



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

## **Kurzfristprognose Sommer 2012**

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

**FE-Nr. 96.0999/2012**

**München / Köln, August 2012**

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
2.1	Demographische Leitdaten	8
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	11
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	16
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	22
<b>3</b>	<b>Güterverkehr</b>	<b>24</b>
3.1	Überblick	24
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	44
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	55
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	62
<b>4</b>	<b>Personenverkehr</b>	<b>67</b>
4.1	Überblick	67
4.2	Motorisierter Individualverkehr	73
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	80
4.4	Eisenbahnverkehr	84
4.5	Luftverkehr	88

## Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	9
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	11
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	12
Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	17
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	25
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	46
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	48
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	50
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	52
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	54
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	56
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	57
Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten	60
Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten	61
Tabelle G-11: Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw in den Jahren 2010 und 2011	63
Tabelle G-12: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	65
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	68
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	78
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	83
Tabelle P-4: Luftverkehr	89

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	9
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	13
Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	19
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	27
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	27
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	41
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	41
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	42
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	46
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	48
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	50
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	52
Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	54
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	69
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	69
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	72
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	72
Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2012	75
Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	76
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	78
Abbildung P-8: Anteile am Gesamtaufkommen der Fluggäste	91

## Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
DB	Deutsche Bahn
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
Fzkm	Fahrzeugkilometer
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 2012**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre 2012 und 2013 und gibt auch einen Überblick über die, jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende, Entwicklung im Jahr 2011. Beginnend mit dieser Ausgabe wird der Luftverkehr (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr bearbeitet. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom April 2012 die Grundlage.

Die derzeitige Situation sowohl in der gesamt- und branchenwirtschaftlichen als auch der verkehrlichen Entwicklung ist von einer **hohen Volatilität** gekennzeichnet. Deshalb sind die Ergebnisse der jetzt erstellten Sommerprognose erneut mit **höheren Unschärfen** behaftet als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich, zumal zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei zahlreichen Zielgrößen der Prognose keine eindeutige Grundrichtung erkennbar ist.

Der **Güterverkehr** hat im Jahr **2011** den Aufholprozess fortgesetzt, und zwar grundsätzlich, entsprechend der Entwicklung der meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten, in einem abgeschwächten Tempo. Das gesamtmodale Transportaufkommen ist um knapp 8 % gestiegen, wovon etwa die Hälfte auf die Witterungseinflüsse der Jahre 2010 und 2011 zurückzuführen ist. Die Leistung war davon weniger betroffen, so dass sie mit knapp 4 % spürbar schwächer zunahm als das Aufkommen. Im Jahr **2012** ist für alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitgrößen ein schwächeres Wachstum zu erwarten als im Vorjahr. Erschwerend kommt hinzu, dass die Witterungsbedingungen nicht nochmals derart milde ausfallen wie 2011. Deshalb werden die Baustofftransporte ein Minus verbuchen, was auf Grund ihres hohen Gewichts zu einem Rückgang des gesamtmodalen Transportaufkommens führt (-1 %). Für die Leistung zeichnet sich dagegen noch eine Stagnation ab. Beim Vergleich dieser Veränderung mit denen der beiden Vorjahre (8 % und 4 %) kommt nicht nur die gesamtwirtschaftliche Abflachung zum Ausdruck, sondern auch das allmähliche Auslaufen der Aufholeffekte nach der Krise des Jahres 2009. Für das Jahr **2013** ist aus derzeitiger Sicht damit zu rechnen, dass nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten spürbar stärker zunehmen werden als im laufenden Jahr. Unter dieser Voraussetzung ist für den gesamtmodalen Güterverkehr ein Plus um 2,5 % (Aufkommen) bzw. nahezu 3 % (Leistung) zu erwarten.

Der **gesamte Straßengüterverkehr** ist im Jahr **2011** nach der derzeitigen Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw um 9 % (Aufkommen) bzw. knapp 6 % (Leistung) gestiegen.

Insbesondere Ersteres ist auf die witterungsbedingten Basiseffekte zurückzuführen. Für das Jahr **2012** ist mit einem geringfügigen Rückgang des Aufkommens (-0,8 %) und einer annähernden Stagnation der Leistung (-0,3 %) zu rechnen. Während Ersteres durch die verminderten Baustofftransporte zu erklären ist, hängt die Entwicklung der Leistung zu einem wesentlichen Teil mit der äußerst verhaltenen Ausdehnung der grenzüberschreitenden Transporte zusammen. Für das Jahr **2013** ist zu erwarten, dass die verbesserte Entwicklung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten und die dynamischere Entwicklung des Außenhandels zu einem deutlich stärkeren Plus führen wird (3 %, Aufkommen und Leistung).

Der **Eisenbahnverkehr** ist im Jahr **2011** um gut 5 % (Aufkommen) bzw. knapp 6 % (Leistung) gestiegen. Außerhalb der Massengutbereiche, d.h. vor allem im Kombinierten Verkehr, waren knapp zweistellige Zuwachsraten zu beobachten. Daneben hat sich auch der Montanbereich überraschend positiv entwickelt. Im Jahr **2012** wird die Transportnachfrage auch im Kombinierten Verkehr einen leichten Rückgang hinnehmen müssen. Bei den Massengütern kam die außerordentlich günstige Entwicklung in den Jahren 2010 und 2011 einzig und allein auf Grund des vorangegangenen Einbruchs zustande und wird sich deshalb in absehbarer Zeit nicht wiederholen. Insgesamt wird der Schienengüterverkehr im laufenden Jahr mit einem Minus um 2 % (beide Größen) abschließen. Im Jahr **2013** wird der Kombinierte Verkehr entsprechend der Konjunktorentwicklung wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden. Auch die Montantransporte und die Kohlenbeförderungen in die Kraftwerke dürften nochmals zulegen. Insgesamt wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um gut 2 % (Aufkommen) bzw. knapp 3 % (Leistung) prognostiziert.

Die **Binnenschifffahrt** war im Jahr **2011** über nahezu das gesamte Jahr teilweise massiven Behinderungen ausgesetzt. Zunächst kam es im Januar zu dem Tankerunfall bei St. Goarshausen, der eine wochenlange Sperrung dieses bedeutenden Wasserstraßenabschnitts auslöste. Im zweiten Quartal sowie im November und in großen Teilen des Dezembers lagen auf dem gesamten Wasserstraßennetz Niedrigwasserstände vor, die teilweise ein dramatisches Ausmaß angenommen haben. Deshalb ist das Transportaufkommen im gesamten Jahr 2011 um 3 % und die Leistung sogar um knapp 12 % gesunken. Daraus war für das Jahr **2012** vor allem bei der Leistung ein drastischer Basiseffekt zu erwarten, der im bisherigen Verlauf jedoch nur teilweise eingetreten ist. Unter der Annahme, dass diese Effekte im weiteren Verlauf nicht durch neuerliche Störungen überlagert werden, ergibt sich für das gesamte Jahr ein Anstieg des Aufkommens um 1 % und der Leistung um 7 %. Im Jahr **2013** werden – halbwegs normale Wasserstände unterstellt – die anteilsstarken Transporte von Kohlen sowie Erzen, Steinen und Erden leicht zu-, die von Mineralölprodukten dagegen abnehmen. Insgesamt dürfte die Binnenschifffahrt im kommenden Jahr lediglich geringfügig steigen (Aufkommen: 0,7 %, Leistung: 0,3 %).

Das Transportaufkommen der **Rohrfernleitungen** ist im Jahr **2011** um 2,6 % gesunken. Dieses Minus ist allein auf den Binnenverkehr zurückzuführen, der um 13 % sank. Dies wiederum kam durch die vorübergehende Schließung einer Raffinerie zustande. Im Jahr **2012** entsteht daraus ein Basiseffekt, dem jedoch abnehmende Einfuhrmengen gegenüber stehen, so dass insgesamt eine annähernde Stagnation (0,4 %) der Durchsatzmenge zu erwarten ist. Ähnliches gilt für das Jahr **2013** (0,6 %).

Bei der **Luftfracht** hat sich der Höhenflug zu Beginn des Jahres **2011** zunächst fortgesetzt, aber anschließend immer mehr abgeschwächt. Im gesamten Jahr verblieb ein Anstieg um nur noch knapp 5 % (Aufkommen). Im Jahr **2012** hat sich die Abschwächung in den ersten Monaten fortgesetzt. Im weiteren Verlauf werden sich die Minusraten gegenüber dem Vorjahr jedoch vermindern, so dass mit einem Rückgang von insgesamt rund 2 % zu rechnen ist. Für das Jahr **2013** ist davon auszugehen, dass sich die wirtschaftliche Situation in den Zielgebieten stabilisiert, so dass ein Zuwachs von 2,3 % erwartet werden kann.

Der **Seeverkehr** hat im Jahr **2011** die Vorwärtsbewegung des Vorjahres fortgesetzt (7 %). Dabei war - im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern – im Verlauf keine wesentliche Abschwächung des Wachstumstempos festzustellen. Der Containerverkehr legte um 18 % zu und damit doppelt so stark wie im Jahr 2010. Dieses außergewöhnliche Ausmaß ist zu einem großen Teil noch auf ausstehende Aufholeffekte zurückzuführen. Zudem haben sich einige der Bremsfaktoren der Vorjahre (Kohle, Rohöl, Mineralölprodukte) nicht wiederholt bzw. zumindest abgeschwächt. Im Jahr **2012** wird der Containerverkehr trotz der vergleichsweise moderaten Dynamik des deutschen Außenhandels erneut spürbar zulegen. Darüber hinaus ist bei den o.a. Massengutbereichen erneut eine unerwartet günstige Entwicklung zu beobachten. Insgesamt zeichnet sich ein Plus um über 3 % ab. Im Jahr **2013** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs mit der Aufhellung der Perspektiven für den deutschen Außenhandel höher ausfallen als im Jahr 2012, aber das außergewöhnliche Tempo des Jahres 2011 nicht erreichen. Dagegen wird sich die diesjährige Entwicklung bei Kohlen und Rohöl nicht wiederholen. Deshalb wird der gesamte Umschlag – trotz der günstigeren konjunkturellen Entwicklung – mit 2,6 % etwas schwächer wachsen als im laufenden Jahr.

Der **Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2011** um knapp 2 % (Aufkommen und Leistung) zu und damit stärker als im Vorjahr. Dies ist zum Einen auf die entsprechende Entwicklung der privaten Konsumausgaben, der Erwerbstätigenzahl und des Pkw-Bestands zurückzuführen. Dagegen erhöhten sich die Kraftstoffpreise im gleich hohen Ausmaß wie im Vorjahr (11 %). Jedoch hat ein deutlicher Basiseffekt aus den witterungsbedingten Behinderungen des Jahres 2010, zusammen mit der weitgehenden Störungsfreiheit im Jahr 2011 selbst, zu einem höheren Anstieg des Personenverkehrs geführt. Im Jahr **2012** werden die gesamtwirt-

schaftlichen Leitdaten schwächer zunehmen als im Vorjahr. Auch der Pkw-Bestand dürfte das hohe Wachstum der drei Vorjahre nicht nochmals erreichen. Die Kraftstoffpreise (+4 %, nominal) dämpfen den Personenverkehr erneut, allerdings in einem geringeren Ausmaß als 2011. Zudem entsteht ein negativer Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen des Vorjahres. Aus diesen Gründen ist für den gesamten Personenverkehr eine annähernde Stagnation zu erwarten. Im Jahr **2013** wirken die Haupteinflussfaktoren des Personenverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv. Die Ausweitung des Pkw-Bestands wird weiterhin in Höhe des Trendwachstums erfolgen. Zwar wird sich die Zunahme der privaten Konsumausgaben etwas beschleunigen. Jedoch wird das durch die schwächere Zunahme der Erwerbstätigenzahl annähernd ausgeglichen. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird eine (nominale) Stagnation angenommen. Dies lässt eine Zunahme des Personenverkehrs um rund 1 % (Aufkommen und Leistung) erwarten.

Auf den **Individualverkehr** entfallen rund 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. In allen hier betrachteten Jahren sind die Veränderungsraten nahezu identisch.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2011** um 0,7 % gestiegen. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren regten die Nachfrage spürbar stärker an als im Jahr 2010. Zudem hat sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden verlangsamt. Der Fernverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort, so dass die Verkehrsleistung des gesamten ÖSPV erneut ins Minus geriet (-0,6 %). Im Jahr **2012** wird der Nahverkehr von den konjunkturellen Einflussfaktoren etwas weniger stark angeregt als im vergangenen Jahr. Noch gravierender ist, dass die Zahl der Auszubildenden wieder spürbar stärker sinkt. Somit wird der Nahverkehr geringfügig abnehmen (-0,2 %, Aufkommen und Leistung). Für den Fernverkehr wurde ein etwas höheres Minus angenommen als im Vorjahr, weshalb die Leistung des gesamten ÖSPV um gut 1 % sinkt. Im Jahr **2013** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden gleich hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Daraus resultiert für den Nahverkehr grundsätzlich eine sehr ähnliche Entwicklung wie im laufenden Jahr (0,1 %). Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, somit auch für die Leistung des gesamten ÖSPV (-0,7 %).

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2011** der Nahverkehr ein spürbares Plus verbuchen. Aufkommen und Leistung stiegen um 2,3 % bzw. 3,0 %. Im Fernverkehr standen den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen und den erstmals seit vielen Jahren nicht erhöhten Preisen erstens der Wegfall der vorjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der Störungen im Luftverkehr und zweitens mehrere Baustellen im Streckennetz gegenüber, die zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen geführt haben. Somit ist die Nachfrage im Fernverkehr gesunken, und zwar vor allem bei der Leistung (-2,2 %, Aufkommen: -0,7 %). Im gesamten Eisenbahnverkehr hat das nahver-

kehrsprägte Aufkommen spürbar (2,1 %), die Leistung dagegen schwächer (0,8 %) zugenommen. Im Jahr **2012** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Impulse etwas abschwächen. Hinzu kommt, dass in Berlin nun nochmals ein positiver Effekt aus den weiteren Angebotsaufstockungen zu erwarten ist. Deshalb ist für den Nahverkehr ein Anstieg um rund 2 % zu erwarten. Im Fernverkehr wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen, darunter auch die der Flughafenzubringerreisen, weiterhin wachsen. Zudem entfallen die letztjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen zumindest weitgehend. Deshalb wird ein Anstieg um rund 3 % (Leistung) erwartet, der beim Aufkommen (3,4 %) noch etwas höher ausfällt. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme in Höhe von gut 2 % (Aufkommen und Leistung). Im Jahr **2013** sind die Signale grundsätzlich ähnlich geschaltet wie im laufenden Jahr. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Effekte bei der Berliner S-Bahn geringer ausfallen. Deshalb wird der Nahverkehr mit jeweils rund 1 % p.a. schwächer zunehmen als im Jahr 2012. Im Fernverkehr entfällt der, im laufenden Jahr wirksame und nicht unerhebliche, Angebotseffekt. Deshalb ist mit einem geringeren Nachfrageanstieg zu rechnen (rund 2 %, beide Größen). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von gut 1 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung).

Im **Luftverkehr** wurde im Jahr **2011** ein Wachstum um 5,3 % erzielt. Ohne den Basiseffekt aus dem Vorjahr, in welchem aufgrund der Aschewolke und anderer spürbarer Betriebsstörungen der Luftverkehr langfristig beeinträchtigt war, wäre ein weit geringeres Wachstum von ca. 2,8 % eingetreten. Dies spiegelt die Auswirkungen eines hohen Kerosinpreises, der Luftverkehrsteuer und nicht zuletzt der umfangreichen Angebotsausdünnungen an vielen deutschen Regionalflughäfen wieder. Für **2012** wird insgesamt ein Zuwachs von 2,8 % prognostiziert, was unter Berücksichtigung des Basiseffekts ein vergleichbares Wachstum wie im Vorjahr bedeutet. Anlass für das schwächere Wachstum sind der anhaltend hohe Kerosinpreis im ersten Quartal und die wirtschaftlich schwächelnden EU-Staaten, hier insbesondere die Euro-Zone. Bei einer angenommenen Konjunkturerholung im Jahr **2013** kann von einem Gesamtzuwachs von 3,7 % ausgegangen werden.

## 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 2012**" auf die Jahre **2012** und **2013**. Die in der Winterprognose vom Februar 2012 ausgewiesenen Werte für das Vorjahr stellten naturgemäß noch Schätzwerte dar. Deshalb wird in der "Sommerprognose" auch ein Überblick über die jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende Entwicklung im Jahr **2011** gegeben. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **03.08.2012** vorlagen.

Beginnend mit dieser Ausgabe wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr bearbeitet. Dies wurde zum Anlass genommen, die Luftfracht ausführlicher als bisher und nach Quell-/Ziel-Gebieten differenziert darzustellen. Dies wird in das bisherige Kapitel 3.3 (Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen) integriert. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für den Luftverkehr; die intermodalen Interdependenzen wurden berücksichtigt.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung, bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, vom April 2012 die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die **weltwirtschaftlichen Leitdaten** (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurden wie bisher die Prognosen des IWF, der Weltbank und der OECD herangezogen. Auf Anregung einiger Nutzer der Gleitenden Mittelfristprognose werden sie nun auch tabellarisch dargestellt.

Bei zahlreichen, sowohl gesamt- und branchenwirtschaftlichen als auch verkehrlichen, Größen und Indikatoren war die Entwicklung im bisherigen Verlauf des Jahres von mehrfachen, teilweise sogar kräftigen Richtungsänderungen geprägt. Dies kennzeichnet die **hohe Volatilität** der derzeitigen Situation. Deshalb sind, wie auch bei allen derzeit erstellten gesamtwirtschaftlichen Konjunkturprognosen betont wird, die Ergebnisse der jetzt erstellten Sommerprognose mit **hö-**

**heren Unschärfen** behaftet als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich, auch wenn diese Aussage allmählich zur Gewohnheit zu werden scheint. Im Grunde sind diese Unsicherheiten **genauso hoch** wie zum derzeitigen Zeitpunkt in den **beiden letzten Jahren**. Allerdings war damals zumindest die konjunkturelle Grundrichtung, nämlich eine Aufwärtsbewegung, offensichtlich. Fraglich war damals lediglich, ob deren Stärke im weiteren Verlauf anhält bzw. in welchem Ausmaß sie sich abschwächt. Im laufenden Jahr ist dagegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei zahlreichen Zielgrößen der Prognose **keine eindeutige Grundrichtung** erkennbar. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der Prognosefehler nicht größer ist, wenn für eine Größe ein Plus um 1 % vorausgeschätzt wird und tatsächlich ein Minus um 1 % eintritt, als wenn sich die Prognose auf 5 % und der Ist-Wert auf 3 % belaufen. Letzteres findet jedoch im Allgemeinen eine geringere Beachtung.

Grundsätzlich überwiegen derzeit die **Abwärtsrisiken**, die natürlich nach wie vor in einer etwaigen Verschärfung der Schuldenkrise mit größeren Verwerfungen auf den Finanzmärkten und entsprechenden realwirtschaftlichen Auswirkungen liegen. Andererseits liegen durchaus auch **Aufwärtsrisiken** vor, insbesondere wenn die Verunsicherungen aus der Schuldenkrise zügiger und nachhaltiger überwunden werden sollten als angenommen. Beides gilt für 2013 in einem noch höheren Ausmaß als für 2012.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands nahm von 2003 bis 2010 in einem geringen Ausmaß ab. Das kam dadurch zustande, dass die Wanderungsgewinne die Verluste aus der natürlichen Bewegung in diesem Zeitraum – im Gegensatz zu den Jahren davor – nicht mehr ausglich. Im Jahr **2011** drehte sich der Rückgang, der sich bereits im Jahr 2010 abgeschwächt hatte, in einen Wiederanstieg. Am Jahresende lebten nach den mittlerweile vorliegenden Ist-Werten 81,84 Mio. und damit rund 90.000 Personen mehr als im Vorjahr in Deutschland. Diese Trendwende ist ausschließlich auf den Außenwanderungssaldo zurückzuführen, der nach Verlusten in Höhe von 56.000 (2008) bzw. 13.000 (2009) Personen bereits im Jahr 2010 einen Gewinn in Höhe von 128.000 Personen verzeichnete und sich im abgelaufenen Jahr auf 279.000 mehr als verdoppelte. Neben der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven hat dazu maßgeblich beigetragen, dass vor allem in den Jahren 2008 und 2009, in geringerem Umfang aber auch noch im Jahr 2010 die Kommunen im Rahmen der bundesweiten Einführung der persönlichen Steueridentifikationsnummer umfangreiche Melderegisterbereinigungen vorgenommen haben, die sich in erhöhten Fortzugszahlen niederschlugen. Im Jahr 2011 ist dieser statistische Effekt vollständig entfallen. Somit war die Dynamik, die die Wanderungsbewegungen in einer günstigen konjunkturellen Situation an den Tag legen können, nun auch statistisch zu beobachten. Für den Jahresdurchschnitt 2011 (81,78 Mio.) errechnet sich daraus eine annähernde Stagnation gegenüber dem Vorjahr (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1). In den beiden ersten Monaten des Jahres **2012** hat sich diese Entwicklung fortgesetzt. Der Wanderungssaldo stieg von 20.000 (2011) auf 42.000 Personen. Für den Juli schätzt das Statistische Bundesamt mittlerweile einen Bevölkerungsstand von 81,9 Mio.<sup>1</sup>, der also nochmals höher liegt als am Jahresende 2011. Damit ist es jetzt zumindest für 2012 nicht mehr – wie in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose – zulässig, die Veränderungen der 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts aus dem Jahr 2009 heranzuziehen, in der (in beiden Hauptvarianten) für alle Jahre von 2010 bis 2014 eine Abnahme um rund 0,2 % p.a. berechnet wurde. Vielmehr wurde (im Jahresdurchschnittsvergleich) für 2012 ein geringer Anstieg und für **2013** ein schwächerer Rückgang als in der 12. KBV angenommen.<sup>2</sup>

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu. Dies gilt auch für die Jahre von 2003 bis

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik, Juli 2012, S. 6\*.

<sup>2</sup> Nach dem vergleichsweise geringen Rückgang im Jahr 2010 und dem Wiederanstieg im Jahr 2011 lag die tatsächliche Einwohnerzahl am Jahresende 2011 bereits um 470.000 Personen oder 0,6 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese Divergenz fortsetzt. Auf der anderen Seite ist der Unterschied zur 12. KBV im Hinblick auf die Bedeutung für die Verkehrsentwicklung (noch) vernachlässigbar.

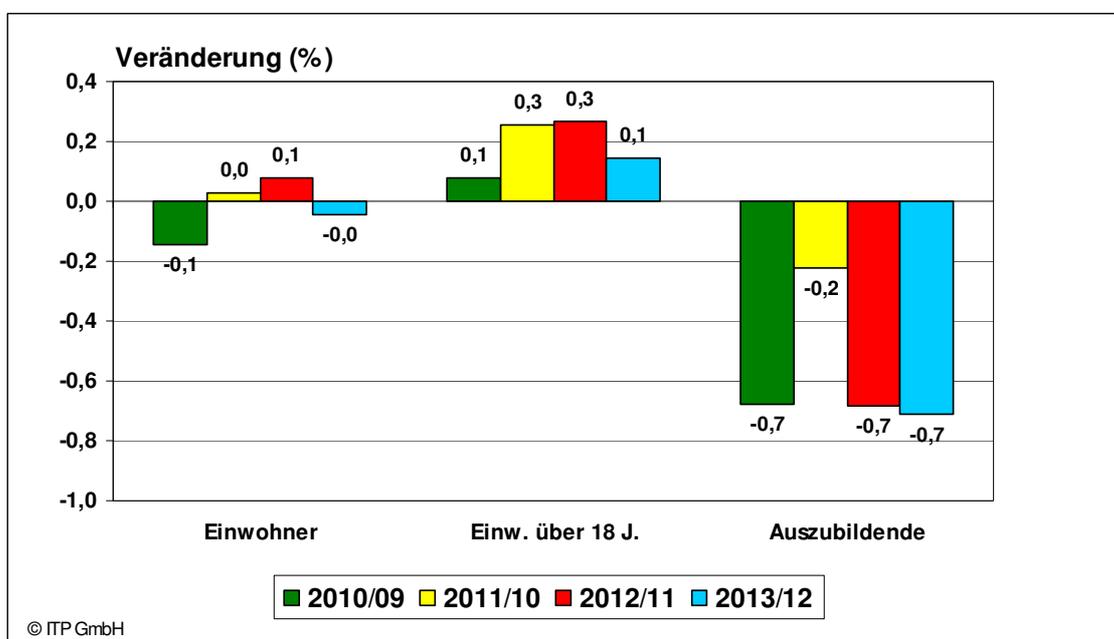
2008, in denen die gesamte Einwohnerzahl bereits sank (-0,1 % p.a.), die Zahl der Erwachsenen dagegen noch um 0,3 % p.a. wuchs. Nach einer annähernden Stagnation im Jahr 2009 ist sie in den Jahren 2010 und 2011, entsprechend der gesamten Einwohnerzahl, wieder geringfügig gestiegen. Ähnliches ist für das laufende und das kommende Jahr zu erwarten. In dieser Altersgruppe findet der Rückgang erst später als bei der gesamten Einwohnerzahl statt; zudem ist er absolut wie prozentual schwächer ausgeprägt.

**Tabelle R-1: Demographische Leitdaten**

	Mio. Personen					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
Einwohner <sup>1)</sup>	81,87	81,76	81,78	81,84	81,81	-0,1	0,0	0,1	-0,0
Einwohner über 18 Jahre <sup>1)</sup>	68,30	68,35	68,52	68,71	68,81	0,1	0,3	0,3	0,1
Auszubildende <sup>2)</sup>	13,80	13,70	13,67	13,58	13,48	-0,7	-0,2	-0,7	-0,7

1) Jahresdurchschnitt  
2) Schüler und Studenten, im Schuljahr bzw. Wintersemester t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

**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 (bis 2010 um 0,8 % p.a.). Bei der Zahl der Schüler, die in den neunziger Jahren noch gestiegen ist, hat sich die Abnahme in den letzten Jahren merklich verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2011/12) 1,7 %. In den Jahren 2008 bis 2010 wurde sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bis 5 %) gedämpft. Im vergangenen Jahr (Wintersemester 2011/12) nahm deren Zahl nochmals deutlicher (7,2 %) zu, was neben doppelten Abiturjahrgängen in Bayern und Niedersachsen auch durch die Aussetzung der Wehrpflicht bedingt war. Deshalb sank die Zahl aller Auszubildenden um lediglich 0,2 %. In den Jahren 2012 und 2013 werden in weiteren Bundesländern, darunter 2013 in Nordrhein-Westfalen, jeweils zwei Jahrgänge die (Fach-) Hochschulreife erlangen. Deshalb wird die Zahl der Studienanfänger mit rund 470.000 bzw. 490.000 erneut deutlich über dem langjährigen Durchschnitt (1994-2007: 318.000) liegen, aber den Wert von 2011 (516.000) nicht ganz erreichen.<sup>1</sup> Für die gesamte Studentenzahl kann daraus eine Zunahme um jeweils 4 % abgeleitet werden. Die Schülerzahl wird nach der letzten KMK-Prognose 2012 und 2013 in einem ähnlichen Ausmaß sinken wie 2011.<sup>2</sup> Damit schrumpft die Zahl aller Auszubildenden jeweils um 0,7 % p.a.

<sup>1</sup> Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2012 – 2025 – Fortschreibung, Bonn 2012.

<sup>2</sup> Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2010 – 2025, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 192, Bonn 2011.

## 2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** stand im Jahr **2011** zunächst im Zeichen der anhaltenden kräftigen Erholung nach der schwersten Rezession der Nachkriegsgeschichte, die sich im Verlauf jedoch spürbar abschwächte. Das weltweite BIP wuchs um knapp 4 %, nach gut 5 % im Jahr 2010. In nahezu allen Industrieländern fiel der Anstieg schwächer aus als im Vorjahr, im Euroraum lag er bei 1,5 % (2010: 1,9 %) und in den USA bei 1,7 % (2010: 3,0 %). In Japan ist die gesamtwirtschaftliche Produktion wegen der Folgen der Naturkatastrophe sogar um knapp 1 % gesunken (2010: +4,4 %). In einigen bedeutenden Schwellenländern, vor allem in China (9 %) und in Indien (7 %), setzte sich der Aufschwung dagegen weiterhin mit hohen Wachstumsraten fort. Für **2012** rechnen der IWF, die Weltbank und die OECD für den Euroraum mit einem leichten Rückgang, für die USA mit einem etwas höheren Anstieg als im Vorjahr, für Japan mit einer Erholung auf Grund des Aufholeffekts sowie für China und Indien mit einem weiterhin kräftigen Wachstum (vgl. Tab. R-2).<sup>1</sup> Für **2013** wird für den Euroraum ein Wiederanstieg auf knapp 1 % und für die anderen Länder eine weitgehend ähnliche Entwicklung wie für das laufende Jahr erwartet.

**Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten**

	Veränderung in %			
	10/09	11/10	12/11	13/12
Welthandel	12,8	5,9	3,8 - 5,3	5,1 - 7,0
<b>BIP</b>				
Welt	5,3	3,9	3,3 - 3,5	3,9
EU <sup>1)</sup>	2,0	1,6	0,0	1,0
Euroraum	1,9	1,5	-0,3 - -0,1	0,7 - 0,9
USA	3,0	1,7	2,0 - 2,4	2,3 - 2,6
Japan	4,4	-0,7	2,0 - 2,4	1,5
China	10,4	9,2	8,0 - 8,2	8,5 - 9,3
Indien	10,8	7,1	6,6 - 7,1	6,9 - 7,7

1) Nur bei IWF Gegenstand

Quellen: IWF, Weltbank, OECD

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt.

<sup>1</sup> IWF, World Economic Outlook, Update vom 16.7.2012, S. 2, Weltbank, Global Economic Prospects, Juni 2012, S. 2, und OECD, Economic Outlook Nr. 91, Mai 2012, S. 226.

Die vorliegende Sommerprognose basiert auf der **Frühjahrsprojektion** des BMWi vom 25. April 2012.

Das **BIP** ist im Jahr **2011** um 3,0 % gestiegen und damit – wie schon 2010 – stärker als in den meisten anderen Industrieländern. Die expansiven binnenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die noch hohen Auftragsbestände auch aus dem Ausland haben die kontraktiven Einflüsse von außen noch weitgehend abgefedert, wenngleich im zweiten Halbjahr bereits eine verminderte Dynamik zu beobachten war. Im Jahr **2012** wird die deutsche Konjunktur durch die Wachstumsabschwächung im Euroraum gedämpft. Trotz einer noch robusten Inlandsnachfrage wird das BIP deutlich schwächer zunehmen als im Vorjahr. Im ersten Quartal ist es zwar etwas stärker gestiegen, als es in den meisten Konjunkturprognosen vom Jahreswechsel erwartet wurde. Seitdem sind wichtige Konjunkturindikatoren jedoch wieder gesunken. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wurde ein Anstieg um 0,7 % prognostiziert. Die, ebenfalls im April 2012 erstellte, Gemeinschaftsdiagnose der Wirtschaftsforschungsinstitute (0,9 %) stimmt damit annähernd ebenso überein wie die aktuellen Prognosen vom Juni bzw. Juli<sup>1</sup> (0,7 bis 1,1 %). Für **2013** besteht zwischen der Frühjahrsprojektion (1,6 %), der Gemeinschaftsdiagnose (2,0 %) und den aktuellen Prognosen (1,5 % bis 2,0 %) dahingehend Konsens, dass die deutsche Wirtschaft stärker wächst als im laufenden.

**Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten**

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
Bruttoinlandsprodukt <sup>1)</sup>	102,7	106,5	109,7	110,4	112,2	3,7	3,0	0,7	1,6
Private Konsumausgaben <sup>1)2)</sup>	101,8	102,5	103,9	104,9	106,3	0,6	1,4	1,0	1,3
Ausrüstungsinvestitionen <sup>1)</sup>	98,7	109,1	117,3	120,4	127,1	10,5	7,6	2,6	5,6
Exporte <sup>1)</sup>	108,3	123,2	133,3	137,3	144,2	13,7	8,2	3,0	5,0
Importe <sup>1)</sup>	110,6	123,5	133,1	138,5	146,1	11,7	7,8	4,0	5,5
Erwerbstätige <sup>3)</sup>	40,4	40,6	41,1	41,5	41,6	0,5	1,3	1,0	0,2

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2005 = 100)

2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck

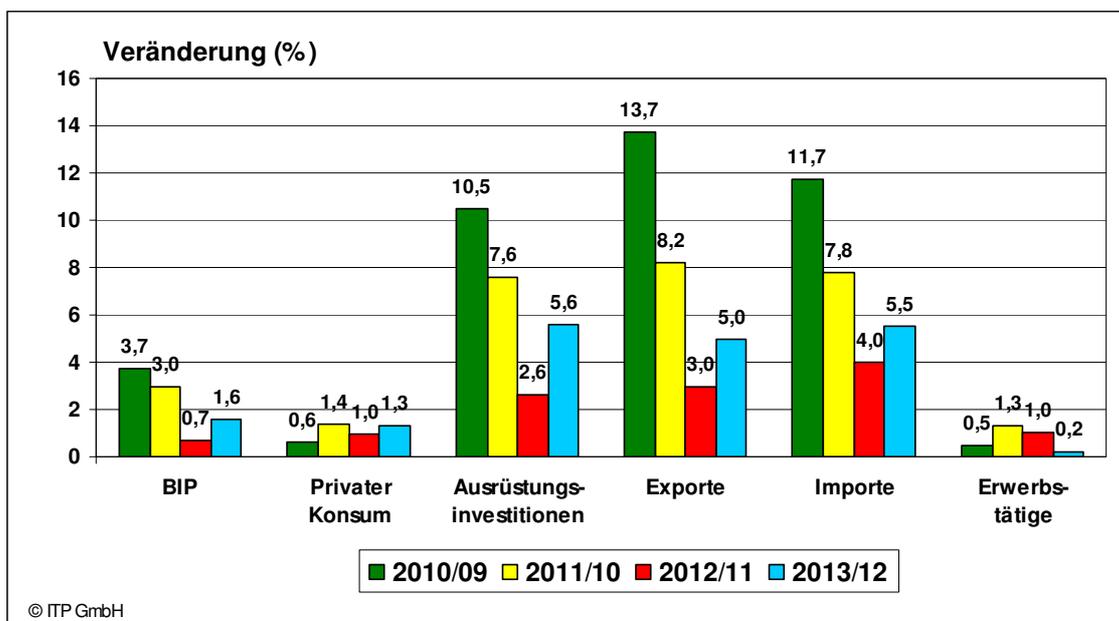
3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

<sup>1</sup> Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen der Bundesbank, von HWWI (Hamburg), RWI (Essen), IfW (Kiel), ifo (München) und DIW (Berlin), die zwischen dem 11.6.2012 und dem 4.7.2012 publiziert wurden.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2011** um 1,4 % gestiegen. Ausschlaggebend hierfür war vor allem der weitere spürbare Beschäftigungsaufbau (1,3 %), während sich die Nettolohn- und -gehaltssumme (pro Arbeitnehmer) noch nicht wesentlich erhöht hat. Somit nahmen die verfügbaren Einkommen zu, was bei einer unveränderten Sparquote auf die Konsumausgaben durchschlug. Im Jahr **2012** wird die Erwerbstätigenzahl etwas schwächer zunehmen, was jedoch durch höhere Tarifabschlüsse annähernd kompensiert wird. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wird mit einem Wachstum der Konsumausgaben um 1,0 % gerechnet, was ebenfalls annähernd mit den anderen oben erwähnten Prognosen übereinstimmt (1,1 % bis 1,3 %). Im Jahr **2013** wird sich der Beschäftigungsaufbau zwar spürbar verlangsamen. Andererseits steigen einige andere Komponenten der verfügbaren Einkommen (Sozialleistungen, Selbständigen- und Vermögenseinkommen) stärker als im laufenden Jahr, so dass letzteres auch auf die Konsumausgaben zutrifft. In der Frühjahrsprojektion wird ein Wachstum um 1,3 % erwartet, was in der Mitte des Spektrums der aktuellen Prognosen liegt (1,0 % bis 1,6 %). Erneut sei darauf hingewiesen, dass dies für alle Jahre eine klare Verbesserung gegenüber dem letzten Jahrzehnt bedeutet. Seit 2001 wurde ein vergleichbar starker Anstieg nur in einem Jahr (2006, 1,5 %) erreicht, in allen anderen Jahren belief er sich auf höchstens 0,6 % und im Durchschnitt (2002 bis 2010) auf bescheidene 0,3 %, von 1991 bis 2001 dagegen noch auf 1,6 % p.a.

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



Die **Ausrüstungsinvestitionen** setzten im Jahr **2011** ihren kräftigen (Wieder-) Aufschwung nach dem tiefen Einbruch des Jahres 2009 (-23 %) fort und nahmen um knapp 8 % zu. Dennoch lagen sie damit immer noch um 8 % unter dem Höchststand von vor der Krise. Über lange Zeit blieb das Investitionsklima auf Grund der weiter steigenden Kapazitätsauslastung, der verbesserten Ertragsperspektiven und des nach wie vor historisch niedrigen Zinsniveaus günstig. Im Jahr **2012** wird sich die Investitionsneigung auf Grund der Unsicherheiten bezüglich der Schuldenkrise sowie der nur noch stagnierenden Kapazitätsauslastung erheblich abschwächen, insbesondere im Bereich der eher exportorientierten Investitionsgüterindustrie. Das verbleibende Wachstum wird in der Frühjahrsprojektion des BMWi auf 2,6 % geschätzt. Bei dieser Größe zeigt sich die seit April vollzogene Eintrübung der Perspektiven, da in den aktuellen Prognosen mehrheitlich nur noch eine Stagnation erwartet wird, von ifo sogar ein Rückgang (-1,6 %). Im Jahr **2013** wird die höhere Dynamik der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auch auf die Investitionen ausstrahlen. Zudem bleiben die realen Zinsen auf ihrem äußerst niedrigen Niveau. Somit dürften die Ausrüstungsinvestitionen – unter der Voraussetzung, dass sich die Schuldenkrise nicht verschärft – ein klar höheres Plus verbuchen als 2012, dessen Ausmaß allerdings noch sehr offen ist. Die Frühjahrsprojektion (5,6 %) liegt hier inmitten der Bandbreite der aktuellen Prognosen (3,9 % bis 7,0 %). Damit würde im kommenden Jahr das (Vorkrisen-) Niveau von 2008 knapp erreicht werden.

Die **Exporte** sind im Jahr **2011** auf Grund des abgeschwächten Wachstums des Welthandels sowie der konjunkturellen Eintrübung in Europa zwar nicht nochmals im Tempo des vorangegangenen Jahres (14 %), aber mit über 8 % immer noch in einem beachtlichen Ausmaß gestiegen. Damit lagen sie bereits um 6 % über dem Vorkrisenniveau. Allerdings hat sich die Dynamik im Verlauf des Jahres deutlich verlangsamt. Mit der weiteren Verschlechterung der Perspektiven insbesondere für den Euroraum zeichnet sich für das Jahr **2012** eine erheblich schwächere Zunahme ab. In der Frühjahrsprojektion wird sie auf 3 % geschätzt, was erneut innerhalb des, hier engen, Spektrums der aktuellen Prognosen (2,5 % bis 3,3 %) liegt. Im Jahr **2013** wird der Welthandel wieder stärker wachsen, woran trotz der dämpfenden Einflüsse aus den Krisenstaaten auch die deutschen Exporte partizipieren sollten. In der Frühjahrsprojektion wurde ein Wachstum um 5 % prognostiziert; die aktuellen Prognosen (5 % bis 7 %) liegen mehrheitlich darüber (Ausnahme: ifo (3 %)).

Die **Importe** sind im Jahr **2011** mit dem Anziehen der gesamtwirtschaftlichen Produktion kräftig gewachsen (8 %), allerdings, aus den gleichen Gründen wie bei den Exporten, schwächer als im vorangegangenen Jahr (12 %). Die Einfuhren lagen damit bereits um 9 % über dem Vorkrisenstand. Im Jahr **2012** wird das Wachstum auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung deutlich geringer ausfallen. In der Frühjahrsprojektion werden 4 % erwartet, die anderen Prognosen (2 % bis 4 %) liegen eher darunter. Im Jahr **2013** wird sich das Wachstum mit der

steigenden inländischen Nachfrage wieder beschleunigen. In der Frühjahrsprojektion wird es auf 5,5 % und in den anderen Prognosen auf 5 % bis 7 % quantifiziert.

Die Zunahme der (jahresdurchschnittlichen) Zahl der **Erwerbstätigen** hat sich im Jahr **2011** infolge des Produktionsanstiegs spürbar beschleunigt. Mit 1,3 % fiel sie nicht nur deutlich stärker aus als im vorangegangenen Jahr (0,5 %), sondern stellt auch (nach 2007 (1,7 %)) den zweithöchsten Anstieg seit dem Jahr 2000 dar. Im Verlauf des Jahres **2012** wird sich der Beschäftigungsaufbau zwar verlangsamen, im Jahresdurchschnittsvergleich dennoch noch ein spürbares Plus verzeichnen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird es auf 1,0 % beziffert, was mit den anderen Prognosen (0,9 % bis 1,2 %) übereinstimmt. Im Jahr **2013** wird die Erwerbstätigenzahl gemäß der Frühjahrsprojektion nur noch geringfügig steigen (0,2 %), was unter den aktuellen Prognosen (0,3 % bis 1,0 %) liegt.

## 2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2011** um 5,8 % gestiegen. Dies stellt das höchste Wachstum seit 1994 dar. Dabei wurde der Wohnungsbau (6 %) weiterhin von den nach wie vor historisch niedrigen Hypothekenzinsen, den Modernisierungsprogrammen, der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und nicht zuletzt den Unsicherheiten bei anderen Formen der Kapitalanlage angeregt. Im gewerblichen Bau (knapp 8 %) schlug sich das günstige Investitionsklima nieder. Der öffentliche Bau kam wegen des Auslaufens der Konjunkturpakete und der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand über eine annähernde Stagnation nicht hinaus. Neben den konjunkturellen Einflussfaktoren kam ein entscheidender Impuls aus den Witterungsbedingungen. Sie haben die Bautätigkeit im Jahr 2010 sowohl im Januar/Februar als auch im Dezember massiv behindert, im Jahr 2011 dagegen kaum. Die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung stärker korreliert als die Investitionen, ist nicht nur stärker gestiegen als letztere, sondern hat mit 13 % eine außergewöhnliche Dynamik an den Tag gelegt. Es sei daran erinnert, dass die Bauproduktion von ihrem 1994, im Gefolge des Baubooms nach der Vereinigung Deutschlands, erreichten Höchststand bis zum Tiefpunkt (2005) um insgesamt 36 % bzw. 4 % p.a. gesunken ist. Offensichtlich machen sich bei dieser Größe die Witterungseinflüsse wesentlich stärker bemerkbar als bei den Investitionen. Für das Jahr **2012** sind allein die konjunkturellen Einflussfaktoren noch durchaus expansiv ausgeprägt, allerdings nicht mehr im Ausmaß des Vorjahres. Wachstumsträger bleibt aus ähnlichen Gründen wie im Vorjahr der Wohnungsbau, während der Wirtschaftsbau konjunkturell bedingt spürbar schwächer zulegt und die öffentliche Hand ihre Bautätigkeit spürbar einschränkt. Zudem werden die Witterungsbedingungen nicht nochmals derart milde ausfallen wie 2011; vielmehr hat der massive Kälteeinbruch vom Februar bereits seine Spuren im Jahresergebnis hinterlassen und am Jahresende wird es erneut zu einem negativen Basiseffekt aus 2011 kommen. Für die **Bauinvestitionen** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi mit einer Zunahme um 1 % gerechnet, die innerhalb des Spektrums der anderen Prognosen (0,6 % bis 2,5 %) liegt. Bei der **Produktion** wird sich der Witterungseinfluss – vice versa zu 2011 und ähnlich wie 2010 – stärker niederschlagen (Februar: -20 %) und zu einem Minus in Höhe von rund 1 % führen. Für die **Bauinvestitionen** des Jahres **2013** wurde in der Frühjahrsprojektion ein stärkerer Anstieg (3 %) als 2012 erwartet. Die aktuellen Prognosen reichen von 1 % bis 4 %. Nachdem die öffentliche Hand ihre Bautätigkeit infolge ihrer Finanzlage kaum ausweiten wird, entsteht dieses Wachstum vor allem im Wohnungs- und im Wirtschaftsbau. Für die **Produktion** wird, wie für die Investitionen, ein Anstieg um 3 % angenommen (vgl. Tab. R-4 und Abb. R-3).

Im gesamten **Verarbeitenden Gewerbe**, das im Jahr 2009 von der Rezession in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen wurde (-17 %), setzte sich der Aufholprozess, der bereits 2010 eingesetzt hatte (12 %), im Jahr **2011** fort. Die Industrieproduktion stieg um knapp

9 % und übertraf damit das Vorkrisenniveau bereits leicht. Somit sind die Aufholeffekte als weitgehend abgeschlossen zu betrachten. Zudem hat sich das Tempo im Verlauf des Jahres spürbar abgeschwächt. Ab Juli 2011 ist die Produktion (saison- und arbeitstäglich bereinigt) bereits gesunken. In den ersten fünf Monaten des Jahres **2012** verharrte sie – unter Schwankungen – auf dem Niveau vom Jahresende 2011, womit sie auch im Vorjahresvergleich nicht über eine Stagnation hinausgekommen ist. Dazu hat allerdings der arbeitstäglich bedingte, spürbare Rückgang im Mai (-7 %) erheblich beigetragen, der im Juni in ein deutliches Plus umschlagen dürfte. Saison- und arbeitstäglich bereinigt stieg die Produktion im bisherigen Verlauf des Jahres gegenüber 2011 um immerhin 1,0 %. Bei dieser Größe zeigt sich deutlich die, in der Einleitung zur gesamten Prognose erwähnte, hohe Volatilität der gegenwärtigen konjunkturellen Situation. Setzt man nun, wie es der Grundtendenz der meisten aktuellen Konjunkturprognosen entspricht, für den weiteren Verlauf ein moderates Plus an, dann resultiert für das Gesamtjahr ein lediglich geringer Anstieg der Industrieproduktion um 0,2 %. Im Jahr **2013** sollte sich das Wachstum bereits wegen der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung spürbar erhöhen. Es wurde unterstellt, dass die Industrieproduktion, wie in früheren Aufschwungperioden, etwas stärker als das BIP steigt. Konkretisiert wurde das, indem die Wachstumsdifferenz zwischen beiden Größen in diesen Aufschwungjahren fortgeschrieben wurde. Daraus errechnet sich eine Zunahme in Höhe von gut 2 %.

**Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten**

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
Bauproduktion <sup>1)</sup>	108,6	109,2	123,4	121,9	125,6	0,5	13,0	-1,2	3,0
Industrieproduktion <sup>2)</sup>	93,9	105,2	114,4	114,6	117,2	12,0	8,7	0,2	2,2
Rohstahlproduktion <sup>3)</sup>	32,7	43,8	44,3	42,8	43,4	34,2	1,0	-3,5	1,5
Steinkohlenabsatz <sup>3)</sup>	50,1	57,9	57,5	58,9	58,4	15,6	-0,7	2,4	-0,8
Mineralölproduktenabsatz <sup>3)</sup>	104,2	105,9	103,0	103,0	102,5	1,6	-2,8	0,0	-0,5
Chemieproduktion <sup>4)</sup>	87,1	102,4	103,7	101,4	104,7	17,6	1,3	-2,2	3,2
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

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** holte bereits im Jahr 2010 den massiven Rückgang des Vorjahres weit-

gehend auf, so dass das Wachstumspotenzial für das Jahr **2011** begrenzt war. Allerdings war die tatsächliche Ausweitung (1 %) vor dem Hintergrund des kräftigen Produktionsanstiegs in den beiden Hauptabnehmerbranchen (Bau und Fahrzeugbau) überraschend gering. Offensichtlich wurden erstens die im vorangegangenen Jahr aufgebauten Läger (bei Herstellern und Verarbeitern) nun wieder abgebaut, zweitens wurde Stahl in verstärktem Ausmaß importiert. Im ersten Halbjahr **2012** ist die Rohstahlproduktion um knapp 6 % gesunken. Auch hier wird es im weiteren Verlauf mit hoher Sicherheit zu einer Abschwächung der Minusraten kommen. In der aktuellsten, im April erschienenen Prognose der Wirtschaftsvereinigung Stahl wurde noch eine Stagnation auf dem Vorjahresniveau von rund 44 Mio. t erwartet.<sup>1</sup> Dies erscheint nach der Entwicklung der letzten Monate sowie angesichts des zu erwartenden Rückgangs der Bauproduktion und der verhaltenen Entwicklung im Fahrzeug- und im Maschinenbau als zu optimistisch. Für die vorliegende Prognose wurde ein Rückgang im gesamten Jahr um 3,5 % angenommen, was 42,8 Mio. t entspricht. Für das Jahr **2013** zeichnet sich bei den meisten Verarbeitern eine günstigere Entwicklung ab, so dass auch die Rohstahlproduktion wieder zulegen sollte. Konkretisiert wurde das mit einem Plus um 1,5 %. Auch dieses Niveau (43,4 Mio.) liegt noch um 11 % unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2007 (48,6 Mio.).

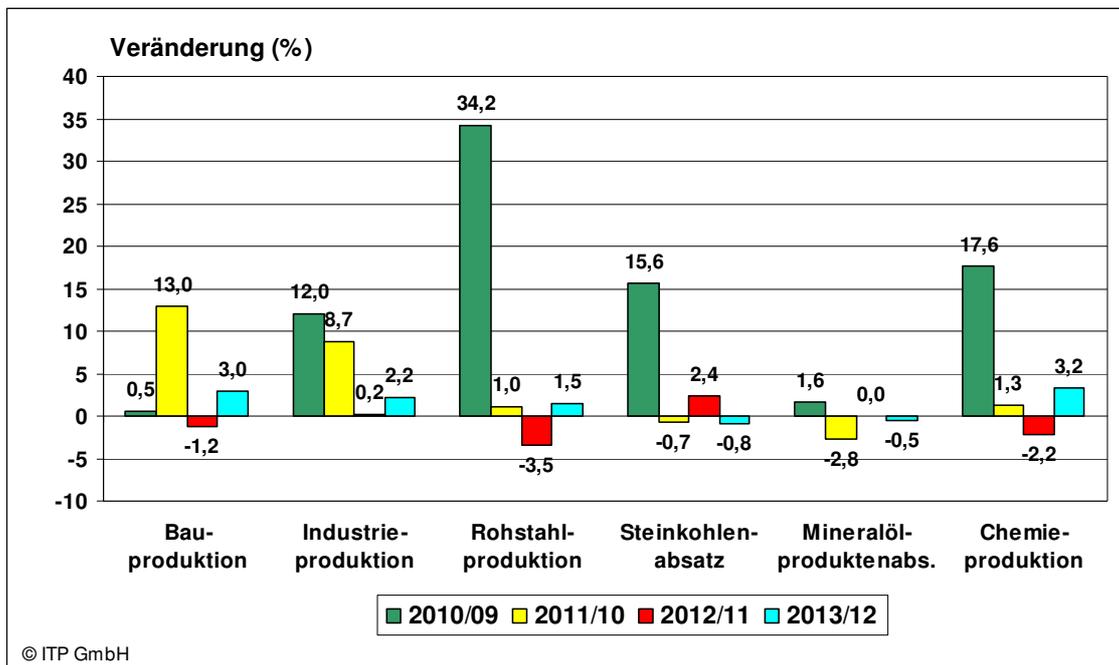
Der Verbrauch von deutscher und importierter **Steinkohle** ist im Jahr **2011** um 0,7 % gesunken. Verantwortlich hierfür war die Nachfrage der Kraftwerke, auf die rund drei Viertel des Gesamtverbrauchs entfallen. Sie nahm trotz der neuen energiepolitischen Weichenstellungen um 2,5 % ab, in erster Linie auf Grund der milden Witterung am Jahresanfang. Die Steinkohlenlieferungen an die Stahlindustrie sind dagegen um 4 % gestiegen. Der leichte Rückgang des Gesamtabsatzes entstand allein bei der deutschen Steinkohle, deren Förderung und Absatz (einschließlich Koks) um 13 % sank. Damit verblieb für die Steinkohleneinfuhren noch ein Plus in Höhe von 2 %. Im Jahr **2012** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie etwa im Ausmaß von deren Produktion sinken (-3,5 %). Der Verbrauch der Kraftwerke ist im ersten Halbjahr nach Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) kräftig um fast 8 % gestiegen.<sup>2</sup> Dazu haben zum einen die niedrigeren Temperaturen im Februar beigetragen, zum anderen dürfte es zu Substitutionen in der Energieträgerstruktur der Stromerzeugung gekommen sein. Letztere dürften im weiteren Verlauf anhalten, während der Witterungseffekt entfällt. Somit wird sich das Wachstum im Gesamtjahr spürbar vermindern. Für den gesamten Steinkohlenverbrauch ist somit – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – ein Plus um über 2 % zu erwarten. Dennoch wird der Absatz des deutschen Steinkohlebergbaus entsprechend den Kapazitätsplanungen weiter kräftig sinken, so dass die Importkohlemengen noch stärker zunehmen als der

<sup>1</sup> Wirtschaftsvereinigung Stahl, Stabile Entwicklung auf solidem Niveau, Medieninformation vom 23.4.2012, [http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke\\_Navigation/MedienLounge/\\_Dokumente/120423\\_PM\\_Hannover\\_Messe.pdf](http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke_Navigation/MedienLounge/_Dokumente/120423_PM_Hannover_Messe.pdf)  
Eine aktualisierte Prognose erscheint erst nach der Sommerpause.

<sup>2</sup> Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch stabil, AGEB-Pressedienst Nr. 04/2012 vom 30.7.2012

Gesamtabsatz. Im Jahr **2013** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie entsprechend deren Produktion etwas steigen. Der Bedarf der Stromerzeugung ist angesichts der auch kurzfristigen Unsicherheiten hinsichtlich der Energieträgerstruktur mit gewissen Unsicherheiten behaftet; es wurde eine Entwicklung gemäß des (rückläufigen) langfristigen Trends angenommen. Für den gesamten Steinkohlenabsatz errechnet sich daraus ein Minus um rund 1 %. Für die Importkohlenmengen bedeutet dies aber immer noch ein Plus.

**Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten**



Der **Absatz von Mineralölprodukten** wurde im Jahr **2011** erneut – im fünften Jahr in Folge – maßgeblich von der Nachfrage nach leichtem Heizöl bestimmt. Die milde Witterung sowohl am Jahresanfang als auch am Jahresende sowie der neuerliche Rohölpreisanstieg im ersten Halbjahr führten zu einem Einbruch um über 14 % oder 3 Mio. t. Letzteres entsprach exakt der (absoluten) Veränderung des Gesamtabsatzes, der um knapp 3 % abnahm. Im Vergleich zur Entwicklung bei leichtem Heizöl waren diejenigen bei allen anderen Hauptprodukten, deren Absatz mit Ausnahme von Dieselkraftstoff jeweils leicht zurückging, weitgehend bedeutungslos. Im Jahr **2012** konnten die vorher unterlassenen Heizölkäufe angesichts geleerter Tanks – trotz mittlerweile weiter gestiegener Preise – nicht weiter aufgeschoben werden. Der Kälteeinbruch vom Februar hat dies noch verstärkt. Deshalb nahm der Heizölabsatz in den ersten fünf Monaten, wie am Jahresanfang erwartet, um 5 % zu. Danach hat der, im Mai einsetzende, spürbare

Preisrückgang nach Aussagen von Marktbeobachtern zu einer weiter steigenden Nachfrage geführt. Deshalb wird das Plus im Gesamtjahr noch höher ausfallen als in den ersten fünf Monaten. Daneben nimmt auch der Absatz von Dieselmotoren und von schwerem Heizöl zu. Dem stehen allerdings spürbare Absatzrückgänge bei Ottomotoren, Rohbenzin, Bitumen und Petrolkoks gegenüber. Daraus ergibt sich für den gesamten Inlandsabsatz eine Stagnation. Im Jahr **2013** wird der Absatz von leichtem Heizöl wieder auf den Trend, der wegen der Substitutionen im Neubau und der fortgesetzten Energieeinsparmaßnahmen sinkt, zurückfinden. Auch die Nachfrage nach schwerem Heizöl und nach Ottomotoren, letztere auf Grund des sinkenden Pkw-Bestands dieser Antriebsart und von weiteren Effizienzfortschritten, wird abnehmen. Dem steht lediglich bei Dieselmotoren, hier infolge des zunehmenden Pkw-Bestands und des weiter steigenden Lkw-Verkehrs, eine im Gesamtergebnis sichtbare Zunahme gegenüber. Saldiert ergibt sich ein Rückgang um 0,5 %.

Die deutsche **Raffinerieproduktion** hat sich in der jüngeren Vergangenheit spürbar schwächer entwickelt als der Produktenabsatz, insbesondere in den Jahren 2008 und 2010 belief sich die Differenz der Veränderungsraten auf 8 bzw. 7 Prozentpunkte. Dies war zum einen auf stark rückläufige Produktausfuhren und zum anderen auf steigende Importe zurückzuführen. Im Jahr **2011** haben sich die Exporte jedoch wieder stabilisiert. Offensichtlich war deren Rückgang zwischen 2007 (28,1 Mio. t) und 2010 (18,0 Mio. t) weniger, wie von manchen Marktteilnehmern geäußert, auf eine verschlechterte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Raffinerien zurückzuführen, sondern eher ein Reflex auf den vorangegangenen Anstieg zwischen 2003 (18,8 Mio. t) und 2007. Die Raffineriekapazitäten sind in diesen Zeiträumen von 113,9 Mio. t (2003, jeweils Jahresanfang) auf 119,0 Mio. t (2007) gestiegen und anschließend wieder auf 117,6 Mio. t (2010) gesunken. Im Jahr 2011 setzte sich der Kapazitätsabbau fort (Jahresende: 104,1 Mio. t), was den Exportanstieg noch bemerkenswerter macht. Gleichzeitig haben sich die Einfuhren im vergangenen Jahr spürbar vermindert (-7 %), was in erster Linie durch den o.a. Rückgang des Heizölabsatzes zu erklären ist. Somit hat sich die Raffinerieproduktion besser als der Inlandsabsatz (-3 %) entwickelt und lediglich um 1,5 % abgenommen. Hier erhöhte sich jedoch der Wiedereinsatz von Produkten deutlich überdurchschnittlich, so dass die **Rohöleinfuhr**, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, um 3 % sank. Die Übereinstimmung mit der Veränderung des Inlandsabsatzes ist also eher zufällig. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipeline-transporte und des Seeverkehrs eingegangen. Im Jahr **2012** zeichnet sich für die Produktausfuhren nunmehr sogar ein spürbarer Anstieg (Januar bis Mai: 7,5 %) und für die Einfuhren ein sogar noch höherer Rückgang (Januar bis Mai: -14,5 %, trotz steigender Heizölnachfrage) als im Vorjahr ab. Beide Größen entwickeln sich somit in die gegenläufige Richtung, als am Jahresanfang angenommen wurde. Dies führt dazu, dass die **Raffinerieproduktion** trotz eines stagnierenden Inlandsabsatzes steigt (ca. 2 %). Da der Wiedereinsatz von Produkten im lau-

fenden Jahr wohl wieder etwas abnimmt, erhöht sich die **Rohöleinfuhr** (2,5 %) noch etwas stärker als die Produktion. Wie die Entwicklung im laufenden Jahr (wieder einmal) zeigt, hängen die Produktausfuhren- und -einfuhren in einem hohen Ausmaß von den Preisrelationen auf den Spotmärkten ab und entziehen sich damit nahezu einer Prognostizierbarkeit. Für das Jahr **2013** wurden für die Ausfuhren eine Konstanz und für die Einfuhren ein gegenüber 2012 stark abgeschwächter Rückgang angenommen. Daraus errechnet sich für die **Raffinerieproduktion** trotz des leicht sinkenden Absatzes eine annähernde Stagnation. Da das Verhältnis des Rohöl- und des Produkteneinsatzes in der Produktion ebenfalls kaum prognostizierbar ist, wurde dieser Verlauf auch für die **Rohöleinfuhr** angenommen.

Die Produktion der **chemischen Industrie**, von der größere Teile, v.a. die Herstellung von Grundstoffen, am Beginn der Wertschöpfungskette stehen, hat deshalb bereits im Jahr 2010 (+18 %) den größten Teil des krisenbedingten Einbruchs wettgemacht. Zudem machte sich im Jahr **2011** die allgemeine konjunkturelle Abschwächung bereits früher bemerkbar, so dass die Chemieproduktion wesentlich schwächer (1 %) als die gesamte Industrie (9 %) zugenommen hat. Im Gegensatz zur letztgenannten ist die Chemieproduktion im Verlauf des Jahres 2011 bereits spürbar gesunken, und zwar (saison- und arbeitstäglich bereinigt) von März bis Dezember um 10 %. Daraus folgt, dass sie mit einem beträchtlichen negativen Überhang ins Jahr **2012** ging. In den ersten fünf Monaten sank sie im Vorjahresvergleich wegen des damals noch hohen Niveaus um 5 %. Andererseits ist sie im bisherigen Verlauf etwas stärker gestiegen, als es am Jahresanfang erwartet wurde. Schreibt man diese Entwicklung für die weiteren Monate fort, dann schwächen sich die Minusraten gegenüber dem Vorjahr ab und drehen sich im vierten Quartal in ein spürbares Plus. Dennoch errechnet sich daraus für das Gesamtjahr noch ein Rückgang um 2 %. Dies liegt unterhalb der Einschätzung des Verbands, der eine Stagnation erwartet.<sup>1</sup> Allerdings zählt auch die Chemieproduktion zu den Größen, bei denen sich die konjunkturelle Tendenz im laufenden Jahr beinahe in jedem Monat ändert. Im Jahr **2013** entstehen aus der gesamten Industrie stärkere Auftriebskräfte, so dass auch für die Chemieproduktion ein spürbares Plus zu erwarten ist. Es wird derzeit auf 3 % quantifiziert.

---

<sup>1</sup> Verband der Chemischen Industrie, Chemie trotz Gegenwind, VCI-Pressinformation vom 12.7.2012, <https://www.vci.de/Presse/Pressemitteilungen/Seiten/Chemie-trotzt-Gegenwind.aspx>

## 2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der jüngeren Vergangenheit ging von der Entwicklung des **Rohölpreises** aus, die in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts einen deutlichen Anstieg der Kraftstoffpreise auslöste, der vor allem den Pkw-Verkehr merklich dämpfte. Im Jahr **2011** lag er im Jahresdurchschnitt mit 111 USD/b (Brent) um 40 % über dem Vorjahresniveau. Die Gründe lagen zum einen in den Unruhen in einigen arabischen Ländern, die im Herbst 2010 begonnen hatten, und zum anderen in der zunehmenden Dynamik der Weltwirtschaft. Da sich der Wechselkurs des US-Dollar gegenüber dem Euro im Jahresdurchschnittsvergleich gegenüber 2010 noch erhöht hat (1,39 gegenüber 1,33 USD), fiel die Verteuerung des deutschen Einfuhrpreises zwar etwas schwächer, aber mit 33 % dennoch fast so drastisch aus wie im Vorjahr (38 %). Im bisherigen Verlauf des Jahres **2012** hat der Rohölpreis eine neuerliche Berg- und Talfahrt an den Tag gelegt. Nach einem Anstieg von rund 110 USD am Jahreswechsel auf 125 USD im März ging er bis Mitte Juni auf 90 USD zurück. Der Hauptgrund hierfür dürfte weniger in verschlechterten weltweiten Konjunkturerwartungen als mehr in der deutlich erhöhten Produktion von Saudi-Arabien liegen. Nachdem letztere anschließend wieder zurückgefahren wurde, kletterte der Rohölpreis bis Anfang August wieder auf rund 110 USD. Nimmt man diesen Stand für den weiteren Verlauf des Jahres an, dann resultiert im Jahresdurchschnittsvergleich nahezu exakt eine Stagnation. Jedoch hat sich der Euro gegenüber dem US-Dollar im bisherigen Verlauf des Jahres spürbar abgewertet. Unter der Annahme, dass der Wechselkurs auf dem gegenwärtigen Stand verharrt, beläuft sich der Effekt im Mittel des Jahres auf 8 %. In diesem Ausmaß erhöht sich also der deutsche Einfuhrpreis. Für das Jahr **2013** wurde, gestützt auf zahlreiche jüngere Konjunkturprognosen und auf die Entwicklung an den Warenterminbörsen, angenommen, dass der Rohölpreis in US-Dollar gegenüber dem derzeitigen Niveau um etwa 5 % zurückgeht. Dem steht jedoch entgegen, dass der Wechselkurs des Euro, erneut unter der Annahme einer Konstanz auf dem derzeitigen Stand, im Jahresdurchschnittsvergleich nahezu im gleichen Ausmaß sinkt. Daraus ergibt sich für den deutschen Einfuhrpreis also eine annähernde Stagnation. Natürlich steht diese Annahme unter dem Vorbehalt, dass es im Mittleren Osten zu keiner militärischen Eskalation und auch sonst zu keinen gravierenden Störungen in wichtigen Produzentenländern kommen wird.

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 die Abflachung des Nachfrageanstiegs zu einem gewissen Preisdruck führen wird, aber grundsätzlich in einem Ausmaß, das den intermodalen Wettbewerb nicht wesentlich beeinflusst. Eine Ausnahme davon liegt in der Luftfracht, wo es seit einigen Monaten offensichtlich zu preisinduzierten Verschiebungen zum Seeverkehr kommt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.3).

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen ist auf den **Buslinienfernverkehr** einzugehen. Bereits im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung wurde die Absicht geäußert, diesen (verstärkt) zuzulassen und dazu § 13 PBefG zu ändern.<sup>1</sup> Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Juni 2010 wurde die Novellierung des PBefG eingeleitet und befindet sich seit August 2011 im Gesetzgebungsverfahren. Ob die Novellierung in der von der Bundesregierung vorgeschlagenen Form umgesetzt wird, ist derzeit immer noch offen. Zudem werden derartige Angebote erst allmählich aufgebaut. Deshalb wurden für den Prognosezeitraum noch keine deutlichen Nachfrageeffekte angenommen.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** wurde der Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main im November 2011 vollzogen. Dagegen wurde die, für Juni 2012 geplante, Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden übertrifft, auf März 2013 verschoben. Beide Maßnahmen erhöhen die Kapazität des gesamten deutschen Flughafensystems. Im Seeverkehr wird der JadeWeserPort in Wilhelmshaven im September 2012 den Betrieb aufnehmen. Dies stärkt tendenziell die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen.

Hinsichtlich der **Bedienungsangebote** wird im Sommer 2012 die Eisenbahnstrecke über den Brenner fünf Wochen lang gesperrt. Dies tangiert zwar die Betreiber des Kombiverkehrs auf dieser Strecke spürbar, macht sich aber im deutschlandweiten Wert des Schienengüterverkehrs nur begrenzt bemerkbar. Auf das Betriebsangebot im Schienenpersonenverkehr und auf das Nachtflugverbot in Frankfurt/Main wird bei der jeweiligen Prognose eingegangen (vgl. Abschn. 4.4 und 3.1).

---

<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 **2011** den, im vorangegangenen Jahr begonnenen, Aufholprozess nach dem scharfen Einbruch des Jahres 2009 fortgesetzt, und zwar grundsätzlich, entsprechend der Entwicklung der meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten, in einem abgeschwächten Tempo. Allerdings wird – vor allem beim Transportaufkommen – der Vergleich der Veränderungsraten der beiden letzten Jahre dadurch verzerrt, dass der (anteilsstarke) Straßenverkehr am Anfang und am Ende des Jahres 2010 von der witterungsbedingt eingeschränkten Bautätigkeit massiv gebremst wurde, woraus im Jahr 2011 zunächst ein entsprechend starker Basiseffekt entstand, der durch die außerordentlich milde Winterwitterung nochmals verstärkt wurde.

Das gesamtmodale **Transportaufkommen** ist um knapp **8 %** gestiegen, wovon etwa die Hälfte auf die beschriebenen Witterungseinflüsse der Jahre 2010 und 2011 zurückzuführen ist. Von der **Leistung** entfallen auf die Baustofftransporte geringere Anteile, so dass sie mit knapp **4 %** spürbar schwächer zunahm als das Aufkommen. Bei dieser Größe kommt im Vergleich mit dem Wachstum im Jahr 2010 (8 %) die verkehrskonjunkturelle Entwicklung in den beiden zurückliegenden Jahren besser zum Ausdruck. Damit lagen beide Größen im Jahr 2011 nur noch geringfügig unter ihren bisherigen Höchstständen von 2008. Bereits in diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Werte für den Verkehr der ausländischen Lkw nach wie vor auf Schätzungen beruhen (vgl. Abschn. 3.4). Da auf sie mittlerweile über ein Viertel der gesamtmodalen Transportleistung entfällt, wird letztere von einer Korrektur bei den ausländischen Fahrzeugen um einige wenige Prozentpunkte durchaus spürbar beeinflusst. Beim Aufkommen ist deren Anteil mit 11 % weniger hoch, so dass sich die Auswirkungen von Revisionen auf den gesamtmodalen Wert in engeren Grenzen halten.

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** entstand das stärkste Wachstum bei denjenigen, die mehr oder minder von den Baustofftransporten geprägt sind, d.h. bei Steinen und Erden, Mineralerzeugnissen und Abfällen, sowie bei den chemischen Erzeugnissen, den "Maschinen, Ausrüstungen, langlebigen Konsumgütern" und den "Sonstigen Produkten" (vgl. Abschnitt 3.2). Aufkommensrückgänge waren nur im Ölsegment (Rohöl und Produkte) zu verzeichnen. Die Entwicklung der Bauwirtschaft führte auch dazu, dass innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** der – grundsätzlich wachstumsschwächere – Binnenverkehr deutlich stärker zunahm als der grenzüberschreitende Verkehr.

Im Jahr **2012** ist für alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitgrößen ein schwächeres Wachstum zu erwarten als im Vorjahr. Bereits dies dämpft den gesamtmodalen Güterverkehr. Dies hat sich schon im bisherigen Verlauf des Jahres gezeigt, wobei die Entwicklung im zweiten Quartal, für das erste Daten und Indikatoren vorliegen, noch etwas verhaltener gewesen sein dürfte als im ersten. Im weiteren Verlauf, insbesondere im vierten Quartal, das im Vorjahr bereits deutlich von der konjunkturellen Abschwächung gekennzeichnet war, werden sich voraussichtlich etwas höhere Wachstumsraten einstellen. Jedoch ist deren Ausmaß begrenzt. Deshalb werden die Jahresergebnisse bei fast allen Verkehrsträgern (mit Ausnahme des Seeverkehrs) **unter** den entsprechenden Prognosen vom Jahresanfang liegen.

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Transportaufkommen</b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	3113,7	3125,7	3406,4	3377,8	3469,0	0,4	9,0	-0,8	2,7
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	312,1	355,7	374,7	366,7	374,9	14,0	5,3	-2,2	2,2
Binnenschifffahrt	203,9	229,6	222,0	224,4	225,9	12,6	-3,3	1,1	0,7
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	88,4	88,8	86,6	86,9	87,5	0,5	-2,6	0,4	0,6
Luftfracht <sup>5)</sup>	3,4	4,2	4,4	4,3	4,4	22,5	4,8	-2,1	2,3
Insgesamt	3721,5	3804,0	4094,0	4060,1	4161,7	2,2	7,6	-0,8	2,5
Seeverkehr <sup>6)</sup>	259,4	272,9	292,8	302,3	310,3	5,2	7,3	3,3	2,6
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	415,6	442,6	468,9	467,5	483,0	6,5	5,9	-0,3	3,3
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	95,8	107,3	113,3	110,9	114,1	12,0	5,6	-2,1	2,9
Binnenschifffahrt	55,5	62,3	55,0	58,8	59,0	12,2	-11,6	6,8	0,3
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	15,9	16,3	15,6	16,1	16,2	1,9	-3,9	3,1	0,6
Luftfracht <sup>5)</sup>	1,3	1,6	1,7	1,6	1,7	23,8	3,6	-2,1	2,3
Insgesamt	584,2	630,1	654,6	654,9	673,9	7,9	3,9	0,0	2,9

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

Zur konjunkturellen Entwicklung kommt erschwerend hinzu, dass die Witterungsbedingungen für die Bauwirtschaft nicht nochmals derart milde ausfallen wie 2011. Dies hat sich bereits während des Kälteeinbruchs vom Februar bestätigt. Deshalb werden die Baustofftransporte ein Minus verbuchen, was auf Grund ihres hohen Gewichts das gesamtmodale **Transportauf-**

**kommen** drückt. Für diese Größe ist aus derzeitiger Sicht mit einem leichten Rückgang um knapp 1 % zu rechnen. Für die **Leistung** zeichnet sich dagegen noch eine **Stagnation** ab. Beim Vergleich dieser Veränderung mit denen der beiden Vorjahre (8 % und 4 %) kommt nicht nur die gesamtwirtschaftliche Abflachung zum Ausdruck, sondern auch das allmähliche Auslaufen der Aufholeffekte nach der Krise des Jahres 2009.

Von den einzelnen **Güterbereichen** (in der Differenzierung nach den sog. "zusammengefassten Güterabteilungen" der NST-2007) weisen lediglich drei ein Aufkommenswachstum auf. Dabei handelt es sich zum einen um "Maschinen, Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (3 %) und die "Sonstigen Produkte" (4 %) – bei beiden handelt es sich im Wesentlichen um die ehemaligen Halb- und Fertigwaren –, die beide auch langfristig überdurchschnittlich stark wachsen. Zum anderen – und hier eher unüblich – ist im laufenden Jahr auch für den Bereich "Kohle, Rohöl" ein Plus (3 %) zu erwarten, das in erster Linie aus erhöhten Steinkohletransporten resultiert. Dagegen zeichnet sich für die beiden, langfristig ebenfalls wachstumsstarken, Bereiche "Kurzfristige Konsumgüter" und "Chemische Erzeugnisse" im Jahr 2012 lediglich eine annähernde Stagnation ab. Der spürbarste dämpfende Effekt entsteht bei den bereits erwähnten Baustofftransporten (-4 %).

in der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** dreht sich beim Binnenverkehr die Vorjahresentwicklung, als die witterungsbedingt zweistellig steigende Bauwirtschaft kräftig angetrieben hatte, nunmehr in das Gegenteil, so dass der Binnenverkehr etwas schrumpft (-1 %). Innerhalb der grenzüberschreitenden Verkehrsströme werden sowohl der Versand als auch der Empfang im Jahr 2012 wohl kaum über ein geringes Wachstum hinauskommen (< 1 %). In einem Jahr, in dem der deutsche Außenhandel zwar nicht im Ausmaß früherer Jahre, aber doch noch spürbar wächst (vgl. Abschn. 2.2), ist dies bemerkenswert. Mit dem Einfluss der Massengüter, die weniger vom (gesamten) Außenhandel als vielmehr von branchenspezifischen Entwicklungen (vgl. Abschn. 2.3) abhängen, kann das lediglich in einem begrenzten Ausmaß erklärt werden. Dies wird allein schon dadurch bestätigt, dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr, der kaum von Massengütern beeinflusst wird, im ersten Quartal um über 7 % (deutsche Fahrzeuge) gesunken ist. Eine vice versa weit überdurchschnittliche Entwicklung bei den ausländischen Lkw kann auf Grund der Ergebnisse der Mautstatistik mit hoher Sicherheit ausgeschlossen werden (vgl. den folgenden Unterabschnitt "Straßengüterverkehr" und Abschn. 3.4). Die Gründe für die Abweichung zwischen der Entwicklung des Außenhandels und des (gesamtmodalen) grenzüberschreitenden Güterverkehrs können erst analysiert werden, wenn die güterartenspezifischen Daten auch für den Lkw-Verkehr und für größere Teile des Jahres vorliegen.

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

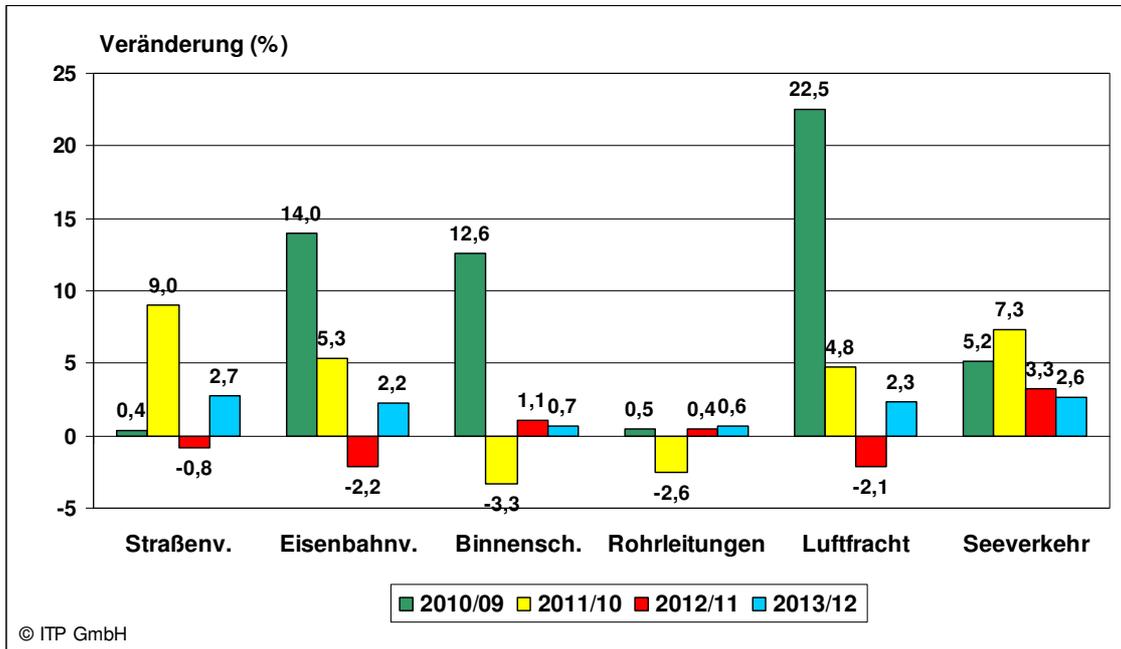
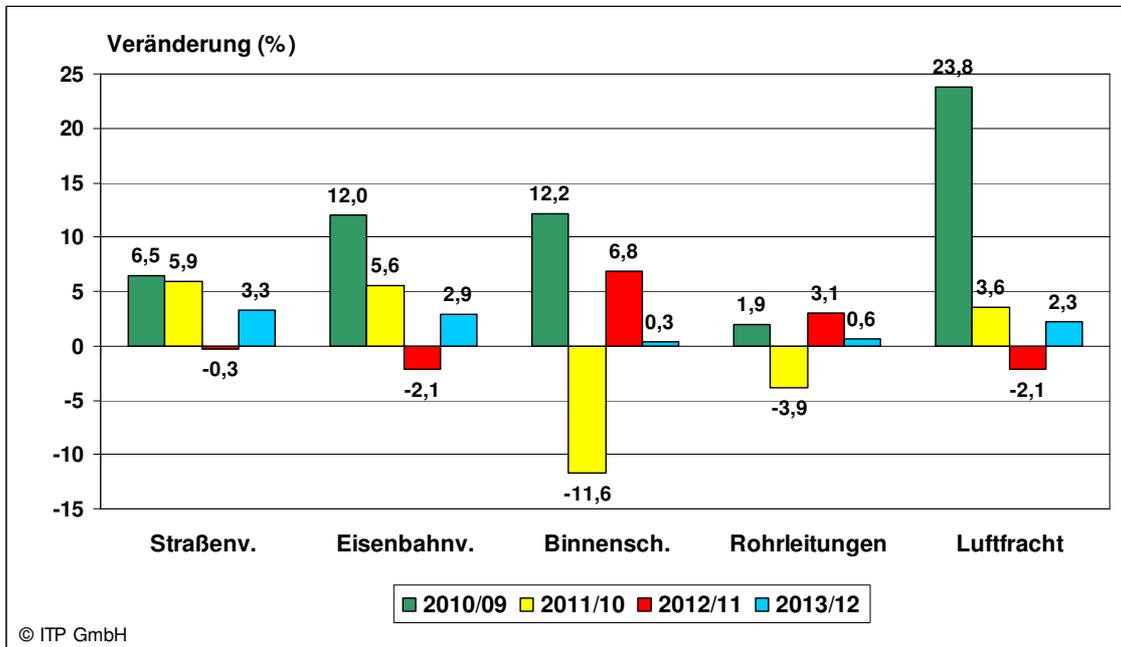


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Für das Jahr **2013** ist aus derzeitiger Sicht damit zu rechnen, dass nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten spürbar stärker zunehmen werden als im laufenden Jahr. Unter dieser Voraussetzung wird auch der gesamtmodale Güterverkehr wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Das Plus wird derzeit auf **2,5 %** (Aufkommen) bzw. nahezu **3 %** (Leistung) quantifiziert. Mit Ausnahme der Mineralölprodukte dürften dazu alle Güterbereiche beitragen. Die grenzüberschreitenden Verkehrsströme werden im kommenden Jahr vom Außenhandel stärker angeregt als im laufenden, so dass sie ebenfalls – im Gegensatz zu 2012 – ein nennenswertes Plus verzeichnen dürften. Damit wird nun auch das Aufkommen geringfügig über dem Vorkrisenniveau liegen, während die Leistung ihren bisherigen Höchststand bereits um 3 % übertreffen wird.

### **Straßengüterverkehr**

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist zunächst auf das Jahr **2010** einzugehen. Der Verkehr der **deutschen Fahrzeuge** hat sich in diesem Jahr, bedingt durch den massiven Einbruch der Baustofftransporte, nur sehr moderat entwickelt (Aufkommen: -1,2 %, Leistung: +2,3 %). Die Daten für den Verkehr der **ausländischen Lkw** werden vom KBA aus dem Eurostat-Datenpool gewonnen und erst mit einer Zeitverzögerung von rund 1,5 Jahren veröffentlicht. Bis dahin bildet die Entwicklung der **mautpflichtigen Fahrleistung**, die bereits kurz nach dem Jahreswechsel vorliegt, grundsätzlich einen äußerst geeigneten Indikator. Sie ist im Jahr 2010 um (revidiert) **9,4 %** gestiegen. Die starke Abweichung zum Verkehr der deutschen Lkw erklärt sich dadurch, dass die ausländischen Fahrzeuge erstens kaum vom Einbruch der Baustofftransporte, die überwiegend im Nahverkehr befördert werden, betroffen waren und zweitens weit überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, der im Jahr 2010 im Gefolge des Aufholens auf die Krise kräftig expandierte.

Bereits am Jahresanfang lagen erste Werte von **Eurostat** vor, die darauf hindeuteten, dass der Verkehr der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2010 noch **stärker** gestiegen ist, als es die Entwicklung gemäß der Mautstatistik signalisiert hat. Auf dieser Basis haben wir in der letzten Winterprognose vom Februar 2012 das Wachstum auf **10 %** (Aufkommen) bzw. **11 %** (Leistung) angehoben. Mittlerweile liegen von Seiten des KBA Eckwerte vor, die ein noch höheres Plus signalisieren. Die endgültigen Schätzungen können erst vorgenommen werden, wenn die vollständigen, tief differenzierten und territorial abgegrenzten, Jahresstatistiken veröffentlicht sind, was bis Ende 2012 der Fall sein wird. Bis dahin schätzen wir den Anstieg auf der Basis der o.a. Eckwerte und der äußerst detaillierten Berechnungen, die wir für 2009 vorgenommen haben<sup>1</sup>, auf gut **12 %** (Aufkommen) bzw. knapp **15 %** (Leistung, vgl. Abschn. 3.4). Damit wiederum wird

---

<sup>1</sup> Vgl. die diesbezüglichen Ausführungen in der Winterprognose 2011/12, S. 55-58.

der Anstieg der Leistung des **gesamten Straßengüterverkehrs** – in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – im Jahr 2010 gegenüber der Schätzung im Rahmen der Winterprognose vom Februar 2012 um gut einen Prozentpunkt, nämlich von 5,2 % auf **6,5 %** korrigiert. Beim Aufkommen, von dem ein wesentlich geringerer Teil auf die ausländischen Lkw entfällt, fällt die Revision geringer aus (**0,4 %** statt 0,1 %).

Im Jahr **2011** ist der Verkehr der **deutschen Lkw** um **9 %** (Aufkommen) bzw. um **4 %** (Leistung) gestiegen. Die kräftige Zunahme der Beförderungsmenge ist auf die bereits erwähnten Baustofftransporte zurückzuführen, bei denen sich nicht nur die Basiseffekte aus dem Vorjahr, sondern auch die außerordentlich günstigen Witterungsverhältnisse während des gesamten Jahres niedergeschlagen haben. Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen** Fahrzeuge hat sich im Jahr 2011 um 6,5 % erhöht. Wie für 2010 kann davon ausgegangen werden, dass bei einem spürbaren Wachstum der Fahrleistung auch die Auslastung der Fahrzeuge zugenommen hat, die Transportleistung also (noch) stärker gestiegen ist. Für sie wird derzeit ein Plus um **9 %** und für das Aufkommen ein etwas niedrigerer Wert (**7,5 %**) angesetzt.

Damit ist der **gesamte Straßengüterverkehr** im Jahr 2011 um **9 %** (Aufkommen) bzw. knapp **6 %** (Leistung) gestiegen. Die Abweichung zwischen diesen beiden Zuwachsraten ist auf die kurzen Strecken der bereits mehrfach erwähnten Baustofftransporte zurückzuführen. Das hohe Wachstum der Beförderungsmenge stellte auch das höchste aller Verkehrsträger dar und übertraf sogar das der Luftfracht, was (nach wie vor) als außergewöhnlich zu bezeichnen ist. Jedoch ist dies vor dem Hintergrund der Sondereinflüsse bzw. der schwachen vorjährigen Entwicklung zu interpretieren. Damit lag die Leistung im Jahr 2011 bereits um 2 % über dem Vorkrisenniveau, während das Aufkommen, trotz des hohen Anstiegs, wegen der Stagnation im Jahr 2010 immer noch um 1 % darunter lag.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2012** ist der Verkehr der **deutschen** Lkw gegenüber dem Vorjahr gesunken. Einem spürbaren Anstieg im Januar, der allerdings vor allem arbeitstäglich bedingt war, folgte im Februar, wie am Jahresanfang erwartet, auf Grund der tiefen Temperaturen, die die Bauwirtschaft beeinträchtigt haben, ein massiver Einbruch um 15 % (Aufkommen). Im März kam es nochmals zu einem Minus, das zwar größtenteils kalenderbedingt war, aber bei der Leistung (-5 %) doch höher als erwartet. Im gesamten **ersten Quartal** entstand somit ein nicht unerheblicher Rückgang (-3 % bzw. -4 %).

Im **zweiten Quartal** ist die, als Indikator zu verwendende, mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesautobahnen um 3 % gesunken. Die Verschlechterung gegenüber dem ersten Quartal (-1 %) ist zwar erneut ausschließlich arbeitstäglich bedingt; gleichzeitig ist jedoch festzustellen, dass es zu keiner Verbesserung im Verlauf kam. Somit kann für die Transportnachfrage ein ähnli-

ches Minus wie im ersten Quartal angenommen werden. In diese Richtung weisen auch die, in der Konjunkturanalyse des BGL erhobenen, Erwartungen der Unternehmen.

Für den **weiteren Verlauf**, insbesondere das vierte Quartal, ist auf Grund der Abwärtsbewegung im entsprechenden Vorjahreszeitraum zwar grundsätzlich mit einem Anstieg der Transportnachfrage zu rechnen, die aber schon für sich allein nicht stark genug ist, um das Minus der ersten Jahreshälfte auszugleichen. Hinzu kommt, dass es im Dezember, normale Witterungsverhältnisse vorausgesetzt, zu einem ähnlich starken Basiseffekt kommen wird wie im Februar. Dadurch wird das **Jahresergebnis** nochmals spürbar gedrückt. Hierfür erscheint ein **Rückgang** unausweichlich, der auf **1,5 %** (Aufkommen) bzw. **2 %** (Leistung) quantifiziert wird.

Dass letztere stärker sinkt als die Menge, die durchschnittliche Transportweite also abnimmt, mag auf den ersten Blick überraschen. Denn die Baustofftransporte schlagen, wie bereits erwähnt und wie in den beiden Vorjahren sichtbar, beim Aufkommen stärker durch. Diese, gegen den Trend laufende, Verminderung der mittleren Transportweite im Jahr 2012 kommt auch dadurch zustande, dass die **grenzüberschreitenden Verkehre** (mit deutschen Lkw), die über weit überdurchschnittliche Distanzen verlaufen, sich in diesem Jahr nicht nur unterproportional entwickeln, sondern sogar sinken, und zwar in einem erheblichen Ausmaß. Der Rückgang belief sich im ersten Quartal auf bemerkenswerte 7 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung). Dies schlägt sich im Jahresergebnis nieder.

Letzteres hätte angesichts des nach wie vor wachsenden Außenhandels erwarten lassen, dass der Verkehr der **ausländischen Lkw**, ähnlich wie 2010 und 2011, weit überdurchschnittlich steigt, es also zu (weiteren) massiven Marktanteilsverschiebungen kommt, die mit der (preislichen) Wettbewerbsfähigkeit zu erklären wären. Jedoch ist deren mautpflichtige Fahrleistung im ersten Halbjahr um lediglich 1,5 % gestiegen. Das stellt die mit Abstand geringste (mehrmonatige) Zunahme seit dem Krisenjahr 2009 dar. Zwar kann auch hier von einer gewissen Erhöhung der Wachstumsrate im weiteren Verlauf und somit im Gesamtjahr ausgegangen werden. Jedoch sollte sich nach aller Erfahrung bei einem derart geringen Anstieg auch der Auslastungseffekt, d.h. die Differenz zwischen dem Wachstum der Transportleistung und dem der Fahrleistung, gegenüber den Jahren 2010 und (voraussichtlich) 2011 vermindern. Dies wird allerdings erst nach Vorliegen der ersten transportstatistischen Zahlen im Jahr 2014 endgültig beurteilt werden können. Dessen ungeachtet ist davon auszugehen, dass die Transportleistung der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2012 lediglich um **2,5 %** zunehmen wird. Zum Vergleich: Zwischen 1991 und 2011 ist diese Größe – trotz der Krise 2009 und bei Bereinigung um die Auswirkungen der Umstellung des statistischen Erhebungsverfahrens im Jahr 2003 – pro Jahr um rund 6 % gestiegen. Für das Aufkommen wurde ein etwas höheres Plus (gut **3 %**) angenommen.

Das bedeutet für den **gesamten Straßengüterverkehr**, also in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge, einen **geringfügigen Rückgang** des Aufkommens (-0,8 %) und eine annähernde **Stagnation** der Leistung (-0,3 %). Während Ersteres durch die verminderten Baustofftransporte zu erklären ist und so auch in der Winterprognose vom Februar erwartet wurde (-0,5 %), ist die Entwicklung der Leistung (Prognose: 1,5 %) überraschend. Sie hängt zu einem wesentlichen Teil mit der, bereits dargestellten, äußerst verhaltenen Ausdehnung der grenzüberschreitenden Transporte zusammen. Letztere steigen lediglich um rund 1,5 %, die deutschen Ex- und Importe dagegen noch um 3 % bzw. 4 %.

Die dargestellten ungewöhnlichen Entwicklungen im Jahr 2012 machen die Prognose für das Jahr **2013** nicht einfacher. Wir sind dabei grundsätzlich davon ausgegangen, dass es sich bei den diesjährigen Verläufen um einmalige Sachverhalte handelt, die zudem noch der tieferen Analyse bedürfen, wenn weitere Daten für das laufende Jahr vorliegen. Unter dieser Voraussetzung ist für das kommende Jahr damit zu rechnen, dass die verbesserte Entwicklung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten wieder zu einem spürbaren Wachstum des Lkw-Verkehrs führen wird. Insbesondere die grenzüberschreitenden Verkehrsströme sollten von der dynamischeren Entwicklung des deutschen Außenhandels profitieren und somit ein deutlich stärkeres Plus verbuchen als im laufenden Jahr. Insgesamt wird ein Anstieg in Höhe von rund **3 %** (Aufkommen und Leistung) geschätzt. Damit wird nun auch die Beförderungsmenge erstmals leicht (1 %) über dem Vorkrisenniveau liegen, die Leistung bereits um 5 %.

### **Eisenbahnverkehr**

Der Schienengüterverkehr hatte sich bereits im Jahr **2010** kräftig von dem tiefen krisenbedingten Einbruch erholt. Mit einem Plus in Höhe von 14 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung) wurden nahezu drei Viertel bzw. über die Hälfte 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.

Im Jahr **2011** setzte sich diese dynamische Entwicklung zunächst fort. Nach zweistelligen Zuwächsen im ersten sowie deutlichen Zunahmen im zweiten und dritten Quartal machte sich im vierten Quartal auch hier die konjunkturelle Eintrübung bereits bemerkbar. Im gesamten Jahr entstand ein Anstieg um gut **5 %** (Aufkommen) bzw. knapp **6 %** (Leistung). Damit lag die Beförderungsmenge mit 375 Mio. t nicht nur leicht über dem Vorkrisenniveau (371 Mio. t), sondern erreichte auch schon nahezu den Wert von 1992 (380 Mio. t). Der bisherige Höchststand aus dem Jahr 1991 (416 Mio. t), der vor dem drastischen Rückgang in den neuen Bundesländern zu beobachten war, ist allerdings noch nicht ganz in Reichweite. Die damalige Transportleistung des Schienengüterverkehrs (82 Mrd. tkm) wurde bereits 2004 übertroffen und stieg anschlie-

ßend bis 2008 auf 116 Mrd. Dieses Rekordniveau wurde im vergangenen Jahr (113 Mrd.) noch um 2 % verfehlt. Neben den zu erwartenden Zuwächsen bei Nicht-Massengütern hat sich auch der Montanbereich überraschend positiv entwickelt. Die Transporte von Erzen (+15 %) und von Metallerzeugnissen (+9 %) trugen maßgeblich zum Anstieg des gesamten Eisenbahnverkehrs bei. Außerhalb der Massengutbereiche, d.h. vor allem im Kombinierten Verkehr, waren ebenfalls knapp zweistellige Zuwachsraten zu beobachten.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2012** kam diese Aufwärtsentwicklung nicht nur, wie erwartet, zum Stillstand, sondern drehte sich sogar in ein Minus. In den ersten fünf Monaten sank die Transportnachfrage um 4 % (Aufkommen und Leistung). Zum Teil ist das zwar auf den Mai-Wert (-10 % bzw. -11 %) zurückzuführen, der, wie bei allen Größen, durch die geringe Zahl der Arbeitstage stark gedrückt wurde. Dennoch wird dieser Rückgang im Juni nicht ausgeglichen werden können. Für den weiteren Verlauf ist, entsprechend der Entwicklung bei den wichtigsten Leitgrößen, zwar eine leichte Belebung zu erwarten. Dennoch wird der Schienengüterverkehr im laufenden Jahr mit einem **Minus** abschließen, das auf **2 %** geschätzt wird (beide Größen).

Selbst die, grundsätzlich wachstumsstarken, Bereiche der "Sonstigen Produkte", die zum großen Teil aus **Kombinierten Verkehren** bestehen, werden im laufenden Jahr einen leichten Rückgang hinnehmen müssen. Dazu wird auch die Sperrung der Brennerstrecke im Sommer einen gewissen Teil beitragen. Bei den **Massengütern** kam die – im langjährigen Vergleich außerordentlich – günstige Entwicklung in den Jahren 2010 und 2011 (+11 % bzw. +7 %, jeweils Leistung) einzig und allein auf Grund des vorangegangenen Einbruchs (-21 %) zustande und wird sich deshalb in absehbarer Zeit nicht wiederholen. Vielmehr führt die rückläufige Stahlproduktion sowohl bei Erzen (-6 %) als auch bei Metallen (-3 %) zu einem spürbaren Minus der Transportnachfrage. Lediglich die **Kohletransporte** haben in den ersten Monaten des laufenden Jahres von dem deutlich erhöhten Einsatz in den Kraftwerken (vgl. Abschn. 2.3) profitiert und sind bis April um 22 % gestiegen (Aufkommen). Zwar wird sich dieser Wert im weiteren Verlauf, wie schon im Mai, stark abschwächen; dennoch entspricht das, für das gesamte Jahr erwartete, Plus in diesem Güterbereich immerhin 1 % der gesamten Transportmenge. Die zusätzlichen Transporte erfolgten offensichtlich über sehr kurze Strecken, so dass der Effekt bei der Leistung weitaus geringer ausfällt.

Die unerwartet schlechte Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ist einer der Gründe dafür, dass die jetzt erwartete Gesamtentwicklung spürbar **unter** der Prognose vom Jahresanfang (0,2 % bzw. 0,6 %) liegt. Die zweite Ursache ist im Montanbereich zu suchen, der stärker als erwartet sinkt. Für die Rohstahlproduktion wurde damals ein Rückgang um 1,6 % angenommen, der jetzt auf 3,5 % abgesenkt wurde. Der überraschende Anstieg der Kohletransporte kann das nicht ausgleichen.

Im Jahr **2013** wird die Transportnachfrage außerhalb der Massengüter aus derzeitiger Sicht entsprechend der Konjunktorentwicklung wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden. Dies gilt vor allem für den Kombinierten Verkehr. Auch im Montanbereich sollte die zumindest leicht steigende Stahlproduktion nach dem diesjährigen Rückgang zu einem Plus der Transportnachfrage führen. Die Kohlenbeförderungen in die Kraftwerke dürften nochmals zulegen, allerdings nicht mehr im Ausmaß des laufenden Jahres. Insgesamt wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um gut **2 %** (Aufkommen) bzw. knapp **3 %** (Leistung) prognostiziert. Damit wird Letztere nur noch um 1 % unter dem Vorkrisenniveau liegen, die Menge dagegen, wie schon im Jahr 2011, um 1 % darüber.

### **Binnenschifffahrt**

Ähnlich wie der Schienengüterverkehr hat sich auch die Binnenschifffahrt bereits im Jahr **2010** nach dem vorgegangenen schweren Rückgang kräftig erholt. Mit einem Anstieg um 13 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung) 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 %).

Im Jahr **2011** hat sich dieser Aufholprozess jedoch nicht mehr fortgesetzt. Im Gegenteil war die Binnenschifffahrt über nahezu das gesamte Jahr 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. Im zweiten Quartal lagen auf dem gesamten Wasserstraßennetz Niedrigwasserstände vor, die zu einem Rückgang der Leistung um 15 % führten. Von Juli bis Oktober waren die Bedingungen vergleichsweise moderat ausgeprägt. Jedoch nahm das Niedrigwasser im November und in großen Teilen des Dezembers ein derartig dramatisches Ausmaß an, dass es sogar Einzug in die Hauptnachrichtensendungen der deutschen Fernsehanstalten fand. Die Leistung nahm in diesen beiden Monaten um 34 % bzw. 11 % ab. Während der Betriebsstörungen wurden zahlreiche Güter über kürzere Strecken in die großen, nördlich der betroffenen Wasserstraßen gelegenen Häfen (v.a. Duisburg, Neuss-Düsseldorf, Köln) transportiert und anschließend mit anderen Verkehrsmitteln weiterbefördert. Somit haben weniger die beförderten Mengen abgenommen als die Transportentfernungen. Deshalb ist im gesamten Jahr die Leistung um knapp **12 %** gesunken, das Transportaufkommen dagegen nur um **3 %**. Der Rückgang entstand in nahezu allen Güterbereichen. Selbst der, an sich wachstumsträchtige, Containerverkehr musste bei der Leistung ein deutliches Minus hinnehmen. Mit diesem Verlauf vergrößerte sich der Abstand zum Vorkrisenniveau wieder; Aufkommen und Leistung lagen im Jahr 2011 um 10 % bzw. 14 % darunter.

Aus dieser Entwicklung im Vorjahr war für das Jahr **2012** mit hoher Sicherheit vor allem bei der Leistung ein drastischer **Basiseffekt** zu erwarten, allerdings unter der Annahme, dass sich die Vorjahresbedingungen nicht nochmals wiederholen. Im **Januar** hat sich diese Erwartung bestätigt; Aufkommen und Leistung stiegen gegenüber dem Vorjahr, der von dem Tankerunfall massiv betroffen war, um 15 % bzw. 42 %. Im **Februar** kam es zwar zu einem Rückgang um 14 % bzw. 12 %, der jedoch vor allem auf das überhöhte Niveau in 2011 zurückzuführen ist, als nach der Aufhebung der Sperrung zahlreiche Transporte nachgeholt wurden. In einem gewissen Ausmaß hat allerdings auch der extreme Kälteeinbruch dazu beigetragen, der erneut zu Einschränkungen des Transportangebots – allerdings nicht auf dem Rhein, der mit Abstand bedeutendsten Wasserstraße – geführt hat. Der **März** war in beiden Jahren weitgehend störungsfrei, entsprechend waren auch die Wasserstraßentransporte annähernd gleich hoch. Im gesamten **ersten Quartal** ergab sich daraus ein Leistungsanstieg um 7 %, während das Aufkommen, das im entsprechenden Vorjahreszeitraum von den Behinderungen noch nicht sehr betroffen worden war, stagnierte. Beides lag annähernd auf dem Pfad, der am Jahresanfang erwartet wurde.

Im **April** jedoch, dessen Ergebnisse wenige Tage vor Abschluss der Prognose erschienen, sind beide Größen erneut nicht über eine Stagnation gegenüber dem Vorjahr hinausgekommen. Dieses Ergebnis ist umso überraschender, als im April 2011 das damals einsetzende Niedrigwasser zu einem Rückgang gegenüber 2010 um 7 % bzw. bei der Leistung sogar um 13 % geführt hat. Der zu erwartende Basiseffekt ist in diesem Monat also **nicht eingetreten**. Die nach Güterbereichen differenzierte Analyse zeigt ein uneinheitliches Bild: Die Transportleistung bei Erzen, Steinen und Erden – dem anteilsstärksten Segment der Binnenschifffahrt – ist im April 2011 um 18 % gesunken und im April 2012 um lediglich 1 % gestiegen. Dagegen wurde bei den Mineralölprodukten und den Kohlen, den beiden nächstgrößeren Bereichen, der Einbruch von 2011 (-8 % bzw. -25 %) nahezu vollständig (+8 %) bzw. zumindest teilweise (12 %) aufgeholt.

**Entscheidend** für den weiteren Verlauf und damit für das Jahresergebnis ist, ob die **Basiseffekte** aus 2011 nun tatsächlich eintreten oder durch neuerliche Störungen überlagert werden. Dies ist weit **bedeutender** als der Einfluss von allen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten. Deshalb ähnelt die Prognose für die Entwicklung der Binnenschifffahrt im laufenden Jahr immer mehr einem Blick in die Glaskugel als einer fundierten, auf robusten Zusammenhängen zwischen ökonomischen und verkehrlichen Größen beruhenden, Vorausschätzung. Nachdem die einzelnen Monatsergebnisse für die Binnenschifffahrt ohnehin des Öfteren von, auch im Nachhinein nicht erklärbaren, Sonderfaktoren beeinflusst werden, haben wir uns letztendlich dafür entschieden, für den weiteren Verlauf die Basiseffekte gegenüber den Annahmen vom Jahresbeginn nur **geringfügig abzuschwächen**. Daraus ergibt sich für das gesamte Jahr ein

Anstieg des Aufkommens um **1 %** und der Leistung um **7 %**. Beide Wachstumsraten liegen damit spürbar **unter** der Prognose vom Jahresanfang (5 % bzw. 11 %).

Bei Eintreffen dieser Erwartung wird die Binnenschifffahrt zwar – im Gegensatz zum Straßen- und zum Schienenverkehr – im Jahr 2012 ein Plus gegenüber dem Vorjahr verbuchen, was aber vor dem Hintergrund der Vorjahresentwicklung interpretiert werden muss und deshalb nicht sonderlich aussagefähig ist. Interessanter ist der Vergleich mit dem Jahr **2010**. Er zeigt für beide Größen einen spürbaren **Rückgang** um **2 %** bzw. **6 %**. Für dieses Ergebnis entscheidend sind die Abnahmen bei Erzen, Steinen und Erden, Metallen sowie Nahrungs- und Futtermitteln. Deren Ausmaß liegt deutlich über dem der entsprechenden branchenwirtschaftlichen Verläufe. Nennenswerte Zuwächse im Zweijahresvergleich zeigen sich lediglich bei den Mineralölerzeugnissen. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau (2008) beläuft sich der Abstand sogar damit auf 9 % (Aufkommen) bzw. 8 % (Leistung).

Sollten sich im Jahr **2013** halbwegs normale Wasserstände einstellen, wird die Transportnachfrage wieder stärker von der Entwicklung der Branchenkonjunktoren geprägt. Deshalb werden die anteilsstarken Transporte von Kohlen sowie Erzen, Steinen und Erden leicht zu-, die von Mineralölprodukten dagegen abnehmen. (Prozentual) überdurchschnittliche Zuwächse sind lediglich für die "Sonstigen Produkte" zu erwarten, die sich im Gesamtergebnis aber nur begrenzt niederschlagen. Insgesamt dürfte die Binnenschifffahrt in kommenden Jahr lediglich **geringfügig steigen** (Aufkommen: 0,7 %, Leistung: 0,3 %). Der Abstand zum Vorkrisenniveau vermindert sich damit nur unwesentlich (jeweils 8 %).

### 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 weder von dem allgemeinen Einbruch des Güterverkehrs im Jahr 2009 noch von dessen Wiederanstieg im Jahr 2010 betroffen. Aus diesem Grund sind bei diesem Verkehrsträger auch Vergleiche mit dem Vorkrisenniveau überflüssig.

Im Jahr **2011** ist der Pipelinedurchsatz um **2,6 %** gesunken. Dieses Minus ist allein auf den **Binnenverkehr** (innerhalb Deutschlands) zurückzuführen, der um 13 % sank, was trotz des geringen Anteils (rund 25 %) auf die Veränderung der Gesamtmenge durchschlug. Der Rückgang kam vor allem durch die vorübergehende Schließung einer Raffinerie auf Grund von Wartungsarbeiten in den Monaten von März bis Juni zustande. Im (dominierenden) grenzüberschreitenden **Empfang** nahm die Beförderungsmenge dagegen um 1 % zu. Dies liegt deutlich

über der Veränderung der gesamten deutschen Rohöleinfuhren (-3 %). Wie schon in den drei Vorjahren haben erneut Verschiebungen zu Lasten der deutschen Seehäfen stattgefunden, die in der Herkunftsstruktur des Rohöls begründet sind. Denn die Importe aus der ehemaligen GUS, d.h. aus Russland, Kasachstan und Aserbaidschan, die überwiegend über Rohrfernleitungen nach Deutschland transportiert werden, sind im Gegensatz zu den gesamten Importen im Jahr 2011 nicht gesunken.

Dagegen blieb die **Transportleistung** des grenzüberschreitenden Empfangs gegenüber dem Vorjahr unverändert, weil sich die Beförderungen in die Raffinerie in Leuna unterdurchschnittlich entwickelten. Sie ist an die, in Russland beginnende, Drushba-Leitung angeschlossen, die in Deutschland über eine weit überdurchschnittlich lange Strecke verläuft. Zudem ist die mittlere Transportweite im Binnenverkehr um rund ein Viertel höher als im Empfang, so dass der erhebliche Rückgang des Binnenverkehrs bei der Leistung noch stärker durchschlug als beim Aufkommen. Deshalb verbuchte die gesamte Leistung (aller Hauptverkehrsverbindungen) der Pipelinetransporte mit knapp 4 % einen höheren Rückgang als die Durchsatzmenge.

Im Jahr **2012** wird die Rohöleinfuhr entsprechend der Raffinerieproduktion spürbar zunehmen (2,5 %, vgl. Abschn. 2.3). Bemerkenswerterweise werden sich die Verschiebungen in der **Herkunftsstruktur** nach dem derzeitigen Erkenntnisstand **nicht fortsetzen**. Von 2008 bis 2011 sind die Importe aus der ehemaligen GUS um 4 % gestiegen, die gesamten Einfuhren dagegen um 14 % gesunken. Dies ging zu Lasten aller anderen (wesentlichen) Förderregionen (Nordsee, Nahost und Afrika), deren Lieferungen jeweils um 24 % bis 30 % schrumpften. Diese Verschiebungen beeinflussten die modale Teilung der Rohöltransporte zwischen den Pipelines und dem Seeverkehr in diesem Zeitraum maßgeblich. Im ersten Halbjahr 2012 hingegen haben die gesamten Importe um 2,4 % zu-, die aus der ehemaligen GUS jedoch um 3,5 % abgenommen. Letzteres betraf nicht Russland (+6 %), sondern Kasachstan (-28 %) und Aserbaidschan (-50 %).

Dadurch wiederum wird der Pipelinedurchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** deutlich gedämpft. In den ersten fünf Monaten sank er um 5 %; für das gesamte Jahr ist, unter der Annahme von unveränderten Veränderungsdifferenzen in der Herkunftsstruktur der Ölimporte, ein Minus um rund 4 % zu erwarten. Die Leistung wird etwas schwächer abnehmen (-2 %), weil im Juni ein spürbarer Basiseffekt aus der vorübergehenden Schließung der Raffinerie in Leuna im Juni 2011 entsteht. Im **Binnenverkehr** stellte sich ebenfalls ein Basiseffekt aus der o.a. Vorjahresentwicklung ein (Januar bis Mai: +28 %). Mit dem Auslaufen dieses Einflusses ab Juli wird sich das Wachstum im Gesamtjahr auf 15 % abschwächen, womit der letztjährige Rückgang, wie am Jahresanfang erwartet, nahezu vollständig ausgeglichen wird. **Zusammen** ergibt sich daraus für den **Durchsatz** eine annähernde **Stagnation** (0,4 %). Die **Leistung**

nimmt dagegen wegen der beschriebenen Entwicklung im Empfang und des o.a. höheren Gewichts des Binnenverkehrs spürbarer zu (**3 %**). Damit wird das Minus des Vorjahres weitgehend ausgeglichen. In der Winterprognose wurde ein höheres Plus vorausgeschätzt (3,8 % bzw. 5,7 %). Die Abweichung kommt ausschließlich durch die Anteilsverluste des zentralasiatischen Rohöls zustande.

Im Jahr **2013** wird die Rohöleinfuhr annähernd stagnieren (vgl. Abschn. 2.3). Hinsichtlich der Herkunftsstruktur wurde angenommen, dass sich die Anteilsgewinne des GUS-Öls wieder fortsetzen, allerdings nicht im Ausmaß der Jahre von 2009 bis 2011. Daraus resultiert für den Pipelinedurchsatz im Empfang ein leichter Anstieg. Bei einem voraussichtlich stagnierenden Binnenverkehr errechnet sich für den gesamten Durchsatz eine geringfügige Zunahme (**0,6 %**). Die Transportweite, die von der Struktur nach den einzelnen Leitungen maßgeblich beeinflusst wird, unterliegt regelmäßig erheblichen Unwägbarkeiten, weshalb eine Konstanz angenommen wurde. Damit wird sich auch die Leistung leicht erhöhen.

### **Luftfracht**

Die Luftfracht erlebte im ersten Quartal **2011** eine Fortsetzung des Höhenfluges mit einem Wachstum von 13 %. Der April verbuchte trotz der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan im Vergleich zum Vorjahr ein starkes Plus von knapp 23 %. Dieses starke Wachstum ist jedoch dem vergleichsweise niedrigen Wert aus dem Vorjahr geschuldet, als der Luftverkehr aufgrund der Aschewolke stark beeinträchtigt war. Bereinigt um diesen Sondereffekt ergäbe sich tatsächlich nur ein geringeres Wachstum. Im Verlauf des weiteren Jahres konnte die Entwicklung der Luftfracht nicht an die Vorjahreswerte anknüpfen. Ab August waren Minusraten sowohl beim Versand als auch beim Empfang insbesondere auf den Rennstrecken Nahost, Fernost und Nordamerika zu verzeichnen. Ursächlich hierfür waren u.a. die schwächere Wirtschaftsentwicklung Chinas und der USA, aber auch Produktionsrückläufe in Japan, bedingt durch die Auswirkungen der Naturkatastrophe und die politischen Unruhen in Nordafrika und auf der arabischen Halbinsel. Positive Impulse kamen jedoch von aufstrebenden Schwellenländern in Lateinamerika und auch Afrika verbuchte auf allerdings niedrigerem Niveau Zuwächse. Insgesamt schloss das Jahr mit einem Anstieg des Frachtaufkommens um knapp 5 %. Der Versand wuchs im letzten Jahr um 8 %, der Empfang, der sich seit April im Minusbereich befand, jedoch nur um 1 % und lag damit deutlich unter dem Wachstum der deutschen Importe (7%).

Die ersten Monate **2012** knüpften zunächst an das schlechte vierte Quartal des Vorjahres an und lagen bis Mai 2012 um 5,2 % (Aufkommen) unter dem Vorjahreswert. Betroffen ist sowohl der Versand als auch der Empfang (jeweils -5,1%). Erstmals in diesem Jahr verzeichnete die

Fracht im Juni ein leichtes Plus (0,4 %) gegenüber dem Vorjahr und lag bis zu diesem Zeitpunkt um 4,7 % unter dem Aufkommen des Vorjahres. Aufgrund des relativ stabilen Wirtschaftswachstums in Deutschland wird die, allerdings unbedeutende, innerdeutsche Nachfrage in diesem und im kommenden Jahr voraussichtlich auf dem Vorjahresniveau bleiben. Ursache für die rückläufige Frachtmenge ist die konjunkturelle Entwicklung in den wichtigsten Zielgebieten wie der Euro-Zone, den USA oder China. Da die Entwicklung ab Mai des vergangenen Jahres stark nachgelassen hat, ab August waren die Werte sogar im Minusbereich, wird davon ausgegangen, dass sich die Rückgänge gegenüber dem Vorjahr im weiteren Verlauf mindern, so dass mit einem Rückgang von insgesamt noch etwa 2 % zu rechnen ist. Es wird hierbei unterstellt, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung der Euro-Zone zunächst stabilisiert und dass die konjunkturellen Impulse (China senkt erstmalig seit 8 Jahren Leitzins, Einsatz von Konjunkturprogrammen) wirken.

Die Prognose für **2013** geht davon aus, dass sich die wirtschaftliche Situation in den Zielgebieten stabilisiert und die Wirtschaftskraft wieder Wachstum verzeichnet. Es wird hier von einem Zuwachs von 2,3 % ausgegangen, damit könnte das Niveau von 2011 als aufkommensstärkstem Jahr wieder erreicht werden.

### Seeverkehr

Im Gegensatz zum Schienengüterverkehr und zur Binnenschifffahrt wuchs der Seeverkehr im Jahr **2010** lediglich vergleichsweise moderat (5 %) und holte damit nur rund ein Viertel des Einbruchs im Krisenjahr 2009 (-18 %) auf. Somit lag der Umschlag noch um 14 % unter dem Stand von 2008. Zweistellige Zuwächse im Containerverkehr wurden durch einen deutlichen Rückgang bei Rohöl und Mineralölerzeugnissen gedämpft.

Im Jahr **2011** expandierte der Seeverkehr jedoch beschleunigt um **7 %**. Dabei war - im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern – im Verlauf keine wesentliche Abschwächung des Wachstumstempos festzustellen. Damit wurde einerseits der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 auch im Jahr 2011 noch um 8 % verfehlt. Andererseits bedeutet dieses Ergebnis, dass der Seeverkehr – im Gegensatz zu den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt – stärker als im Jahr 2010 zunahm. Der **Grund** für diesen Sachverhalt liegt zunächst darin, dass sich einige der Bremsfaktoren der Vorjahre im abgelaufenen Jahr nicht wiederholten bzw. zumindest abschwächten. So sank der Umschlag von **Mineralölerzeugnissen**, der in den beiden Vorjahren um 24 % bzw. 17 % schrumpfte, im Jahr 2011 (+0,3 %) nicht nochmals, die Versandmengen verbuchten sogar, parallel zur Entwicklung der deutschen Exporte (vgl. Abschn. 2.3), ein spürbares Plus (6 %). Bei **Kohle und Rohöl** schwächte sich das Minus deutlich ab (-4 %, nach -12 % und -8 %). Noch wichtiger ist, dass außerhalb der Massengüter die Dynamik sich wieder

erhöht und allmählich auf die Stärke der Vorkrisenjahre zurückgefunden hat. Der **Containerverkehr** legte um 18 % zu und damit doppelt so stark wie im Jahr 2010. Dieses außergewöhnliche Ausmaß ist zu einem großen Teil noch auf ausstehende Aufholeffekte zurückzuführen.

Im Jahr **2012** wird der Seeverkehr die Vorwärtsbewegung grundsätzlich fortsetzen. Im **ersten Quartal** war ein beachtlicher Anstieg um 8 % zu verzeichnen, der von der konjunkturellen Entwicklung her nicht zu erwarten war. Im **April** (vorläufige Daten) schwächte er sich jedoch bereits auf nur noch 1 % ab, liegt also klar unter der Dynamik des ersten Vierteljahrs. Der Seeverkehr ist ein weiteres Beispiel für die hohe Volatilität, die die Entwicklung zahlreicher Größen der Transportnachfrage im bisherigen Verlauf des Jahres kennzeichnet und die Prognose des weiteren Verlaufs erschwert. Hierfür haben wir grundsätzlich angenommen, dass er mehr der Entwicklung folgt, die sich aus den gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten ergibt, als derjenigen im ersten Quartal. Das bedeutet eine spürbare Abschwächung gegenüber dem ersten Vierteljahr; aggregiert über alle Güterbereiche ergibt sich in den letzten acht Monaten ein Anstieg um rund 2 %. Auf Grund der vorher verbuchten Zunahmen verbleibt im **Gesamtjahr 2012** dennoch ein Plus um über **3 %**. Im Vergleich zur Entwicklung der anderen Verkehrsträger ist dies bemerkenswert. Damit reduziert sich der Abstand zum Vorkrisenniveau auf 5 %.

Verantwortlich für das vergleichsweise hohe Wachstum sind ähnliche Faktoren wie im Vorjahr. Der **Containerverkehr** legt trotz der vergleichsweise moderaten Dynamik des deutschen Außenhandels erneut spürbar zu (Januar bis April: 6 %). In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Verlagerungen von der Luftfracht (vgl. Abschn. 3.4) im Seeverkehr, in dem eine um den Faktor 65 höhere Menge befördert wird, nicht sichtbar sind. Darüber hinaus ist, ebenfalls wie im Jahr 2011, bei bedeutenden Massengutbereichen erneut eine unerwartet günstige Entwicklung zu beobachten.

Der Umschlag von **Kohle und Rohöl** hat in den ersten vier Monaten um 15 % zugelegt. Hier machen sich erstens die bereits erwähnten Verschiebungen in der Herkunftsstruktur von **Rohöl** bemerkbar, in deren Gefolge die Lieferungen aus der Nordsee im ersten Halbjahr um 12 % wuchsen. Ähnliches trifft auf die Kohletransporte zu. Die gesamten **Steinkohleeinfuhren** sind in den ersten fünf Monaten zwar um 1,5 % gesunken, darunter aber diejenigen aus der EU (v.a. Polen) und aus Russland weit überdurchschnittlich (-39 % bzw. -17 %). Die Einfuhren aus allen anderen Förderregionen nahmen dagegen um 12 % zu, wobei die Lieferungen aus Australien (36 %) und den USA (27 %) heraus stachen. Die Kohle aus Übersee wird, wie schon der Name sagt, ausschließlich mit dem Seeschiff nach Europa und hier wiederum zu großen Teilen direkt nach Deutschland, also nicht über die Rheinmündungshäfen, befördert. Schließlich war auch beim Umschlag von Erzen, Steinen und Erden in den ersten vier Monaten ein zweistelliger Anstieg (12 %) zu verbuchen. Dem stand lediglich ein erneut kräftiger Rückgang bei den Mineral-

ölprodukten (-14 %) gegenüber, diesmal infolge sinkender Einfuhren. Dennoch steuern im Jahr 2012 **alle Massengüter** zusammen<sup>1</sup> mit 3,5 Mio. t einen ähnlich hohen Beitrag zum Gesamtwachstum des Seeverkehrs bei wie die "Sonstigen Produkte", hinter denen sich überwiegend der Containerverkehr verbirgt. Auch dies ist äußerst bemerkenswert, im Allgemeinen entsteht bei den Massengütern eher ein dämpfender Einfluss bzw. bestenfalls ein geringer Wachstumsbeitrag. Dieser Sachverhalt ist auch der Grund für die Abweichung zwischen dem jetzt vorausgeschätzten Jahresergebnis und der Prognose vom Jahresanfang (+1 %). Die Einschätzung des Containerverkehrs wurde nicht revidiert, die der o.a. Massengüter hingegen deutlich nach oben.

Im Jahr **2013** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs mit der Aufhellung der Perspektiven für den deutschen Außenhandel höher ausfallen als im Jahr 2012, aber das außergewöhnliche Tempo des Jahres 2011 nicht erreichen. Auch der Umschlag von chemischen Erzeugnissen wird – im Gegensatz zu 2012 – einen Wachstumsbeitrag liefern. Dagegen wird sich die diesjährige Entwicklung bei Kohlen und Rohöl nach aller Voraussicht nicht wiederholen. Für alle Massengüter (zusammen) ist eher eine Stagnation zu erwarten. Deshalb wird der gesamte Umschlag – trotz der günstigeren konjunkturellen Entwicklung – mit **2,6 %** etwas schwächer wachsen als im laufenden Jahr. Damit verringert sich der Abstand zum Vorkrisenniveau auf 2 %.

### **Modal Split**

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

Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt**, wie schon seit längerer Zeit, tendenziell Marktanteile verliert. Die Unterbrechung dieses Trends in den Jahren 2010 und 2012 ist auf die o.a. Sonderfaktoren zurückzuführen. Bei den **Rohrfernleitungen** setzt sich der Abwärtstrend, der im Jahr 2009 wegen der Nichtbetroffenheit von der Krise unterbrochen wurde, seit 2010 wieder fort. Die Marktanteile des **Straßengüterverkehrs**, die im Krisenjahr 2009 gestiegen sind, gingen im Jahr 2010 zurück, und zwar nicht nur beim, witterungsbedingt stark

---

<sup>1</sup> In der Güterartensystematik NST-2007 definiert als Summe von Kohlen, Öl, Erzen, Steinen und Erden sowie Metallen und Metallerzeugnissen (B2, B3, B5 und B7).

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

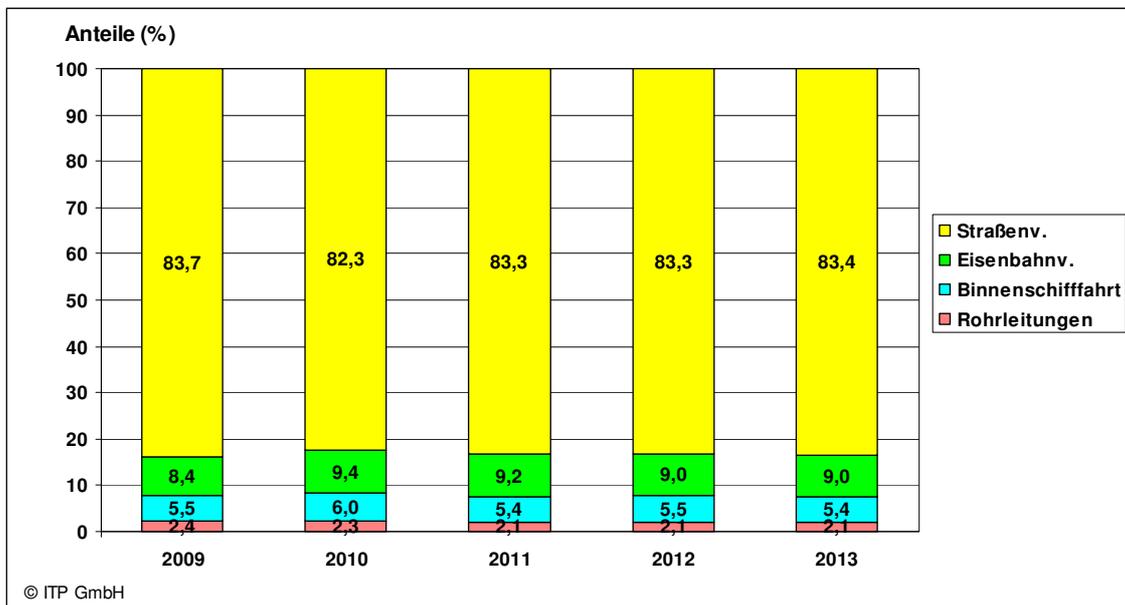
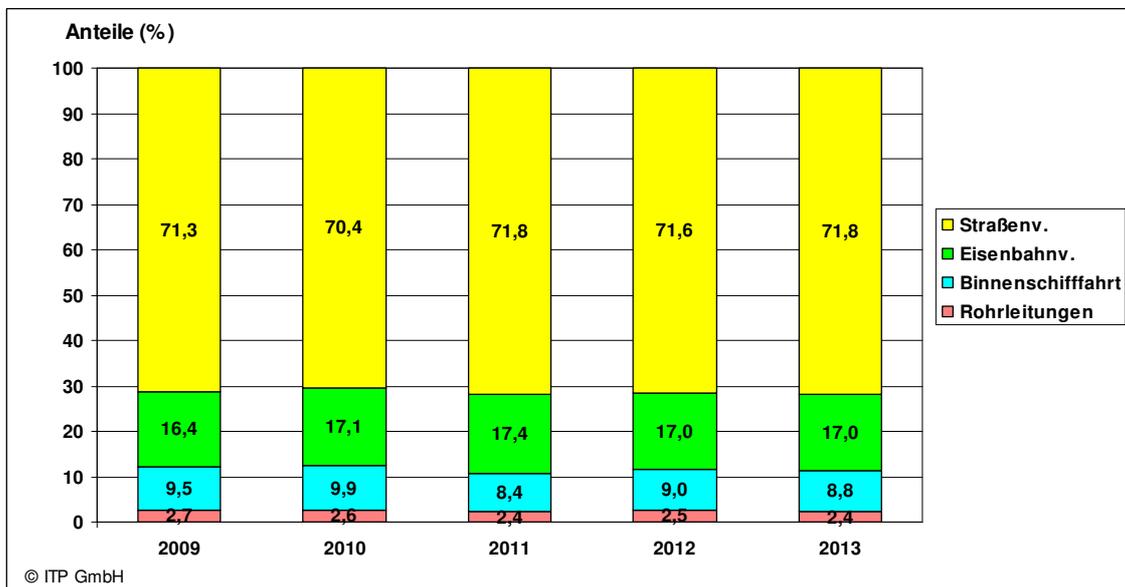


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



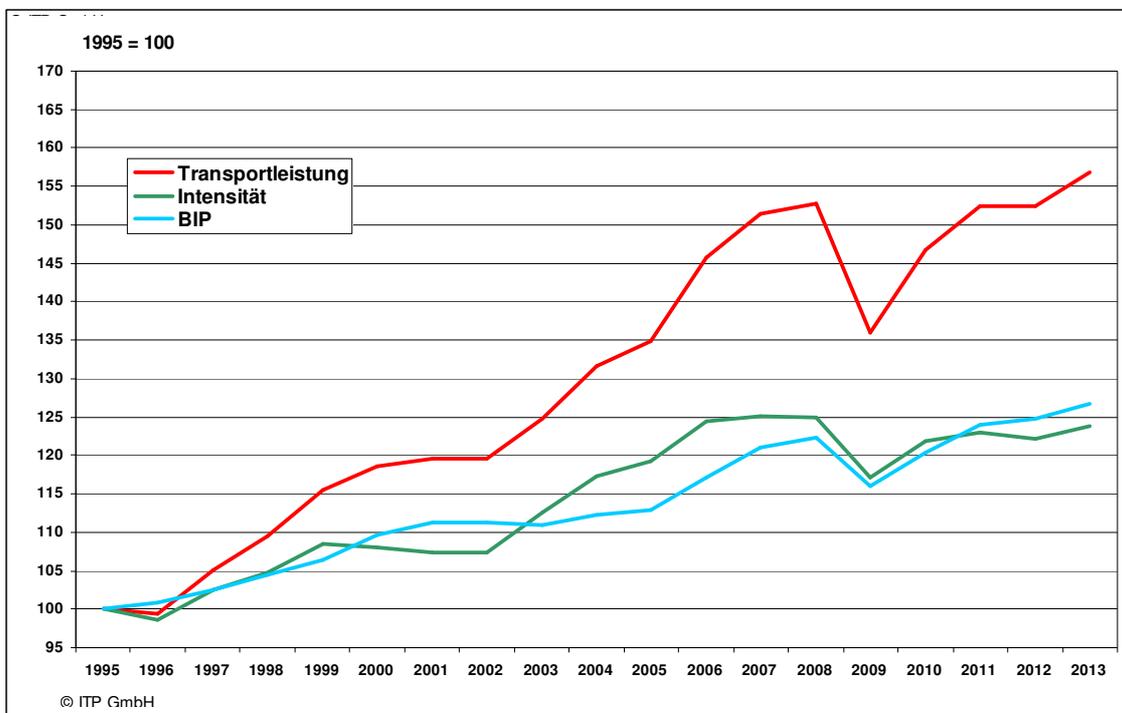
gedrückten, Aufkommen, sondern auch bei der Leistung. Im Jahr 2011 haben sie sich mit dem folgenden Basiseffekt wieder spürbar erhöht. Für das laufende und das kommende Jahr sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Das Wachstum der **Eisenbahnen** lag von 2000 bis 2008 (Aufkommen) bzw. von 2004 bis 2007 (Leistung) über dem des Lkw-Verkehrs, so

dass die Anteilsgewinne der Schiene prozentual stärker ausgeprägt waren als die der Straße. Vice versa hierzu haben die Eisenbahnen im Jahr 2009 Marktanteile verloren, 2010 und 2011 aber wieder zurück gewonnen, 2011 allerdings nur bei der Leistung. Im Jahr 2012 wird der Anteil der Eisenbahnen bei beiden Größen sinken und im Jahr 2013 auf diesem Niveau stagnieren.

### 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 % bzw. 1,9 % p.a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus.

Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität



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 (5 %), so dass die Intensität um bemerkenswerte 6 % und somit auf das Niveau von 2004 **sank**. Hier ist der gegenläufige Effekt wie zuvor zu beobachten: Ex- und Importe schrumpften weitaus stärker als das BIP, mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Güterverkehr. In den Jahren **2010** und **2011** kam es zu der gegenläufigen Bewegung. Die Transportleistung stieg jeweils stärker als das BIP, so dass die Intensität um 4 % bzw. 1 % **zunahm**. Im Jahr **2012** wird die Verkehrsleistung, trotz eines (geringen) BIP-Wachstums, voraussichtlich stagnieren, so dass die Intensität etwas abnimmt (-0,6 %). Dies ist vor allem auf die Bauproduktion zurückzuführen, deren Rückgang sich im Güterverkehr stärker niederschlägt als in der Gesamtwirtschaft. Zudem wächst der Außenhandel vergleichsweise verhalten. Im Jahr **2013** wirken beide Faktoren in die andere Richtung. Deshalb wird die Transportleistung nach dem derzeitigen Erkenntnisstand wieder ein höheres Wachstum verzeichnen als das BIP, die Intensität also zunehmen (1,3 %). Damit wird sie den höchsten Wert seit 2008 annehmen und ihn nur noch um 1 % verfehlen.

### 3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

Die statistische Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wurde ab dem Jahr 2011 auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. "NST-2007" umgestellt. Statistische Daten in dieser Differenzierung liegen für die Jahre ab 2008 vor. Die ausgewiesenen Veränderungen für das Jahr 2011 sind nunmehr – im Gegensatz zu denen für 2010 im Bereich des Straßengüterverkehrs<sup>1</sup> – allesamt plausibel.

Die Prognose wird seit dem Jahr 2011 grundsätzlich auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Da nun für alle Verkehrsträger Werte für vier Jahre vorliegen, haben sich die Unschärfen gegenüber der Situation unmittelbar nach der Umstellung spürbar reduziert. Dies wird sich von Jahr zu Jahr verstärken. Gleichzeitig ist die Erstellung von fundierten langen Zeitreihen nach NST-2007 weiter vorangeschritten. 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

Von der Transportleistung des gesamten Güterverkehrs – ohne den Luftverkehr, dessen statistische Erfassung nicht nach Güterabteilungen differenziert wird und dessen Anteil im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ohnehin unbedeutend ist, sowie ohne den Seeverkehr – entfallen rund 70 % auf den Straßengüterverkehr. Somit schlagen sich auch dessen statistische Probleme (vgl. folgenden Abschnitt) im gesamtmodalen Verkehr entsprechend nieder. Deshalb sind die, in Tab. G-2 ausgewiesenen, Werte für **2009** sowie die daraus berechneten Veränderungen **2010/09** nicht immer plausibel.

Im Jahr **2011** entstand das stärkste Wachstum des gesamtmodalen Transportaufkommens vor allem in den Güterbereichen, die mehr oder minder von den Baustofftransporten geprägt sind, d.h. bei Steinen und Erden (Teil von B3), Mineralerzeugnissen (Teil von B6) sowie Abfällen (B9). Allerdings war bei den beiden erstgenannten der Anstieg der Leistung wesentlich geringer. Dennoch waren 8 Mrd. tkm oder rund ein Drittel des Gesamtanstiegs (24 Mrd.) auf diese drei Bereiche zurückzuführen. Darüber hinaus trugen die, ebenfalls kräftig gestiegenen, Transporte von chemischen Erzeugnissen (ohne Mineralerzeugnisse), "Maschinen, Ausrüstungen,

---

<sup>1</sup> Vgl. die diesbezüglichen Ausführungen in der Sommerprognose 2011, S. 44

langlebigen Konsumgütern" und "Sonstigen Produkten" nennenswert zur Gesamtentwicklung bei.

Im Jahr **2012** wachsen bei lediglich drei Güterbereichen sowohl Aufkommen als auch Leistung. Dabei handelt es sich um zum einen um "Maschinen, Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" und die "Sonstigen Produkte" – bei beiden handelt es sich im Wesentlichen um die ehemaligen Halb- und Fertigwaren –, die beide auch langfristig ein überdurchschnittlich hohes Wachstum aufweisen. Zum anderen – und hier eher unüblich – ist im laufenden Jahr auch für den Bereich "Kohle, Rohöl" ein Plus zu erwarten, das in erster Linie aus erhöhten Steinkohletransporten resultiert. Bei der Leistung weist diese Güterabteilung sogar den (prozentual) höchsten Zuwachs (6 %) auf. Dagegen zeichnet sich für die beiden, langfristig ebenfalls wachstumsstarken, Bereiche "Kurzfristige Konsumgüter" und "Chemische Erzeugnisse"<sup>1</sup> im Jahr 2012 lediglich eine annähernde Stagnation ab. Der spürbarste dämpfende Effekt entsteht in dem Bereich "Erze, Steine und Erden" (-4 %, Aufkommen und Leistung), der auf die kräftig schrumpfenden Baustofftransporte zurückzuführen ist. Von der Beförderungsmenge entfällt auf dieses Segment über ein Viertel, so dass dessen absoluter Rückgang (45 Mio. t) stark genug ist, um das Gesamtergebnis ins Minus (34 Mio. t) zu ziehen. Bei der Leistung schlägt es auf Grund des geringeren Anteils weniger spürbar durch.

Im Jahr **2013** wird für den gesamtmodalen Güterverkehr ein Plus von 2,5 % (Aufkommen) bzw. nahezu 3 % (Leistung) erwartet. Dazu dürften alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte beitragen. Für die vier o.a., auch langfristig wachstumsstarken, Güterabteilungen (B4, B6, B8 und B10) wird ein Plus von jeweils gut 2 % bis knapp 5 % erwartet. Damit liefern sie auch die größten absoluten Beiträge (zusammen 14 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (19 Mrd. tkm). Beim Aufkommen, das insgesamt um 102 Mio. t zulegt, entsteht der größte Effekt bei den hier anteilsstarken Baustoffen (+30 Mio. t).

---

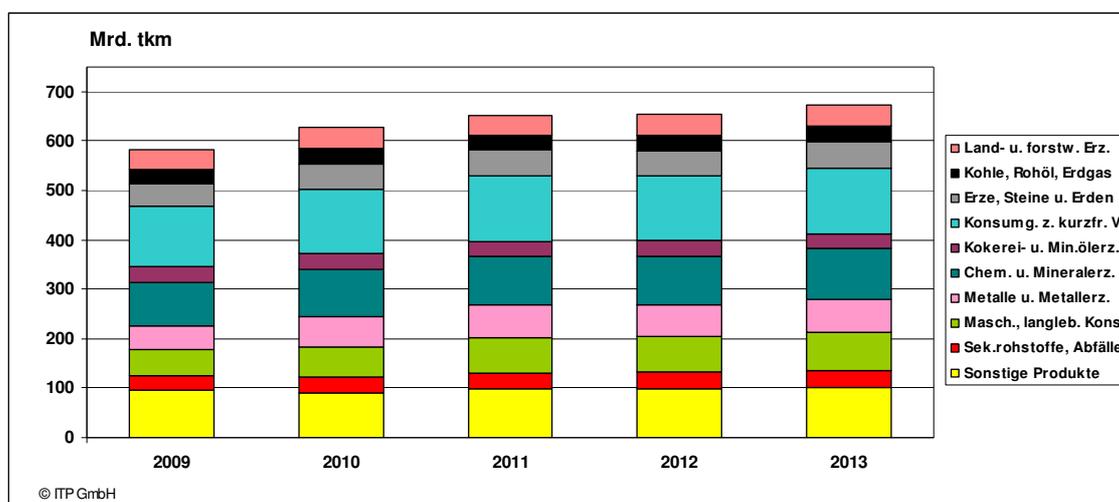
<sup>1</sup> Hier und im Folgenden bedeuten "chemische Erzeugnisse" ohne weitere Differenzierung jeweils die vollständige zusammengefasste Güterabteilung B6. Sie enthält auch die Mineralerzeugnisse, die im Sinne einer flüssigen Kommentierung nicht eigens erwähnt werden. Wenn chemische Erzeugnisse im engeren Sinne, also ohne Mineralerzeugnisse, gemeint sind, dann wird das explizit erwähnt.

**Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm <sup>1)</sup>					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	199,7	217,6	221,2	220,9	225,7	9,0	1,6	-0,1	2,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	162,7	162,4	160,5	165,0	166,3	-0,2	-1,2	2,8	0,8
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	761,4	994,7	1108,7	1063,3	1093,5	30,6	11,5	-4,1	2,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	573,3	562,5	572,0	570,7	580,4	-1,9	1,7	-0,2	1,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	189,2	187,3	182,5	179,5	177,3	-1,0	-2,6	-1,6	-1,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	544,5	569,7	633,2	631,6	655,0	4,6	11,1	-0,3	3,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	196,1	258,6	268,9	265,5	272,4	31,8	4,0	-1,3	2,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	194,8	201,5	225,3	231,7	241,2	3,5	11,8	2,8	4,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	526,1	281,0	305,5	300,6	306,1	-46,6	8,7	-1,6	1,8
B10 Sonstige Produkte	370,2	364,4	411,9	427,1	439,2	-1,6	13,0	3,7	2,8
Insgesamt	3718,1	3799,8	4089,6	4055,9	4157,3	2,2	7,6	-0,8	2,5
<b>Transportleistung<sup>2)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	40,2	43,7	41,1	41,0	41,8	8,9	-5,9	-0,3	2,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	30,1	30,8	29,8	31,6	31,9	2,2	-3,2	5,9	1,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	44,4	51,7	53,9	51,8	53,1	16,5	4,2	-4,0	2,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	123,5	130,1	130,6	129,3	132,1	5,3	0,4	-1,0	2,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	30,8	31,7	30,7	31,6	31,2	2,9	-3,4	3,0	-1,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	86,7	95,8	98,6	98,8	103,0	10,4	3,0	0,1	4,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	48,9	62,0	65,2	63,7	65,6	26,6	5,2	-2,3	3,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	52,4	60,2	71,6	73,3	76,9	14,9	18,8	2,5	4,8
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	29,7	30,9	34,0	33,6	34,3	4,0	10,2	-1,4	2,3
B10 Sonstige Produkte	96,1	91,6	97,4	98,7	102,2	-4,6	6,4	1,3	3,5
Insgesamt	582,9	628,5	652,9	653,2	672,2	7,8	3,9	0,1	2,9

1) Ohne Luft- und Seeverkehr  
2) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

**Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen**


## Straßengüterverkehr

Auch an dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass die nach Güterabteilungen differenzierte statistische Ausweisung des Straßengüterverkehrs im Jahr **2009** nach der neuen Systematik NST-2007, die durch Umschlüsselung der noch nach der alten Systematik NST/R erhobenen Werte entstand, von zahlreichen Zuordnungsproblemen geprägt war. Deshalb sind die, in Tab. G-3 ausgewiesenen, Werte für 2009 sowie die daraus berechneten Veränderungen **2010/09** nicht immer plausibel.

Auf den Straßengüterverkehr entfallen 70 % der gesamtmodalen Transportleistung. Somit ähnelt sich die güterartenspezifische Entwicklung bei beiden Größen grundsätzlich stark. Deshalb wuchs auch beim Lkw-Verkehr im Jahr **2011** – nach dem derzeitigen, vorläufigen Stand der Schätzungen für die ausländischen Fahrzeuge – das Aufkommen in denjenigen Güterbereichen am stärksten, die mehr oder minder von den Baustofftransporten geprägt sind, d.h. bei Steinen und Erden (B3), Mineralerzeugnissen (B6) sowie Abfällen (B9). Die Abteilung B6 besteht zwar aus chemischen Erzeugnissen und aus den "Sonstigen Mineralerzeugnissen". Jedoch entfallen vom Aufkommen der deutschen Lkw über 70 % auf letztere. Gleichzeitig ist dieses im Jahr 2011 um 18 % gestiegen, das der chemischen Produkte dagegen nur um 7 %. Dies lässt es als sinnvoll erscheinen, diese Abteilung hier bei den bauaffinen zu subsumieren. Auf alle drei entfielen knapp 200 Mio. t bzw. über zwei Drittel des gesamten Aufkommensanstiegs (281 Mio. t) und immerhin noch 7 Mrd. tkm bzw. knapp ein Drittel des gesamten Leistungswachstums (26 Mrd. tkm). Der größte Beitrag (16 Mrd. tkm) entstand hier bei den drei anderen der o.a. wachstumsstarken Güterabteilungen (B4, B8 und B10).

Auch im Jahr **2012** ähnelt das Bild stark der gesamtmodalen Entwicklung: Lediglich in den beiden Güterbereichen B8 und B10 sind spürbare Zunahmen zu erwarten. Für die beiden anderen, grundsätzlich ebenfalls wachstumsstarken, Bereiche B4 und B6 zeichnet sich dagegen lediglich eine annähernde Stagnation ab. Die Baustofftransporte, auf die von der Beförderungsmenge über ein Viertel entfällt und die kräftig schrumpfen (-40 Mio. t), ziehen das Gesamtergebnis ins Minus (-29 Mio. t).

Im Jahr **2013** wird für den Straßengüterverkehr ein Anstieg um rund 3 % (Aufkommen und Leistung) erwartet. Erneut wie im gesamtmodalen Güterverkehr dürften dazu alle Güterbereiche mit Ausnahme der, im Lkw-Verkehr unbedeutenden, Transporte von Kohlen und Mineralölprodukten beitragen. Die vier Güterabteilungen B4, B6, B8 und B10 steuern die größten absoluten Beiträge (zusammen 11 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (16 Mrd. tkm) und mit 49 Mio. t auch noch mehr als die Hälfte des Aufkommenswachstums (91 Mio. t) bei. Hier machen sich nun auch wieder die, 2013 wieder expansiven, Baustofftransporte (29 Mio. t) bemerkbar.

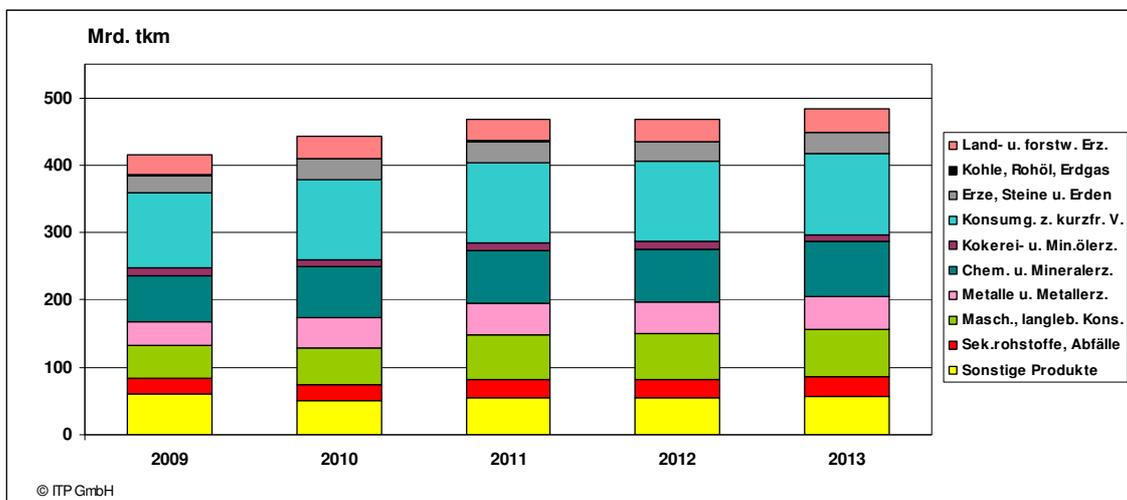
**Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	175,9	194,0	200,7	200,8	206,1	10,2	3,5	0,0	2,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	18,4	6,7	5,7	5,2	4,8	-63,8	-14,4	-8,7	-8,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	663,1	884,5	991,8	951,7	980,2	33,4	12,1	-4,0	3,0
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	547,3	535,5	547,6	545,2	554,4	-2,2	2,3	-0,4	1,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	103,9	99,3	96,6	96,7	95,4	-4,4	-2,7	0,1	-1,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	484,0	502,5	565,6	564,2	586,6	3,8	12,6	-0,2	4,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	140,9	184,6	189,4	188,8	194,0	31,0	2,6	-0,3	2,8
B8 Masch., langleb. Konsumg.	184,0	189,3	212,4	218,0	227,1	2,9	12,2	2,6	4,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	501,1	252,4	277,5	273,0	278,3	-49,6	10,0	-1,6	1,9
B10 Sonstige Produkte	295,1	277,0	319,0	334,2	342,2	-6,1	15,2	4,8	2,4
Insgesamt	3113,7	3125,7	3406,4	3377,8	3469,0	0,4	9,0	-0,8	2,7
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	29,5	32,9	32,8	32,6	33,7	11,6	-0,3	-0,5	3,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,6	0,6	0,6	0,6	0,5	-64,0	10,4	-8,6	-8,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	24,8	30,1	31,1	29,6	30,5	21,3	3,3	-4,8	3,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	112,8	119,1	120,4	118,7	121,3	5,5	1,1	-1,4	2,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,1	10,0	10,4	10,5	10,3	-0,5	4,1	0,2	-1,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	69,6	76,4	79,0	78,8	82,7	9,7	3,4	-0,2	5,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	35,5	45,1	47,2	46,6	48,2	27,1	4,7	-1,3	3,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	47,6	54,9	65,9	67,5	70,8	15,2	20,1	2,3	5,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	23,4	23,9	27,7	27,2	27,9	2,4	15,7	-1,7	2,6
B10 Sonstige Produkte	60,8	49,8	53,8	55,5	57,0	-18,1	8,1	3,1	2,6
Insgesamt	415,6	442,6	468,9	467,5	483,0	6,5	5,9	-0,3	3,3

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

**Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen**



## Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2011** haben die Transporte von Montangütern wesentlich zum Gesamtanstieg beigetragen. Die Güterabteilungen B2 (Kohle), B3, die die Erze enthalten, und B7 (Metalle und -erzeugnisse) allein stiegen um 15 Mio. t bzw. 4,1 Mrd. tkm und lieferten damit rund 80 % bzw. 70 % des jeweiligen Gesamtwachstums (19 Mio. t bzw. 6 Mrd. tkm). Der zweite, für das Gesamtergebnis maßgebliche, Impuls entstand bei den "Sonstigen Produkten", die vor allem den Kombinierten Verkehr beinhalten. Sie wuchsen um 6 Mio. t bzw. 2,4 Mrd. tkm. Gedämpft wurde das Gesamtergebnis durch den Rückgang bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen (-2 Mio. t bzw. -1 Mrd. tkm).

Im Jahr **2012** werden die Montantransporte (in der o.a. Abgrenzung) wegen der rückläufigen Stahlproduktion insgesamt abnehmen (-2 Mio. t bzw. 1 Mrd. tkm). Lediglich die Kohlentransporte werden auf Grund des erhöhten Einsatzes in den Kraftwerken steigen. Vor allem beim Aufkommen (+4 Mio. t) verhindert dies einen noch höheren Rückgang der Gesamtmenge (-8 Mio. t). Die zusätzlichen Transporte erfolgten offensichtlich über sehr kurze Strecken, so dass der Effekt bei der Leistung (+0,2 Mrd. tkm) weitaus geringer ausfällt und das Gesamtergebnis (-2,4 Mrd. tkm) nur unwesentlich tangiert. Die, grundsätzlich wachstumsstarken, "Sonstigen Produkte" werden im laufenden Jahr einen leichten Rückgang hinnehmen müssen, was insbesondere bei der Leistung (-0,6 Mrd. tkm) ins Gewicht fällt. Alle anderen Güterbereiche sind im Vergleich dazu unbedeutend.

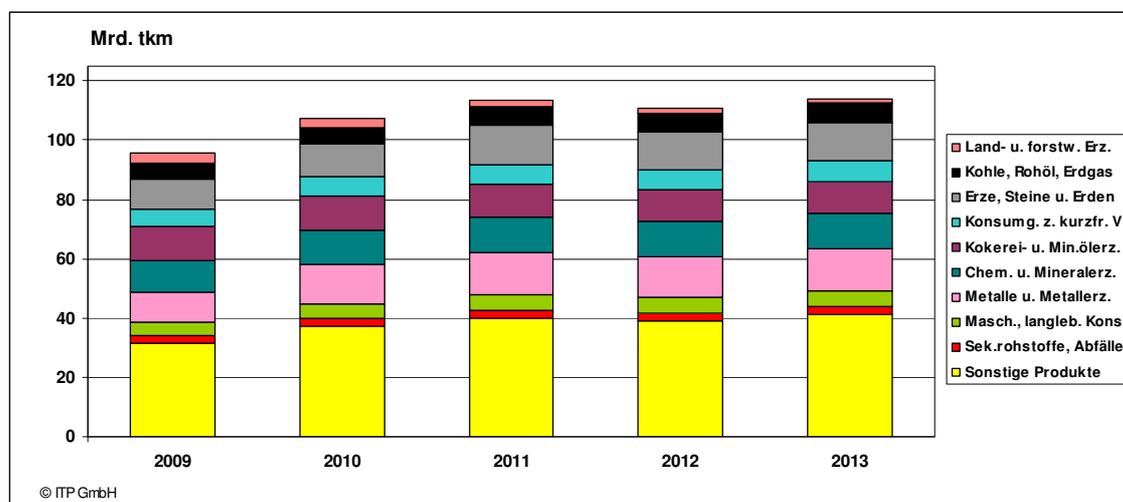
Im Jahr **2013** werden die Beförderungen der "Sonstigen Produkte" entsprechend der Konjunkturentwicklung wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden. Der Zuwachs (3,8 Mio. t bzw. 2,0 Mrd. tkm) entspricht 45 % bzw. 63 % des Gesamtanstiegs (8,5 Mio. t bzw. 3,2 Mrd. tkm). Die Montantransporte werden wegen der leicht steigenden Stahlproduktion wieder zunehmen (3,6 Mio. t bzw. 0,8 Mrd. tkm) und damit einen spürbaren Wachstumsbeitrag (43 % bzw. 25 %) beisteuern. Die Kohlenbeförderungen in die Kraftwerke dürften nochmals zulegen, allerdings nicht mehr im Ausmaß des laufenden Jahres, so dass sich der Effekt auf das Gesamtergebnis in Grenzen hält.

**Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	8,4	7,6	5,5	4,1	3,6	-9,2	-27,9	-25,1	-14,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	28,2	32,6	34,7	38,4	39,1	15,8	6,5	10,7	1,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	45,2	50,1	57,8	54,3	55,5	10,9	15,3	-6,1	2,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	11,6	12,0	12,3	13,1	13,5	4,1	2,0	6,5	3,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	51,0	52,1	50,0	45,9	45,5	2,2	-4,1	-8,2	-0,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	38,0	41,3	42,0	41,3	42,1	8,7	1,6	-1,6	1,9
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	45,2	62,3	67,7	65,7	67,3	37,9	8,6	-3,0	2,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	9,2	10,5	11,0	11,6	12,1	14,4	4,6	5,7	4,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	13,5	15,3	16,2	15,7	15,9	13,9	5,7	-3,2	1,5
B10 Sonstige Produkte	61,9	71,7	77,6	76,6	80,2	15,9	8,2	-1,2	4,7
Insgesamt	312,1	355,7	374,7	366,7	374,9	14,0	5,3	-2,2	2,2
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	3,7	3,2	2,2	1,7	1,4	-13,6	-30,9	-23,5	-14,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	5,3	5,5	6,3	6,5	6,6	3,8	15,3	2,8	2,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	10,1	11,1	13,1	12,6	12,9	10,4	17,9	-3,6	2,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	6,1	6,4	6,6	6,7	6,9	3,8	3,2	1,9	3,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	11,5	11,7	11,1	10,7	10,7	1,7	-5,0	-3,1	-0,8
B6 Chemische u. Mineralerz.	10,6	11,6	12,1	12,0	12,2	9,5	4,3	-0,6	2,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	10,3	13,1	14,4	13,7	14,1	26,9	9,8	-4,5	2,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	4,3	4,8	5,1	5,2	5,4	11,8	5,1	2,6	4,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	2,7	2,9	2,7	2,7	9,3	6,0	-7,0	1,5
B10 Sonstige Produkte	31,5	37,3	39,7	39,1	41,1	18,4	6,3	-1,6	5,1
Insgesamt	95,8	107,3	113,3	110,9	114,1	12,0	5,6	-2,1	2,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

**Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen**


## Binnenschifffahrt

Im Jahr **2011** sind die Transportmenge und die Transportleistung der Binnenschifffahrt auf Grund der massiven Behinderungen um 7,6 Mio. t bzw. 7,3 Mrd. tkm gesunken. Das Minus entstand in nahezu allen Güterbereichen. Die Transporte von Montangütern (in der o.a. Definition) nahmen zusammen um 1,6 Mio. t bzw. 2,3 Mrd. tkm ab und waren somit für 21 % bzw. 31 % des Gesamtrückgangs verantwortlich. Weitere nennenswerte Rückgänge entstanden bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, den "Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch", den Mineralölprodukten und den "Sekundärrohstoffen und Abfällen", bei denen auch Teile der Baustofftransporte subsumiert werden.

Im Jahr **2012** ist für die Transportleistung wegen der Basiseffekte aus dem Vorjahr ein kräftiger Wiederanstieg um 7 % bzw. 3,7 Mrd. tkm zu erwarten, was aber den noch höheren Vorjahresverlust nicht ausgleicht. Dies trifft auch auf nahezu alle Güterbereiche zu. Aussagefähiger ist der Vergleich mit dem Jahr 2010. Er zeigt für die Leistung einen spürbaren Rückgang um 6 % bzw. 3,5 Mrd. tkm. Für dieses Ergebnis entscheidend sind die Abnahmen bei Erzen, Steinen und Erden, Metallen sowie Nahrungs- und Futtermitteln (zusammen -2,5 Mrd. tkm). Deren Ausmaß liegt deutlich über dem der entsprechenden branchenwirtschaftlichen Verläufe. Auch die "Sonstigen Produkte" müssen ein Minus hinnehmen (0,3 Mrd.). Ein nennenswerter Zuwachs im Zweijahresvergleich zeigt sich lediglich bei den Mineralölprodukten (0,4 Mrd.).

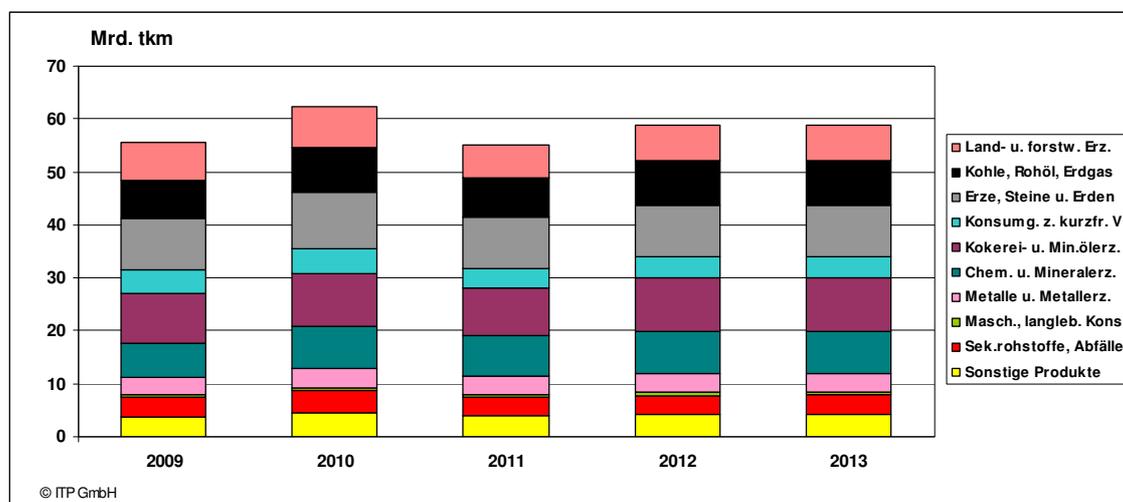
Im Jahr **2013** werden die anteilsstarken Montantransporte (Kohle, Erze, Steine und Erden sowie Metalle) wegen der leicht steigenden Stahlproduktion wieder etwas zunehmen. Allerdings fällt schon der (prozentuale) Anstieg mit 1 % bescheiden aus und somit auch der (absolute) Effekt auf das Gesamtergebnis (1 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm). Zudem wird er erheblich durch den Rückgang der, ebenfalls gewichtigen, Beförderungen von Mineralölprodukten (-0,5 Mio. t bzw. -0,2 Mrd. tkm) gedämpft. Ein (prozentual) überdurchschnittlicher Zuwachs ist lediglich für die "Sonstigen Produkte" zu erwarten, die sich in absoluten Zahlen (0,6 Mio. t bzw. 0,1 Mrd. tkm) im Gesamtergebnis aber nur begrenzt niederschlagen. Daraus erklärt sich der lediglich geringfügige Gesamtanstieg (Aufkommen: 1,5 Mio. t bzw. 0,7 %, Leistung: 0,2 Mrd. tkm bzw. 0,3 %).

**Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	15,4	16,0	14,9	16,0	16,1	4,2	-6,8	7,2	0,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	27,7	34,3	33,5	34,5	34,9	23,6	-2,3	2,8	1,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	53,1	60,1	59,1	57,3	57,8	13,3	-1,7	-3,0	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	14,4	15,0	12,1	12,5	12,5	4,2	-19,1	3,0	-0,1
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	34,3	35,9	35,8	36,9	36,4	4,6	-0,3	3,0	-1,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	22,5	25,9	25,7	26,0	26,3	15,1	-0,9	1,4	1,2
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	10,1	11,7	11,9	11,0	11,1	15,8	1,7	-6,9	0,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	1,5	1,7	1,9	2,0	2,0	9,9	9,6	8,4	0,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	11,6	13,4	11,8	11,9	11,9	15,5	-11,5	0,6	0,4
B10 Sonstige Produkte	13,3	15,6	15,3	16,2	16,8	17,9	-2,4	6,3	3,7
Insgesamt	203,9	229,6	222,0	224,4	225,9	12,6	-3,3	1,1	0,7
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	7,0	7,7	6,2	6,7	6,8	9,3	-19,8	9,0	0,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,4	8,5	7,3	8,5	8,6	15,8	-14,4	16,1	1,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	9,6	10,6	9,8	9,6	9,7	10,5	-7,8	-1,9	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	4,5	4,6	3,7	3,9	3,9	2,2	-21,2	5,5	0,0
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	9,3	10,0	9,1	10,4	10,2	8,2	-8,9	13,6	-2,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	6,6	7,8	7,6	8,0	8,1	19,5	-3,7	5,5	1,2
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	3,2	3,8	3,6	3,3	3,3	19,5	-5,8	-7,0	0,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	12,8	4,5	20,4	0,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,8	4,2	3,5	3,7	3,7	10,8	-18,1	6,5	0,4
B10 Sonstige Produkte	3,7	4,4	3,9	4,1	4,2	19,7	-12,6	6,4	1,4
Insgesamt	55,5	62,3	55,0	58,8	59,0	12,2	-11,6	6,8	0,3

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 **2011** nahm es insgesamt um 7 % oder 20 Mio. t zu. Dabei legten der Umschlag von Nicht-Massengütern im Allgemeinen und der Containerverkehr im Besonderen zweistellig zu. In der Summe der Güterabteilungen B4, B6, B8 und B10, d.h. der kurz- und langlebigen Konsumgüter, der chemischen Erzeugnisse sowie der "Sonstigen Produkte", hinter denen sich überwiegend der Containerverkehr verbirgt, ergab sich ein Plus von 13 %, das 19 Mio. t und somit bereits nahezu dem Gesamtwachstum entspricht. Die Erze (+2,6 Mio. t) trugen dazu ebenfalls bei. Dem stand zwar ein Minus bei Kohle und Rohöl gegenüber, das aber mit 1,5 Mio. t deutlich geringer ausfiel als 2009 und 2010 (6 bzw. 4 Mio. t). Der Umschlag von Mineralölprodukten, der in den beiden Vorjahren ebenfalls kräftig schrumpfte (5 bzw. 3 Mio. t), konnte sich sogar stabilisieren.

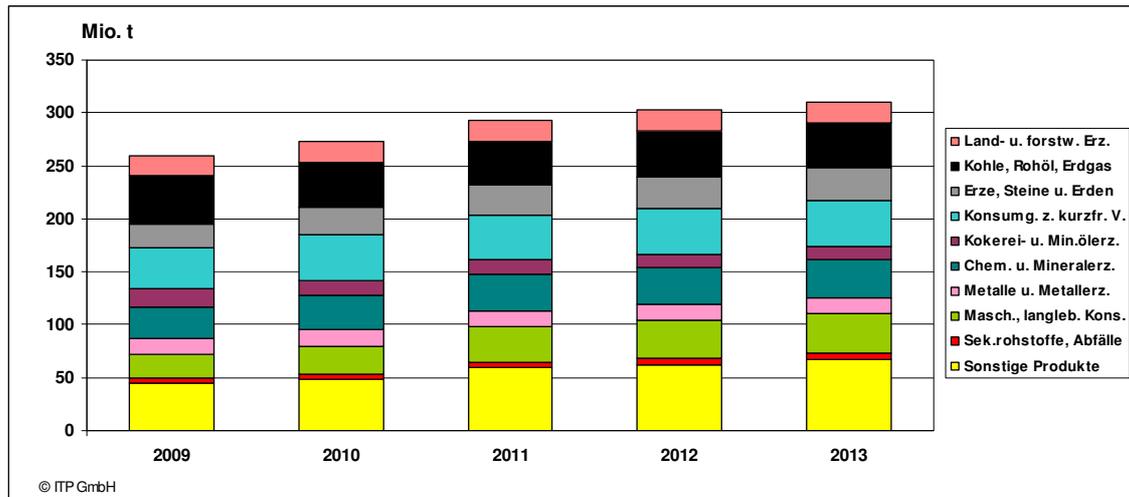
Im Jahr **2012** wird der Seeverkehr schwächer als im Vorjahr, nämlich um gut 3 % bzw. 10 Mio. t wachsen. Dies gilt auch für die vier o.a. Güterabteilungen, deren außerordentlich starker Vorjahresanstieg zu einem großen Teil noch auf ausstehende Aufholeffekte zurückzuführen ist. Deshalb ist für das laufende Jahr mit einem moderateren Plus um knapp 4 % zu rechnen, was 6 Mio. t entspricht. Ein weiterer erheblicher Beitrag in Höhe von 3 Mio. t entsteht beim Umschlag von Kohle und Rohöl (+7 %). Hier macht sich bemerkbar, dass erstens die Rohöllieferungen aus der Nordsee und zweitens die Steinkohleeinfuhren aus Übersee – im Gegensatz zu den letzten drei Jahren und zu den jeweiligen Gesamtimporten – spürbar zulegen. Auch der Umschlag von Erzen, Steinen und Erden wird ein Plus verbuchen (5 % bzw. 1,5 Mio. t) und somit zum Gesamtanstieg spürbar beitragen. Dem steht lediglich ein erneut kräftiger Rückgang bei den Mineralölprodukten (-9 % bzw. 1,3 Mio. t) gegenüber, diesmal infolge sinkender Einfuhren.

Im Jahr **2013** wird der Umschlag der vier o.a. langfristigen Wachstumstreiber mit der Aufhellung der Perspektiven für den deutschen Außenhandel wieder stärker zulegen als im laufenden Jahr. Das (prozentuale) Plus um 4,5 % entspricht 8 Mio. t und damit auch annähernd dem Gesamtanstieg, weil sich die Veränderungen in allen anderen Güterbereichen ausgleichen. Denn die diesjährige Entwicklung bei Kohlen und Rohöl wird sich nach aller Voraussicht nicht wiederholen, sondern wieder in ein leichtes Minus drehen (knapp 1 Mio. t). Kompensiert wird das durch einen Anstieg des Erzumschlags in nahezu gleicher Höhe. Für alle Massengüter (zusammen) ist damit eine Stagnation zu erwarten.

**Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen**

	Mio. t					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	18,6	19,7	19,8	19,1	19,2	5,8	0,5	-3,7	0,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	46,2	42,4	40,8	43,8	43,0	-8,3	-3,6	7,1	-1,8
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	21,5	26,2	28,7	30,2	30,8	21,8	9,8	5,2	1,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	39,6	42,6	42,1	42,9	43,7	7,7	-1,3	2,0	1,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	17,1	14,2	14,1	12,9	12,7	-16,9	-0,3	-9,1	-1,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	29,6	32,2	34,3	34,5	35,3	8,8	6,5	0,8	2,2
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	14,8	15,7	14,9	15,3	15,5	6,2	-5,4	2,8	1,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	22,5	26,3	33,6	35,0	36,9	16,8	27,6	4,2	5,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,6	5,1	5,4	6,1	6,3	10,6	4,7	13,9	3,3
B10 Sonstige Produkte	44,9	48,5	59,1	62,6	66,9	8,0	21,8	5,9	7,0
Insgesamt	259,4	272,9	292,8	302,3	310,3	5,2	7,3	3,3	2,6

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

**Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen**


### 3.3 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

#### Überblick

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 **2011** war das jedoch nicht der Fall, weil die innerdeutschen Lkw-Transporte von der witterungsbedingt steigenden Bautätigkeit so stark angetrieben wurden, dass der gesamtmodale Binnenverkehr mit 9 % (Aufkommen) bzw. 5 % (Leistung) ein ungewöhnlich hohes Plus verbuchte und damit erheblich stärker stieg als die grenzüberschreitenden Beförderungen. Im Jahr **2012** wird der Basiseffekt, der die Baustofftransporte stark dämpft, den Binnenverkehr drücken und hier sogar ein leichtes Minus hervorrufen. Für das Jahr **2013** ist, erneut auf Grund der Entwicklung der Bauwirtschaft, ein Plus zu erwarten, das einerseits etwas über der längerfristigen Entwicklung, aber andererseits weit unter dem Wachstum von 2011 liegt.

Vor der Kommentierung der **grenzüberschreitenden** Verkehrsströme soll auch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklung in den Jahren **2010 und 2011** auf Grund der Probleme in der statistischen Erfassung des Verkehrs der ausländischen Lkw noch erheblichen Unschärfen unterliegt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.4).

Der **grenzüberschreitende Versand** nahm im Jahr **2011** um lediglich 3 % (Aufkommen, ohne Seeverkehr) bzw. um 4,5 % (inkl. Seeverkehr) zu, obwohl die deutschen Exporte um 8 % gestiegen sind. Zum Teil ist das auf einige Massengutbereiche (Öl, Baustoffe) zurückzuführen. Aber auch außerhalb der Massengüter war nur ein moderates Wachstum zu beobachten. Im Jahr **2012** liegt der jetzt zu erwartende Gesamtanstieg (0,5 % ohne bzw. 1,5 % incl. Seeverkehr) erneut deutlich unter dem der Exporte (3 %), was auch in diesem Jahr nur begrenzt mit dem Einfluss der Massengüter erklärt werden kann. Im Jahr **2013** sollte die Beschleunigung der Ausfuhren zu einem höheren Plus führen.

Der **grenzüberschreitende Empfang** erhöhte sich im Jahr **2011** ebenfalls nur sehr moderat (3,4 % ohne und 4,2 % inkl. Seeverkehr, Importe: 8 %). Hier besitzen einige Massengutbereiche (Öl, Kohle) eine noch höhere Bedeutung als für den Versand. Für **2012** ist nur noch ein sehr geringes Wachstum zu erwarten (0,3 % bzw. 1 %). Die Massengutbereiche dämpfen erneut, zudem macht sich die abnehmende Dynamik der deutschen Importe (4 %) bemerkbar. Da Letztere im Jahr 2013 an Tempo gewinnen, zeichnet sich für den Empfang wieder eine höhere Zunahme ab.

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

	Mio. t					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Straßengüterverkehr<sup>1)</sup></b>	3113,7	3125,7	3406,4	3377,8	3469,0	0,4	9,0	-0,8	2,7
Binnenverkehr	2643,3	2617,4	2867,6	2830,2	2898,8	-1,0	9,6	-1,3	2,4
Grenzüb. Versand	186,7	199,7	210,6	213,6	221,5	7,0	5,5	1,4	3,7
Grenzüb. Empfang	169,9	184,9	195,7	199,2	208,4	8,8	5,8	1,8	4,6
Durchgangsverkehr	113,8	123,7	132,5	134,9	140,4	8,7	7,1	1,8	4,1
<b>Eisenbahnverkehr<sup>2)</sup></b>	312,1	355,7	374,7	366,7	374,9	14,0	5,3	-2,2	2,2
Binnenverkehr	210,7	242,1	257,2	251,2	255,9	14,9	6,2	-2,3	1,9
Grenzüb. Versand	41,8	45,1	46,3	45,6	47,2	8,0	2,5	-1,3	3,4
Grenzüb. Empfang	44,2	52,1	56,3	55,4	57,4	17,8	8,1	-1,7	3,6
Durchgangsverkehr	15,4	16,4	15,0	14,5	14,5	7,0	-9,0	-3,4	0,1
<b>Binnenschifffahrt</b>	203,9	229,6	222,0	224,4	225,9	12,6	-3,3	1,1	0,7
Binnenverkehr	51,8	53,1	54,8	55,1	55,3	2,4	3,2	0,7	0,3
Grenzüb. Versand	49,1	50,6	46,9	46,0	46,5	3,1	-7,4	-1,8	1,0
Grenzüb. Empfang	83,7	103,5	101,6	102,9	103,8	23,7	-1,8	1,2	0,9
Durchgangsverkehr	19,3	22,4	18,7	20,3	20,2	16,3	-16,6	8,8	-0,6
<b>Rohrfernleitungen<sup>3)</sup></b>	88,4	88,8	86,6	86,9	87,5	0,5	-2,6	0,4	0,6
Binnenverkehr	20,9	22,7	19,7	22,7	22,7	8,4	-12,8	15,0	0,0
Grenzüb. Empfang	67,5	66,2	66,8	64,2	64,8	-2,0	1,0	-3,9	0,9
<b>Luftfracht<sup>4)</sup></b>	3,398	4,164	4,363	4,271	4,370	22,5	4,8	-2,1	2,3
Binnenverkehr	0,110	0,105	0,116	0,116	0,116	-3,8	10,2	-0,2	0,0
Grenzüb. Versand	1,644	2,063	2,225	2,182	2,243	25,5	7,9	-1,9	2,8
Grenzüb. Empfang	1,588	1,931	1,957	1,908	1,945	21,6	1,4	-2,5	1,9
Durchgangsverkehr	0,057	0,065	0,065	0,065	0,066	14,4	-0,3	0,0	1,5
<b>Gesamter Güterv.</b>	3721,5	3804,0	4094,0	4060,1	4161,7	2,2	7,6	-0,8	2,5
Binnenverkehr	2926,9	2935,3	3199,4	3159,4	3232,9	0,3	9,0	-1,2	2,3
Grenzüb. Versand	279,2	297,5	306,0	307,4	317,4	6,6	2,9	0,5	3,2
Grenzüb. Empfang	366,9	408,6	422,4	423,6	436,3	11,4	3,4	0,3	3,0
Durchgangsverkehr	148,5	162,6	166,2	169,7	175,1	9,5	2,2	2,1	3,2
<b>Seeverkehr<sup>5)</sup></b>	259,4	272,9	292,8	302,3	310,3	5,2	7,3	3,3	2,6
Binnenverkehr	3,4	3,2	3,2	3,5	3,5	-8,2	2,0	9,0	0,9
Grenzüb. Versand	100,2	102,9	112,5	117,0	120,5	2,7	9,3	4,0	3,0
Grenzüb. Empfang	155,8	166,8	177,1	181,8	186,2	7,0	6,2	2,7	2,4

1) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

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

	Mrd. tkm <sup>1)</sup>					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Straßengüterverkehr<sup>2)</sup></b>	415,6	442,6	468,9	467,5	483,0	6,5	5,9	-0,3	3,3
Binnenverkehr	249,8	258,7	271,5	267,4	273,5	3,6	4,9	-1,5	2,3
Grenzüb. Versand	50,1	55,5	58,8	59,6	62,2	10,7	6,0	1,4	4,3
Grenzüb. Empfang	48,3	54,2	58,3	59,1	62,2	12,1	7,7	1,3	5,2
Durchgangsverkehr	67,4	74,3	80,3	81,3	85,1	10,3	8,1	1,2	4,6
<b>Eisenbahnverkehr<sup>3)</sup></b>	95,8	107,3	113,3	110,9	114,1	12,0	5,6	-2,1	2,9
Binnenverkehr	48,7	54,5	59,0	57,8	59,2	12,0	8,2	-2,0	2,3
Grenzüb. Versand	18,8	20,7	21,0	20,6	21,4	9,9	1,3	-1,6	3,8
Grenzüb. Empfang	18,0	21,0	23,0	22,5	23,4	16,2	9,9	-2,1	3,7
Durchgangsverkehr	10,3	11,1	10,3	9,9	10,1	8,1	-7,3	-4,4	2,3
<b>Binnenschifffahrt</b>	55,5	62,3	55,0	58,8	59,0	12,2	-11,6	6,8	0,3
Binnenverkehr	10,5	11,1	10,4	10,9	10,9	6,0	-6,2	4,9	0,2
Grenzüb. Versand	12,9	13,4	11,7	12,0	12,0	4,0	-12,5	2,1	0,7
Grenzüb. Empfang	20,3	23,9	21,5	23,5	23,7	17,6	-10,0	9,7	0,6
Durchgangsverkehr	11,9	13,9	11,4	12,3	12,3	17,4	-17,9	7,9	-0,5
<b>Rohrfernleitungen<sup>4)</sup></b>	15,9	16,3	15,6	16,1	16,2	1,9	-3,9	3,1	0,6
Binnenverkehr	4,4	4,9	4,2	4,9	4,9	10,3	-12,7	15,5	-0,2
Grenzüb. Empfang	11,5	11,4	11,4	11,2	11,3	-1,3	-0,1	-1,6	0,9
<b>Luftfracht<sup>5)</sup></b>	1,294	1,602	1,659	1,624	1,661	23,8	3,6	-2,1	2,3
Binnenverkehr	0,044	0,044	0,046	0,046	0,046	0,0	4,5	0,0	0,0
Grenzüb. Versand	0,630	0,795	0,853	0,850	0,864	26,2	7,3	-0,4	1,6
Grenzüb. Empfang	0,620	0,763	0,760	0,728	0,751	23,1	-0,4	-4,2	3,2
<b>Gesamter Güterv.</b>	584,2	630,1	654,6	654,9	673,9	7,9	3,9	0,0	2,9
Binnenverkehr	313,4	329,2	345,1	341,1	348,6	5,0	4,8	-1,2	2,2
Grenzüb. Versand	82,4	90,4	92,3	93,1	96,5	9,6	2,2	0,8	3,7
Grenzüb. Empfang	98,8	111,1	115,0	117,1	121,3	12,5	3,5	1,9	3,6
Durchgangsverkehr	89,6	99,4	102,1	103,6	107,5	11,0	2,7	1,4	3,8

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Der **Durchgangsverkehr** wies über viele Jahre die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf. In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Aber auch bei dieser Hauptverkehrsverbindung war im Jahr **2011** ein ungewöhnlich geringes Wachstum (2 %, Aufkommen) zu verzeichnen. Hier haben im Jahr 2010 einige Sonderbewegungen bei der Binnenschifffahrt

(Kohle, Erze, Metalle), die deshalb eine weit überdurchschnittliche Zunahme verbuchte, das Wachstum zusätzlich angeregt. Dies fiel im Jahr 2011 weg bzw. verkehrte sich teilweise sogar ins Gegenteil. Darüber hinaus wurden wohl auf Grund der Wasserstände einige Transitverkehre, die vorher mit dem Binnenschiff durchgeführt wurden, nach wie vor auf dem Wasserweg nach Deutschland, dann aber mit anderen Verkehrsmitteln weiter befördert, so dass es also zu Substitutionen vom Durchgangsverkehr zu Versand und Empfang kam. Auf Grund der unterschiedlichen Größenordnungen war dies dort weniger stark spürbar. Für das Jahr **2012** ist aus derzeitiger Sicht mit einem Anstieg in der Höhe des Vorjahres (2 %) zu rechnen. Zwar fallen die 2011 dämpfenden Sonderfaktoren weg; dafür macht sich die europaweite konjunkturelle Abschwächung bemerkbar. Mit dessen Aufwärtsbewegung wird im Jahr **2013** auch der Transitverkehr etwas stärker zulegen als im laufenden Jahr.

### **Luftfracht**

Im ersten Halbjahr 2011 verzeichnete der grenzüberschreitende Verkehr, dessen Anteil am Gesamtaufkommen im Jahr **2011** 95,8 % betrug (Interkont 68,1 %), deutliche Zuwachsraten. Insbesondere im ersten Quartal verbuchte Afrika ein Wachstum von knapp 27 % und Amerika von 19 %. Auch Europa lag im zweiten Quartal mit einem Zuwachs von 11 % deutlich über dem Durchschnitt. Die sehr gute Entwicklung in der ersten Jahreshälfte ist zu einem nicht unerheblichen Teil auf die Auswirkungen der Aschewolke im Vorjahreszeitraum zurückzuführen, als der Luftverkehr über einen längeren Zeitraum massiv beeinträchtigt war. Ab Mitte des Jahres schwächte sich die Entwicklung deutlich ab. Ab August waren sowohl beim Versand als auch beim Empfang Minusraten zu verzeichnen. Insbesondere die wichtigen Zielgebiete wie Asien und Amerika waren betroffen. Gründe waren die sich verschlechternde weltweite Wirtschaftslage, das ab Oktober 2011 geltende provisorische Nachtflugverbot für den Flughafen Frankfurt/Main und das Überflugverbot für Russland. Aufgrund des starken ersten Halbjahres konnte der grenzüberschreitende Verkehr 2011 dennoch mit einem Wachstum von 4,6 % abschließen.

Für Januar bis Mai **2012** verbuchte der grenzüberschreitende Verkehr einen Rückgang von 5,2 %. Ursächlich war neben dem Streik der Vorfelddarbeiter am Flughafen Frankfurt/Main im ersten Quartal u.a. auch das am 04.04.2012 vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig bestätigte Nachtflugverbot für den Flughafen Frankfurt/Main, dem mit Abstand größten deutschen Frachtverkehrs-drehkreuz. Rund 50 % der gesamten Fracht werden in Frankfurt/M umgeladen. Ein Teil der Nachtflüge wurde bereits in die sogenannten Randstunden verlegt. Es ist bisher jedoch noch nicht abschließend erkennbar, in welchem Umfang Fracht umgelagert wurde oder wird. Die nahegelegenen europäischen Flughäfen wie Paris, Brüssel oder Amsterdam weisen im ersten Quartal keine entsprechenden Zuwächse auf. Deshalb ist davon auszugehen, dass es zu Verlagerungen von Luftfrachtverkehren auf die preisgünstigere Containerschiffahrt kam, die

bereits 2011 einen erheblich höheren Zuwachs (18 %) verzeichnete als die Luftfracht (5 %), und zwar sowohl im Asien- als auch im Amerika- als auch im Europaverkehr. Die längeren Transportzeiten werden von Händlern in die Logistikkette eingeplant. Inwiefern die Verlagerung auf das Schiff nur eine temporäre Entwicklung ist, bleibt zunächst abzuwarten.<sup>1</sup> Außerdem haben aufgrund der äußerst volatilen Lage Luftfahrtunternehmen ihre Angebote ausgedünnt und Kapazitäten reduziert. Die Luftfracht ist hierbei doppelt betroffen, einmal bei der Reduzierung von reinen Frachterflügen und andererseits bei den Passagierflügen, da hier immerhin noch 60 % der gesamten Luftfracht als Bellyfracht (Beifracht) transportiert wird. Für das gesamte Jahr 2012 wird mit -2,2 % von einer geringeren Abschwächung des Luftfrachtaufkommens als in den ersten fünf Monaten ausgegangen. Der Grund dafür liegt in dem Basiseffekt aus einem schwachen 2. Halbjahr 2011 und einer erwarteten gleichzeitigen Abschwächung der Schuldenkrise im Euroraum im 2. Halbjahr 2012.

Die Entwicklung im Jahr **2013** wird stark vom weiteren Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung in den großen Zielgebieten, wie Asien (64 % Anteil am Interkont) und Amerika (30 % Anteil am Interkont), abhängen. Wirtschaftsforschungsinstitute prognostizieren für die größten Märkte fast ausschließlich ein wachsendes Bruttoinlandsprodukt für 2013 (USA 2,3 %, China 8,5 %, Euroraum 0,7 %). Aufgrund dessen sowie des schwachen ersten Halbjahres 2012 kann durch moderates Wachstum der Frachtzahlen am **Ende 2013** ein Plus von rund 2 % stehen und somit das hohe Aufkommen von 2011 wieder erreicht werden.

Nach einem Zuwachs von 6,2 % im **Jahr 2011** werden, bedingt durch die Eurokrise und das schwache Wirtschaftswachstum, die Frachtzahlen in **Europa** im **Jahr 2012** um 2,3 % und im EU-Raum noch deutlicher um 2,9 % zurückgehen. Bei dem angenommenen Wirtschaftswachstum in **2013** wird sich ein leichtes Wachstum bei den Frachtzahlen von 0,3 % (EU-27) und 1 % (Europa) ergeben.

Der **Interkontinentalverkehr** schloss **2011** etwas schlechter als der grenzüberschreitende Verkehr ab, da hier das europäische Wachstum von 6,2 % nicht berücksichtigt wird. Das laufende Jahr **2012** wird der Interkont-Verkehr wie auch die anderen Regionen mit einem Minus abschließen und zwar in Höhe von 2,2 %. Für **2013** wird aus den bereits im Abschnitt grenzüberschreitender Verkehr genannten Gründen mit einem Wachstum von 2,9 % gerechnet. Für Asien und Amerika könnte sicherlich eine eventuelle Rückverlagerung der Verkehre vom Containerschiff wieder zusätzliches Wachstum bringen, so dass für diese Destinationen mit einem Zuwachs von 5,5 % bzw. 1,8 % gerechnet wird. Aufgrund der volatilen Lage in Europa wird das

---

<sup>1</sup> Deutsche Bahn AG, Wettbewerbsbericht 2012, S. 19-20.

Wachstum des Interkontinentalverkehrs mit 2,9 % leicht über dem Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs liegen.

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

	Mio. t					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
Gesamt	3,398	4,164	4,363	4,271	4,370	22,5	4,8	-2,1	2,3
Innerdeutsch	0,110	0,105	0,116	0,116	0,116	-3,8	10,2	-0,2	0,0
Grenzüberschreitend	3,232	3,998	4,181	4,090	4,186	23,7	4,6	-2,2	2,3
- davon Europa	1,023	1,138	1,209	1,181	1,193	11,2	6,2	-2,3	1,0
- darunter EU-27	0,799	0,884	0,939	0,912	0,915	10,6	6,2	-2,9	0,3
- davon Interkontinental	2,209	2,859	2,973	2,909	2,993	29,4	4,0	-2,2	2,9
-davon Afrika	0,112	0,125	0,140	0,140	0,110	11,6	12,0	0,0	-21,4
-davon Amerika	0,693	0,884	0,939	0,898	0,947	27,6	6,2	-4,4	5,5
- davon Asien	1,398	1,830	1,891	1,869	1,903	30,9	3,3	-1,2	1,8
-davon Austral./Ozean.	0,002	0,003	0,003	0,002	0,002	50,0	0,0	-33,3	10,0
Durchgangsverkehr	0,057	0,065	0,065	0,065	0,066	14,4	-0,3	0,0	1,5

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

### Seeverkehr

In die Darstellung nach Hauptverkehrsverbindungen wird auch diejenige des **Seeverkehrs nach Kontinenten** aufgenommen. Der dominierende Kontinent im Seeverkehr Deutschlands ist der Verkehr mit **Europa**, der aber seit längerem tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. Im Jahr 2011 stieg er dagegen mit knapp 7 % nahezu so stark wie der gesamte Seeverkehr. Auch für das laufende und das kommende Jahr zeichnet sich eine annähernd proportionale Entwicklung ab. Hier spielt auch eine Rolle, dass die Transportströme weit überwiegend nicht mit den südeuropäischen Krisenstaaten, sondern zu einem hohen Anteil mit den Ostseeanrainerländern verlaufen.

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit **Asien**. Er verzeichnete auch im Jahr 2011 – trotz der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan - eine weit überdurchschnittliche Expansion. Dies kommt auch dadurch zustande, dass in diesem Fahrtgebiet der Anteil der Massengüter gering ist. Für 2012 und auch 2013 ist eine Fortsetzung der überproportionalen Entwicklung zu erwarten. Die Transporte mit **Nordamerika** haben sich im Jahr 2011 sogar noch stärker ausgeweitet als der Asien-Verkehr. Dies wird sich

im Jahr 2012 nicht fortsetzen. Im ersten Quartal sind sie über eine Stagnation nicht hinausgekommen, die im Gesamtjahr in ein Minus umschlagen dürfte. Für 2013 ist auf Grund der konjunkturellen Aufhellung wieder mit einem Anstieg zu rechnen. Die Transporte aus und nach **Afrika** bestehen zu einem großen Teil aus Rohstoffen. Sie gehen seit 2009 zurück, darunter im Jahr 2011 kräftig. Dies sollte sich im laufenden und im kommenden Jahr fortsetzen, wenngleich nicht mehr im Ausmaß von 2011.

**Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten**

	Mio. t <sup>1)</sup>					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
Europa	150,5	156,5	166,6	173,3	177,8	4,0	6,5	4,0	2,6
Afrika	18,1	17,1	14,0	12,3	11,4	-5,6	-18,2	-11,7	-7,3
Nordamerika	18,0	20,3	23,5	22,8	23,3	12,9	15,7	-3,0	2,0
Mittel-/Südamerika	17,4	20,7	22,1	25,5	26,5	19,3	7,0	15,1	3,9
Asien	50,8	53,7	60,5	63,6	66,5	5,9	12,6	5,1	4,6
Australien	1,4	1,5	2,1	1,4	1,4	6,3	42,8	-33,8	-1,8
Zusammen <sup>2)</sup>	256,0	269,7	289,5	298,8	306,7	5,4	7,4	3,2	2,6
Innerhalb Deutschlands	3,4	3,2	3,2	3,5	3,5	-8,2	2,0	9,0	0,9
Insgesamt	259,4	272,9	292,8	302,3	310,3	5,2	7,3	3,3	2,6

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

### 3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Wie einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs bereits erwähnt, ist aus gegebenem Anlass auf die Datenlage hinsichtlich des Verkehrs der **ausländischen Fahrzeuge** einzugehen. Auf sie entfällt mittlerweile bereits über ein Drittel der Transportleistung des gesamten Straßenverkehrs und ein Viertel derjenigen des gesamtmodalen Güterverkehrs. Deshalb werden deren Veränderungen von denen der ausländischen Lkw maßgeblich beeinflusst.

Die Daten für die ausländischen Lkw werden auf der Basis des **Eurostat-Datenpools**, der auf der statistischen Erfassung der Transporte durch die jeweiligen Herkunftsländer basiert, gewonnen und, soweit sie den Verkehr in Deutschland betreffen, vom **KBA** in seinen statistischen Publikationen für den Verkehr der Fahrzeuge aus den EU-Mitgliedstaaten, den EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein sowie seit 2008 auch aus der Schweiz und Kroatien veröffentlicht. Die fehlenden Werte werden vom DIW für die Publikation "Verkehr in Zahlen" geschätzt. Die Veröffentlichung der Daten durch das KBA erfolgt, entsprechend den Lieferungen von Eurostat, mit einer Zeitverzögerung von rund 1,5 Jahren.

In der Zwischenzeit schätzen wir – und auch das DIW – die Werte 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. Letztere stellt im Gegensatz zu den statistischen Erhebungen, die allesamt auf unterschiedlich großen Stichproben einzelner Meldestaaten beruhen, quasi eine Vollerhebung dar, deren Ergebnisse als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden können, allerdings nur für die Fahrleistung, nicht für die Transportleistung. Erwähnenswerte Teile des Verkehrs der ausländischen Fahrzeuge werden weder außerhalb von Bundesautobahnen noch mit Fahrzeugen mit weniger als 12 t Gesamtgewicht durchgeführt, was beides nicht der Mautpflicht unterliegt.

Im Jahr **2010** ist die Fahrleistung der ausländischen Lkw gemäß der **Mautstatistik** um (revidiert) **9,4 %** gewachsen. Bereits am Jahresanfang lagen erste Werte von **Eurostat** vor, die auf einen noch höheren Anstieg der Transportnachfrage hindeuteten. Demnach ist das Transportaufkommen (Summe Versand nach und Empfang aus Deutschland, aggregiert über alle Meldestaaten) um **14 %** und die Leistung, allerdings noch einschließlich der Auslandsstrecken, sogar um **17 %** gestiegen. Zu erklären ist das höhere Plus vor allem damit, dass in Zeiten einer kräftig expandierenden Transportnachfrage nicht nur die Fahrleistung, sondern auch die Auslastung (im Sinne der mittleren Beladung pro Fzkm) steigt, so dass die Transportleistung nach aller

Erfahrung stärker wächst als die Fahrleistung. Da aber die, zum Zeitpunkt der Erstellung der Winterprognose 2011/12 im Februar 2012 vorliegenden, Eurostat-Daten noch nicht hinreichend differenziert waren, haben wir uns damals dafür entschieden, bis zur Veröffentlichung der tiefer gegliederten Daten zu warten und für die Prognose **vorläufig** die Zunahme laut Mautstatistik nur **moderat** auf **11 %** anzuheben (vg. Tab. G-11). Das entspricht einem Auslastungsanstieg um gut 1 %, der im Jahr 2010 auch bei den deutschen Fahrzeugen zu beobachten war. Allerdings war schon damals klar, dass damit der grenzüberschreitende Verkehr in der Summe der deutschen und der ausländischen Fahrzeuge um lediglich 4 % (Versand) bzw. 5,5 % (Empfang) zugenommen hat, während die **Außenhandelsströme** Deutschlands im Jahr 2010 noch um 14 % bzw. 12 % gewachsen sind.

**Tabelle G-11: Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw in den Jahren 2010 und 2011**

	Absolute Werte			Veränd. in %	
	2009	2010	2011	10/09	11/10
Mautstatistik (Mrd. Fzkm, Jan. 2010 bzw. 2011)				9,4	6,5
Schätzung Winterprognose 2011/12					
- Aufkommen (Mio. t)	363,4	398,9	420,0	9,8	5,3
- Leistung (Mrd. tkm)	140,0	155,5	166,6	11,1	7,1
--> Gesamter grenzüb. Verkehr (Dt. u. ausl. Fz)					
- Versand (Mio. t)	186,7	194,4	202,0	4,1	3,9
- Empfang (Mio. t)	169,9	179,2	187,0	5,5	4,3
Zum Vergleich: Deutscher Außenhandel					
- Export (2005 = 100)				13,7	8,2
- Import (2005 = 100)				11,7	7,8
KBA vorläufig <sup>1)</sup> (Jun. 2012)					
- Aufkommen (Mio. t)	356,9	401,1		12,4	
- Leistung (Mrd. tkm)	112,8	130,3		15,5	
Schätzung Sommerprognose 2012					
- Aufkommen (Mio. t)	363,4	408,4	438,8	12,4	7,5
- Leistung (Mrd. tkm)	140,0	160,7	175,3	14,8	9,1
--> Gesamter grenzüb. Verkehr (Dt. u. ausl. Fz)					
- Versand (Mio. t)	186,7	199,7	210,6	7,0	5,5
- Empfang (Mio. t)	169,9	184,9	195,7	8,8	5,8

1) Ohne Bereinigung von zeitlichen Zuordnungen (2008 für 2009 etc.)

Im Juni 2012 hat das **KBA** die ersten, noch sehr aggregierten, Eckwerte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2010 veröffentlicht. Demnach stieg er um **12,4 %** (Aufkommen) bzw. **15,5 %** (Leistung). Dies liegt also um rund 2 Prozentpunkte unter den o.a. Zuwäch-

sen laut Eurostat, aber um 3 bis 4 Prozentpunkte über den Schätzungen der Winterprognose 2011/12. Diese Ergebnisse müssen jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt als noch **nicht endgültig** angesehen werden. Denn bei der Verarbeitung der entsprechenden Werte für 2009, die im Ergebnis weit weniger plausibel waren als die nun publizierten Werte für 2010, hat sich gezeigt, dass eine spürbare Verzerrung dadurch entstand, dass für einige Meldeländer (Griechenland, Italien, Luxemburg und Großbritannien), vermutlich weil sie mit der Datenlieferung an Eurostat in Verzug waren, nicht die Werte für 2009, sondern die für 2008 ausgewiesen wurden. Da die Entwicklung in diesen beiden Jahren in ganz Europa geradezu diametral anders verlief, hat dies den Gesamtrückgang spürbar gedämpft. Es bleibt abzuwarten, inwieweit Ähnliches bei den Eckwerten für 2010 eingegangen ist. Zudem müssen die KBA-Daten noch um den Verkehr der Drittländer ergänzt werden. Beides kann erst erfolgen, wenn die vollständigen Jahresstatistiken mit nach Herkunftsländern differenzierten und territorial abgegrenzten Daten veröffentlicht sind. Dies wird erst im vierten Quartal 2012 der Fall sein.

**Vorläufig** haben wir die Werte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge gegenüber der Winterprognose 2011/12 nochmals **angehoben**. Auf der Basis der o.a. Eckwerte und der äußerst detaillierten Berechnungen, die wir für 2009 vorgenommen haben<sup>1</sup>, schätzen wir den Anstieg im Jahr 2010 derzeit auf gut **12 %** (Aufkommen) bzw. knapp **15 %** (Leistung, vgl. Tab. G-11). Damit wiederum wird der Anstieg der Leistung des **gesamten Straßengüterverkehrs** – in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – gegenüber der Schätzung im Rahmen der Winterprognose vom Februar 2012 um gut einen Prozentpunkt, nämlich von 5,2 % auf **6,5 %** korrigiert. Beim Aufkommen, von dem ein wesentlich geringerer Teil auf die ausländischen Lkw entfällt, fällt die Revision geringer aus (**0,4 %** statt 0,1 %). Für den gesamten **grenzüberschreitenden Verkehr** resultiert daraus ein Plus um **7 %** bzw. **9 %**, was nun zumindest etwas besser zum o.a. Anstieg der Außenhandelsströme passt als die bisherigen Schätzwerte (vgl. Tab. G-11).

Auf dieser Basis wurde die Entwicklung der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2011** geschätzt. In diesem Jahr stieg deren mautpflichtige **Fahrleistung** um **6,5 %**. In der Winterprognose 2011/12 haben wir, der damals geschätzten Entwicklung im Jahr 2010 folgend, für den Eckwert der Transportleistung eine Zunahme um 7 % angenommen. Nach den nun vorliegenden Daten war deren Wachstum im Jahr 2010 deutlich höher als das der Fahrleistung. Somit kann auch für 2011 davon ausgegangen werden, dass bei einem spürbaren Wachstum der Fahrleistung auch die Auslastung der Fahrzeuge zugenommen hat, die Transportleistung also (noch) stärker gestiegen ist. Allerdings dürfte bei einem (im Vergleich mit 2010) geringeren Anstieg der Fahrleistung auch die Auslastung schwächer zugenommen haben. Deshalb wurde für die **Transport-**

<sup>1</sup> Vgl. die diesbezüglichen Ausführungen in der Winterprognose 2011/12, S. 55-58.

**leistung** der ausländischen Fahrzeuge ein Plus um **9 %** und für das **Aufkommen** ein etwas niedrigerer Wert (**7,5 %**) angesetzt. Es dürfte offensichtlich sein, dass diese Werte noch sehr **vorläufig** sind. Für den gesamten **grenzüberschreitenden Verkehr** resultiert daraus ein Plus um knapp **6 %** (Versand und Empfang), was nun ebenfalls besser zur immer noch vergleichsweise dynamischen Entwicklung der Außenhandelsströme im Jahr 2011 (jeweils 8 %) passt als die bisherigen Schätzwerte.

Da die Transporte mit **deutschen Fahrzeugen** im abgelaufenen Jahr von der kräftig steigenden Bauproduktion angetrieben wurden, wuchs deren Gesamtaufkommen sogar stärker (9 %) als das der ausländischen Lkw (vgl. Tab. G-12). Bei der Leistung traf, auf Grund der kurzen Strecken der Baustofftransporte, allerdings nach wie vor das Gegenteil zu. Allein im grenzüberschreitenden Verkehr war das Plus bei den ausländischen Fahrzeugen nach der derzeitigen Schätzung (knapp 8 %) erheblich höher als bei den deutschen Lkw (1 %, jeweils Aufkommen).

**Tabelle G-12: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Transportaufkommen</b>									
Deutsche Fahrzeuge	2750,3	2717,3	2967,5	2924,3	2994,1	-1,2	9,2	-1,5	2,4
- Nahverkehr	1545,3	1476,3	1659,7	1623,4	1665,5	-4,5	12,4	-2,2	2,6
- Regionalverkehr	591,7	607,2	657,6	653,1	666,8	2,6	8,3	-0,7	2,1
- Fernverkehr	613,3	633,8	650,2	647,8	661,8	3,3	2,6	-0,4	2,2
Ausländische Fahrzeuge	363,4	408,4	438,8	453,5	475,0	12,4	7,5	3,3	4,7
- Grenzüb. Verkehr	345,1	385,7	415,3	429,2	449,8	11,8	7,7	3,3	4,8
- Kabotage	18,2	22,7	23,5	24,3	25,2	24,4	3,6	3,6	3,6
Insgesamt	3113,7	3125,7	3406,4	3377,8	3469,0	0,4	9,0	-0,8	2,7
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
Deutsche Fahrzeuge	275,6	281,9	293,6	287,8	294,1	2,3	4,2	-2,0	2,2
- Nahverkehr	26,8	26,5	29,3	28,4	29,1	-1,0	10,6	-3,1	2,5
- Regionalverkehr	53,2	54,6	58,9	57,8	59,0	2,6	7,9	-2,0	2,1
- Fernverkehr	195,6	200,8	205,4	201,6	206,0	2,6	2,3	-1,8	2,2
Ausländische Fahrzeuge	140,0	160,7	175,3	179,7	188,9	14,8	9,1	2,5	5,1
- Grenzüb. Verkehr	135,4	154,2	168,5	172,7	181,6	13,9	9,3	2,5	5,2
- Kabotage	4,6	6,5	6,8	7,0	7,3	42,0	3,6	3,6	3,6
Insgesamt	415,6	442,6	468,9	467,5	483,0	6,5	5,9	-0,3	3,3

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Im Jahr **2012** dreht sich der positive Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen bzw. der Bauproduktion des letzten Jahres in einen negativen Effekt. Hinzu kommen die konjunkturell be-

dingten Einbußen sowie weitere gravierende Marktanteilsverluste im grenzüberschreitenden Verkehr, die hier einen Rückgang um 4 % (Aufkommen) erwarten lassen. Deshalb wird der Verkehr der **deutschen Fahrzeuge** um etwa **1,5 %** (Aufkommen) bzw. **2 %** (Leistung) **sinken** (vgl. Abschn. 3.1). Dagegen profitieren die Transporte mit **ausländischen Fahrzeugen** grundsätzlich nach wie vor vom, allerdings abgeschwächten, Anstieg des Außenhandels. Gestützt auf die bisherigen Ergebnisse der Mautstatistik kann ein Wachstum um rund **3 %** angenommen werden. Für das Jahr **2013** ist aus derzeitiger Sicht auf Grund der konjunkturellen Belebung für beide Segmente wieder ein Anstieg zu erwarten, der aber bei den ausländischen Lkw nach wie vor überdurchschnittlich hoch ausfällt.

Für die **Kabotageverkehre** der ausländischen Fahrzeuge, die im Jahr 2010 drastisch gewachsen sind (24 % bzw. 42 %), wird für **2011** von Eurostat ein wesentlich moderateres Wachstum in Höhe von 4 % (Leistung) ausgewiesen. Offensichtlich haben sich die Einflüsse der endgültigen Freigabe der Kabotagetransporte für osteuropäische Unternehmen im Jahr 2010 stark abgeschwächt. Für die Jahre **2012** und **2013** nehmen wir eine ähnliche Entwicklung an. Allerdings ist diese Erwartung mit äußerst hohen Unsicherheiten behaftet.

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) profitierte im Jahr **2011** der Nahbereich (bis 50 km) von dem kräftigen Wachstum der Baustoffbeförderungen und legte um 12 % (Aufkommen) zu. Ferner wuchs der Regionalverkehr (51 bis 150 km) deutlich stärker (8 %) als der Fernverkehr (über 150 km, 3 %). Diese Abweichung dürfte erneut auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen sein, die nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 stattgefunden haben.<sup>1</sup> Ein aktuelles Beispiel für die Substitution von Fern- durch Regionalverkehre ist das weltweit größte Versandhandelsunternehmen, das in Deutschland bis 2010 erst zwei, am Jahresende 2011 bereits fünf und demnächst sieben Logistikzentren betrieb bzw. betreibt<sup>2</sup>. Im Jahr **2012** wird der Nahverkehr wegen der nunmehr sinkenden Baustofftransporte abnehmen, während sich der Regional- und der Fernverkehr den bisherigen Daten zufolge annähernd gleichmäßig entwickeln. Letzteres wird auch für das Jahr **2013** angenommen, in dem auch der Nahverkehr, erneut bedingt durch die Bauproduktion, wieder steigen wird.

---

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

<sup>2</sup> <http://www.amazon.de/Locations-Deutschland-Luxemburg/b?ie=UTF8&node=202988011>

## 4 Personenverkehr

### 4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2011** um knapp 2 % (Aufkommen und Leistung) zu und damit stärker als im Vorjahr. Dies ist zum Einen auf die entsprechende Entwicklung der privaten Konsumausgaben und der Erwerbstätigenzahl zurückzuführen. Auch der Pkw-Bestand weitete sich nochmals etwas stärker aus. Dagegen wirkten die Kraftstoffpreise, anders als am Jahresanfang erwartet, erneut in einem spürbaren Ausmaß dämpfend. Sie erhöhten sich im Jahresdurchschnittsvergleich um 11 %. Dies entspricht exakt dem Vorjahresanstieg und hinterließ in der letztjährigen Entwicklung des Individualverkehrs ähnlich deutliche Bremsspuren. Jedoch hat ein deutlicher Basiseffekt aus den witterungsbedingten Behinderungen des Jahres 2010, zusammen mit der weitgehenden Störungsfreiheit im Jahr 2011 selbst, zu einem höheren Anstieg des Personenverkehrs geführt.

Im Jahr **2012** werden die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schwächer zunehmen als im Vorjahr. Auch der Pkw-Bestand dürfte das hohe Wachstum der drei Vorjahre nicht nochmals erreichen. Die Kraftstoffpreise (+4 %, nominal) dämpfen den Personenverkehr erneut, allerdings in einem geringeren Ausmaß als 2011. Zudem entsteht ein negativer Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen des Vorjahres. Aus diesen Gründen ist für den gesamten Personenverkehr eine annähernde Stagnation zu erwarten. Der Vergleich mit den Veränderungsraten des Vorjahrs ist wegen der Witterungseinflüsse bzw. der daraus entstandenen Basiseffekte wenig aussagefähig. Bei Bereinigung um diese Effekte nähern sich die Zuwachsraten beider Jahre stark an.

Im Jahr **2013** wirken die Haupteinflussfaktoren des Personenverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv. Die Ausweitung des Pkw-Bestands wird weiterhin in Höhe des Trendwachstums erfolgen. Zwar wird sich die Zunahme der privaten Konsumausgaben etwas beschleunigen. Jedoch wird das durch die schwächere Zunahme der Erwerbstätigenzahl annähernd ausgeglichen. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird eine (nominale) Stagnation angenommen. Dies lässt eine Zunahme des Personenverkehrs um rund 1 % (Aufkommen und Leistung) erwarten.

Für den **Individualverkehr** liegen die Vorjahreswerte, die vom DIW geschätzt werden, derzeit noch nicht vor. Sie wurden deshalb anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte geschätzt. Die Unschärfe dieser Schätzungen liegt bei 0,5 bis 1 Prozentpunkten. Dies ist auch bei den o.a. Aussagen zur Entwicklung des gesamten Personenverkehrs im Jahr 2011 zu berücksichtigen. Auf den Individualverkehr entfallen rund 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklun-

gen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. In allen hier betrachteten Jahren sind die Veränderungsdaten nahezu identisch.

**Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten**

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	56141	56511	57582	57597	58162	0,7	1,9	0,0	1,0
Öffentlicher Straßenv. <sup>3)</sup>	9256	9281	9344	9323	9331	0,3	0,7	-0,2	0,1
Eisenbahnverkehr	2381	2435	2487	2540	2572	2,3	2,1	2,2	1,2
Luftverkehr <sup>4)</sup>	159	167	176	181	187	5,0	5,3	2,8	3,7
Insgesamt	67937	68394	69588	69641	70252	0,7	1,7	0,1	0,9
<b>Verkehrsleistung<sup>1)</sup></b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	898,7	904,7	921,8	922,0	931,1	0,7	1,9	0,0	1,0
Öffentlicher Straßenv. <sup>3)</sup>	78,6	78,1	77,6	76,7	76,2	-0,6	-0,6	-1,2	-0,7
Eisenbahnverkehr	82,3	84,0	84,6	86,6	87,9	2,1	0,8	2,3	1,5
Luftverkehr	58,4	61,6	65,3	67,0	69,5	5,5	6,0	2,6	3,7
Insgesamt	1117,9	1128,4	1149,3	1152,3	1164,7	0,9	1,9	0,3	1,1
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Kraftträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2011** um 0,7 % gestiegen. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren regten die Nachfrage spürbar stärker an als im Jahr 2010. Zudem hat sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden verlangsamt. Der Fernverkehr, d.h. im Wesentlichen der Gelegenheitsverkehr, setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Bei der Fahrtenzahl des gesamten ÖSPV ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie erneut ins Minus geriet (-0,6 %).

Im Jahr **2012** wird der Nahverkehr von den konjunkturellen Einflussfaktoren, insbesondere der Erwerbstätigenzahl, etwas weniger stark angeregt als im vergangenen Jahr. Noch gravierender ist, dass die Zahl der Auszubildenden im laufenden Jahr wieder spürbar stärker sinkt als im Vorjahr. Somit wird der Nahverkehr geringfügig abnehmen (-0,2 %, Aufkommen und Leistung). Für den Fernverkehr wurde ein etwas höheres Minus angenommen als im Vorjahr. Es schlägt bei der Leistung des gesamten ÖSPV durch, weshalb sie um gut 1 % sinkt.

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

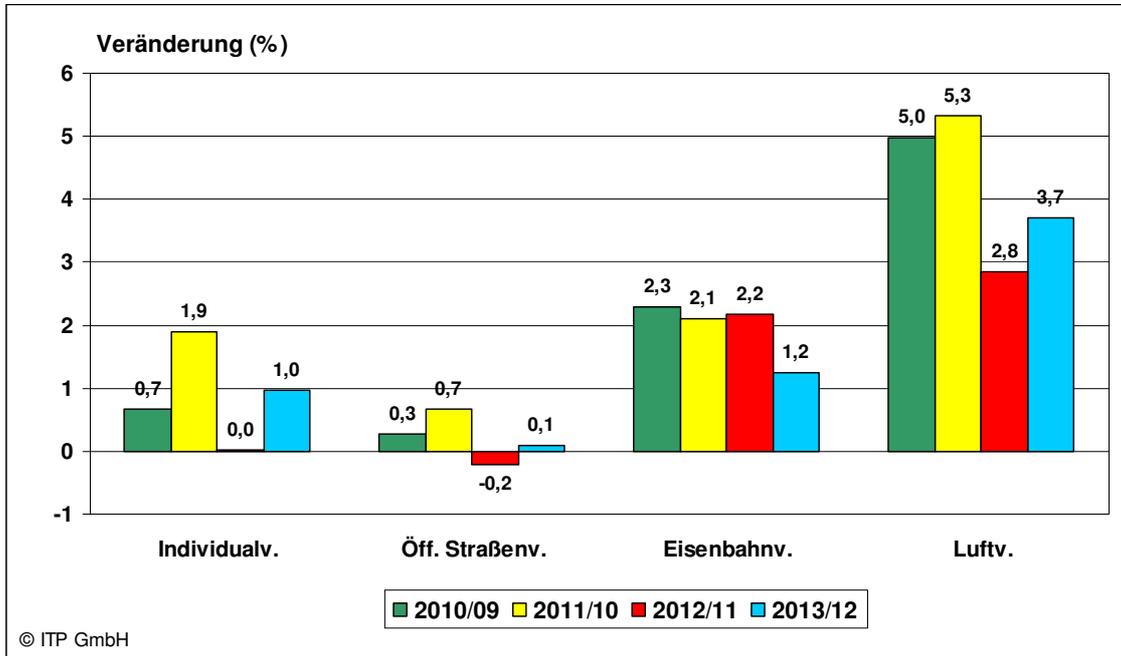
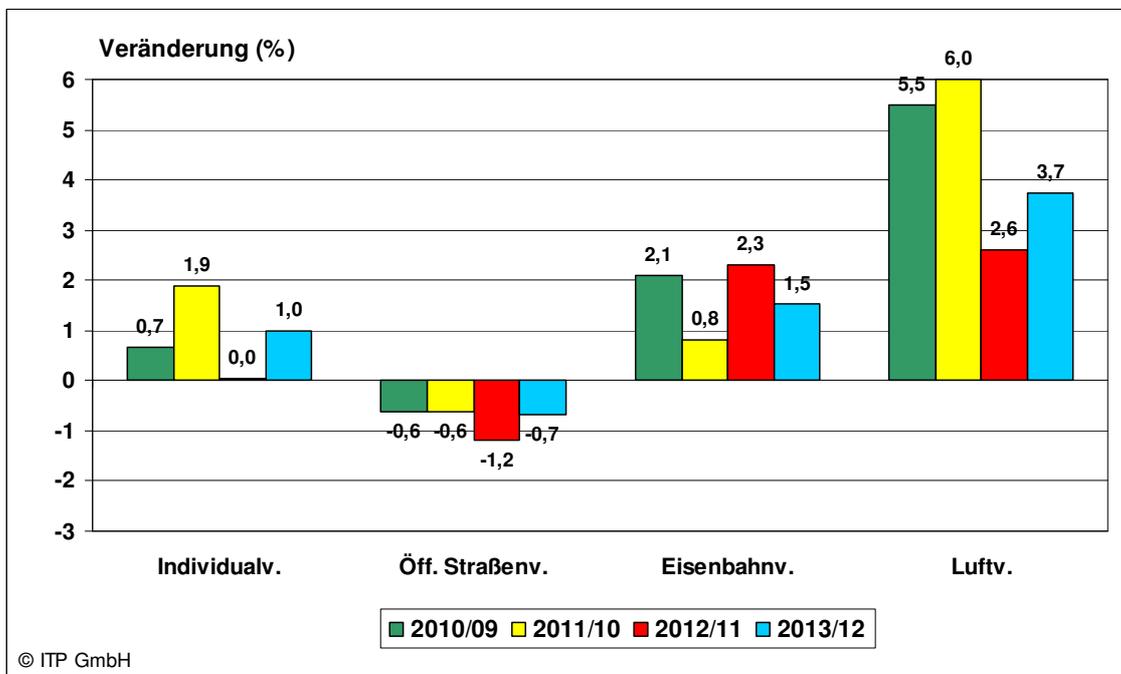


Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten



Im Jahr **2013** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden gleich hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Zudem steigt die Erwerbstätigenzahl deutlich schwächer, was aber durch den etwas höheren Zuwachs der privaten Konsumausgaben annähernd kompensiert wird. Daraus resultiert für den Nahverkehr grundsätzlich eine sehr ähnliche Entwicklung wie im laufenden Jahr (0,1 %). Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die auf Grund des stärker steigenden Konsums etwas schwächer angesetzt wurde als im Jahr 2012. Letzteres gilt somit auch für die Leistung des gesamten ÖSPV (-0,7 %). Dessen Aufkommen verläuft wie immer wie das des Nahverkehrs.

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2011** der Nahverkehr (SPNV) ein spürbares Plus verbuchen. Aufkommen und Leistung stiegen um 2,3 % bzw. 3,0 %. Er hat sich also erneut wesentlich dynamischer als der Straßennahverkehr entwickelt. Zum einen spielt der Rückgang des Ausbildungsverkehrs im SPNV eine geringere Rolle und zum anderen konzentriert sich der SPNV zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn machten sich im gesamtdeutschen Ergebnis nur noch sehr begrenzt bemerkbar. Im Fernverkehr ist die Nachfrage dagegen gesunken, und zwar vor allem bei der Leistung (-2,2 %), während das Aufkommen einen geringeren Rückgang verzeichnete (-0,7 %). Zwar wirkten die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse auch hier. Zudem wurden erstmals seit vielen Jahren die Preise nicht erhöht. Dem standen jedoch erstens der Wegfall der vorjährigen 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 verlängert haben. Im gesamten Eisenbahnverkehr haben diese Verläufe beim nahverkehrsgeprägten Aufkommen eine spürbare Zunahme (2,1 %), bei der Leistung dagegen ein schwächeres Plus (0,8 %) bewirkt.

Im Jahr **2012** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Impulse etwas abschwächen. Hinzu kommt, dass in Berlin nun nochmals ein positiver Effekt aus den weiteren Angebotsaufstockungen zu erwarten ist. Deshalb ist für den Nahverkehr ein Anstieg um rund 2 % zu erwarten. Im Fernverkehr wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen, darunter auch die der Flughafenzubringerreisen, weiterhin wachsen. Zudem entfallen die letztjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen zumindest weitgehend. Hinzu kamen einige Sonderfaktoren im ersten Quartal. Für das gesamte Jahr wird ein Anstieg um rund 3 % (Leistung) erwartet, der beim Aufkommen (3,4 %) noch etwas höher ausfällt. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme in Höhe von gut 2 % (Aufkommen und Leistung).

Im Jahr **2013** sind die Signale grundsätzlich ähnlich geschaltet wie im laufenden Jahr. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Effekte bei der Berliner S-Bahn geringer ausfallen. Des-

halb wird der Nahverkehr mit jeweils rund 1 % p.a. schwächer zunehmen als im Jahr 2012. Im Fernverkehr entwickeln sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten spürbar günstiger. Jedoch entfällt der, im laufenden Jahr wirksame und nicht unerhebliche, Angebotseffekt. Deshalb ist mit einem geringeren Nachfrageanstieg zu rechnen (rund 2 %, beide Größen). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von gut 1 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung).

Nach einem verhältnismäßig guten Beginn des **Luftverkehrs** im Jahr **2011** ging das Wachstum im Passagierverkehr im Jahresverlauf gegenüber dem Vorjahreszeitraum kontinuierlich zurück und spiegelte somit die Auswirkungen eines hohen Kerosinpreises, die Folgen der Luftverkehrsteuer (LVS) und nicht zuletzt der umfangreichen Angebotsausdünnungen an vielen deutschen Regionalflughäfen wider. Wachstumsmotor in der Passage waren in erster Linie die Großflughäfen mit ihren Drehkreuzfunktionen (Frankfurt/Main 6,5 % und München 8,8 %). Insgesamt wurde 2011 ein Wachstum um 5,3 % erzielt. Diese Gesamtveränderung ist zu einem nicht unerheblichen Anteil von 2,5 % dem Basiseffekt aus dem Vorjahr geschuldet, in welchem aufgrund der Aschewolke und anderer spürbarer Betriebsstörungen der Luftverkehr langfristig beeinträchtigt war. Ohne diesen Basiseffekt wäre ein weit geringeres Wachstum von ca. 2,8 % eingetreten, was deutlich unter den Vorjahreswerten liegt. So gab es innerdeutsch für 2011 lediglich einen Zuwachs von 1,7 % zum Vorjahr. Der Europaverkehr zeichnete am Ende des Jahres 2011 mit 8 % für eine positive Entwicklung in der Passage, während der interkontinentale Luftverkehr mit minus 0,6 % leicht rückläufig war. Ursächlich für die positive Bilanz im Europaverkehr ist die Verschiebung von Passagierverkehr der Nordafrika-Destination. Aufgrund der politischen Unruhen und Unsicherheiten verlagerten sich diese Reiseverkehre nach Europa und hier insbesondere auf das spanische Festland und die spanischen Inseln.

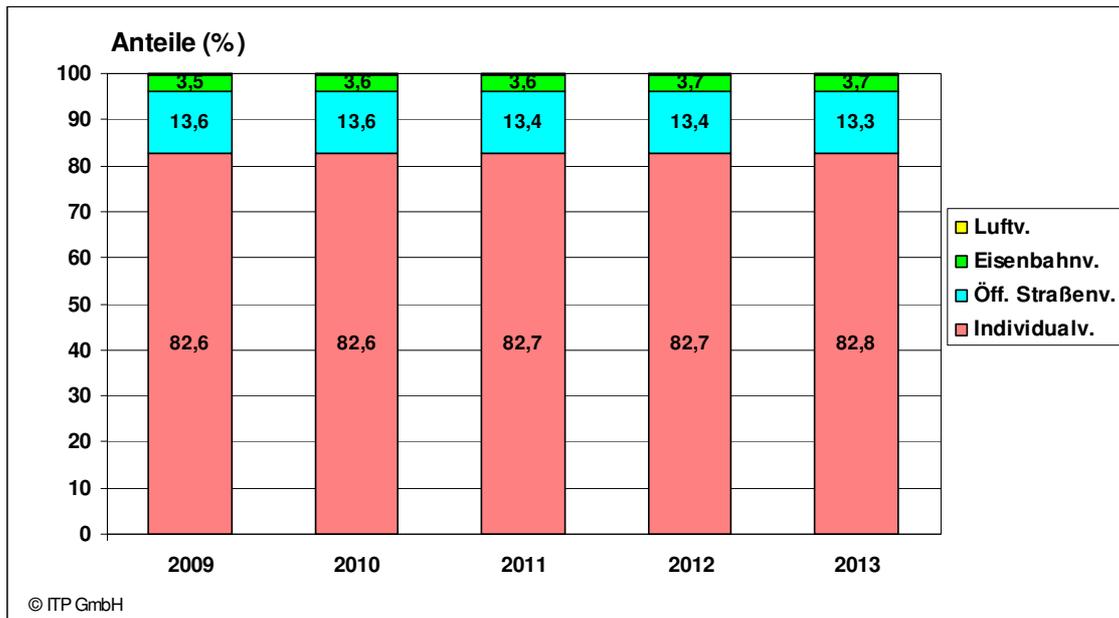
Für **2012** wird insgesamt ein Zuwachs von 2,8 % prognostiziert, was, betrachtet man das Wachstum nach Bereinigung des Basiseffekts, ein vergleichbares Wachstum gegenüber dem Vorjahr für das Fluggastaufkommen bedeutet. Anlass für das schwächere Wachstum sind der anhaltend hohe Kerosinpreis im ersten Quartal und die wirtschaftlich schwächelnden EU-Staaten, hier insbesondere die Euro-Zone.

Bei einer angenommenen Konjunkturerholung in **2013** wird es folglich zu einem leichten Wachstum für diesen Bereich (EU-27 plus 1,8 % und Europa plus 3,2 %) kommen. So kann von einem Gesamtzuwachs von 3,7 % ausgegangen werden.

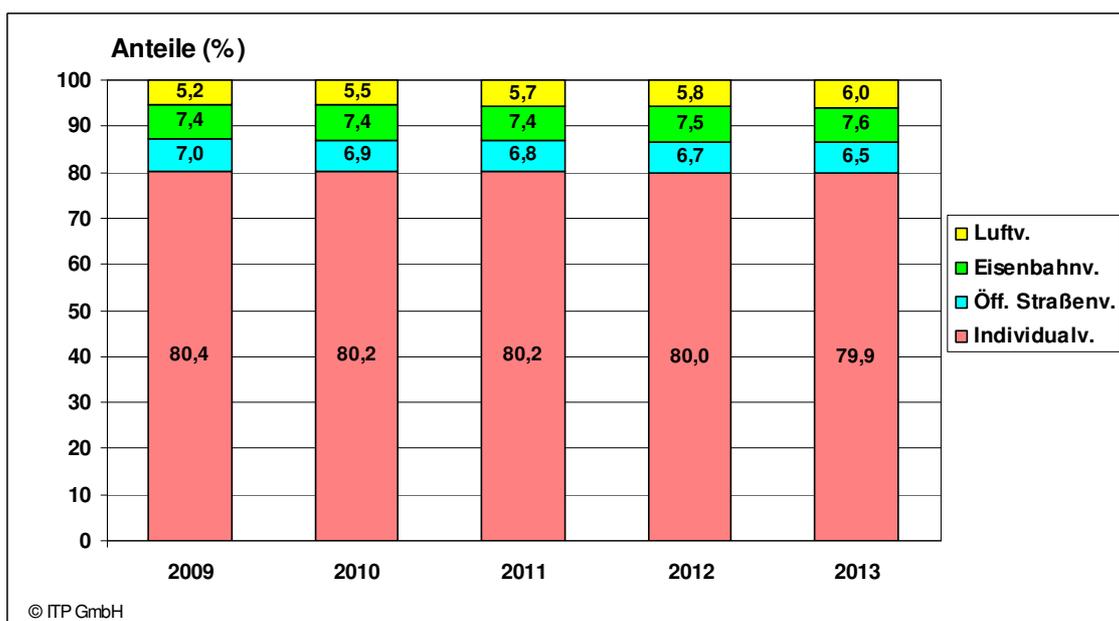
Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs nur sehr geringfügige Bewegungen. Der Anteil des Individualverkehrs sinkt bei der Leistung ab 2012 leicht. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt bei beiden

Größen ab, der der Eisenbahnen dagegen geringfügig zu. 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 5,7 % (2011) gestiegen ist, setzt den Wachstumstrend auch in den Jahren 2012 und 2013, trotz des vergleichsweise moderaten Anstiegs, fort.

**Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens**



**Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung**



## 4.2 Motorisierter Individualverkehr

Bei der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs im Jahr **2010** wurde vom DIW für das Verkehrsaufkommen und die -leistung wie auch für die Pkw-Fahrleistung ein Anstieg um jeweils **0,7 %** geschätzt.<sup>1</sup> Dabei wurde er sowohl am Jahresanfang als auch am Jahresende in einem spürbaren Ausmaß von den **Witterungsverhältnissen** in Gestalt von Minustemperaturen und kräftigen Niederschlägen gebremst. Im Allgemeinen können derartige Einflüsse die (Jahres-) Veränderungsrate des Individualverkehrs um höchstens wenige Zehntelprozentpunkte verändern. Im Jahr 2010 fiel der Effekt hingegen stärker aus. Er ist anhand der Daten für den Kraftstoffabsatz der einzelnen Monate – selbst bei vorsichtiger Schätzung – auf rund **1 %** zu quantifizieren.

Diese Erkenntnis ist **wesentlich** für die Entwicklung des Individualverkehrs im Jahr **2011**. Vor deren Analyse 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 2011, also am 1.1.2012, auf 42,9 Mio., was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um **1,5 %** entspricht. Damit hat sich die kräftige Bestandsausweitung der Jahre 2009 und 2010 (1,0 % bzw. 1,4 %), fortgesetzt, so dass die Wachstumsrate des Jahres 2011 erneut klar über der Trendrate liegt.

Die **Erklärung** für diesen Verlauf in den letzten Jahren ist zum Einen 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>2</sup> Die auf die fahrfähige Bevölkerung, die auch damals noch stieg, bezogene Pkw-Dichte erhöhte sich sogar nur um 0,3 % p.a., was vor allem auf den langjährigen Kraftstoffpreisanstieg und die äußerst verhaltene Entwicklung der verfügbaren Einkommen zurückzuführen ist. Dies löste mancherorts bereits größere Zweifel aus, ob das damals geschätzte Trendwachstum (rund 0,6 %)<sup>3</sup> noch Gültigkeit besitzen würde. In den vergangenen drei Jahren

<sup>1</sup> Vgl. U. Kunert, S. Radke, Kraftfahrzeugverkehr 2010: Weiteres Wachstum und hohe Bedeutung von Firmenwagen, in: DIW-Wochenbericht 48/2011, S. 15-25.

<sup>2</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>3</sup> Vgl. Intraplan Consult / BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, München/Freiburg 2007, S. 67. Dort wurde für den gesamten Prognosezeitraum ein Wert von 0,4 % p.a. (2025/06) ausgewiesen. Allerdings ist die Dynamik auf Grund des degressiven Verlaufs an dessen Beginn (0,6 %) höher als am Ende (0,3 %).

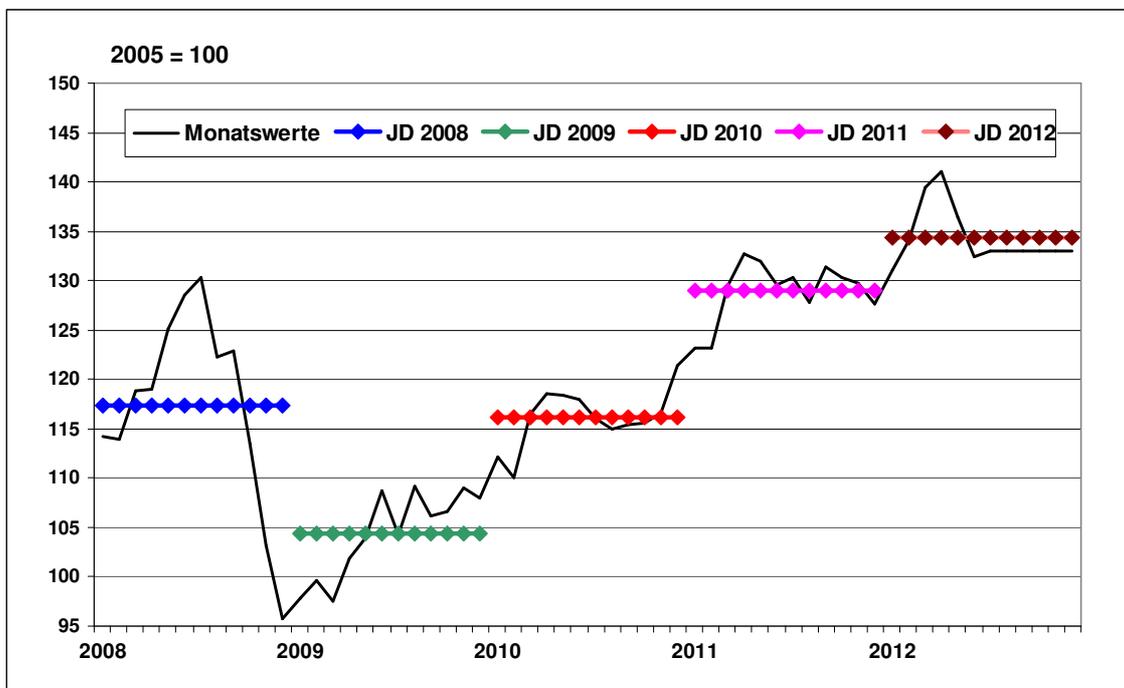
hat die Pkw-Dichte nun wieder um 1,2 % p.a. zugenommen, was das o.a. Trendwachstum klar übertrifft. Damit wiederum errechnet sich für den gesamten Zeitraum ab 2005 ein jahresdurchschnittliches Wachstum der Dichteziffer um 0,7 %, womit Zweifel an unseren damaligen Trendprognosen fürs Erste ausgeräumt sein dürften. Im vergangenen Jahr wurde die Bestandsausweitung von den verstärkt wachsenden Einkommen zusätzlich angetrieben. Der erneute starke Kraftstoffpreisanstieg der beiden letzten Jahre machte sich dagegen nur begrenzt bemerkbar.

Für die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2011 liegt von Seiten des DIW noch kein Wert vor. Sie wurde deshalb anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte geschätzt. Der Absatz von Ottokraftstoff, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, hat laut der amtlichen Mineralölstatistik des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle annähernd auf dem Niveau des Jahres 2010 stagniert (-0,1 %). Für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw wurde nunmehr, wie vom DIW für 2010, eine Abnahme um rund 0,5 % angenommen. Damit errechnet sich für die Fahrleistung der Otto-Pkw ein Plus in gleicher Höhe. Die Fahrleistung der Diesel-Pkw dürfte in Folge des erneut spürbar gestiegenen Bestands nochmals deutlich stärker zugenommen haben, wengleich nicht in dessen Ausmaß (5,5 %), weil diese Fahrzeuge in abnehmendem Ausmaß von "Vielfahrern", sondern immer mehr von Personen mit mittlerer Nutzungsintensität gekauft werden. Über beide Antriebsarten aggregiert, errechnet sich eine Zunahme der (gesamten) Pkw-Fahrleistung um knapp **2 %** und der durchschnittlichen Fahrleistung pro Pkw um 0,4 %. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge und die mittlere Fahrtweite wurde, wie vom DIW für 2010 geschätzt, jeweils eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2011 ebenfalls ein Anstieg um knapp **2 %**.

Dieses vergleichsweise hohe Wachstum ist auf mehrere **Gründe** zurückzuführen. Deren erster liegt in der bereits dargestellten spürbaren Ausweitung des **Pkw-Bestands**. Zum Zweiten waren die **gesamtwirtschaftlichen** Rahmenbedingungen wesentlich expansiver ausgeprägt als in den Vorjahren. Sowohl die privaten Konsumausgaben (1,4 %) als auch die Erwerbstätigenzahl (1,3 %) nahmen deutlich stärker zu als im Jahr 2010 (jeweils rund 0,5 %). Dagegen wirkten die **Kraftstoffpreise**, anders als am Jahresanfang erwartet, erneut in einem spürbaren Ausmaß dämpfend. Der deutsche Rohöleinfuhrpreis lag auf Grund des neuerlichen Anstiegs, der im Dezember 2010 mit Beginn der Unruhen in einigen Förderregionen begann, um 33 % über dem Vorjahresstand. Die Kraftstoffpreise erhöhten sich deshalb im Jahresdurchschnittsvergleich um 11 % (vgl. Abb. P-5). Dies entspricht exakt dem Vorjahresanstieg und hinterließ in der letztjährigen Entwicklung des Individualverkehrs ähnlich deutliche Bremsspuren.

Allein unter diesen Voraussetzungen wäre für den Individualverkehr im abgelaufenen Jahr ein Anstieg um knapp 1 % zu erwarten gewesen. Allerdings kam nun der Basiseffekt aus den **Witterungsverhältnissen** des Jahres 2010 zum Tragen. Zusammen mit der weitgehenden Störungsfreiheit im Verlauf des Jahres 2011 führte er zu einem höheren Anstieg des Pkw-Verkehrs. Dies zeigt sich bereits im Ottokraftstoffabsatz, der im Januar, Februar und Dezember um (zusammen) 6,1 % zunahm, während er von März bis November um 1,8 % sank. Der Abstand unterstreicht die Stärke des Effekts, der aus den Witterungsbedingungen vor allem im Jahr 2010 resultierte. Dadurch wurde im gesamten Jahr 2011 ein (zusätzlicher) Anstieg des Individualverkehrs um etwa 1,5 % ausgelöst.

**Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2012**

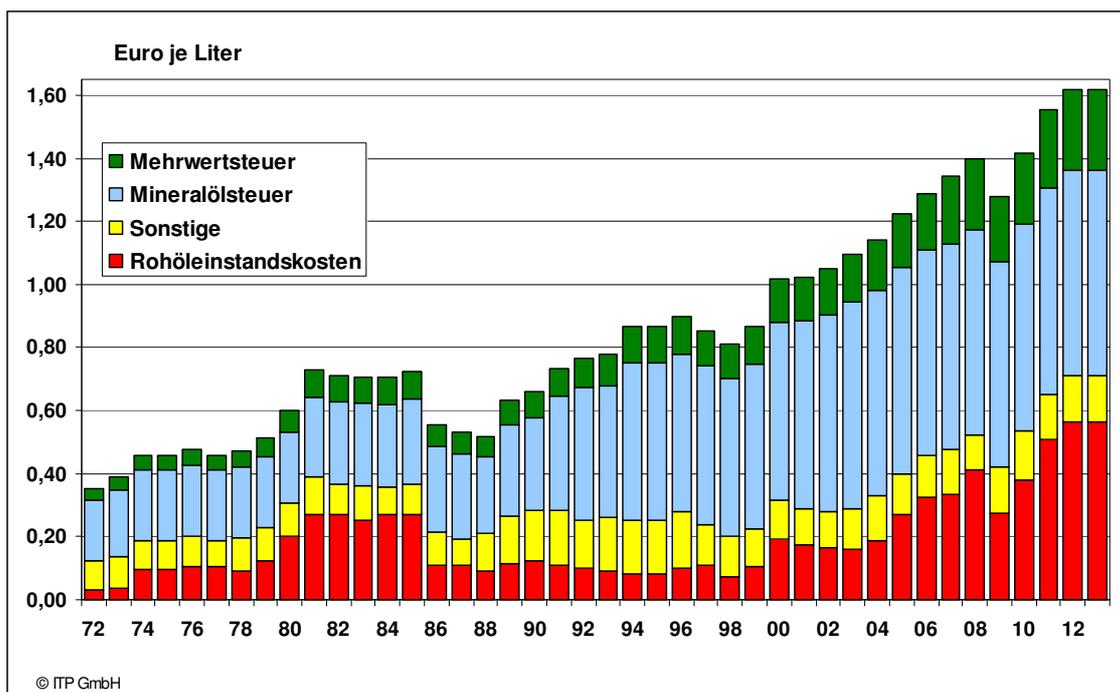


Dessen Expansion erstreckte sich mit Ausnahme des, im Individualverkehr vergleichsweise unbedeutenden, Ausbildungsverkehrs auf alle Fahrtzwecke. Der Berufsverkehr wurde von der Erwerbstätigenzahl, der Privat- und der Einkaufsverkehr von den Konsumausgaben und der Geschäftsverkehr von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung angeregt. Vom sich abzeichnenden Gesamtwachstum der Urlaubsreisen (mit allen Verkehrsmitteln) hat zwar der Luftverkehr am stärksten profitiert, dennoch dürften daran auch die Pkw-Fahrten zumindest etwas partizipiert haben.

Im Jahr **2012** dürfte der **Pkw-Bestand** das hohe Wachstum der drei Vorjahre nicht nochmals erreichen, da die oben erwähnten Nachholeffekte mittlerweile abgeschlossen sein dürften. Somit wird die Bestandsausweitung im laufenden Jahr, auch wegen der etwas eingetrübten gesamtwirtschaftlichen Lage, in ein ruhigeres Tempo einmünden, das auf 0,7 % quantifiziert wird. Die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten werden ebenfalls schwächer zunehmen als im Vorjahr. Sowohl die privaten Konsumausgaben als auch die Erwerbstätigenzahl steigen voraussichtlich um 1 %.

Die **Kraftstoffpreise** wirken erneut etwas dämpfend. Der deutsche Rohöleinfuhrpreis lag im ersten Halbjahr 2012 um 11 % über dem Vorjahresstand. Dies ist zum einen auf den zwischenzeitlichen Anstieg des in US-Dollar fakturierten Weltmarktpreises im Februar und im März zurückzuführen, auch wenn er sich mittlerweile wieder auf das Niveau von Ende 2011 zurückgebildet hat. Zum anderen wurde er durch die Abwertung des Euro spürbar verstärkt. Im März 2012, als der deutsche Einfuhrpreis seinen bisherigen Höchststand erreicht hatte, lag er um 10 % über dem früheren Rekordniveau vom Juli 2008, der in US-Dollar fakturierte Preis (für Brent) dagegen noch um 6 % darunter. Für den weiteren Verlauf wurde sowohl für den Rohölweltmarktpreis als auch den Wechselkurs eine Stagnation auf dem derzeitigen Niveau angenommen (vgl. Abschn. 2.4). Damit verbleibt im Jahresdurchschnitt ein Anstieg des Einfuhrpreises um rund 10 %. Auf die Kraftstoffpreise, die im ersten Halbjahr um 6 % über dem Vorjahresstand lagen, schlägt dies mit einer Erhöhung um gut 4 % durch (vgl. Abb. P-5 und P-6). Real,

**Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper**



d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, bedeutet das eine Verteuerung um rund 2 %. Dies ist einerseits ein deutlich geringerer Anstieg als in den beiden Vorjahren (10 % bzw. 9 %). Andererseits geht davon, anders als am Jahresanfang erwartet, eine leichte Bremswirkung auf den Individualverkehr aus.

Allein unter diesen Voraussetzungen wäre für den Individualverkehr ein Anstieg um gut 0,5 % zu erwarten. Der im Vorjahr starke Impuls aus den **Witterungseinflüssen** entstand zwar in erster Linie aus dem Basiseffekt aus 2010, der im laufenden Jahr also keine Rolle mehr spielt. Andererseits waren die Witterungsbedingungen nicht für die Bauwirtschaft, sondern auch für den Pkw-Verkehr im gesamten Verlauf des Vorjahres nahezu vollständig störungsfrei. Der Kraftstoffabsatz der Monate Januar, Februar und Dezember 2011 lag nicht nur, wie oben bereits erwähnt, deutlich über den jeweiligen Werten des Jahres 2010, sondern auch um rund 2 % über denjenigen, die sich aus den langjährigen Saisonfaktoren und dem Gesamtjahreswert ergeben. Für das gesamte Jahr 2012 errechnet sich daraus ein negativer Basiseffekt in Höhe von 0,3 %. Hinzu kommt der extreme Kälteeinbruch zu Beginn des Februars, dessen Wirkung auf den Kraftstoffabsatz dieses Monats allerdings durch den Schalltag annähernd ausgeglichen wurde. Der Gesamteffekt der diesjährigen Witterungseinflüsse wird – wie immer unter der Annahme normaler Verhältnisse im weiteren Verlauf – daher auf rund **0,5 %** quantifiziert.

Somit ist für die **Pkw-Fahrleistung** im laufenden Jahr eine **Stagnation** auf dem Niveau von 2011 zu erwarten. Gegenüber der Vorjahresentwicklung bedeutet dies eine Verminderung der Veränderungsrate um rund 2 Prozentpunkte. Der Absatz von Ottokraftstoff ist von Januar bis April 2012 um 1,7 % gesunken. Im Mai nahm er zwar um 12 % ab, was die kumulierte Veränderung spürbar nach unten zog (-3,9 %); jedoch war dies weitgehend arbeitstäglich bedingt und wird im Juni nach aller Voraussicht wieder annähernd ausgeglichen werden. Für das gesamte Jahr kann ein Minus um gut 2 % erwartet werden. Im Vergleich zum Vorjahr (-0,1 %) errechnet sich daraus ein Rückgang der Veränderungsrate um ebenfalls rund 2 Prozentpunkte, was die Schätzung der Fahrleistungsentwicklung stützt.

Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite werden die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** ebenfalls auf dem Vorjahresniveau verharren. Dabei sind für den Berufs- und den Geschäftsverkehr wegen der Zunahme der Erwerbstätigenzahl bzw. der gesamtwirtschaftlichen Produktion noch leichte Zunahmen zu erwarten, während sich der neuerliche Kraftstoffpreisanstieg vor allem im Freizeitverkehr niederschlägt. Im Urlaubsverkehr werden die Fahrten mit dem Pkw am sich abzeichnenden Gesamtwachstum bestenfalls leicht partizipieren. Allerdings ist der Vergleich mit den Veränderungsraten des **Vorjahrs** wegen der Witterungseinflüsse bzw. der daraus entstandenen

Basiseffekte wenig aussagefähig. Bei **Bereinigung** um diese Effekte nähern sich die Zuwachsraten beider Jahre stark an.

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

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
Pkw-Bestand (Mio.) <sup>1)</sup>	41,738	42,302	42,928	43,241	43,514	1,4	1,5	0,7	0,6
Pkw-Dichte <sup>2)</sup>	611	618	626	631	635	1,2	1,3	0,8	0,7
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) <sup>3)</sup>	14,257	14,160	14,217	14,118	14,167	-0,7	0,4	-0,7	0,3
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) <sup>4)</sup>	595,0	599,0	610,3	610,5	616,5	0,7	1,9	0,0	1,0
Durchschn. Besetzung (Pers.) <sup>5)</sup>	1,510	1,510	1,510	1,510	1,510	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) <sup>4)</sup>	898,7	904,7	921,8	922,0	931,1	0,7	1,9	0,0	1,0
Durchschn. Fahrtweite (km)	16,01	16,01	16,01	16,01	16,01	0,0	0,0	0,0	0,0
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,141	56,511	57,582	57,597	58,162	0,7	1,9	0,0	1,0

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

2) Pro 1000 Einwohner über 18 Jahre (Jahresende)

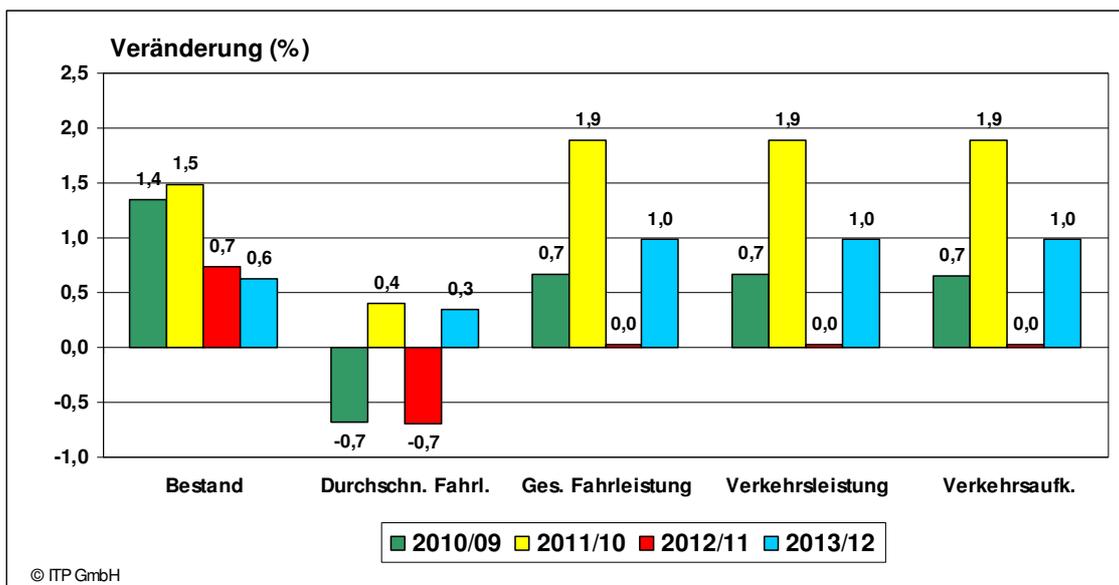
3) Pro Pkw

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

5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

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



Die **Abweichung** der jetzt vorausgeschätzten Stagnation zur Prognose vom Jahresanfang 2012, in der für die zentralen Kennziffern des Individualverkehrs ein Anstieg um **0,4 %** erwartet wurde, ist ausschließlich auf den Verlauf der **Kraftstoffpreise** zurückzuführen. Für sie wurde vor einem halben Jahr eine reale Konstanz, nunmehr dagegen eine Verteuerung um rund 2 % angenommen. Bei Ansetzung der empirisch langjährig belegten Preiselastizitäten ergibt sich daraus eine Verminderung der Pkw-Fahrleistung um 0,3 %. Letzteres hat eine Unschärfe von maximal 0,1 Prozentpunkten (nach oben und unten), eher weniger.

Im Jahr **2013** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv. Für den **Pkw-Bestand** ist eine nahezu gleiche Ausweitung (0,6 %) 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. Zwar wird sich die Zunahme der privaten Konsumausgaben etwas beschleunigen (1,3 % nach 1,0 %). Jedoch wird das durch die schwächere Zunahme der Erwerbstätigenzahl (0,2 % nach 1,0 %) annähernd ausgeglichen.

Aus der für 2013 unterstellten **Kraftstoffpreisentwicklung** entsteht – im Gegensatz zu 2012 und vor allem zu 2010 und 2011, als die Benzinpreise den Pkw-Verkehr spürbar gebremst haben – ein expansiver Impuls. Für den Weltrohölpreis wird ein leichter Rückgang erwartet, der jedoch durch die Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar (im Jahresdurchschnittsvergleich) annähernd kompensiert wird. Daraus ergibt sich für den (nominalen) deutschen Einfuhrpreis also eine annähernde Stagnation (vgl. Abschn. 2.4). 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 einen Rückgang um 2 %. Bei Ansetzung der o.a. Preiselastizitäten erhöht dies die Pkw-Fahrleistung um 0,3 %, also in einem nicht unwesentlichen Ausmaß. Zwar ist das Preisniveau im langjährigen Vergleich immer noch hoch. Jedoch besitzt nach aller Erfahrung die Veränderung im aktuellen Jahr einen wesentlich höheren Einfluss auf den Pkw-Verkehr als Preisanstiege in den vorangegangenen Jahren. Dies kann als eine Art "Gewöhnungseffekt" interpretiert werden.

Unter diesen Voraussetzungen wird die **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2013 um **1 %** steigen. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu. Vice versa zu 2012 entsteht aus der angenommenen Kraftstoffpreisentwicklung ein zusätzlicher Impuls in Höhe von 0,3 %. Das verbleibende Wachstum kommt durch die Bestandsausweitung und die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse zustande. Beim Vergleich mit der Entwicklung im laufenden Jahr ist zu berücksichtigen, dass sie, wie oben dargestellt, durch den witterungsbedingten Basiseffekt um rund 0,5 % unterzeichnet ist.

### 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 2010 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit für 2011 (und für das erste Quartal 2012) verfügbar ist. Im Liniennahverkehr werden damit 97 % (2010) 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 2011 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 der differenzierten Darstellung des ÖSPV umfasst der "Nahverkehr" nur den Liniennahverkehr. Der "Fernverkehr" enthält somit neben dem (dominierenden) Gelegenheitsfernverkehr und dem, quantitativ allerdings (noch) völlig unbedeutenden, Linienfernverkehr, der gänzlich anderen Entwicklungen unterliegt als der Liniennahverkehr, auch den Gelegenheitsnahverkehr. Dieser ähnelt aber von seinen Marktgegebenheiten (Ausflugsfahrten etc.) eher dem Fern- als dem Nahverkehr und wird deshalb beim erstgenannten subsumiert.

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 führte, dass die absoluten Werte, die ab dem ersten Vierteljahr 2011 in der Quartalsstatistik ausgewiesen wurden, nicht mit denen der Vorjahre vergleichbar waren. Die dort dargestellten Veränderungsraten sind jedoch bereinigt, beziehen sich also auf die vergleichbaren Gesamtheiten.

In dieser bereinigten Darstellung ist die Fahrgastzahl im **Nahverkehr** im Jahr 2011 um 0,7 % gestiegen, während die Leistung annähernd stagniert hat (+0,2 %). Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren, d.h. die Erwerbstätigenzahl und die Konsumausgaben, regten die Nachfrage spürbar stärker an als im Jahr 2010. Zudem hat sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden verlangsamt. Expansiv wirkten die steigenden Kraftstoffpreise, allerdings ist dieser Effekt vergleichsweise schwach.

Im **Fernverkehr**, für den noch keine Daten für 2011 vorliegen, gibt es keine Gründe, um ein Ende des langjährigen, seit 2001 anhaltenden, Abwärtstrends anzunehmen. Der Rückgang zwischen 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, und 2010 beträgt pro Jahr gut 4 % (Aufkommen und Leistung). Auch im Jahr 2011 wurden, wie seit Längerem, die Ferienzeitreisen vor allem von Zielwahländerungen sowie von preisgünstigen Angeboten der Eisenbahnen und der Fluggesellschaften beeinflusst. Andererseits hat sich die gesamtwirtschaftliche Lage weiter aufgehellt, weshalb zu erwarten ist, dass der Rückgang grundsätzlich schwächer ausgefallen ist als im Jahr 2010. Dies trifft vor allem für die Ferienzeitreisen und die Ausflugsfahrten zu. Die Konjunkturumfrage des Verbands deutet darauf hin, dass im Jahr 2011 keine wesentlichen Veränderungen der bustouristischen Nachfrage stattgefunden haben.<sup>1</sup> Deshalb schätzen wir für die Fahrtenzahl des Gelegenheitsverkehrs (einschließlich des Nahverkehrs) eine Abnahme um 2,5 %. Im Linienfernverkehr, der von der Quartalsstatistik erfasst wird, ist sie um gut 9 % gestiegen. Zwar entfallen hierauf lediglich 4 % des gesamten Fernverkehrs. Dennoch reduziert sich dessen Rückgang durch das hohe letztjährige Wachstum des Linienverkehrs um immerhin rund einen halben Prozentpunkt auf 2,1 %. Die Verkehrsleistung des Gelegenheitsverkehrs dürfte stärker gesunken sein (knapp 4 %) als die Fahrgastzahl. Da andererseits die des Linienfernverkehrs deutlich stärker stieg (16 %) als das Aufkommen und er zudem hier auf Grund einer höheren mittleren Reiseweite einen etwas größeren Anteil (6 %) besitzt, vermindert sich die Leistung des gesamten Fernverkehrs mit 2,7 % nur etwas stärker als dessen Fahrtenzahl. Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Fernverkehr kaum spürbar, weshalb sie im gleichen Ausmaß zunahm (0,7 %) wie im Nahverkehr, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie erneut ins Minus geriet (-0,6 %).

Im ersten Quartal des Jahres **2012** ist der **Nahverkehr** etwas gesunken (Aufkommen: -0,6 %, Leistung: -1,3 %). Dies ist beim Aufkommen ausschließlich und bei der Leistung etwa zur Hälfte auf die Entwicklung in Berlin zurückzuführen, wo sich beide Größen um über 7 % verminderten. Offensichtlich kam es dort zu Rückverlagerungen zur S-Bahn (vgl. Abschn. 4.4). Es wird angenommen, dass sie im weiteren Verlauf des Jahres anhalten. Zudem wird der Nahverkehr von den konjunkturellen Einflussfaktoren, insbesondere der Erwerbstätigenzahl, etwas weniger stark angeregt als im vergangenen Jahr. Noch gravierender ist, dass die Zahl der Auszubildenden im laufenden Jahr wieder spürbar stärker sinkt als im Vorjahr (-0,7 % nach -0,2 %, vgl. Abschn. 2.1). Dies tangiert nicht nur den Ausbildungsverkehr im eigentlichen Sinne, auf den rund ein Viertel des gesamten ÖSPV entfällt, sondern auch die anderen Fahrten der Auszubildenden, die sie mit ihren Zeitfahrausweisen zurücklegen (Freizeitverkehr etc.). Aus allen diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass der Nahverkehr im Jahr 2012 geringfügig abnimmt (-0,2 %,

---

<sup>1</sup> Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer, Konjunkturumfrage 2011/12, S. 6-12. Auf Grund der verhältnismäßig kleinen Stichprobe (319 Unternehmen) und der Saldendarstellung sind diese Ergebnisse nicht belastbar genug, um daraus geringe Veränderungen der jährlichen Minusraten abzuleiten.

Aufkommen und Leistung). Die (schwache) Abweichung zur Prognose vom Jahresanfang (+0,1 %) kommt ausschließlich durch die Effekte in Berlin zustande, die damals nicht absehbar waren.

Für den **Fernverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2011 gleichermaßen. Da sich der konjunkturelle Einfluss abschwächt, wurde ein etwas stärkerer Rückgang angenommen (-2,5 % beim Aufkommen bzw. -3,6 % bei der Leistung). Dies impliziert die Annahme, dass die Leistung des Linienfernverkehrs nicht nochmals im o.a. Ausmaß des Vorjahres steigt. Im **gesamten ÖSPV** nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr geringfügig ab (-0,2 %). Bei der Leistung schlägt das Minus im Fernverkehr durch, weshalb sie um gut 1 % sinkt.

Im Jahr **2013** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden gleich hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Zudem steigt die Erwerbstätigenzahl deutlich schwächer, was aber durch den etwas höheren Zuwachs der privaten Konsumausgaben annähernd kompensiert wird. Für die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn wird angenommen, dass sie sich zumindest stark abschwächen (vgl. Abschn. 4.4). Daraus resultiert für den **Nahverkehr** grundsätzlich eine sehr ähnliche Entwicklung wie im laufenden Jahr, die sich allerdings auf Grund der Abschwächung des Berliner Sonderfaktors auf ein geringes Plus verbessern sollte (0,1 %). Für den **Fernverkehr** ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die auf Grund des stärker steigenden Konsums etwas schwächer angesetzt wurde (-1,8 % bzw. -2,6 %) als im Jahr 2012. Letzteres gilt somit auch für die Leistung des **gesamten ÖSPV** (-0,7 %). Dessen Aufkommen verläuft wie immer wie das des Nahverkehrs.

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

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Öffentlicher Straßenv. <sup>2)</sup>	9256	9281	9344	9323	9331	0,3	0,7	-0,2	0,1
- Nahverkehr <sup>3)</sup>	9171	9198	9263	9245	9254	0,3	0,7	-0,2	0,1
- Fernverkehr <sup>4)</sup>	85,0	82,2	80,4	78,4	77,0	-3,3	-2,1	-2,5	-1,8
Eisenbahnverkehr	2381	2435	2487	2540	2572	2,3	2,1	2,2	1,2
- Nahverkehr	2258	2309	2361	2411	2440	2,3	2,3	2,1	1,2
- Fernverkehr	123	126	125	130	132	2,4	-0,7	3,4	2,0
Insgesamt	11637	11716	11830	11864	11903	0,7	1,0	0,3	0,3
- Nahverkehr	11429	11508	11625	11656	11694	0,7	1,0	0,3	0,3
- Fernverkehr	208	208	206	208	209	0,0	-1,2	1,1	0,6
<b>Verkehrsleistung<sup>1)</sup></b>									
Öffentlicher Straßenv. <sup>2)</sup>	78,6	78,1	77,6	76,7	76,2	-0,6	-0,6	-1,2	-0,7
- Nahverkehr <sup>3)</sup>	55,4	55,3	55,4	55,3	55,3	-0,3	0,2	-0,2	0,1
- Fernverkehr <sup>4)</sup>	23,2	22,8	22,2	21,4	20,9	-1,4	-2,7	-3,6	-2,6
Eisenbahnverkehr	82,3	84,0	84,6	86,6	87,9	2,1	0,8	2,3	1,5
- Nahverkehr	47,4	47,9	49,3	50,2	50,8	0,9	3,0	1,9	1,0
- Fernverkehr	34,8	36,1	35,3	36,4	37,2	3,7	-2,2	2,9	2,3
Insgesamt	160,8	162,1	162,3	163,3	164,1	0,8	0,1	0,6	0,5
- Nahverkehr	102,9	103,1	104,7	105,5	106,1	0,3	1,5	0,8	0,5
- Fernverkehr	58,0	59,0	57,6	57,8	58,1	1,7	-2,4	0,4	0,5
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

Im Jahr **2011** ist der **Nahverkehr** gemäß den aktuellen Ergebnissen der Quartalsstatistik und bereinigt um die Veränderung des Berichtskreises merklich gestiegen, nämlich um 2,3 % (Aufkommen) bzw. 3,0 % (Leistung). Er hat sich also wesentlich dynamischer als der Straßennahverkehr (ÖSPNV) entwickelt. 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 generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Hier wirkte sich drittens auch der letztjährige Kraftstoffpreisanstieg – im Gegensatz zu den ländlich geprägten Räumen, in denen die Alternativen zum Pkw eine weit geringere Attraktivität besitzen – in einem überdurchschnittlichen Ausmaß aus. Hinzu kamen im Jahr 2011 die bereits mehrfach erwähnten Impulse vom privaten Konsum und der Erwerbstätigenzahl.

Auf den Schienennahverkehr in Berlin, der im Wesentlichen aus der **Berliner S-Bahn** besteht, entfallen 17 % (2010) des bundesweiten Aufkommens, so dass erhebliche Veränderungen der dortigen Nachfrage das deutschlandweite Ergebnis spürbar beeinflussen können. Auf Grund der Probleme mit dem Fahrzeugmaterial wurde das Angebot ab dem zweiten Halbjahr 2009 massiv eingeschränkt. Im Gesamtjahr 2009 wurde die Betriebsleistung von 32,1 (2008) auf 27,8 Mio. Zug-km, d.h. um 13 % reduziert.<sup>1</sup> Dies hatte einen Rückgang der Fahrgastzahl um 4,4 % zur Folge.<sup>2</sup> Da zudem zahlreiche S-Bahn-Fahrten über kürzere Strecken (und anschließend mit der U-Bahn) durchgeführt wurden, sank die Verkehrsleistung noch stärker, nämlich um 6,3 %. Dies dämpfte das bundesweite Ergebnis des Jahres 2009 um immerhin 0,8 % bzw. 0,5 %. Im Jahr 2011 wurde die Betriebsleistung zwar, wie schon 2010, wieder – unter kurzfristigen Schwankungen auf Grund weiterer Probleme – auf 29,9 Mio. Zug-km aufgestockt. Entsprechend stieg auch die Nachfrage im Berliner Schienennahverkehr, allerdings in einem geringeren Ausmaß, als es in der Winterprognose 2011/12 geschätzt wurde. Im ersten Halbjahr 2011 belief sich der Zuwachs bei der Fahrgastzahl noch auf (bereinigt) 3,3 %, im gesamten Jahr dagegen nur noch auf 1,6 %. Bei der Leistung lauten die Werte 2,3 % und 0,7 %. Dies wiederum machte sich im gesamtdeutschen Ergebnis nur noch sehr begrenzt bemerkbar, nämlich mit 0,3 % bzw. 0,1 %

<sup>1</sup> Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Qualitätsbilanz 2011, Berlin, Juli 2012, S. 49.

<sup>2</sup> In der Statistik des Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen erfolgt die Zuordnung zu Bundesländern nach dem Sitz des Unternehmens. Dies verzerrt die Ergebnisse für einige Bundesländer erheblich, z.B. für Hessen (Sitz der DB Regio), nicht jedoch das für Berlin.

Im **Fernverkehr** ist die Nachfrage dagegen im Jahr 2011 gesunken, und zwar vor allem bei der Leistung (-2,2 %), während das Aufkommen einen geringeren Rückgang verzeichnete (-0,7 %). Zwar wirkten die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse auch hier. Ferner nahmen auch die Flughaufenzubringerreisen zu. Nach Schätzungen von Intraplan entfallen mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung auf Zubringerfahrten zu und von den Flughäfen. Somit hat sich das Wachstum des Luftverkehrs (5 %) mit immerhin knapp 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 gewesen.

Dem standen jedoch mehrere Sonderfaktoren entgegen, die die Nachfrage dämpften. Erstens entfielen die vorjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der massiven Störungen im Luftverkehr. Die Zahl der innerdeutschen Fluggäste, die im Jahr 2010 vor allem im April (Aschewolke) und im Dezember (Witterungschaos) auf den Flughäfen gestrandet sind, 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 ergab sich für das Gesamtjahr ein spürbarer zusätzlicher Aufkommensanstieg. Bei der Leistung fiel der Effekt auf Grund der überdurchschnittlichen Reiseweiten noch stärker aus. Der daraus entstehende Basiseffekt drückte das Wachstum im Jahr 2011 um mehr als 1 % (Aufkommen). Zweitens wurden im Jahr 2011 im gesamten Streckennetz mehrere Baumaßnahmen durchgeführt, die die Fahrzeiten auf zahlreichen bedeutenden Relationen während großer Teile des Jahres spürbar verlängert haben. Drittens schließlich führten im Frühjahr die Warnstreiks bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem gewissen Ausmaß zu weiteren Nachfrageverlusten. Da vor allem die vorjährigen störungsbedingten, daneben auch die angebotsbedingt unterlassenen Fahrten über weit überdurchschnittlich lange Entfernungen verliefen, fiel der Rückgang bei der Leistung deutlich stärker aus als beim Aufkommen. Im **gesamten Eisenbahnverkehr** haben diese Verläufe beim nahverkehrsgeprägten Aufkommen eine spürbare Zunahme (2,1 %), bei der Leistung dagegen ein schwächeres Plus (0,8 %) bewirkt.

Im Jahr **2012** wird sich, wie bereits mehrfach erwähnt, der gesamtwirtschaftliche Impuls, insbesondere aus der Erwerbstätigenzahl, etwas abschwächen. Der sich verstärkende Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt, wie ebenfalls schon dargestellt, im **Nahverkehr** auf der Schiene eine geringere Rolle als im ÖSPNV. Bereits aus den oben dargestellten Gründen ist damit zu rechnen, dass der SPNV auch im laufenden Jahr spürbar stärker wächst als der ÖSPNV. Hinzu kommt, dass in Berlin nun nochmals ein positiver Effekt aus den weiteren Angebotsaufstockungen zu erwarten ist. Die oben erwähnte Betriebsleistung des Jahres 2011 lag immer noch um 7 % unter dem Wert von 2008. Dies gilt auch für die Verkehrsleistung. Der im Jahr 2012 wirksame Effekt wurde in der Winterprognose auf etwa 0,5 % des deutschen Ergebnisses

(Aufkommen, Leistung etwas weniger) quantifiziert. Insgesamt wurde vor einem halben Jahr ein Anstieg des SPNV um etwa 1,5 % vorausgeschätzt.

Im ersten Quartal ist der Nahverkehr jedoch deutlich stärker, nämlich um 4,6 % (Aufkommen) bzw. 5,6 % (Leistung), gewachsen. Dies ist lediglich zu einem geringen Teil auf den Verlauf in Berlin zurückzuführen. Dort belief sich das Plus ebenfalls auf rund 6 % (beide Größen). Damit trägt es zwar durchaus 1,1 % bzw. 0,5 % zum bundesweiten Gesamtanstieg bei, was in Zeiten von geringen Veränderungsraten erheblich ist, nicht aber bei einem Wachstum in der genannten Höhe. Zu einem gewissen Teil ist Letzteres mit dem Schalttag im Februar und generell mit der höheren Zahl der Arbeitstage zu erklären. Auf Grund dessen wird die Prognose für das gesamte Jahr angehoben, und zwar auf nun 2 %.

Im **Fernverkehr** wird sich die Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven nur im Geschäftsverkehr spürbar bemerkbar machen. Die privaten Konsumausgaben nehmen lediglich etwas schwächer zu als im Vorjahr. Dennoch wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen wachsen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen weiterhin zum Nachfrageplus bei, wenngleich nur noch in einem rund halb so hohen Ausmaß wie 2011. Zudem entfallen die letztjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen zumindest weitgehend. Aus diesen Gründen war auch für den Fernverkehr grundsätzlich ein spürbares Plus zu erwarten, das in der Winterprognose mit rund 2 % (beide Größen) quantifiziert wurde.

Im ersten Quartal ist auch der Fernverkehr deutlich stärker gewachsen als erwartet, nämlich um 5,7 % (Aufkommen) bzw. 4,6 % (Leistung). Allerdings ist dieses Ausmaß durch einige Sonderfaktoren zu erklären. Erstens kam es während der Streiks auf dem Frankfurter Flughafen im Februar und im März, ähnlich wie im April und im Dezember 2010, zu spürbaren Verlagerungen vom Luftverkehr. Zweitens kam es im März zu einem Basiseffekt aus den Warnstreiks (der Eisenbahner) im Vorjahr. Drittens schließlich führte der Schalttag zu einem Plus, das im Quartalsergebnis noch sichtbar ist, im Jahresergebnis dagegen kaum mehr. Für das gesamte Jahr wird nun ein Anstieg um rund 3 % (Leistung) erwartet, der beim Aufkommen (3,4 %) noch etwas höher ausfällt. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus eine Zunahme in Höhe von gut 2 % (Aufkommen und Leistung). Insbesondere bei Letzterer ist der Vergleich mit der Veränderungsrate des Vorjahres wegen der verschiedenen Sondereinflüsse und Basiseffekte wenig aussagefähig.

Im Jahr **2013** sind die Haupteinflussfaktoren für den **Nahverkehr** ähnlich ausgeprägt wie im laufenden Jahr. Bei den gesamtwirtschaftlichen Leitdaten gleichen sich die Entwicklungen der Erwerbstätigenzahl und der privaten Konsumausgaben annähernd aus. Der, allerdings nur sehr schwache, expansive Einfluss aus den Kraftstoffpreisen wird entfallen. Das Ausmaß der (weite-

ren) Rückgewinne bei der Berliner S-Bahn ist derzeit noch schwer abschätzbar. Wie die Entwicklung des Angebots gezeigt hat, besteht hier durchaus noch ein Potenzial. Es wurde allerdings davon ausgegangen, dass die Effekte zumindest geringer ausfallen als im laufenden Jahr. Deshalb ist aus derzeitiger Sicht damit zu rechnen, dass die Nachfrage im Nahverkehr mit jeweils rund 1 % p.a. schwächer zunimmt als im Jahr 2012.

Auch im **Fernverkehr** sind die Signale grundsätzlich ähnlich geschaltet wie im laufenden Jahr. Die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen, darunter auch der Flughafenzubringerreisen, wird weiterhin wachsen. Zwar entwickeln sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten spürbar günstiger als im Jahr 2012. Dem steht jedoch vor allem entgegen, dass der, im laufenden Jahr wirksame und nicht unerhebliche, Angebotseffekt entfällt. Weniger spürbar ist der Wegfall der diesjährigen Verlagerungen vom Luftverkehr und des Basiseffekts aus den Streiks im Vorjahr. Insgesamt ist deshalb auch für den Fernverkehr mit einem geringeren Nachfrageanstieg zu rechnen als im laufenden Jahr. Er wird auf rund 2 % (beide Größen) quantifiziert. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von gut 1 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung).

## 4.5 Luftverkehr

Im Jahr **2011** gab es insgesamt noch einen Zuwachs von 5,3 % durch die bereits erwähnten Basiseffekte aus dem Vorjahr. Gleichzeitig sind aber gemäß einer DLR-Studie (Low Cost Monitor 1/2012) im Low Cost Verkehr die beförderten Passagiere um über 1 Mio. (ca. 2%) zurückgegangen. Hiernach werden um die 43 % der Passagiere im innerdeutschen Verkehr (ca. minus 5 %) von Low Cost Carriern befördert. Auch das Sparpotenzial bei Geschäftsreisen innerdeutsch und kontinental scheint optimiert und ausgereizt und hat somit seinen Beitrag zu rückläufigen Zahlen geliefert. Auch der Anteil an Business-Class-Flügen ist mittlerweile auf unter 10 % gesunken. Das erste Quartal 2011 war insbesondere durch die Auswirkungen verschiedener Sonderfaktoren geprägt. So sorgten in den ersten Monaten die Auswirkungen des Orkantiefs „Xynthia“ und die Pilotenwarnstreiks 2010 für erhebliche Zuwachsraten. Die politischen Unruhen in Nordafrika und am Golf spielten beim Aufkommen insofern nur eine geringere Rolle, da sich diese Verkehre auf andere Destinationen verschoben haben, was an den deutlichen Wachstumsraten für Europa im März plus 7,2 % und hier insbesondere die Kanaren mit plus 18,1% deutlich wird. Die Naturkatastrophe in Japan im März des vergangenen Jahres brachte Einbußen im Geschäftsreiseverkehr nicht nur nach Japan sondern auch für die angrenzenden Länder (Japan –9,3 %, China –8,8%). Die Auswirkungen der Aschewolke und die massive Beeinträchtigung des Luftverkehrs im Vorjahreszeitraum sowie der damit einhergehende Basisefekt bescherten im April Zuwachsraten von über 30%. Das restliche Jahr verlief entsprechend der sich verschlechternden weltwirtschaftlichen Lage und der Eurokrise entsprechend zunehmend schwächer und wäre ohne die Sondereffekte mit lediglich 2,8 % unterdurchschnittlich gewachsen. Für **2012** wird ein Wachstum von lediglich 2,8 % prognostiziert, bedingt durch eine schwache Wirtschaftslage innerhalb der EU-Staaten und insbesondere in der Euro-Zone. Für **2013** wird bei konjunktureller Erholung ein Gesamtzuwachs von 3,7 % erwartet. Für die Angaben zur **Verkehrsleistung** wurde vorerst davon ausgegangen, dass sie sich im gleichen Maße wie die **Passagierzahlen** im laufenden und auch im nächsten Jahr entwickeln werden.

Angaben zu einzelnen Regionen:

Gab es für das Jahr **2011** noch einen **Zuwachs von 1,7 %**, so wird für das Jahr 2012 für den **innerdeutschen Luftverkehr** von einem **Minus von 0,4 %** ausgegangen. Wachstumsmindernd für das erste Quartal 2012, insbesondere für den Flughafen Frankfurt, war der Streik des Vorfeldpersonals. Hiervon waren vor allem der Inland- und Europaverkehr mit 1.800 ausgefallenen Flügen betroffen. Der Inlandverkehr wurde zu einem Großteil ersatzweise von der Deutschen Bahn AG befördert. Auch wird der weiter anhaltende Negativtrend der Regionalflughäfen das innerdeutsche Ergebnis negativ beeinflussen. Nach den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres verzeichnen diese im Vergleich zum Vorjahr, nach ADV-Angaben, weiterhin ein Minus zwischen 0,5 % (Leipzig/Halle) und 61,1 % (Erfurt), nicht zuletzt durch ihren hohen Low-Cost-

Anteil, der je nach Flughafen 55 bis 100 % beträgt. Der Grund für diesen „Niedergang“ scheint nicht allein die für innerdeutsche Flüge doppelt anfallende LVS zu sein, auch die radikale Angebotsausdünnung machte sich in den Anfangsmonaten noch bemerkbar. So zeichnet sich auch ein gewisser Sättigungseffekt bezüglich Low Cost ab und nach Kundenbefragungen ebenso die zeit- und kostenaufwendigen An- und Abfahrten zu den jeweiligen Flughäfen.

**Tabelle P-4: Luftverkehr**

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2009	2010	2011	2012	2013	10/09	11/10	12/11	13/12
<b>Fluggäste<sup>1)</sup></b>	158,9	166,8	175,7	180,7	187,4	5,0	5,3	2,8	3,7
Innerdeutsch	23,6	24,0	24,4	24,3	24,9	1,7	1,7	-0,4	2,5
Grenzüberschreitend <sup>2)</sup>	135,3	142,8	151,3	156,4	162,5	5,5	6,0	3,4	3,9
- davon Europa	103,0	108,1	116,7	119,7	123,5	5,0	8,0	2,6	3,2
- darunter EU-27	80,2	82,9	88,5	89,8	91,4	3,4	6,8	1,5	1,8
- davon Interkontinental	31,5	33,9	33,7	35,8	38,1	7,6	-0,6	6,2	6,4
- davon Afrika	6,0	6,4	5,3	5,7	6,1	6,7	-17,2	7,5	7,0
- davon Amerika	12,9	13,5	14,2	15,0	15,9	4,7	5,2	5,6	6,0
- darunter USA	9,1	9,5	9,8	10,1	10,5	4,4	3,2	3,1	4,0
- davon Asien	12,5	13,9	14,2	15,0	16,0	11,2	2,2	5,6	6,7
- davon Australien/Ozeanien	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Verkehrsleistung<sup>3)</sup></b>	58,4	61,6	65,3	67,0	69,5	5,5	6,0	2,6	3,7
Innerdeutsch	10,6	10,8	10,8	10,8	11,1	1,9	0,0	0,0	2,8
Grenzüberschreitend	47,8	50,9	54,4	56,2	58,4	6,5	6,9	3,3	3,9

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger  
2) Inklusiv ungebrochener Durchgangsverkehr (2009: 0,8; 2010: 0,8; 2011: 0,9; 2012: 0,9; 2013: 0,9 Mio.)  
3) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Die deutschen Großflughäfen machen statistisch gesehen da weiter, wo sie im letzten Jahr aufgehört haben, so z.B. Frankfurt (+ 2,9 %), München (+ 3,6 %), Düsseldorf (+ 4 %), Tegel (+ 5,6 %), Hamburg (+ 2,9 %) oder aber Stuttgart (+ 5,6 %), obwohl das hier mit einbezogene erste Quartal in der Luftfahrt als traditionell eher schwach eingestuft wird (ca. 20 % des Jahresaufkommens). Somit halten die Großflughäfen die grenzüberschreitende Passage im positiven Bereich. Die geplanten zusätzlichen Kapazitäten für den Berliner Großflughafen werden trotz Bauverzögerung für zusätzliches Wachstum sorgen, da diese Flüge wegen fester Planung und Buchungen ersatzweise vom Flughafen Tegel durchgeführt werden. Bei anhaltend stabiler

Wirtschaftslage und unter Berücksichtigung der o.g. Sondereffekte wird der innerdeutsche Luftverkehr für das **Jahr 2013** ein Plus von 2,5 % verzeichnen.

Nach einem äußerst positiven **Reisejahr 2011** werden die Aussichten für das **Reisejahr 2012** trotz der Schuldenprobleme im Euroraum gemäß allgemeiner Studien als gut eingestuft. Neu im Trend liegen immer mehr osteuropäische Länder, so z.B. Kroatien und Bulgarien.

Die Fluggastzahlen für den **Europaverkehr** werden sich im **Jahr 2012** mit einem Zuwachs von 2,6 % deutlich schwächer entwickeln als noch im Vorjahr. Wurde 2011 der Urlaubsverkehr von Nordafrika (Tunesien und Ägypten) wegen politischer Unruhen noch nach Europa verlagert (Balearn, Kanaren und Türkei), so kommt es nun zu einer Rückverlagerung. Hiervon hatten die Fluggastzahlen für Europa **2011** mit einem Plus von 8 % profitiert. Ein schwacher und wirtschaftlich unsicherer Euroraum mit einem schrumpfenden BIP von minus 0,3 % hält somit auch den Geschäftsreiseverkehr auf einem niedrigeren Niveau und drückt zudem auch die Zahlen für die EU-27. Für **2013** wird für den Euroraum, bei wieder stabilisierender Wirtschaftslage, eine Wende und ein positives Wachstum erwartet, so dass sich auch der Geschäftsreiseverkehr wieder positiver entwickelt und zu einem Plus von gut 3 % im Europa- und mit knapp 2 % im EU-27-Verkehr bei den Fluggastzahlen beitragen wird. Die noch stabile Wirtschaftslage in Deutschland und ein verhältnismäßig schwaches Wachstum im Euroraum lassen Handelspartner außerhalb Europas für Deutschland immer wichtiger werden. Es entsteht eine immer größer werdende Unabhängigkeit von den deutschen Kernmärkten in der EU. So führen die zunehmenden Exporte außerhalb Europas, insbesondere in die BRIC-Staaten und Schwellenländer, zu mehr Geschäftsreiseverkehr in dem Bereich Interkontinentalverkehr. Dementsprechend verändern sich die Anteile bei den Fluggästen am Europa- und Interkontinentalverkehr (siehe Abbildung P-8).

Im Jahr **2011** hatte der **Interkontinentalverkehr** zahlreiche negative Ereignisse zu verkraften und verzeichnete so im Vergleich zu 2010 ein Minus von 0,6 %. Im Jahr **2012** legt der Interkont-Verkehr mit einem Plus von 6,2 % kräftig zu und erreicht somit einen Höchststand an Fluggästen (Anteil am Gesamtaufkommen 23,1 % / plus 0,7 %). Touristische Ziele in Nordafrika, der Karibik und in Fernost erleben einen kräftigen Aufschwung. Die aufkommensstarken Märkte China und insbesondere Indien stagnieren bzw. verlieren in deutlichem Umfang Fluggäste. Jedoch verzeichnen Südkorea und Japan auch im Mai, nach einem bereits starken 1. Quartal, weiterhin eine positive Entwicklung. Aber auch Singapur, Hongkong oder China dürften bei stabilisierender Wirtschaftslage wieder für Zuwachs sorgen. So wird für Asien für **2013** von einem deutlichen Wachstum von 6,7 % ausgegangen. In **Amerika** verzeichnet **Lateinamerika** nach wie vor positive Werte und die ab Mai 2012 zusätzlichen neuen Nonstopverbindungen von Düsseldorf nach **Nordamerika** werden auch im **Jahr 2013** für Zuwächse sorgen, so dass bei

einer sich stabilisierenden Wirtschaftslage mit einem Wachstum von 6 % (USA 4%) gegenüber dem Vorjahr gerechnet werden kann. Somit ergibt sich für den Interkont-Verkehr für das **Jahr 2013** ein Wachstum von 6,4 %.

**Abbildung P-8: Anteile am Gesamtaufkommen der Fluggäste**

