



# **Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr**

## **Kurzfristprognose Sommer 2011**

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

**FE-Nr. 96.0927/2009**

**München, Juli 2011**

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
2.1	Demographische Leitdaten	8
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	10
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	14
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	21
<b>3</b>	<b>Güterverkehr</b>	<b>23</b>
3.1	Überblick	23
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	41
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	52
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	57
<b>4</b>	<b>Personenverkehr</b>	<b>60</b>
4.1	Überblick	60
4.2	Motorisierter Individualverkehr	67
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	73
4.4	Eisenbahnverkehr	78
4.5	Luftverkehr	82

## 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	25
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	43
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	45
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	47
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	49
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	51
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	53
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	54
Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten	55
Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	58
Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten	61
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	71
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	77
Tabelle P-4: Luftverkehr	88

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	8
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	12
Abbildung R-3: Entwicklung der Rohstahlproduktion von 2008 bis 2011	16
Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	17
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	26
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	26
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	38
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	38
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	40
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	43
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	45
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	47
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	49
Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	51
Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	63
Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten	63
Abbildung P-3: Modal Split des Verkehrsaufkommens	66
Abbildung P-4: Modal Split der Verkehrsleistung	66
Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2011	69
Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	70
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	72
Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2008 bis 2011	83

## 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	Kraftfahrt-Bundesamt
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
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 2011**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre 2011 und 2012 und gibt auch einen kurzen Überblick über die, jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende, Entwicklung im Jahr 2010. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, vom April 2011 die Grundlage.

Zwar sind die **Unsicherheiten** hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung jetzt insgesamt deutlich geringer als in den beiden letzten Jahren, andererseits nach wie vor noch etwas höher als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich. Dies betrifft insbesondere die Frage, wie lange die starken Aufholprozesse, die in manchen Bereichen nach wie vor zu beobachten sind, anhalten, bzw. den Zeitpunkt, zu dem sie in ein flacheres Wachstum übergehen.

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** im Jahr **2010** stand im Zeichen einer kräftigen Erholung nach der tiefen Rezession des Vorjahres. Für **2011** und auch **2012** ist für nahezu alle Industrieländer ein weiterer Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion zu erwarten. Für **Deutschland** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi vom April 2011 ein Anstieg des BIP um 2,6 % im Jahr 2011 sowie um 1,8 % im Jahr 2012 erwartet. Jüngere Prognosen kamen vor allem für 2011 zu etwas höheren Ergebnissen, die mittlerweile auch vom BMWi für möglich gehalten werden. Konsens besteht darüber, dass die gesamtwirtschaftliche Produktion ihre Aufwärtsbewegung fortsetzen und das (Vorkrisen-) Niveau des Jahres 2008 bereits im laufenden Jahr 2011 leicht übertreffen wird. Vor nicht allzu langer Zeit wurde dieses Ereignis verschiedentlich auf einen Zeitpunkt zwischen 2012 und 2014 terminiert.

Der **gesamtmodale Güterverkehr** hat im Jahr **2010** nach dem scharfen Einbruch des vorangegangenen Jahres wieder auf den Wachstumspfad zurückgefunden. Allerdings wurde die Belegung am Anfang und am Ende des Jahres vor allem im Straßenverkehr von der witterungsbedingt eingeschränkten Bautätigkeit gebremst. Das Transportaufkommen ist deshalb um lediglich knapp 2 % gestiegen. Die Transportleistung hat jedoch mit knapp 7 % spürbar stärker zugenommen, weil hiervon auf die Baustofftransporte ein geringerer Anteil entfällt als von der Beförderungsmenge. In den ersten Monaten des Jahres **2011** hat sich die Güterverkehrsnachfrage weiter belebt. Hier waren vor allem im Straßenverkehr auf Grund der Basiseffekte aus den Witterungseinflüssen des Vorjahrs und der milden Winterwitterung im laufenden Jahr teilweise drastische Wachstumsraten zu verzeichnen. Darüber hinaus kam es in zahlreichen anderen verkehrsrelevanten Branchen zu erneuten deutlichen Aufholbewegungen. Im weiteren Verlauf

des Jahres werden sich diese starken Zunahmen mehr oder minder abschwächen. Dennoch wird für das gesamtmodale Transportaufkommen ein Anstieg um gut 8 % prognostiziert. Für die Leistung zeichnet sich mit knapp 6 %, vice versa zur Entwicklung im vergangenen Jahr, eine geringere Zunahme ab. Letztere wird damit bereits annähernd das Vorkrisenniveau erreichen, während das Aufkommen noch etwas (1 %) darunter liegt. Im Jahr **2012** wird die allgemeine konjunkturelle Aufwärtsbewegung anhalten, aber etwas schwächer ausfallen als im laufenden und im vergangenen Jahr. Dies ist somit auch für den gesamtmodalen Güterverkehr zu erwarten. Aus derzeitiger Sicht ist mit einer Zunahme des Transportaufkommens um gut 2 % und der Leistung um knapp 4 % zu rechnen

Im **Straßengüterverkehr** ist im Jahr **2010** das Aufkommen über eine Stagnation nicht hinausgekommen (-0,3 %), die Leistung dagegen um knapp 5 % gestiegen. Ein wesentlicher Grund für diese vergleichsweise schwache Entwicklung vor allem der Beförderungsmenge liegt in den Auswirkungen der Witterungseinflüsse auf die Bautätigkeit am Anfang und am Ende des Jahres. Im Jahr **2011** ist ein Anstieg um gut 8 % beim Transportaufkommen und um gut 6 % bei der Leistung zu erwarten. Die Abweichung ist auf die kurzen Strecken der bereits mehrfach erwähnten Baustofftransporte zurückzuführen. Letztere wird damit das Vorkrisenniveau erreichen, während das Aufkommen immer noch um 2 % darunter liegt. Für das Jahr **2012** ist mit einem weiteren Wachstum zu rechnen, das aber deutlich geringer ausfallen wird als im laufenden Jahr. Dazu trägt der Wegfall des diesjährigen Basiseffekts aus den Witterungsverhältnissen maßgeblich bei. Für das Aufkommen ist eine Zunahme um gut 2 % und für die Leistung um knapp 4 % zu erwarten.

Der **Eisenbahnverkehr** hat sich im Jahr **2010** nach dem drastischen Einbruch im vorangegangenen Jahr kräftig erholt. Das Plus belief sich auf 14 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung). Damit lagen beide Größen um nur noch 4 % bzw. 7 % unter den Höchstständen aus dem Jahr 2008. Neben den Montangütern trug der Kombinierte Verkehr entscheidend zur Gesamtentwicklung bei. Im bisherigen Verlauf des Jahres **2011** konnte der Eisenbahnverkehr ein vergleichsweise hohes Plus verbuchen. Neben den zu erwartenden Zuwächsen bei Nicht-Massengütern hat sich auch der Montanbereich überraschend positiv entwickelt. Insgesamt ist ein Anstieg um knapp 9 % (Aufkommen und Leistung) zu erwarten. Beide Größen werden somit bereits über dem Vorkrisenniveau liegen, darunter das Aufkommen sogar deutlich (4 %). Im Jahr **2012** wird die Transportnachfrage außerhalb der Massengüter erneut spürbar steigen, allerdings in einem schwächeren Ausmaß als im laufenden Jahr. Im Montanbereich wird sich die diesjährige Entwicklung allen Erwartungen zufolge nicht wiederholen. Insgesamt ist mit einer Zunahme um knapp 3 % (Aufkommen) bzw. knapp 4 % (Leistung) zu rechnen.

In der **Binnenschifffahrt** stellte sich im Jahr **2010** eine kräftige Erholung gegenüber den geringen Vorjahreswerten ein. Im gesamten Jahr belief sich der Anstieg auf 13 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung). Letztere lag damit nur noch leicht (3 %) unter dem Vorkrisenniveau (Aufkommen: 7 %). Wie im Eisenbahnverkehr stiegen zum Einen die Transporte von Montangütern äußerst kräftig. Zum Anderen waren aber auch außerhalb der Massengüter zweistellige Zuwachsraten zu beobachten. Im bisherigen Verlauf des Jahres **2011** war die Binnenschifffahrt teilweise massiven Behinderungen ausgesetzt, vor allem wegen des Tankerunfalls bei St. Goarshausen, der eine wochenlange Sperrung dieses bedeutenden Wasserstraßenabschnitts auslöste. Der daraus entstehende Effekt wird das Jahresergebnis der Transportleistung um etwa 2 % drücken. Insgesamt zeichnet sich für das Transportaufkommen ein Anstieg in Höhe von knapp 4 % ab, bei der Leistung fällt es mit rund 2 % spürbar geringer aus. Dennoch erreicht sie damit im Jahr 2011 nahezu das Vorkrisenniveau. Für das Jahr **2012** ist eine weitere Abflachung des Wachstums zu erwarten. Dies betrifft nahezu alle anteilsgewichtigen Güterbereiche, vor allem die Baustoffe, Montangüter und Mineralöl. Das gesamte Aufkommen dürfte um rund 1,5 % steigen. Die Leistung wird mit gut 3 % ein spürbar stärkeres Plus verbuchen. Damit bleiben die auf den Wasserstraßen beförderten Mengen auch im Jahr 2012 noch etwas (1 %) unter ihren bisherigen Höchstständen aus dem Jahr 2007, während die Leistung leicht (2 %) darüber liegen wird.

Das Transportaufkommen in **Rohrfernleitungen** blieb im Jahr **2010** annähernd auf dem Vorjahresniveau. Dies wird auch für die Jahre **2011** und **2012** erwartet.

Das **Luftfrachtaufkommen** legte im Jahr **2010** einen ungeahnten Steigflug an den Tag (+23 %). Das stellt das mit Abstand höchste Wachstum aller Verkehrsträger dar. Damit wiederum wurde nicht nur der Einbruch im vorangegangenen Jahr vollständig aufgeholt, sondern sogar der Verlust gegenüber dem Trendverlauf. Im bisherigen Verlauf des Jahres **2011** hat sich der Höhenflug zunächst fortgesetzt, wird sich künftig aber spürbar abschwächen. Für das gesamte Jahr ergibt sich ein Wachstum um 8,5 %. Damit wiederum liegt die Luftfracht nun schon um ein Viertel über dem Vorkrisenniveau. Im Jahr **2012** wird die Dynamik grundsätzlich etwas niedriger ausfallen, aber dennoch noch kräftig bleiben. Darüber hinaus sind Basiseffekte aus der diesjährigen Entwicklung des Fernostverkehrs, der von den Folgen der Naturkatastrophe in Japan gedämpft wird, zu erwarten. Deshalb dürfte die Luftfracht auch im kommenden Jahr stärker als im langfristigen Trend wachsen (7 %).

Der **Seeverkehr** fand im Jahr **2010** in den Vorwärtsgang zurück und stieg um 5 %. Im Vergleich zu den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt, die im Jahr 2009 ähnlich stark gesunken sind, fiel dieses Wachstum jedoch moderat aus. Mit ihm wurde nur rund ein Viertel des Einbruchs im vorangegangenen Jahr aufgeholt, so dass der Umschlag des Jahres 2010 noch um 14 % unter



dem Stand von 2008 lag. Das ist das mit Abstand größte Minus aller Verkehrsträger in diesem Zeitraum. Im Jahr **2011** wird der Seeverkehr die Vorwärtsbewegung fortsetzen. Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan waren hier nicht zu beobachten. Für das gesamte Jahr wird ein Plus um gut 5 % geschätzt. Somit expandiert der Seeverkehr – im Gegensatz zu den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt – nicht schwächer als im Vorjahr. Außerhalb der Massengüter findet die Dynamik allmählich auf die Stärke der Vorkrisenjahre zurück. Im Jahr **2012** wird sie jedoch an Stärke verlieren. Darüber hinaus zeichnen sich in einigen Massengutbereichen wieder Rückgänge ab. Aus diesen Gründen ist ein Plus um 2 % zu erwarten. Der Abstand zum Wert des Jahres 2008 verringert sich dann auf 7 %.

Im **Personenverkehr** hat die Verkehrsleistung (aller Verkehrsarten) im Jahr **2010** auf dem Niveau des Jahres 2009 stagniert. Den expansiven gesamtwirtschaftlichen Einflüssen stand der erneut zweistellige Anstieg der Kraftstoffpreise entgegen. Hinzu kamen spürbare Effekte aus den Witterungsverhältnissen, die den Personenverkehr am Beginn und am Ende des Jahres dämpften. Im Jahr **2011** sind die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten deutlich expansiver ausgeprägt als im Vorjahr. Dagegen erhöhen sich die Kraftstoffpreise auf Grund des neuerlichen Anstiegs des Rohölpreises im gleich hohen Ausmaß wie im Vorjahr (11 %). Eine erneute Stagnation des Personenverkehrs wird durch den Basiseffekt aus den letztjährigen witterungsbedingten Behinderungen verhindert, der zusammen mit der weitgehenden Störungsfreiheit im bisherigen Verlauf des Jahres 2011 zu einer spürbaren Zunahme des Verkehrs um 1 % führt. Im Jahr **2012** kommt zu den gesamtwirtschaftlichen Impulsen ein klarer Wachstumsimpuls aus der Kraftstoffpreisentwicklung, für die – nach zwei Jahren mit deutlichen Erhöhungen – nun eine annähernde Stagnation anzunehmen ist. Dies besitzt einen wesentlich höheren Einfluss auf den Pkw-Verkehr als das, durch die Preisanstiege der Vorjahre, erreichte Niveau. Unter diesen Voraussetzungen zeichnet sich für den gesamten Personenverkehr ein nochmaliger Anstieg um rund 1 % ab.

Auf den **Individualverkehr** entfallen über 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. Im Jahr **2010** hat er nach den derzeit vorliegenden Daten annähernd stagniert. Für das Jahr **2011** ist trotz des neuerlichen Anstiegs der Kraftstoffpreise eine vergleichsweise spürbare Zunahme (knapp 1 %) zu erwarten, die vor allem aus den Witterungsverhältnissen resultiert. Im Jahr **2012** wird sie auf Grund der dann als konstant angenommenen Preise geringfügig stärker ausfallen.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2010** leicht gesunken (-0,4 %). Der Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen war zu schwach, um einen nennenswerten Nachfrageimpuls auszulösen. Zudem wurde er von der rückläufigen Zahl der Auszubildenden nach wie vor gebremst. Der

Fernverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort, so dass die Leistung des gesamten ÖSPV um knapp 2 % gesunken ist. Im Jahr **2011** regen die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten die Nachfrage spürbar stärker an als im Vorjahr. Der dämpfend wirkende Rückgang der Zahl der Auszubildenden wird ebenso wie der leicht expansiv wirkende Kraftstoffpreisanstieg annähernd wie im Jahr 2010 ausfallen. Saldiert ist für den Nahverkehr mit einem Anstieg um rund 1/2 % (Aufkommen und Leistung) zu rechnen. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV schlägt sich der Fernverkehr wiederum dämpfend nieder, allerdings schrumpft sie in einem deutlich geringeren Ausmaß (-0,4 %) als in den letzten drei Jahren (1 % bis 2 %). Im Jahr **2012** wird der Nahverkehr von dem Anstieg der Erwerbstätigenzahl etwas weniger stark angeregt als im laufenden Jahr. In die gleiche Richtung wirkt die Stabilität der Kraftstoffpreise. Andererseits sinkt die Zahl der Auszubildenden etwas schwächer. Saldiert ergibt sich ein weiterer Anstieg, der aber geringfügig schwächer ausfällt (rund 0,5 %) als im Jahr 2011. Für den Fernverkehr wird eine weitgehend identische Entwicklung wie im laufenden Jahr erwartet. Dies gilt somit auch für den gesamten ÖSPV.

Der **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2010** ein spürbares Nachfrageplus (2 %) verbuchen. Die im Jahr 2009 stark dämpfenden Impulse aus den Störungen bei der Berliner S-Bahn und den massiven Angebotsproblemen im Fernverkehr haben sich nicht wiederholt, im Fernverkehr sogar zu spürbaren Basiseffekten geführt. Darüber hinaus regten die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse die Nachfrage an. Zu diesen Faktoren gesellten sich im Fernverkehr noch die Verlagerungen wegen der massiven Störungen im Luftverkehr hinzu. Im Jahr **2011** entsteht im Nahverkehr aus den Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn ein positiver Effekt. Hinzu kommen die Impulse vom privaten Konsum und von der Erwerbstätigenzahl sowie vom Kraftstoffpreisanstieg. Im Fernverkehr stellt sich ein völlig gegenläufiges Bild dar. Zwar wirken die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse hier ebenfalls. Ferner werden die Flughafenzubringerreisen zunehmen. Zudem wurden erstmals seit vielen Jahren die Preise im Fernverkehr nicht erhöht. Dem stehen jedoch erstens der Wegfall der letztjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der Störungen im Luftverkehr und zweitens mehrere Baustellen im Streckennetz gegenüber, die die Fahrzeiten auf zahlreichen bedeutenden Relationen während großer Teile des Jahres spürbar verlängern werden. Aus diesen Gründen ist für den Fernverkehr ein Minus zu erwarten. Dies lässt für das gesamte, nahverkehrsgeprägte, Aufkommen eine spürbare Zunahme (1,6 %), für die Leistung dagegen eine annähernde Stagnation (-0,2 %) erwarten. Im Jahr **2012** entfallen im Nahverkehr der Basiseffekt aus den Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn sowie der Einfluss aus den Kraftstoffpreisen. Deshalb nimmt er in einem geringeren Ausmaß zu als im Jahr 2011. Im Fernverkehr wird sich dagegen die Fortsetzung des Konjunkturaufschwungs bemerkbar machen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen weiterhin leicht zum Nachfrageplus bei. Weiterhin werden die diesjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen weitgehend entfallen. Deshalb ist für das kommende Jahr ein vergleichsweise kräftiges Plus zu erwarten. Für den

gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Anstieg in Höhe von knapp 1 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung).

Der **Luftverkehr**, der im Jahr 2009 krisenbedingt deutlich um 4,5 % sank, fand im Jahr **2010** in den Steigflug zurück. Trotz der teilweise dramatischen Störungen des Betriebsangebots wuchs die Fluggastzahl um 5 %. Damit wurde der bisherige Rekordwert aus dem Jahr 2008 bereits leicht übertroffen. Bereinigt um die Störungen errechnet sich sogar ein Plus in Höhe von 7,5 %. Er kam durch das überraschend starke Anspringen des deutschen Außenhandels mit seinen Auswirkungen auf die internationalen Geschäftsreisen sowie durch die spürbare Zunahme der Zahl der Urlaubsreisen aus und nach Deutschland zustande. Im Jahr **2011** wird der Luftverkehr um 6 % steigen, was aber zum Teil auf die Basiseffekte aus den letztjährigen Störungen zurückzuführen ist. Ohne sie ergäbe sich ein Anstieg um lediglich rund 3,5 %. Dieses Ausmaß ist geringer als im Durchschnitt der letzten Jahrzehnte und auch, als es allein auf Grund der fundamentalen Faktoren zu erwarten wäre. Dies wiederum ist vor allem auf die 2011 eingeführte Luftverkehrssteuer zurückzuführen. Der dadurch ausgelöste Effekt kann auf 2 % geschätzt werden. Daneben haben auch die Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan auf den Fernost-Verkehr gedämpft. Im Jahr **2012** wird der deutsche Außenhandel nach wie vor spürbar zunehmen. Dies hat entsprechende Folgen auf die Geschäftsreisen. Auch die Zahl der privaten Flugreisen wird erneut zulegen. Im Vergleich zum Jahr 2011 entfallen sowohl die Basiseffekte aus den Behinderungen als auch die Bremswirkung aus der Luftverkehrssteuer, so dass der Luftverkehr im kommenden Jahr wieder mehr von den, überdurchschnittlich expansiv ausgeprägten, fundamentalen Faktoren bestimmt wird. Hinzu kommt der Basiseffekt aus Japan. Aus diesen Gründen ist ein Wachstum um 5 % zu erwarten.

## 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 2011**" auf die Jahre **2011** und **2012**. Die in der Winterprognose vom Februar 2011 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 **2010** gegeben. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **28.07.2011** 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 2011 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 **2010** haben wir vorausgeschickt, dass sich die **Unsicherheiten** der Prognoseergebnisse zwar im Vergleich zum Sommer 2009 etwas **reduziert haben**, aber im langjährigen Vergleich immer noch **sehr hoch waren**. Denn damals war zwar klar, dass es bei allen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten zu einem Wiederanstieg nach den teilweise scharfen Einbrüchen im Jahr 2009 kommen wird, jedoch war das Ausmaß dieses Wiederanstiegs weitgehend offen. **Mittlerweile** haben sich zwar zahlreiche Verläufe **verstetigt**. Dennoch sind die Ergebnisse der jetzt erstellten Sommerprognose nach wie vor noch mit **etwas höheren Unschärfen** behaftet 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 betrifft insbesondere die Frage, wie lange die starken Aufholprozesse, die in manchen Bereichen nach wie vor zu beobachten sind, anhalten, bzw. den Zeitpunkt, zu dem sie in ein flacheres Wachstum übergehen. Im Vergleich zur Situation vor einem Jahr und vor allem zu der vor zwei Jahren sind die Unsicherheiten allerdings als **deutlich geringer** einzustufen.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands nimmt seit 2003 in einem geringen Ausmaß ab. Dies kommt dadurch zustande, dass die Wanderungsgewinne die steigenden Verluste aus der natürlichen Bewegung mittlerweile – im Gegensatz zu früheren Jahren – nicht mehr ausgleichen können. Allerdings hat sich der Rückgang im Jahr 2010 abgeschwächt. Am Jahresende lebten 81,75 Mio. Menschen in Deutschland und damit rund 50.000 Personen weniger als im Vorjahr<sup>1</sup>, während die Einwohnerzahl in den beiden Vorjahren mit jeweils rund 200.000 Personen deutlich stärker abnahm. Diese Abschwächung ist nahezu ausschließlich auf den Außenwanderungssaldo zurückzuführen, der nach Verlusten in Höhe von 56.000 (2008) bzw. 13.000 (2009) Personen nun wieder einen Gewinn in Höhe von 128.000 Personen verzeichnete. Neben der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven hat dazu maßgeblich beigetragen, dass in den beiden Vorjahren die Kommunen im Rahmen der bundesweiten Einführung der Steueridentifikationsnummer umfangreiche Melderegisterbereinigungen vorgenommen haben, die sich in erhöhten Fortzugszahlen niederschlugen. Für die Jahre ab 2011 wurde die 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts herangezogen, gemäß der die Einwohnerzahl (in beiden Hauptvarianten) weiterhin geringfügig sinkt (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).<sup>2</sup>

**Tabelle R-1: Demographische Leitdaten**

	Mio. Personen					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
Einwohner <sup>1)</sup>	82,12	81,87	81,76	81,67	81,51	-0,3	-0,1	-0,1	-0,2
Einwohner über 18 Jahre <sup>1)</sup>	68,29	68,30	68,32	68,32	68,30	0,0	0,0	-0,0	-0,0
Auszubildende <sup>2)</sup>	13,85	13,79	13,69	13,57	13,49	-0,4	-0,7	-0,9	-0,6
1) Jahresdurchschnitt									
2) Schüler und Studenten, im Schuljahr bzw. Wintersemester t/t+1									

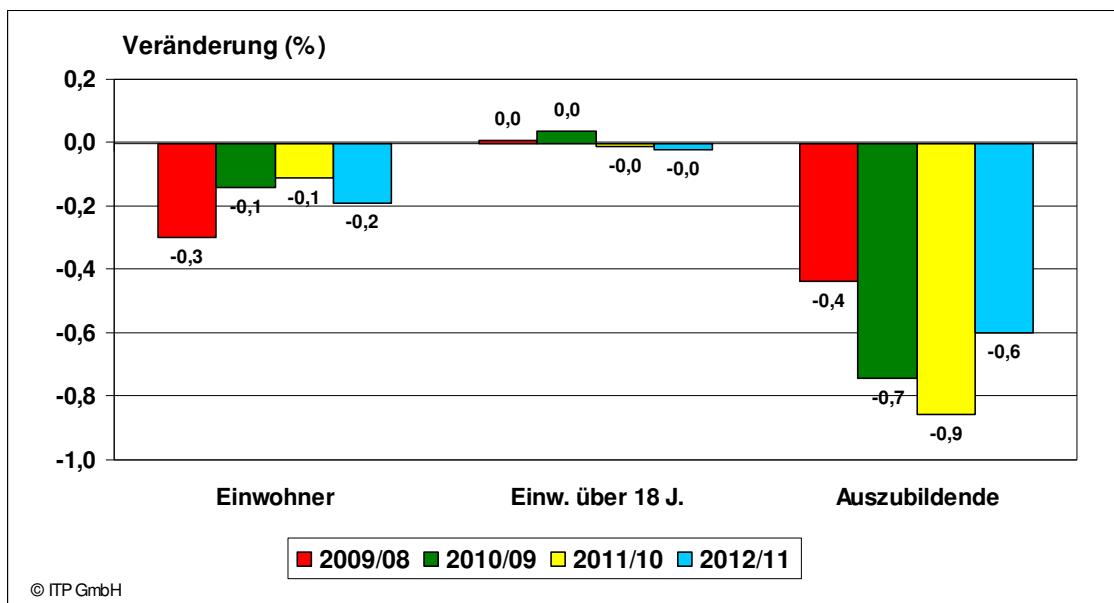
Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, Leichter Rückgang der Bevölkerung in Deutschland im Jahr 2010, Pressemitteilung Nr. 263 vom 12.07.2011  
[http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2011/07/PD11\\_263\\_12411,tempLateld=renderPrint.psm](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2011/07/PD11_263_12411,tempLateld=renderPrint.psm)

<sup>2</sup> Nach dem vergleichsweise geringen Rückgang im Verlauf des Jahres 2010 liegt die tatsächliche Einwohnerzahl am Jahresende um 200.000 Personen oder 0,25 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese Divergenz fortsetzt. In der letzten Prognose des BBSR wurde bis 2025 eine Abnahme um lediglich 0,1 % p.a. geschätzt (BBSR, Raumordnungsprognose 2025/2050, Bonn 2009). Auf der anderen Seite ist der Unterschied zur 12. KBV im Hinblick auf die Bedeutung für die Verkehrsentwicklung (noch) vernachlässigbar.

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 (2008/03: 0,3 % p.a.). In den Jahren 2009 und 2010 kam es zu einer annähernden Stagnation. Sie wird sich in den Jahren 2011 und 2012 im Grunde fortsetzen, wenngleich das Vorzeichen nunmehr ein Minus ausweist.

**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 rund 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 2010/11) 1,5 %. In den Jahren 2008 bis 2010 wurde sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bis 5 %) gedämpft. Künftig wird die Studentenzahl etwas schwächer zu- und die Schülerzahl etwas stärker abnehmen. Für die exakte Quantifizierung der Zahl aller Auszubildenden (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1) wurden die letzten Vorausberechnungen der Kultusministerkonferenz herangezogen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 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. Allerdings wurde die Studentenzahl wegen der Entwicklung in den letzten Jahren etwas angehoben.

## 2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** im Jahr **2010** stand im Zeichen einer kräftigen Erholung nach der tiefen Rezession des Vorjahres. Demzufolge verzeichnete das weltweite BIP ein spürbares Wachstum um 5%.<sup>1</sup> Beschleunigt wurde der Aufschwung von einigen bedeutenden Schwellenländern, vor allem von China (10%). In den Industrieländern fiel das Plus dagegen deutlich schwächer aus, für die wichtigsten Länder (-gruppen) quantifiziert es der IWF auf 1,7% (Euroraum), 2,8% (USA) und 3,9% (Japan). Für **2011** ist für nahezu alle Industrieländer ein weiterer Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion zu erwarten, der in den meisten Regionen annähernd so stark ausfallen wird wie im Vorjahr. Im Einzelnen wird das Wachstum vom IWF auf 1,6% (Euroraum) und 2,8% (USA) bzw. 1,4% (Japan) geschätzt. Beim Letztgenannten konnten die Folgen der Naturkatastrophe noch nicht berücksichtigt werden; jüngere Konjunkturprognosen der deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute rechnen nun mit einem leichten Rückgang (0,5%). Für das Jahr **2012** rechnet der IWF mit einem Anhalten des Aufschwungs in einem annähernd unveränderten Tempo. In Japan wird es zu einem Aufholeffekt kommen (2,5% bis 3%).

In **Deutschland** ist das **BIP** im Jahr **2010** um 3,6% gestiegen. Das stellt das stärkste Wachstum seit der Vereinigung Deutschlands dar und erklärt sich vor allem durch das überraschend starke Anspringen des Welthandels und, damit zusammenhängend, der Konjunktur in den schnell wachsenden Schwellenländern. Auf Grund ihrer hohen Exportorientierung ist die deutsche Wirtschaft – vice versa zu 2009 – stärker gewachsen als in den meisten anderen Industrieländern. Für **2011** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi ein Anstieg um 2,6% prognostiziert. Die, ebenfalls im April 2011 erstellte, Gemeinschaftsdiagnose der Wirtschaftsforschungsinstitute (2,8%) stimmt damit nahezu überein. Allerdings wird das Wachstum in den aktuellen Prognosen der Institute und der Bundesbank vom Juni 2011 übereinstimmend spürbar höher eingeschätzt (3,1% bis 3,7%). Diese Größenordnung wird mittlerweile auch vom BMWi für möglich gehalten. Konsens besteht darüber, dass die gesamtwirtschaftliche Produktion ihre Aufwärtsbewegung fortsetzen und das (Vorkrisen-) Niveau des Jahres 2008 bereits im laufenden Jahr 2011 leicht übertreffen wird. Vor nicht allzu langer Zeit wurde dieses Ereignis verschiedentlich auf einen Zeitpunkt zwischen 2012 und 2014 terminiert. Für **2012** stimmen die Ergebnisse der Frühjahrsprojektion des BMWi (1,8%), der Gemeinschaftsdiagnose (2,0%) und der aktuellen Prognosen (1,6% bis 2,3%) halbwegs überein.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2010** um 0,5% gestiegen. Ausschlaggebend hierfür war die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt, d.h. die Ausweitung der Beschäftigung und

---

<sup>1</sup> IWF, World Economic Outlook, April 2011, S.2.

der Abbau der Kurzarbeit. Somit nahmen die verfügbaren Einkommen zu, was allerdings durch die (im Jahresdurchschnittsvergleich, nicht im Verlauf) erhöhte Sparquote teilweise kompensiert wurde. Im Jahr **2011** werden die verfügbaren Einkommen auf Grund der weiter zunehmenden Beschäftigung noch etwas stärker expandieren als im Vorjahr. Bei einer leicht sinkenden Sparquote trifft dies auch auf die Konsumausgaben zu. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wird mit einem Wachstum um 1,3 % gerechnet, die anderen oben erwähnten Prognosen liegen noch etwas darüber (1,6 % bis 1,7 %). Im Jahr **2012** werden die Einkommen und somit, bei einer nahezu unveränderten Sparquote, auch die realen Konsumausgaben annähernd im Ausmaß des laufenden Jahres zunehmen. In der Frühjahrsprojektion wird ein Wachstum um 1,5 % erwartet, die aktuellen Prognosen liegen in der Nähe (1,2 % bis 1,5 %). Dies bedeutet für beide Jahre eine klare Verbesserung gegenüber dem letzten Jahrzehnt. Seit 2001 wurde ein vergleichbar starker Anstieg nur in einem Jahr (2006, 1,4 %) erreicht, in allen anderen Jahren belief er sich auf höchstens 0,7 % und im Durchschnitt (2002 bis 2010) auf bescheidene 0,2 %, von 1991 bis 2001 dagegen noch auf 1,9 % p.a.

**Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten**

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
Bruttoinlandsprodukt <sup>1)</sup>	110,4	105,2	109,0	111,8	113,8	-4,7	3,6	2,6	1,8
Private Konsumausgaben <sup>1)2)</sup>	103,5	103,3	103,8	105,1	106,7	-0,2	0,5	1,3	1,5
Ausrüstungsinvestitionen <sup>1)</sup>	127,2	98,4	109,1	120,8	131,4	-22,6	10,9	10,7	8,8
Exporte <sup>1)</sup>	168,6	144,5	165,7	178,2	189,7	-14,3	14,7	7,5	6,5
Importe <sup>1)</sup>	146,0	132,3	149,5	160,7	171,2	-9,4	13,0	7,5	6,5
Erwerbstätige <sup>3)</sup>	40,3	40,3	40,5	40,9	41,1	-0,0	0,5	1,0	0,6

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

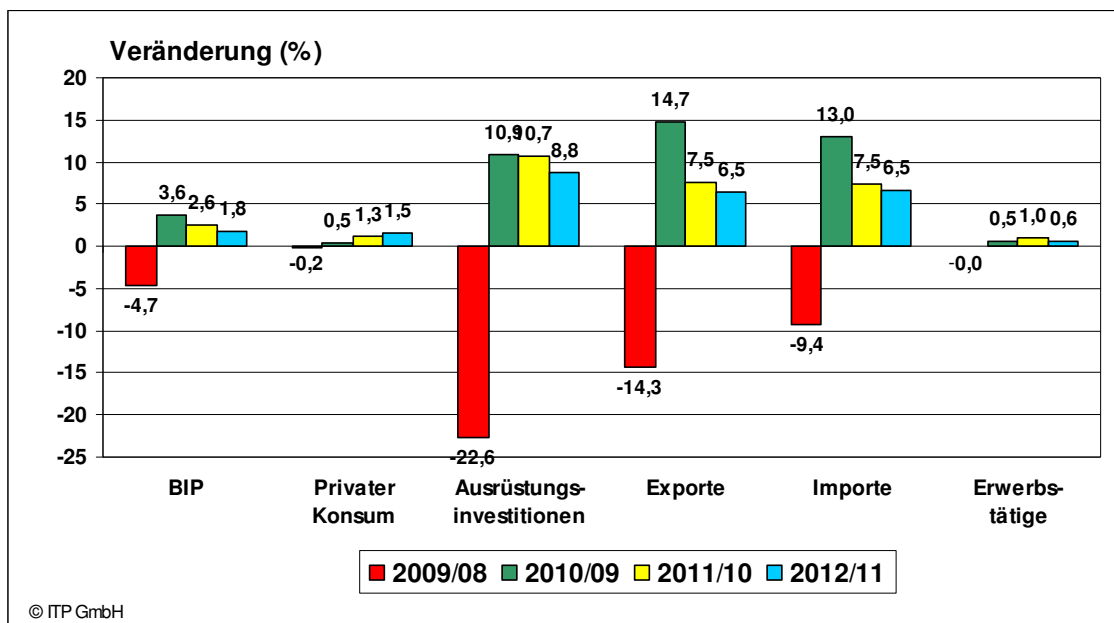
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Die **Ausrüstungsinvestitionen** verbuchten im Jahr **2010** nach dem tiefen Einbruch im vorangegangenen Jahr (-23 %) einen kräftigen (Wieder-) Aufschwung in Höhe von gut 11 %, nachdem sich die (nationalen und internationalen) Konjunkturperspektiven aufgehellt haben, die Kapazitätsauslastung in der Industrie wieder, ausgehend von einem sehr geringen Niveau, stieg und Ersatzinvestitionen mittlerweile vielfach nicht mehr aufgeschoben werden konnten. Zudem wurden am Jahresende einige Investitionen vorgezogen, um in den Genuss der dann noch geltenden degressiven Abschreibungsregeln zu kommen. Im Jahr **2011** bleibt das Investitionsklima auf Grund der weiter steigenden Kapazitätsauslastung, der verbesserten Ertragsperspek-



tiven und des nach wie vor niedrigen Zinsniveaus günstig. Aus diesen Gründen ist mit einem erneut zweistelligen Wachstum zu rechnen. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wird es auf erneut 11 % geschätzt, in den aktuellen Prognosen sogar noch stärker (12,5 % bis 16 %). Im Jahr **2012** bleiben die Absatzerwartungen und, trotz leichter Zinserhöhungen, auch die Finanzierungsbedingungen günstig. Somit werden die Ausrüstungsinvestitionen nochmals kräftig expandieren, aber das starke Plus des laufenden Jahres nicht erreichen. In der Frühjahrsprojektion wurde eine Zunahme um 9 % erwartet. Dies befindet sich im Spektrum der aktuellen Prognosen (7 % bis 11 %). Somit wird im kommenden Jahr auch das (Vorkrisen-) Niveau von 2008 übertroffen.

**Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten**



Die **Exporte** haben sich im Jahr **2010** von dem dramatischen Einbruch im vorangegangenen Jahr (-14 %) in einem ungeahnten Tempo erholt und damit im gleichen Ausmaß, in dem sie die zurückliegende Rezession ausgelöst haben, zum Wiederaufschwung beigetragen. Angetrieben vom Welthandel und der bereits wieder äußerst kräftigen konjunkturellen Dynamik in einigen Teilen der Weltwirtschaft, sind die deutschen Ausfuhren um bemerkenswerte 15 % gewachsen und lagen damit nur noch um 2 % unter dem Vorkrisenniveau. Im Jahr **2011** regt das weltwirtschaftliche Umfeld die deutschen Exporte grundsätzlich erneut kräftig an. Allerdings werden sie auf Grund der Abschwächung des Wachstumstempos des Welthandels sowie der konjunkturellen Dynamik in einigen wichtigen Handelspartnerländern nicht nochmals im Tempo des Vorjah-

res und auch des ersten Halbjahrs expandieren. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wurde eine Zunahme um 7,5 % geschätzt, was nur leicht unter dem, hier engen, Spektrum der aktuellen Prognosen (8 % bis 9 %) liegt. Damit wird im Jahr 2011 das Niveau von 2008 bereits deutlich übertroffen. Im Jahr **2012** wird der Welthandel mindestens mit der gleichen Stärke expandieren wie in 2011, woran auch die deutschen Exporte partizipieren werden. In der Frühjahrsprojektion wurde ein Wachstum um 6,5 % prognostiziert, was mit den aktuellen Prognosen (6 % bis 7 %) weitgehend übereinstimmt.

Die **Importe** sind im Jahr **2010**, nach dem auch hier starken Einbruch im vorangegangenen Jahr (-9,4 %), mit dem Anziehen der gesamtwirtschaftlichen Produktion kräftig (13 %) gewachsen. Im Jahr **2011** wird die Zunahme der inländischen Nachfrage einen weiteren Anstieg der Importe bewirken, der in der Frühjahrsprojektion des BMWi auf 7,5 % geschätzt wird, was mit den aktuellen Prognosen (6,5 % bis 7,5 %) erneut übereinstimmt. Im Jahr **2012** wird die Zunahme der inländischen Nachfrage einen Anstieg der Importe in ähnlicher Höhe bewirken, der in der Frühjahrsprojektion auf 6,5 % und in den anderen Prognosen auf 6 % bis 8 % quantifiziert wird.

Die Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2010** leicht gestiegen (0,5 %). Zwar wurden mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung zunächst Kurzarbeit abgebaut und Arbeitszeitkonten aufgefüllt, so dass sich zunächst nur das Arbeitsvolumen, nicht aber die Erwerbstätigenzahl erhöhte. Im weiteren Verlauf des Jahres wuchs aber auch letztere. Im Jahr **2011** wird sich der Beschäftigungsaufbau mit dem Produktionsanstieg spürbar beschleunigen. In der Frühjahrsprojektion wurde eine Zunahme um 0,4 Mio. Personen oder 1,0 % erwartet, in den aktuellen Prognosen ein nur geringfügig höheres Plus (1,1 % bis 1,2 %). Für das Jahr **2012** ist ein erneuter Beschäftigungsaufbau zu erwarten, der sich aber wegen des schwächeren Anstiegs der Produktion gegenüber 2011 verlangsamen wird. Konkret wurde in der Frühjahrsprojektion eine Zunahme um 0,5 % und in den aktuellen Prognosen um 0,5 % bis 0,9 % erwartet.

## 2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2010** trotz erheblich dämpfender Witterungseinflüsse am Anfang und am Ende des Jahres um beachtliche 2,8 % gestiegen. Das stellt den zweithöchsten Zuwachs seit 1994 dar. Maßgeblich dazu beigetragen hat der Wohnungsbau (+4,3 %), der von den historisch niedrigen Hypothekenzinsen und den Modernisierungsprogrammen angeregt wurde. Der öffentliche Bau kam trotz der Impulse aus den Konjunkturpaketen nicht über eine annähernde Stagnation (-0,4 %) hinaus, was aber vor allem durch Verkäufe an den privaten Sektor zustande kam, die die öffentlichen Investitionen reduzierten. Im gewerblichen Bau wirkte infolge der Zeitverzögerung zwischen der Investitionsentscheidung und der Bautätigkeit die Rezession auch in Teilen des Jahres 2010 noch nach, so dass er lediglich um 1,6 % zunahm. Jedoch ist die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung stärker korreliert als die Investitionen, im Jahr 2010 deutlich schwächer gestiegen (0,5 %) als letztere. Offensichtlich machen sich hier die Witterungseinflüsse wesentlich stärker bemerkbar. In den Monaten Januar, Februar und Dezember sank der Produktionsindex gegenüber dem Vorjahr um jeweils 18 % bis 21 %. Für das Jahr **2011** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi mit einer Zunahme der **Bauinvestitionen** um 1,8 % gerechnet. Dabei konnte aber der massive witterungsbedingte Effekt in den beiden ersten Monaten, in denen die Produktion um (zusammen) 58 % gegenüber dem gedrückten Vorjahresniveau zunahm, noch nicht berücksichtigt werden. Die aktuellen Prognosen reichen von 3 % bis hin zu 6,5 %. Dabei wird der Wohnungsbau weiterhin von den günstigen Finanzierungsbedingungen, den Modernisierungsprogrammen, der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und nicht zuletzt den Unsicherheiten bei anderen Formen der Kapitalanlage profitieren und nochmals im kräftigen Ausmaß des Vorjahres wachsen. Im Wirtschaftsbau wird sich die Ausweitung sogar noch beschleunigen. Dagegen wird der öffentliche Bau wegen des Auslaufens der Konjunkturpakete und der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand leicht sinken. Die **Produktion** stieg von Januar bis Mai um 23 %, was natürlich auf die erwähnte Entwicklung in den ersten beiden Monaten zurückzuführen ist. Zudem ist der Mai-Wert (+23 %) durch die Feiertagsverschiebung überzeichnet, so dass es im Juni zu einem kräftigen Minus kommen dürfte. Dennoch bedeutet die bisherige Entwicklung, dass das Wachstum im gesamten Jahr auch bei einer künftigen konjunkturellen Stagnation auf dem April-Niveau erheblich über dem der Investitionen liegen wird. Zusammen mit dem, erneut kräftigen, Basiseffekt aus dem Dezember 2010 ist selbst bei vorsichtiger Schätzung ein Plus von 7,5 % zu erwarten. Für die **Bauinvestitionen** im Jahr **2012** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi ein nur noch leichter Anstieg um 1,3 % erwartet. Die aktuellen Prognosen liegen im Mittel bei 2 %. Wachstumsträger bleiben aus ähnlichen Gründen wie im laufenden Jahr der Wohnungs- und der Wirtschaftsbau, während die öffentliche Hand ihre Bautätigkeit infolge ihrer Finanzlage weiterhin einschränken wird. Für die Entwicklung der **Produktion** im kommenden Jahr wurde die höhere Zuwachsrate der aktuellen Prognosen herangezogen.

**Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten**

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
Bauproduktion <sup>1)</sup>	109,1	108,6	109,2	117,4	119,7	-0,4	0,5	7,5	2,0
Industrieproduktion <sup>2)</sup>	113,5	93,9	105,2	115,1	118,6	-17,3	12,0	9,4	3,1
Rohstahlproduktion <sup>3)</sup>	45,8	32,7	43,8	45,5	46,0	-28,7	34,2	3,8	1,1
Steinkohlenabsatz <sup>3)</sup>	61,4	50,1	57,8	55,3	54,2	-18,4	15,4	-4,4	-1,9
Mineralölproduktenabsatz <sup>3)</sup>	108,6	104,1	105,7	106,5	106,5	-4,1	1,5	0,8	-0,0
Chemieproduktion <sup>4)</sup>	101,6	87,1	102,4	107,5	110,8	-14,3	17,6	5,0	3,1

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)

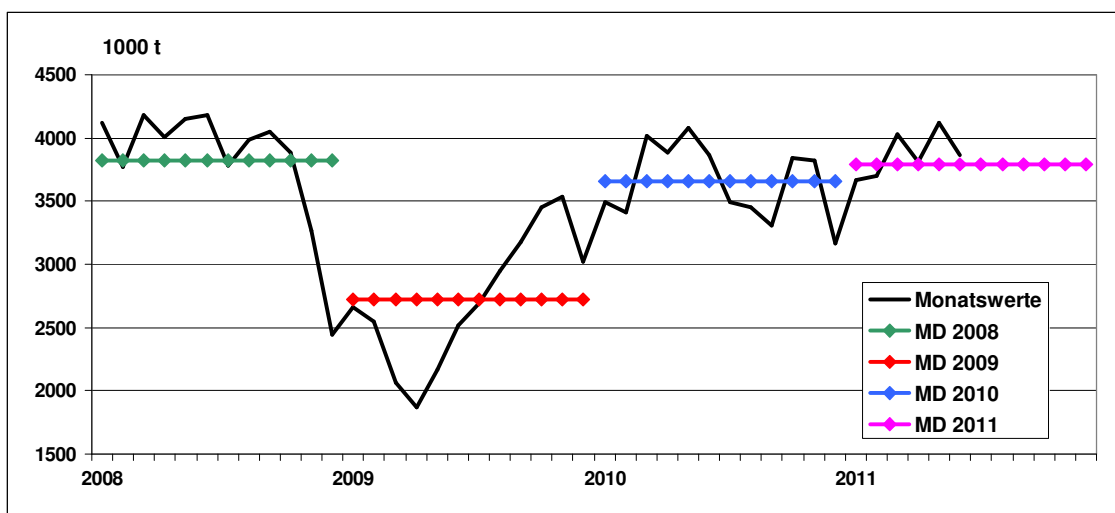
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölwirtschaftsverband, Verband der Chemischen Industrie, eigene Prognosen

Das gesamte **Verarbeitende Gewerbe** wurde im Jahr 2009 von der Rezession in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen, so dass die Industrieproduktion um 17 % sank. Im Jahr **2010** kam es in nahezu allen Branchen zu einer Gegenbewegung in einer nicht zu erwartenden Stärke. Insgesamt übertraf die Produktion das Niveau von 2009 um knapp 12 %. Im Jahr **2011** wird die weitere Aufholbewegung, analog zur Abwärtsentwicklung im Jahr 2009 und zum Wiederanstieg im Jahr 2010, in der Industrie im Vergleich zur Gesamtwirtschaft deutlich überdurchschnittlich ausfallen. Von Januar bis Mai weitete sich die Produktion um 14,5 % aus. Zwar wird sich dieses Tempo im weiteren Verlauf abschwächen, aber sich im Gesamtjahr dennoch auf über 9 % belaufen. Damit wird die Industrieproduktion, im Gegensatz zu den Erwartungen vom Jahresbeginn, bereits im laufenden Jahr das Vorkrisenniveau übertreffen. Somit wiederum sind die Aufholeffekte als weitgehend abgeschlossen zu betrachten. Aus diesem Grund wird die Industrieproduktion im Jahr **2012** die im vergangenen und im laufenden Jahr an den Tag gelegte Dynamik nicht fortsetzen können. Andererseits ist zu erwarten, dass sie, wie in früheren Aufschwungperioden, 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 gut 3 %. In dieser Annahme liegt eines der größten Risiken für die Prognose des Güterverkehrs im Jahr 2012.

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** begab sich im Jahr **2009** auf eine dramatische Talfahrt und sank gegenüber dem vorangegangenen Jahr um nahezu ein Drittel (29 %) auf 33 Mio. t und damit auf das niedrigste Niveau seit 1959. Allerdings entstand der Einbruch vor allem im ersten Halbjahr

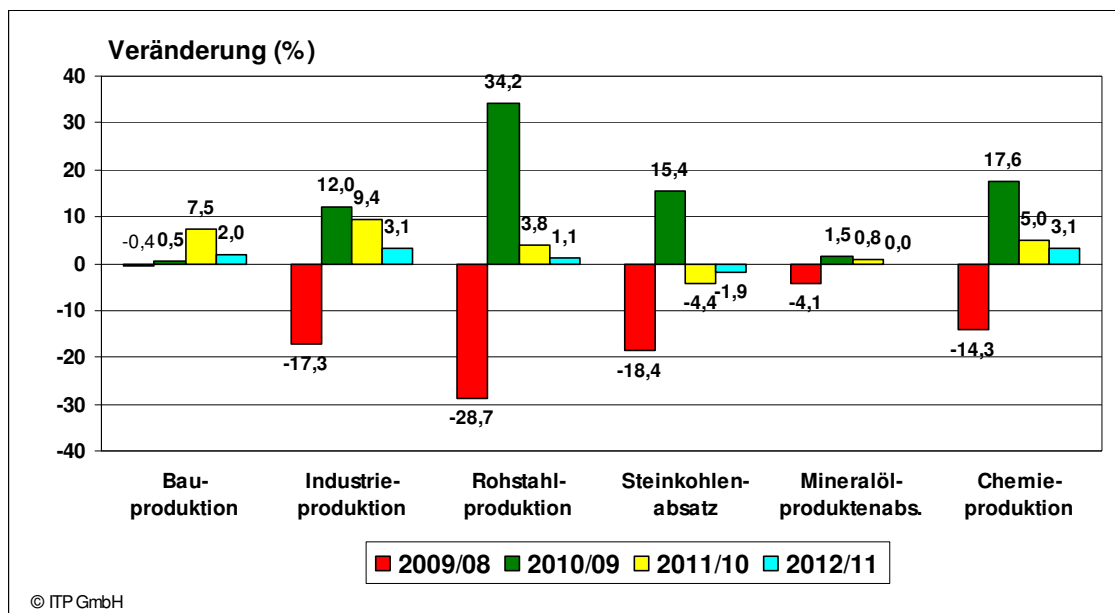
(-44 %). Im zweiten Halbjahr setzte bereits eine kräftige Erholung ein, so dass das Minus deutlich geringer ausfiel (-12 %, vgl. Abb. R-3). Im Jahr **2010** stieg die Rohstahlproduktion um über ein Drittel (34 %) und lag nur noch um 4 % unter dem Niveau von 2008. Dieses bemerkenswerte Plus entstand vor allem in der ersten Jahreshälfte. Die Antriebskräfte für diesen (Wieder-)Anstieg lagen 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. Im ersten Halbjahr **2011** lag die Rohstahlproduktion nur mehr um 2 % über dem Vorjahresstand. Dieses geringe Ausmaß ist vor dem Hintergrund des kräftigen Produktionsanstiegs in den beiden Hauptabnehmerbranchen (Bau und Fahrzeugbau) überraschend. Offensichtlich wurden erstens die im Vorjahr aufgebauten Läger (bei Herstellern und Verarbeitern) nun wieder abgebaut, zweitens wurde Stahl in verstärktem Ausmaß importiert. Beides spiegelt sich bei allen einschlägigen Gütertransporten wider. Der erstere Effekt dürfte sich im weiteren Verlauf reduzieren, so dass die Rohstahlproduktion im zweiten Halbjahr, trotz der allgemeinen konjunkturellen Abschwächung, stärker wächst als im ersten. Vom Branchenverband Wirtschaftsvereinigung Stahl wird ein Produktionsanstieg auf 45,5 Mio. t oder knapp 4 % prognostiziert,<sup>1</sup> was für die vorliegende Prognose übernommen wurde. Für das Jahr **2012** zeichnet sich ein abgeschwächtes Nachfrageplus bei den meisten Verarbeitern ab. Konkretisiert wurde das mit der Annahme, dass die Rohstahlproduktion dann den Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2008 (46 Mio. t) erreicht. Das bedeutet gegenüber 2011 ein Wachstum um rund 1 %.

**Abbildung R-3: Entwicklung der Rohstahlproduktion von 2008 bis 2011**



<sup>1</sup> Wirtschaftsvereinigung Stahl, Feste Stahlkonjunktur in unsicherem Umfeld, Medieninformation vom 4.4.2011, [http://www.stahl-online.de/medien\\_lounge/medieninformationen/20110404\\_PM\\_Hannover\\_Messe.pdf](http://www.stahl-online.de/medien_lounge/medieninformationen/20110404_PM_Hannover_Messe.pdf)

Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



Der Verbrauch von deutscher und importierter **Steinkohle** ist im Jahr **2010** um 15 % gestiegen. Verantwortlich hierfür war die Nachfrage der Stahlindustrie, die mit 37 % sogar noch etwas stärker zulegen konnte als deren Produktion (34 %, s.o.). Auch der, im Trend schrumpfende, Absatz an die Kraftwerke nahm konjunkturbedingt zu (knapp 8 %). Die, mit einem Anteil von nur noch 2 % allerdings unbedeutende, Nachfrage aus dem Wärmemarkt stieg witterungsbedingt sogar um über ein Drittel. Allerdings ist das Aufkommen an (deutscher und ausländischer) Steinkohle (abzüglich der geringen Exporte) deutlich schwächer (7 %) gewachsen als der Verbrauch. Offensichtlich kam es bei den Nachfragern zu einem erheblichen Lagerabbau. Das Aufkommen ist für die Analyse und Prognose der Transportströme grundsätzlich relevanter als der Verbrauch, üblicherweise entwickeln sich die beiden Größen allerdings recht gleichmäßig. Innerhalb des Aufkommens nahm die Einfuhr im Jahr 2010 weit überdurchschnittlich zu (12 %), während der Absatz deutscher Steinkohle spürbar sank (-3 %). Im Jahr **2011** werden die Steinkohlenlieferungen an die Stahlindustrie trotz des Produktionsanstiegs annähernd stagnieren, weil es hier, wie schon im ersten Quartal (-5 %), zu einem Lagerabbau kommt. Die Nachfrage der Kraftwerke, auf die rund drei Viertel des Gesamtverbrauchs entfallen, ist im ersten Vierteljahr um 14 % gesunken, in erster Linie auf Grund der Witterungsbedingungen. Der weitere Verlauf ist wegen der neuen energiepolitischen Weichenstellungen mit hohen Unsicherheiten verbunden. Es wurde angenommen, dass sich, mit dem Wegfall der Witterungseffekte, das Minus im Gesamtjahr auf etwa 6 % reduziert. Für den gesamten Steinkohlenverbrauch, der nun wieder mit dem Absatz gleichgesetzt wird, ist somit ein Minus um gut 4 % zu erwarten. Die Förderung deutscher Steinkohle wird erneut weit überdurchschnittlich, die Importkohlemengen dage-

gen nur geringfügig abnehmen. Im Jahr **2012** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie entsprechend deren Produktion nur noch leicht steigen, so dass der Gesamtabsatz von den rückläufigen Lieferungen an die Stromerzeuger dominiert wird. Insgesamt ist mit einem Minus um 2 % zu rechnen. Wenn die Kapazitäten des deutschen Steinkohlebergbaus planmäßig zurückgeführt werden, wird der Absatz aus heimischer Förderung erneut zweistellig sinken und die Importkohlemengen annähernd stagnieren.

Der **Absatz** von **Mineralölprodukten** ist im Jahr **2010** um 1,5 % gestiegen. In den ersten vier Monaten war ein erheblicher Rückgang (-10 %), anschließend jedoch ein ebenso deutlicher Anstieg (8 %) zu beobachten. Dies ist erneut – im vierten Jahr in Folge – auf die Nachfrage nach leichtem Heizöl zurückzuführen. Sie lag von Januar bis April um rund ein Drittel (34 %) unter dem hohen Niveau von 2009, als auf Grund der damals niedrigen Preise Käufe sowohl nachgeholt als auch vorgezogen wurden. Damit waren die Verbrauchertanks zu einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß gefüllt. Deshalb sowie auf Grund des anschließenden Preisanstiegs brach der Heizölabsatz im zweiten Halbjahr 2009 um fast die Hälfte ein. Im Jahr 2010 setzte sich die Kaufzurückhaltung der Verbraucher zunächst fort, offensichtlich auch in der Erwartung sinkender Preise. Erst als sich die Tanks allmählich leerten, mussten die vorher unterlassenen Käufe – trotz mittlerweile weiter gestiegener Preise – nachgeholt werden. In Verbindung mit dem niedrigen Vorjahresstand resultierte daraus in den Monaten von Mai bis Dezember ein drastisches Absatzwachstum um 37 %. Somit drehte sich das kräftige Minus der ersten vier Monate (-34 %) im Gesamtjahr noch in ein Plus in Höhe von 2 % oder 0,5 Mio. t. Darauf entfällt knapp ein Drittel des Anstiegs aller Produkte (1,6 Mio. t). Weitere Wachstumsbeiträge entstanden bei Dieselkraftstoff und Rohbenzin, während der Verbrauch von Ottokraftstoff trendgemäß sank. Im Jahr **2011** zeigt sich bei leichtem Heizöl das gleiche Bild wie im Vorjahr. Nachdem die Verbrauchertanks am Jahreswechsel wieder halbwegs gefüllt waren, führten der neuerliche Rohölpreisanstieg und die milde Winterwitterung in den ersten fünf Monaten wiederum zu einem erheblichen Einbruch gegenüber dem, ohnehin niedrigen Vorjahresniveau, um 22 %. Aber auch in diesem Jahr ist die Kaufzurückhaltung nicht beliebig fortsetzbar, weshalb sich dieses Minus im weiteren Verlauf erheblich abschwächen wird. Dennoch beeinflusst es den Gesamtabsatz erheblich. Auch der Absatz von Ottokraftstoff wird leicht sinken, vor allem wegen des weiterhin sinkenden Durchschnittsverbrauchs des Pkw-Bestands. Dem stehen weitere Zunahmen bei Rohbenzin, dessen Absatz zweistellig wächst, und daneben auch bei Dieselkraftstoff gegenüber. Insgesamt ergibt sich eine leichte Zunahme des Inlandsabsatzes (0,8 %). Im Jahr **2012** sollte der Absatz von leichtem Heizöl, entsprechend dem langfristigen Trendverlauf, deutlich schwächer abnehmen. Auch die Nachfrage nach Ottokraftstoff wird weiterhin sinken. Dem stehen lediglich bei Dieselkraftstoff und bei Rohbenzin spürbare Zunahmen gegenüber. Saldiert ergibt sich eine Stagnation des gesamten Inlandsabsatzes.

Im Gegensatz zum Absatz ist die deutsche **Raffinerieproduktion** im Jahr **2010** spürbar gesunken, nämlich um gut 5 %. Diese Divergenz ist zum Einen auf die Produktausfuhren zurückzuführen. Sie sind schon in den beiden vorangegangenen Jahren deutlich gesunken (9 % bzw. 12 %), im Jahr 2010 mit 20 % aber nochmals wesentlich stärker. Dies hatte vor allem auf den Seeverkehr spürbare Auswirkungen. Zum Anderen sind die Produkteneinfuhren im abgelaufenen Jahr um 8 % gestiegen, was die inländische Produktion zusätzlich dämpfte. Die Rohöleinfuhr, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, korreliert naturgemäß stark mit der Raffinerieproduktion und sank im gleichen Ausmaß (-5 %). Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen. Im Jahr **2011** zeichnet sich für die Produktausfuhren erneut ein spürbarer Rückgang und für die Einfuhren ein ebenso merklicher Anstieg ab, wobei letzterer aber nicht mehr das Ausmaß des Vorjahres annehmen wird. Beides zusammen reduziert die Veränderungsrate der deutschen Raffinerieproduktion und somit der Rohöleinfuhr gegenüber der des Inlandsabsatzes (+0,8 %, s.o.) um rund drei Prozentpunkte. Beide Größen sinken also um rund 2 %. Für **2012** ist ein ähnliches Muster zu erwarten. Allerdings hängt die Entwicklung der Einfuhren auch von den Preisrelationen auf den Spotmärkten ab, die sich einer Prognostizierbarkeit entziehen. Dessen ungeachtet ist der kräftige Zuwachs der Jahre 2010 und 2011 auch als Gegenbewegung auf den starken Rückgang vor allem im Jahr 2007, daneben auch in 2009, zu interpretieren. Das mittlerweile (2011) erreichte Niveau stellt den höchsten Wert seit 2001 dar. Deshalb wurde unterstellt, dass die Einfuhren im kommenden Jahr weniger stark zunehmen als im vergangenen und im laufenden Jahr. Für die Raffinerieproduktion und die Rohölimporte errechnet sich daraus eine Abnahme in gleicher Höhe wie im laufenden Jahr.

Die Produktion der **Chemischen Industrie** ist im Jahr **2010** um knapp 18 % gestiegen und hat damit den Rückgang im vorangegangenen Jahr (-14 %) vollständig ausgeglichen. Dieses kräftige Wachstum, das also noch deutlich stärker ausfiel als das der gesamten Industrieproduktion (12 %), 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 bereits im Jahr 2008 (-4 %) – im Gegensatz zur gesamten Industrieproduktion (+1 %) – gefallen und im Jahr 2009, als die Aufwärtsbewegung bei der Herstellung von chemischen Erzeugnissen früher einsetzte, schwächer gesunken (-14 % gegenüber -17 %). Somit ist mittlerweile auch ein größerer Teil des krisenbedingten Einbruchs wettgemacht, so dass für das Jahr **2011** nicht nur ein deutlich schwächeres Wachstum als im Vorjahr zu erwarten ist, sondern auch eine geringere Zunahme als in der gesamten Industrie. Dies wird durch die Entwicklung in den ersten fünf Monaten des Jahres bestätigt (8 % gegenüber 14,5 %). Wie in nahezu allen Wirtschaftsbereichen wird sich das im weiteren Verlauf aber abschwächen. Für das gesamte



Jahr wird vom Verband ein Plus um 5 % erwartet.<sup>1</sup> Dies bezieht sich zwar auf die Herstellung einschließlich der pharmazeutischen Erzeugnisse. Da aber deren Verlauf im laufenden Jahr – im Gegensatz zu 2010 – nicht wesentlich von der Gesamtentwicklung abweicht, wurde die Prognose des VCI für die vorliegende Verkehrsprognose herangezogen, weil der Produktionsindex der Chemieindustrie ohne Pharma generell eine engere Korrelation mit den entsprechenden Gütertransporten aufweist als derjenige einschließlich der pharmazeutischen Erzeugnisse. Damit wird er im Jahr 2011 das Vorkrisenniveau, das hier bereits auf 2007 zu datieren ist, erreichen. Somit wird die künftige Entwicklung, wie im gesamten Verarbeitenden Gewerbe, ruhiger verlaufen. Für **2012** wurde die Wachstumsrate der gesamten Industrieproduktion (3 % p.a.) herangezogen, deren Entwicklung derjenigen der Chemieproduktion bereits in früheren Aufschwungperioden ähnelte.

---

<sup>1</sup> Verband der Chemischen Industrie, Chemische Industrie startet zum Jahresbeginn durch, VCI-Pressinformation vom 17.05.2011, [https://www.vci.de/Downloads/2011\\_05\\_17\\_qb\\_vci\\_0111.pdf](https://www.vci.de/Downloads/2011_05_17_qb_vci_0111.pdf)

## 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, während der anschließende Rückgang zu einem gegenläufigen Effekt führte. Nach dem bis Juli 2008 anhaltenden drastischen Anstieg und dem folgenden, genauso drastischen, Rückgang bewegte sich der Weltmarktpreis für Rohöl zwischen Mitte 2009 und November 2010, von kurzfristigen Ausschlägen abgesehen, in einem Korridor zwischen knapp 70 und 85 USD/Barrel. Auf Grund des Anstiegs im Verlauf von 2009 lag er im Jahresdurchschnitt 2010 um knapp 30 % über dem Vorjahr. Der deutsche Einfuhrpreis erhöhte sich wegen der zwischenzeitlichen Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar noch etwas stärker (38 %). Seit Dezember 2010 hat der Rohölpreis den erwähnten Korridor verlassen und ist bis April 2011 auf über 120 USD/b (Brent) gestiegen. In den beiden folgenden Monaten hat sich die Situation jedoch bereits wieder etwas beruhigt. Für den weiteren Verlauf wird davon ausgegangen, dass der Rohölpreis, gemessen am deutschen Einfuhrpreis, auf dem derzeitigen Niveau verharrt. Das bedeutet für den Jahresdurchschnitt 2011 auf Grund der bisher bereits vollzogenen Erhöhung eine Verteuerung um rund 30 %. Sie fällt also fast so drastisch aus wie im Vorjahr. Kurzfristige Abweichungen um etwa 10 bis 20 USD/b hätten keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung, ein nochmaliger scharfer Anstieg dagegen durchaus.

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 in der kurzen Frist angesichts des derzeitigen Niveaus der Kraftstoffpreise als durchaus realistisch. Zudem wäre jede andere Annahme willkürlich. Die Nutzerkosten des öffentlichen Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** werden etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen. Evtl. höhere Steigerungen sind nicht stark genug, um spürbare Nachfrageveränderungen auszulösen. Auf die Preise im **Luftverkehr** wird bei dessen Kommentierung ausführlich eingegangen (vgl. Abschn. 4.5).

Für alle **Güterverkehrsträger** ist zu erwarten, dass sich die im Zuge der Wirtschaftskrise teilweise drastisch gesunkenen Preise, wie schon im Verlauf des Vorjahres, 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 Ab-

sicht geäußert, diesen (verstärkt) zuzulassen und dazu § 13 PBefG zu ändern.<sup>1</sup> Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Juni 2010 ist eine Novellierung des PBefG in Arbeit. Andererseits kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, in welchem Umfang eine Marktöffnung tatsächlich realisiert wird. Zudem werden derartige Angebote erst allmählich aufgebaut. Deshalb wurden für den Prognosezeitraum noch keine, im gesamten Jahresergebnis sichtbaren, Nachfrageeffekte angenommen.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** sind der Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main sowie die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden übertrifft, zu erwähnen. Die Maßnahmen werden im Herbst 2011 bzw. im Juni 2012 abgeschlossen und erhöhen die Kapazität des gesamten deutschen Flughafensystems. Auf das Betriebsangebot im Schienenpersonenverkehr wird bei dessen Prognose eingegangen (vgl. Abschnitt 4.4). Für den Sommer 2012 ist im Schienenverkehr eine längere Sperrung der Brennerroute geplant. Es wird davon ausgegangen, dass Maßnahmen umgesetzt werden, die eine spürbare Verlagerung der betroffenen Transporte auf den Lkw verhindern. Allerdings ist diese Annahme nicht unkritisch.

---

<sup>1</sup> Wachstum. Bildung. Zusammenhalt. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, 17. Legislaturperiode, S. 37.

## 3 Güterverkehr

### 3.1 Überblick

#### Gesamter Güterverkehr

Der Güterverkehr hat im Jahr **2010** nach dem scharfen Einbruch des vorangegangenen Jahres (-10 % (Aufkommen) bzw. -11 % (Leistung)) wieder auf den Wachstumspfad zurückgefunden. Grundsätzlich hat sich der Aufschwung im Verlauf des Jahres verstärkt und an Breite gewonnen. Allerdings wurde die Belebung am Anfang und am Ende des Jahres vor allem im Straßenverkehr von der witterungsbedingt eingeschränkten Bautätigkeit gebremst. Das gesamtmodale **Transportaufkommen** ist um lediglich knapp **2 %** gestiegen. Die **Transportleistung** hat jedoch mit knapp **7 %** spürbar stärker zugenommen, was nahezu ausschließlich auf eine entsprechende Entwicklung im Straßengüterverkehr zurückzuführen ist. Von dessen Leistung entfällt auf die Baustofftransporte ein geringerer Anteil als von der Beförderungsmenge. Damit wurde beim Aufkommen lediglich rund ein Siebtel, bei der Leistung dagegen gut die Hälfte des Vorjahresrückgangs wieder wettgemacht. Letztere lag damit noch um 5 %, die Beförderungsmenge um 8 % unter dem bisherigen Höchststand von 2008.

Ungeachtet der Probleme, die durch die Umstellung der Güterartendifferenzierung in der verkehrsstatistischen Berichterstattung entstanden (vgl. Abschn. 3.2), kann festgestellt werden, dass das stärkste Wachstum in denjenigen **Güterbereichen** entstand, die 2009 besonders stark gesunken sind, d.h. bei Montangütern, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren, die von den entsprechenden Entwicklungen in der Stahlindustrie, der Chemieproduktion und der gesamten Industrie profitierten. Dem standen Abnahmen bei Baustoffen gegenüber. Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wurde der grenzüberschreitende Verkehr vom deutschen Außenhandel angetrieben und stieg deshalb stärker als der Binnenverkehr, der zudem von den Baustofftransporten deutlich gedämpft wurde. In einem spürbaren Ausmaß traf das jedoch lediglich für den Empfang und den Durchgangsverkehr zu, während das Wachstum des Versands von teilweise massiven Schwächen bei einigen Massengütern (Mineralöl, Baustoffe) deutlich nach unten gezogen wurde.

In den ersten Monaten des Jahres **2011** hat sich die Güterverkehrsnachfrage weiter belebt. Zu Beginn des Jahres waren vor allem im Straßenverkehr auf Grund der Basiseffekte aus den Witterungseinflüssen des Vorjahrs und der milden Winterwitterung im laufenden Jahr teilweise drastische Wachstumsraten zu verzeichnen. Darüber hinaus kam es in zahlreichen anderen verkehrsrelevanten Branchen in den ersten Monaten zu erneuten deutlichen Aufholbewegungen gegenüber dem Vorkrisenniveau. Im weiteren Verlauf des Jahres werden sich diese star-

ken Zunahmen mehr oder minder abschwächen. Dennoch werden die Jahresergebnisse bei mehreren Verkehrsträgern spürbar über den entsprechenden Prognosen vom Jahresanfang liegen.

Für das gesamtmodale **Transportaufkommen** wird aus derzeitiger Sicht ein Anstieg um gut **8 %** prognostiziert. Für die **Leistung** zeichnet sich mit knapp **6 %**, vice versa zur Entwicklung im vergangenen Jahr, eine geringere Zunahme ab. Ersteres ist vor dem Hintergrund der Vorjahresentwicklung zu interpretieren, während die Leistung nahezu so stark wächst wie im Jahr 2010. Letztere wird damit bereits annähernd das Vorkrisenniveau erreichen, während das Aufkommen noch etwas (1 %) darunter liegt.

Die Wachstumsträger innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** sind die gleichen wie im Vorjahr. Bei den Chemischen Erzeugnissen sowie den "Langlebigen Konsumgütern" und den "sonstigen Produkten" – bei beiden handelt es sich im Wesentlichen um die ehemaligen Halb- und Fertigwaren – war dies zu erwarten, bei den Montangütern eher weniger. Hier nehmen vor allem die Transporte von Erzen und Metallen zu, was zum Teil auch durch die überraschend starke Entwicklung der Bauwirtschaft im laufenden Jahr zustande kommt. Letzteres führt auch dazu, dass innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** der, im Vorjahr stagnierende, Binnenverkehr etwas stärker wächst als der grenzüberschreitende Verkehr.

Im Jahr **2012** wird die allgemeine konjunkturelle Aufwärtsbewegung anhalten, aber etwas schwächer ausfallen als im laufenden und im vergangenen Jahr. Dies ist somit auch für den gesamtmodalen Güterverkehr zu erwarten. Aus derzeitiger Sicht ist mit einer Zunahme des **Transportaufkommens** um gut **2 %** und der **Leistung** um knapp **4 %** zu rechnen. Allerdings ist, wie auch schon in der Einleitung erwähnt, darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der Frage, wann die einigen Branchen immer noch kräftigen Aufholprozesse (Stahl, Chemie, Außenhandel etc.) in ein flacheres Wachstum übergehen, vergleichsweise große Unsicherheiten und damit auch hohe Prognoserisiken bestehen.

Wie vor einem Jahr soll an dieser Stelle 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.

**Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Transportaufkommen</b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	3438,4	3130,5	3120,2	3381,6	3460,5	-9,0	-0,3	8,4	2,3
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	371,3	312,1	355,7	386,6	397,9	-15,9	14,0	8,7	2,9
Binnenschifffahrt	245,7	203,9	229,6	238,3	242,0	-17,0	12,6	3,8	1,6
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	91,1	88,4	88,8	88,6	88,6	-2,9	0,5	-0,2	-0,1
Luftfracht <sup>5)</sup>	3,6	3,4	4,2	4,5	4,8	-6,2	22,5	8,5	7,1
Insgesamt	4150,0	3738,3	3798,6	4099,6	4193,9	-9,9	1,6	7,9	2,3
Seeverkehr <sup>6)</sup>	316,7	259,4	272,9	287,4	293,1	-18,1	5,2	5,3	2,0
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	460,1	414,4	434,0	461,0	479,0	-9,9	4,7	6,2	3,9
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	115,7	95,8	107,3	116,4	120,9	-17,1	12,0	8,5	3,8
Binnenschifffahrt	64,1	55,5	62,3	63,5	65,5	-13,4	12,2	1,9	3,2
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	15,7	15,9	16,3	16,4	16,4	1,8	1,9	1,2	-0,1
Luftfracht <sup>5)</sup>	1,4	1,3	1,6	1,7	1,9	-4,9	23,8	8,6	7,2
Insgesamt	656,9	583,0	621,5	659,0	683,6	-11,2	6,6	6,0	3,7

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

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

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt, nachdem seit dem Tiefpunkt der Wirtschaftskrise gerade rund zwei Jahre vergangen sind, ist es sicherlich noch zu früh, aus der seitherigen auf die längerfristige Entwicklung zu schließen. Vor einem Jahr wurde an dieser Stelle geäußert, dass die seitherige tatsächliche Entwicklung darauf hindeutet, dass sie künftig **eher gemäß Szenario 1 als**

gemäß Szenario 2 verlaufen wird und dass sich für das Szenario 3 bisher keinerlei Anzeichen finden. Durch die, nun zumindest in den Grundzügen feststehende, tatsächliche und die sich abzeichnende Entwicklung der Jahre 2010 und 2011 wird dies in vollem Umfang bestätigt.

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

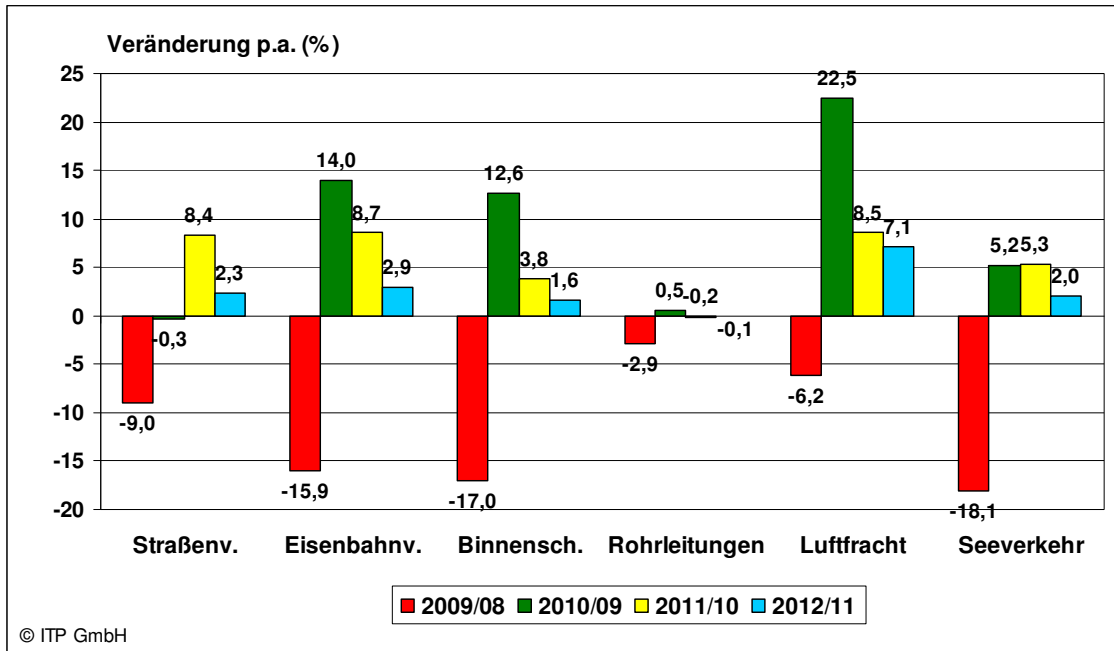
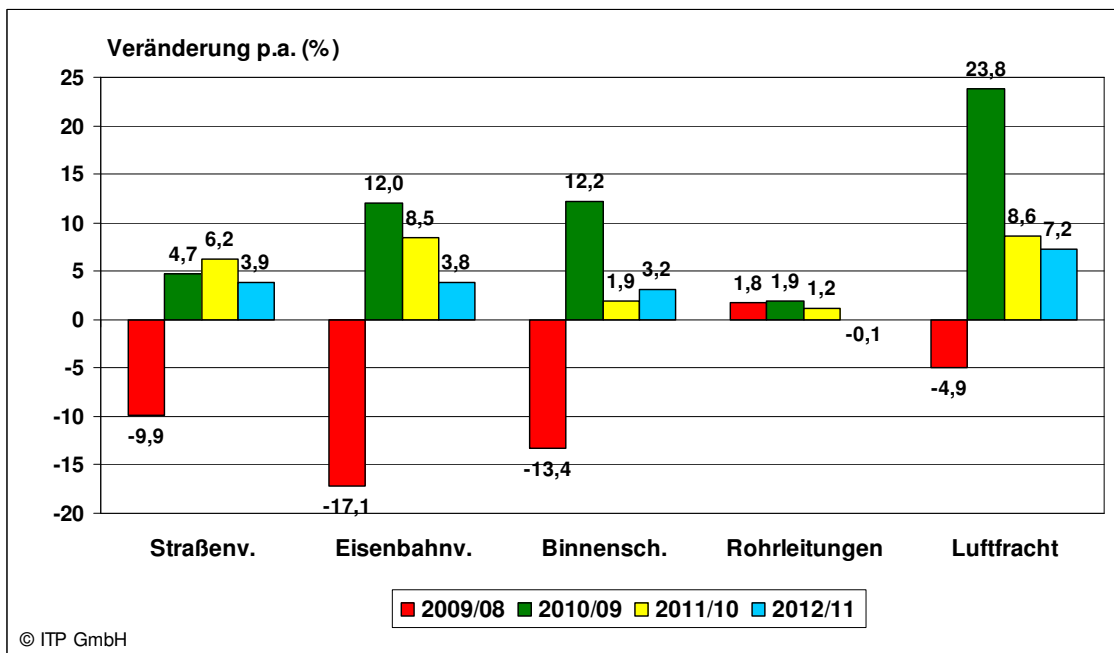


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



## Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist zunächst auf das Jahr **2009** einzugehen. Für den Verkehr der **ausländischen Fahrzeuge**, der vom KBA aus dem Eurostat-Datenpool gewonnen wird, liegen mittlerweile erste Daten vor. Demnach ist deren Transportaufkommen im Jahr 2009 um 3 % und die Leistung um 9 % gesunken. Ersteres ist überraschend niedrig, der Rückgang der Leistung passt hingegen halbwegs zu derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen (-13 %). Im Gegensatz zu den statistischen Erhebungen, die allesamt auf Stichproben beruhen, stellt sie quasi eine Vollerhebung dar, deren Ergebnisse als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden können. Bis zum Vorliegen der tiefer differenzierten Werte und territorial abgegrenzten Verkehrsleistungen haben wir die Veränderungsrate des **Aufkommens übernommen** und die der **Leistung** an die der **Mautstatistik** angepasst. Der Rückgang des Aufkommens im **gesamten Straßengüterverkehr** im Jahr 2009 wird dadurch gegenüber der Schätzung im Rahmen der Winterprognose vom Februar 2011 um einen Prozentpunkt, nämlich von 10,0 % auf 9,0 % korrigiert. Die endgültigen Werte werden nach Vorliegen der erwähnten Daten bestimmt.

Für das Jahr **2010** sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt statistische Werte nur für den Verkehr der deutschen Fahrzeuge verfügbar. 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. Letzterer wurde deshalb 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 geschätzt.

Demnach ist das **Aufkommen** des gesamten Straßengüterverkehrs – in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – im Jahr 2010 über eine **Stagnation** nicht hinausgekommen (-0,3 %), die **Leistung** dagegen um knapp **5 % gestiegen**. Damit wurde bei ihr knapp die Hälfte der Vorjahresverluste aufgeholt. Damit wiederum lag der Lkw-Verkehr im Jahr 2010 noch um 9 % bzw. 6 % unter dem Höchststand von 2008.

Ein wesentlicher **Grund** für diese vergleichsweise schwache Entwicklung liegt in den Auswirkungen der Witterungseinflüsse auf die Bautätigkeit am Anfang und am Ende des Jahres und dem hohen Gewicht der Baustofftransporte am Lkw-Verkehr (44 % des gesamten Beförderungsaufkommens, nach alter Gütergruppenklassifikation, vgl. Abschn. 3.2). In den Monaten Januar, Februar und Dezember lag das Aufkommen der deutschen Lkw um 14 %, 11 % bzw. 19 % unter dem Vorjahresstand. Bei der Leistung, von der nur 18 % auf Baustofftransporte entfallen, waren die Minusraten deutlich schwächer ausgeprägt (-1 % bis -4 %). Allein dieser



Effekt drückte die Wachstumsrate des gesamten Jahres um 2,5 (Aufkommen) bzw. 1,5 (Leistung) Prozentpunkte.

Hinzu kamen Schwächen im **grenzüberschreitenden Verkehr**, der im zweiten Halbjahr sogar gesunken ist. Vor dem Hintergrund der Entwicklung des deutschen Außenhandels und des langjährigen Zusammenhangs zwischen ihm und dem grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr ist dies überraschend. Erklärbar ist der Sachverhalt nur durch ein stark überdurchschnittliches Wachstum des Verkehrs der ausländischen Fahrzeuge. Die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Fahrzeuge ist im Jahr 2010 um knapp 10 % gestiegen, was auch für deren Transportleistung angenommen wurde. Zu der Diskrepanz dürften Kapazitätsengpässe im deutschen Lkw-Fuhrpark und auch die höhere preisliche Wettbewerbsfähigkeit der ausländischen Unternehmen beigetragen haben.

Die differenzierte Analyse der Entwicklung nach **Güterbereichen**, die sonst klare Schlussfolgerungen für die Bestimmungsgründe liefert, wurde im Jahr 2010 durch die Umstellung der Güterartensystematik außerordentlich erschwert, in Einzelfällen sogar völlig verunmöglicht (vgl. Abschn. 3.2). Deshalb sind hier nicht nur keine exakten quantitativen, sondern – mit Ausnahme der Baustofftransporte – auch keine qualitativen Aussagen möglich.

Im Jahr **2011** ist der Straßengüterverkehr in den ersten Monaten zum Einen auf Grund der Basiseffekte aus dem Vorjahresverlauf und zum Anderen infolge der milden Witterung drastisch gewachsen. Das Aufkommen der deutschen Lkw stieg im **Januar** und im **Februar** um jeweils über 30 %, auch die Leistung verzeichnete zweistellige Zuwächse (14 % und 11 %). Auch im **März**, in dem die Witterungseinflüsse weit weniger spürbar waren, war nochmals eine kräftige Zunahme zu beobachten (17 % bzw. 5 %). Dies zeigt eindrucksvoll, in welchem Ausmaß der Lkw-Verkehr im vergangenen Jahr durch diese Effekte gedämpft wurde. Im **zweiten Quartal** hat sich die Entwicklung jedoch erwartungsgemäß beruhigt. Hierfür liegt als Indikator die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung auf Bundesautobahnen vor, die um 2 % (deutsche Lkw) bzw. um knapp 4 % (deutsche und ausländische Lkw) stieg (erstes Quartal: 7 % bzw. 8 %). Für den weiteren Verlauf sind grundsätzlich ähnliche Entwicklungen zu erwarten; allerdings wird sich im Dezember – normale Witterungsverhältnisse vorausgesetzt – nochmals ein spürbarer Basiseffekt einstellen.

Für das **Gesamtjahr** ist – für die Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – aus derzeitiger Sicht ein Anstieg um gut **8 %** beim Transportaufkommen und um gut **6 %** bei der Leistung zu erwarten. Die Abweichung ist auf die kurzen Strecken der bereits mehrfach erwähnten Baustofftransporte zurückzuführen. Letztere wird damit das Vorkrisenniveau erreichen, während das Aufkommen, trotz des hohen diesjährigen Wachstums, immer noch um 2 % darunter

liegt. Bei allen wesentlichen **Güterabteilungen** sind mit Ausnahme der "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" hohe, teilweise zweistellige, Zunahmen zu erwarten.

Für das Jahr **2012** 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. Hinzu kommt natürlich der Wegfall des diesjährigen Basiseffekts aus den Witterungsverhältnissen. Deshalb ist die Wachstumsabschwächung bei Baustoffen, Chemischen Erzeugnissen und Metallerzeugnissen besonders spürbar. Ersteres tangiert vor allem das Transportaufkommen. Deshalb ist hierfür eine Zunahme um gut **2 %** und für die Leistung um knapp **4 %** zu erwarten. Damit wird dann auch das Aufkommen über dem Stand 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. 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. Im Jahr **2009** schließlich schlug sich die krisenhafte Entwicklung der Stahlindustrie im Gesamtergebnis des Eisenbahnverkehrs wesentlich stärker nieder als im Lkw-Verkehr. Mit einem Rückgang um 16 % bzw. 17 % sind das Transportaufkommen und die -leistung auf das Niveau von 2003 bzw. 2005 zurückgefallen.

Im Jahr **2010** hat sich der Schienengüterverkehr kräftig erholt. Bereits am **Jahresanfang** kam es zu spürbaren Zunahmen, da die witterungsbedingt eingeschränkten Transporte von Steinen und Erden für den Schienenverkehr eine wesentlich geringere 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 **vier Folgemonaten** verstärkte sich die Dynamik nochmals massiv auf 23 % bzw. 18 %. In den Güterbereichen Erze sowie Eisen und Stahl waren in diesem Zeitraum Wachstumsraten in Höhe von 50 % bis 70 % zu beobachten, was nochmals die damalige Dynamik der Stahlerzeugung verdeutlicht. Im weiteren Verlauf hat sich dieses Tempo nicht allzu sehr abgeschwächt. Auch im **zweiten Halbjahr** stieg der Eisenbahnverkehr mit einer zweistelligen Rate. Im **gesamten Jahr** belief sich das Plus auf **14 %** (Aufkommen) bzw. **12 %** (Leistung). Damit wurden nahezu drei Viertel (Aufkommen) bzw. über die Hälfte (Leistung) der Verluste des Jahres 2009 wettgemacht; die beiden Größen

lagen im Jahr 2010 um nur noch 4 % bzw. 7 % unter den Höchstständen aus dem Jahr 2008. Neben den Montangütern trug der Kombinierte Verkehr entscheidend zur Gesamtentwicklung bei.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2011** konnte der Eisenbahnverkehr ein vergleichsweise hohes Plus verbuchen (Januar bis April: 9 %, Aufkommen und Leistung). Neben den zu erwartenden Zuwächsen bei Nicht-Massengütern hat sich auch der **Montanbereich** überraschend positiv entwickelt. Die Transporte von Erzen (27 %, einschl. Steine und Erden) sowie von Metallergzeugnissen (16 %) wiesen hohe zweistellige Zuwachsraten auf. Dagegen verharrten die Beförderungen von Kohle auf dem Vorjahresniveau. Hier spiegelt sich die konjunkturelle Situation auf dem Stahlmarkt wider, wo zwar nicht die deutsche Produktion, aber der Verbrauch und die Importe deutlich zulegten (vgl. Abschn. 2.3). Speziell in diesem Bereich werden sich die bisher aufgelaufenen Wachstumsraten zwar nicht halten lassen. Dennoch trägt das im Gesamtjahr verbleibende Plus maßgeblich zum Anstieg des gesamten Eisenbahnverkehrs bei. **Außerhalb** der Massengutbereiche, d.h. vor allem im Kombinierten Verkehr sowie daneben bei Chemischen Erzeugnissen und Fahrzeugen, werden die Zuwachsraten bis zum Jahresende nur moderat sinken. Insgesamt ist im Jahr 2011 ein Anstieg um knapp **9 %** (Aufkommen und Leistung) zu erwarten. Auf Grund der unerwarteten Dynamik im Montanbereich liegt dies spürbar über der Prognose vom Jahresanfang (3 % bzw. 5 %). Beide Größen werden somit bereits über dem Vorkrisenniveau liegen, darunter das Aufkommen sogar deutlich (4 %).

Im Jahr **2012** wird die Transportnachfrage außerhalb der Massengüter erneut spürbar steigen, allerdings, entsprechend der konjunkturellen Bewegungen in diesen Segmenten, in einem schwächeren Ausmaß als im laufenden Jahr. Im Montanbereich wird sich die diesjährige Entwicklung allen Erwartungen zufolge nicht wiederholen. Die nur noch leicht steigende Stahlproduktion wird hier nur noch ein geringes Plus der Transportnachfrage zulassen. Bei den Kohlenbeförderungen ist sogar mit einem leichten Minus zu rechnen. Insgesamt ist mit einer Zunahme um knapp **3 %** (Aufkommen) bzw. knapp **4 %** (Leistung) zu rechnen.

### **Binnenschifffahrt**

Im Jahr **2009** wurde die Binnenschifffahrt von dem drastischen Einbruch in der Stahlindustrie ähnlich stark tangiert wie die Eisenbahnen. 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.

Im Jahr **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. Im **weiteren Verlauf** des Jahres stellte sich dann aber eine **kräftige Erholung** gegenüber den geringen Vorjahreswerten ein. Die Zuwachsraten lagen in allen Monaten mit Ausnahme des Dezembers, in dem im Vorjahr die Erholung schon begonnen hatte, im zweistelligen Bereich. Im gesamten Jahr belief sich der Anstieg auf **13 %** (Aufkommen) bzw. **12 %** (Leistung). Am Rande sei darauf hingewiesen, dass die Schätzung in der Winterprognose vom Februar 2011 (14 %, beide Größen) angesichts von nur noch zwei ausstehenden Monatswerten vergleichsweise deutlich vom Ist-Ergebnis abwich. Auf Grund der o.a. Entwicklung im Jahr 2009 war vor allem für den Dezember ein verminderter Anstieg zu erwarten. Jedoch haben einige bedeutende deutsche Binnenhäfen dem Statistischen Bundesamt auch für den Dezember zweistellige Zuwächse gemeldet, was bei dessen Schätzung des Ergebnisses im gesamten Jahr nicht ignoriert werden konnte. Mit dieser unerwartet günstigen Entwicklung wurden fast zwei Drittel (Aufkommen) bzw. sogar acht Zehntel (Leistung) des Einbruchs im vorangegangenen Jahr wettgemacht. Die Leistung der Binnenschifffahrt lag damit nur noch leicht (3 %) unter dem Vorkrisenniveau (Aufkommen: 7 %). Wie im Eisenbahnverkehr stiegen zum Einen die Transporte von Montangütern äußerst kräftig (17 % bis 36 %). Zum Anderen waren aber auch außerhalb der Massengüter, d.h. bei den Chemischen Erzeugnissen (17 %) sowie den Halb- und Fertigwaren (16 %) zweistellige Zuwachsraten zu beobachten.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2011** war die Binnenschifffahrt teilweise massiven **Behinderungen** ausgesetzt. Nach den Eissperren auf Teilen des Wasserstraßennetzes und dem Hochwasser auf dem Rhein kam es am 13. Januar bei St. Goarshausen zu dem **Tankerunfall**, der eine wochenlange Sperrung dieses bedeutenden Wasserstraßenabschnitts auslöste. Auf ihm wurden im Jahr 2009 71 Mio. t, pro Tag also 0,2 Mio. t befördert. Rein rechnerisch hätte eine Sperrung über vier Wochen also einem Verlust von 6 Mio. t entsprochen, was knapp 3 % des jährlichen Aufkommens bedeutet hätte. Tatsächlich nahm das Transportaufkommen im Januar nur leicht (-1 %) ab. Denn erstens wurde die Schifffahrt in Richtung stromaufwärts bereits früher freigegeben. Zweitens wurden die Transporte, insbesondere aus den Rheinmündungshäfen, dennoch mit dem Binnenschiff durchgeführt, allerdings nur bis zu den großen, nördlich der Unfallstelle gelegenen Häfen (Duisburg, Neuss-Düsseldorf, Köln). Drittens sind die anteilsstarken Transporte von Baustoffen, die im Vorjahr witterungsbedingt um 31 % gesunken waren, stark gestiegen (+21 %, einschl. Erzen etc.). Dies glich die unfallbedingten Verluste vollständig aus. Davon betroffen waren erwartungsgemäß zeitsensitive Transporte, d.h. Landwirtschaftliche Produkte (-12 %), Chemische Erzeugnisse (-11 %) sowie der Containerverkehr (-15 %). Dagegen sank die Leistung im Januar um **21 %**. Offensichtlich sind die meisten Güter nicht, wie in der Winterprognose unterstellt, in den genannten Häfen zwischengelagert und nach der Aufhe-

bung der Sperrung mit dem Binnenschiff, sondern schon vorher mit anderen Verkehrsmitteln weiterbefördert worden. Dieser Effekt wird das Jahresergebnis der Transportleistung um etwa **2 %** drücken. Im Februar errechnete sich bei beiden Größen sogar ein hohes Plus (19 %), das aber ausschließlich auf die o.a. Behinderungen im Vorjahr zurückzuführen ist. Damit war der Tankerunfall im Februar-Ergebnis nicht mehr sichtbar, so dass es das Jahresergebnis beider Größen ebenfalls um rund 2 % anhebt. Im März schließlich kam es nach den derzeit vorliegenden vorläufigen Daten zu einem leichten Rückgang (1 % bzw. 3 %).

Auch im **weiteren Verlauf** des Jahres wird sich das Wachstumstempo im Vergleich zum Vorjahr deutlich vermindern. Dies entsteht vor allem aus der, bereits mehrfach erwähnten, Abschwächung in den Güterbereichen, die im Vorjahr zweistellig wuchsen. Dies betrifft vor allem den Montanbereich und die Baustoffe, daneben auch die Chemischen Erzeugnisse. Die Transporte von Mineralölprodukten profitieren leicht von den erhöhten Produkteneinfuhren aus den Rheinmündungshäfen. Die Kohlentransporten, die im Jahr 2010 noch um 24 % zulegten, werden im laufenden Jahr nur noch leicht steigen (+2 %), was vor allem durch die Importe ausgelöst wird. Im Containerverkehr werden die Folgen der Tankerhavarie im Jahresergebnis deutlich sichtbar bleiben und einen höheren Anstieg verhindern. Im zweiten Quartal lagen auf dem gesamten Wasserstraßennetz Niedrigwasserstände vor. Allerdings waren sie nicht derart ausgeprägt, dass gravierende Behinderungen des Leistungsangebots der Binnenschifffahrt zu erwarten wären. Ob es zu geringeren Einschränkungen gekommen ist, kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Deshalb wurden keine dämpfenden Einflüsse unterstellt. Unter dieser Voraussetzung zeichnet sich für das gesamte Transportaufkommen ein Anstieg in Höhe von knapp **4 %** ab, bei der Leistung fällt es aus den o.a. Gründen mit rund **2 %** spürbar geringer aus. Dennoch erreicht sie damit im Jahr 2011 nahezu das Vorkrisenniveau.

Für das Jahr **2012** ist aus derzeitiger Sicht, wie bei allen anderen Verkehrsträgern, eine weitere Abflachung des Wachstums zu erwarten. Dies betrifft nahezu alle anteilsgewichtigen Güterbereiche, vor allem die Baustoffe, Montangüter und Mineralöl. Lediglich der Containerverkehr wird, vor allem wegen des Basiseffekts durch den Tankerunfall im laufenden Jahr, etwas stärker zunehmen. Das gesamte Aufkommen dürfte um rund **1,5 %** steigen. Die Leistung, die im Jahr 2011 ebenfalls durch die Havarie gedrückt wird, wird mit gut **3 %** ein spürbar stärkeres Plus verbuchen. Dabei sind, wie immer, normale Wasserstände und Störungsfreiheit unterstellt. Damit bleiben die auf den Wasserstraßen beförderten Mengen auch im Jahr 2012 noch etwas (1 %) unter ihren bisherigen Höchstständen aus dem Jahr 2007, während die Leistung leicht (2 %) darüber liegen wird.

## 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. Im diesem Jahr sind die Rohölimporte um 7 % gesunken, die Beförderungsmenge der Pipelines dagegen nur um **3 %**. Es wurden, wie schon im Jahr 2008, erneut geringere Rohölmengen über die deutschen Seehäfen eingeführt (-16 %). Deshalb nahmen die Pipelinetransporte, in denen mehrheitlich im Ausland angelandetes Rohöl befördert wird, deutlich schwächer ab.

Im Jahr **2010** sind die Pipelinetransporte im ersten Halbjahr um 4 % gesunken. Danach kam es, entsprechend der unterjährigen Entwicklung des Mineralölproduktenabsatzes und der Rohöleinfuhren, jedoch wieder zu einem Anstieg. Im Gesamtjahr blieb der Durchsatz annähernd auf dem **Vorjahresniveau**. Der (dominierende) grenzüberschreitende Empfang nahm zwar um 2 % ab. Dennoch fällt auch dieses Minus spürbar geringer aus als bei den gesamten Rohöleinfuhren (-5 %). Offensichtlich haben erneut Verschiebungen zu Lasten der deutschen Seehäfen stattgefunden, die auch in der Herkunftsstruktur des Rohöls begründet sind. Denn die Importe aus der ehemaligen GUS, d.h. aus Russland, Kasachstan und Aserbeidschan, die überwiegend über Rohrfernleitungen nach Deutschland transportiert werden, sind im Gegensatz zu den gesamten Importen im Jahr 2010 nicht gesunken (+0,3 %). Damit hat sich deren Anteil deutlich, nämlich von 46,7 % (2009) auf 49,2 %, erhöht. Der Binnenverkehr über Pipelines ist im Jahr 2010 sogar spürbar gestiegen (8 %). Hier stieg auch die mittlere Transportweite, so dass die (gesamte) Transportleistung ein Plus in Höhe von knapp **2 %** verbuchen konnte. Damit sind die Rohrleitungen der einzige Landverkehrsträger, bei dem die Leistung im Jahr 2010 höher war als im Jahr 2008. Dies ist aber vor dem Hintergrund zu bewerten, dass über Pipelines ausschließlich Rohöl befördert wird.

Im Jahr **2011** ist zwar ein geringfügiger Anstieg des Inlandsabsatzes von Mineralölprodukten (+1 %), aber ein Rückgang der Rohöleinfuhren um 2 % zu erwarten (vgl. Abschn. 2.3). Letztere haben in den ersten fünf Monaten insgesamt um 2 % abgenommen, die Importe aus den GUS-Nachfolgestaaten dagegen stagniert. Somit haben sich deren Anteilsgewinne fortgesetzt, aber in einem schwächeren Ausmaß als in den beiden letzten Jahren. Für das gesamte Jahr wurden ähnliche Veränderungsdaten wie im Zeitraum von Januar bis Mai zu Grunde gelegt. Unter dieser Voraussetzung wird der Pipelinedurchsatz nicht, wie die gesamte Rohöleinfuhr, sinken, sondern annähernd **stagnieren**.

Bei der **Transportleistung** war im Februar ein massiver Zuwachs zu beobachten (20 %, Aufkommen: 4 %), und zwar nahezu ausschließlich im grenzüberschreitenden Empfang (30 %

gegenüber 6 %). Der hier resultierende Anstieg der Transportweite um 23 % entstand vor allem auf Grund eines Basiseffekts aus dem Vorjahr (-15 %), als die Raffinerie in Leuna auf Grund eines Unfalls vorübergehend geschlossen wurde. Sie ist an die, in Russland beginnende, Drushba-Leitung angeschlossen, die in Deutschland über eine weit überdurchschnittlich lange Strecke verläuft. Im März ist dieser Effekt nochmals aufgetreten, allerdings in einem deutlich schwächeren Ausmaß (2010: -6 %, Daten für 2011 liegen noch nicht vor). Dennoch würde er auf das Jahresergebnis durchschlagen. Andererseits wurde diese Raffinerie im Juni 2011 wegen einer Inspektion erneut für drei Wochen außer Betrieb gesetzt, so dass in diesem Monat ein gegenläufiger Effekt entstand. Saldiert ist für die Transportweite des grenzüberschreitenden Empfangs im gesamten Jahr ein Anstieg um 2 % zu schätzen. Aus diesem Grund ist für die Leistung der Pipelinetransporte im Gegensatz zum Aufkommen ein leichtes Plus zu erwarten (1 %).

Im Jahr **2012** wird die Rohöleinfuhr in einem ähnlichen Ausmaß wie im laufenden Jahr abnehmen (-2 %). Bei gleichen Annahmen zur Herkunftsstruktur resultiert für den Pipelinedurchsatz erneut eine annähernde Stagnation. Die Transportweite, die von der Struktur nach den einzelnen Leitungen maßgeblich beeinflusst wird, würde allein auf Grund des Basiseffekts aus der diesjährigen Schließung der o.a. Raffinerie etwas steigen. Andererseits unterliegt sie weiteren erheblichen Unwägbarkeiten, weshalb insgesamt eine Konstanz angenommen wurde. Somit wird auch die Leistung auf dem Vorjahresniveau bleiben.

### **Luftfracht**

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 auch bei der Luftfracht zu, weshalb sie um 6 % sank und knapp unter das Niveau von 2007 fiel.

Im Jahr **2010** kehrte die Luftfracht nicht nur, wie zu erwarten war, wieder in den Aufwind zurück, sondern legte sogar einen ungeahnten Steigflug an den Tag und wuchs mit **23 %** (Aufkommen) äußerst kräftig. Das stellt das mit Abstand höchste Wachstum aller Verkehrsträger dar. Damit wiederum wurde nicht nur der Einbruch im vorangegangenen Jahr 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 **6,3 %** und liegt somit sogar noch über dem langfristigen Trendwachstum in Höhe von 4,5 %, das in der "Verkehrsprognose 2025" prognostiziert

wurde. Die Gründe liegen natürlich, wie schon bis zum Jahr 2008, erneut im deutschen Außenhandel, der sich ebenfalls unerwartet stark ausgeweitet hat, sowie speziell in dem weit überdurchschnittlichen Wachstum des Handels mit Asien und Amerika. Die Luftfracht mit diesen beiden Regionen verzeichnete ein Plus von jeweils rund 30 %, der Verkehr mit Europa als dritter wichtigen Herkunfts-/Zielregion dagegen "nur" einen Anstieg um etwa 12 %.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2011** hat sich der Höhenflug der Luftfracht zunächst fortgesetzt. Im **ersten Quartal** verbuchte sie ein Wachstum um 12 %. Die anschließende Entwicklung war, ähnlich wie in der Passage (vgl. Abschn. 4.5), von einer Vielzahl von Sonderfaktoren geprägt, die die Analyse des konjunkturellen Verlaufs erschweren. Im **April** kam es, nach den Ergebnissen der ADV-Statistik, trotz der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan zu einem nochmals höheren Plus (23 %). Es kam aber ausschließlich wegen des (vergleichsweise) niedrigen Werts des Vorjahres zustande, als der Luftverkehr wegen der Aschewolke massiv beeinträchtigt war. Im **Mai** war ein geringerer Anstieg (6 %) zu verzeichnen als zuvor. Dies wiederum ist zum Teil ebenfalls auf die Vorjahresentwicklung zurückzuführen, als zahlreiche Transporte nachgeholt wurden. Andererseits spiegelt sich darin bereits eine Abschwächung in der Grundtendenz. Im **Juni** schließlich ging die Zuwachsrate auf nur noch 2 % zurück. Dass sie geringer ausfällt als in den ersten vier Monaten, war zu erwarten, das Ausmaß der Abschwächung hingegen nicht. Es ist davon auszugehen, dass es durch Sonderfaktoren zustande kam, wozu die Verschiebung der Feiertage vom Mai in den Juni beigetragen haben könnte. Die Marktforschung des Frankfurter Flughafens berichtet seit einigen Monaten über frachtrateninduzierte (Rück-) Verlagerungen zum (günstigeren) Seeverkehr.<sup>1</sup> Insgesamt dürfte dieser Einfluss aber eine untergeordnete Rolle besitzen.

Wegen der starken ersten Monate belief sich das Plus im gesamten **ersten Halbjahr** noch auf **11 %**. Nach Zielregionen differenzierte Daten liegen derzeit lediglich für das erste Quartal vor. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass sich der Asien-Verkehr vor allem wegen der Folgen des Reaktorunfalls deutlich unterdurchschnittlich, die zweite "Rennstrecke", der Amerika-Verkehr, dagegen noch überdurchschnittlich entwickelt haben.

Für den **weiteren Verlauf** ist mit einer **spürbaren Abschwächung** der Dynamik zu rechnen, die aus den konjunkturellen Entwicklungen in den wichtigsten Zielregionen resultiert. Dies gilt vor allem für den Amerika-Verkehr. Das Ausmaß dieser Abschwächung unterliegt vergleichsweise hohen Unsicherheiten. Letztendlich wurde für das zweite Halbjahr ein Anstieg um 6 % geschätzt. Daraus ergibt sich für das **gesamte Jahr** ein Wachstum um **8,5 %** (Aufkommen und

---

<sup>1</sup> Fraport AG, Market & Trend Research, Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung – Juni 2011, S. 3 und 5b.



Leistung<sup>1</sup>). Damit wiederum liegt die Luftfracht nun schon um ein Viertel über dem Vorkrisenniveau. Wie schon im gesamten bisherigen Verlauf wird der Versand (11 %) wesentlich kräftiger expandieren als der Empfang (6 %). Die Einladungen werden nach wie vor von dem starken (gesamtwirtschaftlichen) Aufschwung in wichtigen Zielgebieten angetrieben, während sich in den Ausladungen das moderatere Wachstum der deutschen Wirtschaft niederschlägt.

Im Jahr **2012** wird die Dynamik, parallel zum deutschen Außenhandel, grundsätzlich etwas niedriger ausfallen als im laufenden Jahr, wegen des nach wie vor weit überdurchschnittlichen Wachstums des Handels mit Asien und Amerika aber dennoch noch kräftig bleiben. Darüber hinaus sind Basiseffekte aus der diesjährigen Entwicklung des Fernostverkehrs im zweiten Quartal zu erwarten. Auch wenn sie mangels Daten für diesen Zeitraum derzeit noch nicht hinreichend genau quantifiziert werden können, kann mit einer gewissen Sicherheit erwartet werden, dass die Luftfracht auch im kommenden Jahr stärker als im o.a. langfristigen Trend wächst. Quantifiziert wurde dies mit einem Plus um **7 %**. Allerdings unterliegt dieser Wert vergleichsweise hohen Unsicherheiten.

### 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 jedoch 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, Eisen- und Stahlprodukten sowie Erdöl und Mineralölprodukten. Insgesamt ist das Transportaufkommen des Seeverkehrs im Jahr 2009 um **18 %** zurückgegangen.<sup>2</sup> Mit 259 Mio. t fiel es unter den Stand von 2004.

Im Jahr **2010** fand auch der Seeverkehr in den Vorwärtsgang zurück und stieg um **5 %**. Im Vergleich zu den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt, die im Jahr 2009 ähnlich stark gesunken sind wie der Seeverkehr, fiel dieses Wachstum jedoch moderat aus. Mit ihm wurde nur rund ein Viertel des Einbruchs im vorangegangenen Jahr aufgeholt, so dass der Umschlag des Jahres

<sup>1</sup> In der Luftverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamts wurde das Konzept zur Ermittlung der Transportweiten im Jahr 2011 wieder einmal geändert. Deshalb sind die (absoluten) Werte für die Verkehrsleistung nicht mit denen des Vorjahres vergleichbar. Berechnet man die Veränderungen der mittleren Transportweiten, die seit vielen Jahren tendenziell steigen, aus jenen der (bereinigten) Verkehrsleistung und des Aufkommens, dann ergibt sich für alle Hauptverkehrsverbindungen ein Minus um 1 % bis 3 %. Dies dürfte eher durch die Konzeptänderungen bedingt sein. Deshalb wurde für die vorliegende Prognose vorläufig eine Konstanz der Transportweiten angenommen.

<sup>2</sup> Beim Seeverkehr ist die Ausweisung der Transportleistung, die zum allergrößten Teil auf den Weltmeeren erbracht wird, nicht sinnvoll.

2010 noch um 14 % unter dem Stand von 2008 lag. Das ist das mit Abstand größte Minus aller Verkehrsträger in diesem Zeitraum. Zwar konnten der Umschlag von Nicht-Massengütern im Allgemeinen und der Containerverkehr im Besonderen auch im Seeverkehr zweistellig zulegen. Dem stand jedoch ein deutlicher Rückgang bei Rohöl entgegen. Die Einfuhren von Nordseeöl (-6,5 %) sind – im Gegensatz zu 2009 (-16 %) – zwar nicht sonderlich stärker gesunken als die gesamten Importe (-5 %), dennoch reduziert das dadurch im Seeverkehr ausgelöste Minus das Gesamtergebnis um immerhin 1,5 %. Die Abnahme bei Mineralölerzeugnissen, hier vor allem im Versand auf Grund sinkender Ausfuhrmengen, drückte es nochmals um rund 1 %. Schließlich ist auch der Umschlag von Eisen- und Stahlprodukten, der im Jahr 2009 massiv sank, im Jahr 2010 – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern – nur schwach gestiegen.

Im Jahr **2011** wird der Seeverkehr die Vorwärtsbewegung fortsetzen. In den ersten vier Monaten (März und April vorläufig) war ein Anstieg um 7 % zu verzeichnen. Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan waren im Seeverkehr nicht zu beobachten, vielmehr stieg der Containerverkehr mit Asien auch im April noch um 14 %. Wie bei allen anderen Verkehrsträgern wird sich das Wachstumstempo im weiteren Verlauf etwas abflachen. Für das gesamte Jahr wird ein Plus um gut **5 %** geschätzt. Damit wird einerseits der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 auch im Jahr 2011 noch um 9 % verfehlt. Andererseits bedeutet dieses Ergebnis, dass der Seeverkehr – im Gegensatz zu den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt und vice versa zu 2010 – nicht schwächer als im Vorjahr expandiert.

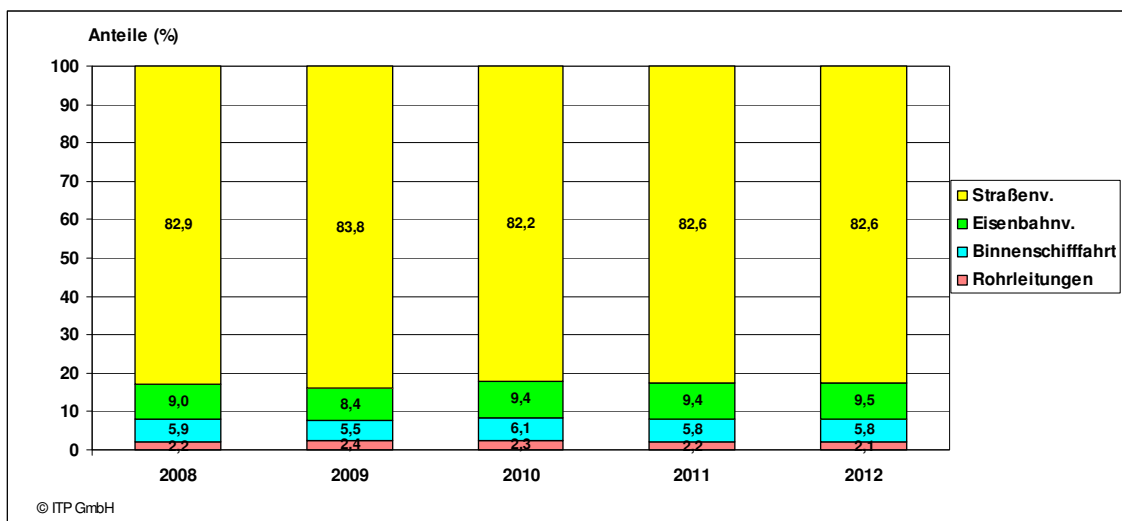
Der **Grund** für diesen Sachverhalt liegt zunächst darin, dass sich einige der erwähnten Bremsfaktoren des Vorjahres im laufenden Jahr nicht wiederholen bzw. abschwächen. So wird der Umschlag von Mineralölerzeugnissen nicht weiter sinken, andererseits wird bei Rohöl erneut ein kräftiges Minus hinzunehmen sein. Noch wichtiger ist, dass sich außerhalb der Massengüter die Dynamik wieder verstärkt und allmählich auf die Stärke der Vorkrisenjahre zurück findet. Der Containerverkehr legte in den ersten vier Monaten um 20 % zu und damit doppelt so stark wie im Jahr 2010. Auch bei einer, zu erwartenden, Abschwächung im weiteren Verlauf wird im Jahresergebnis ein spürbar höheres Plus entstehen als im Vorjahr. Die o.a. Rückverlagerungen von der Luftfracht nehmen schon für sie selbst ein geringes Ausmaß an, so dass sie im Seeverkehr, in dem eine um den Faktor 65 höhere Menge befördert wird, nicht sichtbar sind.

Im Jahr **2012** wird diese Dynamik bei den (langfristigen) Wachstumstreibern, analog zu den meisten anderen Verkehrsträgern, an Stärke verlieren. Darüber hinaus zeichnen sich in einigen Massengutbereichen (Kohle, Rohöl, Mineralölerzeugnisse) wieder Rückgänge ab. Aus diesen Gründen ist zu erwarten, dass der Seeverkehr zwar weiter wächst, aber spürbar schwächer als im laufenden Jahr, nämlich um **2 %**. Der Abstand zum Wert des Jahres 2008 verringert sich dann auf 7 %.

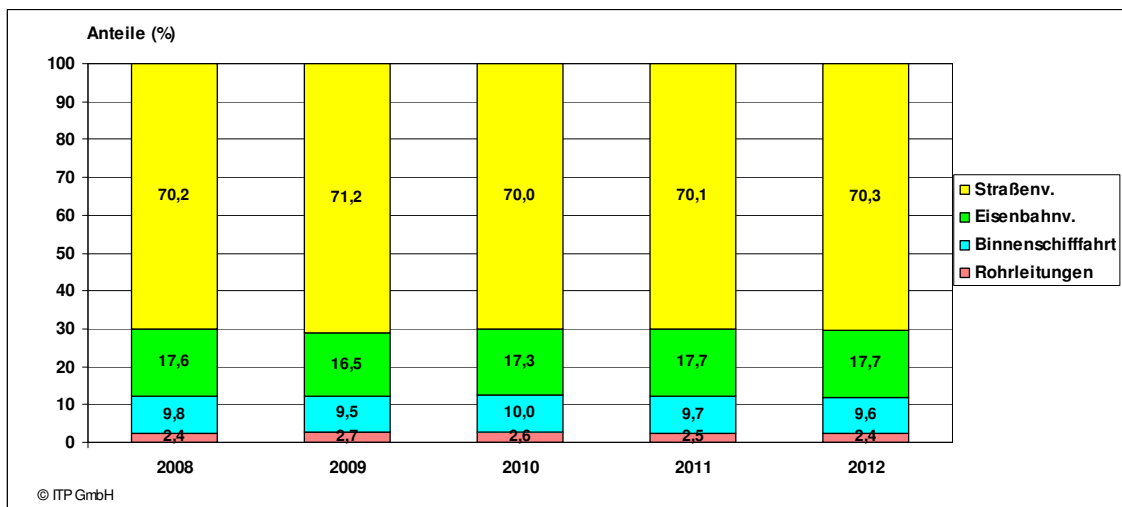
### Modal Split

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**



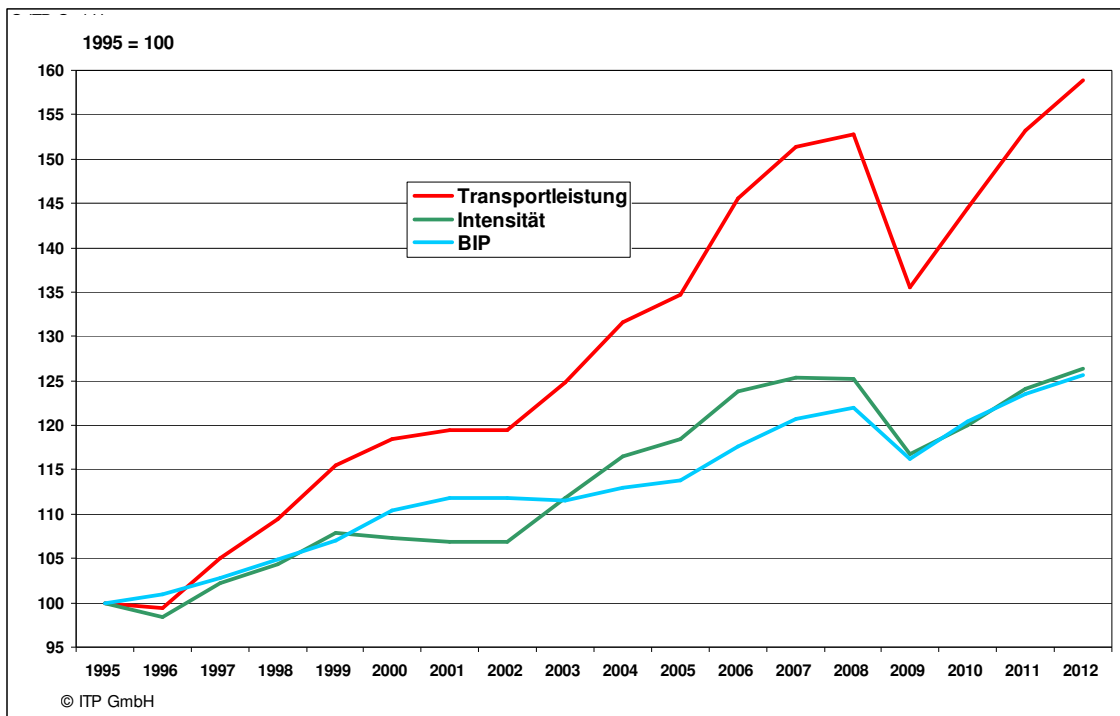
Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt**, wie schon seit längerer Zeit, mit Ausnahme des Jahres 2010 Marktanteile verliert. Bei den **Rohrfernleitungen**, die von der Rezession kaum betroffen waren, wurde der Abwärtstrend im Jahr 2009 unterbrochen, setzt sich aber danach wieder fort. Die Marktanteile des **Straßengüterverkehrs**, die im Krisenjahr 2009 gestiegen sind, gingen im Jahr 2010 zurück, werden danach aber wieder zulegen. 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. Vice versa hierzu haben die Eisenbahnen im Jahr 2009 Marktanteile verloren, 2010 aber wieder zurück gewonnen. Ab dem laufenden Jahr werden sie weiter steigen, aber nicht mehr im Ausmaß des Vorjahres.

### Transportintensität

In Abbildung G-5 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmöglichen) 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 (+51 %) stärker expandiert hat als das BIP (+21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen** ist, und zwar um 25 %. 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 (1 %), die Intensität blieb also **konstant**. Im Jahr **2009** fiel nun der Rückgang der Transportleistung (11 %) stärker aus als derjenige des BIP (4,7 %), 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. Bereits im Jahr **2010** kam es jedoch wieder zu der gegenläufigen Bewegung. Die Transportleistung stieg stärker als das BIP, so dass die Intensität um 3 % **zunahm**. In den Jahren **2011** und **2012** wird sich das im gleichen bzw. abgeschwächten Ausmaß fortsetzen. Damit erreicht sie im Jahr 2011 den bisherigen Höchststand aus den Jahren 2007/08 und wird ihn im kommenden Jahr übertreffen.

Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität



### 3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

In der statistischen Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) fand im Jahr 2011 eine **einschneidende Veränderung** statt. Sie wurde in diesem Jahr auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. "NST-2007" umgestellt. Die Merkmale der aggregierten Darstellung ("zusammengefasste Güterabteilungen") sind den Tabellen dieses Abschnitts zu entnehmen. Die seit 1969 bestehende Systematik ("NST/R") wird ab diesem Jahr aufgegeben. Das hat zum Einen zur Folge, dass die langjährigen Zeitreihen nach NST/R nicht mehr aktualisiert werden können. Zum Anderen sind die neuen Gliederungen unter verkehrsanalytischen und –prognostischen Aspekten nicht immer besser geeignet als die alten. So werden nun Kohle und Rohöl sowie Erze, Steine und Erden in jeweils einer Position zusammengefasst. Ab dieser Ausgabe der "Gleitenden Mittelfristprognose" wird die NST/R-Systematik mangels Daten für die Jahre nach 2010 nicht mehr dargestellt, die Ausweisung erfolgt also **nur noch nach NST-2007**. Statistische Daten in dieser Differenzierung liegen für die Jahre **ab 2008** vor.

Während das Statistische Bundesamt die Werte für **2010** in allen seinen Publikationen noch nach NST/R ausgewiesen hat, hat das KBA ab diesem Jahr darauf verzichtet. Bereits dies hat die Analyse der Entwicklung des Straßengüterverkehrs im vergangenen Jahr **außerordentlich erschwert**. Verstärkt wurde das dadurch, dass die vom KBA für 2008 und 2009 ausgewiesenen Werte noch nach NST-R erhoben und anschließend auf NST-2007 umgeschlüsselt wurden, während diejenigen für 2010 direkt nach NST-2007 erhoben wurden. Das hatte zu Folge, dass die ausgewiesenen Veränderungen für 2010 – im Gegensatz zu jenen für 2009 – nicht immer plausibel sind, in Einzelfällen sogar als **unzutreffend** bezeichnet werden müssen. Details werden im Folgenden bei der Kommentierung des Lkw-Verkehrs dargestellt. Korrekturen auf der Basis der NST/R-Systematik waren mangels Daten nicht mehr möglich. Die aus diesen Gründen beeinträchtigte Analyse der Entwicklung im Jahr 2010 erschwerte naturgemäß auch die **Prognose** des Straßengüterverkehrs.

**Generell** wurde die Prognose, soweit möglich, originär auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Für den Zeitraum bis 2007 wurden dabei die Entwicklungen in den jeweils "nächsten" NST/R-Bereichen herangezogen, die aber nicht immer vollständig vergleichbar sind. Deshalb sind die im Folgenden dargestellten Prognoseergebnisse nach NST-2007 mit deutlich höheren Unschärfen behaftet als bisher (nach NST/R). Sie werden sich in den nächsten Jahren erst allmählich reduzieren. Die Erstellung von fundierten langen Zeitreihen nach NST-2007 befindet sich im Aufbau. Der Aufwand hierfür ist erheblich größer, als es vor Beginn der Umstellung zu vermuten war.

Die Kommentierung der Güterverkehrsentwicklung nach Güterabteilungen erfolgt weiterhin **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 **2010** um knapp 7 % gestiegen. Da rund 70 % davon auf den Straßengüterverkehr entfallen, schlagen sich dessen statistische Probleme im gesamtmodalen Verkehr entsprechend nieder. Ungeachtet dessen kann festgestellt werden, dass das stärkste Wachstum in denjenigen Güterbereichen entstand, die 2009 besonders stark gesunken sind, d.h. bei Montangütern (Kohlen, Erzen, Metallenerzeugnisse), Chemischen Erzeugnissen sowie Langlebigen Konsumgütern (B8), die von den entsprechenden Entwicklungen in der Stahlindustrie, der Chemieproduktion und der gesamten Industrie profitierten. Die Abnahme bei Baustoffen spiegelt sich vor allem in der Güterabteilung "Sekundärrohstoffe, Abfälle" wider.

Im Jahr **2011** bestehen die Wachstumsträger aus den gleichen Güterbereichen wie im Vorjahr. Nur wird das jetzt auch in der Darstellung sichtbar. Zum Einen wachsen die Transporte von Chemischen Erzeugnissen sowie von Langlebigen Konsumgütern und "Sonstigen Produkten" – bei beiden handelt es sich im Wesentlichen um die ehemaligen Halb- und Fertigwaren – jeweils nahezu zweistellig bzw. in absoluten Zahlen um (zusammen) 19 Mrd. tkm und tragen somit über die Hälfte (52 %) des Gesamtanstiegs (37 Mrd. tkm) bei. Danach folgen die Metallenerzeugnisse mit einer Zunahme um 12 % bzw. 8 Mrd. tkm, was 21 % des Gesamtwachstums entspricht. Die stark steigende Menge von Baustoffen ist in den Güterabteilungen "Erze, Steine und Erden u.a." sowie "Sekundärrohstoffe, Abfälle" enthalten. Beide umfassen zwar noch andere Güterarten, wachsen aber dennoch zusammen um 10 % bzw. 8 Mrd. tkm, was ebenfalls 21 % der Gesamtveränderung bedeutet.

Im Jahr **2012** vermindert sich Letztere auf knapp 4 % oder 24 Mrd. tkm. Davon entstehen 14 Mrd. oder 60 % in den o.a. drei Güterabteilungen (B6, B8 und B10). Die Metallenerzeugnisse und die Baustoffe verlieren dagegen stark an Dynamik. Ihr Anstieg vermindert sich auf 3,1 bzw. 2,4 Mrd., was 13 % bzw. 10 % des Gesamtanstiegs bedeutet. Erwähnenswert sind nun auch die Landwirtschaftlichen Erzeugnisse (+5 % bzw. 2 Mrd., 9 % von insgesamt).

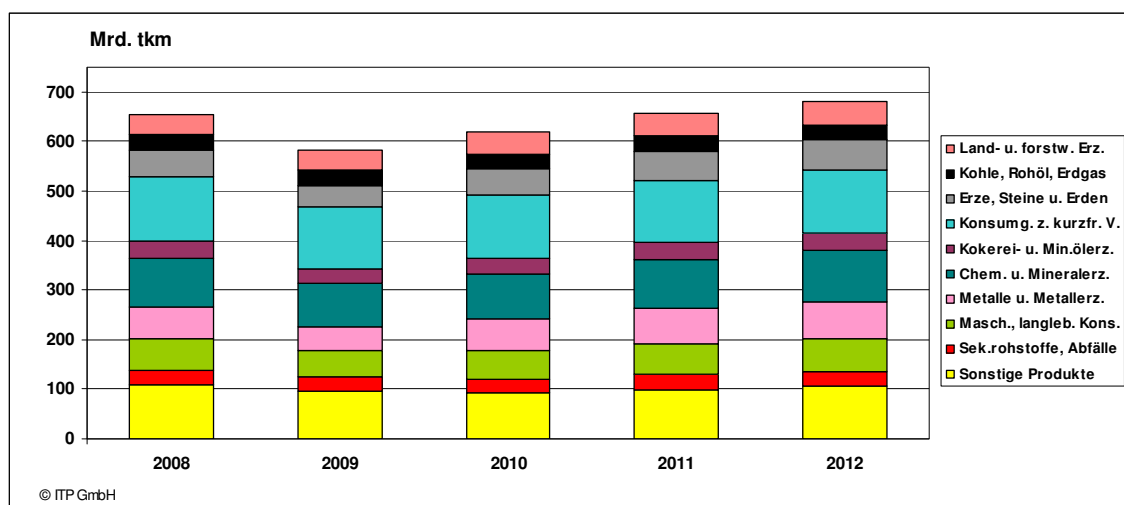
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	201,8	201,1	218,5	224,8	233,1	-0,3	8,7	2,9	3,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	184,3	162,8	162,4	163,4	162,9	-11,7	-0,2	0,6	-0,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	845,1	763,1	1006,1	1137,2	1157,6	-9,7	31,9	13,0	1,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	590,8	577,2	554,2	553,1	555,0	-2,3	-4,0	-0,2	0,4
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	199,5	189,6	188,6	187,0	187,2	-5,0	-0,5	-0,8	0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	599,5	547,3	561,7	617,7	636,9	-8,7	2,6	10,0	3,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	273,6	197,7	263,1	289,9	298,4	-27,7	33,1	10,2	2,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	235,8	196,6	197,8	222,5	234,0	-16,6	0,6	12,5	5,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	600,4	526,5	274,4	301,8	307,4	-12,3	-47,9	10,0	1,9
B10 Sonstige Produkte	415,7	373,0	367,5	397,8	416,5	-10,3	-1,5	8,2	4,7
Insgesamt	4146,4	3734,9	3794,4	4095,1	4189,1	-9,9	1,6	7,9	2,3
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	41,9	40,1	44,4	45,5	47,7	-4,5	10,8	2,5	4,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	31,5	30,1	30,8	31,3	31,4	-4,4	2,3	1,4	0,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	52,6	44,4	53,1	58,5	60,1	-15,7	19,6	10,2	2,7
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	131,3	123,2	126,3	127,0	129,0	-6,1	2,5	0,5	1,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	33,6	30,8	32,4	32,3	32,6	-8,3	5,1	-0,4	1,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	97,3	86,5	90,9	98,6	103,1	-11,0	5,0	8,5	4,6
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	64,5	48,8	64,2	72,1	75,1	-24,3	31,5	12,3	4,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	65,2	52,2	57,0	63,0	67,2	-19,9	9,2	10,6	6,6
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	29,5	29,6	26,9	29,5	30,2	0,4	-9,1	9,4	2,7
B10 Sonstige Produkte	108,1	95,9	93,8	99,5	105,3	-11,3	-2,1	6,1	5,8
Insgesamt	655,5	581,7	619,9	657,3	681,8	-11,3	6,6	6,0	3,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen





### **Straßengüterverkehr**

Die nach Güterabteilungen differenzierte statistische Ausweisung des Straßengüterverkehrs im Jahr **2010** ist von zahlreichen Zuordnungsproblemen geprägt und deshalb im Grunde nicht **aussagefähig**. Das schlagendste Beispiel hierfür ist die Abteilung "Sekundärrohstoffe, Abfälle". Deren Aufkommen, auf das 2009 immerhin 16 % der Gesamtmenge entfielen, hat sich gemäß der Ausweisung um annähernd die Hälfte vermindert. Dies ist trotz des Rückgangs der Baustofftransporte völlig unplausibel. Offensichtlich wurden Güterarten, die 2009 noch hier subsumiert wurden, ab 2010 der Abteilung B3, die die Steine und Erden enthält, zugeordnet. Deren Aufkommen erhöhte sich laut Ausweisung um über ein Drittel, was natürlich ebenfalls überzeichnet ist. Bei Aggregation beider Abteilungen ergibt sich ein Minus um 2 %. Dies kommt der Realität näher, ist aber mit hoher Sicherheit noch zu gering. Ein weiteres Beispiel sind die Kohlentransporte. Sie sind für den Lkw-Verkehr zwar völlig unbedeutend. Jedoch entspricht der, für sie ausgewiesene, Rückgang um zwei Drittel einem Minus von 12 Mio. t. Dies gleicht den kräftigen Anstieg der Kohlentransporte bei den Eisenbahnen (4 Mio. t) und der Binnenschifffahrt (7 Mio. t) nahezu aus. Dies wiederum führt dazu, dass sich für die gesamtmodalen Kohlenbeförderungen des Jahres 2010 eine Stagnation ergibt (vgl. Tab. G-2). Weder dies noch der Rückgang im Lkw-Verkehr haben in der Realität stattgefunden. Diese Liste ließe sich beliebig verlängern. Nur durch massive Korrekturen in der Zuordnung für 2009 entsteht ein halbwegs plausibles Bild. Auf dessen Kommentierung wird verzichtet, denn dabei sollen üblicherweise statistisch ausgewiesene Verläufe analysiert werden. In diesem Fall wurden diese Verläufe der zu vermutenden Entwicklung angepasst.

Im Jahr **2011** wird die Leistung des Lkw-Verkehrs voraussichtlich um 6 % oder 27 Mrd. tkm zunehmen. Dabei sind bei allen wesentlichen Güterabteilungen mit Ausnahme der "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" hohe, teilweise zweistellige, Zunahmen zu erwarten. In absoluten Zahlen tragen, wie im gesamtmodalen Güterverkehr, die Transporte von Chemischen Erzeugnissen sowie von Langlebigen Konsumgütern und "Sonstigen Produkten" (zusammen) 14 Mrd. tkm oder über die Hälfte (53 %) des Gesamtanstiegs bei. Die Baustofftransporte wachsen knapp zweistellig, was in den Güterabteilungen "Erze, Steine und Erden u.a." sowie "Sekundärrohstoffe, Abfälle" zum Ausdruck kommt. Allerdings ist ihr Anteil an der Leistung (12 %) erheblich geringer als am Aufkommen (38 %). Deshalb schlägt der hohe (prozentuale) Anstieg hier schwächer durch; auf sie entfallen 18 % der Gesamtveränderung.

Im Jahr **2012** werden sich die Wachstumsraten in fast allen Güterbereichen abschwächen, vor allem bei Baustoffen, Chemischen Erzeugnissen und Metallerzeugnissen. Im Einzelnen ähnelt die konkrete quantitative Entwicklung stark derjenigen des gesamtmodalen Güterverkehrs.

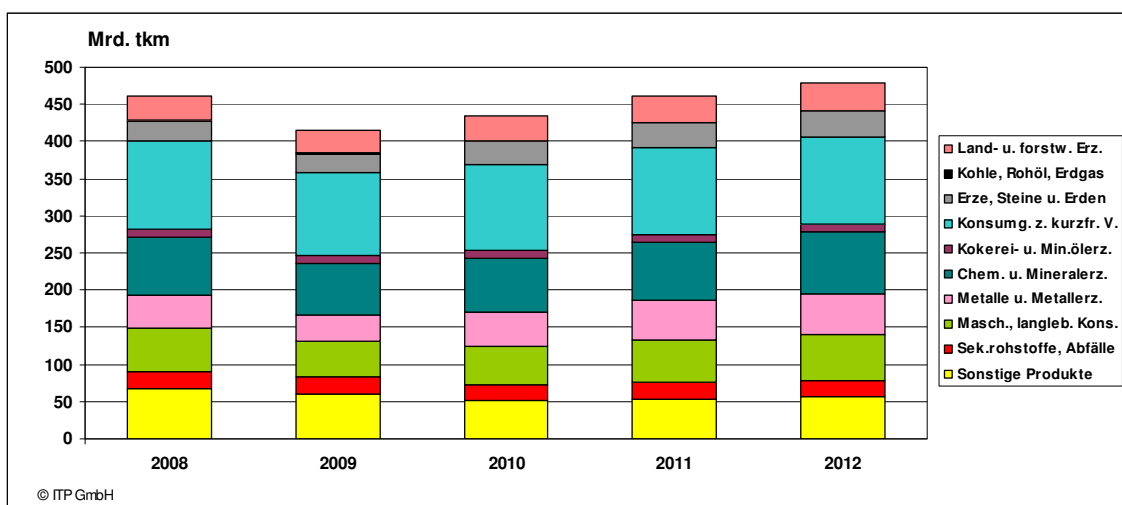
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	176,0	177,3	194,9	201,7	209,4	0,7	9,9	3,5	3,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	24,5	18,5	6,7	6,0	5,4	-24,7	-63,8	-10,2	-9,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	721,0	664,8	895,9	1014,1	1032,7	-7,8	34,8	13,2	1,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	561,9	551,2	527,2	526,6	528,6	-1,9	-4,4	-0,1	0,4
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	109,6	104,2	100,6	96,5	95,9	-4,9	-3,5	-4,0	-0,6
B6 Chemische u. Mineralerz.	531,2	486,8	494,4	547,5	565,2	-8,4	1,6	10,7	3,2
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	190,5	142,5	189,2	207,4	213,3	-25,2	32,8	9,6	2,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	222,4	185,9	185,6	209,2	220,3	-16,4	-0,2	12,7	5,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	571,7	501,5	245,7	270,7	275,4	-12,3	-51,0	10,2	1,8
B10 Sonstige Produkte	329,5	297,8	280,2	302,0	314,3	-9,6	-5,9	7,8	4,1
Insgesamt	3438,4	3130,5	3120,2	3381,6	3460,5	-9,0	-0,3	8,4	2,3
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	31,0	29,4	33,5	34,9	36,6	-5,2	14,2	4,0	5,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,6	1,6	0,6	0,5	0,5	-3,6	-62,4	-15,9	-7,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	26,6	24,8	31,4	34,3	35,3	-6,9	26,9	9,1	3,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	119,3	112,6	115,3	116,2	118,1	-5,6	2,5	0,8	1,6
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,6	10,1	10,7	10,6	10,6	-5,1	6,1	-0,8	0,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	77,0	69,4	71,5	78,4	82,3	-9,9	3,0	9,6	5,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	44,2	35,3	47,3	53,2	55,6	-20,0	33,9	12,5	4,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	59,3	47,4	51,6	57,2	61,1	-20,1	8,9	10,7	6,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	23,0	23,3	20,0	22,0	22,4	1,6	-14,4	9,9	2,3
B10 Sonstige Produkte	67,5	60,6	52,0	53,8	56,4	-10,2	-14,1	3,3	4,9
Insgesamt	460,1	414,4	434,0	461,0	479,0	-9,9	4,7	6,2	3,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen



## Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2010** ist die Leistung des Eisenbahnverkehrs um 12 % oder 11,5 Mrd. tkm gestiegen. Dabei entstanden die Wachstumsimpulse in nahezu allen Bereichen, die im vorangegangenen Jahr kräftig gesunken waren. Der drastische Wiederanstieg der Transporte von Montangütern erstreckte sich vor auf die Güterabteilungen B3 (+10 %), die die Erze enthalten, und B7 (Metalle und -erzeugnisse, +27 %). In absoluten Zahlen trugen sie (zusammen) 3,8 Mrd. tkm oder 33 % des Gesamtanstiegs bei. Der zweite, für das Gesamtergebnis maßgebliche, Impuls entstand bei den "Sonstigen Produkten", die vor allem den Kombinierten Verkehr beinhalten. Sie wuchsen um 18 % bzw. 5,8 Mrd. tkm und steuerten somit genau die Hälfte bei. Ein geringerer, aber noch sichtbarer Effekt kam aus den Beförderungen von Chemischen Erzeugnissen (+10 % bzw. 1,0 Mrd., 9 % der Gesamtveränderung). Alle anderen Güterabteilungen hatten für die Gesamtentwicklung nur eine untergeordnete Bedeutung.

Im Jahr **2011** wird ein Gesamtanstieg um 8,5 % oder 9,1 Mrd. tkm erwartet. Dazu liefern die Transporte der "Sonstigen Produkte" (4,2 Mrd.) erneut den überwiegenden Teil (46 %). Aber auch der Montanbereich (in der o.a. Abgrenzung, +15 % bzw. 3,6 Mrd.) steuert erneut wesentlich (40 %) zum Gesamtergebnis bei. Der Beitrag der Chemischen Erzeugnisse (+3 % bzw. 0,4 Mrd.) vermindert sich auf 6 %.

Im Jahr **2012** wird sich der Gesamtwachstum auf 4 % oder 4,5 Mrd. tkm abschwächen. Die Montantransporte werden wegen der nur noch leicht steigenden Stahlproduktion nunmehr nur noch moderat zunehmen (+2 % bzw. 0,7 Mrd.) und somit einen wesentlich geringeren Wachstumsbeitrag (15 %) beisteuern als in den beiden Vorjahren. Die Beförderungen der "Sonstigen Produkte" werden zwar prozentual ebenfalls schwächer wachsen (7 %) als in den Jahren 2010 und 2011, aber wegen des weitgehenden Wegfalls der anderen Impulse nunmehr fast 70 % des Gesamtanstiegs liefern. Der verbleibende Beitrag entsteht vor allem bei den Chemischen Erzeugnissen (+3 %), was mit 0,4 Mrd. 9 % der Gesamtveränderung entspricht. Bei den Kohlenbeförderungen ist nach der im laufenden Jahr noch spürbaren Zunahme mit einem leichten Minus zu rechnen.

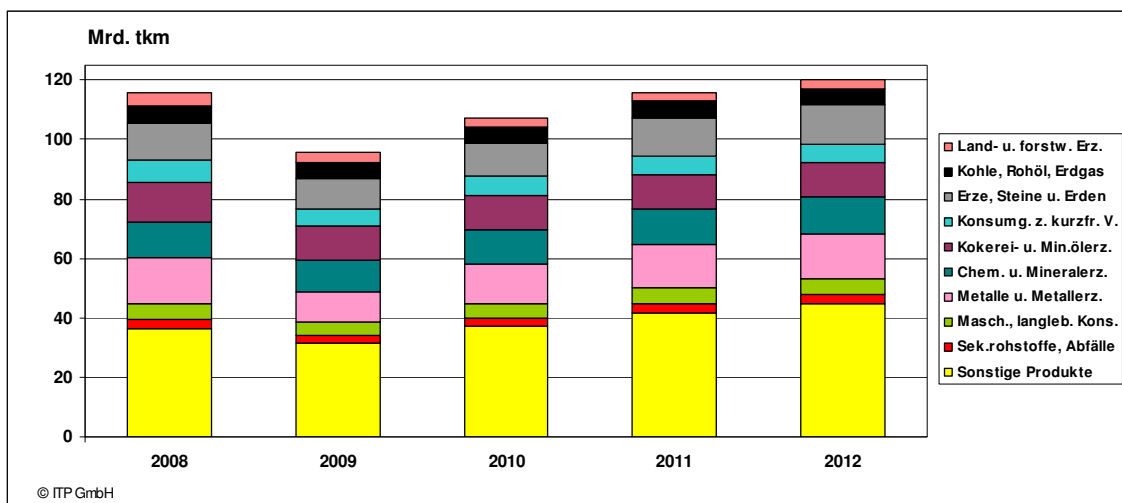
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	9,7	8,4	7,6	6,6	6,9	-12,8	-9,2	-13,7	4,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	34,9	28,2	32,6	33,6	33,3	-19,4	15,8	3,2	-1,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	52,7	45,2	50,1	59,2	60,1	-14,2	10,9	18,0	1,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	13,7	11,6	12,0	12,0	12,1	-15,8	4,1	0,2	0,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	52,0	51,0	52,1	53,6	53,9	-1,9	2,2	2,9	0,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	41,1	38,0	41,3	43,2	44,5	-7,5	8,7	4,6	3,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	67,0	45,2	62,3	69,9	72,1	-32,5	37,9	12,1	3,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	11,6	9,2	10,5	11,6	12,0	-20,9	14,4	10,2	3,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	16,7	13,5	15,3	16,6	16,9	-19,2	13,9	8,3	1,6
B10 Sonstige Produkte	72,0	61,9	71,7	80,2	86,3	-14,0	15,9	11,9	7,5
Insgesamt	371,3	312,1	355,7	386,6	397,9	-15,9	14,0	8,7	2,9
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	4,2	3,7	3,2	2,7	2,8	-13,1	-13,6	-14,6	4,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	6,1	5,3	5,5	5,9	5,9	-13,5	3,8	7,8	-0,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	12,4	10,1	11,1	13,0	13,2	-18,9	10,4	17,3	1,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	7,4	6,1	6,4	6,4	6,4	-16,8	3,8	0,0	0,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	13,1	11,5	11,7	11,7	11,7	-12,5	1,7	0,2	0,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	12,1	10,6	11,6	12,1	12,5	-12,9	9,5	4,8	3,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	15,6	10,3	13,1	14,8	15,2	-33,8	26,9	12,9	3,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	5,3	4,3	4,8	5,3	5,5	-18,4	11,8	10,2	3,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,1	2,5	2,7	3,0	3,1	-18,9	9,3	10,5	1,6
B10 Sonstige Produkte	36,4	31,5	37,3	41,5	44,5	-13,3	18,4	11,1	7,3
Insgesamt	115,7	95,8	107,3	116,4	120,9	-17,1	12,0	8,5	3,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen



## Binnenschifffahrt

Im Jahr **2010** ist die Transportleistung der Binnenschifffahrt um beachtliche 12 % oder 6,8 Mrd. tkm gestiegen. Wie im Eisenbahnverkehr stiegen zum Einen die Transporte von Montangütern, die im Vorjahr drastisch geschrumpft waren, äußerst kräftig. Dies zeigt sich in den Güterabteilungen B2 (Kohlen, +16 %), B3 (+11 %), die neben den Erzen auch die Baustoffe enthalten, und B7 (Metalle und -erzeugnisse, +20 %). In absoluten Zahlen trugen sie (zusammen) 2,8 Mrd. tkm oder 41 % des Gesamtanstiegs bei. Auch bei den Chemischen Erzeugnissen (+19 % bzw. 1,3 Mrd.) entstand ein spürbarer Wachstumsbeitrag (19 %). Die Beförderungen von "Sonstigen Produkte", bei denen die Containertransporte eingeordnet werden, stiegen prozentual zwar ebenfalls kräftig (20 %), in absoluten Zahlen aber auf Grund ihres geringen Anteils nur um 0,7 Mrd. tkm, was 11 % der Gesamtveränderung entspricht. Beiträge in der gleichen Größenordnung entstanden bei den Mineralölerzeugnissen, die von steigenden Produkteneinfuhren profitierten, sowie den Landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die ein Plus um 9 % bzw. 8 % verbuchten.

Für das Jahr **2011** ist aus den oben dargestellten Gründen ein wesentlich schwächerer Gesamtanstieg (2 % bzw. 1,2 Mrd. tkm) zu erwarten. Dies betrifft vor allem den Montanbereich und die Baustoffe, d.h. die Güterabteilungen B3 und B7. Die Leistung steigt hier nur noch um (zusammen) 0,9 Mrd. tkm, dennoch bedeutet dies den höchsten Wachstumsbeitrag. Weitere erwähnenswerte Beiträge in Höhe von jeweils 0,3 Mrd. stammen aus den Chemischen Erzeugnissen und den "Sekundärrohstoffen und Abfälle", bei denen auch Teile der Baustofftransporte subsumiert werden. Bei den Transporten von Kohlen und von Mineralölprodukten nimmt das Aufkommen wegen erhöhter Einfuhren noch zu, die Leistung dagegen geringfügig ab. Die Transporte der "Sonstigen Produkte" werden wegen der Folgen der Tankerhavarie im laufenden Jahr nicht weiter wachsen, sondern sogar ein leichtes Minus hinnehmen müssen.

Im Jahr **2012** wird die Transportleistung, die im Jahr 2011 durch den Tankerunfall gedrückt wird, mit 3 % ein stärkeres Plus verbuchen als im laufenden Jahr. Zwar werden die Transporte in den meisten anteilsgewichtigen Güterbereichen, vor allem bei Baustoffen und Montangütern, geringer zulegen als im laufenden Jahr. Andererseits ist für die Güterbereiche, in denen die Leistung im Jahr 2011 durch den Tankerunfall gedrückt wird, ein Wiederanstieg zu erwarten. Dazu zählen die Transporte von Kohlen, Mineralölerzeugnissen, Langlebigen Konsumgütern und Sonstigen Produkten.

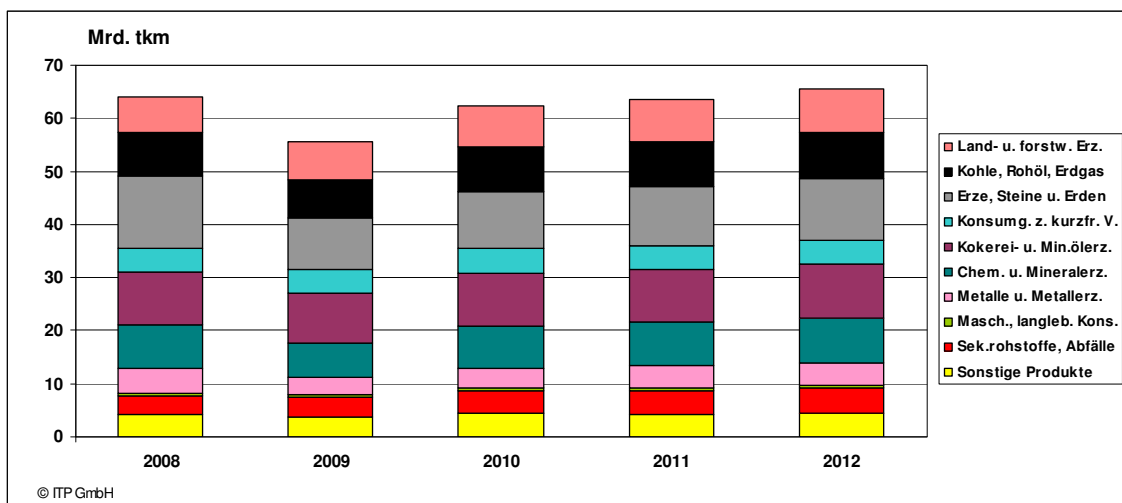
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	16,1	15,4	16,0	16,5	16,9	-4,4	4,2	2,8	2,6
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	33,8	27,7	34,3	35,2	35,6	-17,9	23,6	2,5	1,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	71,4	53,1	60,1	63,9	64,7	-25,7	13,3	6,3	1,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	15,1	14,4	15,0	14,4	14,4	-5,1	4,2	-3,6	-0,6
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	37,9	34,3	35,9	36,9	37,5	-9,5	4,6	2,8	1,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	27,2	22,5	25,9	27,0	27,2	-17,3	15,1	4,1	0,9
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	16,2	10,1	11,7	12,7	13,0	-37,8	15,8	8,5	2,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	1,7	1,5	1,7	1,7	1,7	-10,1	9,9	0,6	1,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	12,0	11,6	13,4	14,5	15,1	-3,5	15,5	8,7	4,0
B10 Sonstige Produkte	14,2	13,3	15,6	15,6	16,0	-6,6	17,9	-0,4	2,4
Insgesamt	245,7	203,9	229,6	238,3	242,0	-17,0	12,6	3,8	1,6
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	6,7	7,0	7,7	7,9	8,2	4,3	9,3	3,0	4,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	8,2	7,4	8,5	8,4	8,7	-9,9	15,8	-1,0	2,8
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	13,7	9,6	10,6	11,2	11,5	-29,8	10,5	6,0	2,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	4,6	4,5	4,6	4,4	4,5	-1,1	2,2	-4,1	0,9
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	9,9	9,3	10,0	10,0	10,3	-6,1	8,2	-0,6	2,9
B6 Chemische u. Mineralerz.	8,1	6,6	7,8	8,1	8,3	-19,0	19,5	3,5	2,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	4,8	3,2	3,8	4,1	4,3	-33,5	19,5	8,4	4,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	-8,2	12,8	-3,9	2,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,5	3,8	4,2	4,5	4,7	9,6	10,8	6,0	5,6
B10 Sonstige Produkte	4,2	3,7	4,4	4,3	4,5	-11,2	19,7	-3,1	3,9
Insgesamt	64,1	55,5	62,3	63,5	65,5	-13,4	12,2	1,9	3,2

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen



## Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern nur die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Im Jahr **2010** nahm es insgesamt um 5 % bzw. 13,4 Mio. t zu. Dabei legte der Umschlag von Nicht-Massengütern im Allgemeinen und der Containerverkehr im Besonderen zweistellig zu. In der Summe der Güterabteilungen B4, B8 und B10, d.h. der kurz- und langlebigen Konsumgüter sowie der sonstigen Produkte, ergab sich ein Plus von 10 % oder 10,4 Mio. t. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Effekte entstanden bei Erzen (+4,7 Mio.) sowie Chemischen Erzeugnissen (+2,6 Mio. t). Dem stand jedoch ein deutlicher Rückgang bei Rohöl (-3,9 Mio.) infolge der gesunkenen Importe von Nordseeöl sowie bei Mineralölerzeugnissen (-2,9 Mio.) auf Grund sinkender Ausfuhrmengen entgegen. Dies reduzierte den Gesamtanstieg von 20 Mio. oder knapp 8 % auf die tatsächlichen 5 %. Schließlich ist auch der Umschlag von Metallerzeugnissen, der im Jahr 2009 massiv sank (-32 %), im Jahr 2010 – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern – nur schwach gestiegen (+6 %).

Im Jahr **2011** wird der Seeverkehr mit erneut 5 % bzw. 14,5 Mio. t annähernd im Ausmaß des Vorjahres wachsen. Der Umschlag von Mineralölerzeugnissen wird nicht nochmals sinken, andererseits wird bei Rohöl erneut ein kräftiges Minus (-7 % bzw. 2,9 Mio. t, einschließlich Kohle) hinzunehmen sein. Noch wichtiger ist, dass sich außerhalb der Massengüter die Dynamik wieder verstärkt und allmählich auf die Stärke der Vorkrisenjahre zurück findet. In der Summe der drei o.a. Güterabteilungen wächst der Umschlag um 13 % bzw. 15 Mio. t, also stärker als im Vorjahr.

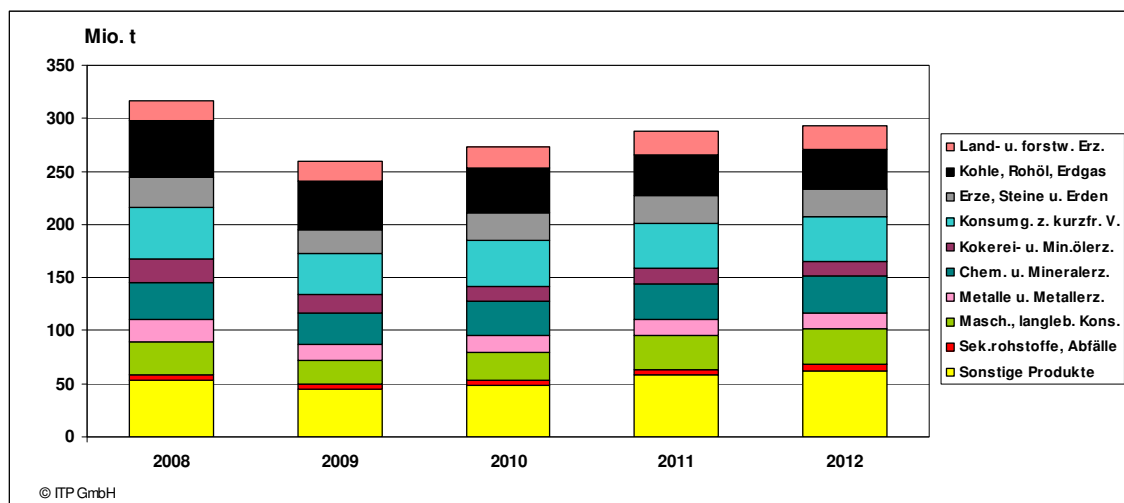
Im Jahr **2012** wird diese Dynamik bei den (langfristigen) Wachstumstreibern, analog zu den meisten anderen Verkehrsträgern, an Stärke verlieren. Der Umschlag in den erwähnten Güterabteilungen wird nur noch um 4 % bzw. 5,7 Mio. t zulegen. Dies entspricht auch dem Gesamtanstieg, weil sich die Veränderungen in allen anderen Güterbereichen ausgleichen. Im Einzelnen wird der Umschlag in einigen Massengutbereichen (Kohle, Rohöl, Mineralölerzeugnisse) um zusammen 2,8 Mio. t bzw. 5 % sinken, bei Landwirtschaftlichen und Chemischen Erzeugnissen dagegen um zusammen 3,3 Mio. t bzw. 6 % steigen.

Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	19,4	18,6	19,7	21,2	22,4	-3,9	5,8	7,7	5,6
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	52,5	46,2	42,4	39,4	37,7	-11,9	-8,3	-6,9	-4,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	29,4	21,5	26,2	26,2	25,9	-27,0	21,8	0,1	-0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	47,2	39,6	42,6	41,9	41,7	-16,2	7,7	-1,7	-0,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	22,5	17,1	14,2	14,3	14,1	-24,1	-16,9	1,0	-1,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	34,8	29,6	32,2	34,0	35,2	-15,1	8,8	5,7	3,7
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	21,6	14,8	15,7	14,8	14,6	-31,5	6,2	-5,9	-1,0
B8 Masch., langleb. Konsumg.	30,6	22,5	26,3	31,7	33,8	-26,3	16,8	20,5	6,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,7	4,6	5,1	5,0	5,0	-18,1	10,6	-2,4	0,0
B10 Sonstige Produkte	53,0	44,9	48,5	58,8	62,6	-15,2	8,0	21,2	6,5
Insgesamt	316,7	259,4	272,9	287,4	293,1	-18,1	5,2	5,3	2,0

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen





### 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. Aggregiert über allen Verkehrsträger fiel der Rückgang im Binnenverkehr unterproportional aus. Im Jahr **2010** hat sich die Entwicklung wieder normalisiert, so dass sich der Binnenverkehr wieder etwas unterproportional ausgeweitet hat. Im Jahr **2011** setzt sich das jedoch nicht fort, weil die innerdeutschen Lkw-Transporte von der witterungsbedingt steigenden Bautätigkeit so stark angetrieben werden, dass der gesamtmodale Binnenverkehr mit 9 % (Aufkommen) bzw. 6 % (Leistung) ein ungewöhnlich hohes Plus verbucht und damit sogar etwas stärker steigt als die grenzüberschreitenden Beförderungen. Für das Jahr **2012** ist mit dem Wegfall dieses Sonderfaktors wieder eine gegenläufige Entwicklung zu erwarten.

Der **grenzüberschreitende Versand** brach im Jahr **2009** bei allen Verkehrsträgern mehr oder minder drastisch ein. Insgesamt belief sich der Rückgang auf 13 % (Aufkommen) bzw. 16 % (Leistung). Bei den einzelnen Verkehrsträgern reichten die Minusraten von 23 % (Eisenbahnen) bis 10 % (Straßenverkehr). Nur die Luftfracht sank, vor allem wegen der schon 2008 begonnenen Abschwächung, mit 5 % bzw. 3 % vergleichsweise schwach. Im Jahr **2010** hat trotz der kräftigen Erholung des Exports ein Wiederanstieg um lediglich 3 % (Aufkommen) bzw. 5 % (Leistung) stattgefunden. Dies ist zu einem hohen Anteil auf einige Massengutbereiche (Öl, Baustoffe) zurückzuführen. Für **2011** sind nunmehr wieder höhere Wachstumsraten zu erwarten. Gesamtmodal belaufen sie sich auf 7 %. Im Jahr **2012** ist, parallel zum deutschen Außenhandel, mit einer geringen Dynamik (4 % bzw. 5 %) zu rechnen.

Der **grenzüberschreitende Empfang** ist im Jahr **2009** ähnlich stark gesunken wie der Versand (12 % bzw. 13 %). Hier hat im Jahr **2010** – im Gegensatz zum Versand – tatsächlich eine kräftige Belebung stattgefunden (9 % bzw. 11 %). Dagegen wird es im Jahr **2011** – erneut im Gegensatz zum Versand – zu einer spürbaren Wachstumsverlangsamung kommen (4 % bzw. 6 %). Wie beim Versand im Jahr 2010 kommt dies durch einige Massengutbereiche zustande (Öl, Kohle). Deshalb werden in dieser Hauptverkehrsverbindung die Binnenschifffahrt und die Pipelinetransporte, auf die zusammen ein beträchtlicher Teil (42 %) des gesamtmodalen Verkehrs entfällt, über eine annähernde Stagnation nicht hinaus kommen. Für **2012** sind nochmals etwas geringe Wachstumsraten zu erwarten (3 % bzw. 4 %). Die Massengutbereiche dämpfen erneut, zudem wird sich die abnehmende Dynamik des deutschen Außenhandels bemerkbar machen.

**Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen**

	Mio. t					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Straßengüterverkehr<sup>1)</sup></b>	3438,4	3130,5	3120,2	3381,6	3460,5	-9,0	-0,3	8,4	2,3
Binnenverkehr	2912,3	2643,3	2614,1	2844,3	2899,3	-9,2	-1,1	8,8	1,9
Grenzüb. Versand	213,8	192,6	197,2	210,6	219,8	-9,9	2,4	6,8	4,4
Grenzüb. Empfang	184,3	172,5	178,9	188,6	197,1	-6,4	3,7	5,4	4,5
Durchgangsverkehr	127,9	122,1	130,0	138,1	144,3	-4,6	6,5	6,2	4,5
<b>Eisenbahnverkehr<sup>2)</sup></b>	371,3	312,1	355,7	386,6	397,9	-15,9	14,0	8,7	2,9
Binnenverkehr	239,3	210,7	242,1	265,7	272,8	-11,9	14,9	9,7	2,7
Grenzüb. Versand	54,3	41,8	45,1	47,8	49,5	-23,1	8,0	5,9	3,6
Grenzüb. Empfang	57,6	44,2	52,1	57,1	59,4	-23,1	17,8	9,6	4,1
Durchgangsverkehr	20,1	15,4	16,4	16,1	16,3	-23,8	7,0	-2,4	1,3
<b>Binnenschifffahrt</b>	245,7	203,9	229,6	238,3	242,0	-17,0	12,6	3,8	1,6
Binnenverkehr	57,6	51,8	53,1	56,3	57,1	-10,0	2,4	6,1	1,6
Grenzüb. Versand	57,9	49,1	50,6	55,5	56,4	-15,2	3,1	9,7	1,6
Grenzüb. Empfang	107,5	83,7	103,5	104,3	105,8	-22,2	23,7	0,7	1,5
Durchgangsverkehr	22,7	19,3	22,4	22,2	22,6	-15,2	16,3	-0,8	1,8
<b>Rohrfernleitungen<sup>3)</sup></b>	91,1	88,4	88,8	88,6	88,6	-2,9	0,5	-0,2	-0,1
Binnenverkehr	21,3	20,9	22,7	22,6	22,5	-1,9	8,4	-0,3	-0,3
Grenzüb. Empfang	69,8	67,5	66,2	66,1	66,1	-3,2	-2,0	-0,2	0,0
<b>Luftfracht<sup>4)</sup></b>	3,621	3,398	4,164	4,520	4,841	-6,2	22,5	8,5	7,1
Binnenverkehr	0,129	0,110	0,105	0,114	0,116	-15,3	-3,8	8,0	1,7
Grenzüb. Versand	1,730	1,644	2,063	2,295	2,470	-5,0	25,5	11,3	7,6
Grenzüb. Empfang	1,709	1,588	1,931	2,045	2,190	-7,1	21,6	5,9	7,1
Durchgangsverkehr	0,053	0,057	0,065	0,065	0,065	8,3	14,4	0,0	0,0
<b>Gesamter Güterv.</b>	4150,0	3738,3	3798,6	4099,6	4193,9	-9,9	1,6	7,9	2,3
Binnenverkehr	3230,6	2926,9	2932,0	3189,0	3251,9	-9,4	0,2	8,8	2,0
Grenzüb. Versand	327,7	285,1	295,0	316,2	328,2	-13,0	3,4	7,2	3,8
Grenzüb. Empfang	420,9	369,5	402,7	418,1	430,6	-12,2	9,0	3,8	3,0
Durchgangsverkehr	170,9	156,8	168,9	176,5	183,3	-8,2	7,7	4,5	3,8
<b>Seeverkehr<sup>5)</sup></b>	316,7	259,4	272,9	287,4	293,1	-18,1	5,2	5,3	2,0
Binnenverkehr	4,1	3,4	3,2	3,2	3,2	-16,8	-8,3	0,6	0,2
Grenzüb. Versand	119,9	100,1	102,9	110,2	113,3	-16,6	2,8	7,1	2,9
Grenzüb. Empfang	192,6	155,9	166,8	174,0	176,6	-19,0	7,0	4,3	1,5

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

**Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen**

	Mrd. tkm <sup>1)</sup>					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Straßengüterverkehr<sup>2)</sup></b>	460,1	414,4	434,0	461,0	479,0	-9,9	4,7	6,2	3,9
Binnenverkehr	268,1	249,8	257,1	270,6	278,0	-6,8	2,9	5,2	2,7
Grenzüb. Versand	57,2	49,1	50,3	53,8	56,7	-14,2	2,5	6,9	5,4
Grenzüb. Empfang	53,2	46,7	51,1	55,2	58,2	-12,2	9,4	7,9	5,5
Durchgangsverkehr	81,6	68,8	75,4	81,4	86,0	-15,7	9,6	7,8	5,8
<b>Eisenbahnverkehr<sup>3)</sup></b>	115,7	95,8	107,3	116,4	120,9	-17,1	12,0	8,5	3,8
Binnenverkehr	55,9	48,7	54,5	60,4	62,8	-13,0	12,0	10,7	4,0
Grenzüb. Versand	24,3	18,8	20,7	21,9	22,8	-22,6	9,9	5,9	3,9
Grenzüb. Empfang	22,6	18,0	21,0	23,2	24,3	-20,1	16,2	10,9	4,7
Durchgangsverkehr	12,8	10,3	11,1	10,9	11,0	-19,7	8,1	-2,2	1,3
<b>Binnenschifffahrt</b>	64,1	55,5	62,3	63,5	65,5	-13,4	12,2	1,9	3,2
Binnenverkehr	11,6	10,3	10,8	11,6	12,0	-11,6	5,3	7,8	3,2
Grenzüb. Versand	14,7	12,7	13,2	14,4	14,8	-13,9	4,1	8,9	3,2
Grenzüb. Empfang	23,6	20,1	23,6	23,5	24,2	-14,8	17,6	-0,5	3,0
Durchgangsverkehr	14,2	12,5	14,7	14,0	14,5	-11,9	17,5	-4,7	3,3
<b>Rohrfernleitungen<sup>4)</sup></b>	15,7	15,9	16,3	16,4	16,4	1,8	1,9	1,2	-0,1
Binnenverkehr	4,7	4,4	4,9	4,8	4,8	-5,6	10,3	-0,3	-0,3
Grenzüb. Empfang	11,0	11,5	11,4	11,6	11,6	4,9	-1,3	1,8	0,0
<b>Luftfracht<sup>5)</sup></b>	1,361	1,294	1,602	1,741	1,866	-4,9	23,8	8,6	7,2
Binnenverkehr	0,052	0,044	0,044	0,048	0,049	-16,1	0,4	8,0	1,7
Grenzüb. Versand	0,650	0,630	0,795	0,885	0,952	-3,1	26,2	11,3	7,6
Grenzüb. Empfang	0,658	0,620	0,763	0,808	0,866	-5,8	23,1	5,9	7,1
<b>Gesamter Güterv.</b>	656,9	583,0	621,5	659,0	683,6	-11,2	6,6	6,0	3,7
Binnenverkehr	340,3	313,2	327,4	347,5	357,7	-8,0	4,5	6,2	2,9
Grenzüb. Versand	96,9	81,2	85,0	90,9	95,2	-16,2	4,6	7,0	4,7
Grenzüb. Empfang	111,0	97,0	107,9	114,3	119,2	-12,6	11,2	6,0	4,3
Durchgangsverkehr	108,6	91,6	101,3	106,3	111,5	-15,7	10,5	4,9	5,0

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr 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

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 und ging um 8 % (Aufkommen) bzw. 16 % (Leistung) zurück. Im Jahr **2010** haben die Transitströme je-

doch wieder auf ihren überproportionalen Expansionspfad zurückgefunden (8 % bzw. 11 %). Verstärkt wurde dies durch einige Sonderbewegungen bei der Binnenschifffahrt (Kohle, Erze, Metalle), die deshalb eine weit überdurchschnittliche Zunahme verbuchte. Dies fällt im Jahr **2011** weg bzw. verkehrt sich teilweise sogar ins Gegenteil, so dass der gesamte Transitverkehr spürbar schwächer wächst (4 % bzw. 5 %) als im Vorjahr. Für **2012** ist ein Anstieg in ähnlicher Höhe zu erwarten.

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. Dies war im Jahr 2010 erneut der Fall. Dazu 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. Das dürfte sich in den Folgejahren fortgesetzt haben und wird auch für den Prognosezeitraum angenommen.

**Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten**

	Mio. t <sup>1)</sup>					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
Europa	182,1	150,5	156,5	164,9	166,3	-17,4	4,0	5,4	0,8
Afrika	19,3	18,1	17,1	16,7	16,7	-6,6	-5,6	-2,1	0,3
Nordamerika	26,1	18,0	20,3	22,3	23,6	-31,1	12,9	9,6	5,9
Mittel-/Südamerika	23,0	17,4	20,7	21,4	22,4	-24,6	19,3	3,3	4,7
Asien	57,8	50,8	53,7	57,5	59,5	-12,2	5,9	7,0	3,5
Australien	1,7	1,4	1,5	1,5	1,5	-17,7	6,3	1,5	-1,9
Zusammen <sup>2)</sup>	312,5	256,0	269,7	284,2	289,9	-18,1	5,4	5,4	2,0
Innerhalb Deutschlands	4,1	3,4	3,2	3,2	3,2	-16,8	-8,3	0,6	0,2
Insgesamt	316,7	259,4	272,9	287,4	293,1	-18,1	5,2	5,3	2,0

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit Asien. Er verzeichnete im Jahr 2010 allerdings eine nur leicht höhere Zunahme. Im Jahr 2011 zeichnet sich trotz der Naturkatastrophe in Japan wieder eine überdurchschnittliche Ex-



pansion ab. Dies kommt auch dadurch zustande, dass in diesem Fahrtgebiet der Anteil der Massengüter gering ist. Für 2012 wird eine Fortsetzung der überproportionalen Entwicklung erwartet. Dagegen haben sich im Jahr 2010 die Transporte mit Nordamerika weit überdurchschnittlich erhöht, was sich in den Jahren 2011 und 2012 fortsetzen sollte. Die Transporte aus und nach Afrika bestehen zu einem großen Teil aus Rohstoffen. Sie gingen in den beiden Vorjahren spürbar zurück, was sich im laufenden Jahr fortsetzen dürfte.

### 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 die ersten Werte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge vor, die über den Eurostat-Datenpool gewonnen werden. Wie in Abschnitt 3.2 bereits dargestellt, ist demnach deren Transportaufkommen im Jahr 2009 um 3 % und die Leistung um 9 % gesunken. Ersteres haben wir (vorläufig) übernommen, Letzteres hingegen an die Veränderung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen (-13 %) angepasst, die als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden kann.

Die hier ausgewiesenen Werte für **2010** 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 (+10 %) geschätzt. Demzufolge ist der Verkehr mit ausländischen Lkw im Jahr 2010 deutlich stärker (6 % (Aufkommen) bzw. 10 % (Leistung)) gestiegen als der mit deutschen Fahrzeugen (-1 % bzw. +2 %). Letztere wurden von dem, oben dargestellten, Einbruch der Bauwirtschaft spürbar getroffen, während die Transporte der ausländischen Lkw davon nahezu unberührt bleiben. Auch innerhalb des grenzüberschreitenden Verkehrs haben die ausländischen Lkw erhebliche Marktanteile gewonnen. Wie in Abschnitt 3.2 bereits ausgeführt, kann das zum Einen mit Kapazitätsengpässen beim inländischen Fuhrpark und zum Anderen mit der Wettbewerbsfähigkeit erklärt werden.

Im Jahr **2011** dürfte der Verkehr mit ausländischen Lkw im Gefolge der erneuten Belebung des Außenhandels etwa im Ausmaß des Vorjahres zunehmen. Da aber die Transporte mit deutschen Fahrzeugen im laufenden Jahr von der kräftig steigenden Bauproduktion angetrieben wird, wächst deren Aufkommen sogar stärker (9 %) als das der ausländischen Lkw (knapp 7 %). Bei der Leistung trifft, auf Grund der bereits mehrfach erwähnten kurzen Strecken der Baustofftransporte, allerdings nach wie vor das Gegenteil zu. Betrachtet man allein den grenzüberschreitenden Verkehr der deutschen Lkw, dann ist das Plus bei den ausländischen Fahrzeugen um rund 2 Prozentpunkte höher als bei den deutschen.

Im Jahr **2012** entfällt der, im laufenden Jahr wirksame, Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen bzw. der Bauproduktion. Deshalb steigt der Verkehr der deutschen Lkw nunmehr wieder spürbar schwächer. Dagegen werden die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen nach wie

vor, wenngleich abgeschwächt, vom Anstieg des Außenhandels profitieren und deshalb um 2 bis 3 Prozentpunkte stärker zunehmen. Voraussetzung dafür ist, dass im deutschen Gewerbe verstärkt Kapazitäten aufgebaut werden.

Für die **Kabotageverkehre** der ausländischen Fahrzeuge im Krisenjahr **2009** haben wir in der Winterprognose 2010/2011, auch auf Grund entsprechender Erfahrungen für 2008, den damals von Eurostat ausgewiesenen Anstieg als unplausibel betrachtet und durch eigene Schätzungen ersetzt. Mittlerweile liegen von Seiten des KBA die entsprechenden Werte vor. Mit ihnen wird die kräftige Zunahme um 19 % (Leistung, Aufkommen: 8 %) bestätigt. Für die Jahre **ab 2010** erwarten wir, dem Binnenverkehr der deutschen Lkw folgend, ein schwächeres Wachstum, das aber dennoch deutlich stärker ausfällt als bei Letzterem. Natürlich ist diese Schätzung mit äußerst hohen Unsicherheiten behaftet.

**Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Transportaufkommen</b>									
Deutsche Fahrzeuge	3046,0	2750,3	2717,3	2952,4	3012,0	-9,7	-1,2	8,7	2,0
- Nahverkehr	1749,2	1545,3	1476,3	1644,9	1670,4	-11,7	-4,5	11,4	1,6
- Regionalverkehr	623,7	591,7	607,2	643,2	655,3	-5,1	2,6	5,9	1,9
- Fernverkehr	673,2	613,3	633,8	664,3	686,3	-8,9	3,3	4,8	3,3
Ausländische Fahrzeuge	392,3	380,2	403,0	429,2	448,5	-3,1	6,0	6,5	4,5
- Grenzüb. Verkehr	375,5	362,0	383,6	408,3	426,7	-3,6	6,0	6,4	4,5
- Kabotage	16,8	18,2	19,4	20,9	21,8	8,2	6,4	7,7	4,4
Insgesamt	3438,4	3130,5	3120,2	3381,6	3460,5	-9,0	-0,3	8,4	2,3
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
Deutsche Fahrzeuge	301,4	275,6	281,9	296,5	305,0	-8,6	2,3	5,2	2,9
- Nahverkehr	29,2	26,8	26,5	28,8	29,3	-8,0	-1,0	8,6	1,5
- Regionalverkehr	55,8	53,2	54,6	57,5	58,6	-4,6	2,6	5,4	1,9
- Fernverkehr	216,5	195,6	200,8	210,1	217,1	-9,6	2,6	4,6	3,3
Ausländische Fahrzeuge	158,7	138,8	152,2	164,5	174,0	-12,5	9,6	8,1	5,8
- Grenzüb. Verkehr	154,9	134,2	147,1	159,1	168,3	-13,3	9,6	8,1	5,8
- Kabotage	3,9	4,6	5,0	5,4	5,7	18,8	8,9	8,1	5,5
Insgesamt	460,1	414,4	434,0	461,0	479,0	-9,9	4,7	6,2	3,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) hat sich im Jahr **2010** der Nahbereich (bis 50 km) nochmals unterdurchschnittlich entwickelt, was auf die drastische Schrumpfung der Baustofftransporte zurückzuführen ist. Dagegen fanden der Regional- (51 bis



150 km) und der Fernbereich (über 150 km) auf den langjährigen Trend einer überdurchschnittlichen Entwicklung zurück. Im Jahr **2011** findet eine gegenläufige Bewegung statt. Denn nunmehr profitiert der Nahbereich von dem, nicht minder kräftigen, Wachstum der Baustoffbeförderungen. Allein im ersten Quartal legte das Aufkommen hier um 44 % zu, im Regionalverkehr dagegen "nur" um 16 % und im Fernverkehr um 6 %. Diese Divergenz wird sich zwar im weiteren Verlauf abschwächen, aber dennoch das Jahresergebnis entscheidend beeinflussen. Dass der Regionalbereich stärker wächst als der Fernbereich, könnte erneut auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen sein, die nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 stattgefunden haben.<sup>1</sup> Im Jahr **2012** dürften sich die Verläufe mit dem Wegfall des diesjährigen Sondereffekts wieder annähern.

---

<sup>1</sup> Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Jahresbericht 2008, Köln 2009, S. 13.



## 4 Personenverkehr

### 4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) hat im Jahr **2010** nach der derzeitigen Datenlage auf dem Niveau des Jahres 2009 **stagniert**. Zwar haben sowohl die privaten Konsumausgaben als auch die Erwerbstätigenzahl den Personenverkehr in einem gewissen Ausmaß angeregt. Dem entgegen stand jedoch erneut die Entwicklung der Kraftstoffpreise. Hier drehte sich die Preissenkung im Durchschnitt des Jahres 2009, die in erster Linie durch den Schub und den anschließenden Rückgang im Jahr 2008 zustande kam, wegen des Anstiegs, der vor allem im Verlauf von 2009 zu beobachten war, in eine zweistellige Preiserhöhung. Dies glich die expansiven Wirkungen aus den gesamtwirtschaftlichen Leitdaten nahezu vollständig aus. Hinzu kamen spürbare Effekte aus den Witterungsverhältnissen, die den Personenverkehr am Beginn und am Ende des Jahres dämpften.

Im Jahr **2011** sind die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse deutlich expansiver ausgeprägt als im Vorjahr. Sowohl die privaten Konsumausgaben (1,3 %) als auch die Erwerbstätigenzahl (1,0 %) nehmen stärker zu als im Jahr 2010 (jeweils 0,5 %). Dem steht jedoch der Verlauf der Kraftstoffpreise entgegen, die, anders als am Jahresbeginn erwartet, auf Grund des neuerlichen Anstiegs des Rohölpreises im gleich hohen Ausmaß wie im Vorjahr steigen (11 %) und somit in der diesjährigen Verkehrsentwicklung ähnlich deutliche Bremsspuren hinterlassen. Auch der Pkw-Bestand dürfte das vergleichsweise hohe Wachstum der beiden Vorjahre nicht nochmals erreichen. Allein unter diesen Voraussetzungen wäre, wie im Vorjahr, erneut eine annähernde Stagnation des Personenverkehrs zu erwarten. Dies wird jedoch durch den Basiseffekt aus den letztjährigen witterungsbedingten Behinderungen verhindert, der zusammen mit der weitgehenden Störungsfreiheit im bisherigen Verlauf des Jahres 2011 zu einem spürbaren Anstieg des Verkehrs führt. Deshalb ist für den gesamten Personenverkehr ein Anstieg um rund **1 %** (Aufkommen und Leistung) zu erwarten.

Im Jahr **2012** werden die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse insgesamt ähnlich expansiv wirken wie im laufenden Jahr. Dies trifft auch auf die Ausweitung des Pkw-Bestands zu. Hinzu kommt im kommenden Jahr ein klarer Wachstumsimpuls aus der unterstellten Kraftstoffpreisentwicklung, für die nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge – nach zwei Jahren mit kräftigen Erhöhungen – eine annähernde Stagnation anzunehmen ist. Dies besitzt einen wesentlich höheren Einfluss auf den Pkw-Verkehr als das, durch die Preisanstiege der Vorjahre, erreichte Niveau. Unter diesen Voraussetzungen zeichnet sich für den gesamten Personenverkehr ein weiterer Anstieg um rund **1 %** ab. Er fällt also – bei teilweise unterschiedlichen Gründen – annähernd gleich hoch aus wie im Jahr 2011.

**Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten**

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	56120	57128	57138	57673	58325	1,8	0,0	0,9	1,1
Öffentlicher Straßenv. <sup>3)</sup>	9078	9263	9231	9285	9320	2,0	-0,4	0,6	0,4
Eisenbahnverkehr	2348	2377	2425	2464	2487	1,3	2,0	1,6	0,9
Luftverkehr <sup>4)</sup>	166	159	167	177	186	-4,5	5,0	6,1	5,0
Insgesamt	67712	68928	68960	69599	70319	1,8	0,0	0,9	1,0
<b>Verkehrsleistung<sup>1)</sup></b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	888,5	904,4	904,6	913,0	923,4	1,8	0,0	0,9	1,1
Öffentlicher Straßenv. <sup>3)</sup>	79,6	78,9	77,5	77,2	76,8	-0,9	-1,8	-0,4	-0,5
Eisenbahnverkehr	82,5	82,2	84,0	83,8	85,3	-0,4	2,2	-0,2	1,7
Luftverkehr	60,8	58,4	61,6	65,3	68,6	-3,9	5,6	5,9	5,1
Insgesamt	1111,4	1123,9	1127,7	1139,3	1154,1	1,1	0,3	1,0	1,3
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

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 2010 zu berücksichtigen. Auf den Individualverkehr entfallen rund 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. Im Jahr **2010** hat er nach den derzeit vorliegenden Daten annähernd stagniert. Für das Jahr **2011** ist trotz des neuerlichen Anstiegs der Kraftstoffpreise eine vergleichsweise spürbare Zunahme (knapp 1 %) zu erwarten, die vor allem aus den Witterungsverhältnissen resultiert. Im Jahr **2012** wird sie auf Grund der dann als konstant angenommenen Preise geringfügig stärker ausfallen.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2010** leicht gesunken (-0,4 %), nachdem es im Vorjahr auf Grund von Sonderfaktoren in Berlin einen vergleichsweise kräftigen Anstieg um 2,0 % verbuchen konnte. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen haben zwar insgesamt positiv gewirkt, andererseits war deren Anstieg zu schwach, um im ÖSPV einen nennenswerten Nachfrageimpuls auszulösen. Zudem wurde er von der rückläufigen Zahl der Auszubildenden nach wie vor gebremst. In Berlin glichen sich Zuwächse im ersten und Verluste im zweiten Halbjahr annähernd

aus. Der Fernverkehr, d.h. im Wesentlichen der Gelegenheitsverkehr, setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Andererseits ist wegen der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Lage zu erwarten, dass der Rückgang schwächer ausgefallen ist als im Jahr 2009. Bei der Fahrtenzahl des gesamten ÖSPV ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie im Jahr 2010 um knapp 2 % gesunken ist.

Im Jahr **2011** regen die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren, d.h. die Erwerbstätigenzahl und die Konsumausgaben, die Nachfrage spürbar stärker an als im Jahr 2010. Der dämpfend wirkende Rückgang der Zahl der Auszubildenden wird ebenso wie der leicht expansiv wirkende Kraftstoffpreisanstieg annähernd wie im Jahr 2010 ausfallen. Die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn werden das bundesweite Ergebnis des Gesamtjahres, wie schon im ersten Quartal, nur noch unwesentlich beeinflussen. Saldiert ist für den Nahverkehr mit einem Anstieg um rund 1/2 % (Aufkommen und Leistung) zu rechnen. Der Fernverkehr wird aus den gleichen Gründen wie in den letzten Jahren schrumpfen. Zwar wird sich der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr vermindern. Dennoch macht dies bei der Leistung des gesamten ÖSPV das Wachstum des Nahverkehrs wiederum zunichte, so dass sie erneut ins Minus gerät, allerdings in einem deutlich geringen Ausmaß (-0,4 %) als in den letzten drei Jahren (1 % bis 2 %). Das Aufkommen wird wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs zunehmen.

Im Jahr **2012** wird der Nahverkehr von den konjunkturellen Einflussfaktoren, insbesondere der Erwerbstätigenzahl, etwas weniger stark angeregt als im laufenden Jahr. In die gleiche Richtung wirkt die Stabilität der Kraftstoffpreise. Dem entgegen steht, dass die Zahl der Auszubildenden etwas schwächer sinkt und dass die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn nunmehr vollständig entfallen. Saldiert ergibt sich ein weiterer Anstieg, der aber geringfügig schwächer ausfällt (0,4 % bzw. 0,5 %) als im Jahr 2011. Für den Fernverkehr wird eine weitgehend identische Entwicklung wie im laufenden Jahr erwartet. Dies gilt somit auch für den gesamten ÖSPV.

Der **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2010** ein spürbares Nachfrageplus verbuchen. Die im Jahr 2009 stark dämpfenden Impulse aus den Störungen bei der Berliner S-Bahn und den massiven Angebotsproblemen im Fernverkehr haben sich nicht wiederholt, im Fernverkehr sogar zu spürbaren Basiseffekten geführt. Darüber hinaus wirkten die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse expansiv auf die Nachfrage. Zu diesen Faktoren gesellten sich im Fernverkehr noch die Verlagerungen wegen der massiven Störungen im Luftverkehr hinzu. Aus diesen Gründen fand er im Jahr 2010 wieder auf seinen Wachstumskurs zurück. Auf Grund der längeren Reiseweiten der zusätzlichen Fahrten wuchs hier die Leistung (3,7 %) stärker als die Fahrgastzahl (2,4 %). Für den gesamten Eisenbahnverkehr resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 2,2 % (Leistung).

Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

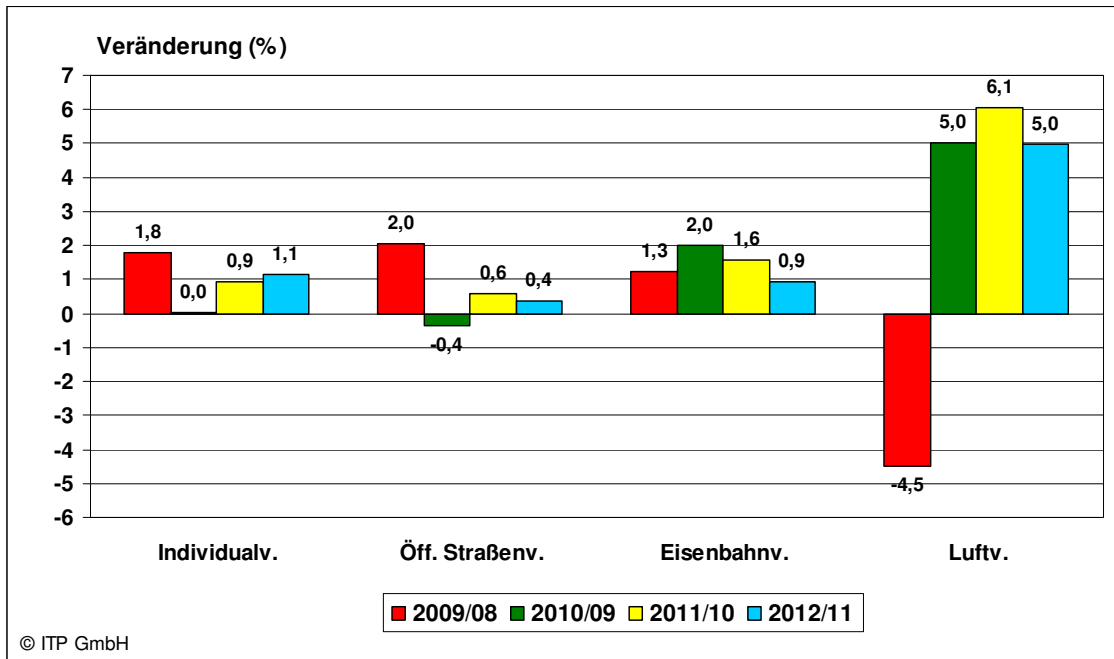
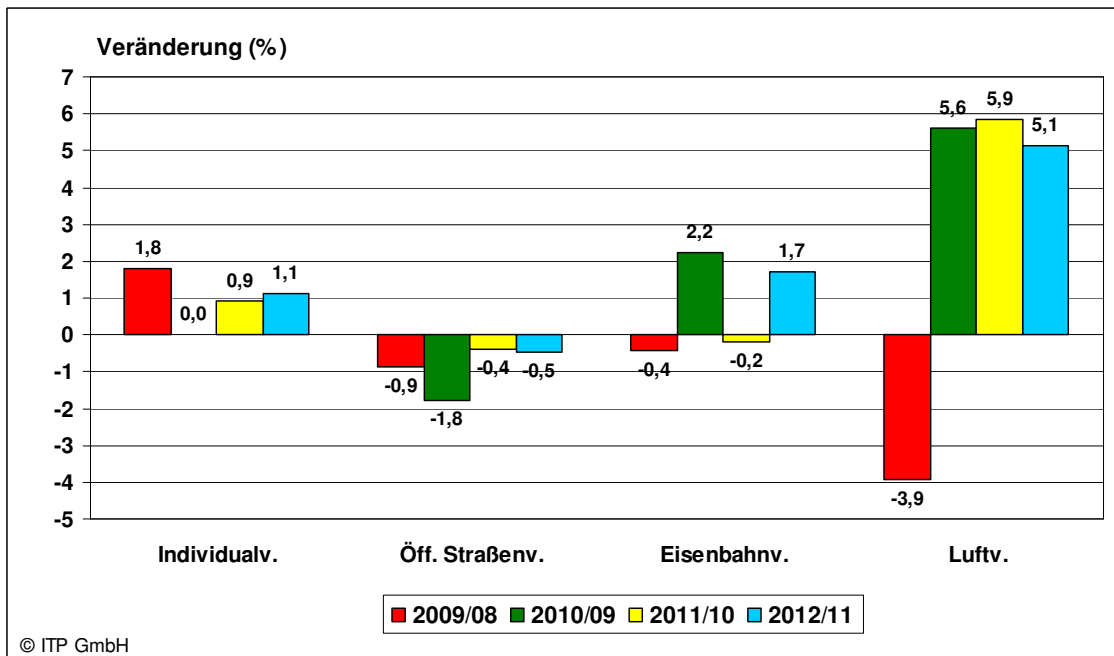


Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten



Im Jahr **2011** entsteht im Nahverkehr aus den Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn ein positiver Effekt, der das bundesweite Ergebnis um rund 0,5 % anhebt. Hinzu kommen die Impulse vom privaten Konsum und von der Erwerbstätigenzahl sowie vom Kraftstoffpreisanstieg. Der Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt im SPNV eine geringere Rolle als im ÖSPNV. Aus diesen Gründen wird für das Aufkommen ein Anstieg um 1,7 % prognostiziert; die Leistung wird mit 1 % allerdings etwas schwächer zulegen, vor allem weil die (zusätzlichen) Fahrten in Berlin über vergleichsweise kurze Strecken verlaufen. Im Fernverkehr stellt sich ein völlig gegenläufiges Bild dar. Zwar wirken die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse hier ebenfalls. Ferner werden die Flughafenzubringerreisen zunehmen. Zudem wurden erstmals seit vielen Jahren die Preise im Fernverkehr zum letzten Fahrplanwechsel nicht erhöht. Dem stehen jedoch erstens der Wegfall der letztjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der Störungen im Luftverkehr und zweitens mehrere Baustellen im Streckennetz gegenüber, die die Fahrzeiten auf zahlreichen bedeutenden Relationen während großer Teile des Jahres spürbar verlängern werden. Aus diesen Gründen ist für den Fernverkehr bei der Fahrgastzahl ein geringfügiges Minus (-0,3 %) zu erwarten. Der Rückgang bei der Leistung fällt infolge der überdurchschnittlich langen Entfernungen der letztjährigen störungsbedingten Fahrten deutlich stärker (-1,8 %) aus. Im gesamten Eisenbahnverkehr lassen diese Verläufe für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen eine spürbare Zunahme (1,6 %), für die Leistung dagegen eine annähernde Stagnation (-0,2 %) erwarten.

Im Jahr **2012** entfallen im Nahverkehr der, im laufenden Jahr wirksame, Basiseffekt aus den Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn sowie der Einfluss aus den Kraftstoffpreisen. Hinzu kommt die leichte Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Impulse, insbesondere aus der Erwerbstätigenzahl. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass der Nahverkehr in einem geringeren Ausmaß zunimmt (0,9 % bzw. 0,7 %) als im Jahr 2011. Im Fernverkehr wird sich dagegen die Fortsetzung des Konjunkturaufschwungs bemerkbar machen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen weiterhin leicht zum Nachfrageplus bei. Weiterhin werden die diesjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen weitgehend entfallen. Deshalb ist für das kommende Jahr ein vergleichsweise kräftiges Plus zu erwarten. Da es auf den längeren Strecken überdurchschnittlich hoch ausfallen wird, wird die Leistung (3,1 %) wieder stärker steigen als das Aufkommen (1,8 %). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Anstieg in Höhe von knapp 1 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung).

Der **Luftverkehr**, der im Jahr 2009 krisenbedingt deutlich um 4,5 % sank, fand im Jahr **2010** in den Steigflug zurück. Trotz der teilweise dramatischen Störungen des Betriebsangebots wuchs die Fluggastzahl um 5 %. Mit 166,8 Mio. Passagieren wurde der bisherige Rekordwert aus dem Jahr 2008 (166,3 Mio.) bereits leicht übertroffen. Bereinigt um die Störungen errechnet sich sogar ein Plus in Höhe von 7,5 %. Er kam durch das überraschend starke Anspringen des deutschen Außenhandels mit seinen Auswirkungen auf die internationalen Geschäftsreisen

sowie durch die spürbare Zunahme der Zahl der Urlaubsreisen aus und nach Deutschland zustande.

Im Jahr **2011** ist der Luftverkehr im ersten Halbjahr um 8 % gestiegen, was aber zum Teil auf die Basiseffekte aus den letztjährigen Störungen zurückzuführen ist. Bei Bereinigung um diese Effekte hat sich der Anstieg im bisherigen Verlauf nicht, wie es die unbereinigten Veränderungsdaten gegenüber 2010 erscheinen lassen, abgeschwächt. Für das zweite Halbjahr wird ein Wachstum um 4 % erwartet, woraus sich im Gesamtjahr bei der Fluggastzahl ein Plus von 6 % ergibt. Die Gründe sind die gleichen wie im Vorjahr. Ohne die Basiseffekte würde sie um rund 3,5 % steigen. Dieses Ausmaß ist geringer als im Durchschnitt der letzten Jahrzehnte und auch, als es allein auf Grund der fundamentalen Faktoren zu erwarten wäre. Dies wiederum ist vor allem auf die 2011 eingeführte Luftverkehrssteuer (LVS) zurückzuführen. Auf der Basis eingehender Analysen kann der dadurch ausgelöste Effekt auf 2 % geschätzt werden. Daneben haben auch die Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan auf den Fernost-Verkehr gedämpft.

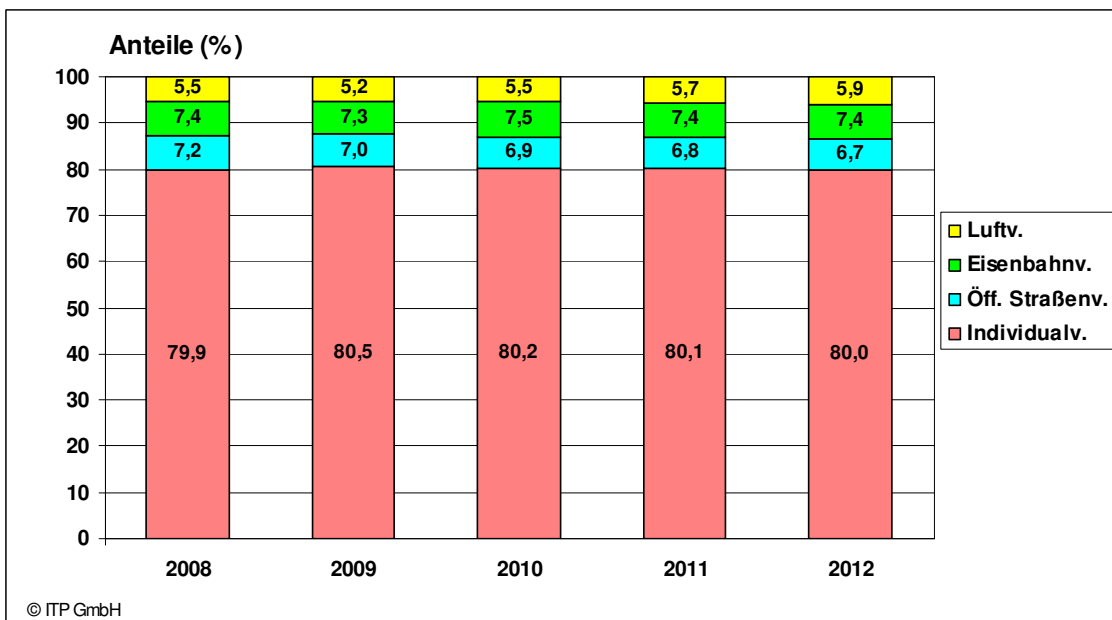
Im Jahr **2012** wird der deutsche Außenhandel zwar nicht mehr die Wachstumsstärke des laufenden Jahres erreichen, aber dennoch nach wie vor spürbar zunehmen. Dies hat entsprechende Folgen auf die Geschäftsreisen. Auch die Zahl der privaten Flugreisen wird erneut zulegen. Im Vergleich zum Jahr 2011 entfallen sowohl die Basiseffekte aus den Behinderungen als auch die Bremswirkung aus der LVS, so dass der Luftverkehr im kommenden Jahr wieder mehr von den fundamentalen Faktoren bestimmt wird. Sie sind insgesamt noch überdurchschnittlich expansiv ausgeprägt. Hinzu kommt der Basiseffekt aus Japan. Aus diesen Gründen ist ein Wachstum der **Fluggastzahl** zu erwarten, das mit 5 % etwas über dem langfristigen Trendwert liegt.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs nur sehr geringfügige Bewegungen. Der Anteil des Individualverkehrs, der 2009 noch gestiegen ist, sinkt bei der Leistung ab 2010 leicht. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt bei der Leistung ebenfalls ab. Die Eisenbahnen wuchsen im Jahr 2010 überdurchschnittlich, anschließend aber nicht mehr. Der Luftverkehr schließlich, dessen Anteil bei der Leistung – beim Aufkommen liegt er zwischen 0,2 % und 0,3 % und ist in Abb. P-3 nicht sichtbar – seit der Vereinigung Deutschlands von 2,6 % (1991) auf 5,5 % (2008) gestiegen ist, verlor im Jahr 2009 deutlich, setzt den Wachstumstrend aber seit 2010 wieder 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 **2010**, 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 2010, also am 1.1.2011, auf 42,3 Mio., was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um **1,4 %** entspricht. Damit hat sich die, schon im Jahr 2009 kräftige, Bestandsausweitung nochmals **verstärkt**, so dass die Wachstumsrate des Jahres 2010 noch klarer über der Trendrate liegt als im Jahr davor. Die **Erklärung** für den Verlauf in den beiden letzten Jahren ist wohl in erster Linie im vorangegangenen Zeitraum zu suchen. In den drei Jahren von 2006 bis 2008 erweiterte sich der Pkw-Bestand pro Jahr um lediglich 0,5 %.<sup>1</sup> Die auf die fahrfähige Bevölkerung, die damals noch leicht stieg, bezogene Pkw-Dichte erhöhte sich sogar nur um 0,3 % p.a., was vor allem auf den langjährigen Kraftstoffpreisanstieg und die verhaltene Entwicklung der verfügbaren Einkommen zurückzuführen ist. Dies löste mancherorts bereits Zweifel aus, ob das damals geschätzte Trendwachstum (rund 0,6 %) noch Gültigkeit besitzen würde. Mit der Entwicklung im vergangenen Jahr errechnet sich für den gesamten Zeitraum (2010/05) ein jahresdurchschnittliches Wachstum um 0,8 % (Bestand) bzw. 0,7 % (Dichte), womit bei der letztgenannten Größe die Trendprognosen bestätigt werden.

Die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2010 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 um 3 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw wurde eine ähnliche Abnahme wie in den drei Vorjahren angenommen (2 %).<sup>2</sup> Damit errechnet sich für die (gesamte) Fahrleistung der Otto-Pkw ein Minus um rund 1 %. Die Fahrleistung der Diesel-Pkw dürfte dagegen in Folge des erneut spürbar gestiegenen Bestands zugenommen haben, wenngleich nicht in dessen Ausmaß (4,1 %), weil diese Fahrzeuge in

<sup>1</sup> Allein im Jahr 2006 ist der Bestand zwar noch spürbar gestiegen (0,9 %). Dennoch wird dieses Jahr in die Betrachtung mit einbezogen, weil wegen der Mehrwertsteuererhöhung zum 1.1. 2007 zahlreiche Käufe vorgezogen wurden, so dass die Bestandsausweitung am Jahresende 2006 über- und am Jahresende 2007 (0,4 %) unterzeichnet war.

<sup>2</sup> Diese Werte beziehen sich auf den jeweiligen Bestand. Bei den Neuzulassungen ist der Rückgang des spezifischen Verbrauchs höher, jedoch macht sich das im Bestand erst allmählich bemerkbar.



abnehmendem Ausmaß von "Vielfahrern", sondern immer mehr von Personen mit mittlerer Nutzungsintensität gekauft werden, weshalb die durchschnittliche Jahresfahrleistung pro Diesel-Pkw seit längerer Zeit sinkt. Über beide Antriebsarten aggregiert, errechnet sich für die (gesamte) Pkw-Fahrleistung eine **Stagnation** und für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw eine Abnahme um 1,3 %. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge und die mittlere Fahrweite wurde, wie vom DIW für 2009 geschätzt, jeweils eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2010 ebenfalls eine Stagnation (vgl. Tab. P-2).

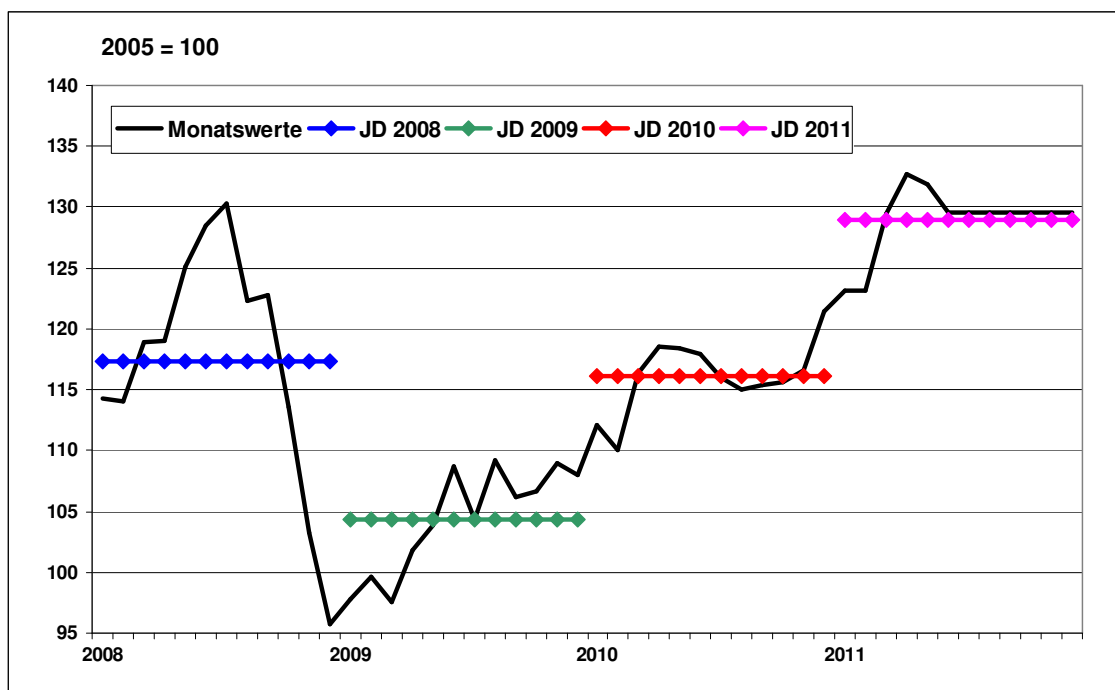
Dieses (vorläufige) Ergebnis ergibt sich aus gegenläufig wirkenden Verläufen der Haupteinflussfaktoren. Von der o.a. Ausweitung des **Pkw-Bestands** ging ein klar expansiver Impuls aus. Dies trifft, wenngleich in einem schwächeren Ausmaß, auch auf die **gesamtwirtschaftlichen** Rahmenbedingungen zu. Sowohl die privaten Konsumausgaben als auch die Erwerbstätigenzahl nahmen um jeweils 0,5 % zu. Am Rande sei darauf hingewiesen, dass sowohl in der Winter- als auch in der Sommerprognose 2010 noch von einem Rückgang bzw. einer Stagnation dieser Größen ausgegangen werden musste, weshalb für den Individualverkehr jeweils ein Minus prognostiziert wurde.

Diesen Auftriebskräften entgegen stand zum Einen die Entwicklung der **Kraftstoffpreise**. Nach der Preissenkung im Durchschnitt des Jahres 2009 (-11 %), die in erster Linie durch den Schub und den anschließenden Rückgang im Jahr 2008 zustande kam, blieben sie zwischen März und November 2010 zwar annähernd stabil. Dennoch kam es im Jahresdurchschnitt wegen des vorangegangenen Anstiegs, vor allem im Verlauf von 2009, zu einer Preiserhöhung um ebenfalls **11 %** (vgl. Abb. P-5). Verantwortlich hierfür war natürlich die Entwicklung des Rohölpreises, der, gemessen am deutschen Einfuhrpreis, im Jahr 2010 um 38 % gestiegen ist. Im Jahresdurchschnitt lagen die Kraftstoffpreise also annähernd auf dem Niveau von 2008.

Zu diesem Preiseinfluss gesellte sich ein weiterer dämpfender Faktor in Gestalt der **Witterungsverhältnisse**. Sowohl am Jahresanfang als auch am Jahresende bremsten Minustemperaturen und kräftige Niederschläge nicht nur die Bauwirtschaft, sondern auch den Pkw-Verkehr. Im Allgemeinen können derartige Einflüsse die (Jahres-) Veränderungsdaten des Individualverkehrs um höchstens wenige Zehntelprozentpunkte verändern. Im Jahr 2010 fiel der Effekt hingegen stärker aus. Wie oben bereits erwähnt, sank der Absatz von Ottokraftstoff im Gesamtjahr um 3 %. In den Monaten Januar (-5 %) sowie vor allem Februar und Dezember (jeweils -10 %) fiel das Minus deutlich stärker, in den neun restlichen Monaten dagegen spürbar schwächer (-1,4 %) aus. Zwar sind die Monatsergebnisse für den Absatz von Mineralölprodukten grundsätzlich mit Vorsicht zu interpretieren, weil sie durch die Lage von Feiertagen und/oder Wochenenden nennenswert beeinflusst werden können. In diesem Fall sind die Abweichungen

jedoch signifikant. Sie zeigen sich im Übrigen auch in der Unfallstatistik: Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden – die Zahl der Getöteten bzw. der Verletzten ist hier weniger aussagefähig, weil die Schwere der Unfallfolgen bei schlechtem Wetter geringer ist – nahm im gesamten Jahr 2010 um 7 % ab, im Januar, Februar und Dezember dagegen um 20 %, 14 % bzw. 22 %. Zum Teil kommt die Abweichung zwar auch durch ein geringeres Expositionsrisiko von Fußgängern und Radfahrern bei schlechtem Wetter zustande. Dennoch war in den genannten Monaten auch die Verkehrsbeteiligung von Pkw geringer. Bei vorsichtiger Schätzung kann der gesamte Effekt der Witterungsverhältnisse auf den Individualverkehr im Jahr 2010 auf mindestens 1 % quantifiziert werden. Anders formuliert, wäre der Pkw-Verkehr ohne diesen Einfluss trotz der erneut kräftigen Kraftstoffpreiserhöhung um 1 % gestiegen. Dass dies in der Winterprognose vom Februar 2011 noch nicht thematisiert wurde, lag daran, dass damals erstens der Kraftstoffabsatz vom Dezember 2010 noch nicht vorlag, zweitens der Rückgang vom Januar sich zu schwach vom Gesamtjahr unterschied, drittens das Minus allein vom Februar noch nicht die spürbare Wirkung auf das Jahresergebnis hatte und viertens die Stärke des Effekts letztendlich erst durch die unten dargestellte Gegenbewegung im Jahr 2011 bestätigt wurde.

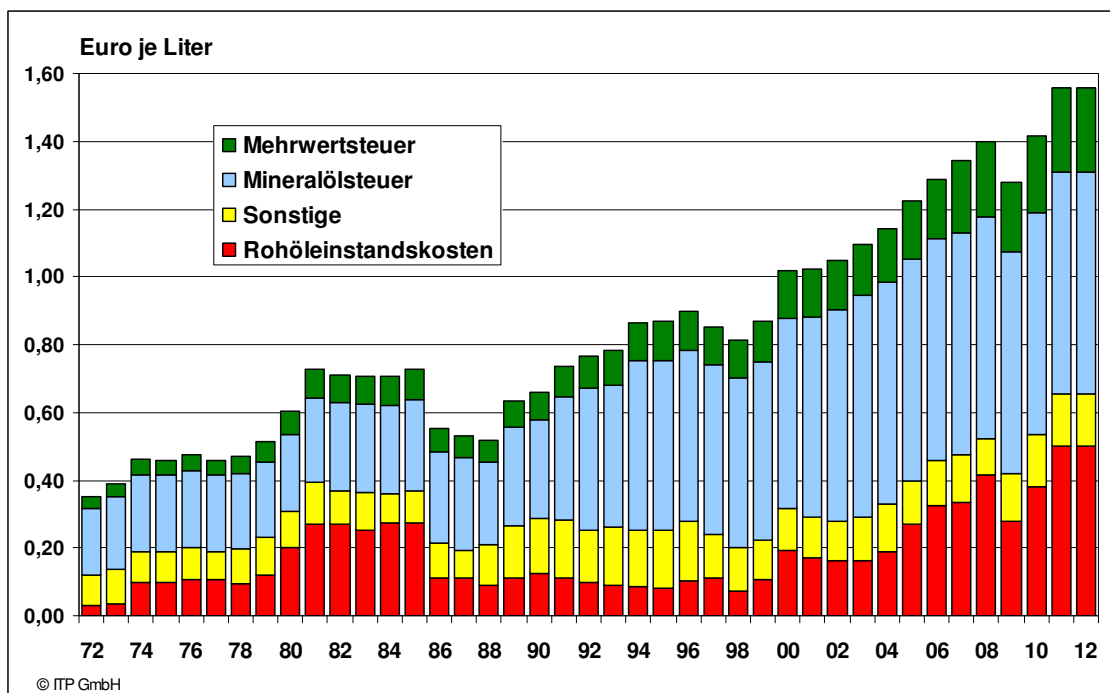
**Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2011**



Im Jahr **2011** dürfte der **Pkw-Bestand** das hohe Wachstum der beiden Vorjahre nicht nochmals erreichen, da die oben erwähnten Nachholeffekte mittlerweile abgeschlossen sein dürften. So-

mit wird die Bestandsausweitung im laufenden Jahr, trotz der verbesserten gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren, in ein ruhigeres Tempo einmünden, das auf 0,7 % quantifiziert wird. Die **gesamtwirtschaftlichen** Rahmenbedingungen des Individualverkehrs sind wesentlich expansiver ausgeprägt als im Vorjahr. Sowohl die privaten Konsumausgaben (1,3 %) als auch die Erwerbstätigenzahl (1,0 %) nehmen deutlich stärker zu als im Jahr 2010 (jeweils 0,5 %). Dagegen wirken die **Kraftstoffpreise**, anders als am Jahresanfang erwartet, erneut in einem spürbaren Ausmaß dämpfend. Der deutsche Rohöleinfuhrpreis lag im ersten Halbjahr auf Grund des neuerlichen Anstiegs, der im Dezember 2010 mit Beginn der Unruhen in einigen Förderregionen begann, um 36 % über dem Vorjahresstand. Im April 2011 wurde der bisherige Höchstwert vom Juli 2008 nahezu erreicht. Auch wenn der Rohölpreis ab Juli auf dem Niveau vom Juni verharrt, verbleibt im Jahresdurchschnitt ein Anstieg um gut 30 %. Auf die Kraftstoffpreise schlägt dies mit einer Erhöhung um 11 % durch (vgl. Abb. P-5 und P-6). Dies entspricht exakt dem Vorjahresanstieg und hinterlässt in der diesjährigen Entwicklung des Individualverkehrs ähnlich deutliche Bremspuren.

Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper



Allein unter diesen Voraussetzungen wäre für den Individualverkehr im laufenden Jahr erneut eine annähernde Stagnation zu erwarten. Allerdings kommt nun der Basiseffekt aus den **letzti-jährigen Witterungsverhältnissen** zum Tragen. Zusammen mit der weitgehenden Störungs-

freiheit im bisherigen Verlauf des Jahres 2011 führt er zu einem spürbaren Anstieg des Pkw-Verkehrs. Dies zeigt sich bereits im Ottokraftstoffabsatz, der im Januar und Februar um (zusammen) 6,9 % zunahm, während er von März bis Mai um 2,2 % sank. Letzteres ist sogar noch unterzeichnet, weil der Mai-Wert (+2,2 %) durch die Verschiebung von Ferien und Feiertagen in den Juni überzeichnet ist, was voraussichtlich durch ein entsprechend kräftiges Minus im Juni ausgeglichen wird. Allein im März und April belief sich der Rückgang auf (zusammen) 4,4 %. Der Abstand zum Januar/Februar unterstreicht die Stärke des Effekts, der aus den Witterungsbedingungen vor allem im vergangenen Jahr resultiert. Einschließlich des Dezembers, für den zum gegenwärtigen Zeitpunkt natürlich normale Verhältnisse unterstellt werden, wird dadurch im gesamten Jahr 2011 ein Anstieg der **Pkw-Fahrleistung** um knapp 1 % ausgelöst (vgl. Tab. P-2 und Abb. P-7).

**Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs**

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
Pkw-Bestand (Mio.) <sup>1)</sup>	41,321	41,738	42,302	42,616	42,885	1,0	1,4	0,7	0,6
Pkw-Dichte <sup>2)</sup>	605	611	619	624	628	1,0	1,4	0,8	0,7
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) <sup>3)</sup>	14,147	14,256	14,068	14,095	14,165	0,8	-1,3	0,2	0,5
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) <sup>4)</sup>	584,6	595,0	595,1	600,7	607,5	1,8	0,0	0,9	1,1
Durchschn. Besetzung (Pers.) <sup>5)</sup>	1,520	1,520	1,520	1,520	1,520	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) <sup>4)</sup>	888,5	904,4	904,6	913,0	923,4	1,8	0,0	0,9	1,1
Durchschn. Fahrtweite (km)	15,83	15,83	15,83	15,83	15,83	0,0	0,0	0,0	0,0
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,120	57,128	57,138	57,673	58,325	1,8	0,0	0,9	1,1

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

2) Pkw pro 1000 Einwohner über 18 Jahre (Jahresende)

3) Pro Pkw

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

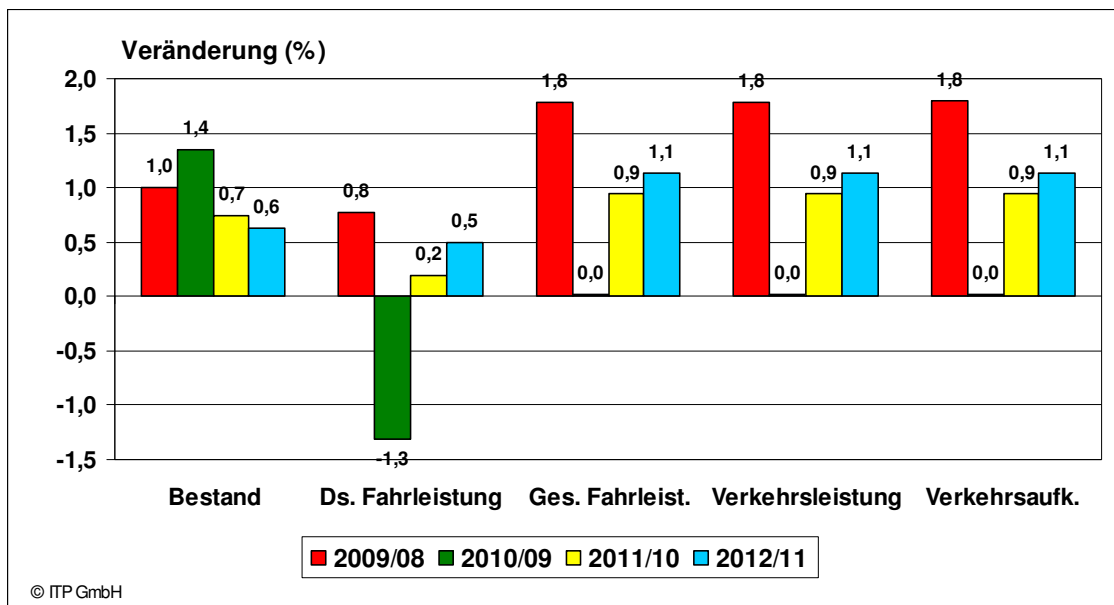
5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Für die durchschnittliche Besetzung und die mittlere Fahrtweite wird jeweils, wie in den Vorjahren, eine Konstanz angenommen. Damit werden also die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** des Individualverkehrs im gleichen Ausmaß zunehmen wie die Fahrleistung. Mit Ausnahme des, im Individualverkehr vergleichsweise unbedeutenden, Ausbildungsverkehrs wird sich die Expansion auf alle Fahrtzwecke erstrecken. Der Berufsverkehr wird von der Erwerbstätigenzahl, der Privat- und der Einkaufsverkehr von den Konsumausgaben und der Geschäftsverkehr von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung angeregt. Vom sich abzeichnenden Gesamtwachstum der Urlaubsreisen (mit allen Verkehrsmitteln) wird zwar der Luftver-

kehr am stärksten profitieren, dennoch dürften daran auch die Pkw-Fahrten zumindest etwas partizipieren.

**Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs**



Im Jahr **2012** ist für den **Pkw-Bestand** eine nahezu gleiche Ausweitung wie im laufenden Jahr zu erwarten, die erneut nahe beim Trendwachstum liegen wird. Auch für die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten zeichnet sich insgesamt eine ähnliche Entwicklung ab. Die privaten Konsumausgaben werden annähernd wie im Jahr 2011, die Erwerbstätigenzahl allerdings etwas schwächer steigen. Im Gegensatz zum vergangenen und zum laufenden Jahr kommt ein klarer Wachstumsimpuls aus der unterstellten **Kraftstoffpreisentwicklung** hinzu. Der gegenwärtige Rohöleinfuhrpreis liegt sehr nahe am (erwarteten) Jahresdurchschnitt 2011. Somit bedeutet ein Verharren auf dem derzeitigen Niveau auch eine Konstanz im Jahresdurchschnittsvergleich. Unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz im kommenden Jahr nicht erhöht wird, trifft dies auch für den Kraftstoffpreis zu (vgl. Abb. P-6). Real bedeutet das sogar einen geringfügigen Rückgang. Zwar ist das Preisniveau im langjährigen Vergleich immer noch hoch. Jedoch besitzt nach aller Erfahrung die Veränderung im aktuellen Jahr, d.h. in 2012 die annähernde Konstanz, einen wesentlich höheren Einfluss auf den Pkw-Verkehr als Preisanstiege in den vorangegangenen Jahren. Dies kann als eine Art von "Gewöhnungseffekt" interpretiert werden.

Unter diesen Voraussetzungen wird die **Pkw-Fahrleistung** auch im Jahr 2012 steigen, und zwar um etwas über 1 %. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen

Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu. Im Vergleich zum laufenden Jahr sind die Veränderungen nur geringfügig höher, weil der diesjährige witterungsbedingte Basiseffekt entfällt und in seiner Funktion als Antriebskraft von den Kraftstoffpreisen abgelöst wird.

### 4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden, die derzeit bis 2009 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit für 2010 (und für das erste Quartal 2011) verfügbar ist. Im Liniennahverkehr werden damit 97 % (2009) 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 2010 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 (gesamten) ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

In den bisherigen Ausgaben der "Gleitenden Mittelfristprognose" wurde der ÖSPV bis zur Sommerprognose 2010, früheren Gepflogenheiten folgend, in den Linien- und den Gelegenheitsverkehr differenziert. Mit dem Linienverkehr soll der ÖPNV auf der Straße abgebildet werden. Er enthält aber auch den, quantitativ allerdings (noch) völlig unbedeutenden, Linienfernverkehr. Da dieser gänzlich anderen Entwicklungen unterliegt als der Nahverkehr, wird ab der Winterprognose 2010/11 nur noch der **Liniennahverkehr** dargestellt. Die zweite Komponente des ÖSPV, nunmehr als "Fernverkehr" bezeichnet, enthält somit auch den Gelegenheitsnahverkehr. Er ähnelt aber von seinen Marktgegebenheiten (Ausflugsfahrten etc.) eher dem Fern- als dem Nahverkehr und wird deshalb beim erstgenannten subsumiert.

Die Jahresstatistik für **2009** wurde erst im April 2011, also nach Abschluss der Prognose vom Jahresanfang, publiziert. Da sich daraus einige nicht unwesentliche Veränderungen gegenüber den damaligen Schätzungen ergaben,<sup>1</sup> wird im Folgenden die Entwicklung in diesem Jahr gemäß den, jetzt vorliegenden, endgültigen Werten nochmals dargestellt. Die Abweichungen zu den Ergebnissen der Quartalsstatistik kommen laut Auskunft des StBA weniger auf Grund der

---

<sup>1</sup> Zum damaligen Zeitpunkt wurden uns die wesentlichen Angaben vom Statistischen Bundesamt freundlicherweise vorab zur Verfügung gestellt. Die endgültigen Werte wurden allerdings nochmals etwas korrigiert.

Entwicklung bei den, hier nicht erfassten, kleineren Unternehmen als vielmehr durch Nachmeldungen bzw. Korrekturen der größeren Unternehmen zustande, die auch später nicht nach Quartalen aufgeteilt werden können.

Im **Nahverkehr** ist der Unterschied bereits beim Fahrgastaufkommen nicht unwesentlich (Jahresstatistik: 2,1 %, Quartalsstatistik: 1,1 %) und bei der Leistung noch stärker (2,5 % gegenüber 0,4 %). Grundsätzlich ist der Zuwachs des ÖSPNV im Jahr 2009 zu einem erheblichen Teil auf die Entwicklung in Berlin zurückzuführen, wo es erstens auf Grund des Streiks im vorangegangenen Jahr zu einem entsprechenden Basiseffekt und zweitens wegen der Betriebseinschränkungen bei der S-Bahn zu Substitutionen hin zum ÖSPV (U-Bahn und Bus) kam. Nach den jetzt vorliegenden Daten ist der Anstieg des ÖSPNV im Jahr 2009 also noch stärker ausgefallen, als es auf der Basis der Ergebnisse der Quartalsstatistik zu schätzen war. Er ist somit einerseits der höchste seit der Vereinigung Deutschlands; andererseits darf das wegen des streikbedingten Rückgangs im Jahr 2008 (-0,6 % (Aufkommen) bzw. -1,1 % (Leistung)) nicht überinterpretiert werden. Die Wachstumsrate gegenüber dem, von Sonderfaktoren weitgehend freien, Jahr 2007 ist bei beiden Größen mit jeweils 0,7 % pro Jahr deutlich geringer.

Im **Fernverkehr** fiel der Rückgang im Jahr 2009 nach den nun vorliegenden Daten beim Aufkommen (-0,5 %) vergleichsweise moderat aus. Dies liegt allein am, nun hier subsumierten, Gelegenheitsnahverkehr, der bei der Fahrtenzahl einen spürbaren Anteil besitzt und ein überraschend starkes Plus (9 %) verbuchen konnte. Der Fernverkehr im engeren Sinn ist dagegen in etwa im erwarteten Ausmaß gesunken (-4 %). Insbesondere die Ausflugsfahrten und die Ferienzeleureisen sind überdurchschnittlich stark zurückgegangen, während sich der Mietomnibusverkehr noch als vergleichsweise stabil erwies. Wegen der kürzeren Fahrtweiten sowohl im letztgenannten Segment als auch im Gelegenheitsnahverkehr hat sich die Leistung des gesamten Fernverkehrs mit 8 % erheblich stärker verringert als die Fahrgastzahl. Im **gesamten ÖSPV** ist das Aufkommen, das immer vom Nahverkehr dominiert wird, im Jahr 2009 um 2 % gestiegen, die Leistung, die zu knapp einem Drittel auf den Fernverkehr entfällt, dagegen um rund 1 % gesunken.

Im Jahr **2010** sind im **Nahverkehr** gemäß den Ergebnissen der Quartalsstatistik sowohl das Beförderungsaufkommen als auch die Leistung leicht gesunken (-0,3 % bzw. -0,8 %). Die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen haben zwar insgesamt positiv gewirkt, andererseits war deren Anstieg zu schwach, um im ÖSPV einen nennenswerten Nachfrageimpuls auszulösen. Zudem wurde er von der rückläufigen Zahl der Auszubildenden nach wie vor gebremst. Hier ist zu berücksichtigen, dass die abnehmende Schülerzahl nicht nur den Ausbildungsverkehr im eigentlichen Sinne tangiert, auf den rund ein Viertel des gesamten ÖSPV entfällt, sondern auch die anderen Fahrten der Auszubildenden, die sie mit ihren Zeitfahrausweisen zurücklegen

(Freizeitverkehr etc.). Expansiv wirkten die steigenden Kraftstoffpreise, allerdings ist dieser Effekt vergleichsweise schwach. In Berlin wuchs der ÖSPV im ersten Quartal wegen der weite-  
ren Substitutionen von der Berliner S-Bahn gegenüber dem (noch unbeeinflussten) Vorjahr  
zwar nochmals um 6 %, was maßgeblich zum bundesweiten Anstieg (1,1 %) beitrug. Im zweiten  
Quartal hat sich die Veränderung gegenüber dem Vorjahr aber bereits normalisiert (0,5 %). Im  
zweiten Halbjahr schließlich wurden die Betriebsstörungen bei der S-Bahn und damit auch die  
Verlagerungen zu U-Bahn und Bus weitgehend beseitigt (vgl. Abschn. 4.4), so dass der Berliner  
ÖSPV um 5 % gegenüber dem (erhöhten) Vorjahresniveau sank, worauf etwa die Hälfte des  
deutschlandweiten Rückgangs in diesem Zeitraum (-1,3 %) zurückzuführen ist. Im gesamten  
Jahr nahm das Aufkommen in Berlin leicht ab (-0,8 %), was sich im Bundesergebnis kaum mehr  
niederschlug. Dagegen ging die Leistung wegen der überdurchschnittlichen Fahrtweite der be-  
troffenen Fahrten stärker zurück (-3,6 %), was für den deutschen Gesamtwert 0,3 % bedeutet,  
also nicht völlig unerheblich ist.

Im **Fernverkehr**, für den noch keine Daten für 2010 vorliegen, gibt es keine Gründe, um ein  
Ende des langjährigen, seit 2001 anhaltenden, Abwärtstrends anzunehmen. Auch im Jahr 2010  
wurden, wie seit Längerem, die Ferienzweckreisen vor allem von Zielwahländerungen sowie von  
preisgünstigen Angeboten der Eisenbahnen und der Fluggesellschaften beeinflusst. Anderer-  
seits hat sich die gesamtwirtschaftliche Lage aufgehellt, weshalb zu erwarten ist, dass der  
Rückgang schwächer ausgefallen ist als im Jahr 2009. Dies trifft vor allem für die Ferienzweckrei-  
sen und die Ausflugfahrten zu. Einschließlich des Gelegenheitsnahverkehrs wird eine Abnahme  
der Fahrtenzahl um 2 % angenommen. Da die Reisen über längere Strecken erneut überdurch-  
schnittlich betroffen gewesen sein dürften, ist für die Leistung ein stärkeres Minus (-4 %) zu  
erwarten. Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist das kaum spürbar, weshalb sie in an-  
nähernd dem gleichen Ausmaß sinkt (-0,4 %) wie im Nahverkehr, bei der Verkehrsleistung  
(-1,8 %) dagegen schon.

Vor der Kommentierung der Entwicklung im Jahr **2011** ist auf die Änderung des Berichtskreises  
hinzuweisen, der für die Quartalsstatistik auskunftspflichtig ist und der auf Grund der fünfjährlich  
durchgeführten Totalerhebung bei der Jahresstatistik 2009 neu festgelegt wurde. Dadurch hat  
sich die Zahl der Auskunftspflichtigen um rund 5 % erhöht, was wiederum dazu führt, dass die  
absoluten Werte, die ab dem ersten Vierteljahr 2011 in der Quartalsstatistik ausgewiesen wer-  
den, nicht mit denen der Vorjahre vergleichbar sind. Die dort dargestellten Veränderungsraten  
sind jedoch bereinigt, beziehen sich also auf die vergleichbaren Gesamtheiten.

In dieser bereinigten Darstellung hat der **Nahverkehr** im ersten Quartal annähernd stagniert  
(Aufkommen und Leistung). Im gesamten Jahr regen die gesamtwirtschaftlichen Einflussfakto-  
ren, d.h. die Erwerbstätigenzahl und die Konsumausgaben, die Nachfrage spürbar stärker an



als im Jahr 2010. Der dämpfend wirkende Rückgang der Zahl der Auszubildenden wird ebenso wie der leicht expansiv wirkende Kraftstoffpreisanstieg annähernd wie im Vorjahr ausfallen. Die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn werden das bundesweite Ergebnis des Gesamtjahres, wie schon im ersten Quartal, nur noch unwesentlich beeinflussen. Saldiert ist für den Nahverkehr im Jahr 2011 mit einem Anstieg um rund 1/2 % (Aufkommen und Leistung) zu rechnen.

Für den **Fernverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2010 grundsätzlich gleichermaßen. Allerdings ist davon auszugehen, dass sich die verbesserten gesamtwirtschaftlichen Perspektiven auch hier auswirken, der Rückgang sich also im Vergleich zum Vorjahr vermindert. Beim Aufkommen wird dies auf ein Minus in Höhe von gut 1 % quantifiziert. Davon dürften die einzelnen Segmente, d.h. der Mietomnibusverkehr, die Ausflugsfahrten und die Ferienzeleisen, annähernd gleichermaßen betroffen sein, so dass die mittlere Reiseweite schwächer sinkt und sich die Divergenz zwischen der Entwicklung von Aufkommen und Leistung, die im Jahr 2009 stark ausgeprägt war, wie schon im Jahr 2010 abschwächt. Letztere dürfte um knapp 3 % abnehmen. Im **gesamten ÖSPV** wird das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Linienverkehrs zunehmen. Bei der Leistung wird dieses Wachstum jedoch vom Fernverkehr wiederum zunichte gemacht, so dass sie erneut ins Minus gerät, allerdings in einem deutlich geringeren Ausmaß (-0,4 %) als in den letzten drei Jahren (1 % bis 2 %).

Im Jahr **2012** wird der **Nahverkehr** von den konjunkturellen Einflussfaktoren, insbesondere der Erwerbstätigenzahl, etwas weniger stark angeregt als im laufenden Jahr. In die gleiche Richtung wirkt die Stabilität der Kraftstoffpreise. Dem entgegen steht, dass die Zahl der Auszubildenden etwas schwächer sinkt und dass die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn nunmehr vollständig entfallen. Saldiert ergibt sich ein weiterer Anstieg, der aber geringfügig schwächer ausfällt (0,4 % bzw. 0,5 %) als im Jahr 2011. Für den **Fernverkehr** wird eine weitgehend identische Entwicklung wie im laufenden Jahr erwartet. Dies gilt somit auch für den **gesamten ÖSPV** (vgl. Tab. P-3).

**Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen**

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Öffentlicher Straßenv. <sup>2)</sup>	9078	9263	9231	9285	9320	2,0	-0,4	0,6	0,4
- Nahverkehr <sup>3)</sup>	8992	9178	9147	9202	9239	2,1	-0,3	0,6	0,4
- Fernverkehr <sup>4)</sup>	85,8	85,4	83,7	82,7	81,7	-0,5	-2,0	-1,3	-1,3
Eisenbahnverkehr	2348	2377	2425	2464	2487	1,3	2,0	1,6	0,9
- Nahverkehr	2224	2254	2299	2338	2359	1,3	2,0	1,7	0,9
- Fernverkehr	124	123	126	126	128	-0,4	2,4	-0,3	1,8
Insgesamt	11426	11641	11656	11749	11808	1,9	0,1	0,8	0,5
- Nahverkehr	11216	11432	11446	11540	11598	1,9	0,1	0,8	0,5
- Fernverkehr	210	209	210	208	210	-0,4	0,6	-0,7	0,6
<b>Verkehrsleistung<sup>1)</sup></b>									
Öffentlicher Straßenv. <sup>2)</sup>	79,6	78,9	77,5	77,2	76,8	-0,9	-1,8	-0,4	-0,5
- Nahverkehr <sup>3)</sup>	54,1	55,5	55,0	55,4	55,6	2,5	-0,8	0,7	0,5
- Fernverkehr <sup>4)</sup>	25,5	23,4	22,5	21,8	21,2	-8,0	-4,1	-2,9	-2,8
Eisenbahnverkehr	82,5	82,2	84,0	83,8	85,3	-0,4	2,2	-0,2	1,7
- Nahverkehr	47,0	47,4	47,9	48,4	48,7	0,9	1,1	1,0	0,7
- Fernverkehr	35,6	34,8	36,1	35,5	36,6	-2,1	3,7	-1,8	3,1
Insgesamt	162,1	161,1	161,5	161,0	162,1	-0,6	0,3	-0,3	0,7
- Nahverkehr	101,1	102,8	102,9	103,7	104,3	1,8	0,1	0,8	0,6
- Fernverkehr	61,1	58,3	58,6	57,3	57,8	-4,6	0,6	-2,2	0,8

1) Innerhalb Deutschlands

2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen

3) Liniennahverkehr

4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

#### 4.4 Eisenbahnverkehr

Auch im Eisenbahnverkehr haben sich die endgültigen Daten für das Jahr **2009** gemäß der Jahresstatistik des Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen verändert, darunter im **Nahverkehr** spürbar. Er ist nach den jetzt vorliegenden Zahlen – trotz des kräftigen Bremseffekts auf Grund der Betriebsstörungen bei der Berliner S-Bahn – nicht unerheblich gestiegen (Aufkommen: 1,3 %, Leistung: 0,9 %), während die Quartalsstatistik für die größeren Unternehmen (vgl. Abschn. 4.3) ein Minus (-0,6 % bzw. -1,0 %) ausweist. Da die Deutsche Bahn ihre Daten nach deren Publikation nicht mehr ändert bzw. ändern muss, betrifft die Abweichung die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zum Einen wurden hier Korrekturen der statistischen Meldungen vorgenommen, zum Anderen kam es zu Nachmeldungen von neu in den Markt eingetretenen Bahnen, die erst mit Verspätung in die statistische Berichterstattung aufgenommen werden konnten. Im **Fernverkehr** waren keine Korrekturen gegenüber der Quartalsstatistik erforderlich. Er ist im Jahr 2009 um 0,4 % (Aufkommen) bzw. 2,1 (Leistung) gesunken.<sup>1</sup>

Im Jahr **2010** ist der **Nahverkehr** gemäß den aktuellen Ergebnissen der Quartalsstatistik merklich gestiegen, nämlich um 2 % (Aufkommen) bzw. 1,1 % (Leistung). Die Abweichung zur Schätzung im Rahmen der Winterprognose vom Februar 2011 (1,1 % bzw. 0,4 %) kommt zum Einen dadurch zustande, dass die Ergebnisse der ersten drei Quartale in der Zwischenzeit um jeweils rund 0,5 % nach oben korrigiert wurden. Zum Anderen wurde das Wachstum im vierten Quartal (3,6 % bzw. 1,8 %) damals um gut einen Prozentpunkt unterschätzt. Im Gesamtjahr hat sich das S-Bahn-Desaster in Berlin, auf die immerhin 17 % (2009) des bundesweiten Aufkommens entfallen, nicht mehr negativ ausgewirkt. Zwar sank deren Fahrgastzahl im ersten Halbjahr nochmals um 6 % und deren Leistung sogar um 11 %. Dies wurde jedoch durch Zuwächse im zweiten Halbjahr (10 % bzw. 9 %), die also durch das gedrückte Niveau des Vorjahres entstanden, nahezu ausgeglichen. Beim Aufkommen entstand sogar ein positiver Wachstumsbeitrag zum bundesweiten Ergebnis in Höhe von 0,3 %. Der verbleibende Anstieg des Jahres 2010, so er durch Nachmeldungen etc. nicht nochmals korrigiert wird, ist also auf die fundamentalen Faktoren zurückzuführen. Hier wiederum haben sich die bereits mehrfach erwähnten gesamtwirtschaftlichen Einflüsse offenbar in einem stärkeren Ausmaß bemerkbar gemacht als erwartet. Grundsätzlich unterliegt der SPNV den gleichen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Einflüssen wie der ÖSPNV. Allerdings besitzt erstens der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein wesentlich geringeres Gewicht. Zweitens konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV

<sup>1</sup> In der Winterprognose vom Februar 2011 wurden Veränderungsdaten in Höhe von 0,1 % bzw. -2,9 % ausgewiesen. Sie beruhen auf den absoluten Werten, die in der Jahresstatistik 2009 des Eisenbahnverkehrs dargestellt werden (Fachserie 8, Reihe 2, Tab. 1.2, Excel-Version, Stand: 27.05.2010). Sie stimmen jedoch mit den (letztendlich maßgeblichen) Werten aus der Personenverkehrsstatistik nicht vollständig überein.

generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Hier wirkte sich auch der letztjährige Kraftstoffpreisanstieg – im Gegensatz zu den ländlich geprägten Räumen, in denen die Alternativen zum Pkw eine weit geringe Attraktivität besitzen – in einem überdurchschnittlichen Ausmaß aus. Aus diesen Gründen hat sich der Schienennahverkehr im Jahr 2010 deutlich, nämlich um rund zwei Prozentpunkte, günstiger entwickelt als der ÖSPNV.

Die letztjährige Entwicklung des **Fernverkehrs** ist vor dem Hintergrund des Verlaufs im Jahr 2009 zu betrachten, in dem die Nachfrage auf Grund der massiven Angebotsprobleme in Gestalt der Fahrzeugverfügbarkeit der ICEs sowie der Baustelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin, die zu einer drastischen Fahrtzeitverlängerung geführt hat, deutlich gedrückt wurde. Darüber hinaus wurden die Geschäftsreisen von der Rezession und die Flughafenzubringerfahrten vom Rückgang des Luftverkehrs getroffen. All dies betraf vor allem überdurchschnittlich lange Relationen, so dass die Leistung, wie oben bereits erwähnt, im Jahr 2009 mit gut 2 % wesentlich stärker sank als das Aufkommen (-0,4 %).

Im Jahr 2010 entfiel zunächst der Effekt aus der Baustelle zwischen Hamburg und Berlin. Ferner konnten die Angebotseinschränkungen in Folge der mangelnden Fahrzeugverfügbarkeit deutlich gemildert werden. Aus beiden Umständen entstand also ein spürbarer Basiseffekt. Darüber hinaus regte die gesamtwirtschaftliche Belebung die Zahl der (Inlands-) Geschäftsreisen an. Ferner führte der Wiederanstieg des Luftverkehrs zu einem Anstieg der Zubringerfahrten. Zu diesen Antriebskräften gesellten sich noch die Verlagerungen wegen der massiven Störungen im Luftverkehr hinzu. Die Zahl der innerdeutschen Fluggäste, die vor allem im April (Aschewolke) und im Dezember (Witterungschaos) gestrandet sind (vgl. Abschn. 4.5), belief sich auf rund 1 Mio. Dies entspricht fast 1 % des gesamten Schienenfernverkehrs. Zwar ist nur ein (großer) Teil der Passagiere auf die Schiene gewechselt, dennoch ergibt sich für das Gesamtjahr ein spürbarer zusätzlicher Aufkommensanstieg. Allein im vierten Quartal belief sich das Aufkommensplus auf gut 5 %. Im zweiten Vierteljahr fiel es mit knapp 3 % zwar schwächer, aber dennoch überdurchschnittlich aus. Bei der Leistung war der Effekt auf Grund der längeren Reiseweiten der zusätzlichen Fahrten noch stärker ausgeprägt (6 % bzw. 4 %). Aus all diesen Gründen wuchs die Leistung (3,7 %) nochmals stärker als die Fahrgastzahl (2,4 %). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 2,2 % (Leistung).

Im Jahr **2011** ist der **Nahverkehr** im ersten Quartal – bereinigt um die Veränderungen im Berichtskreis – um 3,3 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung) gewachsen. Es war davon auszugehen, dass die Gewinne der Berliner S-Bahn nochmals kräftig ausgefallen sind und die bundesweite Entwicklung erneut in einem spürbaren Ausmaß beeinflusst haben. Durch die, kurz vor Abschluss der vorliegenden Prognose veröffentlichten, Ergebnisse nach Bundesländern wird

dies nur in einem begrenzten Ausmaß bestätigt. Demnach stieg die (bereinigte) Fahrgastzahl in Berlin lediglich um knapp 5 %, was zum bundesweiten Wachstum nur 0,7 % beitrug. Allerdings könnte dies mit der Bereinigung des Berichtskreises zusammenhängen, denn die unbereinigte Veränderungsrate lag mit 12 % sogar über den Erwartungen (Leistung: +24 %). Ein ähnlicher Effekt ist für das zweite Vierteljahr zu erwarten, anschließend läuft er aus. Für das Gesamtjahr kann ein Ausmaß in Höhe von rund 0,5 % geschätzt werden. Hinzu kommen die Impulse vom privaten Konsum und von der Erwerbstätigenzahl sowie vom Kraftstoffpreisanstieg. Der Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt, wie erwähnt, im SPNV eine geringere Rolle als im ÖSPNV. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass der SPNV erneut ein spürbares Plus verbucht und die Wachstumsrate des Vorjahres nur knapp verfehlt. Für das Aufkommen wird ein Anstieg um 1,7 % prognostiziert; die Leistung wird mit 1 % allerdings etwas schwächer zu legen, vor allem weil die (zusätzlichen) Fahrten in Berlin über vergleichsweise kurze Strecken verlaufen.

Im **Fernverkehr** stellt sich ein völlig gegenläufiges Bild dar. Zwar wirken die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse hier ebenfalls. Ferner werden die Flughafenzubringerreisen zunehmen. Nach Schätzungen von Intraplan entfallen mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung auf Zubringerfahrten zu und von den Flughäfen. Somit wird sich das kräftige Wachstum des Luftverkehrs (6 %) mit immerhin 0,4 % im Eisenbahnfernverkehr niederschlagen. Zudem wurden erstmals seit vielen Jahren die Preise im Fernverkehr zum letzten Fahrplanwechsel nicht erhöht. Unter Berücksichtigung nur dieser Einflüsse wäre mit einem Anstieg des Schienenfernverkehrs um 2 % bis 2,5 % zu rechnen. Dem stehen jedoch mehrere Sonderfaktoren entgegen, die die Nachfrage dämpfen. Erstens entfallen – normale Witterungsverhältnisse u.ä. im weiteren Verlauf des Jahres vorausgesetzt – die letztjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der Störungen im Luftverkehr, was das Wachstum im laufenden Jahr um mehr als 1 % (Aufkommen) drückt. Zweitens werden im Jahr 2011 im gesamten Streckennetz mehrere Baumaßnahmen durchgeführt, die die Fahrzeiten auf zahlreichen bedeutenden Relationen während großer Teile des Jahres spürbar verlängern. Aus diesen Gründen ist insgesamt für den Fernverkehr bei der Fahrgastzahl ein geringfügiges Minus (-0,3 %) zu erwarten. Da vor allem die letztjährigen störungsbedingten Fahrten über weit überdurchschnittlich lange Entfernungen verliefen, fällt der Rückgang bei der Leistung (-1,8 %) deutlich stärker aus.

Die Entwicklung im ersten Quartal, in dem das Aufkommen annähernd stagnierte und die Leistung um bemerkenswerte 4,8 % sank, bestätigt diese Einschätzung. Allerdings ist dieses Ausmaß des Rückgangs der Leistung aus mehreren Gründen überzeichnet. Denn erstens spiegeln sich auch darin schon die zusätzlichen Fahrten des letzten Jahres, bei denen es sich in diesem Zeitraum um Verlagerungen nicht nur vom Luftverkehr, sondern auch vom Pkw-Verkehr handelte (vgl. Abschn. 4.2). Zweitens lagen die privatreiseintensiven Osterferien im laufenden Jahr

vollständig im April, im Vorjahr dagegen zum Teil noch im März. Drittens schließlich führten im März auch die Warnstreiks bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem gewissen Ausmaß zu Nachfrageverlusten. Im zweiten Quartal fielen diese Effekte großteils weg bzw. wirkten gegenläufig (Osterferien), so dass in diesem Zeitraum, trotz des Basiseffekts aus der Aschewolke, ein deutlich geringes Minus entstanden ist. Im dritten Quartal, das 2010 nicht von Sonderfaktoren beeinflusst war, könnte die Veränderung auf Grund der fundamentalen Antriebskräfte ein leichtes Plus aufweisen, bevor sie im vierten Quartal wegen des Basiseffekts wieder ein spürbares Minus zeigen wird. Im **gesamten Eisenbahnverkehr** lassen diese Verläufe für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen eine spürbare Zunahme (1,6 %), für die Leistung dagegen eine annähernde Stagnation (-0,2 %) erwarten.

Im Jahr **2012** entfallen im **Nahverkehr** der, im laufenden Jahr wirksame, Basiseffekt aus den Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn sowie der Einfluss aus den Kraftstoffpreisen. Darüber hinaus wird sich, wie bereits mehrfach erwähnt, der gesamtwirtschaftliche Impuls, insbesondere aus der Erwerbstätigenzahl, etwas abschwächen. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass Aufkommen und Leistung im Nahverkehr in einem geringeren Ausmaß zunehmen (0,9 % bzw. 0,7 %) als im Jahr 2011.

Im **Fernverkehr** wird sich dagegen die Fortsetzung des Konjunkturaufschwungs bemerkbar machen. Somit wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen wachsen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen weiterhin leicht zum Nachfrageplus bei. Weiterhin werden die diesjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen weitgehend entfallen. Deshalb ist für das kommende Jahr ein vergleichsweise kräftiges Plus zu erwarten, das auf den längeren Strecken überdurchschnittlich hoch ausfallen wird. Somit wird die Leistung (3,1 %) wieder stärker steigen als das Aufkommen (1,8 %). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Anstieg in Höhe von knapp 1 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung).

## 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, so dass die Fluggastzahl um 4,5 % sank.

Im Jahr **2010** fand der Luftverkehr in den Steigflug zurück. In den ersten Monaten des Jahres stieß er, um im Bild zu bleiben, noch auf Gegenwind. Im Januar und im Februar wurde er in einem ungewöhnlichen Ausmaß durch die Winterwitterung (Orkantief "Xynthia") und durch mehrere Warnstreiks der Piloten beeinträchtigt. Deshalb lag die Fluggastzahl im Januar und im Februar noch klar unter den bisherigen Höchstwerten aus dem Jahr 2008 (vgl. Abb. P-8). Im März zeigte sich erstmals die volle Dynamik, die der Luftverkehr im vergangenen Jahr an den Tag legte. Erstmals wurde das Niveau von 2008 erreicht. Im April entstand nach dem Vulkanausbruch in Island die Aschewolke, die den Luftverkehr in Deutschland über eine Woche nahezu lahmlegte. Deshalb nahm die Passagierzahl in diesem Monat um 16 % ab. Die weitere Entwicklung verlief bis einschließlich November ungestört, so dass die Werte von 2008 erreicht (Mai/Juni) bzw. deutlich übertroffen (Juli bis November) wurden. Im Dezember kam es allerdings nochmals zu einer massiven Behinderung im Gefolge der Witterungsverhältnisse an vielen europäischen Flughäfen. Dennoch konnte die Nachfrage in diesem Monat noch den bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2007 – der Dezember 2008 war bereits krisenbeeinflusst – erreichen.

Trotz dieser teilweise dramatischen Störungen des Betriebsangebots wuchs die Fluggastzahl im **gesamten Jahr** 2010 um 5 %. Mit 166,8 Mio. Passagieren wurde der bisherige Rekordwert aus dem Jahr 2008 (166,3 Mio.) bereits leicht übertroffen. Bereinigt um die Störungen errechnet sich sogar ein Plus in Höhe von 7,5 %. Diese Größenordnung wird bestätigt durch die Marktforschung des Frankfurter Flughafens, wonach die Vorfälle den Flughafen 1,8 Mio. Passagiere gekostet haben.<sup>1</sup> Im Verhältnis zur Gesamtzahl in Höhe von 53 Mio. entspricht dies 2,6 %. Das verteilt sich hälftig auf die Aschewolke und auf die Witterungseinflüsse.

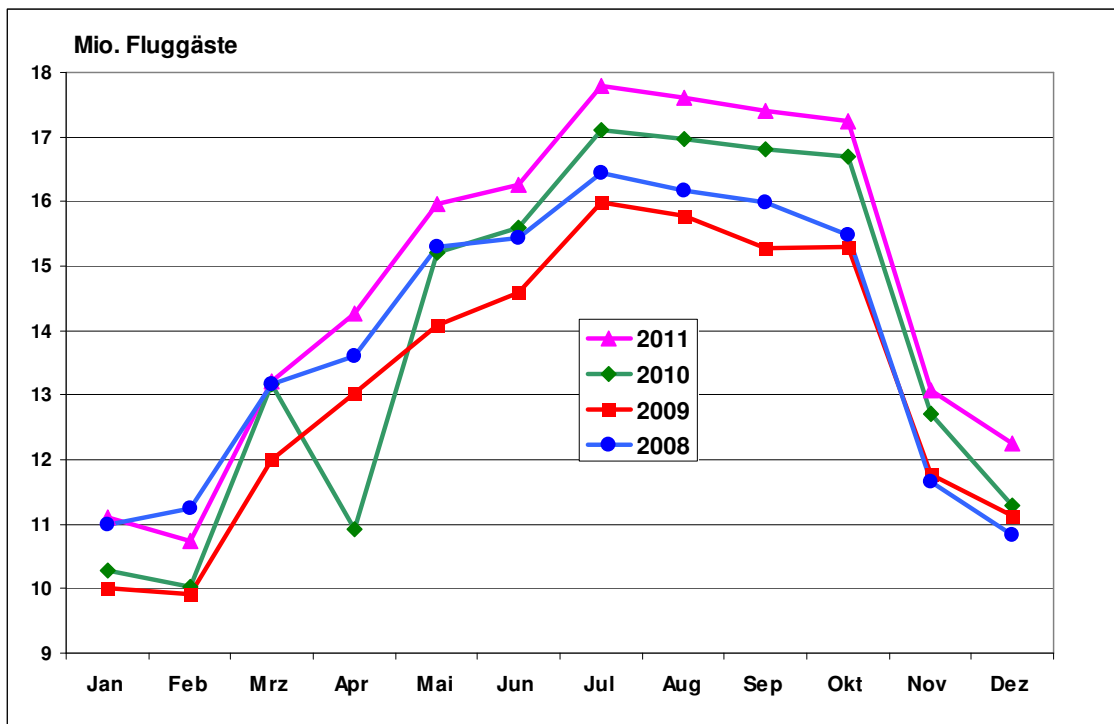
Die **Gründe** für diese Dynamik lagen erstens in dem überraschend starken Anspringen des deutschen Außenhandels. Dies strahlte unmittelbar auf die **Geschäftsflüge** aus. Außerdem kann der internationale Geschäftsreiseverkehr mittlerweile fast als Frühindikator für den Außen-

---

<sup>1</sup> Fraport AG, Market & Trend Research, Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung – Dezember 2010, S. 5a

handel 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 Belegung im Geschäftsreiseverkehr sogar noch etwas früher einsetzt als im Außenhandel.

**Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2008 bis 2011**



Zweitens ist im Jahr 2010 auch die Zahl der **Urlaubsreisen** wieder merklich gewachsen, vor allem auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Belebung. Gemäß den Ergebnissen der Reiseanalyse 2011 ist die Zahl aller Urlaubsreisen der deutschen Bevölkerung um 3 % auf 144 Mio. gestiegen, wozu ausschließlich die Kurzreisen (80 Mio., +8 %) beigetragen haben, während die Zahl der Haupturlaubsreisen (mit einer Dauer von 5 und mehr Tagen) um 2 % auf 64 Mio. abgenommen hat.<sup>1</sup> Eine nicht unbedeutende Rolle in diesem Zusammenhang besitzt die Abwrackprämie. Im Jahr 2009 wurden größere Budgetanteile der verfügbaren Einkommen für Pkw-Käufe verwendet, die dann für andere Verwendungszwecke nicht zur Verfügung standen. Bei Urlaubsreisen sind die Einsparmöglichkeiten einfacher realisierbar als bei anderen Gütern

<sup>1</sup> Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., Reiseanalyse 2011, Kiel, März 2011.



und Dienstleistungen. Im Jahr 2010 konnten diese Budgets wieder für Urlaubsreisen verwendet werden.

Bei den übrigen privaten Flugreisen zu Verwandten, Freunden und Bekannten ("**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. Im Jahr 2010 ist das Preisniveau nach den bisher vorliegenden Informationen dagegen gestiegen. Zwar wurden erneut zahlreiche Flüge zu Niedrigpreisen angeboten, um die Kapazitäten auszulasten. Andererseits wurde der Nachfrageanstieg genutzt, um die durchschnittlichen Erlöse anzuheben. Deshalb dürfte der Anstieg der VFR-Flüge im Jahr 2010 begrenzt gewesen sein.

Schließlich ist auch das **Incoming-Segment** des Luftverkehrs im Jahr 2010 gestiegen. Die Zahl der Gästeankünfte von Ausländern in deutschen Beherbergungsbetrieben hat sich gegenüber dem Vorjahr um 11 % erhöht, woran die Zahl der von Ausländern vorgenommenen Flüge mindestens im gleichen Ausmaß partizipiert hat.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** werden die innerdeutschen Flüge von Außenhandel nicht beeinflusst; die Geschäftsflüge reagierten hier lediglich auf die allgemeine wirtschaftliche Belebung. Darüber hinaus wurde der Inlandsverkehr von den Störungen in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen. Aus diesen Gründen wuchsen die innerdeutschen Flüge mit 1,8 % deutlich schwächer als der Gesamtverkehr und lagen damit auch noch deutlich (2,8 %) unter dem Stand von 2008. Vice versa nahmen die Auslandsflüge, die vom Außenhandel stark angetrieben wurden, mit 5,6 % überdurchschnittlich zu und übertrafen den Höchststand von 2008 bereits leicht (0,9 %). Innerhalb der Auslandsflüge expandierte der Interkontinentalbereich entsprechend den Entwicklungen im deutschen Außenhandel deutlich stärker (7,3 %, gegenüber 2008: 4,3 %) als die Flüge nach und aus Europa (5,1 %, gegenüber 2008: -0,3 %).

Die **Verkehrsleistung** wuchs mit 5,6 % noch stärker als das Aufkommen (vgl. Tab. P-5). Die mittlere Reiseweite nahm somit zum dritten Mal in Folge spürbar zu (0,5 %). Im innerdeutschen Verkehr stieg sie um 0,3 %, was hier zumindest zum Teil darauf zurückzuführen sein dürfte, dass während der Behinderungen vor allem Reisen über kürzere Strecken auf andere Verkehrsmittel verlagert wurden. Im Auslandsverkehr hat sich die Reiseweite sogar um 0,7 % verlängert.

Die bisherige Entwicklung im Jahr **2011** war von einer Vielzahl von Sonderfaktoren geprägt, die die Analyse des konjunkturellen Verlaufs außerordentlich erschweren. Im **Januar** und im **Feb-**

**ruar** war jeweils ein kräftiges Wachstum der gesamten Fluggastzahl (8,0 % bzw. 6,9 %) zu verzeichnen, das auf Grund der Basiseffekte aus den letztjährigen Betriebsstörungen allerdings überzeichnet ist. Die Werte des Jahres 2008 wurden nur leicht übertroffen (Januar) bzw. sogar spürbar verfehlt (Februar, vgl. Abb. P-8). Die Unruhen in Nordafrika und am Golf wirkten sich hier kaum aus. Die Urlaubsreisen in diese Zielgebiete (Tunesien, Ägypten) wurden, wie immer in derartigen Fällen, weitestgehend auf andere Regionen verlagert. Die Geschäftsreisen in diese Länder haben ein zu geringes Gewicht, um sich im Gesamtergebnis niederzuschlagen. Allerdings haben die Unruhen dazu geführt, dass bereits in diesem Zeitraum eine Verlagerung von Interkont- (+1,5 %) zu Europaflügen (+10,5 %) zu beobachten war.

Im **März**, der im Vorjahr frei von Störungen war, lag die Zahl der Passagiere nur leicht über dem Niveau des Vorjahres (0,5 %) und auch von 2008. Neben der Verschiebung der Osterferien, die im laufenden Jahr vollständig im April, im Vorjahr dagegen teilweise im März lagen, trug dazu die Naturkatastrophe in Japan vom 11. März bei. Dadurch wurde bereits in diesem Monat die Zahl der Geschäftsflüge nicht nur nach Japan (-9,3 %, Einsteiger) selbst, sondern auch in die angrenzenden Länder, vor allem nach China (-8,8 %), stark beeinflusst. Das Minus für Indien (-14,9 %) ist weniger auf die Folgen des Erdbebens und des Reaktorunfalls, sondern auf die Aufgabe des Hubs der Air India in Frankfurt zurückzuführen. Der gesamte Interkont-Verkehr sank im März um 11 % (Ein-/Aussteiger).

Im **April** kam es auf Grund des massiven Basiseffekts aus der letztjährigen Aschewolke zwangsläufig zu einem kräftigen Anstieg gegenüber 2010 (30 %). Damit wurde nun aber auch das Niveau von 2008, das damals noch nicht krisenbeeinflusst war, erstmals im laufenden Jahr klar (5 %) überschritten. Zum Teil ist dies auf die Ferienverschiebung zurückzuführen. Nach Zielländern differenzierte Daten liegen ab April noch nicht vor. Das Wachstum aller Interkontflüge gemäß ADV gegenüber 2010 (15 %) ist wegen des Basiseffekts nicht aussagefähig, gegenüber 2008 ergibt sich aber, wie bei der Gesamtzahl, ein Plus von 5 %. Vor dem Hintergrund des nach wie vor massiv beeinflussten Fernost-Verkehrs ist dies bemerkenswert.

Im **Mai** und im **Juni** schließlich hat sich die Fluggastzahl gemäß den Ergebnissen der ADV-Statistiken gegenüber 2010, bei damals störungsfreiem Verlauf, um 5 % bzw. 4,3 % erhöht.<sup>1</sup> In ähnlichem Ausmaß wurden die Werte von 2008 übertroffen. In beiden Monaten war der Interkontbereich nur mehr leicht (-1 % bis -2 %) im Minus.

---

<sup>1</sup> Die gesamte Veränderungsrate gemäß ADV belief sich im Juni auf 3,0 %. Dabei wird allerdings der innerdeutsche Verkehr doppelt, nämlich beim Ein- und beim Ausstiegsflughafen, gezählt, in der Luftverkehrsstatistik dagegen nur einmal. Da der Inlandsverkehr im Juni wegen der Verschiebung der Pfingstferien bzw. der Feiertage kräftig sank (-7 %), schlägt dies in der ADV-Definition stärker auf die Gesamtzahl durch.

Aus dieser Entwicklung ist die Schlussfolgerung zu ziehen, dass sich die konjunkturelle Dynamik des Luftverkehrs im bisherigen Verlauf des Jahres nicht, wie es bei oberflächlicher Betrachtung der unbereinigten Veränderungsdaten gegenüber 2010 den Anschein haben mag, abgeschwächt, sondern, wie die längerfristige Analyse zeigt, eher noch etwas **verstärkt** hat. Aus diesem Grund wurden für den weiteren Verlauf ähnliche Veränderungsdaten angenommen wie in den letzten Monaten. Für das gesamte zweite Halbjahr bedeutet das ein Wachstum gegenüber 2010 um 4 %, wobei es im Dezember auf Grund des neuerlichen Basiseffekts deutlich höher ausfallen wird (vgl. nochmals Abb. P-8). Im Vergleich zu 2008 vergrößert sich der Abstand, weil damals die Abwärtsbewegung im zweiten Halbjahr bereits eingesetzt hat. Für die **Fluggastzahl im gesamten Jahr** ergibt sich daraus ein Anstieg um **6,1 %**.

Die **Gründe** für diesen fortgesetzten Steigflug des Luftverkehrs im Jahr 2011 liegen zunächst in den **fundamentalen Faktoren**. Denn nach wie vor strahlt der deutsche Außenhandel auf die **Geschäftsflüge** aus, auch wenn sich dessen Wachstum im weiteren Verlauf etwas abschwächen wird. Zweitens nimmt auch die Zahl der **Urlaubsreisen** nochmals zu. Die FUR ermittelte in der o.a. Reiseanalyse ein Potenzial für zusätzliche Urlaubsreisen, das von einer steigenden Ausgabebereitschaft gespeist wird. Die Buchungslage bei den Reisebüros war im Juni zwar nicht mehr so hervorragend wie am Jahresbeginn, aber immer noch gut. Gemäß dem "ta.ts Reisebürospiegel" liegt der Auftragsbestand für das Touristikjahr 2010/11 derzeit noch um 5 % über dem Vorjahresstand (Dezember 2010: 9 %).<sup>1</sup> Natürlich trägt die gesamtwirtschaftliche Belebung dazu maßgeblich bei. Auch das **Incoming-Segment** wird im Jahr 2011 spürbar steigen. Die Zahl der Gästeankünfte von Ausländern nahm in den ersten fünf Monaten um 8 % zu, wobei deren Flugreisen eher noch stärker gewachsen sein dürften. Bei den **VFR-Reisen** (der Einwohner Deutschlands) ist dagegen auf Grund der Preisentwicklung mit einem eher schwächeren Anstieg zu rechnen.

Andererseits entsteht ein Gutteil des diesjährigen Wachstums aus den bereits ausführlich dargestellten **Basiseffekten** aus den Betriebsstörungen des Vorjahrs. Wie oben erwähnt, können sie auf etwa 2,5 % des Gesamtergebnisses des Jahres 2010 quantifiziert werden. Das bedeutet, dass der Luftverkehr **ohne** diese Effekte im Jahr 2011 um rund **3,5 %** steigen würde. Dieses Ausmaß ist geringer als im Durchschnitt der letzten Jahrzehnte und auch, als es allein auf Grund der fundamentalen Faktoren zu erwarten wäre.

Dies wiederum ist auf die 2011 eingeführte **Luftverkehrssteuer** (LVS) zurückzuführen. Gemäß einer Studie von Intraplan / Klophaus führt sie zu einer Verminderung der deutschen Fluggast-

---

<sup>1</sup> ta.ts Reisebürospiegel Juni 2011, [http://www.ta-ts.de/download/kirb Spiegel\\_07\\_2011.pdf](http://www.ta-ts.de/download/kirb Spiegel_07_2011.pdf)

zahl um 2,7 %.<sup>1</sup> Dabei wird der innerdeutsche (3,7 %) und der Europa-Verkehr (3,5 %) in einem überdurchschnittlichen Ausmaß betroffen, der Interkonturbereich (1,5 %) dagegen unterproportional und die Ausland/Ausland-Umsteiger gemäß der Ausgestaltung der LVS gar nicht. Voraussetzung dieser Studie war allerdings, dass die LVS vollständig weitergegeben wird. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand war dies tatsächlich nur partiell der Fall, und zwar vor allem bei den Low Cost Carriern, die die LVS bei der Preiskalkulation auf ihren Internet-Präsenzen getrennt ausweisen und die zu Grunde liegenden Preise kaum verändert haben. Dagegen bietet die Lufthansa ihre Niedrigpreisangebote in einem unveränderten Ausmaß an und kalkuliert die LVS offensichtlich bei Nachfragesegmenten ein, die sehr preisunempfindlich sind. Dennoch haben sich auch bei der Lufthansa die Erlöse pro (verkauften) Pkm erhöht. Erstere stiegen im ersten Halbjahr um 15,9 %, Letztere lediglich um 11,4 %.<sup>2</sup>

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können die tatsächlichen Auswirkungen der LVS bei einer groben Quantifizierung an Hand der sich nun effektiv abzeichnenden sowie der ohne LVS zu prognostizierenden Entwicklung auf etwa 2 % geschätzt werden. Dieser Wert gilt für den deutschen Durchschnitt. Flughäfen mit einem hohen Anteil von Low-Cost-Verkehren und/oder in Grenznähe sind weit überdurchschnittlich betroffen. Airports, deren Aufkommen zu großen Anteilen auf Netzwerkgesellschaften entfällt, werden dagegen weniger tangiert. Dies gilt in besonderem Maße für die beiden großen deutschen Hub-Flughäfen. Diese Grunderwartung wird durch die Entwicklung im ersten Halbjahr bestätigt. Die Zahl der Ein-/Aussteiger, die bundesweit um 8 % wuchs, entwickelte sich in den grenznahen Flughäfen (absteigend geordnet nach dem Aufkommen)

- Weeze (Niederrhein, -3 %),
  - Karlsruhe/Baden-Baden (-2 %),
  - Friedrichshafen (-2 %)
  - und Saarbrücken (-7 %)
- sowie in den Airports mit einem hohen Anteil von Low Cost Carriern

- Köln/Bonn (-2 %),
- Schönefeld (+1 %)
- Nürnberg (+1 %),
- und Hahn (-13 %),

**deutlich unterdurchschnittlich.** Zwar sind die Veränderungen auf einzelnen Flughäfen grundsätzlich mit höchster Vorsicht zu interpretieren, da sie aus einer Vielzahl von Sonderfaktoren resultieren. So ist

<sup>1</sup> Intraplan Consult GmbH / R. Klophaus, Auswirkungen der Luftverkehrssteuer auf Verkehr und Volkswirtschaft in Deutschland, München/Worms 2010.

<sup>2</sup> Deutsche Lufthansa AG, 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2011, Köln 2011, S. 10.

- der Rückgang in Hahn durch Angebotseinschränkungen von Ryan Air, die nur begrenzt mit der LVS zu tun haben,
- das Minus in Köln/Bonn weniger durch die LVS, sondern vor allem durch Angebotsverlagerungen nach Düsseldorf (+11 %)
- und das starke Plus in Tegel (17 %), das vereinzelt im Vergleich zu Schönefeld (+1 %, s.o.) herangezogen wird, weniger durch die LVS bzw. einen geringen Anteil von Low-Cost-Verkehren, sondern vor allem durch Angebotsaufstockungen von Air Berlin im Vorfeld der Inbetriebnahme von BBI

entstanden. Dennoch zeigt die Gesamtbetrachtung durchaus **signifikante Abweichungen** zwischen den einzelnen Gruppen von Flughäfen. Eingehende Analysen stützen die o.a. Abschätzung des durch die LVS ausgelösten Effekts in Höhe von 2 %. Dessen Bandbreite beläuft sich auf höchstens +/- 0,5 %.

**Tabelle P-4: Luftverkehr**

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2008	2009	2010	2011	2012	09/08	10/09	11/10	12/11
<b>Fluggäste<sup>1)</sup></b>	166,3	158,9	166,8	176,9	185,7	-4,5	5,0	6,1	5,0
Innerdeutsch	24,7	23,6	24,0	24,8	25,3	-4,6	1,8	3,1	2,3
Grenzüberschreitend <sup>2)</sup>	141,6	135,3	142,8	152,1	160,4	-4,5	5,6	6,6	5,4
- davon Europa	108,5	103,0	108,2	117,5	121,2	-5,1	5,1	8,5	3,2
- davon Interkontinental	32,4	31,5	33,7	34,0	38,4	-2,8	7,3	0,8	12,9
<b>Verkehrsleistung<sup>3)</sup></b>	60,8	58,4	61,6	65,3	68,6	-3,9	5,6	5,9	5,1
Innerdeutsch	11,0	10,6	10,8	11,1	11,3	-3,6	2,2	2,6	2,4
Grenzüberschreitend	49,8	47,8	50,9	54,2	57,3	-4,0	6,4	6,6	5,7

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger  
2) Einschl. ungebrochener Transit (2010: 0,815 Mio.), regional nicht aufteilbar  
3) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** werden die innerdeutschen Flüge von den fundamentalen Faktoren in einem weit unterdurchschnittlichen Ausmaß angeregt und von der LVS überdurchschnittlich stark betroffen. Zwar fallen hier auch die Basiseffekte hoch aus. Dennoch liegt der zu erwartende Zuwachs mit 3 % spürbar unter dem Gesamtwert. Der, grundsätzlich dynamischste, Interkontbereich wird im laufenden Jahr von den Zielverlagerungen von Afrika/Nahost nach Europa und von den Folgen der Katastrophe in Japan massiv gebremst. Dies stellt alle anderen Effekte – geringe Betroffenheit von der LVS, aber auch schwach ausgeprägte Basiseffekte – in den Schatten. Er ist bereits im ersten Halbjahr nur geringfügig gestiegen (0,3 %) und wird dies im gesamten Jahr fortsetzen (0,8 %). Dem liegt die Erwartung zu Grunde,

dass der Ostasien-Verkehr mit der Normalisierung der wirtschaftlichen Tätigkeit in Japan wieder leichte Zuwächse verzeichnen wird. Somit zeichnet sich für den Europa-Verkehr die höchste Zunahme ab (8,5 %), die vor allem durch die erwähnten Zielverlagerungen entsteht.

Der unterdurchschnittliche Anstieg der Inlandsflüge ist auch beim Vergleich der Prognose der **Fluggastzahl** sowohl mit den künftigen Ergebnissen der ADV-Statistik, die die **Ein-/Aussteiger** an deutschen Flughäfen zum Gegenstand hat, als auch mit den Pressemitteilungen des Statistischen Bundesamts, die sich auf die Zahl der **Einsteiger** beziehen, zu beachten. Denn bei beiden besitzen die innerdeutschen Flüge ein höheres Gewicht als bei der Fluggastzahl, da sie in der ADV-Statistik doppelt gezählt und in der Einsteigerstatistik die Auslandsaussteiger nicht berücksichtigt werden. Deshalb ergibt sich in beiden Definitionen ein spürbar geringeres Wachstum in Höhe von **5,7 %**.

Die mittlere Reiseweite im innerdeutschen Verkehr dürfte im Jahr 2011 vice versa zum Vorjahresverlauf wieder etwas sinken.<sup>1</sup> Somit steigt die **Verkehrsleistung** hier etwas schwächer (2,6 %) als die Passagierzahl. Im Auslandsverkehr wird eine Stagnation der mittleren Reiseweite angenommen. Für die gesamte Verkehrsleistung errechnet sich daraus ein Plus von knapp 6 %.

Im Jahr **2012** wird der deutsche Außenhandel zwar nicht mehr die Wachstumsstärke des Jahres 2011 erreichen, aber dennoch nach wie vor spürbar zunehmen. Dies hat entsprechende Folgen auf die Geschäftsreisen. Mit der Zunahme des privaten Konsums wird auch die Zahl der privaten Flugreisen erneut zulegen. Im Vergleich zum Jahr 2011 entfallen sowohl die Basiseffekte aus den Behinderungen als auch die Bremswirkung aus der LVS, so dass der Luftverkehr im kommenden Jahr wieder mehr von den fundamentalen Faktoren bestimmt wird. Sie sind insgesamt noch überdurchschnittlich expansiv ausgeprägt. Hinzu kommt der Basiseffekt aus der Naturkatastrophe in Japan. Aus diesen Gründen ist ein Wachstum der **Fluggastzahl** zu erwarten, das mit 5 % etwas über dem langfristigen Trendwert liegt.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird der innerdeutsche Verkehr wegen der geringeren Stärke der Auftriebskräfte spürbar schwächer steigen (2 %). Innerhalb der Auslandsflüge (5 %) ist für den Interkontinentbereich auf Grund des erwähnten Basiseffekts aus Japan sowie wegen der zu erwartenden Rückverlagerungen von Urlaubsflügen nach Nordafrika eine weit überdurchschnittliche Dynamik (13 %) anzunehmen, während sich der Europa-Verkehr unterdurch-

---

<sup>1</sup> In der Luftverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamts wurde das Konzept zur Ermittlung der Reiseweiten im Jahr 2011 wieder einmal geändert. Deshalb sind die (absoluten) Werte für die Verkehrsleistung nicht mit denen des Vorjahres vergleichbar. Für die vorliegende Prognose wurden noch die für 2010 ausgewiesenen Werte verwendet; die Entwicklung der durchschnittlichen Reiseweiten im Jahr 2011 wurde an Hand der Veränderungen geschätzt, die sich aus jenen der Verkehrsleistung und der Fluggastzahl berechnen lassen.



schnittlich entwickelt (3 %). Die mittlere Reiseweite wird sich nur unwesentlich verändern, so dass die **Verkehrsleistung** im ähnlichen Ausmaß expandiert wie die Passagierzahl.