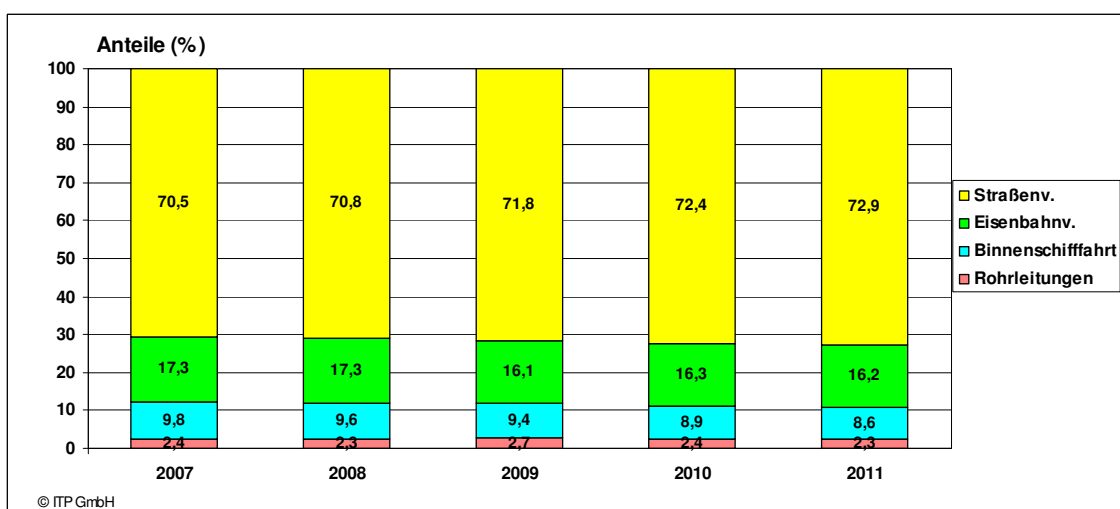


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



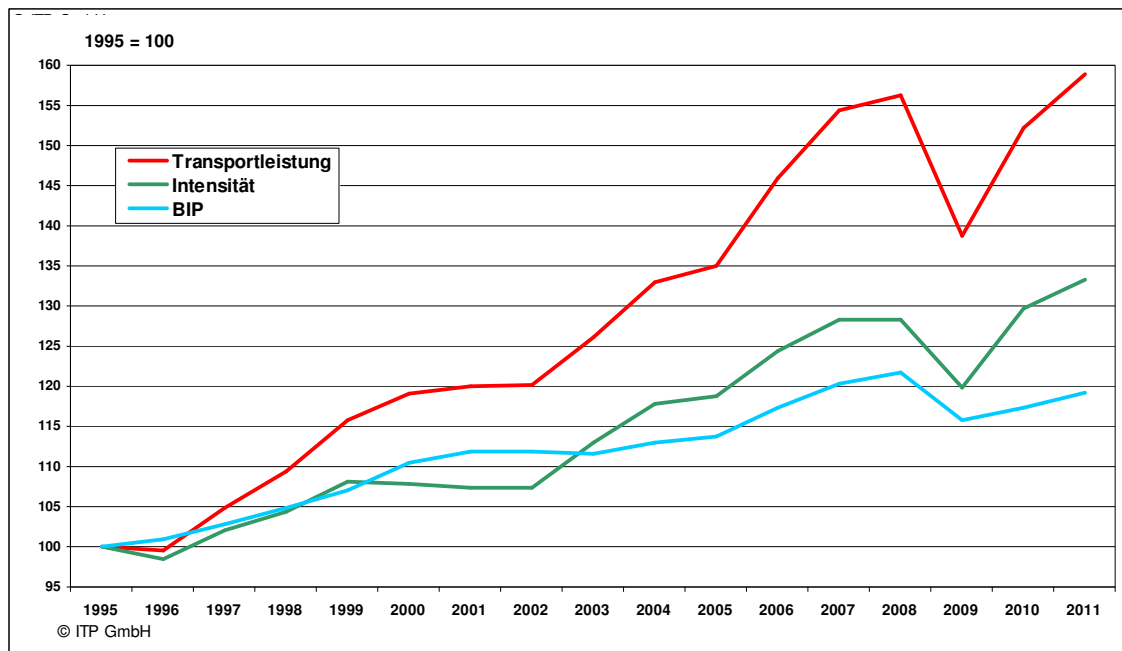
Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt**, wie schon seit längerer Zeit, in allen Jahren und bei beiden Größen stetig Marktanteile verliert. Bei den **Rohrfernleitungen**, die von der Rezession kaum betroffen waren, wurde der Abwärtstrend im Jahr 2009 unterbrochen, wird sich aber in den Jahren 2010 und 2011 wieder fortsetzen. Der **Straßengüterverkehr** kann bei der Leistung seine Marktanteile durchgängig erhöhen, weil er hier stärker als der Gesamtverkehr steigt bzw. – im Jahr 2009 – schwächer sank. Beim Aufkommen ist dagegen im Jahr 2010, in dem die Abnahme der anteilsgewichtigen Baustofftransporte durchschlägt, ein geringer Rückgang des Anteils zu erwarten. Das Wachstum der **Eisenbahnen** lag von 2000 bis 2008 (Aufkommen) bzw. von 2004 bis 2007 (Leistung) über dem des Lkw-Verkehrs, so dass die Anteilsgewinne der Schiene prozentual stärker ausgeprägt waren als die der Straße. Im Jahr 2009 ergab sich für die Eisenbahnen aus den oben dargestellten Gründen jedoch ein überdurchschnittlicher Rückgang, so dass ihre Marktanteile sanken. Ab dem laufenden Jahr werden sie leistungsbezogen wieder zunehmen, aber nur geringfügig und die Vorkrisenwerte (noch) nicht erreichen. Aufkommensbezogen erreicht die Schiene jedoch im Jahr 2011 wieder nahezu den Wert von 2008.

Transportintensität

In Abbildung G-5 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Es zeigt sich, dass im gesamten Zeitraum **bis 2007** die Transportleistung (+54 %) stärker expandiert hat als das BIP (+20 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen** ist, und zwar um 28 %. 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.

Im Jahr **2008** nahmen beide Größen im gleichen Ausmaß zu, die Intensität blieb also **konstant**. Im Jahr **2009** fiel nun der Rückgang der Transportleistung (11 %) stärker aus als derjenige des BIP (4,9 %), so dass die Intensität um bemerkenswerte 7 % und somit auf das Niveau von 2005 **sank**. Hier ist der gegenläufige Effekt wie zuvor zu beobachten: Ex- und Importe schrumpften weitaus stärker als das BIP, mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Güterverkehr. In den Jahren **2010** und **2011** wird die Transportleistung dagegen wieder stärker steigen als das BIP, so dass die Intensität **zunimmt**, darunter im Jahr 2010 deutlich (8 %). Sie wird somit bereits im laufenden Jahr über dem bisherigen Höchststand aus den Jahren 2007/08 liegen.

Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität



3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

In den **bisherigen Ausgaben** der Gleitenden Mittelfristprognose wurde die Differenzierung nach Güterabteilungen nur für die **Transportleistung** der einzelnen Verkehrsträger dargestellt, weil dieser Größe unter verkehrs-, insbesondere infrastruktur-, und auch unter umweltpolitischen Aspekten eine höhere Bedeutung zukommt. Andererseits wird in den vielgenutzten Kurzmittteilungen des Statistischen Bundesamts (Schnellinformationen, Pressemitteilungen) lediglich das Transportaufkommen differenziert nach Güterabteilungen ausgewiesen. Um den Nutzern der Gleitenden Mittelfristprognose einen schnellen Vergleich zwischen den prognostizierten und den tatsächlichen Entwicklungen zu ermöglichen, wird ab dieser Ausgabe **zusätzlich** zur Transportleistung auch **das Transportaufkommen** tabellarisch dargestellt. Die textliche Kommentierung und die grafische Darstellung beschränken sich dagegen, um die Darstellung nicht zu überfrachten, weiterhin auf die Leistung.

Die Kommentierung der Güterverkehrsentwicklung nach Güterabteilungen erfolgt **pro Verkehrsträger**, also nicht pro Güterabteilung. Damit kann das Gewicht der Veränderungen in den einzelnen Güterabteilungen für den jeweiligen Verkehrsträger besser verdeutlicht werden.

Gesamter Güterverkehr

Die Transportleistung des gesamten Güterverkehrs – ohne den Luftverkehr, dessen statistische Erfassung nicht nach Güterabteilungen differenziert wird und der im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ohnehin unbedeutend ist, sowie ohne den Seeverkehr – ist im Jahr **2009** um 11 % gesunken. Rückgänge entstanden in **ausnahmslos allen Güterbereichen**. Prozentual überdurchschnittlich scharf fielen sie auf Grund der krisenhaften Entwicklung in der Stahlindustrie bei Eisen- und Stahlprodukten sowie Erzen aus. Allein deren Verminderung (zusammen 20 Mrd. tkm) trug 28 % des Gesamtrückgangs (75 Mrd. tkm) bei. Weitere 32 Mrd. tkm (43 %) entstanden im Bereich der Halb- und Fertigwaren. Komplettiert wird das durch Abnahmen in Höhe von 5 bzw. 7 Mrd. tkm (9 bzw. 10 %) in den beiden Güterabteilungen Steine und Erden sowie Chemische Erzeugnisse.

Im Jahr **2010** entsteht der stärkste Impuls bei Halb- und Fertigwaren, die um 30 Mrd. tkm zunehmen und somit über die Hälfte (53 %) des Gesamtanstiegs (57 Mrd. tkm) beitragen. Danach folgen der Stahlbereich (Erze sowie Eisen- und Stahlprodukte) mit 14 Mrd. tkm oder 24 % des Gesamtwachstums sowie die Chemischen Erzeugnisse mit 11 Mrd. tkm bzw. 20 %. Die Entwicklung in den sechs übrigen Güterabteilungen ist im Vergleich zu diesen Haupteffekten vernachlässigbar gering.

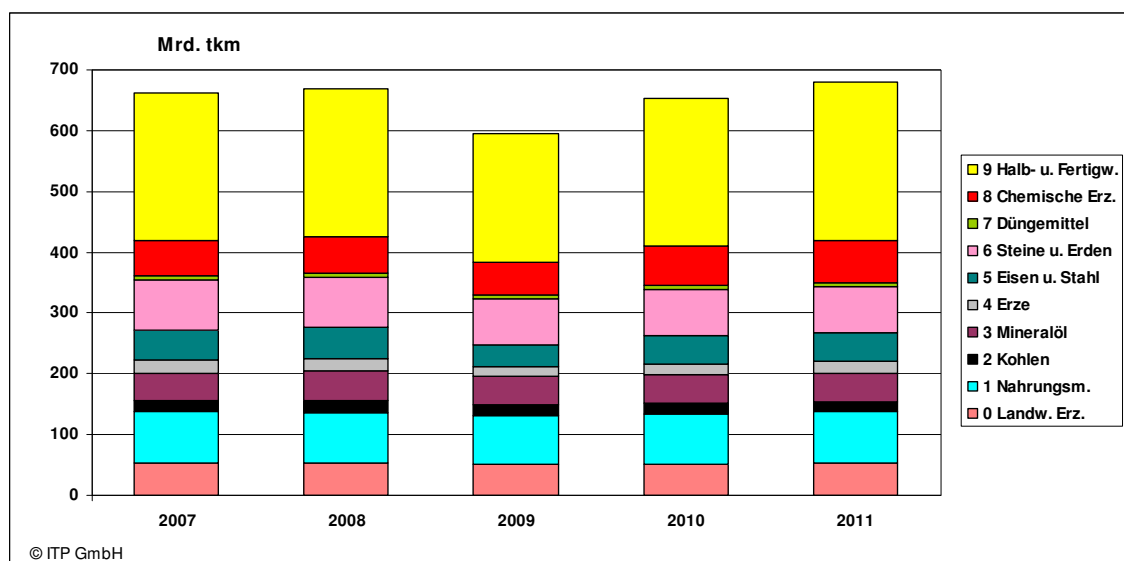
Tabelle G-2: Transportaufkommen und Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	244,7	250,5	231,9	234,1	239,2	2,4	-7,4	0,9	2,2
1 Nahrungs- und Futtermittel	408,5	405,5	402,9	410,4	418,3	-0,7	-0,6	1,9	1,9
2 Feste mineral. Brennstoffe	106,1	100,7	83,8	89,3	88,9	-5,1	-16,8	6,6	-0,5
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	270,4	297,0	282,6	278,9	275,5	9,8	-4,8	-1,3	-1,2
4 Erze und Metallabfälle	115,4	118,4	87,2	111,0	114,6	2,6	-26,3	27,3	3,3
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	203,0	209,7	143,3	185,1	192,3	3,3	-31,6	29,1	3,9
6 Steine und Erden	1481,0	1472,9	1333,6	1319,4	1296,0	-0,6	-9,5	-1,1	-1,8
7 Düngemittel	41,1	43,0	39,0	43,1	45,2	4,5	-9,4	10,7	4,8
8 Chemische Erzeugnisse	319,9	354,1	319,6	386,4	402,9	10,7	-9,7	20,9	4,3
9 Halb- und Fertigwaren	903,1	906,5	787,5	891,8	955,3	0,4	-13,1	13,2	7,1
Insgesamt	4093,3	4158,3	3711,5	3949,3	4028,1	1,6	-10,7	6,4	2,0
Transportleistung¹⁾									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	53,9	53,7	51,0	51,5	53,0	-0,5	-5,0	1,1	2,8
1 Nahrungs- und Futtermittel	83,3	82,8	80,7	82,6	84,6	-0,6	-2,5	2,3	2,4
2 Feste mineral. Brennstoffe	18,6	18,8	16,7	17,4	17,3	1,2	-11,3	4,3	-0,2
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	45,8	49,1	46,8	45,9	45,4	7,3	-4,7	-1,9	-1,2
4 Erze und Metallabfälle	20,7	21,3	15,7	19,9	20,6	2,8	-26,2	26,6	3,8
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	49,8	50,3	35,8	45,6	47,5	1,1	-28,9	27,4	4,3
6 Steine und Erden	82,6	83,0	77,7	76,1	75,2	0,4	-6,4	-2,0	-1,2
7 Düngemittel	7,4	7,0	5,7	6,8	7,1	-5,3	-18,7	18,9	4,6
8 Chemische Erzeugnisse	57,1	60,3	53,5	64,7	68,4	5,6	-11,2	21,0	5,7
9 Halb- und Fertigwaren	242,5	243,2	211,2	241,6	261,4	0,3	-13,2	14,4	8,2
Insgesamt	661,7	669,5	594,8	652,2	680,6	1,2	-11,2	9,7	4,4

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen



Im Jahr **2011** steuern die Halb- und Fertigwaren mit einem Zuwachs von 20 Mrd. tkm sogar mehr als zwei Drittel des Gesamtanstiegs (28 Mrd.) bei. Der Stahlbereich (+3 Mrd., 10 %) und auch die Chemischen Erzeugnisse (+4 Mrd., 13 %) verlieren dagegen stark an Dynamik. Erwähnenswert sind nun auch die Landwirtschaftlichen Erzeugnisse (+1,5 Mrd., 5 %) sowie die Nahrungs- und Futtermittel (+2 Mrd., 7 %), die zwar kaum stärker zunehmen als im Jahr 2010, aber infolge des schwächeren Gesamtanstiegs größere prozentuale Teile dazu beitragen.

Straßengüterverkehr

Im Jahr **2009** sank die Transportleistung des Lkw-Verkehrs – mit Ausnahme der hier quantitativ unbedeutenden Kohlentransporte – in nahezu allen Güterbereichen. Besonders bemerkenswert ist der Rückgang in der grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstarken Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren, die von der Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme besonders getroffen wurde (-13 %). Aus der Schrumpfung in diesem Bereich (-25 Mrd. tkm) resultierte bereits über die Hälfte des Gesamtrückgangs (-47 Mrd. tkm). Weiterhin im Gesamtergebnis spürbar waren die Abnahmen bei Eisen- und Stahlprodukten (-8 Mrd., 17 % des Gesamtrückgangs), Chemischen Erzeugnissen (-5 Mrd., 10 %), Steinen und Erden sowie Landwirtschaftlichen Erzeugnissen (jeweils -3 Mrd., 6 %).

Auch im Jahr **2010** steuert die dominierende Güterabteilung Halb- und Fertigwaren mit einem Zuwachs in Höhe von 24 Mrd. tkm den entscheidenden Beitrag (53 %) zum Gesamtergebnis (+45 Mrd.) bei. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Zunahmen entstehen bei den Chemischen Erzeugnissen (+9 Mrd., 21 % des Gesamtanstiegs) sowie bei den Eisen- und Stahlprodukten (+8 Mrd., 17 %).

Wie im gesamtmodalen Güterverkehr tragen im Jahr **2011** die Halb- und Fertigwaren (+17 Mrd.) sogar mehr als zwei Drittel des Gesamtanstiegs (24 Mrd.) bei. Ebenfalls wie dort ist die Wachstumsabschwächung bei Eisen- und Stahlprodukten (+1,5 Mrd., 6 %) sowie bei Chemischen Erzeugnissen (+3 Mrd., 13 %) besonders spürbar. Die Landwirtschaftlichen Erzeugnisse (+1,5 Mrd., 5 %) sowie die Nahrungs- und Futtermittel (+2 Mrd., 7 %) steuern nun infolge des schwächeren Gesamtanstiegs größere prozentuale Teile dazu bei. Dagegen werden die Baustofftransporte auf Grund der Schrumpfung des, besonders transportintensiven, öffentlichen Baus zurückgehen. Dies tangiert jedoch vor allem das Transportaufkommen.

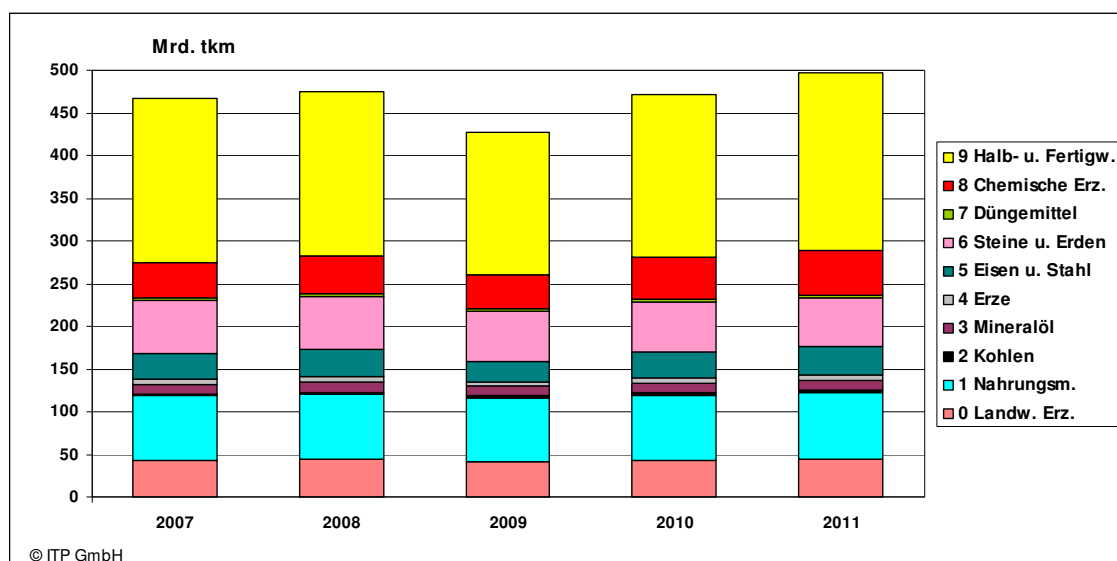
Tabelle G-3: Transportaufkommen und Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	222,1	230,3	212,0	216,6	221,8	3,7	-7,9	2,2	2,4
1 Nahrungs- und Futtermittel	389,8	386,4	385,8	393,3	401,3	-0,9	-0,1	1,9	2,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	18,5	16,5	14,4	14,9	14,9	-10,8	-12,8	3,3	0,1
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	109,3	130,6	121,4	120,7	119,2	19,5	-7,1	-0,5	-1,3
4 Erze und Metallabfälle	46,3	45,3	35,2	43,8	45,2	-2,2	-22,1	24,3	3,1
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	125,7	130,7	91,3	120,6	125,7	4,0	-30,2	32,1	4,2
6 Steine und Erden	1388,8	1379,2	1249,1	1237,1	1213,2	-0,7	-9,4	-1,0	-1,9
7 Düngemittel	27,5	30,0	29,6	31,1	32,6	8,8	-1,3	5,0	5,1
8 Chemische Erzeugnisse	271,2	306,5	276,6	336,9	351,7	13,0	-9,7	21,8	4,4
9 Halb- und Fertigwaren	793,2	795,0	691,9	783,0	840,3	0,2	-13,0	13,2	7,3
Insgesamt	3392,3	3450,2	3107,1	3297,9	3365,8	1,7	-9,9	6,1	2,1
Transportleistung¹⁾									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	42,8	44,6	41,7	42,9	44,3	4,2	-6,5	2,8	3,4
1 Nahrungs- und Futtermittel	76,1	75,7	74,3	76,0	78,0	-0,5	-1,9	2,4	2,7
2 Feste mineral. Brennstoffe	2,3	2,4	2,5	2,6	2,6	2,7	4,9	4,6	1,8
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	10,3	12,4	11,4	11,4	11,3	20,7	-8,0	-0,5	-1,1
4 Erze und Metallabfälle	6,1	6,6	5,4	6,8	7,2	7,6	-17,3	25,6	4,8
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	30,3	31,3	23,3	30,9	32,4	3,3	-25,5	32,4	4,9
6 Steine und Erden	61,9	62,1	59,1	58,5	57,5	0,3	-4,8	-0,9	-1,7
7 Düngemittel	2,8	2,7	2,6	2,7	2,9	-2,9	-4,3	5,0	5,4
8 Chemische Erzeugnisse	41,4	45,1	40,4	49,8	53,0	9,0	-10,5	23,5	6,4
9 Halb- und Fertigwaren	192,5	191,3	166,6	190,3	206,8	-0,6	-12,9	14,2	8,7
Insgesamt	466,5	474,1	427,3	472,0	496,1	1,6	-9,9	10,5	5,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen



Eisenbahnverkehr

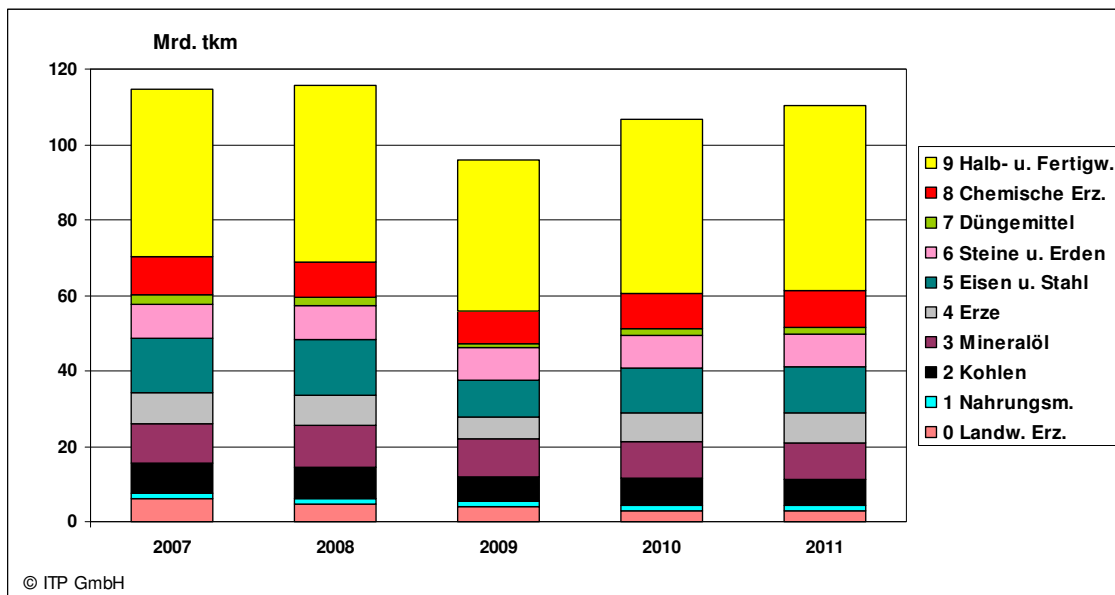
Im Jahr **2009** verloren die Eisenbahnen allein in den beiden Güterabteilungen Erze sowie Eisen und Stahl rund ein Drittel ihrer Transportleistung. In absoluten Zahlen entspricht das (zusammen) 7,4 Mrd. tkm, woraus 37 % des Rückgangs der gesamten Transportleistung (-20 Mrd. tkm) resultierten. Weitere, für das Gesamtergebnis bedeutende, deutliche Nachfragerückgänge entstanden im vergangenen Jahr im Bereich der Halb- und Fertigwaren, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. Die Abnahme der Transportleistung belief sich hier auf 15 % oder 6,8 Mrd. tkm, was weitere 34 % zum Gesamtrückgang beitrug. Im Vergleich zu diesen beiden Haupteffekten ist die Entwicklung in allen anderen Güterabteilungen weniger bedeutend.

Tabelle G-4: Transportaufkommen und Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	12,1	10,1	8,9	6,6	6,6	-17,0	-12,1	-25,0	0,0
1 Nahrungs- und Futtermittel	3,5	3,5	3,2	2,9	2,8	0,2	-8,9	-8,0	-4,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	51,4	49,6	40,7	43,9	43,7	-3,4	-18,0	8,0	-0,6
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	34,8	38,1	38,9	38,5	38,1	9,4	2,3	-1,0	-1,0
4 Erze und Metallabfälle	31,2	36,1	26,3	33,4	34,5	15,8	-27,2	27,1	3,2
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	61,5	64,5	43,3	56,4	58,4	5,0	-32,8	30,2	3,5
6 Steine und Erden	41,0	41,9	41,4	41,8	41,8	2,3	-1,2	0,8	0,2
7 Düngemittel	7,9	7,3	5,2	6,9	7,1	-7,4	-28,9	32,6	3,0
8 Chemische Erzeugnisse	26,8	26,5	25,0	27,5	28,4	-1,0	-5,5	10,0	3,0
9 Halb- und Fertigwaren	91,1	93,7	79,2	90,0	95,6	2,9	-15,5	13,7	6,1
Insgesamt	361,1	371,3	312,1	348,1	357,0	2,8	-15,9	11,5	2,6
Transportleistung¹⁾									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	6,1	4,5	3,8	2,9	2,9	-25,9	-15,4	-25,0	0,0
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,6	1,6	1,5	1,4	1,3	0,4	-8,9	-5,7	-4,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	7,7	8,1	6,7	7,1	7,1	5,1	-17,2	5,7	-0,6
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	10,5	11,2	10,0	9,9	9,8	7,4	-10,5	-1,6	-1,1
4 Erze und Metallabfälle	8,1	8,1	5,7	7,4	7,6	0,1	-30,0	30,1	3,2
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	14,7	14,6	9,6	12,1	12,5	-1,2	-34,3	26,2	3,5
6 Steine und Erden	9,0	9,1	8,7	8,6	8,6	0,9	-4,1	-1,6	0,2
7 Düngemittel	2,2	2,0	1,3	1,8	1,9	-10,2	-34,6	41,4	3,0
8 Chemische Erzeugnisse	10,1	9,6	8,6	9,4	9,6	-4,2	-11,2	9,3	3,0
9 Halb- und Fertigwaren	44,5	46,7	39,9	46,1	49,1	4,9	-14,6	15,6	6,5
Insgesamt	114,6	115,7	95,8	106,6	110,4	0,9	-17,1	11,3	3,6
1) Innerhalb Deutschlands									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen



Im Jahr **2010** entstehen die Wachstumsimpulse in allen Bereichen, die im Vorjahr kräftig gesunken sind. Die Transporte von Halb- und Fertigwaren steigen um 16 % oder 6,2 Mrd. tkm, woraus nahezu 60 % des Gesamtwachstums (10,8 Mrd.) resultieren. Die Beförderungen von Erzen sowie Eisen- und Stahlprodukten (zusammen +4,2 Mrd. tkm bzw. 28 %) steuern fast 40 % zum Gesamtergebnis bei. Die Chemischen Erzeugnisse legen prozentual zwar fast zweistellig zu, tragen aber mit 0,8 Mrd. tkm nur 7 % bei. Die Kohlentransporte nehmen prozentual ebenfalls noch spürbar zu (6 %), besitzen aber nur noch eine untergeordnete Bedeutung für den Gesamtverkehr. Innerhalb der weiteren bedeutenden Güterabteilungen ist für Steine und Erden sowie die Mineralölprodukte jeweils ein leichter Rückgang zu erwarten.

Im Jahr **2011** werden, wie im Straßengüterverkehr, die Halb- und Fertigwaren (+3,0 Mrd.) den weit überwiegenden Teil (knapp 80 %) des Gesamtanstiegs (3,8 Mrd.) liefern. Der Montanbereich (+0,6 Mrd.) trägt nur noch 17 % und die Chemischen Erzeugnissen (+0,3 Mrd.) wie im Vorjahr 7 % zum Gesamtergebnis bei. Für die Transporte von Steinen und Erden zeichnet sich eine annähernde Stagnation, für die Beförderungen von Kohlen und Mineralölprodukten ein jeweils leichter Rückgang ab.

Binnenschifffahrt

Im Jahr **2009** sind bei der Binnenschifffahrt die Beförderungen von Erzen sowie von Eisen- und Stahlprodukten um zusammen 32 % oder 3,6 Mrd. tkm gesunken. Daraus entstanden bereits 43 % des Gesamtrückgangs (-8,4 Mrd.). Die ebenfalls anteilsgewichtigen Transporte von Stei-

nen und Erden trugen mit einem Minus von 16 % bzw. 1,9 Mrd. tkm nochmals 23 % bei. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Nachfragerückgänge in Höhe von jeweils rund 1 Mrd. tkm entstanden bei den Beförderungen von Kohlen und von Chemischen Erzeugnissen. Sie steuerten somit (jeweils) 10 bzw. 11 % zur Gesamtabnahme bei. Einzig die Transportleistung bei Landwirtschaftlichen Erzeugnissen verzeichnete ein Plus.

Im Jahr **2010** ist bei den Transporten von Erzen (+1,1 Mrd. tkm), Chemischen Erzeugnissen (+1,0 Mrd.) sowie Halb- und Fertigwaren (+0,5 Mrd.) mit spürbaren Gewinnen zu rechnen. Dem stehen jedoch Rückgänge bei den, für die Binnenschifffahrt bedeutenden, Transporten von Steinen und Erden (-0,9 Mrd.) sowie von Mineralölprodukten (-0,5 Mrd.) gegenüber.

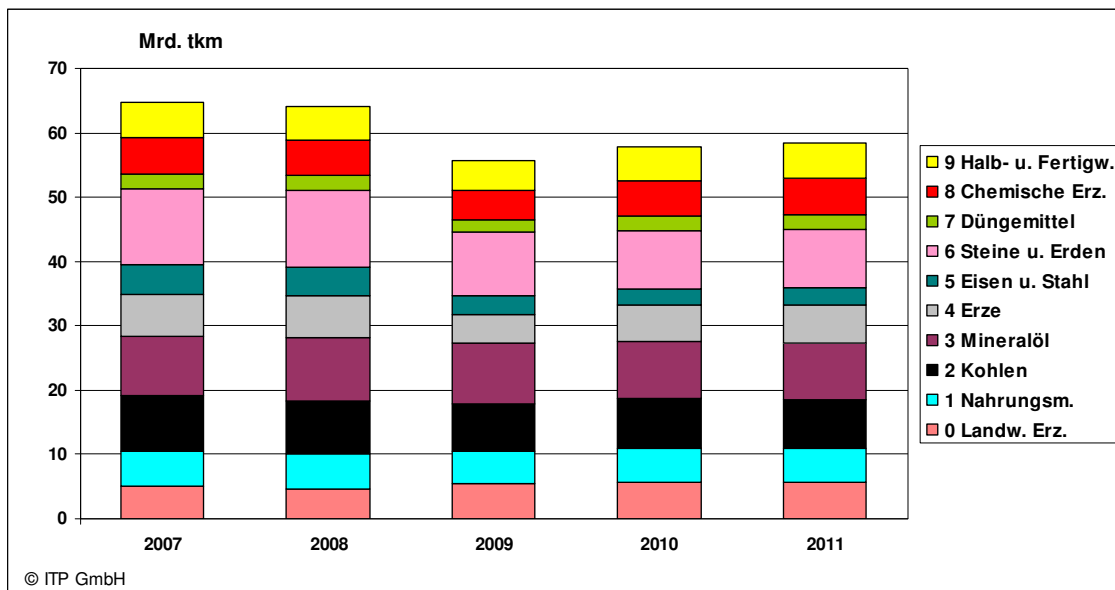
Tabelle G-5: Transportaufkommen und Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	10,5	10,2	11,1	10,8	10,8	-3,0	9,2	-2,5	0,0
1 Nahrungs- und Futtermittel	15,2	15,6	13,9	14,2	14,2	2,3	-11,1	2,2	0,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	36,3	34,6	28,7	30,5	30,3	-4,6	-17,1	6,3	-0,6
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	35,5	37,2	33,9	31,9	31,4	4,9	-8,9	-6,0	-1,4
4 Erze und Metallabfälle	37,9	37,0	25,7	33,7	34,9	-2,3	-30,7	31,4	3,5
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	15,9	14,5	8,8	8,1	8,2	-8,6	-39,6	-7,5	1,5
6 Steine und Erden	51,3	51,8	43,2	40,5	40,9	1,0	-16,6	-6,2	1,0
7 Düngemittel	5,7	5,7	4,2	5,2	5,5	0,2	-26,9	24,2	5,0
8 Chemische Erzeugnisse	21,9	21,2	18,0	21,9	22,8	-3,4	-14,9	21,7	4,0
9 Halb- und Fertigwaren	18,8	17,9	16,5	18,7	19,5	-5,0	-7,7	13,7	4,0
Insgesamt	249,0	245,7	203,9	215,6	218,5	-1,3	-17,0	5,7	1,4
Transportleistung¹⁾									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	5,0	4,5	5,4	5,8	5,8	-9,2	19,7	6,3	0,0
1 Nahrungs- und Futtermittel	5,6	5,5	5,0	5,2	5,2	-1,1	-9,7	3,9	0,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	8,5	8,3	7,5	7,7	7,6	-2,7	-10,1	2,8	-0,6
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	9,2	9,8	9,4	8,9	8,8	6,4	-4,3	-5,2	-1,4
4 Erze und Metallabfälle	6,5	6,6	4,6	5,6	5,8	1,6	-30,4	23,6	3,5
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	4,7	4,4	2,9	2,6	2,7	-6,3	-35,3	-8,6	1,5
6 Steine und Erden	11,7	11,8	9,9	9,0	9,1	1,1	-16,3	-8,8	1,0
7 Düngemittel	2,4	2,3	1,8	2,2	2,3	-3,6	-22,1	22,7	5,0
8 Chemische Erzeugnisse	5,6	5,5	4,6	5,5	5,7	-1,3	-17,3	20,8	4,0
9 Halb- und Fertigwaren	5,5	5,2	4,7	5,2	5,4	-5,1	-10,4	11,4	4,0
Insgesamt	64,7	64,1	55,7	57,8	58,5	-1,0	-13,1	3,8	1,2

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen



Im Jahr **2011** schließlich sind nur noch relativ geringe Veränderungen zu erwarten. Im Gesamtergebnis spürbar sind die, gegenüber 2010 stark abgeschwächten, Zunahmen bei Erzen, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren um jeweils 0,2 Mrd. tkm. Ihnen steht eine Abnahme bei den Mineralölprodukten gegenüber, die allerdings ebenfalls weniger stark ausfällt als im Jahr 2010. Die Kohlentransporte, die im Jahr 2010 noch zulegen, werden 2011 voraussichtlich, entsprechend der Entwicklung der Importkohle, leicht sinken

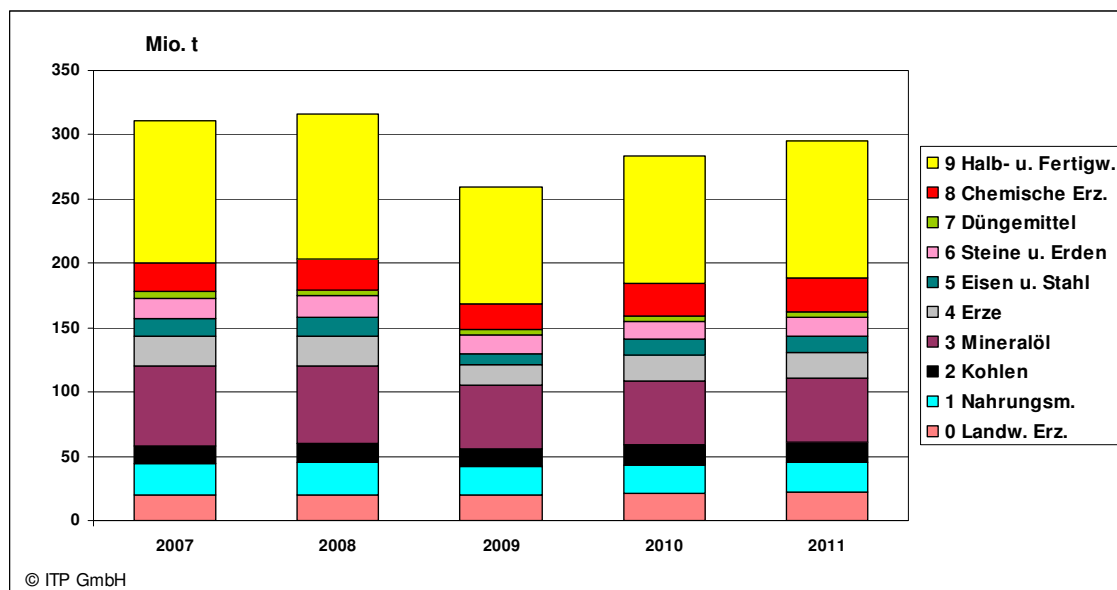
Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern nur die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Im Jahr **2009** ist das Aufkommen in der bedeutendsten Güterabteilung, den Halb- und Fertigwaren, kräftig gesunken (20 %). Bereits daraus resultierte eine Abnahme um 23 Mio. t, die 40 % des Gesamtrückgangs (57 Mio. t) entspricht. Hinzu kamen drastische Rückgänge bei Erzen (-8,0 Mio.) sowie Eisen- und Stahlprodukten (-5,2 Mio.), die beim Seeverkehr zwar eine geringere Bedeutung für das Gesamtergebnis besitzen als bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt, aber dennoch (zusammen) weitere 23 % zur gesamten Abnahme beitrugen. Auch der Umschlag in der zweitgrößten Güterabteilung Erdöl und Mineralölprodukte ist auf Grund von Verlusten an ausländische Seehäfen gesunken (-11 Mio. t), woraus nochmals 19 % des Gesamtrückgangs resultierten. In allen übrigen Güterabteilungen kam es ebenfalls zu Abnahmen, die sich allerdings im Gesamtergebnis weniger spürbar niederschlugen.

Tabelle G-6: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	20,0	20,4	19,9	20,9	21,9	2,0	-2,3	4,9	4,9
1 Nahrungs- und Futtermittel	24,0	24,6	21,9	22,6	23,3	2,5	-10,9	3,0	3,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	14,2	14,7	14,0	15,6	16,0	3,2	-4,8	11,3	2,4
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	61,5	60,8	49,7	49,5	49,2	-1,2	-18,3	-0,3	-0,7
4 Erze und Metallabfälle	23,7	23,3	15,3	20,2	20,9	-2,0	-34,2	31,6	3,5
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	14,1	14,5	9,3	12,2	12,6	2,9	-35,8	31,6	3,5
6 Steine und Erden	15,3	16,5	14,0	14,2	14,4	8,0	-15,3	1,5	1,5
7 Düngemittel	4,9	4,9	4,1	4,0	3,9	-0,5	-16,4	-2,8	-2,8
8 Chemische Erzeugnisse	22,7	23,5	20,5	25,2	26,6	3,8	-12,8	22,6	5,5
9 Halb- und Fertigwaren	110,5	113,5	90,8	98,8	106,5	2,7	-20,0	8,8	7,8
Insgesamt	310,9	316,7	259,5	283,1	295,1	1,8	-18,0	9,1	4,3

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen


Im Jahr **2010** wird, wie beim Straßen- und beim Eisenbahnverkehr, der absolut stärkste Impuls beim Umschlag von Halb- und Fertigwaren auftreten, die auf Grund der Entwicklung des deutschen Außenhandels knapp zweistellig wachsen dürften. Daraus ergibt sich ein Anstieg um 8,0 Mio. t, der für ein Drittel des Gesamtwachstums (24 Mio. t) verantwortlich ist. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Effekte entstehen bei Erzen, Eisen- und Stahlprodukten (zusammen + 7,8 Mio. t) sowie Chemischen Erzeugnissen (+4,6 Mio. t), die 33 % bzw. 20 % des Gesamtanstiegs beitragen. Für den Kohlenumschlag wird, dem Gesamtabsatz folgend, ebenfalls ein



deutliches prozentuales Plus angenommen, das 1,6 Mio. t oder 7 % des Gesamtergebnisses auslöst. Dem steht ein leichtes Minus im Ölbereich (Rohöl und Produkte) entgegen.

Im Jahr **2011** wird der Seeverkehr vor allem in den langfristigen Wachstumssegmenten Chemische Erzeugnisse sowie Halb- und Fertigwaren steigen, jedoch wird sich die Belegung auch hier abschwächen. Mit einer Zunahme um 1,4 bzw. 7,7 Mio. t sind sie für 11 % bzw. 64 % des Gesamtanstiegs verantwortlich. Die Montangüter schließlich (einschließlich Kohlen +1,5 Mio. t) tragen nur noch 13 % des Gesamtergebnisses bei. Im Ölsegment ist erneut mit einem leichten Minus zu rechnen.

3.3 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands wächst im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr **2009** war jedoch, wie schon 2008, auf Grund des Einbruchs der Außenhandelsströme das Gegenteil zu beobachten. Bei nahezu allen Verkehrsträgern fiel der Rückgang im Binnenverkehr unterproportional aus. Insgesamt beträgt die Abnahme gut 9 % (Aufkommen) bzw. gut 8 % (Leistung). Damit ist der Anteil des Binnenverkehrs am gesamten Güterverkehr (aller Hauptverkehrsverbindungen), der über viele Jahre gesunken ist, im letzten Jahr wieder gestiegen. Ab dem Jahr **2010** werden die grenzüberschreitenden Verkehre auf den Wachstumspfad zurückfinden, so dass sich dann der Binnenverkehr wieder etwas unterproportional ausweitert. Dennoch ist vor allem für 2010 ein durchaus spürbarer Anstieg der Transportleistung (8 %) zu erwarten, der sich im Jahr **2011** auf 3 % abschwächt.

Der **grenzüberschreitende Versand** brach im Jahr **2009** bei allen Verkehrsträgern mehr oder minder drastisch ein. Insgesamt belief sich der Rückgang auf 15 % (Aufkommen und Leistung). Bei den einzelnen Verkehrsträgern reichten die Minusraten von -23 % (Eisenbahnen) bis -13 % (Straßenverkehr). Nur die Luftfracht sank, vor allem wegen der schon 2008 begonnenen Abschwächung, mit 5 % vergleichsweise schwach. Im Jahr **2010** ist infolge der kräftigen Erholung des Exports mit einem Wiederanstieg um gut 10 % (Aufkommen) bzw. um 11 % (Leistung) zu rechnen, der im Jahr 2011 in ein flaches Wachstum übergeht (5 %, beide Größen).

Für den **grenzüberschreitenden Empfang** gelten die Ausführungen zum Versand für alle Jahre tendenziell gleichermaßen. Im Jahr **2009** war der Rückgang mit 15 % bzw. 14 % annähernd gleichermaßen hoch ausgeprägt, obwohl die Importe schwächer sanken als die Exporte. Die rückläufigen Massenguttransporte schlagen bei den (wertbezogenen) Importen kaum durch, im Güterverkehr dagegen stark. Auch die zu erwartende Zunahme im Jahr **2010** wird im Empfang (9 % bzw. 10 %) ähnlich hoch sein wie im Versand. Im Jahr **2011** wird sie spürbar geringer ausfallen (gut 3 % bzw. 4 %).

Der **Durchgangsverkehr** weist seit geraumer Zeit die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf. In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Im Jahr **2009** blieb der Durchgangsverkehr jedoch vom Einbruch der internationalen Warenströme nicht verschont. Der Rückgang um 15 % (Aufkommen) bzw. 14 % (Leistung) war ähnlich ausgeprägt wie in den anderen grenzüberschreitenden Verkehren. Im Jahr **2010** werden die Transitströme jedoch wieder auf ihren überproportionalen Expansionspfad zurückfinden (knapp 12 %). Dies trifft auch für das Jahr **2011** zu, allerdings wird die Dynamik auch hier, entsprechend dem innereuropäischen Handel, spürbar nachlassen (7 %).

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Straßengüterverkehr¹⁾	3392,3	3450,2	3107,1	3297,9	3365,8	1,7	-9,9	6,1	2,1
Binnenverkehr	2863,2	2912,3	2641,2	2774,0	2808,7	1,7	-9,3	5,0	1,3
Grenzüb. Versand	216,7	219,4	190,6	213,6	226,1	1,2	-13,1	12,1	5,9
Grenzüb. Empfang	192,2	191,6	165,4	186,2	197,1	-0,3	-13,7	12,5	5,8
Durchgangsverkehr	120,2	126,9	110,0	124,2	133,9	5,6	-13,4	12,9	7,8
Eisenbahnverkehr²⁾	361,1	371,3	312,1	348,1	357,0	2,8	-15,9	11,5	2,6
Binnenverkehr	226,3	239,3	210,7	236,2	240,1	5,7	-11,9	12,1	1,7
Grenzüb. Versand	56,4	54,3	41,8	45,8	47,6	-3,7	-23,1	9,7	3,9
Grenzüb. Empfang	59,1	57,6	44,2	49,5	51,3	-2,6	-23,1	12,0	3,5
Durchgangsverkehr	19,3	20,1	15,4	16,6	18,0	4,5	-23,8	8,0	8,5
Binnenschifffahrt	249,0	245,7	203,9	215,6	218,5	-1,3	-17,0	5,7	1,4
Binnenverkehr	59,1	57,6	51,8	50,8	51,2	-2,7	-10,0	-2,1	0,9
Grenzüb. Versand	59,5	57,8	49,1	51,1	52,0	-2,8	-15,1	4,0	1,9
Grenzüb. Empfang	107,4	107,5	83,7	93,3	94,6	0,1	-22,2	11,5	1,5
Durchgangsverkehr	22,9	22,7	19,3	20,4	20,6	-0,7	-15,2	6,0	1,0
Rohrfernleitungen³⁾	90,9	91,1	88,4	87,8	86,7	0,2	-2,9	-0,7	-1,2
Binnenverkehr	22,7	21,3	20,9	21,9	21,7	-6,0	-1,9	5,0	-1,2
Grenzüb. Empfang	68,2	69,8	67,5	65,8	65,0	2,3	-3,2	-2,5	-1,2
Luftfracht⁴⁾	3,469	3,621	3,398	4,038	4,306	4,4	-6,2	18,8	6,6
Binnenverkehr	0,106	0,129	0,110	0,099	0,096	22,1	-15,3	-10,0	-2,7
Grenzüb. Versand	1,692	1,730	1,644	1,989	2,126	2,2	-5,0	21,0	6,9
Grenzüb. Empfang	1,620	1,709	1,588	1,889	2,015	5,5	-7,1	19,0	6,6
Durchgangsverkehr	0,050	0,053	0,057	0,061	0,070	4,4	8,3	6,5	14,9
Gesamter Güterv.	4096,8	4161,9	3714,9	3953,4	4032,4	1,6	-10,7	6,4	2,0
Binnenverkehr	3171,5	3230,6	2924,7	3082,9	3121,8	1,9	-9,5	5,4	1,3
Grenzüb. Versand	334,3	333,3	283,1	312,5	327,9	-0,3	-15,1	10,4	4,9
Grenzüb. Empfang	428,6	428,1	362,4	396,7	410,0	-0,1	-15,3	9,5	3,4
Durchgangsverkehr	162,4	169,8	144,6	161,3	172,6	4,6	-14,8	11,5	7,0
Seeverkehr⁵⁾	310,9	316,7	259,5	283,1	295,1	1,8	-18,0	9,1	4,3
Binnenverkehr	3,9	4,1	3,5	3,4	3,4	7,4	-15,3	-3,2	0,0
Grenzüb. Versand	118,9	119,9	98,9	108,7	113,8	0,9	-17,5	9,9	4,7
Grenzüb. Empfang	188,2	192,6	157,1	171,0	178,0	2,3	-18,4	8,9	4,1

1) Einschl. Kobotageverkehr 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-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Straßengüterverkehr²⁾	466,5	474,1	427,3	472,0	496,1	1,6	-9,9	10,5	5,1
Binnenverkehr	264,7	268,1	248,9	270,6	280,8	1,3	-7,2	8,7	3,8
Grenzüb. Versand	58,1	57,8	50,5	56,9	60,4	-0,5	-12,6	12,7	6,2
Grenzüb. Empfang	60,2	59,4	51,0	57,6	61,1	-1,3	-14,2	12,9	6,1
Durchgangsverkehr	83,5	88,8	76,9	86,9	93,8	6,3	-13,4	12,9	7,9
Eisenbahnverkehr³⁾	114,6	115,7	95,8	106,6	110,4	0,9	-17,1	11,3	3,6
Binnenverkehr	53,8	55,9	48,7	53,3	54,4	4,0	-13,0	9,5	2,0
Grenzüb. Versand	25,0	24,3	18,8	21,2	22,0	-2,7	-22,6	12,4	4,2
Grenzüb. Empfang	22,9	22,6	18,0	20,6	21,4	-1,6	-20,1	14,1	4,1
Durchgangsverkehr	12,9	12,8	10,3	11,6	12,6	-0,6	-19,7	12,7	8,6
Binnenschifffahrt	64,7	64,1	55,7	57,8	58,5	-1,0	-13,1	3,8	1,2
Binnenverkehr	11,8	11,6	10,4	10,0	10,0	-1,5	-10,5	-4,1	0,7
Grenzüb. Versand	15,3	14,7	12,7	12,9	13,1	-3,8	-13,8	1,9	1,7
Grenzüb. Empfang	23,2	23,6	20,1	21,9	22,2	1,7	-14,7	9,1	1,3
Durchgangsverkehr	14,5	14,2	12,5	13,0	13,1	-2,0	-11,9	3,8	0,9
Rohrfernleitungen⁴⁾	15,8	15,7	15,9	15,8	15,6	-1,0	1,8	-1,0	-1,2
Binnenverkehr	4,9	4,7	4,4	4,8	4,7	-4,7	-5,6	8,0	-1,2
Grenzüb. Empfang	10,9	11,0	11,5	11,0	10,9	0,7	4,9	-4,5	-1,2
Luftfracht⁵⁾	1,249	1,361	1,294	1,551	1,669	8,9	-4,9	19,9	7,6
Binnenverkehr	0,044	0,052	0,044	0,040	0,039	19,2	-16,1	-8,5	-2,7
Grenzüb. Versand	0,603	0,650	0,630	0,758	0,818	7,7	-3,1	20,4	7,9
Grenzüb. Empfang	0,602	0,658	0,620	0,753	0,811	9,4	-5,8	21,4	7,8
Gesamter Güterv.	662,9	670,8	596,0	653,7	682,2	1,2	-11,1	9,7	4,4
Binnenverkehr	335,2	340,3	312,4	338,7	349,9	1,5	-8,2	8,4	3,3
Grenzüb. Versand	99,0	97,5	82,7	91,8	96,4	-1,5	-15,2	11,0	5,1
Grenzüb. Empfang	117,8	117,2	101,3	111,8	116,4	-0,5	-13,6	10,4	4,1
Durchgangsverkehr	110,9	115,8	99,7	111,5	119,5	4,4	-13,9	11,8	7,2

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In die Darstellung nach Hauptverkehrsverbindungen wird auch diejenige des **Seeverkehrs nach Kontinenten** aufgenommen. Der dominierende Kontinent im Seeverkehr Deutschlands ist der Verkehr mit Europa, der aber seit Längerem tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. Im Jahr 2009 war allerdings ein annähernder Gleichlauf mit dem Gesamtumschlag zu beobachten, der auch für den Prognosezeitraum angenommen wird. Zum Rückgang im Jahr 2009 haben in einem gewissen Ausmaß wohl auch die Transshipmentverkehre beigetragen, bei denen die

Güter von Schiff zu Schiff umgeladen werden, in der Regel von größeren, interkontinental eingesetzten, auf kleinere, für den Feederverkehr genutzte, Schiffe. In diesem Marktsegment ist Hamburg für die Häfen im Ostseeraum zwar nach wie vor Marktführer, hat aber nach Erkenntnissen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) bereits 2008 spürbar Marktanteile an die Häfen in den Niederlanden und in Belgien verloren. Im Jahr 2009 dürften sie sich fortgesetzt haben.

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit Asien. Er verzeichnete im Jahr 2009 eine unterdurchschnittliche Abnahme und wird sich sowohl im laufenden als auch im kommenden Jahr, gemäß der Dynamik der entsprechenden Außenhandelsströme, weiterhin überproportional entwickeln. Letzteres gilt auch für Nordamerika. Die Transporte aus und nach Afrika bestehen zu einem überdurchschnittlichen Teil aus Rohstoffen, die vom Einbruch des Außenhandels in einem geringeren Ausmaß betroffen waren und im Jahr 2009 deshalb vergleichsweise schwach abgenommen haben. Hier sind auch für den Prognosezeitraum nur unterproportionale Wachstumsraten zu erwarten.

Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten

	Mio. t ¹⁾					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Europa	186,3	182,1	148,4	162,5	167,5	-2,3	-18,5	9,5	3,1
Afrika	16,7	19,3	18,1	18,7	19,0	15,5	-6,6	3,7	1,2
Nordamerika	23,7	26,1	18,0	21,0	23,3	10,0	-31,1	16,6	11,3
Mittel-/Südamerika	23,3	23,0	17,4	18,7	19,3	-1,2	-24,6	8,0	2,8
Asien	55,3	57,8	50,8	57,3	61,3	4,5	-12,2	13,0	6,9
Australien	1,7	1,7	1,4	1,4	1,4	-3,1	-17,7	1,5	-1,9
Zusammen ²⁾	307,1	312,5	256,0	279,7	291,7	1,8	-18,1	9,3	4,3
Innerhalb Deutschlands	3,9	4,1	3,5	3,4	3,4	7,4	-15,3	-3,2	0,0
Insgesamt	310,9	316,7	259,5	283,1	295,1	1,8	-18,0	9,1	4,3

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

2) Einschl. nicht ermittelbare Länder

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Im Allgemeinen wächst der Verkehr mit **ausländischen** Fahrzeugen stärker als derjenige mit deutschen Lkw, weil erstere nahezu ausschließlich im überdurchschnittlich expansiven grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Für das Jahr 2009 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt von Seiten des KBA noch keine statistischen Werte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge vor, die über den Eurostat-Datenpool gewonnen werden. Sie wurden anhand der Entwicklung des Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen (pro Güterabteilung und Hauptverkehrsverbindung), der längerfristigen Abweichungen zwischen den beiden Segmenten sowie, als Eichgröße, der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen geschätzt.

Demzufolge ist der Verkehr mit ausländischen Lkw im Jahr **2009** deutlich stärker (-12 %, Aufkommen und Leistung) zurückgegangen als der mit deutschen Fahrzeugen (-10 % bzw. -9 %). Denn die Transporte mit gebietsfremden Fahrzeugen wurden von dem Einbruch der Ex- und Importe überdurchschnittlich getroffen. Damit setzten sich die, tendenziell seit vielen Jahren anhaltenden, Anteilsgewinne der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2009 nicht fort. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Anteile gemeinhin auf den gesamten Verkehr bezogen werden. Bei Bezug nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben sich die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen nach wie vor überdurchschnittlich entwickelt. Für das Jahr **2010** ist, im Gefolge der kräftigen Belegung des Außenhandels, wieder ein Einschwenken auf den langjährigen Trend zu erwarten. Im laufenden Jahr wird der Verkehr mit ausländischen Lkw spürbar stärker (13 %) wachsen als der mit deutschen Fahrzeugen, der "nur" um 5 % (Aufkommen) bzw. um 9 % (Leistung) zulegt. Betrachtet man jedoch allein den grenzüberschreitenden Verkehr der deutschen Lkw, dann vermindern sich die Wachstumsdifferenzen auf rund zwei (Aufkommen) bzw. einen (Leistung) Prozentpunkt. Für das Jahr **2011** zeichnen sich – bei einer insgesamt deutlich geringeren Dynamik – ähnliche Entwicklungsdifferenzen ab wie für 2010.

Für die **Kabotageverkehre** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2008** wurden in der Winterprognose 2009/2010 die damals von Eurostat veröffentlichten Werte für die Transportleistung herangezogen, auch wenn wir den dort ausgewiesenen Rückgang um 2 % angesichts eines damals noch steigenden gesamten Binnenverkehrs für nicht sehr plausibel gehalten haben. Mittlerweile liegen von Seiten des KBA die entsprechenden Werte vor. Deren Anstieg um 6 % (Aufkommen) und um 11 % (Leistung) ist deutlich plausibler. Generell sind die Daten für die Kabotageverkehre mit äußerst hohen Unsicherheiten behaftet, die auch die Prognosegüte beeinflussen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Kabotagetransporte im Jahr **2009** – bei einem stark rückläufigen gesamten Binnenverkehr – abgenommen haben. Für die Jahre **2010** und **2011** ist dagegen wieder ein spürbarer Anstieg zu erwarten. Er dürfte vor allem beim Aufkommen stärker ausfallen als für den Binnenverkehr der deutschen Lkw.

Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2999,2	3046,0	2750,3	2895,6	2935,8	1,6	-9,7	5,3	1,4
- Nahverkehr	1715,5	1749,2	1545,3	1594,1	1591,1	2,0	-11,7	3,2	-0,2
- Regionalverkehr	610,9	623,7	591,7	624,6	636,4	2,1	-5,1	5,6	1,9
- Fernverkehr	672,8	673,2	613,3	676,9	708,4	0,1	-8,9	10,4	4,6
Ausländische Fahrzeuge	393,1	404,2	356,8	402,3	430,0	2,8	-11,7	12,8	6,9
- Grenzüb. Verkehr	377,2	387,4	340,7	384,9	411,9	2,7	-12,1	13,0	7,0
- Kabotage	15,9	16,8	16,1	17,4	18,1	5,8	-4,3	8,0	4,2
Insgesamt	3392,3	3450,2	3107,1	3297,9	3365,8	1,7	-9,9	6,1	2,1
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	300,3	301,4	275,6	300,7	312,5	0,4	-8,6	9,1	3,9
- Nahverkehr	28,0	29,2	26,8	27,7	27,7	4,3	-8,0	3,4	0,0
- Regionalverkehr	54,8	55,8	53,2	56,2	57,4	1,8	-4,6	5,7	2,0
- Fernverkehr	217,6	216,5	195,6	216,8	227,4	-0,5	-9,6	10,8	4,9
Ausländische Fahrzeuge	166,2	172,7	151,7	171,3	183,6	3,9	-12,1	12,9	7,2
- Grenzüb. Verkehr	162,7	168,8	148,0	167,2	179,4	3,8	-12,3	13,0	7,3
- Kabotage	3,5	3,9	3,7	4,0	4,2	10,6	-4,3	8,0	4,2
Insgesamt	466,5	474,1	427,3	472,0	496,1	1,6	-9,9	10,5	5,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) nahm im Jahr **2009** der Nahbereich (bis 50 km) vor allem beim Aufkommen überdurchschnittlich ab. Dies ist zum großen Teil auf die Entwicklung der Baustofftransporte infolge der schwachen Baukonjunktur zurückzuführen, auf die 63 % des gesamten Nahverkehrsaufkommens entfallen. Im Regionalbereich (51 bis 150 km) fiel der Rückgang weniger stark aus als im Fernbereich (über 150 km). Offensichtlich kam es wegen geänderter logistischer Abläufe erneut zu Verschiebungen vom Fern- zum Regionalverkehr, die nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 stattgefunden haben.¹ Im Jahr **2010** wird der Nahbereich wieder ein moderates Plus verzeichnen. Die Güterbereiche außerhalb der Steine und Erden werden zwar einen deutlich höheren Anstieg verbuchen (um zusammen 10 %), der jedoch durch die leicht sinkenden Baustofftransporte zum großen Teil aufgezehrt wird. Hier verhindert die Belebung der Baukonjunktur eine noch höhere Abnahme, die den gesamten Nahverkehr ins Minus ziehen würde. Dagegen wird insbesondere der Fernbereich auf den langjährigen Trend eines überdurchschnittlich hohen Wachstums zurückfinden. Letzteres gilt auch für das Jahr **2011**, in dem für den Nahbereich eine annähernde Stagnation zu erwarten ist.

¹ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Jahresbericht 2008, Köln 2009, S. 13.

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) ist im Jahr **2009** trotz der Rezession nicht gesunken, sondern sogar leicht gestiegen, und zwar nach der derzeitigen Datenlage um 0,7 % (Aufkommen) bzw. um 0,3 % (Leistung). Im Gegensatz zum Güterverkehr haben die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren die Nachfrage insgesamt kaum gebremst. Weder die Erwerbstätigenzahl noch der private Konsum nahmen – im Gegensatz zu den vielfach geäußerten Erwartungen – im Jahresdurchschnittsvergleich ab. Aus der Kraftstoffpreisentwicklung entstand – nach teilweise kräftigen Steigerungen in den Vorjahren mit deutlichen Wirkungen auf den Personenverkehr – im Jahr 2009 ein spürbarer expansiver Impuls, weil die Kraftstoffpreise im Jahresmittel wegen des Basiseffekts aus 2008 um 11 % (gemessen am Index aller Sorten) unter dem Vorjahresstand lagen.

Für das Jahr **2010** sind die Vorzeichen insgesamt etwas dämpfender ausgeprägt. Zwar wird die Erwerbstätigenzahl im Jahresdurchschnitt erneut nicht abnehmen, die realen privaten Konsumausgaben dagegen schon (-0,6 %). Die Kraftstoffpreise werden vor allem auf Grund des neuerlichen, diesmal umgekehrt wirkenden Basiseffekts im Jahresdurchschnitt um fast 10 % steigen. Bei den Geschäftsreisen (mit allen Verkehrsmitteln) ist infolge der gesamtwirtschaftlichen Belebung mit einem spürbaren Plus zu rechnen, das zusammen mit dem, generell überdurchschnittlich expansiven, Privatverkehr die Rückgänge im Berufs- und im Ausbildungsverkehr annähernd ausgleicht. Insgesamt ist für das Verkehrsaufkommen des gesamten Personenverkehrs ein leichter Rückgang (-0,7 %) und für die Leistung eine annähernde Konstanz (-0,2 %) zu erwarten.

Im Jahr **2011** wirken die Haupteinflussfaktoren jedoch wieder etwas expansiver. Der private Konsum dreht ins Plus, die Kraftstoffpreise steigen voraussichtlich nur geringfügig stärker als die allgemeine Preissteigerung, die Geschäftsreisetaätigkeit wird von der Fortsetzung der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung angeregt und die Urlaubsreisen sollten auch wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Dies lässt eine Zunahme des Personenverkehrs in Höhe von rund 0,5 % (Aufkommen) bzw. von 1 % (Leistung) erwarten.

Für den **Individualverkehr** liegen die Vorjahreswerte, die vom DIW geschätzt werden, derzeit noch nicht vor. Sie wurden deshalb anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte geschätzt. Die Unschärfe dieser Schätzungen liegt bei 0,5 bis 1 Prozentpunkten. Dies ist auch bei den o.a. Aussagen zur Entwicklung des gesamten Personenverkehrs im Jahr 2009 zu berücksichtigen.

Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	55764	54613	54940	54411	54631	-2,1	0,6	-1,0	0,4
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9138	9132	9260	9312	9393	-0,1	1,4	0,6	0,9
Eisenbahnverkehr	2238	2348	2334	2348	2388	4,9	-0,6	0,6	1,7
Luftverkehr ⁴⁾	129	131	125	130	138	1,7	-4,9	4,3	5,5
Insgesamt	67269	66224	66659	66201	66550	-1,6	0,7	-0,7	0,5
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	883,4	869,6	877,4	871,6	877,7	-1,6	0,9	-0,7	0,7
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	81,3	79,7	79,0	78,4	78,3	-2,0	-0,9	-0,7	-0,1
Eisenbahnverkehr	79,1	82,5	81,3	83,0	84,7	4,3	-1,5	2,1	2,0
Luftverkehr	58,8	60,8	58,4	60,9	64,2	3,3	-3,9	4,3	5,4
Insgesamt	1102,6	1092,6	1096,1	1093,9	1104,9	-0,9	0,3	-0,2	1,0
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) Ohne Doppelzählungen der Inland/Ausland- und Ausland/Ausland-Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Auf den Individualverkehr entfallen rund 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. Im Jahr **2009** ist er nach den derzeit vorliegenden Daten etwas gestiegen (knapp 1 %). Für das Jahr **2010** ist vor allem kraftstoffpreisbedingt ein leichter Rückgang (ebenfalls knapp 1 %) zu erwarten, der im Jahr **2011** wieder in eine geringe Zunahme übergeht.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV), der in langfristiger Betrachtung tendenziell stagniert, konnte das Beförderungsaufkommen im Jahr **2009** einen spürbaren Anstieg um 1,4 % verbuchen. Dies stellt die zweithöchste Zunahme seit der Vereinigung Deutschlands dar. Er entstand jedoch weitgehend auf Grund von zwei Sonderfaktoren in Berlin, nämlich des Basiseffekts aus dem Jahr 2008 infolge des damaligen Streiks sowie der massiven Betriebseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn, die zu Substitutionen hin zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln führten. Im übrigen Bundesgebiet kam es, entsprechend den gesamtwirtschaftlichen, demographischen (Ausbildungsverkehr) und preislichen (Kraftstoffe) Rahmenbedingungen, lediglich zu einer geringen Zunahme. Der Gelegenheitsverkehr setzte im Jahr 2009 seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Bei der Fahrtenzahl ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb die Leistung des gesamten ÖSPV im Jahr 2009 um knapp 1 % gesunken ist.

Im Jahr **2010** werden sich die Haupteinflussfaktoren, insbesondere die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten und die Zahl der Auszubildenden, insgesamt etwas ungünstiger entwickeln als im vergangenen Jahr. Zudem entfällt der letztjährige streikbedingte Basiseffekt. Für die Substitutionen von der Berliner S-Bahn ist anzunehmen, dass sie im Gesamtjahr in etwa ähnlich hoch ausfallen wie 2009. Expansiv wirken die steigenden Kraftstoffpreise. Insgesamt ist für den Linienverkehr erneut ein leichtes Plus zu erwarten, das mit rund ½ % (Aufkommen und Leistung) in etwa so hoch ausfällt wie im letzten Jahr im Bundesgebiet ohne Berlin. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder, so dass hier ein Rückgang um -0,7 % zu erwarten ist.

Im Jahr **2011** wird die Erwerbstätigenzahl zwar erneut stagnieren, aber der private Konsum wieder steigen. Allerdings wird sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden, der zweiten bedeutenden Einflussgröße, noch etwas verschärfen. Ferner ist damit zu rechnen, dass die diesjährigen Substitutionseffekte von der Berliner S-Bahn im kommenden Jahr entfallen. Da ersteres überwiegt, ist saldiert für den Linienverkehr mit einem geringfügig stärkeren Anstieg (knapp 1 %) zu rechnen als im laufenden Jahr. Bei der Leistung wird er jedoch von dem erneut, wengleich abgeschwächt, schrumpfenden Gelegenheitsverkehr zunichte gemacht.

Der **Eisenbahnverkehr** musste im Jahr **2009** spürbare Nachfragerückgänge hinnehmen. Aus den Rahmenbedingungen entstanden – im Gegensatz zu den Vorjahren – insgesamt kaum mehr Impulse. Hinzu kamen die Störungen bei der Berliner S-Bahn sowie im Fernverkehr massive Angebotsprobleme in Gestalt der Verfügbarkeit der ICEs und – im ersten Halbjahr – der Baustelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin, die zu einer drastischen Fahrtzeitverlängerung geführt hat. Sie haben spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflusst. Dabei war der Rückgang im Fernverkehr noch stärker als im Nahverkehr. Deshalb nahm die Verkehrsleistung im gesamten Eisenbahnverkehr (-1,5 %) spürbar stärker ab als die Fahrgastzahl (-0,6 %).

Im Jahr **2010** wird der Nahverkehr von den gleichen Einflüssen wie der ÖSPV tangiert. Die Auswirkungen der Betriebsstörungen bei der Berliner S-Bahn werden im Gesamtjahr wohl ein ähnliches Ausmaß annehmen wie im Vorjahr. Das bedeutet einerseits, dass sich der stark dämpfende Impuls des Vorjahres nicht wiederholen wird, andererseits aber auch, dass es (noch) zu keinem positiven Basiseffekt kommen wird. Im Fernverkehr sind die Angebotsprobleme – trotz mancher öffentlichkeitswirksamer Störfälle – insgesamt bereits gemildert worden, so dass hier ein spürbarer Basiseffekt entsteht. Auch auf Grund des Anstiegs der Geschäfts- und der Flughafenzubringerreisen wird der Fernverkehr im laufenden Jahr wieder auf seinen Wachstumskurs zurückfinden, wobei die Leistung deutlich stärker wachsen wird als das Aufkommen. Für den gesamten Eisenbahnverkehr resultieren daraus Zunahmen in Höhe von rund 0,5 % (Aufkommen) bzw. gut 2 % (Leistung).

Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

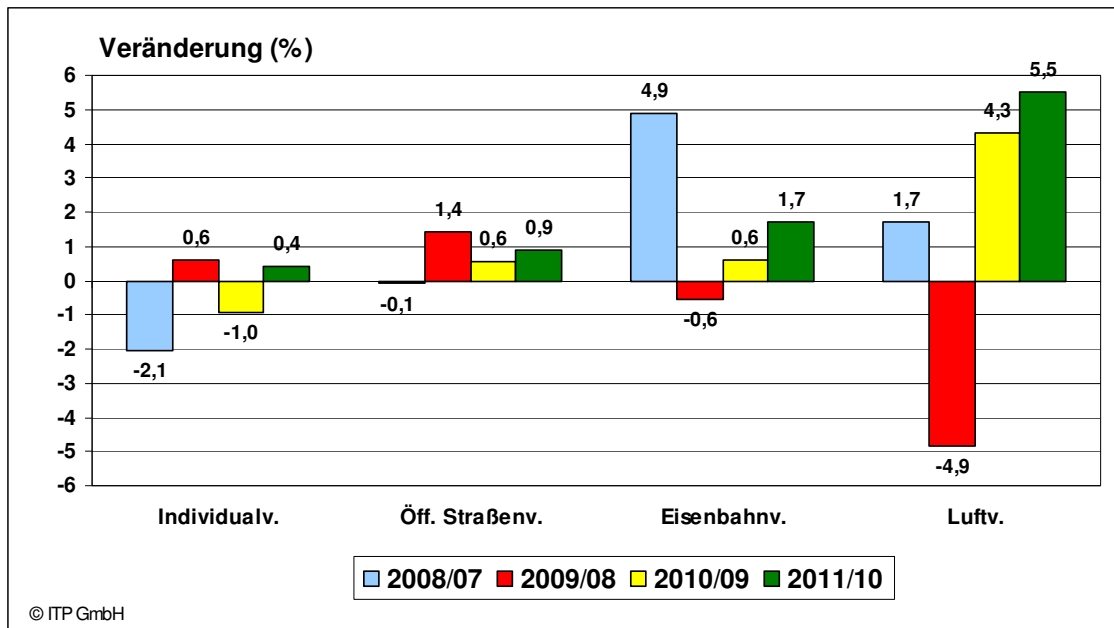
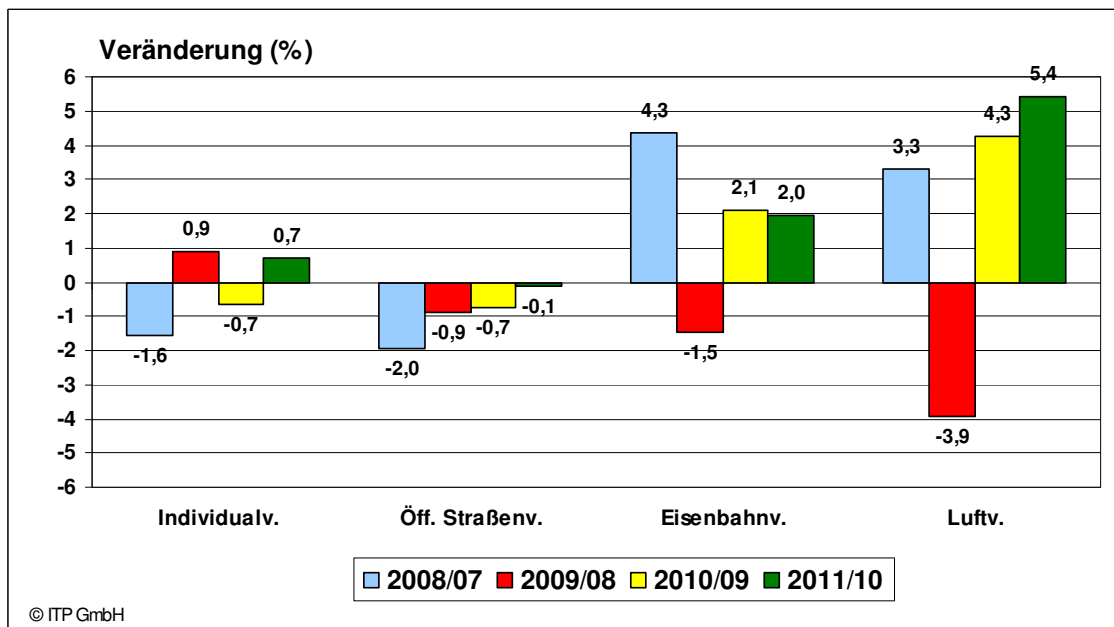


Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten



Im Jahr 2011 wird sich die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr niederschlagen. Der private Konsum, die Geschäftsreisetätigkeit und auch die Flughafenzubringerreisen werden allesamt expandieren. Die Betriebseinschränkungen sollten bis dahin auch bei der Berliner S-Bahn endgültig gelöst sein, so dass daraus ein Basiseffekt

resultiert. Hingegen fällt im Fernverkehr der, mehrheitlich im laufenden Jahr wirksame, Basiseffekt aus den letztjährigen Angebotsproblemen weg. Dies lässt für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen eine höhere Zunahme (1,7 %) und für die Leistung ein ähnlich hohes Wachstum (2 %) wie im Jahr 2010 erwarten.

Der **Luftverkehr** ist seit der vorangegangenen Wachstumsdelle der Jahre 2001/02 kräftig gewachsen. Jedoch wurde die Aufwärtsentwicklung bereits im Verlauf des Jahres 2008 durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen spürbar gebremst. Im Jahr **2009** verschärfte sich der Einbruch massiv. Trotz einer Belebung in den letzten Monaten lag die Zahl der Fluggäste um 4,5 % und die der Reisenden um 4,9 % unter dem Vorjahresniveau. Das stellt die Entwicklung in den Jahren 2001/02, in denen die Fluggastzahl wegen der Auswirkungen des 11. September 2001, der damaligen Rezession und anderer Gründe um 2 % bzw. 3 % sank, bei Weitem in den Schatten.

Im Jahr **2010** ging von der Vulkanaschewolke im April ein massiver dämpfender Impuls aus, der auf 1,5 % des Jahresergebnisses quantifiziert werden kann. Auch zu Beginn des Jahres kam es zum Einen witterungsbedingt und zum Anderen auf Grund des Pilotenstreiks bereits zu Nachfrageausfällen. Dennoch zeichnet sich vor dem Hintergrund der Entwicklung in den letzten Monaten ein spürbarer (Wieder-) Anstieg des Luftverkehrs im gesamten Jahr ab. Er kommt vor allem durch die gesamtwirtschaftliche Belebung, das überraschend starke Anspringen des deutschen Außenhandels mit seinen Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr und nicht zuletzt durch die neuerlich gestiegene Zahl von preisgünstigen Angeboten zustande. Das Wachstum wird aus derzeitiger Sicht auf über 4 % quantifiziert. Damit wird das Niveau des Jahres 2007 bereits wieder leicht übertroffen und das des Jahres 2008 annähernd erreicht.

Im Jahr **2011** wird sich zunächst der Konjunkturaufschwung festigen. Die Zahl der Geschäftsreisen wird, angeregt durch das Außenhandelswachstum, weiter steigen, wenngleich grundsätzlich wohl nicht mehr in dem Ausmaß des laufenden Jahres. Mit der Zunahme des privaten Konsums wird dann auch die Zahl der privaten Flugreisen wieder spürbar zulegen. Allerdings dürfte sich der Preisimpuls nicht im Ausmaß von 2010 wiederholen lassen. Jedoch erhöht der Basiseffekt aus der Aschewolke das Wachstum im kommenden Jahr um 1,5 Prozentpunkte. Deshalb wird es aus derzeitiger Sicht mit 5,5 % höher eingeschätzt als im laufenden Jahr.

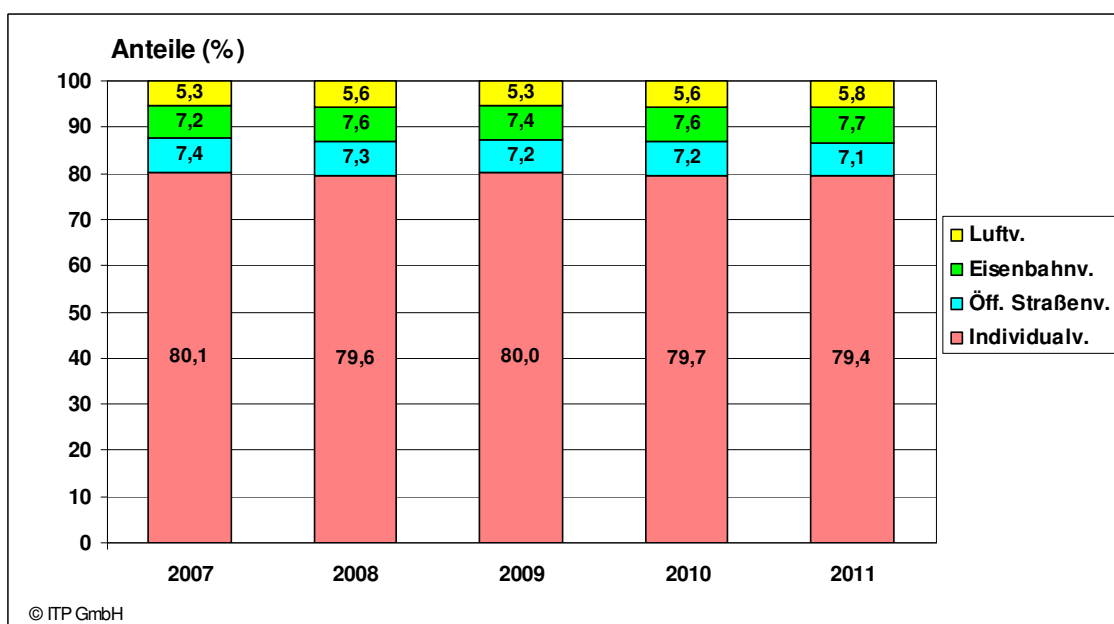
Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs nur leichte Bewegungen. Der Anteil des Individualverkehrs wird im Prognosezeitraum, wie schon 2008, geringfügig sinken. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt beim Aufkommen leicht zu, bei der Leistung hingegen geringfügig ab. Der Anteil der Eisenbahnen verändert sich beim Aufkommen kaum, holt aber bei der Leistung den Rückgang aus 2009 in den Jahren 2010 und 2011 vollständig auf. Der Luftverkehr schließlich, dessen

Anteil bei der Leistung – nur hier ist im Grunde eine Aussage sinnvoll – seit der Vereinigung Deutschlands von 2,6 % (1991) auf 5,6 % (2008) gestiegen ist, verlor im Jahr 2009 deutlich, erreicht aber im Jahr 2010 bereits wieder den Wert von 2008 und setzt den Wachstumstrend im Jahr 2011 fort.

Abbildung P-3: Modal Split des Verkehrsaufkommens



Abbildung P-4: Modal Split der Verkehrsleistung



4.2 Motorisierter Individualverkehr

Wie im vorangegangenen Abschnitt bereits erwähnt, liegen die Werte für das Jahr **2009**, die vom DIW geschätzt werden, derzeit noch nicht vor. Sie wurden deshalb anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte geschätzt. Davor ist auf den **Pkw-Bestand**, eine der zentralen Kennziffern für den Individualverkehr, einzugehen, der vom KBA jeweils für den Stand zum 1. Januar ausgewiesen wird. Dabei ist es sinnvoll, für ein bestimmtes Jahr den statistisch ausgewiesenen Wert für den Januar des Folgejahres, also nicht den des laufenden Jahres, heranzuziehen. Denn der Bestandsaufbau findet überwiegend in der ersten Jahreshälfte statt, so dass der Jahresanfangsbestand stärker vom (tatsächlichen) Jahresdurchschnittswert abweicht als der Jahresendbestand. In dieser Definition belief sich der Pkw-Bestand des Jahres 2009, ausgedrückt durch den Wert für den 1.1.2010, auf 41,7 Mio. Fahrzeuge, was einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um **1,0 %** entspricht. Da die fahrfähige Bevölkerung, im Gegensatz zur langjährigen Vergangenheit, nicht mehr zunahm, erhöhte sich die darauf bezogene **Pkw-Dichte** im gleichen Ausmaß wie der Bestand. Dieses Ausmaß liegt deutlich über dem Trendwachstum und ist überraschend, weil die Auswirkungen der Abwrackprämie an sich als bestandsneutral einzustufen sind. Es ist zu vermuten, dass der hohe Zuwachs dennoch mit der Abwrackprämie zusammenhängt. Dies wird sich spätestens mit der Veränderung des Bestands zum 1.1.2011 erweisen.

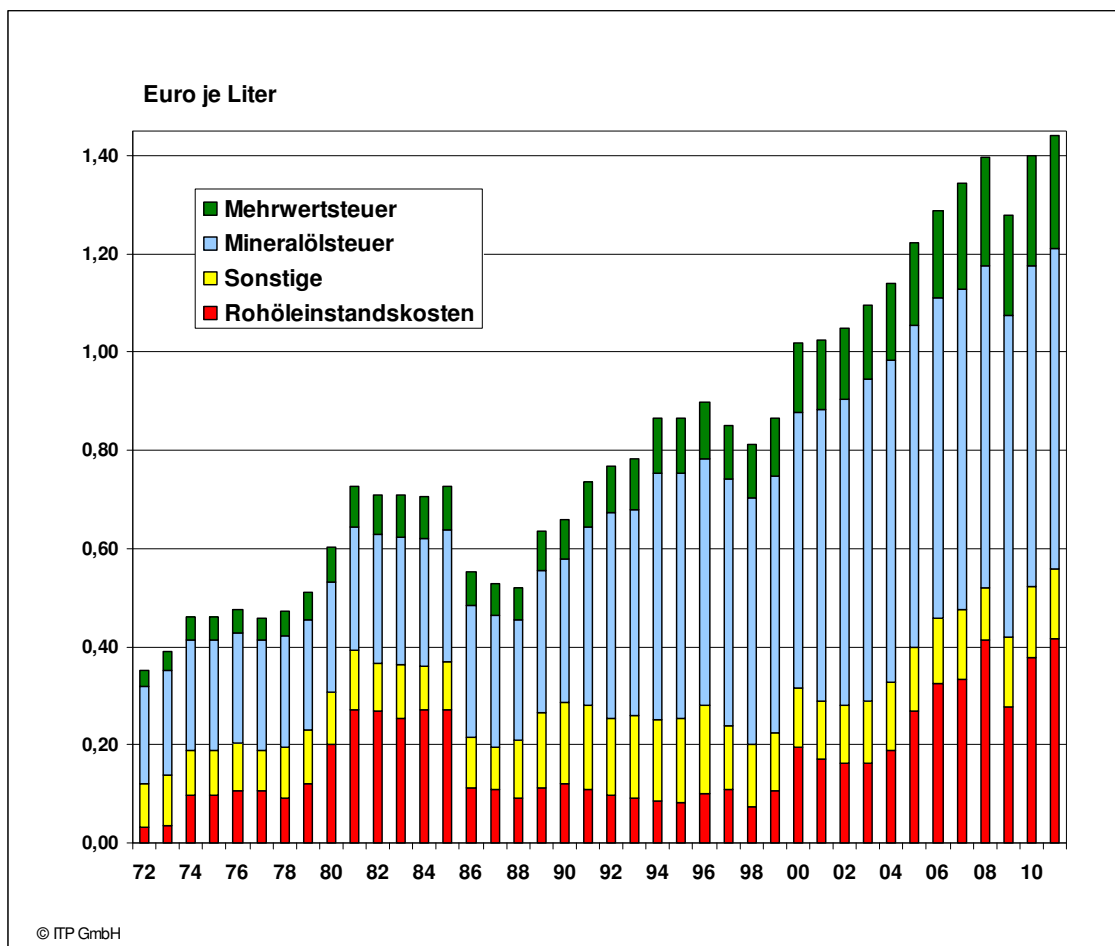
Die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2009 ist zu diesem Zeitpunkt des Jahres über die o.a. Größen zu schätzen. Der Absatz von Ottokraftstoff, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, ist laut der amtlichen Mineralölstatistik des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle im Jahr 2009 um 1,6 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw wurde eine ähnliche Abnahme wie in den beiden Vorjahren angenommen (gut 2 %).¹ Damit errechnet sich für die gesamte Fahrleistung der Otto-Pkw ein Anstieg um knapp 1 %. Daraus wiederum und aus dem Bestand dieser Fahrzeuge, der 2009 erneut leicht gesunken ist (-0,4 %), ergibt sich für die durchschnittliche Fahrleistung der Otto-Pkw ein Anstieg um gut 1 %. Dies ist bemerkenswert, weil diese Größe langfristig spürbar sinkt. Die mittlere Fahrleistung der Diesel-Pkw hat dagegen mit hoher Sicherheit deutlich abgenommen, weil diese Fahrzeuge in abnehmendem Ausmaß von "Vielfahrern", sondern immer mehr von Personen mit mittlerer Nutzungsintensität gekauft werden. In Verbindung mit dem starken Anstieg von deren Bestand (5,1 %) wird eine Zunahme von deren gesamter Fahrleistung im Jahr 2009 in Höhe von etwa 1 % geschätzt. Über beide Antriebsarten aggregiert, errechnet sich für die Pkw-Fahrleistung eine Zunahme um **knapp 1 %**. Damit wird der Rückgang des Jahres 2008 (-0,5 %) mehr als aufgeholt. Für die durchschnittliche Fahrleistung aller Pkw errechnet sich

¹ Diese Werte beziehen sich auf den jeweiligen Bestand. Bei den Neuzulassungen ist der Rückgang des spezifischen Verbrauchs höher, jedoch macht sich das im Bestand nur begrenzt bemerkbar.

daraus eine annähernde Stagnation. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge wurde eine Stagnation und für die mittlere Fahrweite ein leichter Anstieg angenommen. Daraus ergibt sich für die **Verkehrsleistung** (0,9 %) ein Anstieg in der gleichen Höhe wie für die Fahrleistung und für das **Verkehrsaufkommen** eine etwas geringe Zunahme (0,6 %, vgl. Tab. P-2).¹

Diese Zunahme der **Pkw-Nutzung** im Jahr 2009 erklärt sich vor allem aus der Entwicklung der **Kraftstoffpreise**. Sie sind von dem zwischenzeitlichen Tiefpunkt im Jahr 1998 bis 2008 drastisch, nämlich (im Durchschnitt aller Sorten) insgesamt um 82 % bzw. pro Jahr um 6,2 %, gestiegen, im Jahr 2009 dagegen, parallel zur Entwicklung des Rohölpreises, deutlich um 11 % gesunken (vgl. Abb. P-5).

Abbildung P-5: Entwicklung des Preises für Eurosuper

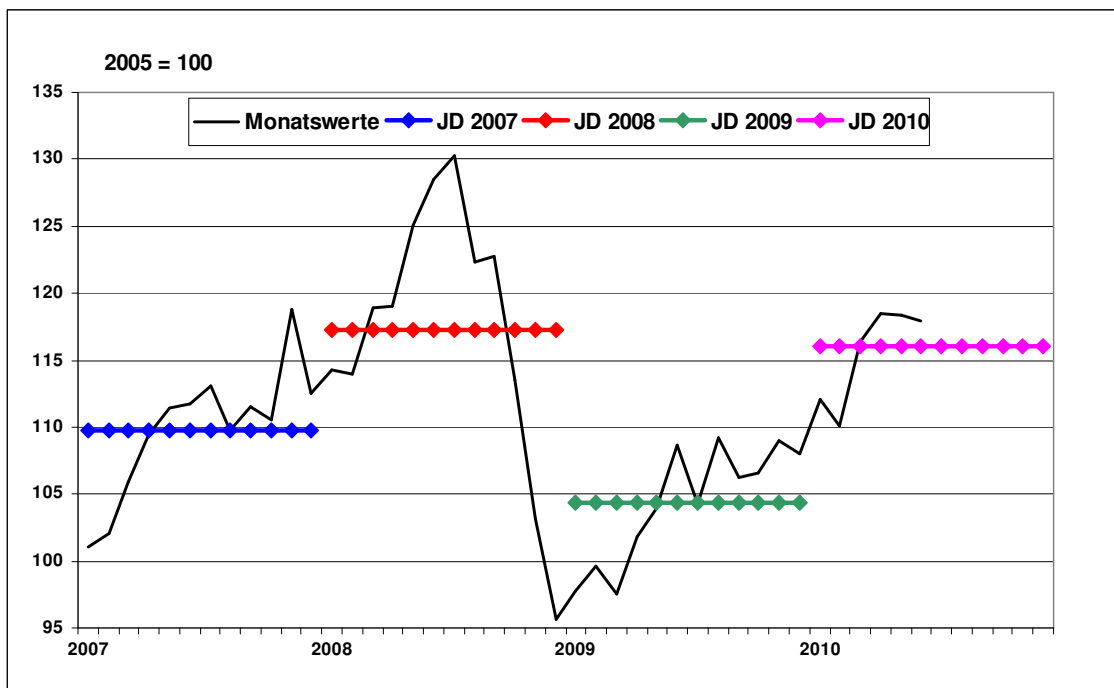


¹ Im Detail werden zu den Werten für den Pkw-Verkehr noch diejenigen für den Verkehr der Zweiräder hinzugefügt. Da aber auf letzteren lediglich 2 % der gesamten Individualverkehrsleistung entfallen, unterscheiden sich die Ergebnisse für den Pkw-Verkehr und für den gesamten Individualverkehr grundsätzlich nur in der zweiten Nachkommastelle der Veränderungsdaten.

Ein weiterer, wenngleich deutlich schwächerer Impuls entstand aus der Entwicklung der **Urlaubsreisen**. Deren Gesamtzahl (mit allen Verkehrsmitteln) ist gemäß den Ergebnissen der Reiseanalyse 2010 im Jahr 2009 um etwa 1 % gestiegen, darunter die Inlandsreisen überproportional um 2,5 %.¹ Sie werden überwiegend mit dem Pkw vorgenommen. Zu letzterem beigetragen hat sicherlich auch die Abwrackprämie, da nach aller Erfahrung neu gekaufte Fahrzeuge auch verstärkt für die Haupturlaubsreise genutzt werden.

Im Jahr **2010** sind alle Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs schwächer ausgeprägt als im Vorjahr. Zum Einen nehmen die realen privaten **Konsumausgaben** ab. Auf der **Kraftstoffpreisseite** dreht sich die Preissenkung des Jahres 2009, die in erster Linie durch den Schub im ersten Halbjahr 2008 zustande kam, nunmehr in einen Anstieg, der aus dem niedrigen Niveau der ersten Monate 2009 resultiert (vgl. Abb. P-6). Der Basiseffekt aus dem jeweils ersten Halbjahr des Vorjahres wirkt 2010 also umgekehrt wie 2009. Deshalb würde sich schon ohne jeden weiteren Anstieg im Verlauf des Jahres 2010 im Jahresdurchschnitt eine Verteuerung um etwa 5 % ergeben.

Abbildung P-6: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2007 bis 2010



¹ Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR), Reiseanalyse 2010, Erste Ergebnisse, Kiel 2010, S. 2-3.

Hinzu kommt die Abwertung des Euro. Seit dem Jahresanfang ist der in US-Dollar fakturierte Rohölpreis bis zum Juni zwar kaum gestiegen, der deutsche Grenzübergangspreis jedoch um immerhin 10 %. Seit Anfang Juni hat sich der Euro zwar wieder aufgewertet, für das Gesamtjahr ist dennoch ein Minus gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt (1,39 USD/Euro) zu erwarten. Nimmt man dafür, wie in einigen jüngeren Konjunkturprognosen, einen mittleren Wechselkurs von 1,27 USD/Euro an, dann erhöht sich der Kraftstoffpreis um knapp **10 %**.

Aus diesen Gründen ist für die **Pkw-Fahrleistung** im laufenden Jahr ein **Rückgang** zu erwarten, der aus derzeitiger Sicht auf 0,7 % quantifiziert wird. Dieses Ergebnis wird gestützt durch die Entwicklung des Ottokraftstoffabsatzes, der im ersten Halbjahr 2010 um knapp 4 % unter dem Vorjahresstand lag. Dieses Minus kann auch für das Gesamtjahr veranschlagt werden. Bei einer Abnahme des spezifischen Verbrauchs in der Größenordnung der Vorjahre ergibt sich daraus für die Fahrleistung der Otto-Pkw ein Rückgang um rund 1,5 %. Für die Diesel-Pkw kann, bei weiter steigendem Bestand, ein leichter Anstieg angenommen. Daraus resultiert für die Fahrleistung der gesamten Pkw-Flotte der o.a. Rückgang. Die **Verkehrsleistung** des Individualverkehrs wird, unter der erneuten Annahme eines konstanten Besetzungsgrads, im gleichen Ausmaß sinken wie die Fahrleistung. Das **Verkehrsaufkommen** wird bei einer leicht steigenden mittleren Fahrtweite um 1 % zurückgehen (vgl. Tab. P-2).

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	41,184	41,321	41,738	41,884	42,044	0,3	1,0	0,3	0,4
Pkw-Dichte (1000) ²⁾	603	605	611	613	620	0,2	1,0	0,4	1,2
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾	14,266	14,147	14,132	13,989	14,039	-0,8	-0,1	-1,0	0,4
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	587,5	584,6	589,9	585,9	590,3	-0,5	0,9	-0,7	0,7
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,504	1,488	1,488	1,488	1,487	-1,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	883,4	869,6	877,4	871,6	877,7	-1,6	0,9	-0,7	0,7
Durchschn. Fahrtweite (km)	15,84	15,92	15,97	16,02	16,07	0,5	0,3	0,3	0,3
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	55,764	54,613	54,940	54,411	54,631	-2,1	0,6	-1,0	0,4

1) Zum 1. Januar des Folgejahrs, ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge

2) Pro 1000 Einwohner über 18 Jahre

3) Pro Pkw

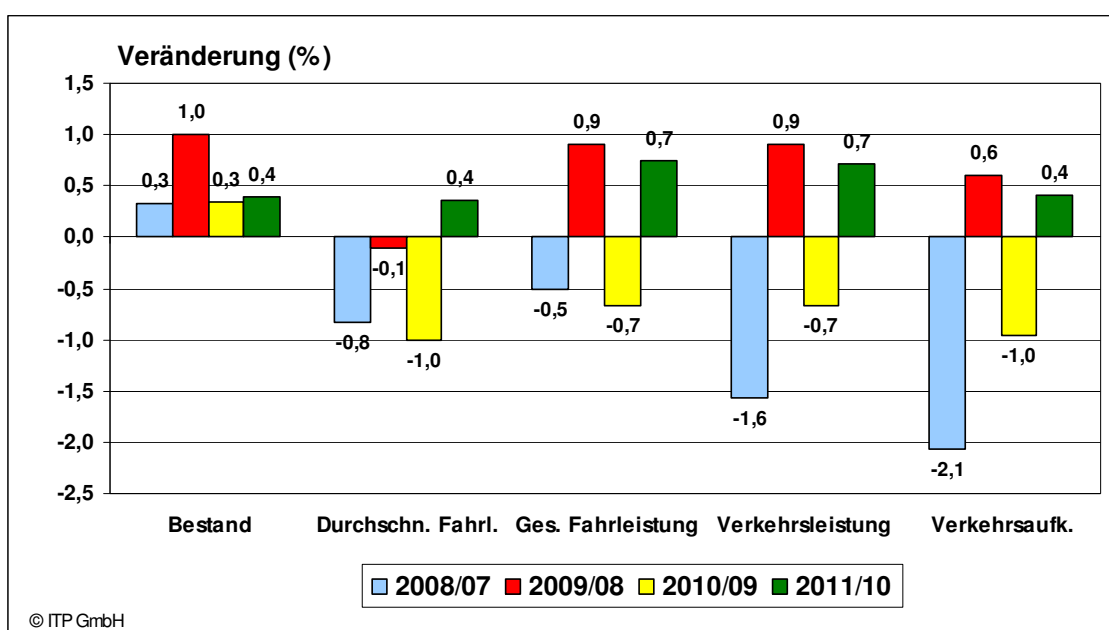
4) Inländerfahr- bzw. -verkehrsleistung (annähernd identisch mit der Inlandsleistung)

5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im Jahr **2011** wirken die Haupteinflussfaktoren jedoch wieder expansiver. Zunächst drehen die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in Gestalt des privaten **Konsums** nun wieder ins Plus. Zudem schwächt sich der dämpfende Effekt aus der **Kraftstoffpreisentwicklung** stark ab. Bei einem annähernd konstanten Rohölpreis in US-Dollar würde selbst eine weitere Abwertung des Euro auf 1,20 USD, die in den jüngsten Konjunkturprognosen des ifo Instituts und des IfW unterstellt wurde, den Kraftstoffpreis um lediglich **3,5 %** verteuern. Bei einem stabilen oder sogar wieder steigenden Wechselkurs fällt der Anstieg noch geringer aus.

Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs



Unter diesen Voraussetzungen wird die **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2011 wieder steigen, und zwar in etwa der Größenordnung des diesjährigen Rückgangs (0,7 %). Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung nehmen die **Verkehrsleistung** im gleichen Ausmaß und das **Verkehrsaufkommen** geringfügig schwächer zu (0,4 %).

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. Sie liegt derzeit für das Jahr 2009 noch nicht vor. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben. Sie ist derzeit für 2009 (und für das erste Quartal 2010) vollständig verfügbar. Im Liniennahverkehr werden damit 97 % des Verkehrs aller Unternehmen 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 2009 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 Drittel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

Im Jahr **2009** konnte das Beförderungsaufkommen im **Liniennahverkehr** einen spürbaren Anstieg um 1,4 % verbuchen. Dies stellt die zweithöchste Zunahme seit der Vereinigung Deutschlands dar. Die Leistung nahm allerdings etwas schwächer zu (0,5 %). Die Gründe für diesen Anstieg lagen zum Einen in dem streikbedingten Basiseffekt aus dem Jahr 2008. Er trug etwa einen Prozentpunkt zum letztjährigen Aufkommenswachstum des Liniennahverkehrs bei. Ab dem dritten Quartal kam ein weiterer Sonderfaktor mit einer ungeahnten Wirkung hinzu, nämlich die massiven Betriebseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn, die zu spürbaren Substitutionen zum ÖSPV (U-Bahn und Bus) führten. Der deutschlandweite Anstieg der Fahrgastzahl im zweiten Halbjahr um 28 Mio. (0,6 %) entstand zu zwei Dritteln in Berlin, wo er einen Zuwachs um knapp 4 % bedeutete. Im Gesamtjahr hat dieser Effekt bundesweit einen Anstieg um zusätzliche 0,3 % ausgelöst.

Im übrigen Bundesgebiet kam es dagegen lediglich zu einer geringen Zunahme. Von den bereits mehrfach erwähnten gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen gingen keine Effekte aus. Dagegen haben die demographischen Einflüsse den, für den ÖSPV bedeutenden, Ausbildungsverkehr in einem gewissen Ausmaß gebremst. Auch der Rückgang der Kraftstoffpreise wirkte dämpfend. Diese kontraktiven Einflüsse wurden jedoch von den Sonderfaktoren mehr als ausgeglichen. Wegen der kürzeren Strecken in Berlin, aber auch generell in den Ballungsräumen, in denen sich der ÖSPV grundsätzlich überdurchschnittlich entwickelt, wuchs die Leistung schwächer als das Aufkommen.

Der **Gelegenheitsverkehr** setzte im Jahr 2009 seinen langjährigen, seit 2001 anhaltenden, Abwärtstrend fort. Der Rückgang zwischen 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach

dem neuen Konzept eingeführt wurde, und 2008 beträgt pro Jahr 4,4 %. Im Jahr 2009 waren die Grundvoraussetzungen teilweise sogar noch schlechter als in den Vorjahren. Die Ferienzielreisen wurden, wie seit Längerem, vor allem von Zielwahländerungen sowie von preisgünstigen Angeboten der Eisenbahnen und der Fluggesellschaften beeinflusst. Hinzu kamen nun auch konjunkturelle Einflüsse. Unternehmen stornierten ihre Betriebsausflüge, Vereine ihre Ausflugsfahrten etc. Deshalb wäre für 2009 eine noch etwas höhere Abnahme als 2008 (Aufkommen -4,5 %, Leistung -4,7 %) anzunehmen. Dem entgegen steht die jüngste Konjunkturumfrage des Verbands, wonach die Fahrtenzahl im Jahr 2009 sogar zugenommen hat.¹ Allerdings ist hier die geringe Teilnehmerzahl zu berücksichtigen. Dennoch wurde dies zum Anlass genommen, den Rückgang des Gelegenheitsverkehrs im Jahr 2009 mit 4 % etwas schwächer anzusetzen, als es sonst der Fall gewesen wäre. Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Gelegenheitsverkehr kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb letztere erneut ins Minus geriet (knapp 1 %). Das Aufkommen wuchs wie im Linienverkehr (1,4 %).

Im Jahr **2010** werden sich die Haupteinflussfaktoren für den **Linienverkehr** insgesamt ungünstiger entwickeln. Der private Konsum schrumpft und die Zahl der Auszubildenden sinkt noch etwas stärker als in den Vorjahren. Zudem entfällt der letztjährige streikbedingte Basiseffekt. Für die Substitutionen von der Berliner S-Bahn ist anzunehmen, dass sie im Gesamtjahr in etwa ähnlich hoch ausfallen wie 2009 (vgl. Abschn. 4.4). Im ersten Quartal wuchs der ÖSPV in Berlin gegenüber dem (noch unbeeinflussten) Vorjahr nochmals um 6 %, was maßgeblich zum bundesweiten Anstieg (0,7 %) beitrug. Expansiv wirken die steigenden Kraftstoffpreise, allerdings ist dieser Effekt vergleichsweise schwach. Insgesamt ist für den Linienverkehr erneut ein leichtes Plus zu erwarten, das mit rund 0,5 % (Aufkommen und Leistung) in etwa so hoch ausfällt wie im letzten Jahr im Bundesgebiet ohne Berlin.

Im **Gelegenheitsverkehr** gibt es keine Gründe, um ein Ende der Talfahrt anzunehmen. Es wurde unterstellt, dass der Rückgang etwas geringer ausfällt (3,5 %) als im Jahr 2009. Somit wird im **gesamten ÖSPV** das Aufkommen wie im Linienverkehr (0,6 %) abnehmen. Bei der Leistung schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder, so dass hier ein Rückgang um 0,7 % entsteht.

Im Jahr **2011** wird die Erwerbstätigenzahl zwar erneut stagnieren, aber der private Konsum wieder steigen. Allerdings wird sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden, der zweiten bedeutenden Einflussgröße, noch etwas verschärfen. Ferner ist damit zu rechnen, dass die diesjährigen Substitutionseffekte von der Berliner S-Bahn im kommenden Jahr entfallen. Da ersteres überwiegt, ist saldiert für den **Linienverkehr** mit einem geringfügig stärkeren Anstieg (knapp 1 %) zu rechnen als im laufenden Jahr.

¹ Vgl. Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer, Konjunkturumfrage 2009, S. 13.

Der **Gelegenheitsverkehr** wird erneut schrumpfen, wenngleich voraussichtlich wiederum schwächer als im Jahr 2010 (gut 2 %). Im **gesamten ÖSPV** wird das Aufkommen wie im Linienverkehr zunehmen (knapp 1 %). Bei der Leistung wird dieses Wachstum jedoch vom Gelegenheitsverkehr erneut zunichte gemacht. Im Gegensatz zu den Vorjahren ist nun mit einer annähernden Stagnation zu rechnen.

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9138	9132	9260	9312	9393	-0,1	1,4	0,6	0,9
- Linienverkehr	9052	9050	9181	9236	9319	-0,0	1,4	0,6	0,9
- Gelegenheitsverkehr	85,9	82,0	78,7	75,8	74,0	-4,5	-4,1	-3,6	-2,3
Eisenbahnverkehr	2238	2348	2334	2348	2388	4,9	-0,6	0,6	1,7
- Nahverkehr	2119	2224	2211	2222	2260	5,0	-0,6	0,5	1,7
- Fernverkehr	119	124	123	126	128	4,0	-0,4	2,3	1,8
Insgesamt	11376	11480	11594	11660	11781	0,9	1,0	0,6	1,0
- Nahverkehr	11171	11274	11392	11458	11579	0,9	1,0	0,6	1,1
- Fernverkehr	205	206	202	202	202	0,5	-1,9	-0,0	0,2
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	81,3	79,7	79,0	78,4	78,3	-2,0	-0,9	-0,7	-0,1
- Linienverkehr	56,1	55,6	55,9	56,2	56,6	-0,7	0,5	0,4	0,7
- Gelegenheitsverkehr	25,2	24,1	23,1	22,3	21,8	-4,7	-4,1	-3,5	-2,2
Eisenbahnverkehr	79,1	82,5	81,3	83,0	84,7	4,3	-1,5	2,1	2,0
- Nahverkehr	44,9	47,0	46,5	46,9	47,7	4,6	-1,0	0,9	1,7
- Fernverkehr	34,2	35,6	34,8	36,1	36,9	4,0	-2,1	3,7	2,3
Insgesamt	160,4	162,2	160,3	161,4	163,0	1,1	-1,2	0,7	1,0
- Nahverkehr	101,0	102,6	102,4	103,1	104,3	1,6	-0,2	0,6	1,2
- Fernverkehr	59,4	59,6	57,9	58,4	58,7	0,3	-2,9	0,8	0,6
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2009** ist der **Schienen Nahverkehr** leicht gesunken, nämlich um 0,6 % (Aufkommen) bzw. um 1,0 % (Leistung). Im ersten Quartal stiegen beide Größen zwar noch um jeweils knapp 5 %, was aber vor allem durch die Verschiebung der Osterferien zustande kam. Nach einem leichten Rückgang im zweiten Vierteljahr schlug im zweiten Halbjahr die Entwicklung bei der Berliner S-Bahn zu Buche, auf die immerhin 18 % (2008) des bundesweiten Aufkommens entfallen. Dieser Wert ist wesentlich höher als der Anteil Berlins am gesamten deutschen ÖSPV (11 %), so dass der Rückgang beim Berliner SPNV wesentlich stärker auf die bundesweite Entwicklung durchschlägt als die dadurch ausgelösten Substitutionsgewinne im ÖSPV, auch wenn letztere in absoluten Zahlen nahezu das gleiche Ausmaß annehmen. Bundesweit sank die Zahl der Fahrgäste im zweiten Halbjahr um 2,8 %, wovon allein 1,9 Prozentpunkte in Berlin entstanden. Allein dort sank das Aufkommen um 11 %. Ohne das S-Bahn-Desaster wäre die Fahrgastzahl um 0,5 % gestiegen. Im Vergleich dazu besaßen die Rahmenbedingungen, aus denen – im Gegensatz zu den Vorjahren – ohnehin kaum mehr Impulse entstanden, eine eher untergeordnete Bedeutung für die Gesamtentwicklung.

Im **Fernverkehr** kam es bereits im ersten Halbjahr ebenfalls zu massiven Angebotsproblemen, weil die ICEs aus bekannten Gründen des Öfteren nicht zur Verfügung standen. Hinzu gesellte sich die Baustelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin, die zu einer drastischen Fahrtzeitverlängerung geführt hat. Beides hat spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflusst. Darüber hinaus sank die Zahl der Geschäftsreisen rezessionsbedingt ohnehin. Des Weiteren machte sich auch der Rückgang des Luftverkehrs bemerkbar. Nach Schätzungen von Intraplan entfallen mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung auf Zubringerfahrten zu und von den Flughäfen. Somit schlug sich der Einbruch im Luftverkehr (um rund 5 %) mit immerhin knapp 0,5 % im Eisenbahnfernverkehr nieder. Der einzige positive Impuls gegenüber dem Vorjahr resultierte aus der Ausweitung der preisgünstigen Sonderangebote. Die Zahl der – nahezu unbeschränkt nutzbaren – Tickets, die in Kooperation mit mehreren Einzelhandelsunternehmen herausgegeben wurden, wurde im letzten Jahr verdoppelt. Auch die Dauer und der Umfang der sog. "Specials" wurden erweitert. Saldiert überwogen jedoch die dämpfenden Einflüsse, insbesondere die Angebotsprobleme. Letztere betrafen vor allem überdurchschnittlich lange Relationen. Deshalb ging die Leistung (-2,1 %) spürbar stärker zurück als das Aufkommen (-0,4 %). Für die Leistung des **gesamten Eisenbahnverkehrs**, bei der sich die Entwicklung im Fernverkehr wesentlich stärker niederschlägt, bedeutet das einen Rückgang um 1,5 %, während die Fahrgastzahl im gleichen Ausmaß abnahm wie im Nahverkehr (-0,6 %).

Im Jahr **2010** wird sich im **Nahverkehr** zunächst, wie im ÖSPV, die ungünstige Entwicklung der Zahl der Schüler bemerkbar machen. Allerdings besitzt der Ausbildungsverkehr im Schienen-

nahverkehr ein geringeres Gewicht als im ÖSPV. In Berlin sank das Aufkommen im ersten Quartal gegenüber dem (noch unbeeinflussten) Vorjahr nochmals um 7 % bzw. 7 Mio. Fahrgäste, was mehr als die Hälfte des deutschlandweiten Rückgangs (12 Mio. oder 2,1 %) ausmacht.¹ Für den weiteren Verlauf des Jahres wurde, gestützt auf die Planungen der beteiligten Institutionen (S-Bahn Berlin GmbH, DB Regio, BVG), angenommen, dass die Betriebseinschränkungen bis zum Jahresende nicht vollständig abgebaut, aber doch gemildert werden können. Damit werden deren Nachfrageeffekte im laufenden Jahr insgesamt in etwa die Größenordnung des letzten Jahres annehmen, in dem sie erst im zweiten Halbjahr auftraten. Das bedeutet einerseits, dass sich der stark dämpfende Impuls des Vorjahres nicht wiederholen wird, andererseits aber auch, dass es (noch) zu keinem positiven Basiseffekt kommen wird. Deshalb wird die diesjährige Entwicklung des SPNV wieder stärker von den fundamentalen Faktoren geprägt. Hier konzentriert sich die Nachfrage, im Gegensatz zum ÖSPV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Deshalb ist für den Schienennahverkehr im gesamten Jahr 2010 wieder eine leichte Zunahme der Fahrgastzahl (0,5 %) und der Leistung (0,9 %) zu erwarten.

Im **Fernverkehr** entfällt im Jahr 2010 zunächst der letztjährige Effekt aus der Baustelle zwischen Hamburg und Berlin. Ferner wird angenommen, dass die Angebotseinschränkungen in Folge der mangelnden Fahrzeugverfügbarkeit auch im weiteren Verlauf des Jahres deutlich gemildert werden können. Aus beiden Umständen entsteht also – im Gegensatz zum Nahverkehr – ein spürbarer Basiseffekt. Er wird auf etwa 1 % geschätzt. Hinzu kommt die gesamtwirtschaftliche Belebung, die die Zahl der (Inlands-) Geschäftsreisen anregt. Ferner wird der Wiederanstieg des Luftverkehrs zu einem Anstieg der Zubringerfahrten führen, was die Leistung nochmals um etwa 0,3 % erhöht. Aus all diesen Gründen wird der Fernverkehr im laufenden Jahr wieder auf seinen Wachstumskurs zurückfinden. Die Entwicklung im ersten Quartal, in dem die Fahrgastzahl um 1,1 % und die Leistung sogar um 3,6 % stieg, bestätigt diese Erwartung. Im April dürfte die Aschewolke zu einem spürbaren Nachfrageanstieg geführt haben. Wenn von den 0,4 Mio. innerdeutschen Fluggästen, die im April gestrandet sind, die Hälfte ersatzweise den Schienenfernverkehr benutzt hat, dann errechnet sich für das Gesamtjahr ein zusätzlicher Aufkommensanstieg um knapp 0,2 %. Bei der Leistung fällt der Effekt auf Grund der überdurchschnittlichen Reiseweiten noch stärker aus. Für das Gesamtjahr wird ein Anstieg der Fahrtenzahl um 2,3 % prognostiziert. Da die stimulierenden Einflüsse allesamt die längeren Fahrten überdurchschnittlich stark tangieren, wird die Leistung noch spürbar stärker wachsen (3,7 %). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 0,6 % (Aufkommen) bzw. 2,1 % (Leistung).

¹ Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass nach Auskunft des Statistischen Bundesamts einige Eisenbahnverkehrsunternehmen, die neu in den Markt traten, noch nicht in den meldepflichtigen Berichtskreis aufgenommen wurden, so dass der bundesweite Rückgang im ersten Quartal als überzeichnet zu betrachten ist. Ob das in späteren Revisionen korrigiert wird, ist derzeit noch offen.

Im Jahr **2011** wird sich die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung niederschlagen. Der **Nahverkehr** wird zunächst etwas von dem (Wieder-) Anstieg des privaten Konsums profitieren. Der Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt, wie erwähnt, im SPNV eine geringere Rolle als im ÖSPV. Es wird davon ausgegangen, dass die Probleme bei der Berliner S-Bahn im Jahr 2011 gelöst sind, so dass daraus also – im Gegensatz zu 2010 – ein positiver Basiseffekt entsteht. Er wird auf etwa 0,5 % quantifiziert. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass Aufkommen und Leistung im Nahverkehr im kommenden Jahr mit jeweils 1,7 % stärker steigen als im Jahr 2010.

Im **Fernverkehr** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse ebenfalls bemerkbar machen. Somit wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen wachsen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen leicht zum Nachfrageplus bei. Hingegen fällt im Fernverkehr der, mehrheitlich im laufenden Jahr wirksame, Basiseffekt aus den letztjährigen Angebotsproblemen weg. Deshalb ist damit zu rechnen, dass der Anstieg im kommenden Jahr trotz der an sich günstigeren Rahmenbedingungen geringer ausfällt als im Jahr 2010. Er wird derzeit auf 1,8 % (Aufkommen) bzw. 2,3 % (Leistung) quantifiziert. Im **gesamten Eisenbahnverkehr** lässt dies für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen eine höhere Zunahme (1,7 %) und für die Leistung ein ähnlich hohes Wachstum (2 %) wie im Jahr 2010 erwarten.

4.5 Luftverkehr

Der Luftverkehr ist seit der vorangegangenen Wachstumsdelle der Jahre 2001/02 bis zum Jahr 2007 kräftig gewachsen, nämlich um insgesamt 44 % bzw. knapp 8 % pro Jahr. Jedoch wurde die Aufwärtsentwicklung bereits im Verlauf des Jahres **2008** durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen spürbar gebremst, so dass im Gesamtjahr nur noch eine Zunahme um 1,3 % verblieb. Im Jahr **2009** verschärfte sich der Einbruch massiv. Im ersten Halbjahr lag die Zahl der **Fluggäste** um 8 % unter dem Vorjahresniveau. Anschließend schwächte sich die Verminderung immer mehr ab. Im dritten Quartal belief sie sich nur noch auf 3 %, im vierten Quartal schlug sie bereits in ein leichtes Plus (0,6 %) um. Diese Entwicklung entstand nicht nur durch eine Belebung im Verlauf des Jahres, sondern vor allem auch durch den Rückgang im Verlauf von 2008, als die Abschwächung bereits im dritten Quartal einsetzte. Für das Gesamtjahr errechnet sich ein Rückgang um 4,5 %.

Diese Werte beziehen sich auf die Zahl der Fluggäste, die in der Öffentlichkeit die größte Beachtung und Verbreitung findet. Im Folgenden wird auch auf die Zahl der **Reisenden** eingegangen, die sich aus der Differenz der Fluggäste und der Umsteiger, soweit in der Luftverkehrsstatistik als solche erfasst, ergibt und die auch in den Übersichtstabellen des Personenverkehrs dargestellt wurde. Die Anzahl der Umsteiger, die bis 2007 über viele Jahre zunahm, ist im Jahr 2009 spürbar schwächer gesunken (-3 %) als die der Fluggäste.¹ Somit nahm die Zahl der Reisenden etwas stärker ab (-4,9 %, vgl. Tab. P-4).

Das Ausmaß des Nachfragerückgangs im Jahr 2009 stellt die Entwicklung in den Jahren 2001/02 bei Weitem in den Schatten. Damals ging die Fluggastzahl trotz der Auswirkungen des 11. September 2001, der gesamtwirtschaftlichen Schwäche sowohl in Deutschland als auch in den wichtigsten Ziel- und Herkunftsländern sowie weiterer spürbarer Sondereffekte in Gestalt von Terroranschlägen in wichtigen Urlaubszielgebieten und der Ausbreitung der Lungenkrankheit SARS um vergleichsweise moderate 2 % bzw. 3 % zurück.

Innerhalb der Gesamtnachfrage war der Rückgang bei den **Geschäftsflügen** entsprechend des Einbruchs des Außenhandels wesentlich stärker ausgeprägt als bei den Urlaubs- und den sonstigen Privatflügen. Dafür spricht auch, dass das Minus in Frankfurt und in München, d.h. auf Flughäfen mit einem überdurchschnittlich hohen Geschäftsreiseanteil, etwas stärker ausfiel als auf den anderen Flughäfen. Gerade für München, wo die Nachfrage seit vielen Jahren wegen des Ausbaus des Hubs seitens der Lufthansa deutlich stärker wächst als im Bundesdurchschnitt, ist dies bemerkenswert. Insgesamt ist die Zahl der Geschäftsflüge im Jahr 2009 gemäß

¹ Die Umsteiger können seit 2008 nicht mehr direkt den Übersichtstabellen der Luftverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamts entnommen werden. Jedoch lassen sie sich aus den Detailangaben zum Streckenziel bzw. zur Streckenherkunft der Ein- und Aussteiger (Tab. 3.1.3.2 und 3.1.3.2) sehr genau abschätzen.

den Ergebnissen der Fluggastbefragungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen sowie gemäß den Erkenntnissen der Marktforschung der beiden größten deutschen Flughäfen mit einer zweistelligen Rate gesunken.

Tabelle P-4: Fluggäste, Umsteiger und Reisende im Luftverkehr

	Mio. Pers.					Veränderung in %			
	2007	2008	2009	2010	2011	08/07	09/08	10/09	11/10
Fluggäste	164,1	166,3	158,9	165,8	175,0	1,3	-4,5	4,4	5,5
Innerdeutsch	24,1	24,7	23,6	24,0	24,8	2,7	-4,6	1,6	3,5
Grenzüberschreitend ²⁾	140,1	141,6	135,3	141,9	150,1	1,1	-4,5	4,9	5,8
- davon Europa	107,9	108,5	103,0	106,9	112,0	0,6	-5,1	3,8	4,9
- davon Interkontinental	31,5	32,4	31,5	34,1	37,1	2,7	-2,8	8,3	8,8
Umsteiger¹⁾	35,0	35,0	33,9	35,5	37,4	-0,2	-3,0	4,6	5,4
Inland / Ausland	6,3	6,5	6,3	6,4	6,6	2,4	-3,1	1,9	3,5
Ausland / Ausland	28,7	28,5	27,6	29,1	30,8	-0,7	-3,0	5,3	5,8
Reisende	129,1	131,3	124,9	130,4	137,6	1,7	-4,9	4,3	5,5
Innerdeutsch	17,7	18,2	17,3	17,6	18,2	2,8	-5,1	1,5	3,5
Grenzüberschreitend ²⁾	111,4	113,1	107,6	112,8	119,4	1,5	-4,8	4,8	5,8
- davon Europa	86,4	87,1	82,2	85,2	89,4	0,8	-5,5	3,6	4,9
- davon Interkontinental	24,4	25,4	24,6	26,6	28,9	4,0	-3,2	8,3	8,8

1) Bei Fluggästen doppelt, bei Reisenden einfach gezählt
2) Incl. ungebrochener Transit (2008: 0,655 Mio.), regional nicht aufteilbar

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Dagegen hat die Zahl der **privaten Flugreisen** im Jahr 2009 insgesamt noch etwas zugelegt. Das kommt vor allem durch die Entwicklung der Reisen zu Verwandten, Freunden und Bekannten ("VFR-Reisen") zustande, die seit vielen Jahren eine starke Wachstumsdynamik besitzen und auch im Jahr 2009 noch spürbar gestiegen sind. Demgegenüber hat die Zahl der privaten Haupturlaubsreisen mit dem Flugzeug bestenfalls leicht zugenommen. Dazu beigetragen hat – neben der gesamtwirtschaftlichen Krisensituation – auch die Abwrackprämie. Die neu angeschafften Pkw sind, wie bei der Darstellung des Individualverkehrs bereits erwähnt, wohl auch verstärkt für Urlaubsreisen verwendet worden, was zur Zielwahlverschiebung hin zu (wenig flugaffinen) inländischen und benachbarten ausländischen Zielen beigetragen hat.

Innerhalb der gesamten Luftverkehrsnachfrage entwickelten sich die drei **Hauptverkehrsverbindungen** annähernd parallel. Der innerdeutsche Verkehr nahm fast exakt im Ausmaß des Gesamtverkehrs ab; innerhalb der Auslandsflüge ging der Interkontinentalverkehr schwächer zurück als die Flüge von und nach Europa. In dieser Diskrepanz, die vor allem in den letzten

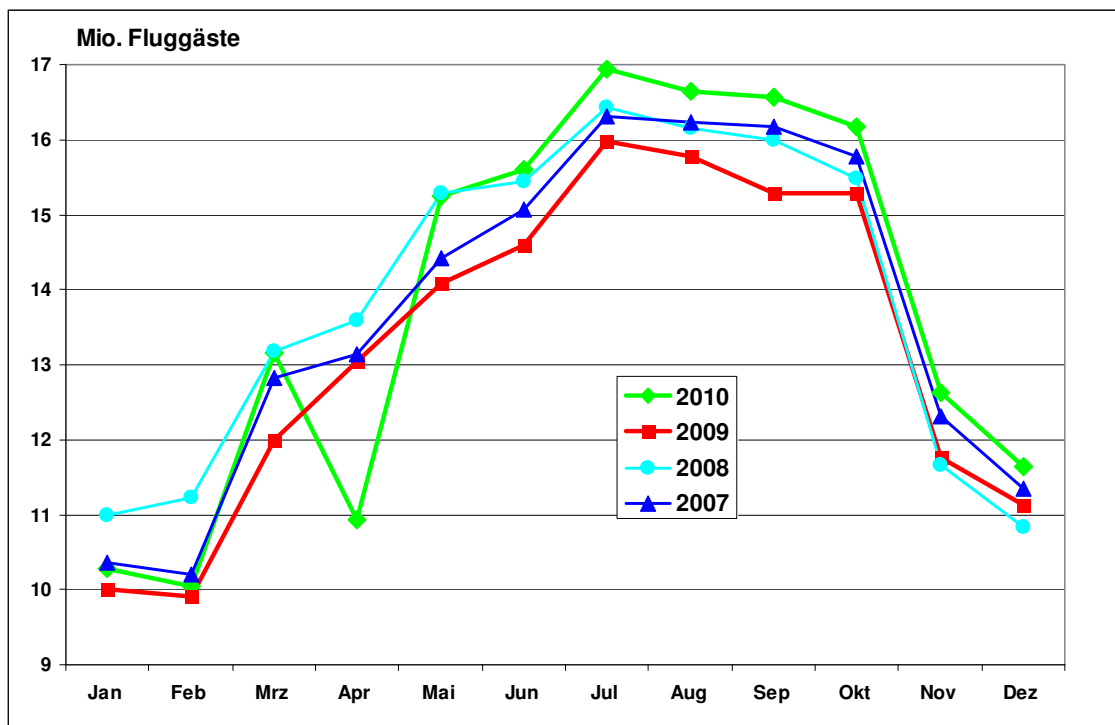
Monaten des Jahres zu beobachten war, zeigt sich bereits das Anspringen des Außenhandels mit Asien.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2010** wurde der Luftverkehr wiederholt von Sonderfaktoren gebremst. Bereits zu Beginn des Jahres wurde er in einem ungewöhnlichen Ausmaß durch die Winterwitterung (Orkantief "Xynthia") und durch mehrere Warnstreiks der Piloten beeinträchtigt. Deshalb kam das Plus der Fluggastzahl im Januar und im Februar über vergleichsweise moderate Raten (2,7 % bzw. 1,4 %) nicht hinaus. Im März allerdings zeigte sich erstmals die volle Dynamik, die der Luftverkehr im laufenden Jahr aufweist. Allerdings kam das hohe Wachstum (9,7 %) zu einem geringen Teil auch durch Nachholeffekte auf die vorangegangenen Störungen zustande.

Im April schließlich entstand nach dem Vulkanausbruch in Island die **Aschewolke**, die den Luftverkehr in Deutschland über eine Woche nahezu lahmlegte. Deshalb nahm die Fluggastzahl in diesem Monat um 16 % ab. Auf das Gesamtjahr betrachtet entspricht dies einem Rückgang um rund 2 %. Allerdings ist ein gewisser Teil davon mittlerweile nachgeholt worden. Dies betrifft insbesondere Geschäftsreisen, die während der Luftraumschließung kurzfristig verschoben werden konnten. Bei den privaten Urlaubsreisen war bzw. ist das zu einem geringeren Teil möglich; nur die Minderheit der Betroffenen dürfte in der Lage gewesen sein, ihren Urlaub kurzfristig in spätere Teile des Jahres zu verschieben. Deshalb wurden die ausgefallenen Urlaubsreisen wohl zum größeren Teil ersatzlos gestrichen. Bereits angetretene oder geplante innerdeutsche Reisen wurden mehrheitlich auf andere Verkehrsmittel verlagert. Insgesamt wird geschätzt, dass etwa ein Viertel der im April entfallenen Flugreisen nachgeholt wurden. Somit entstand aus der Aschewolke für das gesamte Jahr ein dämpfender Effekt in Höhe von 1,5 %. Im Mai und im Juni wuchs der Luftverkehr wieder kräftig (8,3 % und 6,9 %), wobei allerdings vor allem der Mai-Wert durch nachgeholte Reisen überzeichnet ist. Damit lag er in diesen beiden Monaten auch, wie schon im März, annähernd auf dem Niveau des Jahres 2008, das zu diesem Zeitpunkt noch nicht von der Krise beeinflusst war (vgl. Abb. P-8).

Vor diesem Hintergrund ist das Wachstum der Fluggastzahl im gesamten Jahr 2010 trotz des dargestellten, kräftigen Effekts aus der Aschewolke auf **4,4 %** zu quantifizieren. Die Gründe für diese Dynamik liegen erstens in dem überraschend starken Anspringen des deutschen Außenhandels. Dies strahlt unmittelbar auf die **Geschäftsflüge** aus. Außerdem kann der internationale Geschäftsreiseverkehr mittlerweile fast als Frühindikator für den Außenhandel betrachtet werden. Denn zahlreiche Reisen werden zur Geschäftsanbahnung durchgeführt, so dass die effektiven Ströme von Waren und Dienstleistungen mit einer gewissen Zeitverzögerung stattfinden. Daraus folgt, dass die Belebung im Geschäftsreiseverkehr sogar noch etwas früher einsetzt als im Außenhandel.

Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2007 bis 2010



Zweitens wird im Jahr 2010 auch die Zahl der **Urlaubsreisen** zumindest wieder moderat wachsen. Die gesamtwirtschaftliche Belebung dürfte – trotz des leicht abnehmenden privaten Konsums – auch auf das Konsumklima ausstrahlen und die Urlaubsreisen anregen. Die gegenwärtige Buchungslage bei den Reisebüros bestätigt diese Erwartung. Zudem werden immer mehr Urlaubsreisen über das Internet und nicht mehr bei Reisebüros gebucht. Deshalb ist zu erwarten, dass die Zahl der Urlaubsflüge stärker zunimmt als die aller Urlaubsreisen.

Bei den **VFR-Reisen** war das hohe Wachstum der letzten Jahre zu einem erheblichen Teil preisinduziert, kam also durch die Angebote der Low Cost Carrier und durch die Sonderangebote der Netzwerkgesellschaften zustande. Im Jahr 2009 wurden sie angesichts der Nachfragesituation gegenüber den Vorjahren sogar noch erhöht. In der Winterprognose 2009/10 wurde erwartet, dass angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Situation der Airlines das Angebot an preisgünstigen Flügen zumindest nicht noch einmal im Ausmaß des letzten Jahres erhöht, eher sogar leicht reduziert wird. Tatsächlich war im bisherigen Verlauf des Jahres offensichtlich das Gegenteil der Fall. Insbesondere die Lufthansa hat in den letzten Monaten erneut zahlreiche Flüge zu Niedrigpreisen offeriert, um die Kapazitäten auszulasten. Das hat wesentlich zu dem Nachfragewachstum in diesem Zeitraum beigetragen.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** werden die Auslandsflüge vom Außenhandel stark angetrieben und deshalb mit rund 5 % überdurchschnittlich zunehmen. Die innerdeutschen Flüge werden davon nicht beeinflusst; die Geschäftsflüge reagieren hier lediglich auf die allgemeine wirtschaftliche Belebung und steigen deshalb etwas schwächer. Jedoch erstreckt sich das Wachstum der VFR-Reisen zu einem erheblichen Teil auch auf innerdeutsche Flüge. Aus diesem Grund wuchsen sie vor allem im Juni mit über 9 % überraschend deutlich, lagen im gesamten ersten Halbjahr aber dennoch noch um 1 % unter dem Vorjahresniveau. Für das gesamte Jahr ist ein Anstieg um rund 1,5 % zu erwarten. Innerhalb der Auslandsflüge wird der Interkontbereich entsprechend den Entwicklungen im deutschen Außenhandel deutlich stärker expandieren (gut 8 %) als die Flüge nach und aus Europa (knapp 4 %). Auf Grund des überdurchschnittlichen Wachstums der Auslandsflüge wird auch die Zahl der Umsteiger wieder geringfügig stärker als die gesamte Fluggastzahl zunehmen. Dennoch verbleibt auch für die Zahl der **Reisenden** ein Anstieg in ähnlicher Höhe (4,3 %) wie bei den Fluggästen. Bei beiden Größen wird das Niveau des Jahres 2007 bereits wieder leicht übertroffen und das des Jahres 2008 annähernd erreicht.

Im Jahr **2011** wird sich zunächst der Konjunkturaufschwung festigen. Die Zahl der Geschäftsreisen wird, angeregt durch das Außenhandelswachstum, weiter steigen, wenngleich grundsätzlich wohl nicht mehr im Ausmaß des laufenden Jahres. Mit der Zunahme des privaten Konsums wird dann auch die Zahl der privaten Flugreisen wieder spürbar zulegen. Auch im Jahr 2011 dürften die Kapazitäten weiter aufgestockt werden, die dann auch gefüllt werden müssen. Deshalb ist davon auszugehen, dass das Preisniveau im Jahr 2011 erneut nicht steigt. Allerdings dürfte sich der Impuls nicht im Ausmaß von 2010 wiederholen lassen. Andererseits erhöht der Basiseffekt aus der Aschewolke das Wachstum im kommenden Jahr um 1,5 Prozentpunkte. Deshalb wird es aus derzeitiger Sicht mit 5,5 % (Fluggäste wie Reisende) höher eingeschätzt als im laufenden Jahr. Der innerdeutsche Verkehr wird aus ähnlichen Gründen wie im Jahr 2010 schwächer expandieren als die Auslandsflüge, aber stärker als im laufenden Jahr. Innerhalb der letzteren wird der Interkontbereich gemäß der Außenhandelsentwicklung und auch dem langjährigen Trend erneut weit überdurchschnittlich steigen.