



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Kurzfristprognose Sommer 2013

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

FE-Nr. 96.0999/2012

München / Köln, August 2013

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	6
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Demographische Leitdaten	8
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	11
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	16
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	22
3	Güterverkehr	24
3.1	Überblick	24
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	46
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	58
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	66
4	Personenverkehr	70
4.1	Überblick	70
4.2	Motorisierter Individualverkehr	76
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	83
4.4	Eisenbahnverkehr	87
4.5	Luftverkehr	90

Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	9
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	11
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	13
Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	17
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	26
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	48
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	50
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	52
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	55
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	57
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	59
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	60
Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten	62
Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten	64
Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	68
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	71
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	80
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	86
Tabelle P-4: Personenverkehr Luft	91

Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	9
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	14
Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	18
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	43
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	43
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	44
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	48
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	50
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	52
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	55
Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	57
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	72
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	72
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	75
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	75
Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2013	78
Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	79
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	80
Abbildung P-8: Anteile am Gesamtaufkommen der Fluggäste	94
Abbildung P-9: Anteile am Interkontaufkommen der Fluggäste	94



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 e.V.

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 2013**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2013 und 2014 und gibt auch einen Überblick über die, jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende, Entwicklung im Jahr 2012. Seit der Sommerprognose 2012 wird der Luftverkehr (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom April 2013 die Grundlage.

Im **Güterverkehr** kam der kräftige Aufholprozess, der nach dem scharfen Einbruch des Jahres 2009 in den beiden Folgejahren stattgefunden hat, im Jahr **2012** jäh zum Erliegen. Die gesamtwirtschaftliche Abschwächung wurde durch mehr oder minder ausgeprägte Minusraten in nahezu allen güterverkehrsrelevanten Branchen erheblich verschärft. Bereits deshalb ist der gesamtmodale Güterverkehr nicht, wie die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen, schwächer gewachsen als im Jahr 2011, sondern gesunken. Zudem haben die Baustofftransporte abgenommen, was auf Grund ihres hohen Gewichts das gesamtmodale Transportaufkommen (-2,2 %) spürbar gedrückt hat. Bei der Leistung fiel der Rückgang etwas schwächer aus (-1,5 %). Im Jahr **2013** wird die gesamtwirtschaftliche Produktion zwar ähnlich schwach wachsen wie im Vorjahr. Andererseits dreht sich nach aller Voraussicht das Vorzeichen der Veränderung in nahezu allen transportintensiven Branchen, mit Ausnahme der Stahlkonjunktur, von einem Minus in ein, wenngleich geringes, Plus. Jedoch haben die Witterungseinflüsse in Gestalt des äußerst kalten Winters im ersten Quartal die anteilsgewichtigen Baustofftransporte stark vermindert. Deshalb ist für das gesamtmodale Transportaufkommen ein leichter Rückgang (-0,4 %) zu erwarten. Für die Leistung zeichnet sich dagegen noch ein geringes Plus (0,8 %) ab. Für das Jahr **2014** ist aus derzeitiger Sicht damit zu rechnen, dass nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten spürbar stärker zunehmen werden als im laufenden Jahr. Dies lässt auch ein entsprechend höheres Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs erwarten. Es wird auf knapp 2 % (Aufkommen) bzw. knapp 3 % (Leistung) quantifiziert.

Der **gesamte Straßengüterverkehr** ist im Jahr **2012** nach der derzeitigen Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw um 2,5 % (Aufkommen) bzw. 2,2 % (Leistung) gesunken. Vor allem die Mengenentwicklung ist zum Teil durch die verminderten Baustofftransporte zu erklären. Dagegen hängt die Entwicklung der Leistung zu einem wesentlichen Teil mit den grenzüberschreitenden Transporten zusammen. Sie sind wegen des nur schwach wachsenden Außenhandels mit der EU um knapp 1 % gesunken. Im Jahr **2013** wird der Straßengüterverkehr

über einen geringfügigen Rückgang des Aufkommens (-0,5 %) und eine ebenso geringe Zunahme der Leistung (+0,6 %) nicht hinaus kommen. Die Gründe liegen in der Schrumpfung der Baustofftransporte sowie der ausgebliebenen konjunkturellen Erholung im Euroraum, weshalb die grenzüberschreitenden Beförderungen annähernd stagnieren. Im Jahr **2014** wird sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wie in Europa spürbar aufhellen. Zudem werden sich einige wesentliche branchenwirtschaftliche Leitdaten des Lkw-Verkehrs, insbesondere die Bauproduktion, spürbar verbessern. Deshalb zeichnet sich für den gesamten Straßengüterverkehr wieder ein spürbares Wachstum ab, das auf knapp 2 % (Aufkommen) bzw. gut 3 % (Leistung) quantifiziert wird.

Der **Eisenbahnverkehr** ist im Jahr **2012** um 2,3 % bzw. 2,9 % (Aufkommen und Leistung) geschrumpft. Der Kombinierte Verkehr konnte zwar nicht an die Dynamik früherer Jahre anknüpfen, aber dennoch zumindest beim Aufkommen ein Plus verbuchen (1,8 %). Bei den Massengütern führte vor allem die rückläufige Stahlproduktion zu einem spürbaren Minus der Transportnachfrage. Im Jahr **2013** wird der Schienengüterverkehr mit einem leichten Minus abschließen, das bei der Leistung (-1,1 %) höher ausfallen wird als beim Aufkommen (-0,3 %). Zuwächse bei den Kohletransporten auf Grund steigender Importkohlemengen werden durch Rückgänge bei Erzen und bei Metallen wegen der erneut rückläufigen Stahlproduktion ausgeglichen. Zudem wird der Kombinierte Verkehr auch im Jahr 2013 ein vergleichsweise schwaches Ergebnis verzeichnen. Im Jahr **2014** wird er mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden. Innerhalb der Massengüter wirken die zumindest leicht steigende Stahlproduktion und die verstärkt expandierende Steinkohleneinfuhr expansiv. Insgesamt wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um 2,5 % (Aufkommen) bzw. 2,7 % (Leistung) prognostiziert.

Die **Binnenschifffahrt** konnte im Jahr **2012** die dramatischen Einbußen des Vorjahres, die auf Grund von teilweise massiven Behinderungen entstanden sind, nur zum Teil aufholen. Insbesondere die Leistung, die 2011 um 12 % gesunken war, erhöhte sich lediglich um 6 %. Die Binnenschifffahrt hat also in diesen beiden Jahren (weitere) Marktanteile verloren. Im Jahr **2013** wurde die zunächst günstige Entwicklung durch das sog. "Jahrhunderthochwasser" drastisch unterbrochen, in dessen Folge größere Teile des Wasserstraßennetzes unpassierbar waren. Unter der Annahme von halbwegs normalen Wasserständen im weiteren Verlauf wird für das Aufkommen ein Anstieg um 0,6 % und für die Leistung eine Zunahme um 1,7 % erwartet. Im Jahr **2014** zeichnen sich bei den meisten anteilsstarken Gütern (Kohle, Erze, Baustoffe) positive Impulse ab. Hinzu kommt ein leichter Basiseffekt aus dem diesjährigen Hochwasser. Insgesamt dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt erneut um rund 1 % steigen.

Das Transportaufkommen der **Rohrleitungen** ist im Jahr **2012** um 1,5 % gestiegen. Dieses Plus kam vor allem durch einen Basiseffekt auf die vorübergehende Schließung einer Raffinerie im Jahr 2011 zustande. Im Jahr **2013** wird die Leistung der Pipelines auf Grund einer geänderten Lieferbeziehung erheblich zulegen (15 %). Im Jahr **2014** normalisiert sich die Entwicklung wieder (-0,9 %, Aufkommen).

Das Transportaufkommen im **Luftfrachtverkehr** fiel im Jahr **2012** um 2,7 % niedriger aus als im Jahr 2011. Ursächlich dafür waren Kapazitätsreduzierungen und Streckenausdünnungen und die sich nach wie vor besonders im europäischen Raum auswirkende Wirtschaftskrise. Im Jahr **2013** bremst die nach wie vor unsichere Wirtschaftslage in den EU-Ländern das Wachstum. Es kann mit einer lediglich langsamen Erholung der Mengen im Luftfrachtverkehr gegenüber einem äußerst schwachen Vorjahr gerechnet werden, so dass ein leichtes Wachstum um 1,2 % realistisch erscheint. Für das Jahr **2014** wird davon ausgegangen, dass sich die wirtschaftliche Situation innerhalb der Eurozone stabilisiert und auch große Märkte wie die USA oder China wieder stabilere Wachstumstendenzen verzeichnen. Damit wird ein Wachstum von 3 % unterstellt.

Der **Seeverkehr** konnte im Jahr **2012** – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern mit Ausnahme der nicht vergleichbaren Rohrleitungen und der von Nachholeffekten geprägten Binnenschifffahrt – noch einen, wenngleich schwachen Anstieg (0,8 %) verbuchen. Dazu hat der Containerverkehr einen erheblichen Beitrag geleistet. Darüber hinaus war bei bedeutenden Massengutbereichen erneut eine unerwartet günstige Entwicklung zu beobachten. Im Jahr **2013** ist für den Containerverkehr jedoch ein nicht unwesentlicher Rückgang zu erwarten. Zudem wird sich bei einigen Massengütern die letztjährige spürbare Expansion nicht nur nicht wiederholen, sondern in ein Minus drehen. Zusammen wird ein leichter Rückgang (knapp 1 %) nicht mehr zu vermeiden sein. Im Jahr **2014** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs spürbar höher ausfallen als im laufenden Jahr. Bei den Massengütern sollte eine weitere Abnahme im Ölbereich von einem Anstieg bei Erzen und Metallen zumindest abgeschwächt werden. Insgesamt ist mit einer Zunahme des Seeverkehrs um 2 % zu rechnen.

Der **Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2012** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um rund 1 % ab (Aufkommen und Leistung). Für **2013** ist dagegen wieder ein moderater Anstieg in Höhe von 0,6 % (beide Größen) zu erwarten. Im Jahr **2014** wird er mit 0,9 % (Aufkommen) bzw. 1 % (Leistung) wieder etwas höher ausfallen.

Alle diese Verläufe sind auf den **Individualverkehr** zurückzuführen, auf den rund 80 % des gesamten Personenverkehrs entfallen. Er dürfte im Jahr **2012** um 1,5 % (Aufkommen und Leistung) gesunken sein. Zwar hat sich der Pkw-Bestand erneut spürbar ausgeweitet und auch die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse wirkten noch expansiv. Dem standen allerdings weiter stei-

gende Kraftstoffpreise und ein Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen des Jahres 2011 entgegen. Im Jahr **2013** dürfte der Pkw-Bestand das hohe Wachstum der vier Vorjahre nicht nochmals erreichen. Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten zeichnet sich ebenfalls eine etwas schwächere Zunahme ab als im Vorjahr. Dagegen entsteht aus der Kraftstoffpreisentwicklung ein expansiver Impuls. Aus diesen Gründen ist für den Individualverkehr wieder ein Anstieg zu erwarten (0,8 %, Aufkommen und Leistung). Im Jahr **2014** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv. Vor allem das Wachstum der privaten Konsumausgaben beschleunigt sich spürbar. Für den Pkw-Bestand ist ein Anstieg wie im Jahr 2013 zu erwarten und für die Kraftstoffpreise wird eine erneute Senkung angenommen. Dies lässt insgesamt eine geringfügig höhere Zunahme des Individualverkehrs als im laufenden Jahr erwarten (0,9 %, beide Größen).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2012** leicht gestiegen (0,3 %). Die Zahl der Erwerbstätigen nahm zu, die der Auszubildenden jedoch ab. Die im Nahverkehr erbrachte Leistung sank im Gegensatz zur Fahrgastzahl deutlich (-1,3 %). 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 (-1,5 %). Im Jahr **2013** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden etwas höher ausfallen als im Vorjahr. Zudem nimmt die Erwerbstätigenzahl schwächer zu. Deshalb wird der Nahverkehr einen leichten Rückgang hinnehmen müssen (-0,3 %). Für den Fernverkehr wurde ein ähnliches Minus angenommen wie im Vorjahr. Es schlägt bei der Leistung des gesamten ÖSPV durch, weshalb sie um 0,9 % sinkt. Im Jahr **2014** wird die Zahl der Auszubildenden in einem etwas geringeren Ausmaß abnehmen als im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl steigt etwas schwächer, die privaten Konsumausgaben dagegen stärker als im Jahr 2013. Saldiert ist im Nahverkehr eine günstigere Entwicklung als im laufenden Jahr zu erwarten. Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die ähnlich ausfallen dürfte wie im Jahr 2013. Im gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen ein leichtes Plus (0,5 %) und bei der Leistung ein ebenso geringes Minus (-0,3 %).

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2012** der Nahverkehr (SPNV) ein spürbares Plus verbuchen (2,1 % bzw. 3,0 %). Zum einen spielt der Rückgang des Ausbildungsverkehrs im SPNV eine geringere Rolle und zum anderen konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Im Fernverkehr ist die Nachfrage im Jahr 2012 ebenfalls kräftig gewachsen (4,9 % bzw. 5,1 %). Hier entfielen erstens die baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen, die ihn im Jahr 2011 spürbar gebremst haben, zumindest weitgehend. Zweitens kam es, wie schon im Jahr 2010, zu spürbaren Verlagerungen vom innerdeutschen Luftverkehr. Im

gesamten Eisenbahnverkehr entstand somit ein Plus in Höhe von 2,2 % (Aufkommen) bzw. 3,9 % (Leistung). Im Jahr **2013** wirkt die Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen und der Auszubildenden schwächer. Deshalb nimmt die Nachfrage im Nahverkehr mit 0,5 % (Aufkommen) bzw. 0,3 % (Leistung) spürbar schwächer zu als im Jahr 2012. Dies gilt auch für den Fernverkehr. Hier entfallen die letztjährigen Basiseffekte aus den baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen. Im weiteren Verlauf des Jahres wird das Plus durch die Auswirkungen der "Jahrhundertflut" auf das Streckennetz der Deutschen Bahn erheblich reduziert. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme des Aufkommens in Höhe von 0,5 %, während die Leistung nahezu stagniert (0,1 %). Im Jahr **2014** nimmt der Nahverkehr auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren mit rund 2 % spürbar stärker zu als im Jahr 2013. Im Fernverkehr gesellt sich zu der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung ein erheblicher Basiseffekt aus den diesjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Hier ist mit einem spürbaren Wachstum in Höhe von 2,8 % bzw. 2,6 % zu rechnen. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1,8 % bzw. 2,2 %.

Im **Luftverkehr** gab es für das Jahr **2012** ein Passagieraufkommen von insgesamt 179,5 Mio. (+1,8 %) bei 2 % weniger Flugbewegungen. Die Abweichung kam zum einen durch einen Anstieg des Sitzladefaktors auf 75 % und zum anderen durch den Einsatz größerer Flugzeuge zustande. Wachstumsraten beim Passagieraufkommen gab es nur noch bei den deutschen Großflughäfen. Insbesondere der Einbruch des Luftverkehrs im November und Dezember, bedingt durch eine anhaltend schwache Wirtschaftslage in der EU / Eurozone und Streckennetz- ausdünnungen durch die deutschen Fluggesellschaften, führten zu rückläufigem Flugaufkommen schwerpunktmäßig im innerdeutschen Verkehr. Der gesamte Europaverkehr lag mit einem Wachstum von lediglich 2 % über dem Wert des Vorjahres. Für das Wachstum in 2012 sorgte dann letztendlich der Interkontverkehr mit 5 %, verglichen allerdings mit einem schwachen Vorjahr (politische Unruhen in Nordafrika). Für das Jahr **2013** wird von einer annähernd stagnierenden Entwicklung ausgegangen. So wird insgesamt ein Wachstum von 0,9 % angenommen. Der innerdeutsche Luftverkehr wird nach 2012 ein Minus von 2,1 % verzeichnen. Ein weiterhin schwacher Euroraum wird mit einem minimalen Wachstum keinen Beitrag zur Erholung leisten können und Europa mit einem prognostizierten Zuwachs von lediglich 1 % bleibt dafür auch zu schwach. Der Interkontverkehr wird dann mit 3,7 % für Zuwachs sorgen, wobei hier die momentan politisch brisante Lage in Ägypten und auch wieder in Tunesien zu einer durchaus verhaltenen Entwicklung letztendlich führen kann. Angelehnt an die weltwirtschaftlichen Leitdaten wird für **2014** von einer Konjunkturbelebung auch im Luftverkehr ausgegangen. Für die Passage wird insgesamt ein Wachstum von 2,5 % erwartet und auch Europa und die EU-27 werden mit einem Anstieg von 2,2 % bzw. 1,3 % zu einer doch positiveren Entwicklung beitragen. Für den Interkontverkehr wird eine weiterhin konstante Entwicklung von rund 4 % prognostiziert.

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 2013**" auf die Jahre **2013** und **2014**. Die in der Winterprognose vom Februar 2013 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 **2012** gegeben. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **16.08.2013** vorlagen.

Seit der Sommerprognose 2012 wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Dies wurde zum Anlass genommen, die Luftfracht ausführlicher als vorher 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 2013 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 seit der Sommerprognose 2012 auch tabellarisch dargestellt.

Bei zahlreichen, sowohl gesamt- und branchenwirtschaftlichen als auch verkehrlichen, Größen und Indikatoren ist die Entwicklung nach wie vor – wie schon seit rund zwei Jahren, d.h. seit dem Auslaufen der kräftigen Aufwärtsbewegungen nach der Finanzkrise, – von einer **hohen Volatilität** geprägt. Deshalb sind, wie auch bei nahezu allen aktuellen gesamtwirtschaftlichen

Konjunkturprognosen betont wird, die Ergebnisse der Sommerprognose 2013 mit **höheren Unsicherheiten** behaftet als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich, auch wenn diese Aussage allmählich zur Gewohnheit zu werden scheint. In den Jahren 2010 und 2011 waren diese Unsicherheiten sicherlich ähnlich hoch. Jedoch war damals die konjunkturelle Grundtendenz, nämlich eine kräftige Aufwärtsbewegung, unstrittig. Offen war am Jahresanfang lediglich das Ausmaß des Wachstums. Zur Jahresmitte 2013 stellt sich dagegen, ähnlich wie vor einem Jahr, die Frage, ob die Grundannahme der Prognose, dass die begonnene Aufwärtsbewegung im weiteren Verlauf des Jahres sowie im Jahr 2014 anhält, eintreffen wird. Vor einem Jahr wurde für 2013 von allen Konjunkturforschern übereinstimmend ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,5 % bis 2 % erwartet. Dies ist bekanntlich nicht eingetreten, weshalb das damals prognostizierte Plus sowohl im gesamten Güterverkehr als auch bei den meisten Verkehrsträgern mittlerweile in eine annähernde Stagnation revidiert werden muss. In diesem Zusammenhang sei erneut 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.

Für **2014** kann eine ähnliche Entwicklung wie im laufenden Jahr nicht ausgeschlossen werden, zumal die **Risiken** der Prognose, wie es die Bundesbank in ihrer letzten Konjunkturanalyse prägnant formuliert hat, "... nach wie vor überwiegend **nach unten** gerichtet sind. Viel wird davon abhängen, dass sich die wirtschaftliche Lage in den Krisenländern des Euro-Raums stabilisiert und dort Auftriebskräfte nach und nach die Oberhand gewinnen. Ein Erlahmen der Konsolidierungs- und Reformbemühungen könnte hingegen negativ auf die Finanzmärkte ausstrahlen."¹

¹ Deutsche Bundesbank, Perspektiven der deutschen Wirtschaft, Gesamtwirtschaftliche Vorausschätzungen für die Jahre 2013 und 2014, in: Monatsbericht Juni 2013, S. 15.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands belief sich im **Mai 2011** gemäß den Ergebnissen des **Zensus** auf 80,2 Mio. und lag damit um 1,5 Mio. bzw. knapp 2 % unter dem Resultat der Bevölkerungsfortschreibung für den gleichen Zeitpunkt (81,7 Mio.). Die Ergebnisse der auf dem Zensus 2011 aufsetzenden Fortschreibung sind derzeit insbesondere hinsichtlich der Altersstruktur noch nicht so differenziert wie diejenigen, die auf den früheren Zählungen basierten. Andererseits werden letztere nicht mehr veröffentlicht. Deshalb werden ab dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose die Werte auf der **Basis des Zensus** ausgewiesen. Sie reichen derzeit für die gesamte Einwohnerzahl vom Mai 2011 bis zum November 2012, während für die fahrfähige Bevölkerung noch keine aktuelleren Werte als für den Zensus-Stichtag vorliegen. Die (noch nicht verfügbaren) Werte für 2010 wurden von uns auf der Basis der früheren Fortschreibungsergebnisse geschätzt.

In allen Jahren von 2003 **bis 2010** ist die gesamte Einwohnerzahl gesunken, weil die Wanderungsgewinne zu gering waren, um die Verluste aus der natürlichen Bewegung (Geburten minus Sterbefälle) ausgleichen zu können. **Ab dem Jahr 2011** war das Gegenteil der Fall: Der Außenwanderungssaldo, der nach (v.a. statistisch bedingten) 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, hat sich in den beiden Folgejahren nochmals deutlich auf 279.000 (2011) bzw. 369.000 (2012) erhöht. Darunter erreichte der Wanderungsgewinn allein bei den Ausländern mit 303.000 bzw. 387.000 die höchsten Werte seit dem Jahr 1992 (596.000), das noch massiv von den Auswirkungen des Falls des Eisernen Vorhangs geprägt war. Natürlich ist dieser Verlauf mit der Arbeitsmarktentwicklung in Deutschland sowie in den wichtigsten (ost- und südeuropäischen) Herkunftsländern zu erklären. Somit erhöhte sich auch die Einwohnerzahl wieder, nämlich von 80,2 Mio. am Jahresende 2010 auf 80,5 Mio. (Ende 2012). Im Jahresdurchschnitt (80,4 Mio., vgl. Tab. R-1) nahm sie im vergangenen Jahr um 0,16 Mio. bzw. 0,2 % zu. In den beiden ersten Monaten des Jahres **2013** stieg der Wanderungssaldo leicht von 42.000 (2012) auf 47.000 Personen. Für den Juli schätzt das Statistische Bundesamt einen Bevölkerungsstand von 80,6 Mio.¹, der also nochmals etwas höher liegt als am Jahresende 2012. Damit ist es jetzt nicht mehr – wie in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose – zulässig, die Veränderungen der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts aus dem Jahr 2009 heranzuziehen, in der (in beiden Hauptvari-

¹ Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik, Juli 2013, S. 6*.

anten) für alle Jahre von 2010 bis 2014 eine Abnahme um rund 0,2 % p.a. berechnet wurde.¹ Stattdessen wurde für den Verlauf von 2013 erneut ein Anstieg, allerdings in einem schwächeren Ausmaß als 2012, angenommen. Im Jahresdurchschnittsvergleich erhöht sich die Einwohnerzahl jedoch wegen der höheren Zunahme im Verlauf von 2012 ähnlich wie im Vorjahr. Für **2014** wurde eine Stagnation im Verlauf angenommen, woraus sich im Jahresdurchschnitt noch eine leichte Zunahme ergibt.

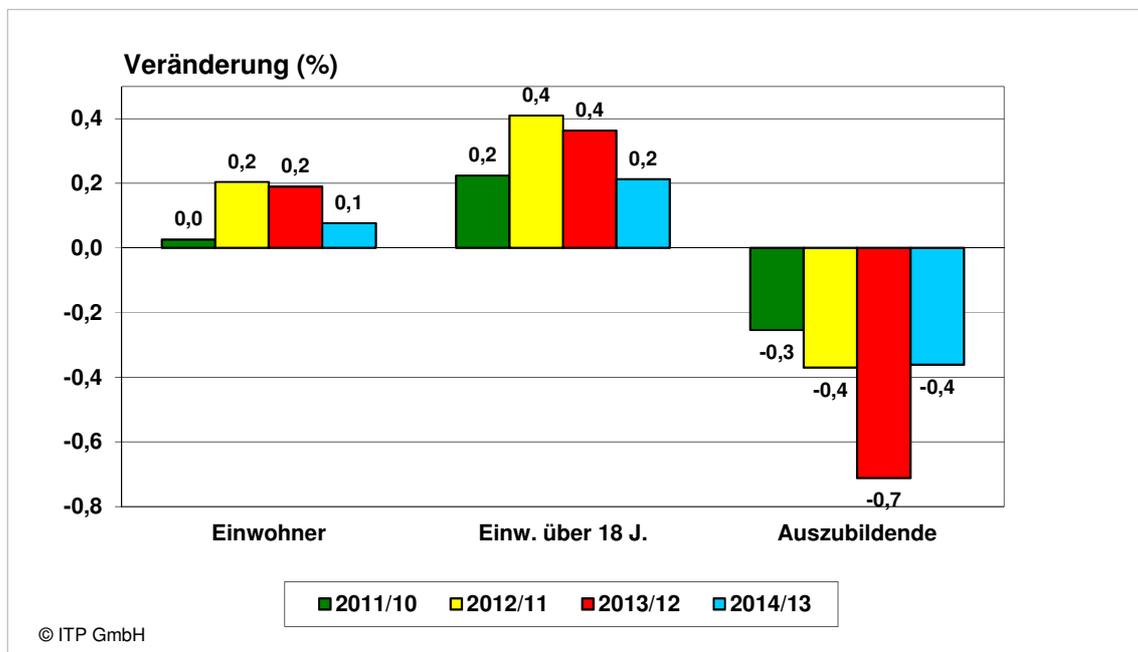
Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Einwohner ¹⁾	80,23	80,25	80,41	80,57	80,63	0,0	0,2	0,2	0,1
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	66,95	67,10	67,37	67,62	67,76	0,2	0,4	0,4	0,2
Auszubildende ²⁾	13,70	13,67	13,62	13,52	13,47	-0,3	-0,4	-0,7	-0,4

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



¹ Die gesamte tatsächliche Veränderung der Einwohnerzahl von 2009 bis zum Jahresende 2012 (+0,25 Mio.) liegt bereits um knapp 800.000 Personen oder 1 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV (-0,5 Mio.).

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu. Dies gilt grundsätzlich auch für die Jahre ab 2003, in denen die gesamte Einwohnerzahl sank. Nach einer annähernden Stagnation in den Jahren 2009 und 2010 ist die Zahl der Erwachsenen in den Jahren 2011 und 2012 – entsprechend der Entwicklung der gesamten Einwohnerzahl – wieder stärker gestiegen. Das Ausmaß der letztjährigen Zunahme (0,4 %) ist für die Personenverkehrsentwicklung nicht unerheblich. Für das begonnene Jahr ist ein ähnlich hoher, danach ein schwächerer Zuwachs zu erwarten. In dieser Altersgruppe findet der Rückgang generell erst später als bei der gesamten Einwohnerzahl statt; zudem ist er absolut wie prozentual schwächer ausgeprägt.

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 2012/13) 1,8 %. Bereits in den Jahren 2008 bis 2010 wurde sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bis 5 %) gedämpft. Im 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. Im Jahr 2012 fiel letzteres zwar weg, jedoch erlangten nun in weiteren Bundesländern, darunter Baden-Württemberg, zwei Jahrgänge die (Fach-) Hochschulreife. Somit blieb die Zahl der Studienanfänger mit 493.000 erneut deutlich über dem langjährigen Durchschnitt (1994-2007: 318.000) und nur knapp unter dem Wert von 2011 (516.000). Dies erhöhte die Zahl der Studenten nochmals (+5,1 %). Dadurch wurde in beiden Jahren der Rückgang der Zahl aller Auszubildenden auf 0,3 % bzw. 0,4 % abgeschwächt. Im Jahr 2013 wird es in Nordrhein-Westfalen zu zwei Abiturjahrgängen kommen, so dass die Zahl der Studienanfänger mit rund 490.000 auf dem hohen Vorjahresniveau bleibt.¹ Für die gesamte Studentenzahl kann daraus eine Zunahme um knapp 4 % abgeleitet werden. Da die Schülerzahl nach der letzten KMK-Prognose im Jahr 2013 etwas stärker sinkt als 2012², trifft dies auch für die Gesamtzahl aller Auszubildenden zu (-0,7 %). Im Jahr 2014 wird letztere gemäß KMK wieder etwas schwächer abnehmen (-0,4 %).

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2012 – 2025 – Fortschreibung, Bonn 2012.

² 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**, die in den Jahren 2010 und 2011 von einer kräftigen Erholung nach der schwersten Rezession der Nachkriegsgeschichte geprägt war, hat sich im Jahr **2012** abgeschwächt. Das weltweite BIP wuchs nach dem derzeitigen Datenstand um gut 3 %, nach gut 5 % im Jahr 2010 und knapp 4 % im Jahr 2011 (vgl. Tab. R-2). Die Abschwächung war vor allem im Euroraum bzw. in der EU zu beobachten, in der die Wirtschaftsleistung jeweils geringfügig gesunken ist. Auch in China und in Indien hat sich die Dynamik reduziert, allerdings auf nach wie vor hohem Niveau. Dagegen ist das BIP in den USA etwas stärker gestiegen als 2011. In Japan kam es auf Grund von Aufholeffekten wegen der Naturkatastrophe des vorangegangenen Jahres sogar zu einer spürbaren Belebung. Für **2013** rechnen der IWF, die Weltbank und die OECD nunmehr – im Gegensatz zu den Erwartungen vom Jahresanfang, als noch eine leichte Beschleunigung erwartet wurde – mit einer sehr ähnlichen Entwicklung wie im Vorjahr, darunter für den Euroraum mit einem erneuten geringen Rückgang und für die USA sogar mit einer leichten Wachstumsabschwächung.¹ Für **2014** wird übereinstimmend eine spürbare Belebung der Weltwirtschaft prognostiziert. Dies wird dann auch auf den Euroraum bzw. die EU sowie auf die USA zutreffen. In China und in Indien wird die Wirtschaftsleistung weiterhin kräftig wachsen.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung in %			
	11/10	12/11	13/12	14/13
Welthandel ¹⁾	6,0	2,5	3,1	5,4
BIP				
Welt	3,9	3,1	3,1	3,8
EU	1,7	-0,2	-0,1	1,2
Euroraum	1,5	-0,6	-0,6	0,9
USA	1,8	2,2	1,7	2,7
Japan	-0,6	1,9	2,0	1,2
China	9,3	7,8	7,8	7,7
Indien	6,3	3,2	5,6	6,3

1) In der Definition des IWF

Quellen: IWF, Weltbank, OECD

¹ IWF, World Economic Outlook, Update vom 9.7.2013, S. 2, Weltbank, Global Economic Prospects, Juni 2013, S. 2, und OECD, Economic Outlook Nr. 93, Mai 2013, S. 229. Für die Werte in Tabelle R-2 wurden die des IWF herangezogen, die von den beiden anderen Prognosen nur um wenige Zehntelprozentpunkte abweichen.

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt. Die vorliegende Sommerprognose basiert auf der **Frühjahrsprojektion** des BMWi vom 25. April 2013.

Das **BIP** ist im Jahr **2012** gemäß den bisherigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 0,7 % gestiegen. Gedämpft wurde die deutsche Konjunktur durch die Wachstumsabschwächung im Euroraum, die sich direkt auf die deutschen Exporte auswirkte, sowie durch die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Währungsunion, die die Investitionsentscheidungen zusätzlich erheblich reduzierten. Für das Jahr **2013** wird von den Konjunkturforschern übereinstimmend ein moderates Wachstum im weiteren Verlauf des Jahres erwartet, das aber wegen des Rückgangs im vierten Quartal 2012 auf einer gedrückten Basis aufsetzt und deshalb im Jahresdurchschnitt kaum höher ausfallen wird als im Vorjahr. Im ersten Quartal ist das BIP zwar etwas schwächer gestiegen, als es in den meisten Konjunkturprognosen vom Jahreswechsel erwartet wurde. Jedoch ist dies zum großen Teil auf Kalender- und Witterungseffekte zurückzuführen, die im zweiten Quartal weitgehend ausgeglichen wurden. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wurde für das gesamte Jahr ein Anstieg um 0,5 % prognostiziert (vgl. Tab. R-3 und Abb. R-2). Dies liegt in der Mitte des engen Spektrums, das durch die aktuellen Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute gezogen wird (0,3 % bis 0,7 %).¹ Der kurz vor Redaktionsschluss veröffentlichte Wert für das zweite Quartal (+0,7 % gegenüber Vorquartal) spricht eher für den oberen Rand.² Für **2014** besteht Konsens, dass die deutsche Wirtschaft, unter den o.a. weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, im Verlauf (viertes Quartal gegenüber viertes Vorjahresquartal) annähernd im Tempo des laufenden Jahres wachsen wird, nämlich um jeweils rund 1,5 %. Da dies im Gegensatz zu 2013 nicht durch einen vorangegangenen Rückgang gedrückt wird, fällt der Anstieg im Jahresdurchschnitt spürbar stärker aus als im Vorjahr. Konkret erwartet die Frühjahrsprojektion des BMWi ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,6 %, die anderen Prognosen 1,5 % bis 2,0 %.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2012** um 0,8 % gestiegen. Ausschlaggebend hierfür waren sowohl der weitere Beschäftigungsaufbau als auch höhere Tarifabschlüsse. Somit nahmen die verfügbaren Einkommen zu, was bei einer nahezu unveränderten Sparquote auf die Konsumausgaben durchschlug. Im Jahr **2013** regen sowohl die Tarifabschlüsse als auch die steigende Beschäftigtenzahl die Konsumausgaben weiterhin an, wenngleich nicht mehr im

¹ Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen der Bundesbank, von HWWI (Hamburg), IWH (Halle), RWI (Essen), DIW (Berlin), IfW (Kiel) und ifo (München), die zwischen dem 7.6.2013 und dem 26.6.2013 publiziert wurden.

² Die mit der Veröffentlichung des BIP-Werts für das zweite Quartal einhergehende Revision für die Vorjahre (2011: +3,3 % (bisher 3,0 %). 2012: 0,7 % (unverändert)) wurde in Tab. R-3 noch nicht eingearbeitet, weil entsprechende Werte für die anderen Aggregate der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung noch nicht vorliegen.

Ausmaß des Vorjahres. Dagegen nehmen einige andere Komponenten der verfügbaren Einkommen (Sozialleistungen, Selbständigen- und Vermögenseinkommen) stärker zu als im Vorjahr. Darüber hinaus wird die Preissteigerungsrate etwas sinken, so dass die realen Konsumausgaben insgesamt nur geringfügig schwächer wachsen als 2012. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wird mit einem Anstieg um 0,6 %, in den anderen oben erwähnten Prognosen mit einem noch etwas höheren Wachstum (0,8 % bis 1,1 %) gerechnet. Im Jahr **2014** wird sich der Beschäftigungsaufbau nochmals etwas verlangsamen. Andererseits steigen o.a. andere Komponenten der verfügbaren Einkommen erneut stärker als im laufenden Jahr, so dass letzteres auch auf die Konsumausgaben zutrifft. In der Frühjahrsprojektion wird ein Wachstum um 1,0 % erwartet, was wiederum unter dem Spektrum der aktuellen Prognosen liegt (1,1 % bis 1,5 %).

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	107,0	110,2	111,0	111,5	113,3	3,0	0,7	0,5	1,6
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	103,2	104,9	105,7	106,4	107,4	1,7	0,8	0,6	1,0
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	108,5	116,1	110,5	108,1	114,1	7,0	-4,8	-2,2	5,6
Exporte ¹⁾	124,5	134,2	139,4	141,5	148,6	7,8	3,8	1,6	5,0
Importe ¹⁾	124,6	133,8	136,8	139,8	147,2	7,4	2,2	2,2	5,3
Erwerbstätige ³⁾	40,6	41,2	41,6	41,8	41,9	1,4	1,1	0,5	0,3

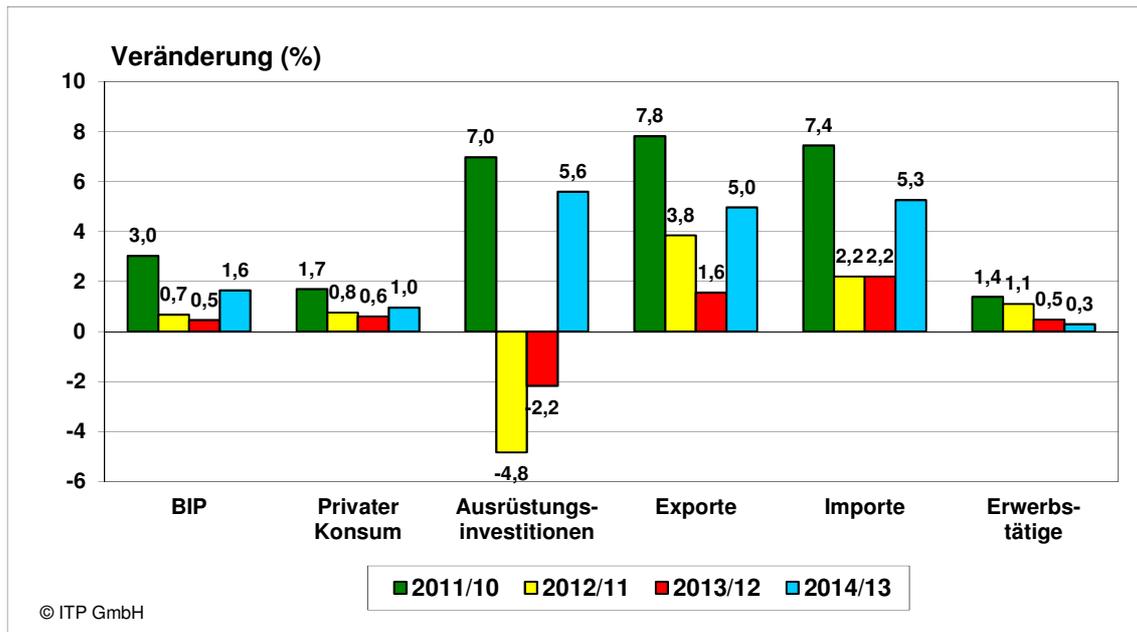
1) Preisbereinigt, Kettenindex (2005 = 100)
 2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
 3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr **2012** in einem beträchtlichen Ausmaß, nämlich um fast 5 %, gesunken. Die Unsicherheiten bezüglich der Eurokrise und der Zukunft der Währungsunion sowie die nachlassende Dynamik der Weltwirtschaft haben die Investitionsbereitschaft trotz der äußerst günstigen Finanzierungsbedingungen massiv abgeschwächt. Im Jahr **2013** wird sich das Investitionsklima bei steigender Kapazitätsauslastung und voraussichtlich abnehmenden Unsicherheiten allmählich aufhellen, so dass es im Verlauf zu einem deutlichen Anstieg kommt. Auf Grund des kräftigen Rückgangs im Vorjahr ergibt sich im Jahresdurchschnittsvergleich allerdings nach wie vor ein spürbares Minus, das in der Frühjahrsprojektion des BMWi auf -2,2 % geschätzt wird, was innerhalb des Spektrums der anderen o.a. Prognosen (-3,1 % bis -1,7 %) zeigt. Im Jahr **2014** wird die erwartete gesamtwirtschaftliche Belebung zu einer wieder steigenden Kapazitätsauslastung und auch zu höheren Gewinnerwartungen führen, was durch die nach wie vor äußerst günstigen Finanzierungsbedingungen verstärkt wird.

Deshalb werden die Ausrüstungsinvestitionen deutlich zulegen. Vom BMWi wird eine Zunahme um 5,6 %, von den anderen Prognosen sogar um bis zu 9 % (DIW) erwartet. Dennoch wird der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 auf Grund des drastischen Einbruchs des Jahres 2009 (-23 %) auch im Jahr 2014 noch um 10 % unterschritten.

Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Exporte** sind im Jahr **2012** trotz des abgeschwächten Wachstums des Welthandels und der konjunkturellen Eintrübung in Europa noch um 3,8 % gestiegen, wozu die Ausfuhren in die USA und in die süd- und ostasiatischen Schwellenländer maßgeblich beigetragen haben. Jedoch hat sich die Dynamik im Verlauf des Jahres bereits deutlich verlangsamt und ist im vierten Quartal sogar in einen spürbaren Rückgang umgeschlagen. Er hat sich im ersten Vierteljahr **2013** fortgesetzt. Im weiteren Verlauf sollten die Exporte zwar wieder steigen, aber auf Grund der verhaltenen Weltkonjunktur und der schleppenden Erholung im Euroraum nur in einem moderaten Ausmaß. Für das gesamte Jahr wurde vom BMWi im April eine – ohnehin bescheidene – Zunahme um 1,6 % erwartet. Seitdem hat sich die Situation nochmals eingetrübt, so dass in den aktuellen Prognosen nur noch eine annähernde Stagnation (-0,8 % bis +0,2 %) vorausgeschätzt wird. Dies liegt nicht nur spürbar unter den Erwartungen vom Jahresanfang (2,8 %), sondern stellt auch – mit Ausnahme des Krisenjahres 2009 – die schwächste Entwicklung seit 1993 dar. Im Jahr **2014** werden sowohl der Welthandel als auch die Wirtschaft in den wichtigsten Partnerländern wieder stärker wachsen, was spürbar auf die deutschen Exporte ausstrahlen sollte. In

der Frühjahrsprojektion wurde ein Wachstum um 5 % erwartet; die aktuellen Prognosen (4,6 % bis 6,5 %) liegen mehrheitlich etwas darüber.

Die **Importe** sind im Jahr **2012** mit der Abflachung der gesamtwirtschaftlichen Produktion deutlich schwächer gewachsen (2,2 %) als in den beiden Vorjahren (11 % bzw. 7 %). Wie die Exporte sind auch die Einfuhren im ersten Quartal des Jahres **2013** spürbar gesunken und werden sich im weiteren Verlauf nur moderat erhöhen. Für das gesamte Jahr rechnete das BMWi noch mit einer Zunahme im Ausmaß des Vorjahres (2,2 %), während die aktuellen Prognosen eine Stagnation (-0,4 % bis +0,3 %) erwarten. Im Jahr **2014** wird sich das Wachstum mit der steigenden inländischen Nachfrage wieder deutlich beschleunigen. In der Frühjahrsprojektion wird es auf 5,3 % und in den anderen Prognosen auf 6 % bis 8 % quantifiziert.

Die (jahresdurchschnittliche) Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2012** trotz der Abschwächung des Produktionswachstums nochmals spürbar (1,1 %) gestiegen. Dies ist vor allem auf die Dynamik des Vorjahres zurückzuführen, die sich im Jahresdurchschnittsvergleich noch merklich niederschlug. Zudem kam es auch im ersten Halbjahr 2012 noch zu einem Beschäftigungsaufbau. Im Jahr **2013** wird er sich dagegen, korrespondierend zur gesamtwirtschaftlichen Produktion, mehr und mehr verlangsamen. Die verbleibende Zunahme im Jahresdurchschnitt wird in der Frühjahrsprojektion des BMWi auf 0,5 % beziffert, was mit den anderen Prognosen (0,5 % bis 0,7 %) nahezu exakt übereinstimmt. Im Jahr **2014** wird sich die anziehende Produktion erst allmählich auswirken, so dass die Erwerbstätigenzahl nur geringfügig steigt, und zwar gemäß der Frühjahrsprojektion um 0,3 %, was im Spektrum der anderen Prognosen (0,2 % bis 0,7 %) liegt.

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2012** um 1,5 % gesunken. Zwar wurde der Wohnungsbau (+1 %) 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 spürbar angeregt. Jedoch wurde der Wirtschaftsbau in Folge der allgemeinen Investitionsschwäche merklich (-2 %) und der öffentliche Bau nach dem Auslaufen der Konjunkturprogramme kräftig (-11 %) eingeschränkt. Die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung stärker korreliert ist als die Investitionen, ging in einem ähnlichen Ausmaß zurück (-1,8 %) wie die Investitionen. Zu den konjunkturellen Einflüssen hinzu kamen ein dämpfender Basiseffekt aus den Witterungsbedingungen, weil die Bautätigkeit im Jahr 2011 (+13 %) nahezu überhaupt nicht behindert wurde, im Jahr 2012 dagegen schon (Februar: -20 %), sowie die geringe Zahl der Arbeitstage im Dezember 2012 (-14 %). Im Jahr **2013** wirken die konjunkturellen Einflussfaktoren wieder expansiv. Im Wohnungsbau wird sich die Aufwärtsbewegung aus den gleichen Gründen wie im Vorjahr fortsetzen. Hinzu kommen zusätzliche Investitionen zur Beseitigung der Flutschäden. Der Wirtschaftsbau wird aufgrund verbesserter Absatz- und Gewinnerwartungen der Unternehmen moderat zu- und der öffentliche Bau nur noch leicht abnehmen. Hinsichtlich der Witterungsbedingungen sind die diesjährigen Behinderungen im Januar und im März allerdings nochmals spürbarer ausgefallen als der massive Kälteeinbruch im Februar 2012. Für die **Bauinvestitionen** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi mit einer Zunahme um 0,7 % gerechnet, während die aktuellen Prognosen, die bereits die Auswirkungen des Hochwassers berücksichtigen konnten, mehrheitlich darüber lagen (-0,5 % bis 2,1 %). Bei der **Produktion** hat sich der Witterungseinfluss – wie schon 2010 und 2011 – stärker niedergeschlagen (Januar - April: -4 %). Andererseits werden bei dieser Größe auch die Auswirkungen der Flutschäden kräftiger ausfallen. Saldiert ist deshalb mit einem ähnlichen Plus wie für die Investitionen zu rechnen (+0,6 %). Im Jahr **2014** ist sowohl für den Wohnungs- als auch für den Wirtschaftsbau auf Grund der konjunkturellen Belebung und anhaltend positiver Fundamentalfaktoren jeweils ein noch etwas höheres Wachstum als im laufenden Jahr zu erwarten. Zudem wird der öffentliche Bau auf Grund der (fortgesetzten) Beseitigung der Flutschäden und der zu erwartenden Verbesserung der kommunalen Finanzlage kräftig expandieren. Deshalb wurde für die **Bauinvestitionen** in der Frühjahrsprojektion des BMWi eine spürbare Beschleunigung (3,1 %) erwartet. Die aktuellen Prognosen liegen mit einer Ausnahme (HWWI) noch etwas darüber (3,6 % bis 4,7 %). Für die **Produktion** wurde die Prognose des BMWi übernommen (vgl. Tab. R-4 und Abb. R-3).

Die **Industrieproduktion** ist im Jahr **2012** um 1 % gesunken. Die Aufholprozesse auf den scharfen Einbruch des Jahres 2009 waren im Jahr 2011 bereits abgeschlossen. Nach einem leichten Anstieg in den ersten drei Quartalen des vergangenen Jahres kam es (saison- und

arbeitstäglich bereinigt) im vierten Vierteljahr parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zu einem spürbaren Einbruch. Auch auf Grund des dadurch entstandenen Unterhangs in Hohre von rund 1,5 %¹ lag die Industrieproduktion im ersten Halbjahr **2013** um 1 % unter dem Vorjahresniveau. Allerdings zeigte sie dabei im Verlauf eine spürbare Aufwärtstendenz. Setzt man nun, wie es der Grundtendenz der meisten aktuellen Konjunkturprognosen entspricht, für den weiteren Verlauf eine Fortsetzung dieser Tendenz an, dann wird im Gesamtjahr – auch wegen des schwachen vierten Quartals 2012 – noch ein Anstieg um knapp 1 % erreicht. Im Jahr **2014** sollte sich das Wachstum bereits wegen der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung spürbar beschleunigen. Es wurde unterstellt, dass die Industrieproduktion, wie in früheren Aufschwungsperioden, etwas stärker als das BIP steigt. Konkretisiert wurde das, indem die Wachstumsdifferenz zwischen beiden Größen, die in diesen Aufschwungsjahren zu verzeichnen war, fortgeschrieben wurde. Daraus errechnet sich eine Zunahme in Hohre von 2 %.

Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	107,0	110,2	111,0	111,5	113,3	3,0	0,7	0,5	1,6
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	103,2	104,9	105,7	106,4	107,4	1,7	0,8	0,6	1,0
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	108,5	116,1	110,5	108,1	114,1	7,0	-4,8	-2,2	5,6
Exporte ¹⁾	124,5	134,2	139,4	141,5	148,6	7,8	3,8	1,6	5,0
Importe ¹⁾	124,6	133,8	136,8	139,8	147,2	7,4	2,2	2,2	5,3
Erwerbstätige ³⁾	40,6	41,2	41,6	41,8	41,9	1,4	1,1	0,5	0,3

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

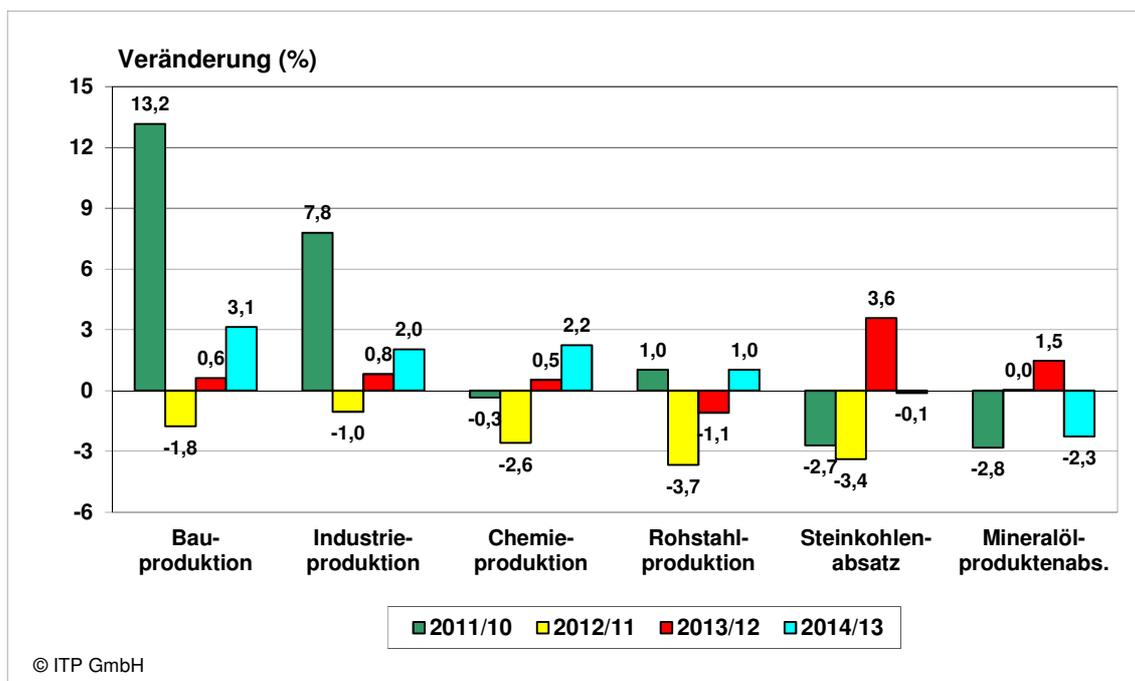
Bei der Produktion der **chemischen Industrie**, von der größere Teile, v.a. die Herstellung von Grundstoffen, am Beginn der Wertschöpfungskette stehen, hat sich im Jahr **2012** die allgemeine konjunkturelle Abschwächung bereits früher bemerkbar gemacht, so dass sie stärker (-2,6 %) als die der gesamten Industrie (-1 %) abgenommen hat.² Im ersten Halbjahr **2013** ist sie gegenüber dem Vorjahr zwar nochmals leicht gesunken (-0,6 %), zeigte aber ebenfalls, wie

¹ Der statistische über- bzw. Unterhang gibt an, in welchem Ausmaß sich eine Größe gegenüber dem Vorjahr verändert, wenn sie im gesamten Jahr auf dem letzten Stand des Vorjahres bliebe. Um kurzfristige Ausschläge zu glätten, werden für Letzteren nicht Monatswerte, also der Stand vom Dezember, sondern Quartalswerte, also das Niveau vom vierten Vierteljahr, herangezogen.

² Die Abweichung zu dem in der Winterprognose 2012/13 ausgewiesenen Wert (-3,6 %) kommt durch die Umstellung des Basisjahrs für die Produktionsindices auf das Jahr 2010 zustande. Dies gilt auch für die Werte für 2011 (2005 = 100: +1,3 %, 2010 = 100: -0,3 %).

die gesamte Industrieproduktion, eine Aufwärtstendenz. Schreibt man sie in das zweite Halbjahr fort, dann ergibt sich für das Gesamtjahr ein Anstieg um 0,5 %. Dies liegt etwas unterhalb der Einschätzung des Verbands, der nach wie vor ein Plus um 1 % erwartet (ohne pharmazeutische Erzeugnisse).¹ Allerdings ändert sich die konjunkturelle Tendenz der Chemieproduktion im laufenden Jahr, wie schon 2012, beinahe in jedem Monat und weist deshalb eine vergleichsweise hohe Unsicherheit auf. Im Jahr **2014** wird die konjunkturelle Belebung auch auf die Chemieproduktion ausstrahlen, so dass für sie mit hoher Sicherheit ein kräftigeres Plus zu erwarten ist. In Anlehnung an das Wachstum der gesamten Industrieproduktion, deren Entwicklung derjenigen der Chemieindustrie bereits in früheren Aufschwungsperioden ähnelte, wurde es auf gut 2 % quantifiziert.

Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** ist im Jahr **2012** um knapp 4 % gesunken. Zum einen ist dies mit der Entwicklung der Produktion in den Hauptabnehmerbranchen zu erklären, die entweder zurückgang (Bau) oder nur verhalten stieg (Fahrzeug- und Maschinenbau). Zum anderen fand auch ein ausgeprägter Lagerabbau (bei Herstellern und Verarbeitern) statt. In den ersten sieben Mona-

¹ Verband der Chemischen Industrie e.V., Die Zukunft gewinnen mit einer starken Chemie, VCI-Pressinformation vom 11.7.2013, <https://www.vci.de/Presse/Pressemitteilungen/Seiten/Die-Zukunft-gewinnen-mit-einer-starken-Chemie--VCI-Presskonferenz-zum-ersten-Halbjahr-2013.aspx>

ten des Jahres **2013** ist die Rohstahlproduktion – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – erneut geschrumpft, nämlich um rund 2 %. Dabei hat sich die Entwicklung zuletzt nochmals eingetrübt (Juni/Juli: -6 %). Offensichtlich wird die zunehmende Nachfrage aus den o.a. Hauptabnehmerbranchen überwiegend durch Importe gedeckt. Im weiteren Verlauf ist lediglich mit einer allmählichen Belebung zu rechnen. Von der Wirtschaftsvereinigung Stahl wird nunmehr ein Niveau von 42,2 Mio. t erwartet, was einem Minus von 1 % entspricht.¹ Für das Jahr **2014** zeichnet sich bei den meisten Verarbeitern, vor allem bei der Bauwirtschaft, eine deutlich günstigere Entwicklung ab. Jedoch dürfte sich der Außenhandelsaldo mit Stahl nochmals verschlechtern. Deshalb wird die deutsche Rohstahlproduktion voraussichtlich nur leicht um 0,9 % steigen.² Auch dieses Niveau (42,6 Mio.) liegt noch um 12 % unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2007 (48,6 Mio.).

Der Verbrauch von **Steinkohle** ist im Jahr **2012** gemäß den Berechnungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen um 3,1 % gestiegen.³ Verantwortlich hierfür war der Verbrauch in den Kraftwerken (+6 %), auf den rund 70 % der Gesamtnachfrage entfallen. Zu diesem deutlichen Zuwachs haben zum einen die niedrigeren Temperaturen im Februar beigetragen, zum anderen ist der Anteil der Steinkohle an der Energieträgerstruktur der Stromerzeugung gestiegen. Dagegen sind die Lieferungen an die Stahlindustrie, korrespondierend zu deren Produktion, um rund 4 % gesunken. Der Inlandsabsatz deutscher Steinkohle ging um 12 % zurück, was den längerfristigen Kapazitätsplanungen entspricht und deshalb nicht weiter verwundert. Allerdings nahm auch die Einfuhr geringfügig ab (-1 %) und der Gesamtabsatz, trotz eines erhöhten Verbrauchs, somit um 3,4 % oder 2 Mio. t. Offensichtlich kam es zu einem drastischen Lagerabbau, der den 2011 stattgefundenen Aufbau bei weitem übertrifft. Während es aus energiewirtschaftlicher Sicht entscheidend ist, welche Mengen in den Kraftwerken verfeuert werden, ist es unter verkehrswirtschaftlichen Aspekten maßgeblich, welche Mengen in die Kraftwerke transportiert werden. Deshalb wird in Tab. R-4 schon immer der **Absatz** (von deutscher und importierter Steinkohle) und nicht der Verbrauch ausgewiesen. Natürlich folgt der Absatz grundsätzlich dem Verbrauch, nur kann sich im Fall von erheblichen Lagerbewegungen eine Diskrepanz zwischen den Entwicklungen der beiden Größen ergeben. Im Jahr **2013** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie etwa im Ausmaß von deren Produktion sinken (-1 %). Der Verbrauch der Kraftwerke ist im ersten Halbjahr nach Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) kräftig um 8,5 %, im ersten Quartal sogar um 15 % gestiegen.⁴ Dazu haben, wie schon 2012, die niedrigeren Temperaturen, das schwache Angebot von Windenergie und weiterhin deutliche

¹ Wirtschaftsvereinigung Stahl, Rohstahlproduktion im Juli 2013, Medieninformation vom 9.8.2013, http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke_Navigation/MedienLounge/doc/20130809Rohstahlproduktion_Jul_2013-final.pdf

² RWI, Aussichten für deutsche Stahlindustrie bessern sich, Pressemitteilung vom 20.6.2013, <http://www.rwi-essen.de/presse/mitteilung/121/>

³ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2012, Berlin/Köln, März 2013.

⁴ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch liegt weiter im Plus, AGEB-Pressedienst Nr. 05/2013 vom 5.8.2013

Preisvorteile der Kraftwerkskohle gegenüber Erdgas beigetragen. Im weiteren Verlauf dürfte sich dieses Plus abschwächen, im Gesamtjahr aber immer noch auf etwa 5 % belaufen. Für den gesamten Steinkohlenverbrauch ist somit – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – eine Zunahme um fast 4 % zu erwarten, die auch für den Absatz angesetzt werden kann. Dennoch wird die deutsche Förderung entsprechend den Kapazitätsplanungen weiter kräftig sinken, so dass die Importkohlemengen noch weit stärker zunehmen als der Gesamtabsatz, nämlich sogar beinahe zweistellig. Im Jahr **2014** wird die Nachfrage der Stahlindustrie entsprechend ihrer Produktion geringfügig steigen. Hinsichtlich des Bedarfs der Stromerzeugung ist es noch sehr offen, ob der langfristig zu erwartende Rückgang der Kohle in der Energieträgerstruktur bereits zum Tragen kommt. Nach den Erfahrungen der letzten beiden Jahre wurde eine Stagnation angenommen, die somit auch für den gesamten Steinkohlenverbrauch und -absatz gilt. Da der Absatz des deutschen Steinkohlenbergbaus erneut um rund 2 Mio. t oder 20 % sinkt, erhöht sich die Importkohle im gleichen (absoluten) Ausmaß, was einem relativen Wachstum um 4 % entspricht.

Der **Absatz von Mineralölprodukten** ist im Jahr **2012** exakt auf dem Vorjahresniveau geblieben. Anstiege bei leichtem Heizöl und bei Dieselmotorkraftstoff wurden von Absatzrückgängen vor allem bei Ottomotorkraftstoff ausgeglichen. Am Rande sei erwähnt, dass die Abweichung zur Schätzung vom Jahresanfang (-0,7 %), als lediglich der Dezemberwert noch fehlte, nicht auf einer Fehlschätzung desselben beruht, sondern auf vergleichsweise spürbaren Revisionen der vorläufigen Werte. Im Jahr **2013** wird der Gesamtabsatz erneut, wie in den meisten Jahren seit 2007, maßgeblich von der Nachfrage nach leichtem Heizöl bestimmt. Sie stieg im ersten Halbjahr angesichts niedriger Temperaturen, leerer Tanks und vergleichsweise günstiger Preise drastisch (17 %). Im Gesamtjahr wird voraussichtlich ein zweistelliges Wachstum verbleiben, was knapp 2 Mio. Tonnen entspricht. Im Vergleich dazu sind die Veränderungen bei allen anderen Produkten nahezu bedeutungslos, so dass der gesamte Inlandsabsatz um 1,5 % steigt. Im Jahr **2014** wird der Absatz von leichtem Heizöl wieder auf das Normalniveau zurückfallen, d.h. im Ausmaß des diesjährigen Anstiegs sinken (-10 %). Dies dominiert erneut die Gesamtentwicklung. Auch die Nachfrage nach schwerem Heizöl und nach Ottomotorkraftstoff, letztere auf Grund des sinkenden Pkw-Bestands dieser Antriebsart und von weiteren Effizienzfortschritten, wird abnehmen. Dem steht lediglich bei Dieselmotorkraftstoff, hier infolge des zunehmenden Pkw-Bestands und des weiter steigenden Lkw-Verkehrs, eine im Gesamtergebnis sichtbare Zunahme gegenüber. Zusammen ergibt sich ein Rückgang um über 2 %.

Die deutsche **Raffinerieproduktion** hat sich in einigen der letzten Jahre spürbar schwächer entwickelt als der Produktenabsatz, insbesondere in den Jahren 2008 und 2010 belief sich die Differenz der Veränderungsdaten auf 8 bzw. 7 Prozentpunkte. Dies war zum einen auf stark rückläufige Produktausfuhren und zum anderen auf steigende Importe zurückzuführen. Im

Jahr **2012** sind die Exporte, die sich schon im Vorjahr stabilisiert hatten, nunmehr sogar spürbar gestiegen (4 %). 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. Der Abbau der Raffineriekapazitäten setzte sich in den beiden letzten Jahren fort (Jahresende 2012: 103,4 Mio. t, 2007: 119,0), was den Exportanstieg noch bemerkenswerter macht. Gleichzeitig haben sich die Einfuhren im vergangenen Jahr nochmals etwas vermindert (um revidiert 2 %). Dies führte dazu, dass die Raffinerieproduktion trotz des stagnierenden Inlandsabsatzes um 1 % gestiegen ist. Zusätzlich wurden für die Produktion deutlich weniger (Recycling-) Produkte und dafür mehr Rohöl verwendet, so dass die **Rohöleinfuhr**, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, mit über 3 % nochmals stärker wuchs als die Produktion. Im Jahr **2013** wird die steigende Produktnachfrage jedoch wieder verstärkt durch kräftig zunehmende Importe gedeckt, so dass die **Raffinerieproduktion**, bei annähernd konstanten Ausfuhren, geringfügig sinkt (-0,5 %). In ähnlichem Ausmaß dürfte sich die **Rohöleinfuhr** entwickeln. 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 **2014** wurden für die Ausfuhren eine erneute Konstanz und für die Einfuhren ein Rückgang im Ausmaß des Gesamtabsatzes angenommen. Daraus errechnet sich für die **Raffinerieproduktion** ein Minus um knapp 2 %, das auch für die **Rohöleinfuhr** angenommen wurde. Auf dessen Herkunftsstruktur wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der jüngeren Vergangenheit ging von der Entwicklung des **Rohölpreises** aus, die – wie schon in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts – in den Jahren 2010 und 2011 einen deutlichen Anstieg der Kraftstoffpreise um jeweils 11 % auslöste. Im Jahr **2012** lag der in US-Dollar fakturierte **Weltmarktpreis** mit 112 USD (Brent-Öl) nahezu exakt auf dem Vorjahresniveau. Jedoch hatte sich der **Euro** gegenüber dem US-Dollar im Verlauf des Jahres spürbar abgewertet. Im Mittel des Jahres belief sich der Effekt auf **8 %** (1,28 nach 1,39 USD). In diesem Ausmaß erhöhte sich also der deutsche **Einfuhrpreis**. Im bisherigen Verlauf des Jahres **2013** lag der Rohölpreis mit 107 USD um 4 % unter dem Jahresdurchschnittswert 2012, was annähernd auch für das Gesamtjahr angenommen werden kann. Da der Euro bisher aufgewertet wurde, wird der deutsche Einfuhrpreis noch etwas stärker sinken (-5 %). Für das Jahr **2014** wird in allen jüngeren nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen, gestützt auf die Entwicklung an den Warenterminbörsen, angenommen, dass der Rohölpreis in US-Dollar mehr oder minder stark sinkt.¹ Konkret reichen diese Erwartungen von 95 bis 106 USD. Die US-Energiebehörde EIA rechnet in ihrem jüngsten Kurzfristausblick auch nach Beginn der Unruhen in Ägypten nach wie vor mit einer Preissenkung auf 100 USD,² die hier übernommen wurde. Grundsätzlich hängen diese Erwartungen mit der spürbar erhöhten Förderung in den USA zusammen. Für den Wechselkurs des Euro wurde, erneut den einschlägigen Prognosen folgend, eine Konstanz gegenüber 2013 unterstellt. Somit sinkt der deutsche Einfuhrpreis im gleichen Ausmaß wie der Weltmarktpreis (-6 %). Natürlich steht diese Annahme unter dem Vorbehalt, dass es in Nordafrika, im Nahen und 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. Diese Erwartung ist grundsätzlich nicht ohne Risiken, erscheint aber in der kurzen Frist als 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. Im **Luftverkehr** sind die Preise, gemessen an den durchschnittlichen Einnahmen pro Pkm, im Jahr 2012, wie auch 2011, spürbar gestiegen. Dazu haben weniger Anhebungen der Basispreise als vielmehr Reduktionen der Kontingente für Sonderangebote etc. beigetragen. Möglich wurden diese Maßnahmen durch spürbare Angebotsausdünnungen (vgl. Abschn. 4.5). Es ist davon auszugehen, dass dieser Konsolidierungsprozess allmählich

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

² EIA, Short-term Energy Outlook, 6.8.2013, <http://www.eia.gov/forecasts/steo/>

zum Stillstand kommen wird, die Flugpreise also sowohl im laufenden als auch im kommenden Jahr zumindest nicht im Ausmaß des letzten Jahres erhöht werden.

Im **Güterverkehr** sind nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamts im bisherigen Verlauf des Jahres 2013 die Preise im Schienenverkehr stärker gestiegen als im Straßenverkehr. Allerdings sind die Differenzen (noch) nicht stark genug, um den intermodalen Wettbewerb wesentlich zu beeinflussen. Eine Ausnahme davon liegt in der Luftfracht, wo es seit mittlerweile über einem Jahr offensichtlich zu preisinduzierten Verschiebungen zum Seeverkehr kommt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.3).

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen ist auf den **Buslinienfernverkehr** einzugehen. Die nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Juni 2010 eingeleitete Novellierung des PBefG ist zum 1.1.2013 in Kraft getreten. Auf die Auswirkungen wird bei der Kommentierung des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs eingegangen (vgl. Abschn. 4.3).

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** wurde die, ursprünglich für Juni 2012 geplante, Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden übertrifft, auf nunmehr unbestimmte Zeit verschoben. Es wird davon ausgegangen, dass die Kapazität der bestehenden Flughäfen noch ausreicht bzw., insbesondere in Tegel, im Einzelfall erhöht wird, um die Verkehrsnachfrage halbwegs geordnet zu befriedigen. Auf das **Bedienungsangebot** im Schienenpersonenverkehr wird bei der jeweiligen Prognose eingegangen (vgl. Abschn. 4.4).

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

Im Güterverkehr kam der kräftige Aufholprozess, der nach dem scharfen Einbruch des Jahres 2009 in den beiden Folgejahren stattgefunden hat, im Jahr **2012** jäh zum Erliegen. Die gesamtwirtschaftliche Abschwächung wurde durch mehr oder minder ausgeprägte Minusraten in nahezu allen güterverkehrsrelevanten Branchen erheblich verschärft. Bereits deshalb ist der gesamtmodale Güterverkehr nicht, wie die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen, schwächer gewachsen als im Jahr 2011, sondern **gesunken**.

Erschwerend kam hinzu, dass die Witterungsbedingungen für die Bauwirtschaft nicht nochmals derart milde ausfielen wie 2011. Deshalb haben die Baustofftransporte abgenommen, was auf Grund ihres hohen Gewichts das gesamtmodale **Transportaufkommen (-2,2 %)** spürbar gedrückt hat. Bei der **Leistung** fiel der Rückgang etwas schwächer aus (-1,5 %). Die Abweichung zwischen diesen beiden Veränderungsdaten entstand vor allem bei der Binnenschifffahrt, deren Transportleistung im Jahr 2011 durch Niedrigwasserstände massiv gedrückt wurde, was sich im Folgejahr in einem entsprechenden Basiseffekt niederschlug. Damit wurden die bisherigen Höchststände der beiden Größen aus dem Jahr 2008, die 2011 bereits annähernd erreicht wurden, im Jahr 2012 wieder um 4 % (Aufkommen) bzw. 2 % (Leistung) unterschritten. Allerdings ist bereits in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass für den Verkehr der ausländischen Lkw noch keine statistischen Daten, sondern lediglich die Ergebnisse der Mautstatistik als Indikator vorliegen (vgl. Abschn. 3.4). Da auf sie mittlerweile bereits 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 Grenzen halten.

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** entstand der (in absoluten Zahlen) spürbarste dämpfende Effekt bei den bereits erwähnten Baustofftransporten. Das Aufkommen in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", die zum größten Teil aus Baustoffen besteht, sank um 5 % bzw. 59 Mio. t und war somit wesentlich an der Gesamtentwicklung (-91 Mio. t) beteiligt. Ein nennenswertes Aufkommenswachstum fand in lediglich zwei Güterbereichen (in der Differenzierung nach den sog. "zusammengefassten Güterabteilungen" der NST-2007) statt. Dabei handelt es sich erstens um die sog. "Sonstigen Produkte" (+4 %), die im Wesentlichen im Kombinierten Verkehr befördert werden und bei denen die Güterart unbekannt

oder "Sammelgut" ist. Zweitens – und hier eher unüblich – entstand auch im Bereich "Kohle, Rohöl" ein deutliches Plus (5 %), und zwar in erster Linie auf der Schiene. Dieser Anstieg ist aber lediglich statistisch bedingt (vgl. unten). In allen übrigen Güterbereichen, darunter auch in den, langfristig wachstumsstarken, Bereichen "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" kam es zu mehr oder minder starken Mengenrückgängen.

In der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** drehte sich beim Binnenverkehr die Entwicklung im Jahr 2011 (+9 %), als die witterungsbedingt zweistellig steigende Bauwirtschaft kräftig angetrieben hatte, im Jahr 2012 in das Gegenteil (-3 %). Innerhalb der grenzüberschreitenden Verkehrsströme sind sowohl der Versand als auch der Empfang nach dem derzeitigen Datenstand für den Verkehr der ausländischen Lkw in einem nicht unwesentlichen Ausmaß gesunken (-1 %). In einem Jahr, in dem der deutsche Außenhandel zwar nicht im Ausmaß früherer Jahre, aber doch noch spürbar wuchs (vgl. Abschn. 2.2), ist dies auf den ersten Blick bemerkenswert. Die Gründe für die Abweichung liegen in erster Linie in der sehr verhaltenen Entwicklung der Außenhandelsströme nach und aus Europa, die im landgebundenen Güterverkehr dominieren. Die wesentlich expansiveren Handelsbeziehungen mit außereuropäischen Partnerländern machen sich dagegen nahezu ausschließlich im Seeverkehr und in der Luftfracht bemerkbar.

Im Jahr **2013** wird die gesamtwirtschaftliche Produktion zwar ähnlich schwach wachsen wie im Vorjahr. Andererseits dreht sich nach aller Voraussicht das Vorzeichen der Veränderung in nahezu allen transportintensiven Branchen, mit Ausnahme der Stahlkonjunktur, von einem Minus in ein, wenngleich geringes, Plus (vgl. Abschn. 2.3). Dies wäre somit auch für den gesamtmodalen Güterverkehr zu erwarten. Jedoch haben die Witterungseinflüsse in Gestalt des äußerst kalten Winters im ersten Quartal nicht nur bei der Bauproduktion, sondern auch bei den anteilsgewichtigen Baustofftransporten zu einer zweistelligen Minusrate geführt, die sich trotz der zu erwartenden Aufholeffekte im Jahresergebnis niederschlagen wird. Zwar ist für das vierte Quartal, das im Vorjahr von der spürbaren konjunkturellen Abschwächung gekennzeichnet war, mit höheren Wachstumsraten zu rechnen. Dennoch ist für das gesamtmodale **Transportaufkommen** aus derzeitiger Sicht ein leichter Rückgang (**-0,4 %**) zu erwarten. Für die **Leistung** zeichnet sich dagegen noch ein geringes Plus (**0,8 %**) ab. Hier schlagen erstens die Baustofftransporte auf Grund der kurzen Strecken weniger durch. Zweitens kommt es bei den Rohrleitungen zu einem Struktureffekt (vgl. unten), der zu einem drastischen Leistungszuwachs in Höhe von 2,4 Mrd. tkm führt und somit für fast die Hälfte des Anstiegs der gesamtmodalen Beförderungsleistung (5,1 Mrd.) verantwortlich ist. Bei beiden Größen liegen die nun zu erwartenden Veränderungsraten aus den dargestellten Gründen unter den entsprechenden Prognosen vom Jahresanfang (1 % (Aufkommen) bzw. knapp 2 % (Leistung)).

Von den einzelnen **Güterbereichen** ist das Minus in der baustoffgeprägten Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" in Höhe von 29 Mio. t allein verantwortlich für die Gesamtentwicklung (-15 Mio. t). Es konnte durch moderate Zunahmen bei den meisten anderen der sog. "zusammengefassten Güterabteilungen" der NST-2007 nur abgeschwächt werden. Bei diesen wiederum ragen erneut die "Sonstigen Produkte" (+17 Mio. t) heraus.

In der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** wird der Binnenverkehr nochmals schrumpfen, wenngleich schwächer (-0,7 %, Aufkommen) als im Vorjahr. Die grenzüberschreitenden Verkehrsströme werden angesichts der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Europa grundsätzlich kaum über eine annähernde Stagnation hinauskommen. Eine Ausnahme bildet der grenzüberschreitende Empfang (+1,6 %), der aber vor allem von den kräftig steigenden Kohleimporten angetrieben wird.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3125,7	3403,2	3318,1	3302,8	3365,9	8,9	-2,5	-0,5	1,9
Eisenbahnverkehr ³⁾	355,7	374,7	366,1	365,1	374,4	5,3	-2,3	-0,3	2,5
- dar.: Kombiniertes V.	71,7	76,5	77,9	78,9	83,4	6,7	1,8	1,2	5,7
Binnenschifffahrt	229,6	222,0	223,2	224,6	227,1	-3,3	0,5	0,6	1,1
Rohrleitungen ⁴⁾	88,8	86,6	87,9	87,3	86,5	-2,6	1,5	-0,7	-0,9
Luftfracht ⁵⁾	4,3	4,5	4,3	4,4	4,5	4,8	-2,7	1,2	3,0
Insgesamt	3804,2	4091,0	3999,7	3984,2	4058,4	7,5	-2,2	-0,4	1,9
Seeverkehr ⁶⁾	272,9	292,8	295,1	292,3	298,3	7,3	0,8	-0,9	2,0
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	442,0	465,6	455,4	458,3	472,6	5,3	-2,2	0,6	3,1
Eisenbahnverkehr ³⁾	107,3	113,3	110,1	108,8	111,8	5,6	-2,9	-1,1	2,7
- dar.: Kombiniertes V.	37,8	39,8	39,8	39,6	41,7	5,3	0,0	-0,5	5,5
Binnenschifffahrt	62,3	55,0	58,5	59,5	60,2	-11,6	6,3	1,7	1,2
Rohrleitungen ⁴⁾	16,3	15,6	16,2	18,6	18,6	-3,9	3,7	15,0	0,0
Luftfracht ⁵⁾	1,4	1,5	1,4	1,4	1,5	3,6	-4,1	0,4	1,8
Insgesamt	629,3	651,0	641,6	646,7	664,7	3,5	-1,5	0,8	2,8

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kobotageverkehr 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

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

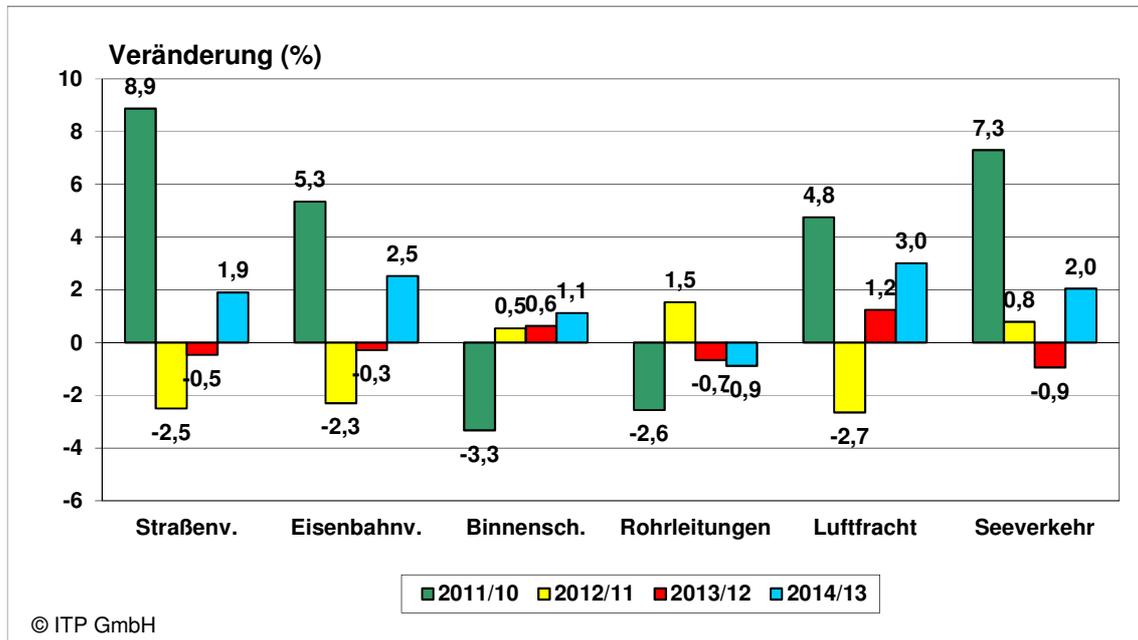
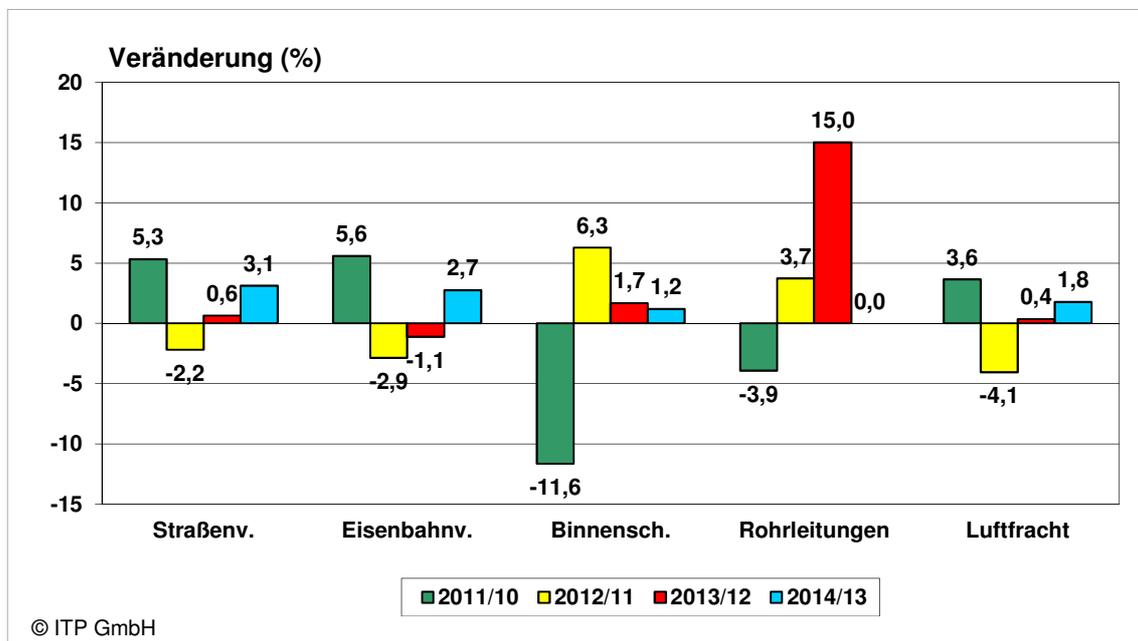


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Für das Jahr **2014** ist aus derzeitiger Sicht damit zu rechnen, dass nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten spürbar stärker zunehmen werden als im laufenden Jahr. Dies lässt auch ein entsprechend höheres Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs erwarten. Es wird auf knapp **2 %** (Aufkommen) bzw. knapp **3 %** (Leistung) quantifiziert. Mit Ausnahme der Mineralölprodukte dürften dazu alle Güterbereiche beitragen. Die grenzüberschreitenden Verkehrsströme werden im kommenden Jahr vom Außenhandel mit Europa spürbar stärker angeregt als im laufenden, so dass sie – im Gegensatz zu 2012 und 2013 – ein nennenswertes Plus verzeichnen dürften. Aber auch der – grundsätzlich wachstumsschwächere – Binnenverkehr wird wieder zunehmen. Damit wird das Aufkommen immer noch um 2 % unter dem Vorkrisenniveau liegen, während die Leistung ihren bisherigen Höchststand um 1 % übertrifft wird.

Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist zunächst auf das Jahr **2011** einzugehen. Die Daten für den Verkehr der **ausländischen Lkw** werden vom KBA aus dem Eurostat-Datenpool gewonnen und erst mit einer Zeitverzögerung von 1,5 bis 2 Jahren veröffentlicht. Mittlerweile liegen erste Eckwerte vor, die aber nur begrenzt zur Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung, die als sehr belastbar eingestuft werden kann und sich im Jahr 2011 um 6,5 % erhöht hat, passen. Die Abweichungen können erst geklärt werden, wenn die detaillierten Statistiken des KBA verfügbar sind. Deshalb werden hier nach wie vor Schätzwerte ausgewiesen, die sich auf die Mautstatistik und die Schätzungen des DIW für "Verkehr in Zahlen" stützen. Demnach ist der Verkehr der ausländischen Lkw um 7 % (Aufkommen und Leistung) gestiegen. Zusammen mit der Entwicklung der **deutschen** Fahrzeuge (9 % bzw. 4 %) ist der **gesamte** Straßengüterverkehr im Jahr 2011 um knapp 9 % (Aufkommen) bzw. gut 5 % (Leistung) gewachsen. Die Abweichung zwischen diesen beiden Zuwachsraten ist auf die kurzen Strecken der bereits mehrfach erwähnten Baustofftransporte zurückzuführen.

Im Jahr **2012** ist der Verkehr der **deutschen** Lkw um 3,1 % (Aufkommen) bzw. 4,6 % (Leistung) gesunken. Dass letztere stärker sank als die Menge, die durchschnittliche Transportweite also abnahm, 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 dadurch zustande, dass die **grenzüberschreitenden Verkehre** (mit deutschen Lkw), die über weit überdurchschnittliche Distanzen (235 km gegenüber 93 km im Binnenverkehr) verlaufen, sich im Jahr 2012 nicht nur unterproportional entwickelten, sondern sogar in einem erheblichen Ausmaß **sanken**, und zwar um bemerkenswerte 7 % (Aufkommen) bzw. 11 % (Leistung). Rückgänge entstanden auch in den Güterabteilungen, in denen der grenzüberschreitende Lkw-

Verkehr grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstark ist. So sank die grenzüberschreitend beförderte Menge in den Güterabteilungen

- "Landwirtschaftliche Erzeugnisse" um 6 %
- "Nahrungs- und Genussmittel" um 12 %
- "Chemische Erzeugnisse" um 10 %
- "Maschinen und Ausrüstungen" um 11 %
- "Fahrzeuge" um 3 %

Eine einzige Güterabteilung wies ein Plus auf, nämlich "Sammelgut" (4 %).

Diese Entwicklung hätte angesichts des zwar schwächer, aber dennoch 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 Jahr 2012 um lediglich **0,9 %** gestiegen. Bei einer derart geringen Zunahme sollte sich nach aller Erfahrung auch der Auslastungseffekt, d.h. die Differenz zwischen dem Wachstum der Transportleistung und dem der Fahrleistung, gegenüber den Jahren 2010 und (voraussichtlich) 2011 stark vermindern. Dies wird allerdings erst nach Vorliegen der ersten transportstatistischen Zahlen im Jahr 2014 endgültig beurteilt werden können. Dessen ungeachtet ist für die Transportleistung der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2012 eine Zunahme um lediglich **2 %** zu schätzen. 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 fast 6 % gestiegen. Für das Aufkommen wurde ein etwas geringeres Plus (1,5 %) angenommen.

Das bedeutet für den **gesamten Straßengüterverkehr**, also in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge, einen Rückgang um **2,5 %** (Aufkommen) bzw. **2,2 %** (Leistung). Vor allem die Mengenentwicklung ist zum Teil durch die verminderten Baustofftransporte zu erklären. Dagegen hängt die Entwicklung der Leistung zu einem wesentlichen Teil mit den grenzüberschreitenden Transporten zusammen. Sie dürften in der Summe der in- und ausländischen Fahrzeuge um knapp 1 % gesunken sein. Dagegen stieg der gesamte deutsche Außenhandel (Summe der Ex- und Importe) um 3 %. Innerhalb dessen expandierten aber vor allem die Handelsströme mit außereuropäischen Ländern. Die Ein- und Ausfuhren in die EU wuchsen (zusammen) nur sehr geringfügig. Unterstellt man ferner eine trendgemäße Zunahme der Wert-Mengen-Relationen, dann ist ein leichter Rückgang des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs nicht mehr so überraschend, wie er auf den ersten Blick erscheinen mag.

In den ersten **vier Monaten** des Jahres **2013** ist der Verkehr der **deutschen** Lkw nochmals leicht gesunken. Die Ergebnisse für die einzelnen Monate sind durch die Verschiebung der

Osterferien bzw. von Arbeitstagen wenig aussagefähig, insgesamt belief sich der Rückgang auf 1,5 % (Aufkommen) bzw. 0,4 % (Leistung). Ein Gutteil davon ist auf die tiefen Temperaturen, die die Bauwirtschaft beeinträchtigt haben, zurückzuführen. Jedoch war auch bei den grenzüberschreitenden Transporten erneut ein spürbarer Rückgang (-5 %) zu verzeichnen. In den beiden Folgemonaten hat sich die Entwicklung gemäß der, als Indikator zu verwendenden, mautpflichtigen Fahrleistung auf Bundesautobahnen noch nicht durchgreifend verbessert. In diese Richtung weisen auch die, in der Konjunkturanalyse des BGL erhobenen, Erwartungen der Unternehmen.

Für den **weiteren Verlauf**, insbesondere das vierte Quartal, ist jedoch auf Grund der anzunehmenden konjunkturellen Aufwärtsbewegung und des schwachen Vorjahresniveaus grundsätzlich mit einem gewissen Anstieg der Transportnachfrage, insbesondere auch im grenzüberschreitenden Verkehr, zu rechnen. Beim Aufkommen dürfte sie aber nicht kräftig genug ausfallen, um das zuvor aufgelaufene Minus völlig auszugleichen. Für das **gesamte Jahr** ist somit ein leichter Rückgang (-0,8 %) zu erwarten. Bei der Leistung, die von den gesunkenen Baustofftransporten zu Beginn des Jahres weniger tangiert wurde, könnte noch eine annähernde Stagnation (-0,2 %) erreicht werden.

Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen Lkw** ist im ersten Halbjahr 2013, ähnlich wie schon im Vorjahr, nur in einem sehr begrenzten Ausmaß gestiegen (1,6 %). Zwar kann auch hier aus den o.a. Gründen von einer gewissen Erhöhung der Wachstumsrate im weiteren Verlauf und somit im Gesamtjahr ausgegangen werden. Dennoch dürften Aufkommen und Leistung der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2013 nicht über ein Plus von 2 % hinauskommen.

Das bedeutet für den **gesamten Straßengüterverkehr**, also in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge, einen geringfügigen Rückgang des Aufkommens (-0,5 %) und eine ebenso geringe Zunahme der Leistung (+0,6 %). Beides liegt um 1 bis 2 Prozentpunkte unter der Erwartung der Winterprognose (1,3 % bzw. 1,9 %). Die Abweichung kommt in erster Linie durch die erwähnte witterungsbedingte Schrumpfung der Baustofftransporte sowie durch die ausgebliebene konjunkturelle Erholung im Euroraum mit den entsprechenden Auswirkungen auf die grenzüberschreitenden Beförderungen. Letztere werden über eine annähernde Stagnation nicht hinauskommen.

Im Jahr **2014** wird sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wie in Europa spürbar aufhellen. Letzteres wird auf die entsprechenden Handelsströme und damit auch auf den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr ausstrahlen, der deshalb (in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge) – im Gegensatz zu 2012 und 2013 – wieder ein spürbares Plus (4,5 %, Leistung) verzeichnen dürfte. Allerdings wird die frühere Dynamik (2008/1995:

7,1 % p.a.) noch deutlich verfehlt. Zudem werden sich einige wesentliche branchenwirtschaftliche Leitdaten des Lkw-Verkehrs, insbesondere die Bauproduktion, spürbar verbessern. Deshalb ist für alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte ein Plus zu erwarten. Für den gesamten Straßengüterverkehr zeichnet sich somit wieder ein spürbares Wachstum ab, das auf knapp **2 %** (Aufkommen) bzw. gut **3 %** (Leistung) quantifiziert wird. Ähnlich wie im gesamtmodalen Verkehr wird damit die Beförderungsmenge noch um 2 % unter dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2008 liegen, während bei der Leistung das Vorkrisenniveau um 3 % übertroffen wird.

Eisenbahnverkehr

Der Schienengüterverkehr hatte sich in den Jahren **2010** und **2011** kräftig von dem tiefen krisenbedingten Einbruch erholt. Mit einem Plus in Höhe von zusammen 20 % (Aufkommen) bzw. 18 % (Leistung) wurden die Verluste des Jahres 2009 annähernd wettgemacht; die beiden Größen lagen im Jahr 2011 um 1 % über bzw. um 2 % unter den Höchstständen aus dem Jahr 2008. Damit waren die Aufholeffekte abgeschlossen. Es kann nicht oft genug wiederholt werden, dass die hohen Wachstumsraten dieser beiden Jahre auf diesen Sondereinfluss zurückzuführen sind.

Schon allein deshalb war für das Jahr **2012** eine erheblich schwächere Entwicklung zu erwarten. Hinzu kam die gesamtwirtschaftliche Eintrübung und – für den Eisenbahngüterverkehr noch bedeutender – das Minus in schienenaffinen Branchen. Aus diesen Gründen ist die Transportnachfrage um 2,3 % bzw. 2,9 % (Aufkommen und Leistung) **gesunken**. Abgeschwächt wurde der Rückgang durch die Neuaufnahme einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen in den statistischen Berichtskreis ab Oktober 2012. Sie führten im grenzüberschreitenden Empfang der Güterabteilung "Fahrzeuge" zunächst bereits im Oktober und im November zu einer Verdoppelung der Nachfrage; im Dezember schließlich wurden offensichtlich die Ergebnisse aller Vormonate des Jahres nachgemeldet, so dass in diesem Monat der gesamte Vorjahreswert erreicht wurde. Dieses Segment ist grundsätzlich vergleichsweise unbedeutend (2011: 1,3 Mio. t), jedoch hebt der Zuwachs auf 3,0 Mio. t (2012) bzw. um 1,7 Mio. t das Gesamtergebnis des Schienengüterverkehrs um immerhin 0,5 % an. Aus diesem Grund sind dessen o.a. effektive Minusraten des Jahres 2012 auch etwas niedriger, als sie in der Winterprognose erwartet wurden (-2,7 % bzw. -3,1 %), als die Dezember-Werte noch ausstanden.

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** mussten auch die, grundsätzlich wachstumsstarken, "Sonstigen Produkte" einen Aufkommensrückgang hinnehmen (-2 %). Die übrigen längerfristig dynamischen Güterabteilungen, d.h. "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgü-

ter", verbuchten zwar ein nicht unwesentliches Plus (6 % bzw. 3,9 Mio. t). Für das Gesamtergebnis wesentlich gravierender war die Entwicklung bei den **Massengütern**. Deren – im langjährigen Vergleich außerordentlich – günstige Entwicklung in den Jahren 2010 und 2011 (+11 % bzw. +7 %, jeweils Leistung) kam einzig und allein auf Grund des vorangegangenen Einbruchs (-21 %) zustande und wird sich deshalb in absehbarer Zeit nicht wiederholen. Vielmehr führte die rückläufige **Stahlproduktion** sowohl bei Erzen (-9 %) als auch bei Metallen (-5 %) zu einem spürbaren Minus der Transportnachfrage. Die statistisch ausgewiesenen kräftigen Veränderungen der **Kohletransporte** (+18 % bzw. 6 Mio. t) und in der Güterabteilung "**Kokerei- und Mineralölerzeugnisse**" (-13,5 % bzw. 7 Mio. t) haben tatsächlich nicht stattgefunden, sondern sind auf die veränderte Zuordnung eines Braunkohlenprodukts seitens eines Unternehmens zurückzuführen.

Der **Kombinierte Verkehr** (KV) konnte im Jahr 2012 zwar nicht an die Dynamik früherer Jahre anknüpfen, aber dennoch – im Gegensatz zum gesamten Schienengüterverkehr – zumindest beim Aufkommen ein Plus verbuchen (1,8 %). Es stieg damit auch spürbarer als das in den KV-affinen Güterabteilungen. Der **Containerisierungsgrad** ist also im Jahr 2012 weiterhin gestiegen. Dennoch hat die konjunkturelle Abschwächung auch im KV ihre Spuren hinterlassen. Der grenzüberschreitende Versand musste sogar ein leichtes Minus (-1,4 %) hinnehmen. Hierzu haben mehrere Streckensperrungen im alpenquerenden Verkehr beigetragen. Zwar wurden die des Brenners (Juni-September) und des Simplon (August-September) frühzeitig angekündigt, so dass die Unternehmen auf andere Routen ausweichen konnten oder ihre Transporte zeitlich verschoben.¹ Dennoch kam es hier nach Aussage von Marktteilnehmern auch zu Verlagerungen auf den Lkw. Hinzu kam die Sperrung des Gotthard nach einem Erdbeben im Juni. Im **Durchgangsverkehr** konnten die Verluste des Jahres 2011 (-15 % bzw. 1,4 Mio. t) vollständig wettgemacht werden.

In den ersten fünf Monaten des Jahres **2013** sank die Transportnachfrage erneut, darunter die Leistung in einem nicht unwesentlichen Ausmaß (-2,1 %), das Aufkommen dagegen nur geringfügig (-0,4 %). Für den weiteren Verlauf ist einerseits, entsprechend der Entwicklung bei den wichtigsten Leitgrößen (Stahl), eine gewisse Belebung zu erwarten. Dem entgegen stehen jedoch erstens die Auswirkungen des Hochwassers im Juni und zweitens der Effekt durch die o.a. Ausweitung des statistischen Berichtskreises. Im gleichen Ausmaß, in dem der grenzüberschreitende Empfang von Fahrzeugen im Dezember 2012 dadurch angehoben wurde, wird er im Dezember 2013 durch den Wegfall der Nachmeldungen wieder gedrückt bzw., anders betrachtet, das drastische Plus der ersten fünf Monate (140 %) nahezu ausgeglichen werden. Saldiert wird der Schienengüterverkehr im laufenden Jahr mit einem leichten **Minus** abschlie-

¹ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Bericht Herbst 2012, Köln 2013, S. 35.

ßen. Wie im bisherigen Verlauf wird es bei der Leistung (-1,1 %) höher ausfallen als beim Aufkommen (-0,3 %).

Differenziert nach **Güterbereichen** kehren die "**Sonstigen Produkte**" im laufenden Jahr auf den Wachstumspfad zurück. Die grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" sowie "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" verbuchten ein erneutes Plus, das aber zu schwach ist, um sich im Gesamtergebnis spürbar bemerkbar zu machen. Hierfür bedeutender ist die Entwicklung bei den **Kohletransporten**. Die Zuwächse sowohl bei der Importkohle als auch im Binnenverkehr um jeweils rund 1 Mio. t, die im Gegensatz zu 2012 auch tatsächlich stattgefunden haben, heben das Gesamtergebnis um (zusammen) immerhin 0,5 % an. Diesen expansiven Segmenten steht vor allem die erneut rückläufige **Stahlproduktion** gegenüber, die bei Erzen und bei Metallen zu einem neuerlichen Rückgang um (zusammen) 5,4 Mio. t führt, was den Gesamtwert um 1,5 % drückt. Der **Kombinierte Verkehr** wird im Jahr 2013, wie im bisherigen Verlauf, voraussichtlich ein etwas schwächeres Aufkommenswachstum (1,2 %) verzeichnen als die KV-affinen Güterbereiche. Seine Leistung (-0,5 %) wird von spürbar sinkenden Transportweiten im grenzüberschreitenden Verkehr gedrückt.

Die unerwartet schlechte Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ist einer der Gründe dafür, dass die jetzt erwartete Gesamtentwicklung spürbar **unter** der Prognose vom Jahresanfang (2,1 % bzw. 2,5 %) liegt. Die zweite und noch bedeutendere Ursache ist im Montanbereich zu suchen, der stärker als erwartet sinkt. Für die Rohstahlproduktion wurde damals ein Anstieg um knapp 1 % angenommen, während sich jetzt ein Minus in dieser Größenordnung abzeichnet. Daraus resultiert bei Erzen und Metallen jetzt eine um (zusammen) 7 Mio. t niedrige Beförderungsmenge als am Jahresanfang erwartet. Der überraschend hohe Anstieg der Kohletransporte kann das nicht ausgleichen.

Im Jahr **2014** wird auch der Schienengüterverkehr wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung wird die Transportnachfrage **außerhalb der Massengüter** wieder steigen. Dies betrifft die o.a. grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilungen "Sonstige Produkte", "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter", für die allesamt ein Plus von mindestens gut 2 %, mehrheitlich sogar über 3 % erwartet wird. Bereits davon profitiert der **Kombinierte Verkehr**. Hinzu kommt ein voraussichtlich wieder steigender Containerisierungsgrad. Insgesamt wird er mit einem Wachstum um nahezu 6 % wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden.

Innerhalb der **Massengüter** sollte die zumindest leicht steigende Stahlproduktion nach den spürbaren Rückgängen in den Jahren 2012 und 2013 zu einem Plus der Transportnachfrage führen. Die Kohlebeförderungen auf der Schiene finden zu rund einem Viertel im grenzüberschreitenden Empfang statt. Er erhält Impulse von der verstärkt expandierenden Steinkohleneinfuhr. Deshalb dürften die gesamten Kohletransporte trotz eines stagnierenden Steinkohlenabsatzes steigen. Bei den Mineralölprodukten wird sich ein geringer Rückgang einstellen. **Insgesamt** wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um **2,5 %** (Aufkommen) bzw. **2,7 %** (Leistung) prognostiziert. Damit wird letztere nur noch um 3 % unter dem Vorkrisenniveau liegen, die Menge dagegen, wie schon im Jahr 2011, um 1 % darüber.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird nunmehr auch der grenzüberschreitende Versand, der 2012 und 2013 auf Grund der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa gesunken ist, auf den Wachstumspfad zurückfinden. Für den Empfang trifft dies in allen Jahren seit 2010 zu.

Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt war im Jahr **2011** über große Teile des Jahres teilweise massiven **Behinderungen** in Gestalt von Eissperren auf Teilen des Wasserstraßennetzes am Jahresbeginn, der wochenlangen Sperrung des Rheins nach dem Tankerunfall bei St. Goarshausen am 13. Januar sowie teils extremen Niedrigwasserständen auf dem gesamten Netz im zweiten Quartal und in den beiden letzten Monaten ausgesetzt. Während der hierauf zurückzuführenden 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 %**.

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. Dies war jedoch nur in Teilen des Jahres tatsächlich der Fall. Mit Zuwächsen in Höhe von **0,5 %** (Aufkommen) bzw. **6 %** (Leistung) konnten die Vorjahresrückgänge nur zum Teil aufgeholt werden. Aussagefähiger ist der Vergleich mit dem Jahr **2010**. Er zeigt für beide Größen einen spürbaren **Rückgang** um **3 %** bzw. **6 %**. In absoluten Zahlen entspricht dies Verlusten in Höhe von 6 Mio. t oder 3,8 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau (2008) beläuft sich der Abstand immer noch auf jeweils 9 %.

Für das Ergebnis des Zweijahresvergleichs entscheidend sind die Abnahmen bei Erzen, Steinen und Erden (zusammen allein 4,5 Mio. t, -8 %), Nahrungs- und Genussmitteln (2,2 Mio. t, -15 %) und in der Güterabteilung "Sekundärrohstoffe, Abfälle" (1,2 Mio. t, -9 %). Selbst bei den "Sonstigen Produkten", die sich im Gesamtergebnis ohnehin nur begrenzt niederschlagen und hinter denen sich mehrheitlich der Containerverkehr verbirgt, ist das Aufkommen im Zweijahresvergleich um 5 % und die Leistung sogar um 12 % geschrumpft. Lediglich bei den anteilstarken Transporten von Mineralölzeugnissen konnte die Binnenschifffahrt im Zweijahresvergleich zulegen, jedoch konnten die Zuwachsraten (6 %) und damit die Mengengewinne (2,1 Mio. t) das Gesamtergebnis nur begrenzt verbessern.

Das (prozentuale) Ausmaß der Einbußen im Zweijahresvergleich liegt in allen wesentlichen Güterbereichen erheblich über dem der entsprechenden branchenwirtschaftlichen Verläufe und auch über der Entwicklung der anderen Verkehrsträger. Die Binnenschifffahrt hat also in diesem Zeitraum (weitere) **Marktanteile verloren**. Dies gilt nicht nur für den Gesamtverkehr, wo es durch Verschiebungen in der Güterstruktur nicht ungewöhnlich ist,¹ sondern, wie gezeigt, auch für die einzelnen wesentlichen Teilmärkte.

In den ersten **vier Monaten** des Jahres **2013** sind Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt um 2,5 % bzw. 5 % gestiegen. Dies liegt nicht unwesentlich über den Erwartungen vom Jahresanfang (jeweils +1 %) und war maßgeblich auf die Kohletransporten (+1,6 Mio. t, insgesamt +1,8 Mio. t) zurückzuführen, die in diesem Zeitraum durch den kräftig gestiegenen Einsatz in den Kraftwerken (vgl. Abschn. 2.3) ebenso stark angetrieben wurden. Die Zunahme der durchschnittlichen Transportweite entstand nicht, wie es in derartigen Konstellationen häufig der Fall ist, aus Verschiebungen in der Güterstruktur hin zu Segmenten mit längeren Entfernungen. Offensichtlich kam es in einigen Güterarten (Kohle, Baustoffe) immer noch zu Nachholeffekten auf die o.a. gegenläufigen Entwicklungen des Jahres 2011.

Diese günstige Entwicklung wurde im **Juni** jedoch durch das sog. "**Jahrhunderthochwasser**" drastisch unterbrochen, in dessen Folge größere Teile des Wasserstraßennetzes unpassierbar waren. Im Einzelnen waren die Elbe, die Donau, der Main und der Neckar für jeweils rund zwei Wochen gesperrt. Auf den betroffenen Flussabschnitten wurden im Jahr 2012 über 30 Mio. t, d.h. rund 15 % der Gesamtmenge befördert. Eine Sperrung über zwei Wochen ergibt rein rechnerisch **0,5 %** des Jahresergebnisses. Tatsächlich dürften einerseits die Auswirkungen noch etwas länger andauert haben, andererseits aber auch einige Mengen nachgefahren worden sein. Zudem sind größere Teile der Transporte, wie schon 2011, nicht vollständig, sondern nur

¹ Grundsätzlich wirken die Güterstrukturverschiebungen auch auf den Marktanteil des Eisenbahnverkehrs negativ. Allerdings haben erstens die wachstumsschwachen Bereiche hier einen weit geringeren Anteil als bei der Binnenschifffahrt. Zweitens wird das durch die vergleichsweise hohe Dynamik des Kombinierten Verkehrs häufig ausgeglichen.

in Teilstrecken auf andere Verkehrsmittel verlagert worden, so dass die Transportleistung erneut stärker betroffen wurde als die beförderten Mengen. Dies wiederum schwächt die o.a. Nachholeffekte im Jahresergebnis stark ab.

Anschließend kam es im Juli und im bisherigen Verlauf des August zu wiederholten **Streiks** des Personals der Wasserstraßenverwaltung. Davon betroffen waren zwar deutlich geringere Teile der Transportnachfrage als während des Hochwassers. Zudem dürften sie großteils nachgefahren worden sein bzw. noch werden. Dennoch dürften die Streiks zumindest in den Monatsergebnissen sichtbar sein. Der Effekt auf die Jahreswerte wird sich allerdings, sofern es im weiteren Verlauf nicht noch zu einer Eskalation kommt, im Bereich von wenigen Zehntelprozentpunkten bewegen.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht des Sachverhalts, dass der Steinkohlenabsatz im weiteren Verlauf des Jahres weit schwächer zunimmt als im ersten Quartal, ist für das **Gesamtjahr** eine deutliche Abschwächung der Zuwachsraten der ersten vier Monate zu erwarten. Unter der Annahme von halbwegs normalen Wasserständen im weiteren Verlauf wird für das Aufkommen ein Anstieg um **0,6 %** und für die Leistung eine Zunahme um **1,7 %** erwartet. Dies ist vor dem Hintergrund der Entwicklung seit 2008 sowie im Vergleich zur Entwicklung den anderen Verkehrsträgern im laufenden Jahr als nicht ungünstig einzustufen und auch nicht mehr weit von den o.a. Prognosen vom Jahresanfang entfernt. Der Abstand zum Vorkrisenniveau vermindert sich damit allerdings nur unwesentlich auf 9 % (Aufkommen) bzw. 7 % (Leistung).

Den größten Wachstumsbeitrag nach **Güterabteilungen** steuern nach wie vor die, ohnehin gewichtigen, Kohlebeförderungen (Aufkommensanteil 2012: 15 %) bei (+6 % bzw. 2,1 Mio. t). Auch die, annähernd gleich hohen, Transporte von Mineralölprodukten (Anteil: 17 %, einschl. Kokereierzeugnisse) werden, entsprechend der Entwicklung von Absatz und Importen insbesondere von leichtem Heizöl, spürbar (+5 % bzw. 1,9 Mio. t) zum Gesamtanstieg beitragen. Dem Plus in diesen beiden Segmenten steht jedoch ein erhebliches Minus in der bedeutendsten Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (Aufkommensanteil: 25 %, Leistung allerdings nur 16 %) gegenüber. Hier setzen sich die Anteilsverluste der letzten Jahre, die nicht auf die Güterstruktur innerhalb der Güterabteilung (v.a. Erze vs. Baustoffe) zurückgeführt werden können, offensichtlich fort, wenngleich abgeschwächt. Somit nehmen diese Transporte weiterhin deutlich ab (-6 %). In absoluten Zahlen beläuft sich der Rückgang auf 3,2 Mio. t und macht somit große Teile des Anstiegs in den beiden vorgenannten Bereichen zunichte.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** werden die Transporte im Binnenverkehr, im grenzüberschreitenden Versand und im Empfang allesamt annähernd gleichmäßig (knapp 1 %)

zunehmen. Lediglich im Durchgangsverkehr ist ein Rückgang (-2 %) zu erwarten, der vor allem bei den Mineralöltransporten (-12 % bzw. 0,5 Mio. t) entsteht. Dies wiederum ist vor dem Hintergrund des letztjährigen Anstiegs in ähnlicher Größenordnung zu interpretieren.

Im Jahr **2014** werden die Transporte von Kohle auf Grund weiter kräftig steigender Importe erneut spürbar zulegen (1,5 Mio. t). Für die Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" ist – im Gegensatz zu den Jahren 2011 bis 2013 – nun wieder ein Plus (0,5 Mio. t) zu erwarten, weil der Anstieg vor allem der Bau-, aber auch der Rohstahlproduktion stark genug sein sollte, um sich auch bei der Binnenschifffahrt niederzuschlagen. Allerdings ist diese Annahme mit höheren Unsicherheiten behaftet. Die Beförderungen von chemischen Erzeugnissen werden im kommenden Jahr, im Gegensatz zu 2013, auf Grund der sich verbessernden Branchenkonjunktur ebenfalls einen nicht unwesentlichen Wachstumsbeitrag (0,6 Mio. t) liefern. Lediglich für die Mineralölprodukte ist ein im Gesamtergebnis sichtbares Minus (-0,6 Mio. t) zu erwarten. Hinzu kommt – unter der erneuten Annahme von annähernd normalen Wasserständen – ein leichter Basiseffekt aus dem diesjährigen Hochwasser. Insgesamt dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt erneut um rund **1 %** steigen. Damit bleiben beide Größen noch um 8 % bzw. 6 % unter den Werten von 2008.

Rohrleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrleitungen 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 in den Jahren 2010 und 2011 betroffen. Aus diesem Grund sind bei diesem Verkehrsträger auch Vergleiche mit dem Vorkrisenniveau überflüssig.

Im Jahr **2012** nahm die Rohöleinfuhr trotz eines stagnierenden Produktenabsatzes spürbar zu (3 %, vgl. Abschn. 2.3). In deren **Herkunftsstruktur** waren erneut bemerkenswerte Verschiebungen zu beobachten, die die modale Teilung der Rohöltransporte zwischen den Pipelines und dem Seeverkehr maßgeblich beeinflussten, allerdings in die entgegengesetzte Richtung als in den Jahren zuvor. Die Anlandungen von Nordseeöl, die sich gegenüber ihrem Höchststand aus dem Jahr 1998 (41,6 Mio. t) bis 2011 (22,1 Mio.) nahezu halbiert haben, sind im Jahr 2012 um bemerkenswerte 12 % gestiegen. Dazu hat vor allem Norwegen (+26 %) beigetragen. Dagegen haben die Importe aus der ehemaligen GUS, die von 2008 bis 2011 um 4 % gestiegen waren, um 8 % abgenommen. Letzteres betraf kaum Russland (-2 %), sondern Kasachstan (-26 %) und Aserbaidschan (-30 %).

Dadurch wiederum wurde der Pipelinedurchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** deutlich gedämpft, der somit – also im Gegensatz zu den gesamten Rohöleinfuhren – um 3,4 % sank. Bei der Leistung fiel das Minus deutlich schwächer aus (-0,8 %), weil sich die mittlere Transportweite von September bis Dezember aus den u.a. Gründen um 17 % erhöhte, was das Jahresergebnis dieser Größe auf 2,7 % anhob. Im **Binnenverkehr** ist das Aufkommen im Jahr 2012 um 18 % gestiegen, in erster Linie wegen eines Basiseffekts aus der vorübergehenden Schließung einer Raffinerie in Wilhelmshaven von März bis Juni 2011 auf Grund von Wartungsarbeiten. Die Leistung im Binnenverkehr expandierte in einem ähnlichen Ausmaß (16 %). **Zusammen** ergibt sich daraus für das **Aufkommen** ein Anstieg um **1,5 %**. Die **Leistung** nahm wegen der beschriebenen Entwicklung im Empfang und des höheren Gewichts des stark steigenden Binnenverkehrs – hier ist die mittlere Transportweite um rund ein Viertel höher als im Empfang – stärker zu (**3,7 %**).

Im Jahr **2013** ist für die Rohöleinfuhr ein geringes Minus zu erwarten (-0,5 %, vgl. Abschn. 2.3). Deren **Herkunftsstruktur** hat sich im ersten Halbjahr erneut in eine andere Richtung verschoben, nämlich nach Afrika (+24 %, vor allem Libyen und Nigeria). Dagegen sind die Importe aus der ehemaligen GUS um 4 % gesunken, haben also Anteile eingebüßt. Dennoch wuchs die Pipelinedurchsatzmenge im grenzüberschreitenden **Empfang** bis zum Mai etwas stärker (2,4 %) als die gesamte Rohöleinfuhr (0,7 %). Denn Öl aus Nordafrika wird überwiegend in die französischen bzw. italienischen Mittelmeerhäfen und von dort aus per Pipeline nach Deutschland transportiert als über die Nordseehäfen. Im weiteren Verlauf wird sich dieses Plus jedoch, der Rohöleinfuhr folgend, spürbar abschwächen (1 %). Der **Binnenverkehr** wird dagegen abnehmen (-4 %), weil wieder weniger Nordseeöl nach Deutschland importiert und zusätzlich im April eine Raffinerie geschlossen wurde. Damit errechnet sich für den **gesamten** Durchsatz eine Abnahme um **0,7 %**.

Die durchschnittliche **Transportweite** wird maßgeblich von der Struktur nach den einzelnen Leitungen beeinflusst und unterliegt deshalb grundsätzlich erheblichen Unwägbarkeiten. Hier ist seit Oktober 2012 ein drastischer Effekt zu beobachten, weil die Raffinerie in Karlsruhe nicht mehr über die SPSE-Leitung aus Marseille, die in Deutschland nur über 24 km verläuft, sondern über die TAL aus Triest (454 km) beliefert wird. Laut Auskunft des Mineralölwirtschaftsverbands ist dies dauerhaft angelegt. Dadurch erhöht sich die mittlere Transportweite im Empfang von 170 km (2011) auf 215 km (2013, Januar bis Mai), d.h. um 26 % bzw. um 23 % gegenüber 2012. Die **Transportleistung** allein im Empfang steigt also in annähernd dem gleichen Ausmaß, was durch den schrumpfenden Binnenverkehr nur begrenzt ausgeglichen wird. Insgesamt wächst die Leistung der Rohrleitungen somit um bemerkenswerte **15 %**. Verschiebungen zwischen den einzelnen Pipelines werden nicht öffentlich bekannt gegeben, sondern können erst

nach Vorliegen der statistischen Daten recherchiert werden. Aus diesem Grund wurde der drastische Anstieg der Transportleistung in der Winterprognose nicht antizipiert.

Im Jahr **2014** wird die Rohöleinfuhr stärker sinken (knapp 2 %) als im laufenden Jahr (vgl. Abschn. 2.3). Hinsichtlich der Herkunftsstruktur wurde angenommen, dass sich die Anteilsgewinne von pipeline-affinen Lieferregionen in einem gewissen Ausmaß fortsetzen. Daraus resultiert für den Pipelinedurchsatz im Empfang ein etwas schwächerer Rückgang. Bei einem voraussichtlich stagnierenden Binnenverkehr errechnet sich für den gesamten Durchsatz eine leichte Abnahme (1 %). Unter der Annahme, dass spürbare Strukturverschiebungen innerhalb der einzelnen Leitungen unterbleiben, wird sich die Leistung im gleichen Ausmaß erhöhen.

Luftfracht

Das Transportaufkommen im Luftfrachtverkehr fiel im Jahr **2012**, wie bereits in der Mittelfristprognose Winter 2012/2013 beschrieben, um 2,7 % niedriger aus als im Jahr 2011. Ursächlich dafür waren Kapazitätsreduzierungen und Streckenausdünnungen und die sich nach wie vor besonders im europäischen Raum auswirkende Wirtschaftskrise. Besonders betroffen war der Interkontinentalverkehr mit Verkehrsströmen nach Asien und Nordamerika. Hier wirkte sich zusätzlich noch negativ das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt aus. Die Rückgänge im Interkontinentalverkehr lagen bei -2,7 %. Im Europaverkehr litt die Eurozone stärker unter der Wirtschaftskrise als das restliche Europa. Die Frachtbeiladung auf Passagierflugzeugen nahm mit 2,4 % ebenfalls ab, was durch Reduzierungen im Passagierflugverkehr verursacht wurde. Der innerdeutsche Verkehr verzeichnete ein deutliches Minus von 4,3 %. Mit seinem geringen Anteil am Gesamtaufkommen wirkt sich dies jedoch nur unwesentlich aus.

Das erste Quartal **2013** war von verschiedenen negativen Faktoren überschattet, welche sich auf das Gesamtergebnis auswirken werden. Neben den schlechten Witterungsverhältnissen über das erste Quartal hinaus sorgten auch die durch Streiks des Bodenpersonals, der Sicherheitskräfte usw. verursachten Flugausfälle für ein schlechtes Ergebnis. Gleichzeitig bremst die nach wie vor unsichere Wirtschaftslage in den EU-Ländern das Wachstum. Während die EU bis Mai 2013 lediglich 0,3 % Wachstum verzeichnet, entwickelt sich der Gesamteuropaverkehr mit 0,6 % etwas besser, gestützt durch die Nicht-EU-Staaten. Im Interkontinentalverkehr wird erwartet, dass Impulse insbesondere aus den Verkehren mit dem Nahen und Mittleren Osten kommen. Konstantes Wachstum zeigt hier der Flughafen Leipzig mit Verbindungen nach USA, Arabien und Südkorea. Deutliche Einbußen musste hingegen der Flughafen Hahn durch die Insolvenz der Air Bridge Cargo und den Rückzug der Aeroflot aus dem Frachtgeschäft im ersten Quartal verzeichnen. Wie bereits in der Gleitenden Mittelfristprognose Winter 2012/2013 festgestellt, wird für 2013 davon ausgegangen, dass mit einer langsamen Erholung der Mengen

im Luftfrachtverkehr gegenüber einem äußerst schwachen Vorjahr gerechnet werden kann, so dass ein leichtes Wachstum um 1,2 % realistisch erscheint.

Die Prognose für **2014** geht davon aus, dass sich die wirtschaftliche Situation innerhalb der Eurozone stabilisiert und auch große Märkte wie die USA oder China wieder stabilere Wachstumstendenzen verzeichnen. Von einer weltweiten Erholung der Konjunktur würden auch die aufstrebenden Schwellenländer profitieren, da sie abhängig sind vom Export. Allerdings wird im Vergleich zur Winterprognose 2012/2013 ein etwas geringeres Wachstum von 3 % unterstellt, wobei damit die Luftfracht das aufkommensstarke Jahr 2011 leicht überholen könnte.

Seeverkehr

Der Seeverkehr hat den kräftigen Aufholprozess der Jahre 2010 und 2011 auf den vorangegangenen krisenbedingten Einbruch im Jahr **2012** in einem nur mehr sehr geringen Tempo fortgesetzt. Die Zunahme in Höhe von **0,8 %** war auch noch spürbar schwächer als in der Winterprognose geschätzt. Damals wurde für das vierte Quartal vom Statistischen Bundesamt auf der Basis erster Informationen aus einigen Häfen ein geringes Plus geschätzt, während tatsächlich auf Grund der weltwirtschaftlichen Abschwächung ein Minus um 2 % zu verzeichnen war. Andererseits konnte der Seeverkehr im Jahr 2012 – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern mit Ausnahme der nicht vergleichbaren Rohrleitungen und der von Nachholeffekten geprägten Binnenschifffahrt – überhaupt noch einen Anstieg verbuchen. Damit reduzierte sich der Abstand zum Vorkrisenniveau nur geringfügig auf 7 %.

Zu dieser Entwicklung hat vor allem der **Containerverkehr** einen Beitrag geleistet. Trotz der Abschwächung im Verlauf wuchs er noch um 1,7 % bzw. um 2,1 Mio. t, was nahezu dem Plus des gesamten Seeverkehrs (2,3 Mio) entspricht. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Verlagerungen von der Luftfracht im Seeverkehr, in dem eine um den Faktor 65 höhere Menge befördert wird, nicht sichtbar sind. Auch in einigen bedeutenden **Massengutbereichen** war eine durchaus günstige Entwicklung zu beobachten. Der Umschlag von Kohle und Rohöl hat kräftig zugelegt, wozu Verschiebungen in der Herkunftsstruktur sowohl bei Rohöl (Nordsee) als auch bei Kohle (Überseekohle) beigetragen haben. Auch der Umschlag der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" konnte ein Plus verbuchen. Spürbar gedämpft wurde das Gesamtergebnis durch rückläufige Beförderungen von Mineralölprodukten, diesmal infolge sinkender Einfuhren, von landwirtschaftlichen Produkten und von chemischen Erzeugnissen. Vor allem die erstgenannte Güterabteilung ist auch dafür verantwortlich, dass der (überwiegende) grenzüberschreitenden **Empfang** ein Minus (-0,9 %) hinnehmen musste, während beim **Versand**, der weniger aus Massengütern besteht, noch ein spürbares Wachstum (3,1 %) zu beobachten war.

In den ersten vier Monaten des Jahres **2013** ist der Seeverkehr um 2,7 % geschrumpft. Hier zeigt sich erneut die immer noch schwache Außenhandelsentwicklung; selbst der Containerverkehr musste einen spürbaren Rückgang (-4 %) hinnehmen. Auf Grund der Belebung des deutschen Außenhandels im weiteren Verlauf ist zwar mit einer Abschwächung der Minusraten zu rechnen, wobei auch die im Verlauf des Vorjahres eingetretene Abschwächung zu berücksichtigen ist. Dennoch dürfte im Gesamtjahr ein leichtes Minus (knapp 1 %) nicht mehr zu vermeiden sein. Der Abstand zum Vorkrisenniveau vergrößert sich damit wieder auf 8 %.

Auch für den **Containerverkehr** und die hier einschlägigen Güterabteilungen ist nach der Entwicklung im bisherigen Verlauf ein nicht unwesentlicher Rückgang zu erwarten. Der Umschlag von "Sonstigen Produkten" nahm in den ersten vier Monaten um äußerst bemerkenswerte 15 % ab. Allerdings liegt das klar unter dem o.a. Rückgang des Containerverkehrs. Offensichtlich kam es in der Güterartenstruktur des Containerverkehrs zu entsprechenden Verschiebungen, vor allem zu landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+18 %) und zu den "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (+5 %). Im weiteren Verlauf dürften sich diese Veränderungsdaten abschwächen.

Zudem wird sich bei einigen Massengütern die letztjährige spürbare Expansion nicht nur nicht wiederholen, sondern in ein Minus drehen. Hier machen sich die bereits erwähnten Verschiebungen in der Herkunftsstruktur von **Rohöl** bemerkbar, in deren Gefolge die Lieferungen aus der Nordsee im Gegensatz zum Vorjahr (+12 %) wieder auf den sinkenden Trendpfad einschwenken (1. Halbjahr: -6 %). Der Umschlag von **Kohle** zeigt im laufenden Jahr ein differenziertes Bild: Die gesamten Steinkohleneinfuhren sind im ersten Halbjahr kräftig gestiegen (14 %), darunter aber diejenigen aus der EU (v.a. Polen) und aus Russland weit überdurchschnittlich (77 % bzw. 23 %). Sie werden mehrheitlich auf der Schiene nach Deutschland transportiert. Die Einfuhren aus den anderen Förderregionen nahmen dagegen nur um 4 % zu. Die Kohle aus Übersee wird, wie schon der Name sagt, ausschließlich mit dem Seeschiff nach Europa und hier wiederum zu größeren Teilen direkt nach Deutschland, also nicht über die Rheinmündungshäfen, befördert. Diese Mengen sind in den ersten vier Monaten sogar gesunken.¹ Dabei wiederum ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Überseekohle im ersten Halbjahr des Vorjahres stark zu- und anschließend ebenso kräftig abnahm. Andererseits wird sich das Plus der gesamten Steinkohleneinfuhren im weiteren Verlauf stark abschwächen (vgl. Abschn. 2.3). Saldiert ist für den Kohleumschlag in den deutschen Seehäfen ein Minus zu erwarten. Zusammen mit Rohöl wird es auf knapp 4 % quantifiziert, was immerhin 1,6 Mio. t entspricht und somit den gesamten Seeverkehr um 0,5 % reduziert. Dagegen wird der Umschlag

¹ Die Güterabteilung "Kohle, rohes Erdöl, Erdgas" wird in der Seeverkehrsstatistik nicht weiter differenziert. Der Umschlag sank in den ersten vier Monaten um 4,5 %. Die Aufteilung auf Kohle und Rohöl kann jedoch näherungsweise über die Herkunftsländer bestimmt werden, denn Transporte aus den USA, Kanada, Kolumbien, Südafrika und Australien sind ausschließlich Kohleimporte.

von **Mineralölprodukten**, der im Vorjahr stark gedämpft hat, auf Grund steigender Produkteinfuhren spürbar zulegen (9 % bzw. 1,2 Mio. t). Damit sinken im Jahr 2013 **alle Massengüter** zusammen¹ um knapp 1 %, also im gleichen Ausmaß wie der gesamte Seeverkehr.

Die Abweichung zwischen dem jetzt vorausgeschätzten Minus im Gesamtergebnis und der Prognose vom Jahresanfang (+1,6 %) ist in erster Linie auf den Containerverkehr und somit auf die weltwirtschaftliche Situation zurückzuführen. Der Massengutbereich entwickelt sich insgesamt annähernd wie erwartet, wobei die stärker als prognostiziert sinkenden Rohöleinfuhren durch stärker steigende Produktenimporte ausgeglichen werden.

Im Jahr **2014** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs mit der dann deutlichen Beschleunigung des deutschen Außenhandels spürbar höher ausfallen als im laufenden Jahr. Auch die Transporte von chemischen Erzeugnissen sollten auf Grund der nunmehr merklich steigenden Produktion nunmehr – im Gegensatz zu 2013 – einen Wachstumsbeitrag liefern (1,1 Mio. t). Bei den Massengütern sollte ein weiteres Minus im Ölbereich (Rohöl und Produkte, zusammen -0,7 Mio. t) von einem Anstieg bei Erzen und Metallen (0,4 Mio. t) zumindest abgeschwächt werden, so dass insgesamt kein allzu dämpfender Einfluss entsteht. Insgesamt ist mit einer Zunahme des Seeverkehrs um **2 %** zu rechnen.

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. Im Jahr 2011 wurde dieser Trend durch die extremen Wasserstände kräftig verstärkt und im Jahr 2012 auf Grund des Basiseffekts unterbrochen. Der Anteil der **Rohrleitungen** sinkt trendgemäß ebenfalls, was bei der Leistung in den Jahren 2012 und vor allem 2013 von den Auswirkungen der Strukturverschiebung auf die mittlere Transportweite überschattet wird. Die Marktanteile des **Straßengüterverkehrs** sind im Jahr 2011 mit dem Basiseffekt aus 2010 gewachsen, im Folgejahr aber wieder gesunken. Für 2013 ist mit einer

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

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

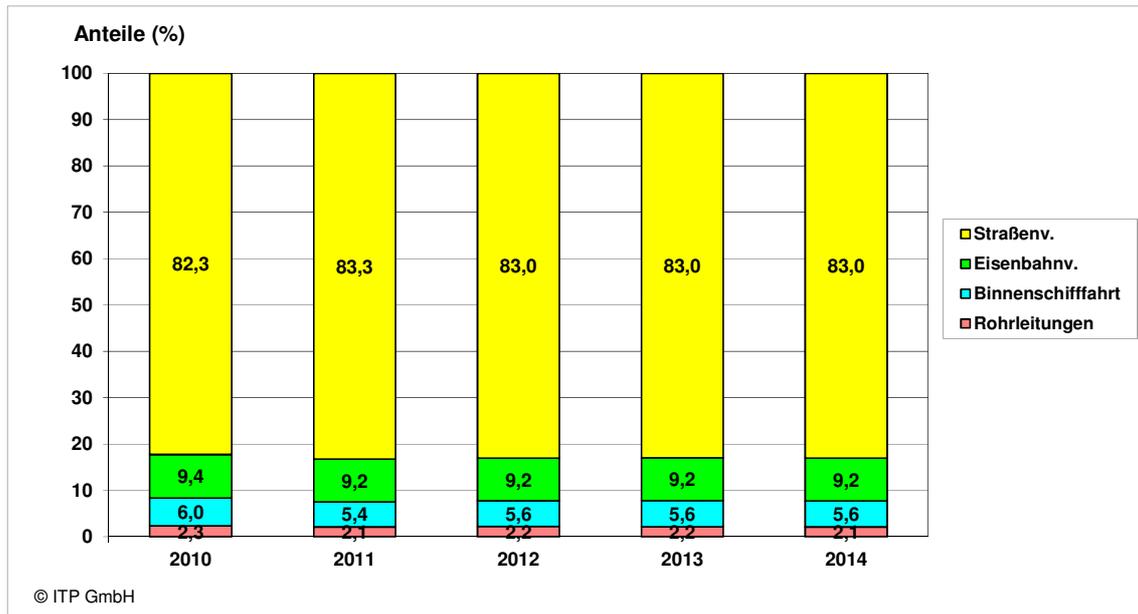
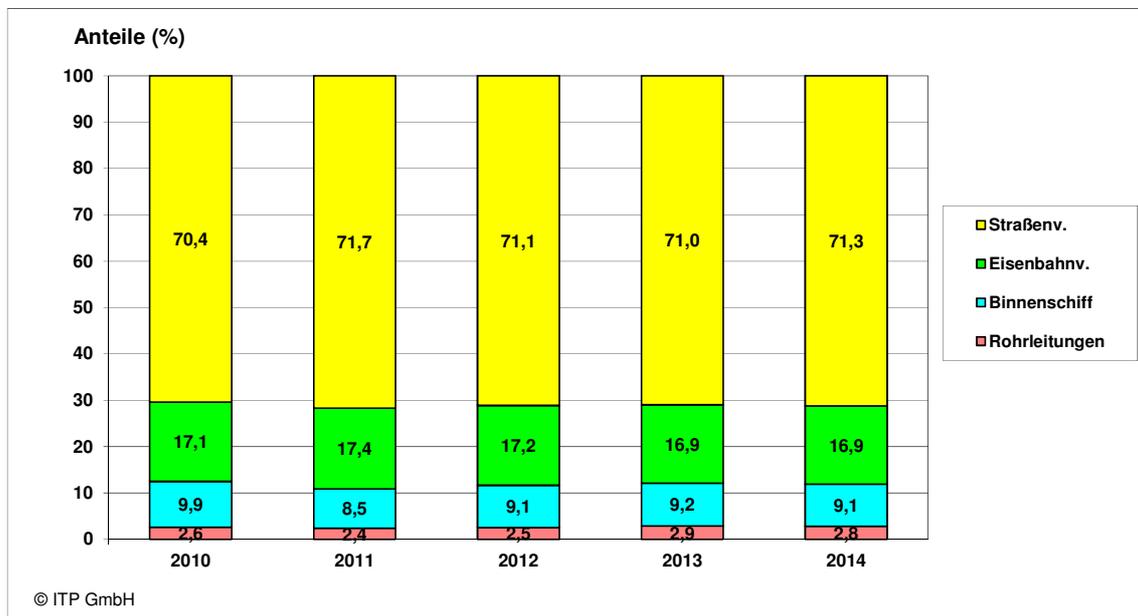


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



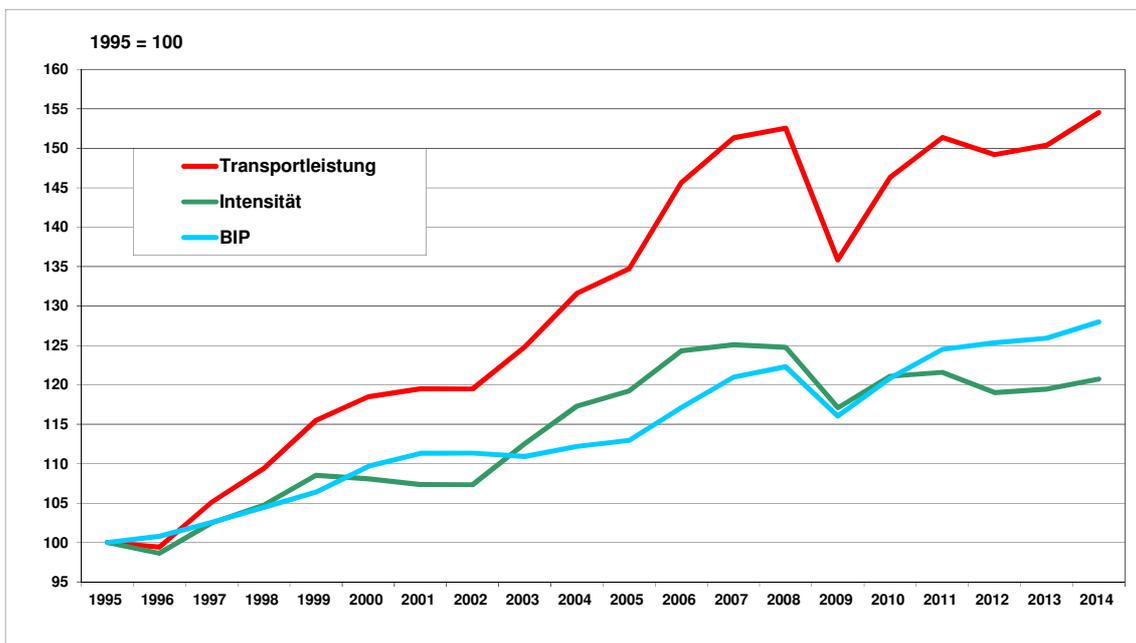
Stagnation und für 2014 mit einer moderaten Zunahme zu rechnen. Das Wachstum der **Eisenbahnen** lag von 2000 bis 2008 (Aufkommen) bzw. von 2004 bis 2007 (Leistung) über dem des Lkw-Verkehrs, so dass die Anteilsgewinne der Schiene prozentual stärker ausgeprägt waren als die der Straße. Die Verluste von 2009 haben die Eisenbahnen 2010 und 2011 wieder zurück

gewonnen, 2011 allerdings nur bei der Leistung. In den beiden Folgejahren ist der Anteil der Eisenbahnen bei dieser Größe etwas gesunken. Für 2014 ist hier eine Konstanz zu erwarten.

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 %) wesentlich 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 3 % bzw. 0,4 % **zunahm**.

Im Jahr **2012** ist die Verkehrsleistung trotz eines (geringen) BIP-Wachstums spürbar gesunken und somit auch die Intensität (-2 %). Dies ist zum einen auf die Bauproduktion und weitere transportintensive Branchen zurückzuführen, deren Rückgang sich im Güterverkehr stärker niederschlägt als in der Gesamtwirtschaft. Zudem wuchs der Außenhandel mit Europa – der Seeverkehr ist in der territorialen Transportleistung nicht enthalten – kaum mehr, so dass der frühere Hauptantriebsfaktor der Intensität im Jahr 2012 vollständig wegfiel. Im Jahr **2013** bleibt der Außenhandel schwach, während sich die anderen Bremsfaktoren des Vorjahres abschwächen. Deshalb wird die Transportleistung nach dem derzeitigen Erkenntnisstand ein etwas höheres Wachstum verzeichnen als das BIP, die Intensität also geringfügig zunehmen (0,3 %). Für das Jahr **2014** wird nun mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung in Deutschland und Europa auch der Außenhandel mit den europäischen Partnerländern stärker wachsen als im laufenden Jahr. Unter diesen Voraussetzungen wird die Transportleistung wieder ein höheres Wachstum verzeichnen als das BIP, die Intensität also spürbar steigen (1,1 %). Aber auch damit werden weder der Rückgang von 2012 noch derjenige von 2009 aufgeholt bzw., anderes formuliert, der Wert von 2009 knapp und der von 2008 nach wie vor deutlich (3 %) unterschritten.

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. Seitdem wird auch die Prognose auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Statistische Daten in dieser Differenzierung liegen für die Jahre ab 2008 vor, also mittlerweile für fünf Jahre. Damit haben sich die Unschärfen gegenüber der Situation unmittelbar nach der Umstellung spürbar reduziert. Dies wird sich von Jahr zu Jahr weiter verstärken.

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

Im gesamten Güterverkehr – 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 – sind Aufkommen und Leistung im Jahr **2012** – nach dem derzeitigen Erkenntnisstand für den Verkehr der ausländischen Lkw – um 2,2 % bzw. 1,4 % gesunken. Dabei entstand der stärkste dämpfende Effekt in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3), die zum größten Teil aus Baustoffen besteht. Deren Aufkommen sank um 5 % bzw. 59 Mio. t und war somit wesentlich an der Gesamtentwicklung (-91 Mio.) beteiligt. Ein nennenswertes Mengenwachstum fand in lediglich zwei Güterbereichen statt. Dabei handelt es sich erstens um die sog. "Sonstigen Produkte" (B10, +4 % oder 18 Mio. t) und zweitens um "Kohle, Rohöl" (B2, 5 % oder 8 Mio. t). Letzteres ist aber lediglich statistisch bedingt (vgl. Abschn. 3.1). In allen übrigen Güterbereichen, darunter auch in den, langfristig wachstumsstarken, Bereichen "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4), "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6) und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (B8) kam es zu mehr oder minder starken Rückgängen. Auf B4 entfällt rund ein Fünftel der gesamten Transportleistung, so dass das Minus um 3 % in absoluten Zahlen eine Abnahme um 3,9 Mrd. tkm bedeutet. Das wiederum entspricht über 40 % der Gesamtentwicklung (-9,4 Mrd. tkm) und hat somit sogar ein höheres Gewicht als die Baustofftransporte, deren Transportleistung prozentual noch stärker sinkt (-3,6 %), absolut aber schwächer (-2 Mrd. tkm).

Im Jahr **2013** wird für das Aufkommen des gesamtmodalen Güterverkehrs ein leichter Rückgang (-0,4 % oder 15 Mio. t) erwartet. Dafür ist allein die baustoffgeprägte Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (-2,8 % oder 29 Mio. t) verantwortlich. Dieser

Rückgang kann durch moderate Zunahmen bei den meisten anderen Güterabteilungen nur abgeschwächt werden. Bei diesen wiederum ragen erneut die "Sonstigen Produkte" (+17 Mio.) heraus. Für die gesamtmodale Leistung ist im Jahr 2013 dagegen ein geringes Plus (0,8 % oder 5,1 Mrd. tkm) zu erwarten. Die Abweichung zur Aufkommensentwicklung ist zu einem wesentlichen Teil auf die Rohrleitungen zurückzuführen, bei denen es zu einem Struktureffekt kommt, der allein zu einem drastischen Leistungszuwachs in Höhe von 2,4 Mrd. tkm führt (vgl. Abschn. 3.1). Einschließlich der anderen Verkehrsträger wächst die Leistung in der Güterabteilung "Kohle, Rohöl" sogar um 3,7 Mrd. tkm (11 %), womit sie fast drei Viertel des Anstiegs der gesamtmodalen Beförderungsleistung (5,1 Mrd. tkm) beisteuert. Ein weiterer spürbarer Beitrag entsteht bei den "Sonstigen Produkten" (3,3 Mrd. tkm). Die Baustofftransporte (-1,6 Mrd. tkm) schlagen hier auf Grund der kurzen Strecken weniger stark durch.

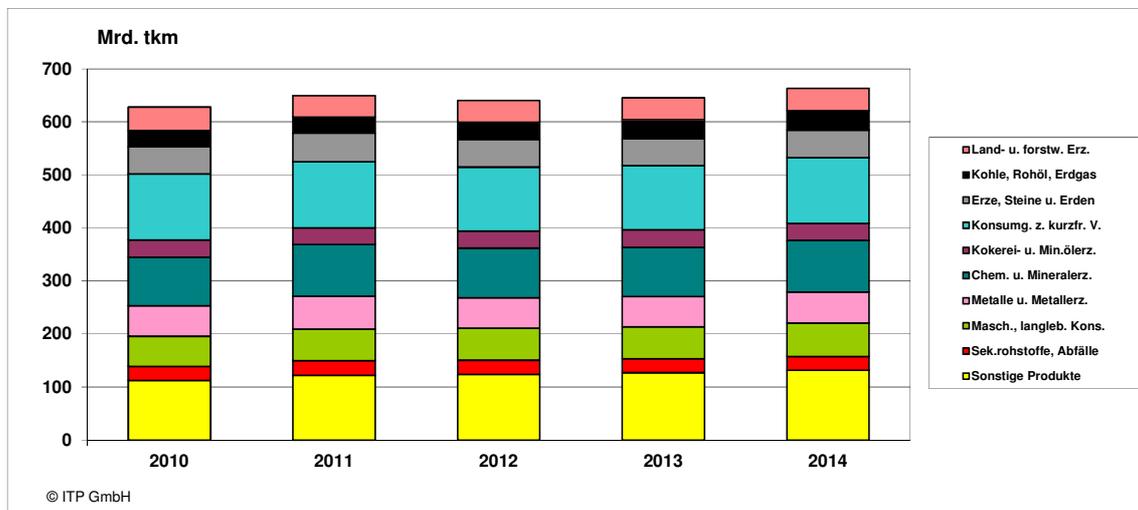
Im Jahr **2014** wird für den gesamtmodalen Güterverkehr ein Plus von 1,9 % (Aufkommen) bzw. 2,8 % (Leistung) erwartet. Dazu dürften alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte beitragen. Für die vier, auch langfristig wachstumsstarken, Güterabteilungen (B4, B6, B8 und B10) wird ein Plus von jeweils gut 2 % bis knapp 5 % erwartet. Damit liefern sie auch die größten absoluten Beiträge (zusammen 14 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (18 Mrd. tkm). Beim Aufkommen, das insgesamt um 74 Mio. t zulegt, entsteht der größte Effekt bei den hier anteilsstarken Baustoffen (23 Mio. t).

Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	210,5	212,6	213,3	214,6	216,9	1,0	0,3	0,6	1,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	164,1	162,3	170,8	175,0	177,2	-1,1	5,2	2,5	1,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	982,1	1098,4	1039,7	1010,7	1033,2	11,8	-5,3	-2,8	2,2
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	551,4	558,8	547,8	553,1	559,7	1,3	-2,0	1,0	1,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	187,9	182,4	182,9	188,8	184,2	-2,9	0,2	3,2	-2,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	563,3	631,2	610,8	603,7	623,7	12,0	-3,2	-1,2	3,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	253,7	264,8	252,0	247,0	251,2	4,4	-4,8	-2,0	1,7
B8 Masch., langleb. Konsumg.	202,3	214,4	213,8	215,2	222,2	5,9	-0,3	0,7	3,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	278,3	300,9	285,6	276,0	278,8	8,1	-5,1	-3,4	1,0
B10 Sonstige Produkte	406,2	460,7	478,6	495,7	506,7	13,4	3,9	3,6	2,2
Insgesamt	3799,9	4086,5	3995,3	3979,8	4053,9	7,5	-2,2	-0,4	1,9
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	43,9	40,8	40,9	41,2	42,0	-7,0	0,1	0,7	2,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	31,2	30,2	32,4	36,0	36,5	-3,0	7,0	11,3	1,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	51,3	54,0	52,1	50,5	51,8	5,3	-3,6	-3,0	2,7
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	124,3	124,7	120,8	121,3	124,1	0,3	-3,2	0,4	2,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	32,4	31,3	32,1	32,8	32,3	-3,5	2,7	2,3	-1,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	91,3	97,3	93,6	93,1	97,3	6,6	-3,8	-0,6	4,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	57,6	61,9	57,6	56,6	58,0	7,4	-6,9	-1,8	2,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	56,7	59,6	60,1	60,6	63,2	5,1	0,7	0,8	4,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	26,6	27,8	26,9	26,1	26,6	4,5	-3,1	-2,9	1,7
B10 Sonstige Produkte	112,6	121,9	123,8	127,1	131,3	8,3	1,5	2,7	3,3
Insgesamt	627,9	649,6	640,2	645,3	663,1	3,5	-1,4	0,8	2,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen


Straßengüterverkehr

Auf den Straßengüterverkehr entfallen über 80 % des gesamtmodalen Transportaufkommens und 70 % der entsprechenden Transportleistung. Somit ähnelt sich die güterartenspezifische Entwicklung bei beiden Größen grundsätzlich stark. Deshalb war auch beim Lkw-Verkehr im Jahr **2012** – nach dem derzeitigen Stand der Schätzungen für die ausländischen Fahrzeuge – die Entwicklung in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3), die zum größten Teil aus Baustoffen besteht, mit einem Rückgang um 50 Mio. t (-5 %) hauptverantwortlich für das Aufkommensminus im gesamten Straßengüterverkehr (-85 Mio.). Von der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6) entfallen vom Aufkommen der deutschen Lkw über 70 % auf letztere, weshalb sie hier als bauaffin einzustufen ist. Dies trifft auch auf die Güterabteilung "Sekundärrohstoffe, Abfälle" (B9) zu, die im Lkw-Verkehr zu größeren Teilen aus Bauschutt besteht. Zusammen (B6 und B9) war hier ein Minus um weitere 37 Mio. t zu verzeichnen. Vom Rückgang der gesamten Transportleistung (-10,2 Mrd. tkm) entfiel ebenfalls ein erheblicher Teil (-6,0 Mrd. tkm) auf den Baubereich (B3, B6 und B9). Ein weiterer starker Effekt (-4,0 Mrd. tkm) entstand in der anteilsgewichtigen Güterabteilung "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4), auf die hier sogar ein Viertel des Gesamtwerts entfällt.

Im Jahr **2013** wird für den Lkw-Verkehr ein leichter Rückgang des Aufkommens (-0,5 % oder 15 Mio. t) und eine geringes Plus der Leistung (0,6 % oder 2,9 Mrd. tkm) erwartet. Wie im gesamtmodalen Güterverkehr sind für das Aufkommensminus allein die Baustofftransporte innerhalb der Güterabteilung B3 (-2,5 % oder 24 Mio. t) verantwortlich. Dem entgegen stehen vor allem die "Sonstigen Produkte" (+16 Mio. t bzw. 3,1 Mrd. tkm). Damit bilden sie bei der Leistung die einzige Güterabteilung mit einem auch in absoluten Zahlen spürbaren Zuwachs. Die Baustofftransporte (-0,7 Mrd. tkm) besitzen hier auf Grund der kurzen Strecken eine geringere Bedeutung.

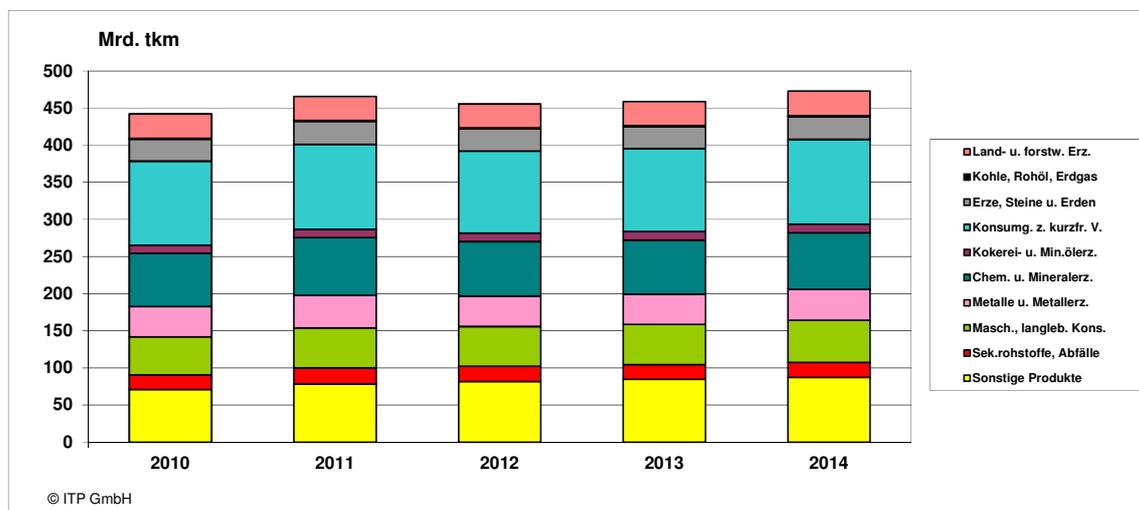
Im Jahr **2014** wird für den Straßengüterverkehr ein Anstieg um 1,9 % bzw. 3,1 % vorausgeschätzt. Wie im gesamtmodalen Güterverkehr dürften dazu alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte und der, im Lkw-Verkehr unbedeutenden, Kohle beitragen. Die bauaffinen Güterabteilungen (B3, B6 und B9) tragen zusammen 41 Mio. t und damit den Löwenanteil des Aufkommenswachstums (63 Mio. t) bei. Die langfristigen wachstumsstarken Güterabteilungen B4, B8 und B10 steuern hierzu auch noch ein Drittel (20 Mio. t) und rund die Hälfte (7,6 Mrd. tkm) des gesamten Leistungsanstieg (14,3 Mrd. tkm) bei.

Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	186,9	192,2	192,9	193,9	196,4	2,8	0,4	0,5	1,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	8,4	7,5	7,9	8,7	8,6	-9,7	4,0	10,8	-0,7
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	871,9	981,5	931,6	907,9	928,5	12,6	-5,1	-2,5	2,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	524,4	534,4	522,4	528,5	534,8	1,9	-2,3	1,2	1,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	99,8	96,6	101,6	104,3	101,4	-3,2	5,2	2,7	-2,8
B6 Chemische u. Mineralerz.	496,1	563,5	541,9	534,4	552,0	13,6	-3,8	-1,4	3,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	179,7	185,3	176,6	174,3	177,2	3,1	-4,7	-1,3	1,7
B8 Masch., langleb. Konsumg.	190,1	201,5	198,1	199,0	205,5	6,0	-1,7	0,4	3,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	249,6	272,9	257,9	248,8	251,3	9,3	-5,5	-3,5	1,0
B10 Sonstige Produkte	318,9	367,8	387,4	402,9	410,1	15,3	5,3	4,0	1,8
Insgesamt	3125,7	3403,2	3318,1	3302,8	3365,9	8,9	-2,5	-0,5	1,9
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	33,1	32,5	32,1	32,3	33,2	-1,8	-1,3	0,9	2,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	0,9	1,1	1,1	1,3	1,3	11,2	9,2	9,7	0,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	29,6	31,2	30,3	29,6	30,5	5,2	-2,9	-2,3	3,2
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	113,3	114,5	110,5	111,5	114,1	1,0	-3,5	0,9	2,4
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,7	11,0	11,4	11,7	11,5	3,2	3,1	2,6	-1,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	71,9	77,7	73,4	72,7	76,2	8,1	-5,5	-0,9	4,8
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	40,8	43,9	41,0	40,7	41,9	7,8	-6,8	-0,7	3,0
B8 Masch., langleb. Konsumg.	51,4	54,0	53,7	54,2	56,6	5,1	-0,6	0,9	4,4
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	19,6	21,4	20,6	19,9	20,3	9,1	-3,9	-3,3	1,9
B10 Sonstige Produkte	70,8	78,3	81,4	84,5	87,1	10,6	3,9	3,8	3,0
Insgesamt	442,0	465,6	455,4	458,3	472,6	5,3	-2,2	0,6	3,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen


Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2012** ist der Eisenbahngüterverkehr um 2,3 % bzw. 2,9 % gesunken, d.h. um 8,6 Mio. t bzw. 3,3 Mrd. tkm. Dazu haben die meisten Güterbereiche beigetragen. Die kräftigen Ausschläge bei den Transporten von Kohle (+6,2 Mio. bzw. +0,6 Mrd. tkm) und von Kokereierzeugnissen (-6,8 Mio. bzw. -0,7 Mrd. tkm) sind ausschließlich statistisch bedingt und heben sich annähernd auf (vgl. Abschn. 3.1). Daneben waren die im Gesamtergebnis spürbarsten Verluste bei den Güterabteilungen "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3, -5,2 Mio.t bzw. -0,8 Mrd. tkm) und "Metalle und -erzeugnisse" (B7, -3,5 Mio.t bzw. -1,3 Mrd. tkm) zu beobachten. Beide wurden von der rückläufigen Stahlproduktion wesentlich beeinflusst. Bei der erstgenannten kam noch die sinkende Bautätigkeit hinzu. Auch in der grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilung "Sonstige Produkte" (B10) mussten die Eisenbahnen spürbare Verluste hinnehmen (-1,3 Mio.t bzw. -1,3 Mrd. tkm). Der prozentual stärkste Rückgang (jeweils rund 25 %) war bei den "Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft" zu konstatieren, wo es zu Verlagerungen zum Lkw gekommen ist, weil vor allem die Deutsche Bahn unrentable Beförderungen in der Fläche aufgibt. Für das Gesamtergebnis hat diese Güterabteilung keinen wesentlichen Einfluss.

Für das Jahr **2013** wird ein erneuter, aber geringerer Rückgang des Eisenbahngüterverkehrs erwartet, und zwar um 1,0 Mio. t (-0,3 %) bzw. 1,2 Mrd. tkm (-1,1 %). Entscheidend dafür sind die Beförderungen von Erzen, die in der Güterabteilung B3 (-2,2 Mio.t bzw. -0,4 Mrd. tkm) subsumiert sind, und von "Metalle und -erzeugnisse" (B7, -3,2 Mio.t bzw. -0,9 Mrd. tkm), die wegen der sinkenden Rohstahlerzeugung abnehmen. Zu spürbaren Zuwächsen kommt es lediglich bei den "Sonstigen Produkten" (2,0 Mio.t bzw. 0,1 Mrd. tkm), und den Kohlebeförderungen, die von der kräftig expandierenden Steinkohleneinfuhr profitieren (1,9 Mio.t bzw. 0,5 Mrd. tkm). Allerdings kann dies den Gesamttrückgang nur abschwächen.

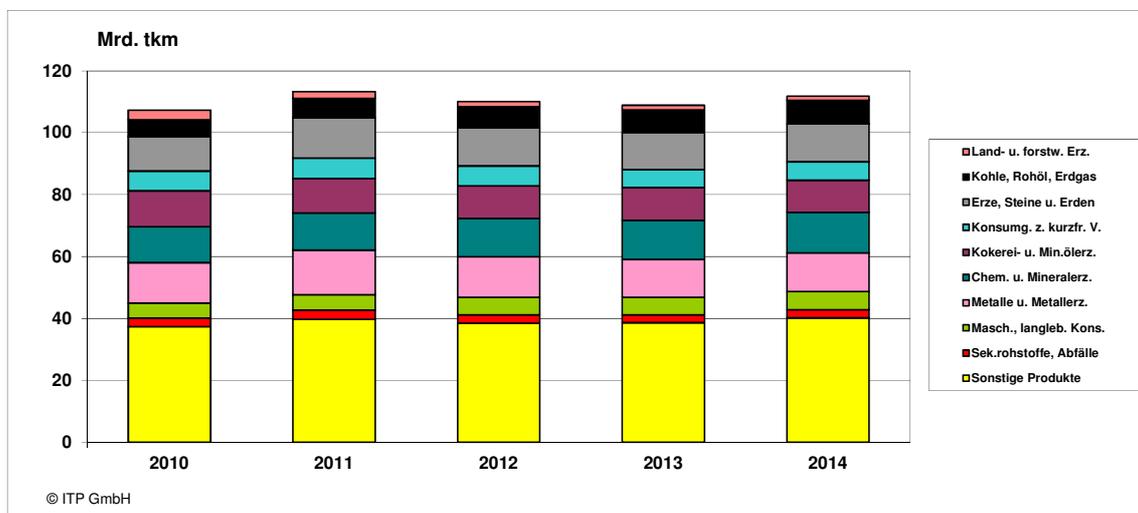
Für das Jahr **2014** wird eine gesamte Zunahme um 2,5 % (Aufkommen) bzw. 2,7 % (Leistung) prognostiziert, was 9 Mio. t bzw. 3,2 Mrd. tkm entspricht. Der Großteil davon (zusammen 6,1 Mio. t bzw. 2,4 Mrd. tkm) entsteht in den vier wachstumsträchtigen Güterabteilungen B4, B6, B8 und B10. Hier werden mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auch die prozentualen Zuwachsraten höher ausfallen als im laufenden Jahr. Die Kohlebeförderungen werden weiterhin von der Steinkohleneinfuhr profitieren und einen spürbaren Wachstumsbeitrag leisten (1,5 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm). Letzteres wird im Jahr 2014 – im Gegensatz zum laufenden Jahr – infolge der dann zumindest leicht steigenden Stahlproduktion auch auf die Transporte von Erzen und Metallen zutreffen (zusammen 2,7 Mio. t bzw. 0,6 Mrd. tkm). Lediglich bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und bei Mineralölprodukten wird sich ein geringer Rückgang einstellen, der aber zu schwach ist, um im Gesamtergebnis spürbare Spuren zu hinterlassen.

Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	7,6	5,5	4,1	3,7	3,4	-27,9	-25,5	-9,1	-9,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	32,6	34,7	41,0	42,8	44,4	6,5	18,0	4,6	3,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	50,1	57,8	52,6	50,4	51,9	15,3	-9,0	-4,1	2,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,0	12,3	12,7	11,4	11,6	2,0	3,2	-10,1	1,9
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	52,1	50,0	43,2	44,5	43,5	-4,1	-13,5	3,0	-2,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	41,3	42,0	42,8	43,5	45,3	1,6	2,0	1,7	4,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	62,3	67,7	64,2	61,0	62,3	8,6	-5,1	-5,0	2,0
B8 Masch., langleb. Konsumg.	10,5	11,0	13,7	14,2	14,6	4,6	24,4	3,6	3,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	15,3	16,2	15,5	15,2	15,4	5,7	-4,2	-2,4	1,5
B10 Sonstige Produkte	71,7	77,6	76,3	78,3	82,0	8,2	-1,7	2,6	4,7
Insgesamt	355,7	374,7	366,1	365,1	374,4	5,3	-2,3	-0,3	2,5
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	3,2	2,2	1,7	1,5	1,3	-30,9	-24,1	-11,6	-9,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	5,5	6,3	6,8	7,3	7,6	15,3	9,0	7,0	4,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	11,1	13,1	12,3	11,9	12,2	17,9	-6,0	-3,2	2,7
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	6,4	6,6	6,5	5,9	6,0	3,2	-1,4	-9,6	1,9
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	11,7	11,1	10,4	10,6	10,3	-5,0	-5,9	1,3	-2,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	11,6	12,1	12,4	12,7	13,2	4,3	3,0	1,8	4,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	13,1	14,4	13,1	12,2	12,4	9,8	-8,9	-6,9	2,0
B8 Masch., langleb. Konsumg.	4,8	5,1	5,7	5,7	5,9	5,1	12,9	-0,2	3,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,7	2,9	2,7	2,6	2,6	6,0	-8,5	-3,6	1,5
B10 Sonstige Produkte	37,3	39,7	38,4	38,6	40,2	6,3	-3,2	0,4	4,2
Insgesamt	107,3	113,3	110,1	108,8	111,8	5,6	-2,9	-1,1	2,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen


Binnenschifffahrt

Im Jahr **2012** ist das Aufkommen der Binnenschifffahrt um 0,5 % und die Transportleistung auf Grund der Basiseffekte aus dem Vorjahr um 6,3 % gestiegen. Im Wesentlichen haben dazu diejenigen Güterabteilungen am meisten beigetragen, die im Vorjahr wasserstandsbedingt erhebliche Einbußen verbuchten. Dabei handelt es sich um die "Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft" (+1,0 Mrd. tkm, 2011: -1,5), die Kohle (+0,9 nach -1,2 Mrd. tkm) und Mineralölprodukte (+1,1 nach -0,9 Mrd. tkm). Wesentlich **aussagefähiger** als der Vergleich mit dem verzerrten Jahr 2011 ist derjenige mit dem Jahr **2010**. Er zeigt für die Leistung einen spürbaren Rückgang um 6 % bzw. 3,8 Mrd. tkm. Die Beförderungsmenge ist in einem geringeren Ausmaß (3 % bzw. 6,4 Mio. t) geschrumpft. Der bedeutendste Effekt entstand in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3). Dessen Aufkommensrückgang um 4,5 Mio. t (-8 %) ist für zwei Drittel der Gesamtentwicklung im Zweijahresvergleich 2012/10 verantwortlich. Die Abnahme der Leistung fällt prozentual noch höher aus (-10 %), auf Grund der geringeren Bedeutung aber im Gesamtergebnis nicht so sehr ins Gewicht (-1,1 Mrd. tkm). Prozentual sogar noch höher waren die Einbußen in der Güterabteilung "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4, -15 % bzw. 17 %). Dieses Ausmaß führte trotz des vergleichsweise geringen Anteils zu einem spürbaren absoluten Rückgang (2,2 Mio. t bzw. 0,8 Mrd. tkm), der somit den zweitstärksten Einfluss auf das Gesamtergebnis (2012/10) darstellt. Diese Verluste entstanden vor allem bei den, in dieser Güterabteilung dominierenden, Nahrungs- und Genussmitteln (2,0 Mio. t bzw. 0,7 Mrd. tkm). Darüber hinaus war auch in der Güterabteilung "Sekundärrohstoffe, Abfälle" ein erheblicher Rückgang zu beobachten, der vor allem beim Aufkommen (-1,2 Mio. t bzw. 9 %) ins Gewicht fiel. Selbst bei den "Sonstigen Produkten", die sich im Gesamtergebnis ohnehin nur begrenzt niederschlagen und hinter denen sich mehrheitlich der Containerverkehr verbirgt, ist das Aufkommen im Zweijahresvergleich um 5 % und die Leistung sogar um 12 % geschrumpft. Bei den anteilsstarken Transporten von Kohle kam die Binnenschifffahrt im Zweijahresvergleich trotz steigender Importkohlemengen über eine annähernde Stagnation nicht hinaus. Lediglich bei den, annähernd gleich hohen, Mineralölprodukten konnte sie zulegen, darunter beim Aufkommen spürbar (6 %). Der resultierende Mengengewinn (2,1 Mio. t) hat das ungünstige Gesamtergebnis zumindest gedämpft.

Für das Jahr **2013** wird für das Aufkommen ein Anstieg um 0,6 % und für die Leistung eine Zunahme um 1,7 % erwartet, d.h. um 1,4 Mio. t bzw. 1,0 Mrd. tkm. Den größten Wachstumsbeitrag steuern die Kohlebeförderungen bei (2,1 Mio. t bzw. 0,6 Mrd. tkm). Auch die Transporte von Mineralölprodukten werden, entsprechend der Entwicklung von Absatz und Importen insbesondere von leichtem Heizöl, spürbar zunehmen (1,9 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm). Dem steht ein erhebliches Minus in der bedeutendsten Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" gegenüber (-3,2 Mio. t bzw. -0,5 Mrd. Tkm).



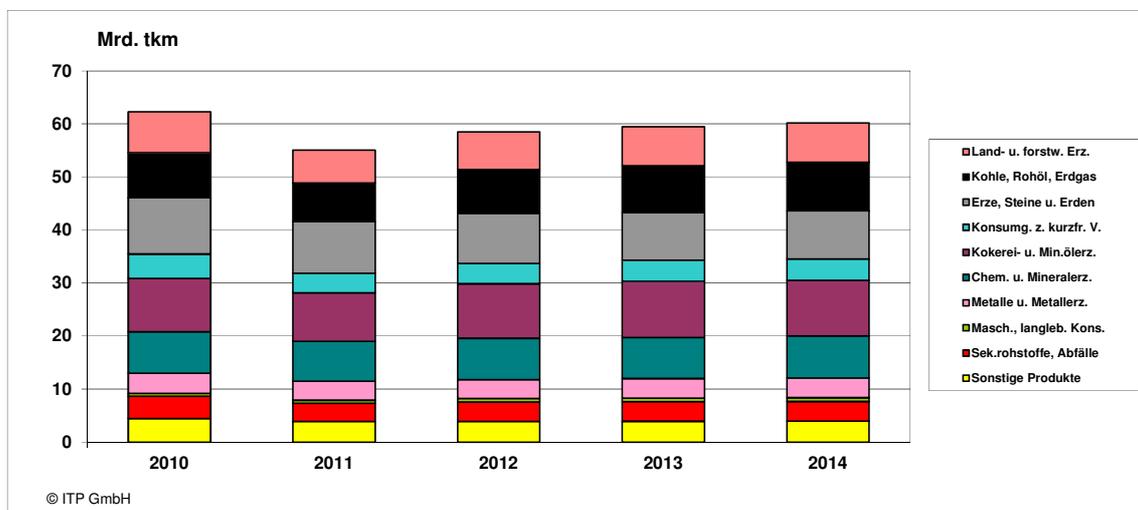
Im Jahr **2014** dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt erneut um **1 %** steigen, d.h. um 2,5 Mio. t bzw. 0,7 Mrd. tkm. Dabei werden die Transporte von Kohle auf Grund weiter kräftig steigender Importe erneut spürbar zulegen (1,5 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm) und damit für rund die Hälfte des Nachfrageanstiegs verantwortlich zeichnen. Für die Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" wird nun ebenfalls ein Plus (0,5 Mio. t bzw. 0,1 Mrd. tkm) erwartet. Die Beförderungen in der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" schließlich werden im kommenden Jahr, im Gegensatz zu 2013, auf Grund der sich verbessernden Branchenkonjunktur ebenfalls einen nicht unwesentlichen Wachstumsbeitrag (0,6 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm) liefern. Lediglich für die Mineralölprodukte ist ein im Gesamtergebnis sichtbares Minus (-0,6 Mio. t bzw. -0,1 Mrd. tkm) zu erwarten. In allen anderen Güterabteilungen belaufen sich die absoluten Veränderungen auf maximal 0,2 Mio. t bzw. 0,05 Mrd. tkm.

Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	16,0	14,9	16,3	17,0	17,1	-6,8	9,4	4,1	0,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	34,3	33,5	34,1	36,2	37,7	-2,3	1,9	6,1	4,1
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	60,1	59,1	55,6	52,4	52,9	-1,7	-6,0	-5,8	1,0
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	15,0	12,1	12,8	13,2	13,3	-19,1	5,3	3,0	1,0
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	35,9	35,8	38,0	39,9	39,3	-0,3	6,0	4,9	-1,6
B6 Chemische u. Mineralerz.	25,9	25,7	26,1	25,8	26,4	-0,9	1,6	-1,0	2,4
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	11,7	11,9	11,2	11,7	11,7	1,7	-5,5	4,0	0,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	1,7	1,9	2,0	2,1	2,1	9,6	5,2	5,8	0,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	13,4	11,8	12,2	12,0	12,1	-11,5	3,1	-1,3	0,5
B10 Sonstige Produkte	15,6	15,3	14,9	14,4	14,6	-2,4	-2,2	-3,4	1,1
Insgesamt	229,6	222,0	223,2	224,6	227,1	-3,3	0,5	0,6	1,1
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	7,7	6,2	7,1	7,4	7,4	-19,8	15,8	3,0	0,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	8,5	7,3	8,2	8,8	9,2	-14,4	12,0	7,9	3,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	10,6	9,8	9,5	9,0	9,1	-7,8	-2,9	-4,9	1,0
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	4,6	3,7	3,8	4,0	4,0	-21,2	5,1	3,4	1,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,0	9,1	10,3	10,6	10,5	-8,9	12,4	3,0	-1,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	7,8	7,6	7,8	7,7	7,9	-3,7	3,2	-0,7	2,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	3,8	3,6	3,6	3,7	3,7	-5,8	-0,2	3,6	0,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	4,5	16,0	5,9	0,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,2	3,5	3,7	3,7	3,7	-18,1	6,6	0,0	0,5
B10 Sonstige Produkte	4,4	3,9	3,9	3,9	4,0	-12,6	0,3	1,1	1,2
Insgesamt	62,3	55,0	58,5	59,5	60,2	-11,6	6,3	1,7	1,2

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen


Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern nur die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Es nahm im Jahr **2012** um 0,8 % oder 2,3 Mio. t zu. Das Aufkommen in den, grundsätzlich wachstumsstarken, Güterabteilungen "Sonstige Produkte" (B10), "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4) und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (B8) ist im vergangenen Jahr um lediglich 1,3 % gewachsen, was 1,8 Mio. t entspricht. Hinzu kamen spürbare Gewinne bei Kohle und Rohöl (2,4 Mio. t, +6 %). Hier machte sich bemerkbar, dass die Rohöllieferungen aus der Nordsee – im Gegensatz zu den drei Vorjahren und zu den jeweiligen Gesamtimporten – spürbar zulegten. Auch der Umschlag der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" konnte ein Plus verbuchen (0,7 Mio. t). Spürbar gedämpft wurde das Gesamtergebnis durch rückläufige Beförderungen von Mineralölprodukten (-1,2 Mio. t), diesmal infolge sinkender Einfuhren, von landwirtschaftlichen Produkten (-0,6 Mio. t) und in der, an sich wachstumsträchtigen, Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineraleerzeugnisse" (-1,1 Mio. t).

Im Jahr **2013** wird der Umschlag des Seeverkehrs ein Minus hinnehmen müssen (-0,9 % bzw. 2,8 Mio. t). Der Umschlag von "Sonstigen Produkten" dürfte spürbar abnehmen (-7 % bzw. 4,2 Mio. t). Allerdings kommt es in der Güterartenstruktur des Containerverkehrs offensichtlich zu Verschiebungen, vor allem zu landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+10 % bzw. 1,8 Mio. t) und zu den "Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch" (+4 % bzw. 1,6 Mio. t). Dennoch verbleibt aggregiert (einschließlich B8) ein Minus in Höhe von 1 % bzw. 1,7 Mio. t. Zudem wird sich die letztjährige spürbare Expansion bei Kohle und Rohöl nicht wiederholen, sondern in ein Minus (-3,6 %) drehen, was weiteren 1,6 Mio. t entspricht. Dabei gehen sowohl die Rohöltransporte – bei wieder sinkenden Anlandungen aus der Nordsee – als auch die Kohleimporte zurück. Gedämpft wird der Gesamtrückgang durch eine deutliche Zunahme des Umschlags von Mineralölprodukten auf Grund steigender Einfuhren (9 % bzw. 1,2 Mio. t).

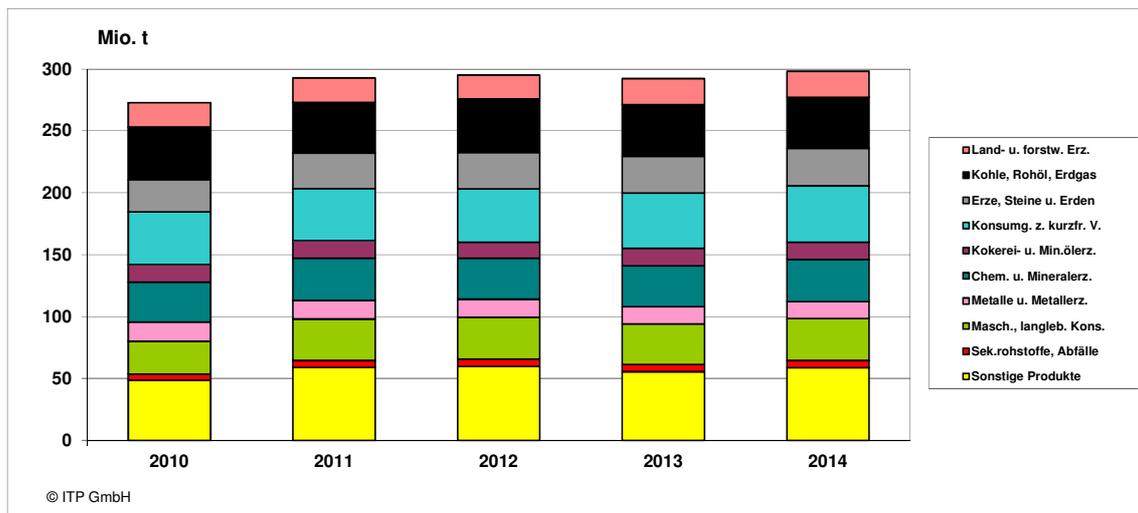
Im Jahr **2014** wird mit einer Zunahme des Seeverkehrs um 2 % bzw. 6 Mio. t gerechnet. Auf Grund der deutlichen Beschleunigung des deutschen Außenhandels werden die o.a. wachstumsstarken Güterabteilungen spürbar wachsen (3 %) und mit 5,9 Mio. t nahezu das gesamte Plus beitragen. Auch die Transporte von chemischen Erzeugnissen sollten auf Grund der merklich steigenden Produktion nunmehr auch – im Gegensatz zu 2013 – einen Wachstumsbeitrag liefern (1,1 Mio. t). Bei den Massengütern sollte ein weiteres Minus im Ölbereich (Rohöl und Produkte, zusammen -0,7 Mio. t) von einem Anstieg bei Erzen und Metallen (zusammen 0,4 Mio. t) zumindest abgeschwächt werden, so dass insgesamt kein allzu dämpfender Einfluss entsteht.

Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	19,7	19,8	19,2	21,0	21,2	0,5	-3,2	9,5	1,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	42,4	40,8	43,3	41,7	41,2	-3,6	5,9	-3,6	-1,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	26,2	28,7	29,4	29,8	30,3	9,8	2,5	1,3	1,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	42,6	42,1	43,1	44,6	45,3	-1,3	2,4	3,7	1,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	14,2	14,1	13,0	14,2	14,0	-0,3	-8,2	9,2	-1,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	32,2	34,2	33,1	33,0	34,1	6,5	-3,3	-0,2	3,2
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	15,7	14,9	14,6	13,9	13,8	-5,3	-1,6	-5,4	-0,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	26,3	33,6	33,8	32,8	33,9	27,6	0,5	-2,9	3,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,1	5,4	5,9	5,8	5,9	4,7	10,5	-3,0	1,8
B10 Sonstige Produkte	48,5	59,1	59,7	55,6	58,7	21,8	1,0	-7,0	5,6
Insgesamt	272,9	292,8	295,1	292,3	298,3	7,3	0,8	-0,9	2,0

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 entwickelt sich im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr **2012** sind die hier anteilsstarken Baustofftransporte deutlich gesunken, was vor allem im (dominierenden) Straßengüterverkehr stark dämpfte. Hinzu kam die allgemeine gesamtwirtschaftliche Abschwächung, so dass der Binnenverkehr spürbar abgenommen hat (-2,7 % bzw. -3,1 %). Für das Jahr **2013** ist, auf Grund der Entwicklung sowohl der Bau- als auch der Gesamtwirtschaft, beim Aufkommen nochmals ein, allerdings nur mehr geringes Minus (-0,7 %) zu erwarten. Bei der Leistung, bei der die kurzen Baustofftransporte weniger durchschlagen, ist mit einer annähernden Stagnation zu rechnen. Dies gilt tendenziell für alle Verkehrsträger. Im Jahr **2014** wird sich die konjunkturelle Belebung auch auf den Binnenverkehr auswirken (+1,5 % bzw. 2,1 %).

Vor der Kommentierung der **grenzüberschreitenden** Verkehrsströme soll auch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklung in den Jahren **2011 und 2012** auf Grund der Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw noch erheblichen Unschärfen unterliegt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.4).

Sowohl der grenzüberschreitende **Versand** als auch der **Empfang** wiesen bereits im Jahr **2011** eine im langjährigen Vergleich geringe Dynamik auf (jeweils knapp 3 %, Aufkommen, ohne Seeverkehr). Im Jahr **2012** haben beide Ströme um rund 1 % (Aufkommen) abgenommen, obwohl der deutsche Außenhandel (Summe der Ex- und Importe) noch um 3 % gestiegen ist. Zum Teil ist das auf einige Massengutbereiche (Erze, Metalle, Baustoffe) zurückzuführen. Aber auch außerhalb der Massengüter war ein Minus zu beobachten. Es ist damit zu erklären, dass im Außenhandel vor allem die Handelsströme mit außereuropäischen Ländern expandierten, diejenigen mit den EU-Ländern (zusammen) dagegen nur sehr geringfügig. Im Jahr **2013** haben sich die Perspektiven für die Wirtschaft in der EU bzw. der Eurozone – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – noch kaum aufgehellt (vgl. Abschn. 2.2). Deshalb werden die grenzüberschreitenden Verkehrsströme grundsätzlich kaum über eine annähernde Stagnation hinauskommen. Eine Ausnahme bildet der grenzüberschreitende Empfang (+1,6 %), der aber vor allem von den kräftig steigenden Kohleimporten angetrieben wird. Im Jahr **2014** wird der deutsche Außenhandel mit den europäischen Partnerländern stärker wachsen als im laufenden Jahr. Deshalb werden auch der grenzüberschreitende Versand und Empfang im kommenden Jahr – im Gegensatz zu 2012 und 2013 – wieder ein nennenswertes Plus verzeichnen (rund 3 %).

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Straßengüterverkehr¹⁾	3125,7	3403,2	3318,1	3302,8	3365,9	8,9	-2,5	-0,5	1,9
Binnenverkehr	2617,4	2868,2	2787,6	2768,6	2809,5	9,6	-2,8	-0,7	1,5
Grenzüb. Versand	199,7	210,8	208,3	209,4	217,4	5,6	-1,2	0,5	3,8
Grenzüb. Empfang	184,9	192,5	190,0	191,6	199,6	4,1	-1,3	0,9	4,2
Durchgangsverkehr	123,7	131,7	132,2	133,1	139,4	6,5	0,4	0,7	4,7
Eisenbahnverkehr²⁾	355,7	374,7	366,1	365,1	374,4	5,3	-2,3	-0,3	2,5
Binnenverkehr	242,1	257,2	247,1	244,0	249,0	6,2	-3,9	-1,3	2,0
Grenzüb. Versand	45,1	46,3	45,3	44,4	46,0	2,5	-2,1	-1,9	3,5
Grenzüb. Empfang	52,1	56,3	58,2	61,8	64,3	8,1	3,4	6,2	4,0
Durchgangsverkehr	16,4	15,0	15,5	14,8	15,0	-9,0	3,7	-4,5	1,3
Binnenschifffahrt	229,6	222,0	223,2	224,6	227,1	-3,3	0,5	0,6	1,1
Binnenverkehr	53,1	54,8	54,6	55,0	55,0	3,2	-0,4	0,8	0,0
Grenzüb. Versand	50,6	46,9	48,2	48,6	49,0	-7,4	2,9	0,8	0,8
Grenzüb. Empfang	103,5	101,6	100,0	101,1	102,9	-1,8	-1,6	1,0	1,8
Durchgangsverkehr	22,4	18,7	20,3	19,9	20,2	-16,6	8,6	-2,2	1,5
Rohrfernleitungen³⁾	88,8	86,6	87,9	87,3	86,5	-2,6	1,5	-0,7	-0,9
Binnenverkehr	22,7	19,7	23,4	22,3	22,3	-12,8	18,2	-4,4	0,0
Grenzüb. Empfang	66,2	66,8	64,5	65,0	64,2	1,0	-3,4	0,7	-1,2
Luftfracht⁴⁾	4,250	4,452	4,334	4,388	4,520	4,8	-2,7	1,2	3,0
Binnenverkehr	0,105	0,116	0,111	0,111	0,113	10,5	-4,3	0,0	1,8
Grenzüb. Versand	2,062	2,225	2,192	2,220	2,277	7,9	-1,5	1,3	2,6
Grenzüb. Empfang	1,933	1,958	1,903	1,919	1,979	1,3	-2,8	0,8	3,1
Durchgangsverkehr	0,151	0,155	0,125	0,137	0,141	2,6	-19,4	9,6	2,9
Gesamter Güterv.	3804,2	4091,0	3999,7	3984,2	4058,4	7,5	-2,2	-0,4	1,9
Binnenverkehr	2935,3	3200,1	3112,7	3090,1	3135,9	9,0	-2,7	-0,7	1,5
Grenzüb. Versand	297,5	306,2	304,1	304,7	314,7	2,9	-0,7	0,2	3,3
Grenzüb. Empfang	408,6	419,2	414,7	421,5	433,0	2,6	-1,1	1,6	2,7
Durchgangsverkehr	162,7	165,5	168,2	168,0	174,7	1,7	1,6	-0,1	4,0
Seeverkehr⁵⁾	272,9	292,8	295,1	292,3	298,3	7,3	0,8	-0,9	2,0
Binnenverkehr	3,2	3,2	3,6	3,3	3,3	2,0	10,7	-8,5	0,8
Grenzüb. Versand	102,9	112,5	116,0	117,2	119,8	9,3	3,1	1,0	2,2
Grenzüb. Empfang	166,8	177,1	175,6	171,9	175,2	6,2	-0,9	-2,1	1,9

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Straßengüterverkehr²⁾	442,0	465,6	455,4	458,3	472,6	5,3	-2,2	0,6	3,1
Binnenverkehr	258,1	271,4	262,1	263,1	268,5	5,1	-3,4	0,4	2,1
Grenzüb. Versand	55,5	58,2	57,6	58,2	60,6	4,9	-1,0	1,0	4,2
Grenzüb. Empfang	54,1	56,6	55,7	56,3	58,9	4,6	-1,6	1,1	4,5
Durchgangsverkehr	74,3	79,4	79,9	80,7	84,6	6,9	0,7	0,9	4,9
Eisenbahnverkehr³⁾	107,3	113,3	110,1	108,8	111,8	5,6	-2,9	-1,1	2,7
Binnenverkehr	54,5	59,0	56,3	56,1	57,6	8,2	-4,5	-0,3	2,6
Grenzüb. Versand	20,7	21,0	20,3	19,4	20,0	1,3	-3,2	-4,4	3,0
Grenzüb. Empfang	21,0	23,0	23,2	23,6	24,4	9,9	0,6	1,9	3,2
Durchgangsverkehr	11,1	10,3	10,3	9,7	9,9	-7,3	-0,6	-5,7	1,8
Binnenschifffahrt	62,3	55,0	58,5	59,5	60,2	-11,6	6,3	1,7	1,2
Binnenverkehr	11,1	10,4	10,9	11,0	11,0	-6,2	4,9	1,0	0,0
Grenzüb. Versand	13,4	11,7	12,7	13,3	13,4	-12,5	8,4	4,5	0,8
Grenzüb. Empfang	23,9	21,5	22,2	22,6	23,0	-10,0	3,5	1,7	1,8
Durchgangsverkehr	13,9	11,4	12,7	12,6	12,8	-17,9	10,7	-0,5	1,5
Rohrfernleitungen⁴⁾	16,3	15,6	16,2	18,6	18,5	-3,9	3,7	15,0	-1,0
Binnenverkehr	4,9	4,2	4,9	4,7	4,7	-12,7	15,9	-5,0	-0,4
Grenzüb. Empfang	11,4	11,4	11,3	14,0	13,8	-0,1	-0,8	23,8	-1,2
Luftfracht⁵⁾	1,428	1,480	1,420	1,425	1,450	3,6	-4,1	0,4	1,8
Binnenverkehr	0,044	0,046	0,044	0,043	0,045	4,5	-4,3	-2,3	4,7
Grenzüb. Versand	0,706	0,759	0,724	0,728	0,743	7,5	-4,6	0,6	2,1
Grenzüb. Empfang	0,677	0,674	0,652	0,655	0,662	-0,4	-3,3	0,5	1,1
Gesamter Güterv.	629,3	651,0	641,6	646,7	664,5	3,5	-1,5	0,8	2,8
Binnenverkehr	328,7	345,0	334,3	335,0	341,8	5,0	-3,1	0,2	2,1
Grenzüb. Versand	90,3	91,6	91,4	91,6	94,7	1,5	-0,3	0,3	3,4
Grenzüb. Empfang	111,0	113,1	113,0	117,2	120,7	1,9	-0,1	3,6	3,0
Durchgangsverkehr	99,4	101,2	102,9	102,9	107,2	1,8	1,7	0,1	4,2

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

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 bereits im Jahr **2011** ein ungewöhnlich geringes Wachstum (knapp 2 %) zu verzeichnen. Allerdings wurden damals 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. Deshalb sank der Durchgangsverkehr der Binnenschifffahrt damals um 17 %. Auch der Transit der Eisenbahnen nahm kräftig ab (-9 %), derjenige per Lkw dagegen noch im gewohnten Ausmaß zu (6,5 %). Im Jahr **2012** war nunmehr auch der Lkw-Verkehr betroffen, der sich um lediglich 0,4 % erhöht hat. Drei Viertel des gesamten Transitverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Deren (gesamte) Transportleistung im Jahr 2012 kann mit den Ergebnissen der Mautstatistik halbwegs genau abgeschätzt werden (vgl. Abschn. 3.4). Deren Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist dagegen noch sehr unsicher. Dessen ungeachtet kann eine erhebliche Wachstumsverminderung des Lkw-Transits auf Grund der konjunkturellen Eintrübung in Europa mit hoher Sicherheit unterstellt werden. Bei der Binnenschifffahrt und den Eisenbahnen kam es dagegen zu Basiseffekten, so dass der Transitverkehr im Jahr 2012 hier kräftig zunahm. Dadurch ist zu erklären, dass sich das Plus des gesamtmodalen Durchgangsverkehrs (1,6 %) gegenüber 2011 nicht vermindert hat. Im Jahr **2013** wird diese Verminderung auf Grund der nach wie vor schwachen Außenhandelsentwicklung nicht mehr zu verhindern sein. Aus derzeitiger Sicht ist eine Stagnation erwarten. Im Jahr **2014** sollte dagegen mit der allgemeinen wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung in Europa auch der Transitverkehr wieder auf den gewohnten Wachstumspfad einschwenken (4 %).

Luftfracht

Das erste Quartal **2013** war geprägt von einer Reihe negativer Effekte für den Luftfrachtverkehr. Hier beeinflussten zunächst die schlechten Witterungsverhältnisse mit Glatteis, Schnee und Frost bis nach Ostern den gesamten Flugverkehr. Auch die Streiks der verschiedenen Flughafenbranchen (Boden- und Serviceeinheiten von Lufthansa, Sicherheitspersonal usw.) mit Flugausfällen an den Großflughäfen, was insbesondere Auswirkungen auf den innerdeutschen und den europäischen Frachtverkehr hatte, trugen zu dem schlechten Ergebnis bei. Dennoch verbuchte die Luftfracht im ersten Quartal ein leichtes Wachstum von 0,6 %. Die Zuwächse kamen hauptsächlich von Frankfurt, Leipzig und Düsseldorf. Insbesondere Leipzig mit dem europäischen DHL-Luftfrachtdrehkreuz verzeichnete ein 5 %-iges Wachstum. Hier geht das Wachstum vom Interkontinentalverkehr aus mit Zielen in den USA, Arabien oder Südkorea. Leipzig profitiert außerdem davon, dass es für die Frachtflieger kein Nachtflugverbot gibt und ist nun zweitgrößter deutscher Frachtflughafen. Einbußen im zweistelligen Minusbereich musste der Flughafen Hahn verkraften. Die Air Bridge Cargo meldete Insolvenz an und die Aeroflot stellte ihr Frachtgeschäft ein. Dies bedeutet Rückgänge insbesondere im Russland- und Fernostverkehr. Eine zusätzliche Belastung war außerdem die Verlagerung der Frachtflüge von Etihad Cargo zum Flughafen Frankfurt/Main.

Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Gesamt ¹⁾	4,250	4,452	4,334	4,388	4,520	4,8	-2,7	1,2	3,0
Innerdeutsch	0,105	0,116	0,111	0,111	0,113	10,5	-4,3	0,0	1,8
Grenzüberschreitend	3,998	4,181	4,094	4,140	4,266	4,6	-2,1	1,1	3,0
- davon Europa	1,138	1,209	1,203	1,213	1,247	6,2	-0,5	0,8	2,8
- darunter EU-27	0,884	0,933	0,924	0,928	0,948	5,5	-1,0	0,4	2,2
- davon Interkontinental	2,859	2,973	2,892	2,926	3,019	4,0	-2,7	1,2	3,2
-davon Afrika	0,125	0,140	0,124	0,120	0,128	12,0	-11,4	-3,2	6,7
-davon Amerika	0,885	0,939	0,921	0,933	0,949	6,1	-1,9	1,3	1,7
- davon Asien	1,847	1,891	1,844	1,870	1,939	2,4	-2,5	1,4	3,7
-davon Austral./Ozean.	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,0	0,0	0,0	0,0

¹⁾ incl. Durchgangsverkehr: 2010: 0,151; 2011: 0,155; 2012: 0,125; 2013: 0,137; 2014: 0,141 Mio. t

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, eigene Prognosen

Von Januar bis Mai steigt das Luftfrachtaufkommen um 0,5 %, wobei die exportierende Wirtschaft etwas deutlicher zunimmt als der Import (Einladungen +1,2 %, Ausladung 0,2 %). Auch im weltweiten Markt meldet die IATA ein nur geringes Wachstum. Grund hierfür ist die Abschwächung des Wirtschaftswachstums unter anderem in China und in Schwellenländern, wie z.B. Brasilien, wo zur Zeit politische Unruhen, lange Standzeiten der Frachtmaschinen und mangelhaftes Flughafen-management zu Verzögerungen und Unsicherheit führt. Für das erste Halbjahr meldet die ADV einen leichten Zuwachs von 0,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Kumuliert bis Juni zeigt der Frankfurter Flughafen im ersten halben Jahr ein Plus von 0,9 %. Das Wachstum wird hauptsächlich aus dem Interkontinentalverkehr erzeugt, und hier insbesondere durch Amerika und den Nahen und Mittleren Osten. Dies wird auch durch die dort ansässige Lufthansa bestätigt. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Gesamtsituation ist es gelungen, durch bessere Auslastung der Maschinen die Profitabilität zu steigern. Deutlich wird das z.B. durch die im März neu aufgenommene Verbindung nach Guadalajara/Mexiko und Kapazitätsaufstockungen nach China. Auch für den Winterflugplan gibt es Pläne für neue Verbindungen nach Südamerika, USA und China. Die Wirtschaftsinstitute erwarten auch positive Impulse von der sogenannten ASEAN-5-Gruppe. Hierzu zählen Indien, Malaysia, die Philippinen, Thai-

land und Vietnam, welche bis 2015 eine Wirtschaftsunion bilden wollen. Ihnen wird ein Wirtschaftswachstum von 5,5 % in diesem Jahr zugetraut.

Für 2013 wird im **Interkontinentalverkehr** somit ein Wachstum von 1,2 % erwartet, das aus den Destinationen Nordamerika und Naher und Mittlerer Osten kommen wird. Der Afrika-Markt war gegenüber 2011 stark zurückgefallen und wird dieses Jahr nur knapp an die Vorjahreswerte herankommen, was im Verhältnis zum Gesamtaufkommen betrachtet werden muss. Ursache dafür sind die politischen Unruhen in weiten Teilen des Kontinents. Positive Impulse könnten hier, wie bereits früher festgestellt wurde, aus dem Subsahara-Raum kommen.

Die Entwicklung des **Europaverkehrs** bleibt nach wie vor als problematisch einzuschätzen. Erkennbar ist, dass insbesondere der Osteuropa-Verkehr mit der Türkei und Russland positive Tendenzen zeigt, während sich die Eurozone nach wie vor schwächer entwickelt. Die Zuwachsraten für Europa und die EU-27 werden bei geringen plus 0,8 % bzw. 0,4 % erwartet. Im **innerdeutschen Verkehr** wird mit einer Stagnation oder nur geringfügigem Zuwachs gerechnet, was für das Gesamtaufkommen eher unbedeutend ist. Zwar wurde der Berliner Frachtflughafen im Juli eröffnet, die Umschlagsmengen sind jedoch noch nicht erkennbar. Geplant sind 100.000 t als Beiladefracht. Im September diesen Jahres soll der Zoll im Frachtzentrum einziehen, dann könnte auch internationale Fracht umgeschlagen werden. Über die Auswirkungen der Zertifizierung zum „Bekanntem Versender“ liegt bisher kein Zahlenmaterial vor. Nach Aussage des LBA sind allerdings 90 % der Antragsteller bearbeitet, deshalb wird hier nicht von größeren negativen Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Frachtverkehr ausgegangen.

Die weltwirtschaftlichen Leitdaten zeigen für das Jahr **2014** in fast allen Bereichen eine etwas optimistischere Entwicklung. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob sich die von den Wirtschaftsinstituten prognostizierten sehr guten Wachstumsraten gerade für China halten lassen, da die momentane Entwicklung äußerst ungewiss ist. Allerdings wird den USA ein moderates Wachstum vorhergesagt. Dies hängt allerdings auch von der Entwicklung der Eurozone ab, welche den größten Handelspartner darstellt. Außerdem wird davon ausgegangen, dass die Konsolidierungsmaßnahmen der Fluggesellschaften die gewünschten Effekte zeigen. Dennoch wurden die Prognosewerte für 2014 von 3,8 % auf 3 % herunterkorrigiert. Dies würde immer noch bedeuten, dass der starke Wert aus 2011 wieder erreicht werden könnte.

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 in der Regel tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. Im Jahr 2012 war eine Stagnation zu verzeichnen, die im laufenden Jahr voraussichtlich sogar in einen leichten Rückgang umschlagen wird. Eine noch ungünstigere Entwicklung wird dadurch verhindert, dass die Transportströme weit überwiegend nicht mit den südeuropäischen Krisenstaaten, sondern zu einem hohen Anteil mit den Ostseeanrainerländern verlaufen. Für das Jahr 2014 ist – entsprechend des generellen konjunkturellen Verlaufs – wieder mit einem Anstieg zu rechnen, der aber weiterhin etwas unterproportional zum Gesamtverkehr verlaufen wird.

Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten

	Mio. t ¹⁾					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Europa	156,5	167,4	167,6	166,9	169,4	7,0	0,1	-0,4	1,5
Afrika	17,1	14,0	14,6	15,7	15,4	-18,2	4,9	7,0	-1,7
Nordamerika	20,3	23,5	23,4	24,5	25,3	15,7	-0,6	4,7	3,3
Mittel-/Südamerika	20,7	22,1	22,0	18,3	18,4	7,0	-0,7	-16,6	0,4
Asien	53,7	60,5	61,9	61,7	64,4	12,6	2,4	-0,4	4,4
Australien	1,5	2,1	2,0	2,1	2,1	42,8	-2,4	0,6	3,5
Zusammen ²⁾	269,7	289,6	291,5	289,1	295,0	7,4	0,7	-0,9	2,1
Innerhalb Deutschlands	3,2	3,2	3,6	3,3	3,3	2,0	10,7	-8,5	0,8
Insgesamt	272,9	292,8	295,1	292,3	298,3	7,3	0,8	-0,9	2,0

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit **Asien**. Er verzeichnete 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. Im Jahr 2012 war erneut ein überdurchschnittlicher Zuwachs zu beobachten. Dies ist auch für 2014 zu erwarten. Die Transporte mit **Nordamerika**, die sich im Jahr 2011 sogar noch stärker ausgeweitet haben als der Asienverkehr, sind im Jahr 2012 leicht gesunken. Im bisherigen Verlauf des Jahres 2013 war wieder – entgegen der Gesamtentwicklung – ein Plus zu beobachten, das im Gesamtjahr anhalten sollte. Für 2014 ist mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Die Transporte aus und nach **Afrika** bestehen zu einem großen Teil aus Rohstoffen. Sie gingen von 2009 bis 2011 zurück, darunter



im Jahr 2011 kräftig. Dazu haben die Abnahmen der Rohölimporte aus Afrika beigetragen. Im vergangenen Jahr hat sich der Verkehr mit Afrika dagegen spürbar erhöht. Dies ist maßgeblich auf die drastisch gewachsenen Rohöleinfuhren (+40 %) zurückzuführen, unter denen sich diejenigen aus Libyen mehr als verdreifacht haben. Im laufenden Jahr setzt sich diese Entwicklung noch fort, was für 2014 nicht mehr zu erwarten ist.

3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Wie einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs bereits erwähnt, ist 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 bis 2 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. Auf Fahrten außerhalb von Bundesautobahnen bzw. mit Fahrzeugen mit weniger als 12 t Gesamtgewicht, die beide nicht der Mautpflicht unterliegen, entfallen nur geringe Teile der gesamten Fahrleistung der ausländischen Fahrzeuge, so dass sie durch die Mautstatistik hinreichend zuverlässig abgebildet wird.

Die hier dargestellten Werte für den Verkehr der ausländischen Lkw im Jahr **2010** sind nunmehr **endgültig**, weil alle statistischen Werte, die jemals vorliegen werden, nun vorliegen. Für das Jahr **2011** wurden vom **KBA** mittlerweile erste Eckwerte veröffentlicht, die aber in der Aggregation deutlich **unter** der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung (+6,5 %) liegen. Die Abweichungen können erst geklärt werden, wenn die detaillierten Statistiken des KBA verfügbar sind, die unter anderem nach dem Herkunftsland der Lkw, d.h. dem Meldeland, differenziert sind.

Deshalb schätzen wir den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2011 zunächst selbst bzw. übernehmen die Schätzungen des DIW. Die mautpflichtige **Fahrleistung** der ausländischen Fahrzeuge stieg im Jahr 2011 um **6,5 %**. Es 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.¹ Das DIW hat die Zunahme nunmehr auf **7 %** quantifiziert. Da die Transporte mit **deutschen Fahrzeugen** im Jahr 2011 von der kräftig steigenden Bauproduktion angetrieben wurden, wuchs deren Gesamtaufkommen sogar stärker (9 %) als das der ausländischen Lkw. Bei der Leistung (+4 %) traf, auf Grund der kurzen Strecken der Baustofftransporte, allerdings nach wie vor das Gegenteil zu.

Im Jahr **2012** drehte sich der positive Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen bzw. der Bauproduktion des letzten Jahres in einen negativen Effekt. Hinzu kommen die konjunkturell bedingten Einbußen sowie weitere gravierende Marktanteilsverluste im grenzüberschreitenden Verkehr (vgl. Abschn. 3.1). Deshalb ist der Verkehr der **deutschen Fahrzeuge** im Jahr 2012 **gesunken**, und zwar um **3,1 %** (Aufkommen) bzw. **4,6 %** (Leistung). Für die **ausländischen Fahrzeuge** kann, gestützt auf die Ergebnisse der Mautstatistik (+0,9 %), ein Wachstum um **1,5 %** bzw. **2 %** angenommen werden. Damit haben sich deren Marktanteilsgewinne im Jahr 2012 nicht nur fortgesetzt, sondern sogar verstärkt.

Im Jahr **2013** ist für das Aufkommen der deutschen Fahrzeuge ein leichter Rückgang (-0,8 %) zu erwarten. Bei der Leistung könnte noch eine annähernde Stagnation (-0,2 %) erreicht werden (vgl. Abschn. 3.1). Die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen dürften dagegen weiterhin moderat wachsen (2 %).

Für das Jahr **2014** ist aus derzeitiger Sicht wegen der klaren Verbesserung der Perspektiven für die Wirtschaft in der EU bzw. der Eurozone damit zu rechnen, dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr auf den Wachstumspfad zurückfindet, die frühere Dynamik aber bei weitem nicht erreichen wird (vgl. Abschn. 3.3). Da die ausländischen Lkw nahezu ausschließlich hier tätig sind, ist für sie ein überdurchschnittlich hohes Plus der Transportnachfrage zu erwarten (5 %). Aber auch der Verkehr mit deutschen Fahrzeugen sollte – nach zwei Jahren mit Rückgängen – wieder steigen.

Die Leistung des **Kabotageverkehrs** der ausländischen Fahrzeuge ist im Jahr **2011** (rund 11 %) spürbar schwächer gewachsen als im Jahr 2010 (32 %). Somit haben sich die Auswirkungen der endgültigen Freigabe der Kabotagetransporte für osteuropäische Unternehmen im Jahr 2010 stark abgeschwächt. Für **2012** wird von Eurostat nun aber wieder ein höheres Plus

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

(rund 19 %) ausgewiesen. Aus diesem Grund haben wir die Zunahme in den Jahren **2013** und **2014** deutlich angehoben. Natürlich ist diese Erwartung mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenigen für den Gesamtverkehr der ausländischen Lkw.

Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2717,3	2967,5	2875,7	2852,1	2892,6	9,2	-3,1	-0,8	1,4
- Nahverkehr	1476,3	1659,7	1611,6	1574,5	1594,7	12,4	-2,9	-2,3	1,3
- Regionalverkehr	607,2	657,6	646,0	654,4	664,9	8,3	-1,8	1,3	1,6
- Fernverkehr	633,8	650,2	618,1	623,2	633,0	2,6	-4,9	0,8	1,6
Ausländische Fahrzeuge	408,5	435,7	442,4	450,7	473,3	6,7	1,5	1,9	5,0
- Grenzüb. Verkehr	385,8	411,6	415,5	421,4	441,4	6,7	1,0	1,4	4,7
- Kabotage	22,7	24,1	26,8	29,3	31,9	6,5	11,2	9,0	9,0
Insgesamt	3125,7	3403,2	3318,1	3302,8	3365,9	8,9	-2,5	-0,5	1,9
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	281,9	293,6	280,0	279,4	284,1	4,2	-4,6	-0,2	1,7
- Nahverkehr	26,5	29,3	28,8	28,2	28,6	10,6	-1,9	-2,1	1,4
- Regionalverkehr	54,6	58,9	57,8	58,0	59,0	7,9	-1,8	0,3	1,7
- Fernverkehr	200,8	205,4	193,4	193,2	196,5	2,3	-5,8	-0,1	1,7
Ausländische Fahrzeuge	160,1	172,0	175,4	178,9	188,5	7,4	2,0	2,0	5,4
- Grenzüb. Verkehr	154,1	165,3	167,5	169,9	178,3	7,2	1,3	1,5	4,9
- Kabotage	6,0	6,7	7,9	9,0	10,2	10,9	18,7	13,5	13,5
Insgesamt	442,0	465,6	455,4	458,3	472,6	5,3	-2,2	0,6	3,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

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, wie sie nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 beobachtet werden konnten.¹ Im Jahr **2012** wurden der Nahverkehr von den sinkenden Baustofftransporten und der Fernverkehr vom rückläufigen grenzüberschreitenden Verkehr überdurchschnittlich betroffen. Somit hat sich der Regionalverkehr erneut am günstigsten entwickelt. Im Jahr **2013** wird der Nahverkehr nochmals von den Baustoffbeförderungen gebremst, während sich die überdurchschnittliche

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



Entwicklung des Regionalverkehrs im Vergleich zum Fernverkehr gemäß den Daten für die ersten vier Monate fortsetzen dürfte. Im Jahr **2014** schließlich ist für alle drei Bereiche wieder ein Anstieg zu erwarten.

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2012** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um rund 1 % ab (Aufkommen und Leistung). Für **2013** ist dagegen wieder ein moderater Anstieg in Höhe von 0,6 % (beide Größen) zu erwarten. Im Jahr **2014** wird er mit 0,9 % (Aufkommen) bzw. 1 % (Leistung) wieder etwas höher ausfallen.

Alle diese Verläufe sind auf den **Individualverkehr** zurückzuführen, auf den rund 80 % des gesamten Personenverkehrs entfallen. Er dürfte im Jahr **2012** um 1,5 % (Aufkommen und Leistung) gesunken sein. Zwar hat sich der Pkw-Bestand erneut spürbar ausgeweitet und auch die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse wirkten noch expansiv. Dem standen allerdings weiter steigende Kraftstoffpreise und ein Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen des Jahres 2011 entgegen.

Im Jahr **2013** dürfte der Pkw-Bestand das hohe Wachstum der vier Vorjahre nicht nochmals erreichen. Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten zeichnet sich ebenfalls eine etwas schwächere Zunahme ab als im Vorjahr. Dagegen entsteht aus der Kraftstoffpreisentwicklung ein expansiver Impuls. Aus diesen Gründen ist für den Individualverkehr wieder ein Anstieg zu erwarten (0,8 %, Aufkommen und Leistung).

Im Jahr **2014** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv, und zwar überwiegend in einem ähnlichen Ausmaß wie im laufenden Jahr. Vor allem das Wachstum der privaten Konsumausgaben beschleunigt sich spürbar. Für den Pkw-Bestand ist ein Anstieg wie im Jahr 2013 zu erwarten und für die Kraftstoffpreise wird eine erneute Senkung angenommen. Dies lässt insgesamt eine geringfügig höhere Zunahme des Individualverkehrs als im laufenden Jahr erwarten (0,9 %, beide Größen).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2012** leicht gestiegen (0,3 %). Die Zahl der Erwerbstätigen nahm zu, die der Auszubildenden jedoch ab. Die im Nahverkehr erbrachte Leistung sank im Gegensatz zur Fahrgastzahl deutlich (-1,3 %). 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 (-1,5 %).

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	56503	57394	56543	56979	57491	1,6	-1,5	0,8	0,9
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9281	9354	9385	9356	9402	0,8	0,3	-0,3	0,5
Eisenbahnverkehr	2431	2474	2528	2540	2585	1,8	2,2	0,5	1,8
Luftverkehr ⁴⁾	167	176	180	181	186	5,7	1,8	0,9	2,5
Insgesamt	68381	69398	68636	69056	69664	1,5	-1,1	0,6	0,9
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	902,4	916,6	903,0	910,0	918,2	1,6	-1,5	0,8	0,9
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	78,1	77,7	76,5	75,8	75,6	-0,5	-1,5	-0,9	-0,3
Eisenbahnverkehr	83,9	85,1	88,4	88,6	90,5	1,5	3,9	0,1	2,2
Luftverkehr	52,8	55,2	56,2	56,7	58,1	4,5	1,8	0,9	2,5
Insgesamt	1117,2	1134,6	1124,2	1131,1	1142,4	1,6	-0,9	0,6	1,0
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im Jahr **2013** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden etwas höher ausfallen als im Vorjahr. Zudem nimmt die Erwerbstätigenzahl schwächer zu. Deshalb wird der Nahverkehr einen leichten Rückgang hinnehmen müssen (-0,3 %). Für den Fernverkehr wurde ein ähnliches Minus angenommen wie im Vorjahr. Es schlägt bei der Leistung des gesamten ÖSPV durch, weshalb sie um 0,9 % sinkt.

Im Jahr **2014** wird die Zahl der Auszubildenden in einem etwas geringeren Ausmaß abnehmen als im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl steigt etwas schwächer, die privaten Konsumausgaben dagegen stärker als im Jahr 2013. Saldiert ist im Nahverkehr eine günstigere Entwicklung als im laufenden Jahr zu erwarten. Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die ähnlich ausfallen dürfte wie im Jahr 2013. Im gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen ein leichtes Plus (0,5 %) und bei der Leistung ein ebenso geringes Minus (-0,3 %).

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2012** der Nahverkehr (SPNV) ein spürbares Plus verbuchen. Aufkommen und Leistung stiegen um 2,1 % 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

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

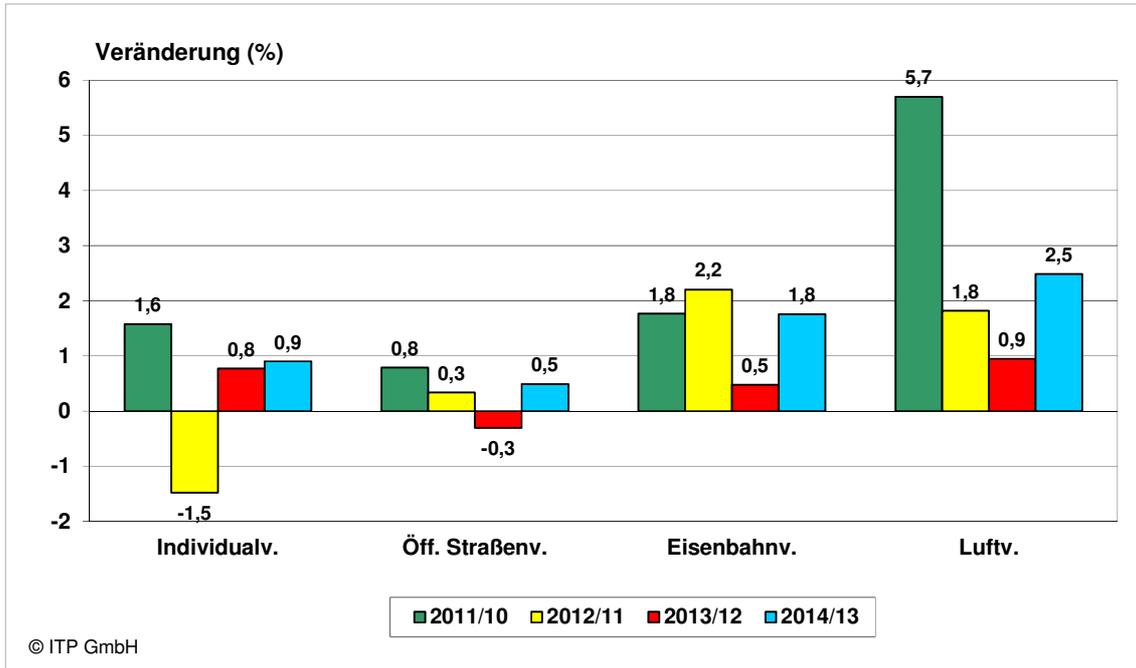
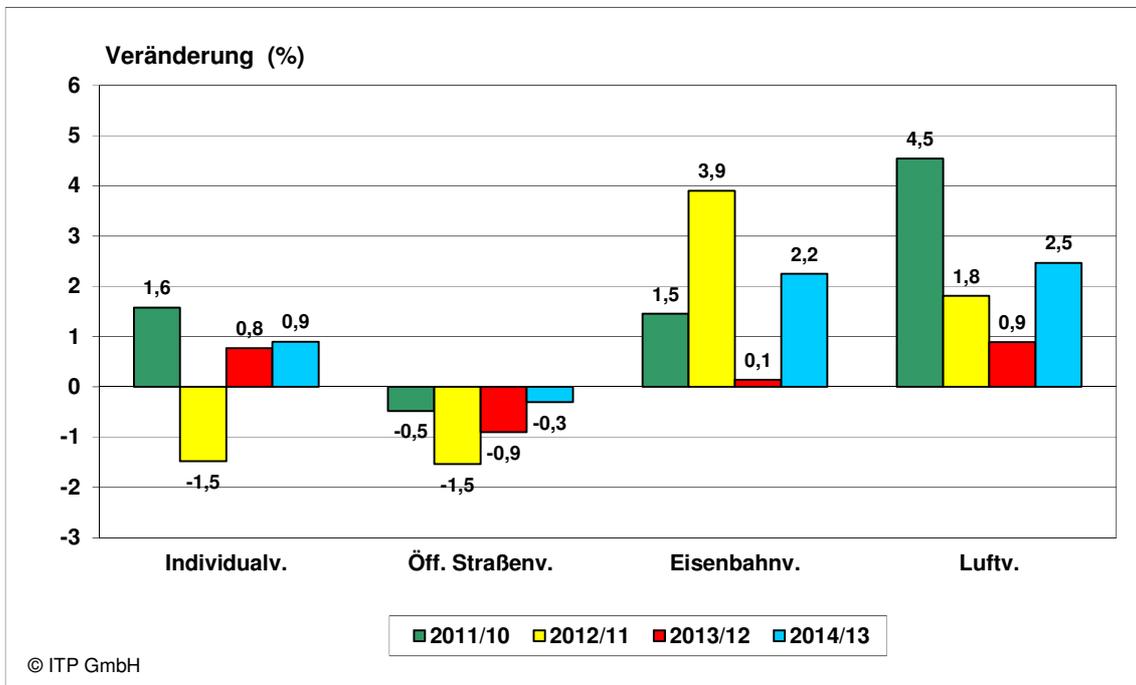


Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten



SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Hinzu kamen spürbare Effekte aus Angebotsaufstockungen bei der Berliner S-Bahn. Im Fernverkehr ist die Nachfrage im Jahr 2012 ebenfalls kräftig gewachsen, nämlich um 4,9 % (Aufkommen) bzw. 5,1 % (Leistung). Hier entfielen erstens die baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen, die ihn im Jahr 2011 spürbar gebremst haben, zumindest weitgehend. Zweitens kam es, wie schon im Jahr 2010, zu spürbaren Verlagerungen vom innerdeutschen Luftverkehr. Im gesamten Eisenbahnverkehr entstand somit ein Plus in Höhe von 2,2 % (Aufkommen) bzw. 3,9 % (Leistung).

Im Jahr **2013** wirkt die Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen und der Auszubildenden schwächer. Darüber hinaus dürften die Rückgewinne bei der Berliner S-Bahn nach der Entwicklung im Vorjahr nunmehr allmählich abgeschlossen sein. Deshalb nimmt die Nachfrage im Nahverkehr mit 0,5 % (Aufkommen) bzw. 0,3 % (Leistung) spürbar schwächer zu als im Jahr 2012. Dies gilt auch für den Fernverkehr. Hier entfallen die letztjährigen Basiseffekte aus den baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen. Im weiteren Verlauf des Jahres wird das Plus durch die Auswirkungen der "Jahrhundertflut" auf das Streckennetz der Deutschen Bahn erheblich reduziert. Somit wird der Fernverkehr im gesamten Jahr über eine annähernde Stagnation nicht hinaus kommen. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme des Aufkommens in Höhe von 0,5 %, während die Leistung nahezu stagniert (0,1 %).

Im Jahr **2014** sind die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren für den Nahverkehr spürbar besser ausgeprägt als im laufenden Jahr. Tendenziell dämpfend wirkt jedoch die Entwicklung der Auszubildenden. Saldiert wird erwartet, dass die Nachfrage im Nahverkehr mit rund 2 % (beide Größen) spürbar stärker zunimmt als im Jahr 2013. Im Fernverkehr gesellt sich zu der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung ein erheblicher Basiseffekt aus den diesjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Unter der Voraussetzung, dass die Strecke Hannover – Berlin im kommenden Jahr wieder befahrbar ist, ist mit einem spürbaren Wachstum in Höhe von 2,8 % (Aufkommen) bzw. 2,6 % (Leistung) zu rechnen. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1,8 % (Aufkommen) bzw. 2,2 % (Leistung).

Im **Luftverkehr** gab es für das Jahr **2012** ein Passagieraufkommen von insgesamt 179,5 Mio. und somit ein Wachstum von 1,8 % bei 2 % weniger Flugbewegungen. Die Abweichung kam zum einen durch einen Anstieg des Sitzladefaktors auf 75 % und zum anderen durch den Einsatz größerer Flugzeuge zustande. Wachstumsraten beim Passagieraufkommen gab es nur noch bei den deutschen Großflughäfen. Insbesondere der Einbruch des Luftverkehrs im November und Dezember, bedingt durch eine anhaltend schwache Wirtschaftslage in der EU / Eurozone und Streckennetzauddünnungen durch die deutschen Fluggesellschaften, führten zu rückläufigem Flugaufkommen schwerpunktmäßig im innerdeutschen Verkehr. Der gesamte

Europaverkehr lag mit einem Wachstum von lediglich 2 % über dem Wert des Vorjahres. Für das Wachstum in 2012 sorgte dann letztendlich der Interkontverkehr mit 5 %, verglichen allerdings mit einem schwachen Vorjahr (politische Unruhen in Nordafrika).

Für das Jahr **2013** wird, wie in der Mittelfristprognose Winter 2012/13 berichtet, von einer annähernd stagnierenden Entwicklung ausgegangen. So wird insgesamt ein Wachstum von 0,9 % angenommen. Der innerdeutsche Luftverkehr wird nach 2012 ein Minus von 2,1 % verzeichnen. Ein weiterhin schwacher Euroraum wird mit einem minimalen Wachstum keinen Beitrag zur Erholung leisten können und Europa mit einem prognostizierten Zuwachs von lediglich 1 % bleibt dafür auch zu schwach. Der Interkontverkehr wird dann mit 3,7 % für Zuwachs sorgen, wobei hier die momentan politisch brisante Lage in Ägypten und auch aktuell wieder in Tunesien zu einer durchaus verhalteneren Entwicklung letztendlich führen kann.

Angelehnt an die weltwirtschaftlichen Leitdaten wird für **2014** von einer allgemeinen Konjunkturbelebung auch im Luftverkehr ausgegangen. Für die Passage wird insgesamt ein Wachstum von 2,5 % erwartet und auch Europa und die EU-27 werden mit einem Anstieg von 2,2 % bzw. 1,3 % zu einer doch positiveren Entwicklung beitragen. Für den Interkontverkehr wird eine weiterhin konstante Entwicklung von rund 4 % prognostiziert.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs folgende Bewegungen: Der Anteil des Individualverkehrs sinkt im Jahr 2012 und nimmt anschließend wieder leicht zu, aber nur beim Aufkommen. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt bei beiden Größen außer im Jahr 2012 ab und derjenige der Eisenbahnen außer im Jahr 2013 zu. Der Anteil des Luftverkehrs wächst durchgängig, auch wenn er in den Jahren 2012 und 2013 vergleichsweise moderat steigt.

Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens

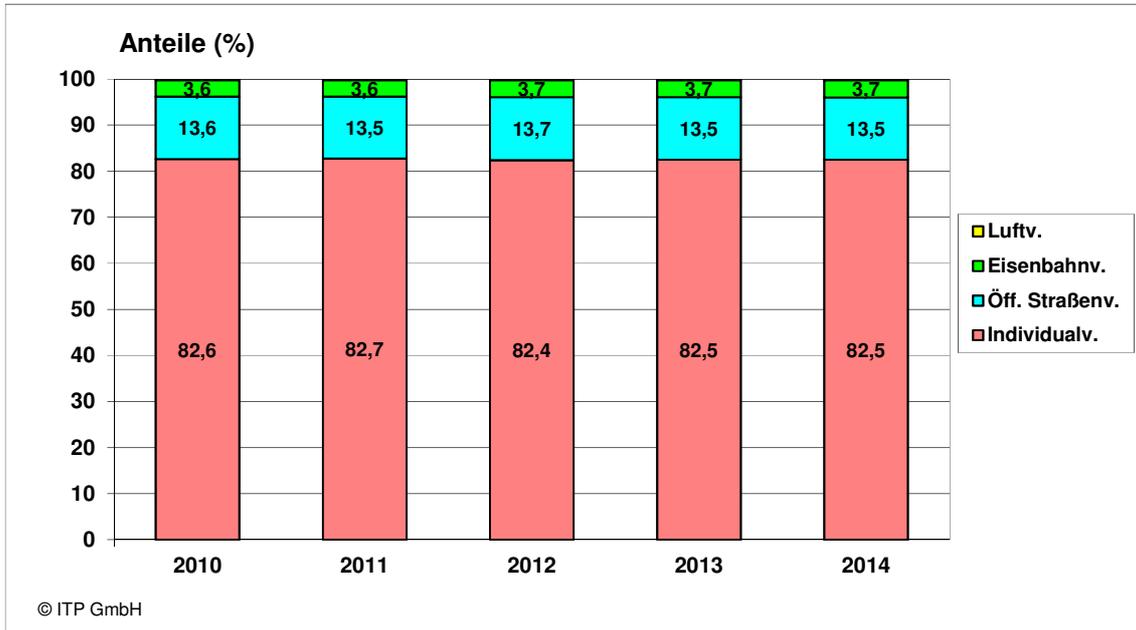
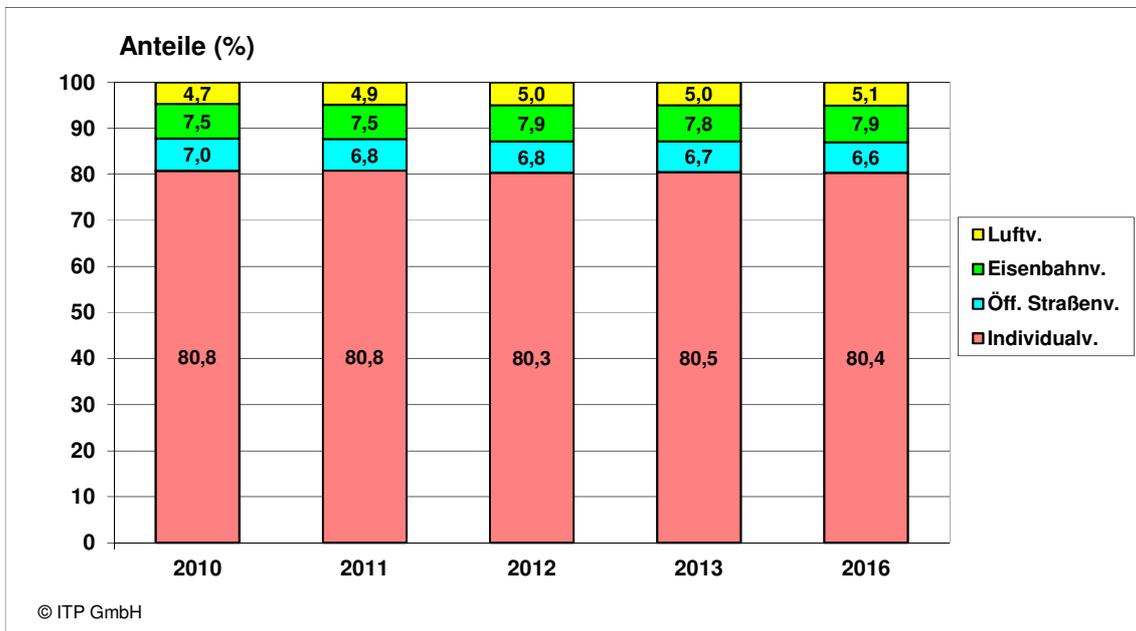


Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung



4.2 Motorisierter Individualverkehr

Vor der Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs im Jahr **2012** 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 2012, also am 1.1.2013, auf 43,4 Mio., was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um **1,2 %** entspricht. Damit hat sich die kräftige Bestandsausweitung der Jahre von 2009 bis 2011 (1,0 %, 1,4 % und 1,5 %) nochmals **fortgesetzt**, so dass die Wachstumsrate erneut klar über der Trendrate liegt.

Die **Erklärung** für diesen Verlauf in den letzten vier Jahren, die an dieser Stelle schon häufiger erwähnt wurde, ist zum einen im vorangegangenen Zeitraum zu suchen. In den drei Jahren von 2006 bis 2008 erweiterte sich der Pkw-Bestand jahresdurchschnittlich um lediglich 0,5 %.¹ 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 %) ² noch Gültigkeit besitzen würde.

In den vergangenen vier Jahren hat die Pkw-Dichte nun wieder um **1,0 %** 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. Seit 2010 wird die Bestandsausweitung von den stärker wachsenden **Einkommen** zusätzlich angetrieben. Der erneute starke Kraftstoffpreisanstieg der letzten Jahre machte sich dagegen nur begrenzt bemerkbar.

Ein nicht unwesentlicher Einfluss entsteht mittlerweile auch wieder aus der **demographischen Komponente**, die bis vor kurzem in den Hintergrund gerückt war. Die motorisierungsfähige

¹ 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.

² 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 %).

Bevölkerung über 18 Jahren hatte in den Jahren von 2008 bis 2010 kaum zugenommen (weniger als 0,1 % p.a.) und damit nahezu keinen Einfluss auf die Bestandsentwicklung. Dagegen stieg sie in den beiden letzten Jahren mit 0,2 % bzw. 0,4 % spürbar stärker (vgl. Abschn. 2.1).¹ Das letztjährige Ausmaß trägt rechnerisch mehr als ein Drittel zur Bestandausweitung (1,2 %) bei. Dies wiederum zeigt, dass die Veränderungen in den demographischen Leitgrößen für die Verkehrsentwicklung doch nicht völlig unbedeutend sein können.

Für die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2012 liegt von Seiten des DIW noch kein Wert vor. Sie wurde deshalb anhand des Pkw-Bestands, 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, ist um fast **6 %** gegenüber dem Vorjahr **gesunken**. Ein Rückgang dieser Größe ist angesichts der abnehmenden Zahl benzinbetriebener Pkw und des tendenziell sinkenden Durchschnittsverbrauchs nicht ungewöhnlich, das letztjährige Ausmaß hingegen schon. Nimmt man für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw, für dessen Entwicklung im Jahr 2011 das DIW eine Konstanz geschätzt hat², eine erneute Stagnation sowie für die Fahrleistung der Diesel-Pkw in Folge des erneut spürbar gestiegenen Bestands (5,8 %) einen neuerlichen deutlichen Anstieg an, dann würde sich, über beide Antriebsarten aggregiert, ein Rückgang der (gesamten) Pkw-Fahrleistung um **3 %** errechnen. Damit wiederum würde die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw um über 4 % sinken.

Ein derartiges Ausmaß ist jedoch **nicht plausibel**. Es läge schon in der Nähe der Schrumpfraten, die während der beiden Ölpreiskrisen im letzten Jahrhundert zu beobachten waren. Der stärkste Rückgang der mittleren Fahrleistung seit der Vereinigung Deutschlands beträgt -2,4 % und entstand im Jahr 2000, als die Kraftstoffpreise um 19 % stiegen. Ein Rückgang der Fahrleistung (aller Pkw) um 3 % wäre auch nicht konsistent mit den Ergebnissen der **Dauerzählstellen** auf Bundesfernstraßen. Nach Auskunft der BAST hat die Fahrleistung der Pkw auf diesen Straßen im Jahr 2012 annähernd stagniert. Selbst bei einem Abschlag für die grundsätzlich unterdurchschnittliche Entwicklung auf den anderen Straßenkategorien, vor allem innerorts, erscheint eine Abnahme der gesamten Fahrleistung (aller Pkw auf allen Straßen) in Höhe von **1,5 % als Untergrenze** einer realistischen Entwicklung.

Für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw bedeutet das o.a. Ergebnis ein Minus um 2,6 %. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge und die mittlere Fahrtweite wurde, wie vom

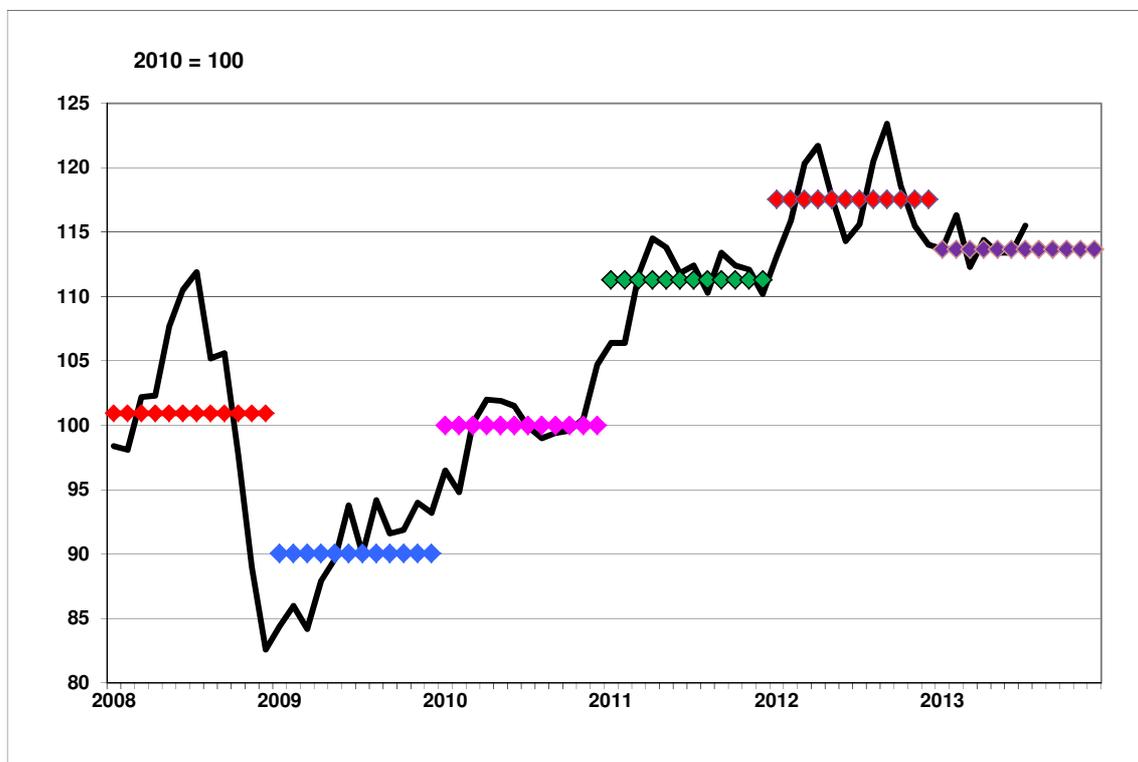
¹ Diese Werte beziehen sich auf die Entwicklung auf der Basis der Bevölkerungsfortschreibung. Der Verlauf auf der Basis des Zensus 2011 wird sich davon nach aller Erfahrung kaum unterscheiden.

² Vgl. U. Kunert, S. Radke, B. Chlond, M. Kagerbauer, Auto-Mobilität: Fahrleistungen steigen 2011 weiter, in: DIW-Wochenbericht 47/2012, S. 3-15.

DIW für 2011 geschätzt, jeweils eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2012 ebenfalls ein Rückgang um **1,5 %** (vgl. Tab. P-2).

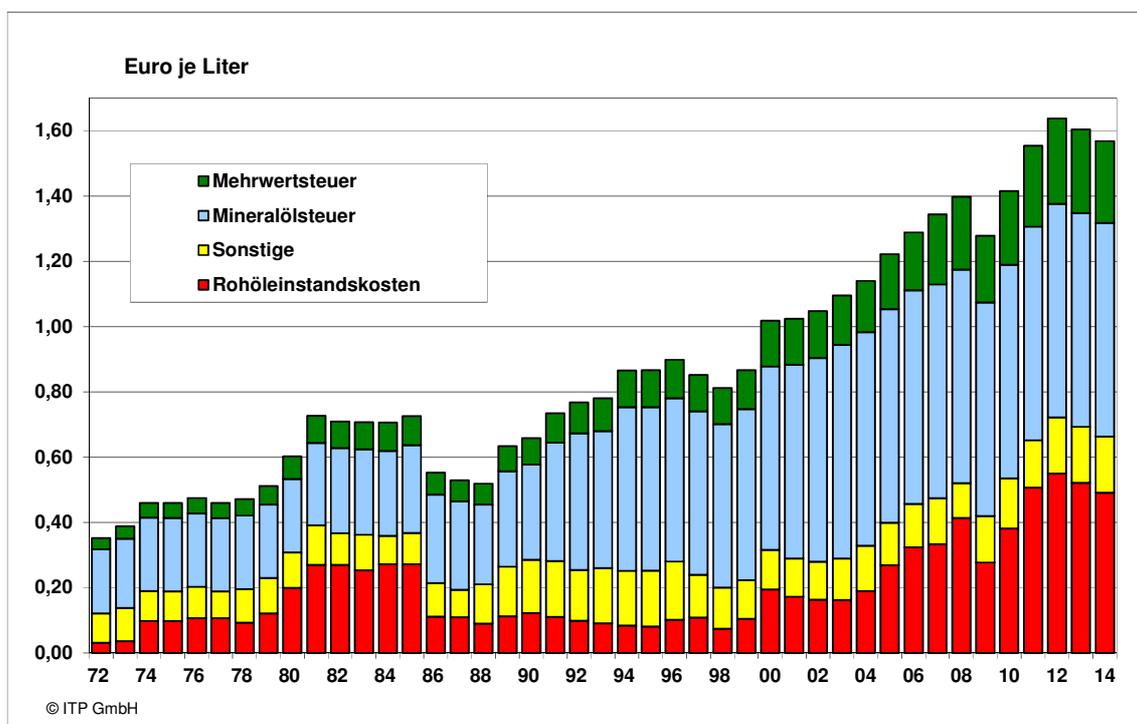
Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund der Entwicklung der Rahmenbedingungen nach wie vor **überraschend**. Der **Pkw-Bestand** hat sich, wie dargestellt, spürbar ausgeweitet. Auch die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wirkten expansiv, da sowohl die privaten Konsumausgaben als auch die Erwerbstätigenzahl um rund 1 % gestiegen sind. Lediglich die **Kraftstoffpreise** wirkten erneut dämpfend. Der deutsche Rohöleinfuhrpreis lag im gesamten Jahr 2012 um 8 % über dem Vorjahresstand. Dies ist nicht auf den in US-Dollar fakturierten Weltmarktpreis, der konstant blieb, sondern auf die Abwertung des Euro zurückzuführen (vgl. Abschn. 2.4). Auf die Kraftstoffpreise schlug dies mit einer Erhöhung um 5,6 % durch (vgl. Abb. P-5 und P-6). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, bedeutet das eine Verteuerung um 3,5 %. Dies ist ein deutlich geringerer Anstieg als in den beiden Vorjahren (10 % bzw. 9 %). Zwar geht davon eine leichte Bremswirkung auf den Individualverkehr aus, die aber den letztjährigen Rückgang nur zum Teil erklären kann.

Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2013



Hinzu kam ein Effekt aus den **Witterungseinflüssen**. Sie waren im gesamten Verlauf von 2011 nahezu vollständig störungsfrei. Der Kraftstoffabsatz der Monate Januar, Februar und Dezember 2011 lag nicht nur deutlich über den jeweiligen Werten des Jahres 2010, als der Pkw-Verkehr spürbar behindert wurde, sondern auch um rund 2 % über denjenigen, die sich aus den langjährigen Saisonfaktoren und dem Gesamtjahreswert ergeben. Für das gesamte Jahr 2012 ergab sich daraus ein negativer Basiseffekt. Hinzu kam der extreme Kälteeinbruch zu Beginn des Februars, dessen Wirkung auf den Kraftstoffabsatz dieses Monats allerdings durch den Schalttag annähernd ausgeglichen wurde. Der Gesamteffekt der letztjährigen Witterungseinflüsse ist insgesamt auf rund **0,5 %** zu quantifizieren.

Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper



Im Jahr **2013**, d.h. zum 1.1.2014, dürfte der **Pkw-Bestand** das hohe Wachstum der vier Vorjahre nicht nochmals erreichen, da die oben erwähnten Nachholeffekte mittlerweile endgültig abgeschlossen sein dürften. Die vergleichsweise starke Dynamik der Pkw-Dichte sollte deshalb im laufenden Jahr in ein ruhigeres Tempo einmünden, das auf 0,5 % quantifiziert wird. Bei einer erneuten Zunahme der Zahl der fahrfähigen Einwohner um 0,4 %, fällt die Bestandsausweitung mit 0,8 % spürbar schwächer aus als im Vorjahr. Für die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten zeichnet sich ebenfalls eine etwas schwächere Zunahme ab als im Vorjahr. Die privaten Kon-

sumausgaben steigen voraussichtlich um 0,6 % (nach 0,8 %) und die Erwerbstätigenzahl um 0,5 % (2012: 1,1 %).

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	42,302	42,928	43,431	43,762	44,109	1,5	1,2	0,8	0,8
Pkw-Dichte (1000) ²⁾	631	639	643	646	650	1,2	0,7	0,5	0,7
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾	14,160	14,182	13,810	13,811	13,826	0,2	-2,6	0,0	0,1
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	599,0	608,8	599,8	604,4	609,8	1,6	-1,5	0,8	0,9
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,506	1,506	1,506	1,506	1,506	-0,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	902,4	916,6	903,0	910,0	918,2	1,6	-1,5	0,8	0,9
Durchschn. Fahrtweite (km)	15,97	15,97	15,97	15,97	15,97	0,0	0,0	0,0	0,0
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,503	57,394	56,543	56,979	57,491	1,6	-1,5	0,8	0,9

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

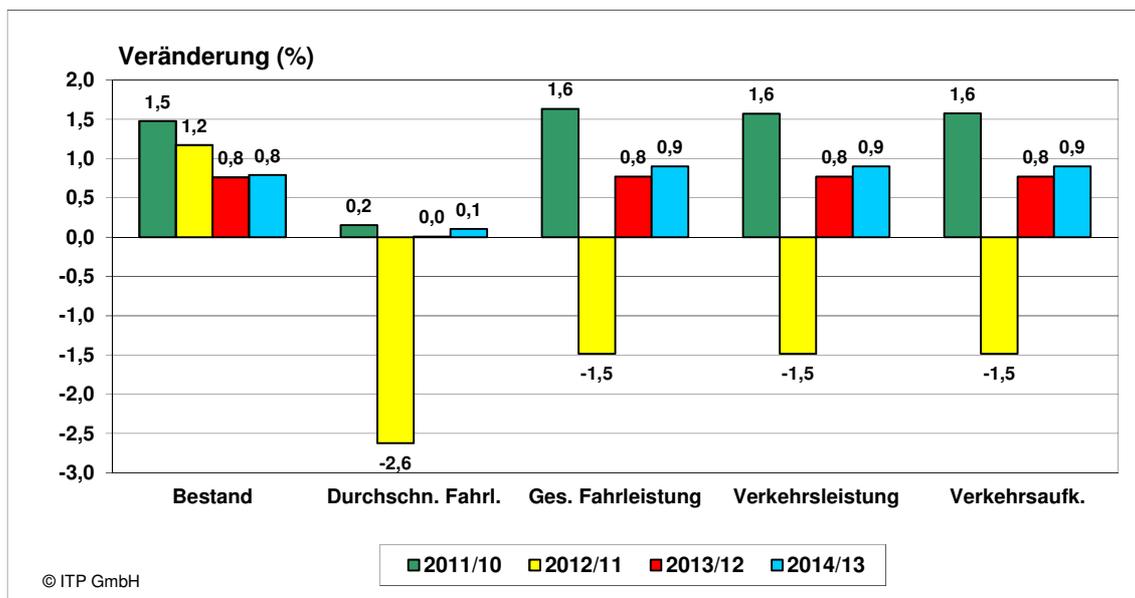
2) Pro 1000 Einwohner über 18 Jahre (Jahresende), gemäß Zensus 2011

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


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 und für den (nominalen) deutschen Einfuhrpreis wird ein Rückgang um 4 % bzw. 5 % angenommen (vgl. Abschn. 2.4). Somit sinkt der Kraftstoffpreis um 2 % (vgl. Abb. P-6). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, bedeutet das eine Absenkung um knapp 4 %. Zwar ist das Preisniveau im langjährigen Vergleich immer noch hoch. Jedoch ist nach aller Erfahrung die Veränderung im aktuellen Jahr, d.h. in 2013 der Rückgang, wichtiger für die Entwicklung des Pkw-Verkehrs als Preisanstiege in den vorangegangenen Jahren. Dies kann als eine Art von "Gewöhnungseffekt" interpretiert werden.

Insgesamt lassen diese Haupteinflussfaktoren für die **Pkw-Fahrleistung** im laufenden Jahr einen Anstieg erwarten, der auf **0,8 %** quantifiziert wird. Der Absatz von Ottokraftstoff ist im ersten Halbjahr 2012 um 3 % gesunken, darunter allerdings im ersten Quartal um nahezu 8 %. Letzteres kam zum Teil auch durch die Witterungsbedingungen zustande. Für das gesamte Jahr kann ein Minus um gut 2 % erwartet werden. Um die o.a. Schätzung der Fahrleistungsentwicklung zu erreichen, müsste der spezifische Verbrauch um rund 1 % sinken und die Fahrleistung der Diesel-Pkw um 3 % steigen. Beides liegt in einem sehr plausiblen Bereich. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu.

Am Jahresanfang wurde für die zentralen Kennziffern des Individualverkehrs ein Anstieg um **0,6 %** prognostiziert. Die geringe **Abweichung** zur derzeitigen Erwartung ist auf einen geringfügig stärker steigenden Pkw-Bestand und auf den Verlauf der Kraftstoffpreise zurückzuführen. Für sie wurde vor einem halben Jahr eine nominale Stagnation, nunmehr dagegen eine Absenkung um rund 2 % angenommen. Bei Ansetzung der empirisch langjährig belegten Preiselastizitäten ergibt sich daraus eine Erhöhung der Pkw-Fahrleistung um 0,3 %. Letzteres hat eine Unschärfe von maximal 0,1 Prozentpunkten (nach oben und unten), eher weniger.

Im Jahr **2014** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv, und zwar überwiegend in einem ähnlichen Ausmaß wie im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl wird sich um 0,3 % erhöhen (2012: 0,5 %). Bedeutender ist, dass sich die Zunahme der **privaten Konsumausgaben** spürbar beschleunigt (1,0 % nach 0,6 %). Deshalb wird auch die Pkw-Dichte etwas stärker steigen. Allerdings wird die demographische Komponente schwächer wirken, so dass für den **Pkw-Bestand** ein Anstieg wie im Jahr 2013 zu erwarten ist, nämlich um 0,8 %.

Auch die **Kraftstoffpreisentwicklung** verläuft ähnlich wie im Jahr 2013. Für den Weltrohölpreis wird ein erneuter Rückgang um etwa 5 % erwartet, der bei einer angenommenen Konstanz des Wechselkurses zum US-Dollar auf den (nominalen) deutschen Einfuhrpreis im gleichen Ausmaß wirkt (vgl. Abschn. 2.4). Unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz im kommenden Jahr nicht erhöht wird, sinkt der Kraftstoffpreis nominal erneut um rund 2 % (vgl. Abb. P-6) und real nochmalig um 4 %.

Unter diesen Voraussetzungen ist für die **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2014 wiederum ein Wachstum in der Größenordnung des laufenden Jahres zu erwarten. Spitz gerechnet, fällt es wegen des höheren Einkommensanstiegs mit **0,9 %** geringfügig höher aus. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu.

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 2011 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit für 2012 (und für das erste Quartal 2013) verfügbar ist. Im Liniennahverkehr wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte für eine fundierte Schätzung ausreichen. Dagegen wird der Gelegenheitsverkehr in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass die Schätzung für das Jahr 2012 allein auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruht. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch rund ein Drittel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

In der differenzierten Darstellung des ÖSPV umfasst der "Nahverkehr" nur den Liniennahverkehr. Der "Fernverkehr" enthält somit neben dem (dominierenden) Gelegenheitsfernverkehr und dem, quantitativ allerdings immer noch 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.

Im **Buslinienfernverkehr** wurde der Marktzutritt zum 1. Januar 2013 liberalisiert (vgl. Abschn. 2.4). Hier wird derzeit lediglich der Verkehr von denjenigen Unternehmen statistisch erfasst, die für die Quartalsstatistik bereits meldepflichtig sind, d.h. erstens zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung im Jahr 2009 bereits am Markt tätig waren und zweitens mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Unternehmen, die im Jahr 2013 oder auch schon früher, aber **nach 2009, in den Markt eintraten**, sind grundsätzlich nicht meldepflichtig und in den vom Statistische Bundesamt derzeit veröffentlichten Werten (noch) **nicht enthalten**. Aus diesen Gründen spiegelt die statistische Erfassung des Buslinienfernverkehrs im Jahr 2013 die tatsächliche Entwicklung am Markt noch nicht hinreichend wider. Deshalb wiederum haben wir (noch) davon abgesehen, diesen Verkehr gesondert auszuweisen.

Im Jahr **2012** ist nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik die Fahrgastzahl im **Nahverkehr** um 0,4 % gestiegen. Angeregt wurde er von der zunehmenden Zahl der Erwerbstätigen (1,1 %). Jedoch sank die Zahl der Auszubildenden spürbar (-0,4 %, 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.). Der Anstieg der Kraftstoffpreise war zu gering, um im ÖSPV sichtbare Impulse auszulösen. In Berlin kam es zu Rückverlagerungen zur S-Bahn (vgl. Abschn. 4.4), deren Auswirkungen auf das gesamtdeutsche Ergebnis sich aber in engen Grenzen hielten. Die im ÖSPNV erbrachte Leistung sank im Gegensatz zur Fahrgastzahl spürbar (1,3 %). Ein Rückgang der mittleren Fahrtweite in diesem Ausmaß ist ungewöhnlich und auch überraschend. Er könnte mit raumstrukturellen Verschiebungen erklärt werden, dass also längere Fahrten in der Fläche entfielen und kürzere in den Ballungsräumen hinzukamen. Es bleibt abzuwarten, ob dieser Verlauf in der Jahresstatistik bestätigt wird.

Im **Fernverkehr**, für den noch keine Daten für 2012 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 2011 beträgt pro Jahr 4 % (Aufkommen und Leistung). Allerdings hat er sich tendenziell abgeschwächt. Dabei hat eine Rolle gespielt, dass die preisgünstigen Angebote sowohl der Eisenbahnen als auch der Fluggesellschaften in den letzten Jahren nicht mehr im Ausmaß früherer Jahre ausgeweitet wurden. Dennoch dürfte der (dominierende) Gelegenheitsfernverkehr auch im Jahr 2012 erneut ein Minus eingefahren haben. Einschließlich des Gelegenheitsnahverkehrs wird eine Abnahme der Fahrtenzahl um gut 1 % angenommen. Die Verkehrsleistung des Fernverkehrs dürfte stärker gesunken sein (gut 2 %), weil der überdurchschnittlich schrumpfende Gelegenheitsverkehr über längere Strecken verläuft. Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Fernverkehr kaum spürbar, weshalb sie wie im Nahverkehr stieg (0,3 %), bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie erneut ins Minus geriet (-1,5 %).

Auf den **Linienfernverkehr**, der von der Quartalsstatistik erfasst wird, entfallen lediglich 4 % des gesamten Fernverkehrs. Hier ist die Fahrgastzahl demnach um 6,5 % gestiegen, die Leistung jedoch um 1 % gesunken. Allerdings sind diese Werte noch sehr vorläufig. Im Jahr 2011 ist er nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik um 9 % bzw. 16 % gewachsen; in der Jahresstatistik wurden dagegen -4 % bzw. -0,3 % ausgewiesen. Aus diesem Grund ist es müßig, die Quartalsergebnisse für den Linienfernverkehr interpretieren zu wollen.

Im ersten Quartal des Jahres **2013** ist der **Nahverkehr** etwas gesunken (Aufkommen: -0,3 %, Leistung: -1,5 %). Er wird im laufenden Jahr 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 -0,4 %, vgl. Abschn. 2.1). Hinzu kam im ersten Quartal der Wegfall des Schalltags und die Verschiebung der ersten Osterferienwoche in den März. Witterungsverhältnisse wie am Jahresanfang 2013 wirken auf den ÖPNV ambivalent: Einerseits werden Fahrten vom Pkw auf öffentlich Verkehrsmittel verlagert, andererseits aber auch ÖPNV-

Fahrten unterlassen. Im zweiten Quartal hat das "Jahrhunderthochwasser" in den betroffenen Gebieten auch den ÖPNV zum Erliegen gebracht. Andererseits waren der Anteil dieser Gebiete und der Zeitraum zu gering, um sich im Jahresergebnis bemerkbar zu machen. Für das gesamte Jahr ist ebenfalls mit einer leichten Abnahme zu rechnen (-0,3 % bzw. -0,6 %).

Für den **Fernverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2012 für das laufende Jahr gleichermaßen, und zwar auch im Ausmaß (-1,2 % beim Aufkommen bzw. -1,8 % bei der Leistung). Der liberalisierte Buslinienfernverkehr wird tatsächlich drastisch expandieren, jedoch wird das durch die statistische Erfassung noch nicht abgebildet. Davon abgesehen ist dessen Gewicht am gesamten Fernverkehr nach wie vor gering. Im **gesamten ÖSPV** nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr geringfügig ab (-0,3 %). Bei der Leistung schlägt das Minus im Fernverkehr stärker durch, weshalb sie um 0,9 % sinkt.

Im Jahr **2014** wird die Zahl der Auszubildenden in einem etwas geringeren Ausmaß abnehmen (-0,4 %) als im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl steigt etwas schwächer (0,3 %). Dagegen nehmen die privaten Konsumausgaben stärker zu. Aus diesen Gründen ist im **Nahverkehr** eine günstigere Entwicklung als im laufenden Jahr zu erwarten, die mit einem Anstieg um 0,5 % bzw. 0,2 % quantifiziert wird. Für den **Fernverkehr** ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die ähnlich ausfallen dürfte wie im Jahr 2013. Im **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus beim Aufkommen ein leichtes Plus (0,5 %) und bei der Leistung ein ebenso geringes Minus (-0,3 %).

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9281	9354	9385	9356	9402	0,8	0,3	-0,3	0,5
- Nahverkehr ³⁾	9198	9273	9306	9278	9325	0,8	0,4	-0,3	0,5
- Fernverkehr ⁴⁾	82,2	80,2	79,2	78,2	77,3	-2,5	-1,3	-1,2	-1,2
Eisenbahnverkehr	2431	2474	2528	2540	2585	1,8	2,2	0,5	1,8
- Nahverkehr	2305	2349	2397	2409	2450	1,9	2,1	0,5	1,7
- Fernverkehr	126,1	125,3	131,4	131,5	135,2	-0,7	4,9	0,1	2,8
Insgesamt	11711	11827	11913	11897	11987	1,0	0,7	-0,1	0,8
- Nahverkehr	11503	11622	11703	11687	11774	1,0	0,7	-0,1	0,7
- Fernverkehr	208	205	211	210	213	-1,4	2,5	-0,4	1,3
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	78,1	77,7	76,5	75,8	75,6	-0,5	-1,5	-0,9	-0,3
- Nahverkehr ³⁾	55,3	55,6	54,9	54,6	54,8	0,6	-1,3	-0,6	0,2
- Fernverkehr ⁴⁾	22,8	22,1	21,6	21,2	20,8	-3,2	-2,2	-1,8	-1,7
Eisenbahnverkehr	83,9	85,1	88,4	88,6	90,5	1,5	3,9	0,1	2,2
- Nahverkehr	47,8	49,6	51,1	51,2	52,3	3,8	3,0	0,3	2,0
- Fernverkehr	36,1	35,5	37,3	37,3	38,3	-1,6	5,1	-0,1	2,6
Insgesamt	162,0	162,8	165,0	164,4	166,1	0,5	1,3	-0,3	1,1
- Nahverkehr	103,1	105,2	106,0	105,9	107,0	2,1	0,8	-0,1	1,1
- Fernverkehr	58,9	57,6	58,9	58,5	59,1	-2,2	2,3	-0,7	1,0
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 **2012** ist der **Eisenbahnnahverkehr** gemäß den Ergebnissen der Quartalsstatistik merklich gestiegen, nämlich um 2,1 % (Aufkommen) bzw. 3,0 % (Leistung). Er hat sich also erneut wesentlich dynamischer als der Straßennahverkehr (ÖSPNV) entwickelt. Grundsätzlich unterliegt der SPNV zwar 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 ein Kraftstoffpreisanstieg – im Gegensatz zu den ländlich geprägten Räumen, in denen die Alternativen zum Pkw eine weit geringere Attraktivität besitzen – in einem überdurchschnittlichen Ausmaß aus. Allerdings war dieser Einfluss im vergangenen Jahr nur sehr schwach ausgeprägt. Hinzu kamen spürbare Effekte bei der Berliner S-Bahn. Dort wird das Angebot, das ab dem zweiten Halbjahr 2009 auf Grund der Probleme mit dem Fahrzeugmaterial massiv eingeschränkt worden war, allmählich wieder aufgestockt. Dies löste einen zusätzlichen Anstieg der bundesweiten Fahrgastzahl um knapp 1 % aus.

Im **Fernverkehr** ist die Nachfrage im Jahr 2012 ebenfalls kräftig gestiegen, nämlich um rund 5 % (beide Größen). Zunächst hat die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen trotz der konjunkturellen Abschwächung zugenommen. Ferner trugen die Flughafenzubringerreisen weiterhin zum Nachfrageplus bei, wenngleich in einem wesentlich geringeren Ausmaß als 2011. Hinzu kamen zwei Sonderfaktoren. Erstens entfielen die baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen, die den Fernverkehr im Jahr 2011 spürbar gebremst haben, zumindest weitgehend. Zweitens kam es, wie schon im Jahr 2010, zu spürbaren Verlagerungen vom innerdeutschen Luftverkehr, der um fast 4 % gesunken ist, insbesondere während der mehrfachen Streiks (Vorfeldlotsen, Flugbegleiter, Security-Personal) und der erneuten Behinderungen im Dezember. Schließlich entstand im März 2012 ein Basiseffekt aus den Warnstreiks (der Eisenbahner) im Jahr 2011. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus eine Zunahme in Höhe von 2,2 % (Aufkommen) bzw. sogar 3,9 % (Leistung).

Im Jahr **2013** wirkt im **Nahverkehr** zunächst die Erwerbstätigenzahl etwas schwächer als im Vorjahr. Zudem wird sich die etwas höhere Abnahme der Zahl der Auszubildenden auch im SPNV etwas bemerkbar machen, wenngleich dieser Einfluss deutlich schwächer ausgeprägt ist als im ÖSPNV. Darüber hinaus dürften die Rückgewinne bei der Berliner S-Bahn nach der Entwicklung im Vorjahr nunmehr allmählich abgeschlossen sein. Aus diesen Gründen wurde in der Winterprognose ein vergleichsweise moderater Anstieg des SPNV um gut 1 % (beide Größen) vorausgeschätzt. Im ersten Quartal ist das Aufkommen schwächer gestiegen als erwartet und

die Leistung sogar um 1,1 % gesunken. Der Schalttag und die Verschiebung der Osterferien wirkten wie im ÖSPNV. Dies gilt auch für das "Jahrhunderthochwasser" im zweiten Quartal. Auf Grund des ersten Quartals wird die Prognose für das gesamte Jahr abgesenkt, und zwar auf 0,5 % (Aufkommen) bzw. 0,3 % (Leistung).

Der **Fernverkehr** wird im Jahr 2013 von den gesamtwirtschaftlichen Impulsen nur etwas schwächer beeinflusst als im Vorjahr. Jedoch entfallen die letztjährigen Basiseffekte aus den baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen des Jahres 2011. Dagegen haben sich die letztjährigen störungsbedingten Verlagerungen vom Luftverkehr nahezu ungebrochen fortgesetzt. Erneut profitierte der Schienenfernverkehr von den diversen (Warn-) Streiks. Schließlich werden auch die Flughafenzubringerreisen, auf die nach Schätzungen von Intraplan mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung entfallen, angesichts des sehr verhaltenen Wachstums des Luftverkehrs (1 %, vgl. Abschn. 4.4) nochmals schwächer steigen als im Jahr 2012. Bereits aus diesen Gründen ist für den Fernverkehr ein erheblich geringerer Nachfrageanstieg zu erwarten als im Vorjahr. In der Winterprognose wurde er auf 1,2 % (Aufkommen) bzw. 0,9 % (Leistung) quantifiziert.

Das tatsächliche Plus im ersten Quartal lag beim Aufkommen (1,1 %) sehr nahe bei der Prognose, bei der Leistung (2,1 %) jedoch darüber. Im weiteren Verlauf wird es durch die Auswirkungen der "Jahrhundertflut" auf das Streckennetz der Deutschen Bahn erheblich reduziert. Auf Grund der Hochwasserschäden musste die Neubaustrecke Hannover – Berlin voraussichtlich bis zum Jahresende gesperrt werden. Die erforderliche Umleitung verlängert die Reisezeit um mehr als eine Stunde. Auf dieser Strecke werden nach Berechnungen von Intraplan im Querschnitt Reisende in einer Größenordnung von rund 10 Mio. pro Jahr befördert, vor allem zwischen den Ballungszentren in Nordrhein-Westfalen und Berlin. Die Auswirkungen der Reisezeitverlängerung auf das Ergebnis des Jahres 2013 kann auf rund 0,5 % (Fahrgäste) geschätzt werden. Somit wird der Fernverkehr im gesamten Jahr über eine annähernde Stagnation nicht hinaus kommen. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus eine Zunahme des Aufkommens in Höhe von 0,5 %, während die Leistung nahezu stagniert (0,1 %).

Im Jahr **2014** sind die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren für den **Nahverkehr** spürbar besser ausgeprägt als im laufenden Jahr. Tendenziell dämpfend wirkt jedoch die Entwicklung der Auszubildenden. Der, allerdings nur sehr schwache, expansive Einfluss aus den Kraftstoffpreisen der letzten Jahre wird entfallen. Saldiert wird erwartet, dass die Nachfrage im Nahverkehr mit rund 2 % (beide Größen) spürbar stärker zunimmt als im Jahr 2013.

Letzteres gilt auch für den **Fernverkehr**. Zu der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung gesellt sich ein erheblicher Basiseffekt aus den diesjährigen flutbedingten Betriebsstörungen.



Lediglich die streikbedingten Verlagerungen vom Luftverkehr werden unter normalen Umständen entfallen. Unter der Voraussetzung, dass die Strecke Hannover – Berlin im kommenden Jahr wieder befahrbar ist, ist mit einem spürbaren Wachstum in Höhe von 2,8 % (Aufkommen) bzw. 2,6 % (Leistung) zu rechnen. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1,8 % (Aufkommen) bzw. 2,2 % (Leistung).

4.5 Luftverkehr

Die deutschen Flughäfen erzielten im abgelaufenen Jahr **2012** ein Gesamtaufkommen von 179,5 Mio. Passagieren, das somit zu einem Wachstum von 1,8 % führte. Ein Einbruch des Luftverkehrs führte im November und Dezember, bedingt durch eine anhaltend schwache Wirtschaftslage in der EU und Eurozone, Flotten- und Streckennetzausdünnungen in Verbindung mit wirtschaftlicher Konsolidierung der deutschen Fluggesellschaften, zu stark rückläufigen Fluggastzahlen. Insbesondere innerdeutsch kam es dabei im Dezember zu einem Minus von über 12 %. Nachteilig wirkte sich zusätzlich die geringe Zahl der Arbeitstage aus, so dass die Kapazitätsreduzierungen zu Weihnachten nochmals intensiviert wurden und ein Wintereinbruch Anfang Dezember einen weiteren Negativbeitrag zu dieser Entwicklung leistete. Positive Zeichen zum Gesamtergebnis setzte letztendlich der Interkontverkehr mit einem Wachstum von 5 % gegenüber dem Vorjahr, bedingt durch ein relativ schwaches Vorjahr (politische Unruhen in Nordafrika). Im Geschäftsreiseverkehr entwickelte sich im Laufe 2012 eine gebremste Dynamik durch eine nachlassende Wirtschaftskraft insbesondere in der EU und Eurozone. Der Flugtourismus hingegen entwickelte sich im abgelaufenen Touristikjahr 2011/12 äußerst positiv, begünstigt durch anhaltend schlechtes Sommerwetter hierzulande. So gab es für diesen Bereich ein Umsatzwachstum von knapp 14 % für den Luftverkehr.

Für **2013** weisen nach den ersten sechs Monaten nun erstmalig auch die deutschen Großflughäfen, bis auf Berlin-Tegel und München, ein Minus auf. Hier wirken sich noch immer die im Vorjahr begonnenen Flotten- und Streckennetzausdünnungen aus, die auch im aktuellen Sommerflugplan zu weiteren Angebotsreduzierungen führen. Aber auch witterungs- und wieder einmal streikbedingte Flugausfälle fördern diesen vorläufigen Negativtrend. Im Low-Cost-Verkehr ist das innerdeutsche Passagieraufkommen nach den ersten drei Monaten aus der Talfahrt vom November und Dezember des Vorjahres heraus, weist aber immer noch ein deutliches Minus auf. Im Europaverkehr hat das Low-Cost-Segment im März, nach schwachem Januar und Februar, den Stand vom Sommer des Vorjahres wieder erreicht. Hierbei muss jedoch der frühe Osterferienbeginn, der bereits in der letzten Märzwoche lag, im Vergleich zum Vorjahr berücksichtigt werden. Insgesamt hat der Low-Cost-Verkehr einen Anteil von 32 % am Gesamtverkehr. Durch wirtschaftlich schwache Nachbarstaaten wird eine Erholung des Geschäftsreiseverkehrs frühestens zum Ende des Jahres erwartet. Lediglich im Flugtourismus werden weiterhin positive Zahlen geschrieben. Die Bundesbürger beurteilen die eigene wirtschaftliche Situation immer noch als positiv. Der Deutsche Reiseverband und auch TUI verbuchen für die Sommersaison ein Buchungsplus von 7 %. Hilfreich für eine Erholung des Luftverkehrs ist die momentane Preisentwicklung beim Kerosin. Auch der Vergleich eines schwachen 4. Quartals 2012 mit einem eventuell durchschnittlichen 4. Quartal 2013 könnte sich dann positiv auf das innerdeutsche und somit auch auf das Gesamtergebnis des laufenden Jahres auswirken. Ganz ent-

scheidend wird auch sein, ob die Umstrukturierungsmaßnahmen der deutschen Fluggesellschaften wirklich für positive Veränderungen ausreichen. Insgesamt wird aber für das laufende Jahr von einem geringen Zuwachs von 0,9 % ausgegangen. Für das Jahr **2014** wird dann durch eine erwartete konjunkturelle Erholung, bei gleichzeitig abgeschlossener Konsolidierung der deutschen Fluggesellschaften, eine positive Entwicklung im Luftverkehr für einen Zuwachs bei den Fluggästen von 2,5 % sorgen.

Tabelle P-4: Personenverkehr Luft

	Mio Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2014	11/10	12/11	13/12	14/13
Fluggäste ¹⁾	166,8	176,3	179,5	181,2	185,7	5,7	1,8	0,9	2,5
Innerdeutsch / Einsteiger	24,0	24,4	23,5	23,0	23,2	1,7	-3,7	-2,1	0,9
Grenzüberschreitend ²⁾	142,8	151,9	156,0	158,2	162,5	6,4	2,7	1,4	2,7
- davon Europa	108,1	117,0	119,3	120,5	123,2	8,2	2,0	1,0	2,2
- darunter EU-27	82,9	88,5	89,5	89,6	90,8	6,8	1,1	0,1	1,3
- davon Interkontinental	33,9	33,8	35,5	36,8	38,3	-0,3	5,0	3,7	4,1
- davon Afrika	6,4	5,3	6,0	6,3	6,6	-17,2	13,2	5,0	4,8
- davon Amerika	13,5	14,2	14,6	15,0	15,5	5,2	2,8	2,7	3,3
- darunter USA	9,5	9,8	10,0	10,2	10,5	3,2	2,0	2,0	2,9
- davon Asien	13,9	14,2	14,8	15,4	16,1	2,2	4,2	4,1	4,5
- davon Australien/Ozeanien	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung ³⁾	52,8	55,2	56,2	56,7	58,1	4,5	1,8	0,9	2,5
Innerdeutsch	10,8	10,7	10,3	10,1	10,2	-0,9	-3,7	-1,9	1,0
Grenzüberschreitend	42,0	44,5	45,9	46,6	47,9	6,0	3,1	1,5	2,8

¹⁾ Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger
²⁾ Inklusiv ungebrochener Durchgangsverkehr (2010: 0,82; 2011: 1,08; 2012: 1,00; 2013: 0,84; 2014: 0,95 Mio.)
³⁾ Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, eigene Prognosen

Bei der **Verkehrsleistung** liegt seit 2011 ein kontinuierlicher Rückgang beim innerdeutschen Verkehr vor. Auch für 2013 wird dieser bei rund 2 % liegen. Erst 2014 dürfte es dann zu der

bereits erwähnten Erholung kommen. Bei der gesamten Verkehrsleistung liegt eine ähnliche Entwicklung wie bei den Fluggästen vor und wird auch so für 2014 angenommen.

Angaben zu einzelnen Regionen:

Innerdeutsch wurde das Jahr **2012** mit 23,5 Mio. Passagieren abgeschlossen. Das bedeutete ein Minus von 3,7 % gegenüber dem Vorjahr. Gründe hierfür waren die bereits besagten Umstrukturierungsmaßnahmen und damit einschneidenden Streckennetzauddünnungen bei den deutschen Fluggesellschaften sowie angehobene Ticketpreise, auch bedingt durch Kerosinpreise auf hohem Niveau. Dieser Trend setzt sich zumindest teilweise auch in **2013** nach den ersten fünf Monaten fort. Innerdeutsch ist momentan ein Minus von 7,7 % zu verzeichnen. Hier sind es neben den genannten Gründen die extremen Witterungsverhältnisse im ersten Quartal gewesen. Ohne diese Einflüsse hätte allein der Flughafen Frankfurt in diesem Januar 2 % mehr Fluggäste vorzuweisen gehabt. Noch mehr als das Wetter haben streikbedingte Flugausfälle die negative Entwicklung verstärkt. Die Streiks (Sicherheits-, Vorfeld- und zeitweise das gesamte LH-Personal) treffen wie üblich schwerpunktmäßig den Inlandverkehr. Hier gab es Relationen mit einem zweistelligen Minus. Der innerdeutsche Low-Cost-Verkehr hat sich nach dem Einbruch im November und Dezember wieder erholen können, liegt aber auch mit der Entwicklung noch immer im negativen Bereich. Bedingt durch die Auswirkungen des Hochwassers im Juni könnte es durch Streckensperrungen und Umleitungen bei der Bahn sowie durch eingeschränkten Verkehr auf verschiedenen Autobahnen auf den Flugverbindungen Berlin-Düsseldorf/Köln und Berlin-Frankfurt/München zu leichten Zuwächsen bei den Fluggastzahlen kommen. Insgesamt deutet die Entwicklung für das laufende Jahr aber auf ein Minus von 2 % für den innerdeutschen Verkehr hin. Für **2014** wird auch für diesen Bereich nach überstandener Konsolidierung der deutschen Fluggesellschaften eine leichte Erholung und ein geringer Zuwachs von 1 % vorausgesagt.

Der **europäische** Luftverkehr kam am Ende des Jahres **2012** durch einen immer stärker schwächelnden Euroraum auf einen Zuwachs von nur noch 2 %, nach einem Plus von 8,2 aus einem starken Jahr 2011, bedingt durch Tourismusverlagerungen von Nordafrika nach europäischen Zielen. Ein auch **2013** wirtschaftlich äußerst schwacher Euroraum und hier insbesondere die südlichen EU-Staaten hindern das Wachstum im Luftverkehr. Die positiven Einflüsse mit einem verhaltenen Wachstum im Europaverkehr kommen überwiegend aus Osteuropa. Hier stützen vor allem die Baltischen Staaten, Russland und die Türkei eine schwache Konjunktur und somit positive Entwicklungen im Luftverkehr. Ein besseres Ergebnis wurde für diesen Bereich auch hier in den ersten Monaten des laufenden Jahres durch umfangreiche streikbedingte Flugausfälle, vor allem auf hochfrequenten Europastrecken zu westeuropäischen Zielen, verhindert. Somit werden die Erwartungen 2013 für den Bereich EU-27 als stagnierend und für den

Europa-Gesamtverkehr mit einem geringen Zuwachs von 1 % eingestuft. **2014** wird es dann auch in diesem Bereich durch den erwähnten wirtschaftlichen Aufschwung, bei einer jedoch weitaus positiveren Entwicklung der neuen Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa, zu Zuwächsen von 1,3 bzw. 2,2 % kommen.

Im **Interkontverkehr** gab es, wenn auch als Basiseffekt eines schwachen Vorjahres, einen deutlichen Zuwachs im Jahr **2012** von 5 %. Hier war die Erholung des Tourismusverkehrs nach der Nordafrikakrise ausschlaggebend. Aber auch der asiatische und amerikanische Markt entwickelten sich mit Passagierzuwächsen von deutlich über 4 % bzw. knapp 3 % äußerst positiv. Für **2013** wird von einer ähnlich guten Entwicklung ausgegangen, so dass am Ende des Jahres von einem Zuwachs von 3,7 % ausgegangen wird. Gute Exportzahlen aus dem Subsahararaum sorgen für Zuwachs bei den Fluggastzahlen, so z.B. Südafrika mit plus 6,5 %. Der Tourismusverkehr nach Nordafrika entwickelt sich in den ersten fünf Monaten weiter positiv, hier sind es insbesondere Tunesien (plus 8,2 %) und Marokko (plus 26,3 %), die für dieses Wachstum stehen. Ägypten bleibt mit zurzeit noch 1,4 %, wie bereits in der Winterprognose erwähnt, auch im laufenden Jahr weiter als kritisch anzusehen. Aktuell könnte aber auch die Entwicklung in Tunesien wieder negativere Auswirkungen erfahren. Die BRICS- und ASEAN-5 Staaten tragen durch eine positive wirtschaftliche Entwicklung ihren Teil zur Fluggastentwicklung bei. Für den Amerika- und Asien-Markt wird von stabilen Wachstumsraten wie im Vorjahr ausgegangen, auch wenn die asiatische Wirtschaft immer wieder einigen Schwankungen unterliegt, so z.B. auch China. Gerade in China entwickelt sich zurzeit ein riesiger touristischer Markt, von dem auch der deutsche Luftverkehr profitieren wird. So wird für 2014 von einem konstanten Wachstum von ca. 4 % für den Interkontbereich ausgegangen. Somit liegt die Entwicklung in diesem Bereich deutlich über der des Europaverkehrs und würde bei den Fluggastanteilen **2014** den Stand von 2010 wieder erreichen (Interkont 23,7 % und Europa 76,3 %). Weitere Darstellungen der Fluggastanteile können den nachfolgenden Abbildungen P-8 und P-9 entnommen werden.

Abbildung P-8: Anteile am Gesamtaufkommen der Fluggäste

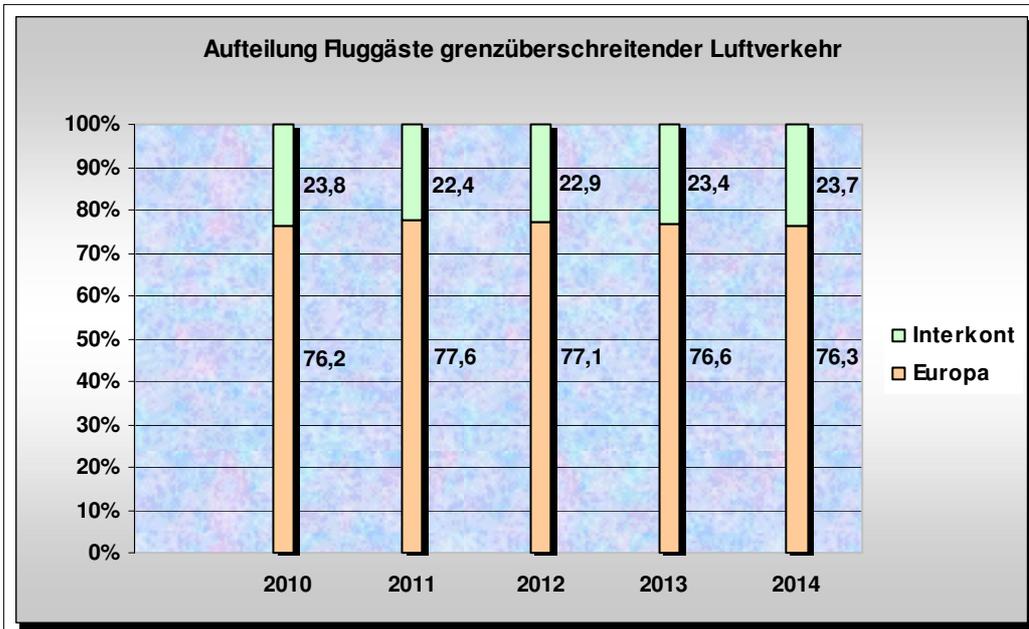


Abbildung P-9: Anteile am Interkontaufkommen der Fluggäste

