



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

## **Kurzfristprognose Sommer 2014**

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

**FE-Nr. 96.0999/2012**

**München / Köln, Juli 2014**

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>7</b>
2.1	Demographische Leitdaten	7
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	10
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	15
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	21
<b>3</b>	<b>Güterverkehr</b>	<b>23</b>
3.1	Überblick	23
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	45
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	56
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	63
<b>4</b>	<b>Personenverkehr</b>	<b>67</b>
4.1	Überblick	67
4.2	Motorisierter Individualverkehr	73
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	79
4.4	Eisenbahnverkehr	84
4.5	Luftverkehr	88

## Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	8
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	10
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	12
Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	17
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	25
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	47
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	49
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	51
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	53
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	55
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	57
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	58
Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten	60
Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten	61
Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	65
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	68
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	77
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	83
Tabelle P-4: Luftverkehr	90

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güter- und des Personenverkehrs	4
Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	8
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	13
Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	17
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	26
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	26
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	41
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	41
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	43
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	47
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	49
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	51
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	53
Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	55
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	69
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	69
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	71
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	72
Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2014	75
Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	76
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	78
Abbildung P-8: Anteile am Gesamtaufkommen der Fluggäste	91
Abbildung P-9: Anteile am Interkontaufkommen der Fluggäste	91
<hr/>	
Gleitende Mittelfristprognose – Kurzfristprognose Sommer 2014	III

## Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AGEB	Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
DB	Deutsche Bahn
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
IWF	Internationaler Währungsfond
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Kultusministerkonferenz
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
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 und digitale Infrastruktur die "**Kurzfristprognose Sommer 2014**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre 2014 und 2015 und gibt auch einen Überblick über die, jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende, Entwicklung im Jahr 2013. 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 2014 die Grundlage.

Im **Güterverkehr** wird der **Straßengüterverkehr** im Jahr **2014** von der spürbaren Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland wie in Europa angeregt. Dies gilt auch für den Außenhandel, hier wiederum für die innereuropäischen Handelsströme und somit auch für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr. Zudem wird sich die für den Lkw-Verkehr bedeutende Bauproduktion witterungsbedingt erheblich erhöhen. Für den gesamten Straßengüterverkehr zeichnet sich ein Wachstum um **3,8 %** (Aufkommen) bzw. **3,5 %** (Leistung) ab. Es fällt jeweils um rund zwei Prozentpunkte höher aus als im Jahr 2013. Im Jahr **2015** werden alle Leitdaten erneut steigen. Beim Außenhandel wird sich die Dynamik sogar noch etwas verstärken. Jedoch entfällt der diesjährige Witterungseffekt. Deshalb ist für den Lkw-Verkehr erneut ein spürbares Wachstum zu erwarten, das auf **2,7 %** (Aufkommen) bzw. **3,7 %** (Leistung) quantifiziert wird. Die Abschwächung bei der Beförderungsmenge ist auf den Witterungseffekt von Anfang 2014 zurückzuführen.

Auch beim **Eisenbahnverkehr** machen sich im Jahr **2014** neben der gesamtwirtschaftlichen Belebung die stark erhöhten Baustofftransporte bemerkbar. Insgesamt wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um **2,4 %** (Aufkommen) bzw. **4,3 %** (Leistung) prognostiziert. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass dieses Plus, wie schon in den beiden Vorjahren, zum Teil statistisch bedingt ist, weil einige Unternehmen neu erfasst wurden, aber bereits im Jahr 2013 am Markt tätig waren. Im Jahr **2015** ist für den Kombinierten Verkehr weiterhin eine deutlich überdurchschnittliche Expansion zu erwarten. Die Massengutbereiche werden angesichts der Erwartungen für die Rohstahlproduktion, den Steinkohlenabsatz, die Bauproduktion und den Mineralölproduktenabsatz nicht nochmals spürbar expandieren, aber auch nicht, wie in manchen Jahren in der jüngeren Vergangenheit, dämpfen. Insgesamt wird ein Plus um **2,7 %** (Aufkommen) bzw. **2,9 %** (Leistung) prognostiziert.

Für die **Binnenschifffahrt** wird im Jahr **2014** ein Anstieg des Aufkommens um **2,3 %** und für die Leistung um **0,4 %** erwartet. Im Vergleich zur Entwicklung zwischen 2008 und 2012 (jeweils -9 %) ist dies als nicht ungünstig einzustufen. Verantwortlich dafür sind vor allem steigende Transporte von Baustoffen. Von den Kohlebeförderungen, die im Vorjahr noch massiv angetrieben haben, geht nunmehr auf Grund der nicht mehr steigenden Steinkohleneinfuhren kein Impuls aus. Im Jahr **2015** werden diese Importe im Gegensatz zu 2014 wieder spürbar steigen. Dies dürfte den bedeutendsten Impuls für die gesamte Binnenschifffahrt im kommenden Jahr darstellen. Insgesamt werden Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt im kommenden Jahr voraussichtlich erneut zunehmen, und zwar um jeweils gut **1 %**.

Die Transporte in **Rohrleitungen** werden im Jahr **2014** stagnieren, während die Leistung wegen erneuter Verschiebungen zwischen den einzelnen Leitungen um 2,5 % sinkt. Im Jahr **2015** werden beide Größen geringfügig steigen (0,6 % bzw. 0,8 %).

Im **Luftfrachtverkehr** wird für das Jahr **2014** insgesamt mit einem Zuwachs des Aufkommens um **1,8 %** gerechnet. Wachstumsimpulse kommen dabei im grenzüberschreitenden Verkehr sowohl aus Verbindungen innerhalb Europas als auch aus dem interkontinentalen Bereich. Für das Jahr **2015** wird von einem Plus um **2,0 %** ausgegangen.

Der **Seeverkehr** wird im Jahr **2014** von dem deutlich beschleunigten Wachstumstempo des deutschen Außenhandels profitieren. Somit ist vor allem für den Containerverkehr ein erheblich höherer Zuwachs als im Vorjahr zu erwarten. Bei Kohle und Rohöl sollte sich das letztjährige drastische Minus nach aller Voraussicht nicht wiederholen, sondern sich zumindest erheblich abschwächen. Das bedeutet für den gesamten Seeverkehr einen Anstieg in Höhe von **2,6 %**, d.h. das erste nennenswerte Plus seit 2011. Im Jahr **2015** wird der Containerverkehr auf Grund der nochmals leicht erhöhten Dynamik des deutschen Außenhandels etwas stärker wachsen als im laufenden Jahr. Für die Massengutbereiche ist aus derzeitiger Sicht eine annähernde Stagnation zu erwarten. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Anstieg um **2,9 %**.

Im **Personenverkehr** wird der **Individualverkehr** im Jahr **2014** auf Grund der steigenden privaten Konsumausgaben, des erweiterten Pkw-Bestands, der weiter sinkenden Kraftstoffpreise und eines klaren Witterungseffekts spürbar wachsen (**1,4 %**, Aufkommen und Leistung), also fast wie im Vorjahr (1,3 %). Im Jahr **2015** werden sich alle diese Haupteinflussfaktoren ähnlich entwickeln. Dies lässt eine nochmalige Zunahme des Individualverkehrs erwarten, die allerdings wegen des Wegfalls des diesjährigen Witterungseffekts geringer ausfällt (**0,9 %**).

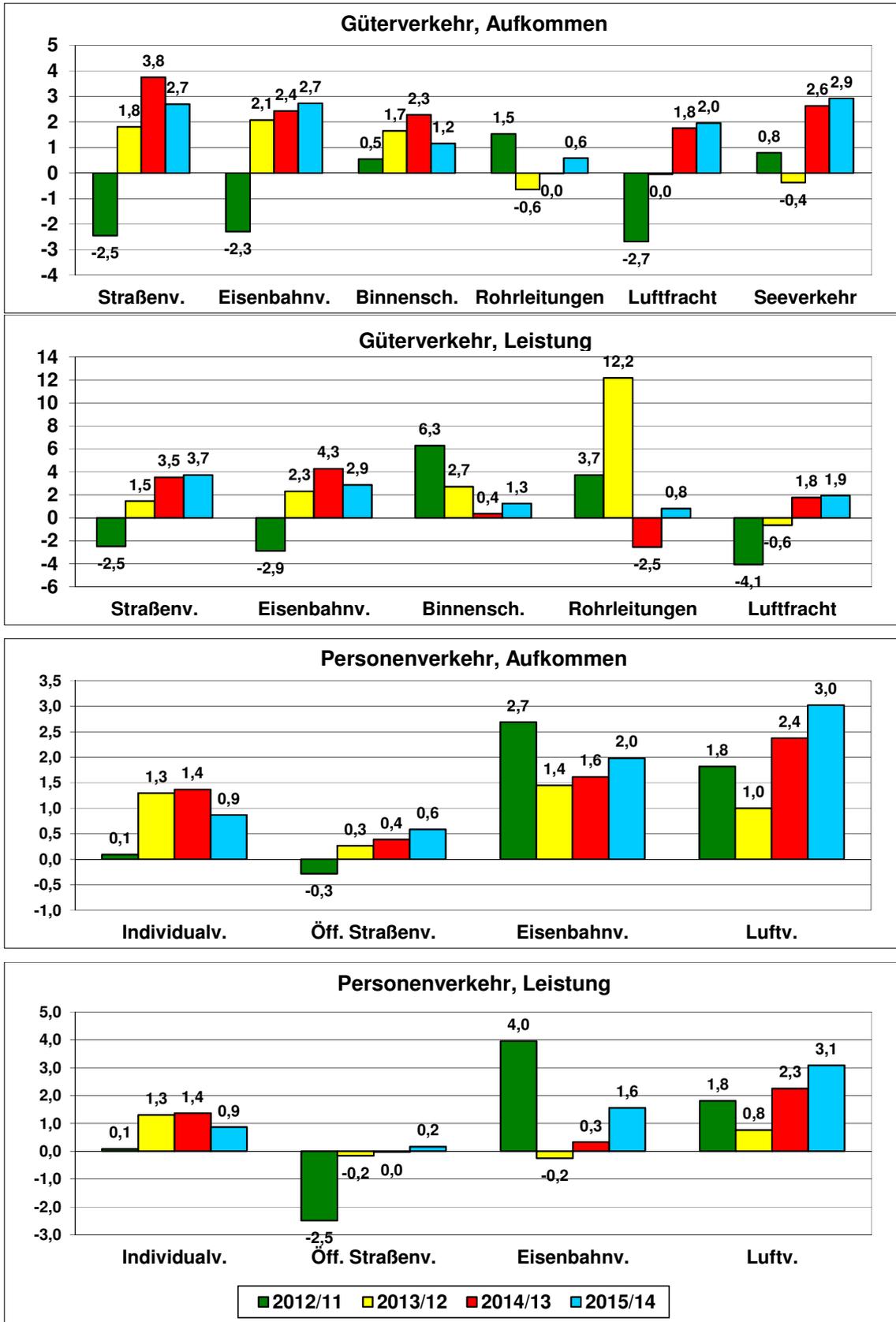
Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) wird das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2014** wie im Vorjahr steigen (**0,4 %**). Für den Gelegenheitsverkehr

ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen. Der Fernbusverkehr wird weiterhin drastisch expandieren, jedoch wird das Ausmaß durch die statistische Erfassung nach wie vor noch nicht abgebildet. Das Minus im gesamten Fernverkehr schlägt bei der stagnierenden Leistung des gesamten ÖSPV stärker durch als beim Aufkommen. Im Jahr **2015** wird die Zahl der Auszubildenden in einem ähnlichen Ausmaß abnehmen wie im laufenden Jahr. Bedeutender noch ist die Verlangsamung des Anstiegs der Erwerbstätigenzahl. Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren leichten Schrumpfung zu rechnen. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen ein Plus wie im Nahverkehr (**0,6 %**) und bei der Leistung erstmals seit 2004 eine, wengleich geringfügige, Zunahme (**0,2 %**).

Im **Eisenbahnverkehr** wird der Nahverkehr im Jahr **2014** zunächst von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung angeregt. Hinzu kommt eine nicht unerhebliche Angebotsausweitung, unter anderem in Gestalt des City-Tunnels in Leipzig. Im Fernverkehr gesellt sich dazu ab Juni ein deutlicher positiver Basiseffekt aus den massiven letztjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Jedoch dürfte es erneut zu Verlagerungen an den Fernbusverkehr kommen, deren Ausmaß derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden kann. Für den gesamten Eisenbahnverkehr wird für das Aufkommen ein nahverkehrsbedingtes Plus in Höhe von **1,6 %** und für die Leistung eine annähernde Stagnation (**+0,3 %**) erwartet. Im Jahr **2015** wird sich sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr die konjunkturelle Aufwärtsbewegung auswirken. Zudem werden manche der im Jahr 2014 an den Pkw witterungsbedingt verlorenen Fahrten wieder zurückgewonnen. Allerdings entfällt der diesjährige Basiseffekt aus den letztjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Auch der Fernbusverkehr wird nach wie vor dämpfen. Insgesamt ist zu erwarten, dass der Schienenfernverkehr im Jahr 2015 wieder auf den Wachstumspfad zurückfindet. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von **2,0 %** (Aufkommen) bzw. **1,6 %** (Leistung).

Für das Passagieraufkommen im **Luftverkehr** werden im Jahr **2014** moderate Zuwächse von **2,4 %** vorausgesagt. Zunahmen werden erstmals seit zwei Jahren für den innerdeutschen Verkehr erwartet. Auch für Europa wird auf Grund des wirtschaftlichen Aufschwungs und der weiteren Stabilisierung der EU-Staaten von einem Anstieg von bis zu 3 % ausgegangen. Für den interkontinentalen Luftverkehr wird ein stärkeres Wachstum erwartet, da für das zweite Halbjahr mit einer wieder einsetzenden Erholung des Tourismus in Ägypten gerechnet wird. Für den Amerikamarkt wird weiterhin mit Zuwächsen gerechnet. Zusätzlich wirkt sich die Erholung des Asienmarktes, insbesondere im zweiten Halbjahr, positiv auf das Fluggastaufkommen aus. Für das Jahr **2015** wird aufgrund der positiven weltwirtschaftlichen Leitdaten und einer weiter anhaltenden bzw. wieder einsetzenden allgemeinen Konjunkturbelebung von einer Steigerung der Fluggastzahl um **3,0 %** ausgegangen.

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güter- und des Personenverkehrs (Veränderung in %)



## 1 Einleitung

Die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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 2014**" auf die Jahre **2014** und **2015**. Die in der Winterprognose vom Februar 2014 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 **2013** gegeben. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **25.07.2014** 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. 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 Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, vom April 2014 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 die Prognosen des IWF, der Weltbank und der OECD herangezogen.

Bei zahlreichen, sowohl gesamt- und branchenwirtschaftlichen als auch verkehrlichen, Größen und Indikatoren war die Entwicklung in den **letzten beiden Jahren**, d.h. seit dem Auslaufen der kräftigen Aufwärtsbewegung nach der Finanzkrise, von einer **hohen Volatilität** geprägt. Deshalb waren die Ergebnisse der in diesem Zeitraum erstellten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose, wie auch bei den entsprechenden gesamtwirtschaftlichen Konjunkturprognosen, mit **höheren Unsicherheiten** behaftet als zum jeweiligen Zeitpunkt üblich. Grundsätzlich gilt

das, angesichts der nach wie vor vorhandenen Risiken insbesondere im außenwirtschaftlichen Umfeld, nach wie vor.

Im vierten Quartal der Jahre 2011 und 2012 kam es in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zu einer Abschwächung bzw. sogar zu einem spürbaren Einbruch. Deshalb haben sich die positiven Erwartungen für die Jahre **2012 und 2013**, die bis zur Jahresmitte des jeweiligen Vorjahres geäußert wurden, **nicht erfüllt**. Konkret wurde in der jeweiligen Vorjahresmitte sowohl für 2012 als auch für 2013 von allen Konjunkturforschern übereinstimmend ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,5 % bis 2 % erwartet, während tatsächlich ein Anstieg um nur rund 0,5 % zu beobachten war. Im Vergleich dazu hat sich die konjunkturelle Aufwärtsentwicklung seit dem zweiten Quartal 2013 stabilisiert, so dass die – im Vorjahr erstellten und ähnlich hohen – Prognosen für das Jahr **2014** bisher **nicht reduziert** wurden. Somit ist die Wahrscheinlichkeit, dass dies auch im weiteren Verlauf des Jahres nicht erforderlich sein wird, mittlerweile sehr hoch. Von daher kann festgestellt werden, dass die Unsicherheiten der Prognoseergebnisse **geringer** sind als in den beiden Vorjahren. Dies gilt vor allem für 2014, tendenziell aber auch für 2015. Selbstverständlich kann es aber auch in dieser Situation, wie immer, zu exogenen Ereignissen kommen, die die tatsächliche Verkehrsentwicklung massiv beeinflussen. Dabei sind, wie es auch die Bundesbank in ihrer letzten Konjunkturanalyse festgestellt hat, die Abwärtsrisiken, die vor allem im außenwirtschaftlichen Bereich vorliegen, nach wie vor größer als die Aufwärtsrisiken. Dieser Sachverhalt wird durch die, kurz vor Redaktionsschluss der vorliegende Ausgabe der Prognose eingetretene, Eskalation der Situation in der Ukraine und die eventuellen Auswirkungen auf den deutschen Außenhandel verstärkt.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Demographische Leitdaten

Seit der Kurzfristprognose vom Sommer 2013 werden die Werte für die demographischen Leitdaten auf der **Basis des Zensus 2011** ausgewiesen. Gemäß dessen Ergebnissen belief sich die **Einwohnerzahl** Deutschlands im Mai 2011 auf 80,2 Mio. und lag damit um 1,5 Mio. bzw. knapp 2 % unter dem Resultat der früheren Bevölkerungsfortschreibung für diesen Zeitpunkt (81,7 Mio.). Sie ist in allen Jahren von 2003 **bis 2010** gesunken, und zwar um insgesamt rund 1 Mio. Personen. Damals waren die Wanderungsgewinne zu gering, um die Verluste aus der natürlichen Bewegung (Geburten minus Sterbefälle) ausgleichen zu können. **Ab dem Jahr 2011** nahm die Einwohnerzahl jedoch wieder zu, und zwar um zunächst 0,11 Mio. und im Folgejahr um 0,20 Mio. (jeweils Jahresende). Für die Einwohnerzahl des Jahres **2013** liegen derzeit Werte erst bis September (80,7 Mio.) vor. Jedoch lässt sich der Jahresendwert anhand der verfügbaren Angaben für die Komponenten (Geburten, Sterbefälle und Wanderungen) recht genau auf knapp 80,8 Mio. bestimmen, womit sich die Schätzung des Statistischen Bundesamts vom Jahresanfang exakt bestätigt hat.<sup>1</sup> Damit wiederum hat sich die Zunahme der Einwohnerzahl nochmals etwas auf 0,25 Mio. Personen erhöht. Für den Jahresdurchschnitt (80,6 Mio.) errechnet sich daraus eine Zunahme um 0,2 Mio. bzw. 0,3 % (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).

Diese, seit 2011 zu beobachtende, Trendwende gegenüber dem vergangenen Jahrzehnt ist ausschließlich auf den **Außenwanderungssaldo** zurückzuführen. Er verzeichnete nach (v.a. statistisch bedingten) Verlusten<sup>2</sup> in Höhe von 56.000 (2008) bzw. 13.000 (2009) Personen ab dem Jahr 2010 Gewinne, die sich kontinuierlich von 128.000 Personen (2010) über 279.000 (2011) und 369.000 (2012) auf zuletzt 437.000 (2013) erhöhten. Dies stellt den höchsten Wert seit dem Jahr 1993 (462.000) dar, das noch massiv von den Auswirkungen des Falls des Eisernen Vorhangs und des Bürgerkriegs im damaligen Jugoslawien geprägt war. Dieser Verlauf ist mit der Arbeitsmarktentwicklung in Deutschland sowie in den wichtigsten (ost- und südeuropäischen) Herkunftsländern zu erklären.

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.<sup>3</sup> Dort wurde ein vergleichsweise

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, Erneuter Anstieg der Bevölkerung für 2013 erwartet, Pressemitteilung 7/14 vom 08.01.2014, [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/01/PD14\\_007\\_12411.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/01/PD14_007_12411.html)

<sup>2</sup> In den Jahren 2008, 2009 und in geringerem Umfang auch noch 2010 wurden im Gefolge der bundesweiten Einführung der persönlichen Steuer-Identifikationsnummer umfangreiche Bereinigungen der Melderegister vorgenommen, die zum großen Teil als Fortzüge in die Statistik eingeflossen sind.

<sup>3</sup> Die gesamte tatsächliche Veränderung der Einwohnerzahl von 2009 bis zum Jahresende 2013 (+0,5 Mio., Basis Zensus) liegt bereits um über 1,1 Mio. Personen oder 1,4 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV (-0,6 Mio.).

geringer Anstieg des Wanderungssaldos (2014: 120.000, 2015: 140.000<sup>1</sup>) zu Grunde gelegt, so dass für die Einwohnerzahl für alle Jahre ab 2010 eine Abnahme um 0,1 % bis 0,2 % p.a. berechnet wurde. In der vorletzten Gemeinschaftsdiagnose der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute vom Herbst 2013 wurde im Rahmen eines Sonderkapitels "eine ökonomisch begründete Projektion für den Wanderungssaldo vorgenommen, die sich ändernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen in Rechnung stellt", womit in erster Linie die (divergierenden) Entwicklungen auf den Arbeitsmärkten gemeint waren.<sup>2</sup> Im Ergebnis wurden Wanderungs-

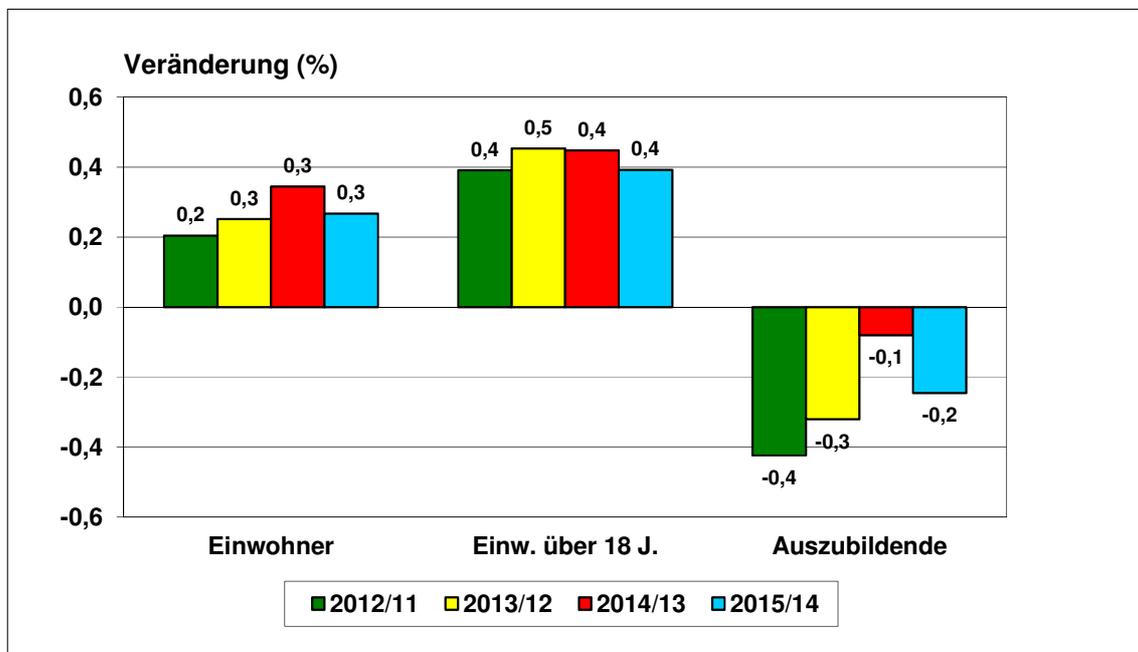
**Tabelle R-1: Demographische Leitdaten**

	Mio. Personen					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
Einwohner <sup>1)</sup>	80,25	80,41	80,61	80,89	81,11	0,2	0,3	0,3	0,3
Einwohner über 18 Jahre <sup>1)</sup>	68,50	68,77	69,08	69,39	69,66	0,4	0,5	0,4	0,4
Auszubildende <sup>2)</sup>	13,67	13,61	13,57	13,56	13,53	-0,4	-0,3	-0,1	-0,2

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Kultusministerkonferenz

**Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten**



<sup>1</sup> In der höheren Variante ("1-W2"). In der niedrigeren ("1-W1") wurden konstant 100.000 Personen angenommen.

<sup>2</sup> Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Konjunktur zieht an – Haushaltsüberschüsse sinnvoll nutzen, Essen, Oktober 2013, S. 66-72.

salden in Höhe von 466.000 (2014) und 452.000 (2015, jeweils Basisszenario) projiziert, die für die vorliegende Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose, wie schon für die Winterprognose, übernommen und mit denen die Ergebnisse der 12. KBV modifiziert wurden. Damit erhöht sich die Einwohnerzahl Deutschlands in den Jahren **2014** – Ist-Werte liegen auch für die ersten Monate noch nicht vor – und **2015** jeweils um 0,3 %. Ein derartiges Ausmaß ist für die Personenverkehrsentwicklung nicht mehr völlig unerheblich, erreicht aber bei Weitem nicht die Größenordnung der Jahre von 1989 bis 1993 (0,7 % bis 0,9 %).

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu, darunter auch in den Jahren 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 von 2011 bis 2013 – entsprechend der Entwicklung der gesamten Einwohnerzahl – wieder spürbar gestiegen (0,4 % p.a.). Für das laufende und das kommende Jahr ist ein Zuwachs in gleicher Höhe zu erwarten. In dieser Altersgruppe findet der Rückgang, der aus den langfristig sinkenden Geburtenzahlen entsteht, 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 seit Mitte des letzten Jahrzehnts merklich verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2013/14) 1,4 %. Seit 2008 wird sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bis 5 %, 2011 sogar 7 %) gedämpft. Zum Teil kam dies durch doppelte Abiturjahrgänge in zahlreichen Bundesländern (2011 bis 2013) und durch die Aussetzung der Wehrpflicht (2011) zustande. Dadurch wurde der Rückgang der Zahl aller Auszubildenden in diesen drei Jahren auf durchschnittlich 0,3 % p.a. abgeschwächt. Im Prognosezeitraum fallen bei der Studentenzahl die Sondereffekte der letzten Jahre nur teilweise weg; die Zahl der Studienanfänger bleibt nach der jüngsten KMK-Prognose mit jeweils rund 500.000 unverändert hoch.<sup>1</sup> Für die gesamte Studentenzahl kann daraus erneut eine spürbare Zunahme um knapp 5 % (2014) bzw. 4 % (2015) abgeleitet werden. Die Schülerzahl sinkt nach der letzten KMK-Prognose im gleichen Ausmaß (jeweils -1,3 %) wie zuvor.<sup>2</sup> Damit vermindert sich die Zahl aller Auszubildenden erneut nur sehr schwach (0,1 % bzw. 0,2 %).

<sup>1</sup> Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2014 – 2025, Bonn 2014.

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

## 2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die **Weltwirtschaft**, die in den Jahren 2010 und 2011 von einer kräftigen Erholung nach der schwersten Rezession der Nachkriegsgeschichte geprägt war, ist im Jahr **2013** nach dem derzeitigen Datenstand, wie im vorangegangenen Jahr, moderat gewachsen, nämlich um 3 % (vgl. Tab. R-2). Dabei hat sich die Entwicklung im Euroraum bzw. in der EU sowie auch in Japan leicht verbessert, in den USA dagegen verlangsamt. In China war die Dynamik nach wie vor am stärksten ausgeprägt. Die Prognosen für **2014** wurden zwar im Juni und im Juli etwas reduziert, dennoch ist mit einer leichten Beschleunigung des Wachstums gegenüber dem Vorjahr zu rechnen. Im Euroraum wird sich das letztjährige leichte Minus in ein fühlbares Plus drehen, für die USA und für die asiatischen Länder werden dagegen ähnliche Wachstumsraten erwartet wie im vergangenen Jahr.<sup>1</sup> Für **2015** wird übereinstimmend ein spürbar höheres Wachstum der Weltwirtschaft prognostiziert. Dies wird dann vor allem für die USA, daneben auch für Europa zutreffen. In China und in Indien wird sich die kräftige Dynamik fortsetzen.

**Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten**

	Veränderung p.a. in %			
	12/11	13/12	14/13	15/14
Welthandel <sup>1)</sup>	2,8	3,1	4,0	5,3
<b>BIP</b>				
Welt	3,5	3,2	3,4	4,0
EU	-0,4	0,1	1,5	1,8
Euroraum	-0,7	-0,4	1,1	1,5
USA	2,8	1,9	1,7	3,0
Japan	1,4	1,5	1,6	1,1
China	7,7	7,7	7,4	7,1
Indien	4,7	5,0	5,4	6,4

1) In der Definition des IWF

Quellen: IWF, Weltbank, OECD

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt. Die vorliegende Sommerprognose basiert auf der **Frühjahrsprojektion** des BMWi vom 15. April 2014.

<sup>1</sup> IWF, World Economic Outlook, Update vom 24.7.2014, S. 2; Weltbank, Global Economic Prospects, Juni 2014, S. 4, und OECD, Economic Outlook Nr. 95, Mai 2014, S. 229. Für die Werte in Tabelle R-2 wurden die des IWF als aktuellste Prognose herangezogen.

Das **BIP** ist im Jahr **2013** gemäß den bisherigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 0,4 % gestiegen. Gedämpft wurde die deutsche Konjunktur nach wie vor durch die verhaltene Entwicklung im Euroraum, die auf die deutschen Exporte ausstrahlte. Im Verlauf des Jahres war das Wachstum durchaus stärker, das aber wegen des Rückgangs im vierten Quartal 2012 auf einem verringerten Niveau aufsetzte und deshalb im Jahresdurchschnitt zu einer ähnlich geringen Zunahme führte wie im Jahr 2012. Im Jahr **2014** ist dieser statistische Überhang aus dem Vorjahr nicht negativ, sondern spürbar positiv. Im ersten Quartal ist das BIP deutlich stärker gestiegen als zuvor; allerdings hat dazu ein signifikanter Witterungseffekt auf Grund des milden Winterwetters beigetragen. Aus diesen Gründen wird, auch wenn keine weitere Beschleunigung des Anstiegs im Verlauf des Jahres eintreten sollte, das jahresdurchschnittliche Wachstum deutlich stärker ausfallen als im Vorjahr. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wurde ein Plus um 1,8 % prognostiziert (vgl. Tab. R-3 und Abb. R-2). Dies liegt am unteren Rand des engen Spektrums, das durch die aktuellen Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute gezogen wird (1,9 % bis 2,2 %).<sup>1</sup> Für **2015** besteht Konsens, dass die deutsche Wirtschaft, unter den o.a. weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, nochmals etwas stärker wachsen wird als im laufenden Jahr. Konkret erwartet die Frühjahrsprojektion des BMWi ein BIP-Wachstum in Höhe von 2,0 %, die anderen Prognosen 2,0 % bis 2,5 %.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2013** um 0,9 % gestiegen und damit in nahezu dem gleichen Ausmaß wie im Vorjahr (0,8 %). Maßgeblich waren erneut spürbare Tariflohnerhöhungen und zunehmende Beschäftigtenzahlen. Hinzu kam eine leicht gesunkene Sparquote. Im Jahr **2014** fällt der Beschäftigungsaufbau unverändert aus, die Bruttolöhne und -gehälter erhöhen sich dagegen noch etwas stärker als im Vorjahr. Letzteres trifft auch für weitere Komponenten der verfügbaren Einkommen (Sozialleistungen, Selbständigen- und Vermögenseinkommen) zu. Aus diesen Gründen werden die (realen) Konsumausgaben spürbar stärker wachsen als 2013. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wurde mit einem Anstieg um 1,5 % gerechnet, was auch hier den anderen oben erwähnten Prognosen entspricht (1,3 % bis 1,6 %). Im Jahr **2015** wird sich der Beschäftigungsaufbau zwar etwas verlangsamen. Jedoch werden vor allem die Arbeitseinkommen beschleunigt steigen, so dass letzteres auch auf die Konsumausgaben zutrifft. In der Frühjahrsprojektion wird ein Wachstum um 1,7 % erwartet, von den aktuellen Prognosen teilweise sogar noch ein etwas höheres Plus (1,7 % bis 2,0 %).

Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr **2013** im zweiten Jahr in Folge gesunken, und zwar um 2,4 %. Dieses Minus ist ausschließlich auf den kräftigen Rückgang im Jahr 2012 und im ersten Quartal 2013 zurückzuführen, der durch die Unsicherheiten bezüglich der Schulden-

---

<sup>1</sup> Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen von HWWI (Hamburg), IfW (Kiel), der Bundesbank, IWH (Halle), RWI (Essen) und ifo (München), die zwischen dem 10.6.2014 und dem 26.6.2014 publiziert wurden.

krise und der Zukunft der Währungsunion sowie durch die nachlassende Dynamik der Weltwirtschaft entstanden war. Seit Mitte 2013 hat die Investitionstätigkeit wieder an Dynamik gewonnen. Im Jahr **2014** führt die gesamtwirtschaftliche Belebung sowohl in Deutschland als auch weltweit zu einer wieder steigenden Kapazitätsauslastung und auch zu höheren Gewinnerwartungen, was durch die nach wie vor äußerst günstigen Finanzierungsbedingungen verstärkt wird. Deshalb werden die Ausrüstungsinvestitionen deutlich zulegen. Vom BMWi wurde eine Zunahme um 4,0 % erwartet, die aktuelleren Prognosen liegen allesamt deutlich darüber (6,0 % bis 7,6 %). Im Jahr **2015** werden die genannten Auftriebskräfte weiterhin zum Tragen kommen. Dabei werden auch mehr und mehr Erweiterungsinvestitionen getätigt. Insgesamt wurde vom BMWi eine Zunahme um 6,3 %, von den aktuelleren Prognosen sogar bis zu 10,7 % (IfW) erwartet. Bei Eintreffen der optimistischeren Erwartungen würde der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008, der nach dem drastischen Einbruch des Jahres 2009 (-23 %) trotz des Wiederanstiegs in den beiden Folgejahren im Jahr 2013 noch um 16 % verfehlt wurde, im Jahr 2015 wieder annähernd erreicht werden, während der Pfad der Frühjahrsprojektion noch um 7 % darunter liegt.

**Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten**

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
Bruttoinlandsprodukt <sup>1)</sup>	110,4	111,1	111,6	113,7	116,0	0,7	0,4	1,8	2,0
Private Konsumausgaben <sup>1)2)</sup>	105,7	106,5	107,5	109,1	111,0	0,8	0,9	1,5	1,7
Ausrüstungsinvestitionen <sup>1)</sup>	114,2	109,6	106,9	111,2	118,2	-4,0	-2,4	4,0	6,3
Exporte <sup>1)</sup>	136,0	140,3	141,6	147,4	154,3	3,2	0,9	4,1	4,6
Importe <sup>1)</sup>	135,8	137,8	139,9	146,4	153,9	1,4	1,5	4,7	5,1
Erwerbstätige <sup>3)</sup>	41,2	41,6	41,8	42,1	42,2	1,1	0,6	0,6	0,3

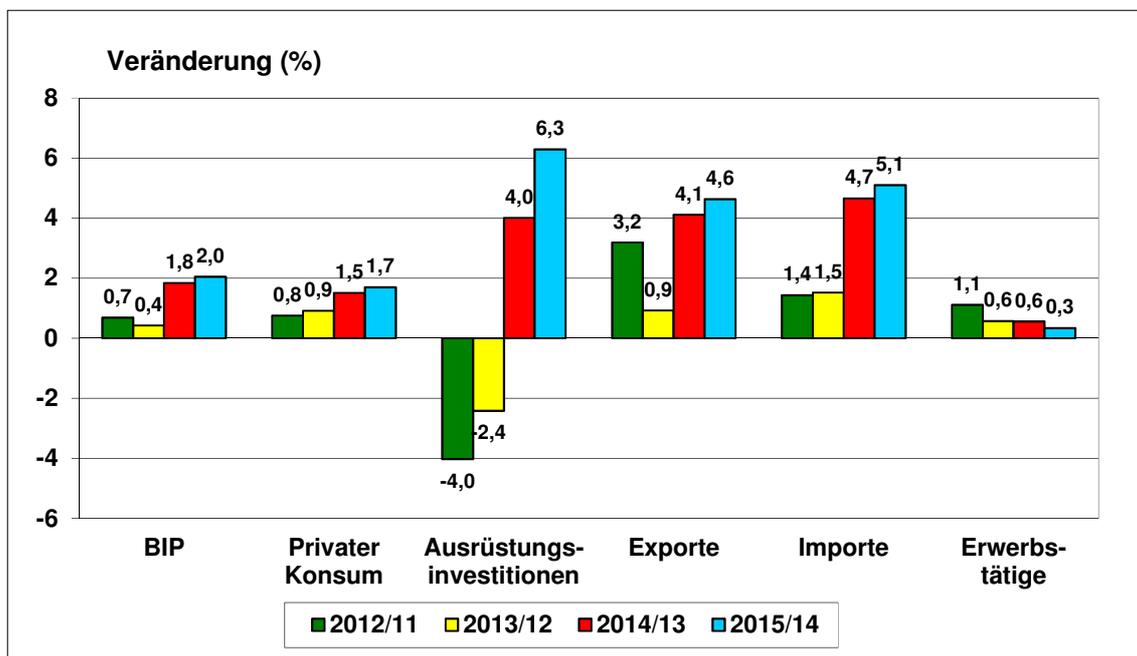
1) Preisbereinigt, Kettenindex (2005 = 100)  
 2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbseinkommen  
 3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Die **Exporte** sind im Jahr **2013** um lediglich 0,9 % gestiegen. Ähnlich wie beim BIP und den Investitionen hat auch hier der kräftige Rückgang im Winterhalbjahr 2012/13 gedämpft. Die anschließende Belebung fiel auf Grund der verhaltenen Weltkonjunktur und der schleppenden Erholung im Euroraum lediglich moderat aus, so dass sie das Jahresergebnis nur noch leicht ins Plus ziehen konnte. Dies stellt – mit Ausnahme des Krisenjahres 2009 – die schwächste Entwicklung seit 1993 dar. Im Jahr **2014** profitieren die deutschen Exporte vor allem von der Erholung im Euroraum und der robusten Konjunktur in den USA. In der Frühjahrsprojektion wird

die Zunahme auf 4,1 % quantifiziert, was erneut am unteren Rand des Spektrums der anderen Prognosen (3,9 % bis 5,7 %) liegt. Im Jahr **2015** werden sowohl der Welthandel als auch die Wirtschaft in den wichtigsten Partnerländern nochmals stärker wachsen als im laufenden Jahr, was auf die deutschen Exporte ausstrahlen sollte. In der Frühjahrsprojektion wurde ein Wachstum um 4,6 % erwartet; die aktuelleren Prognosen (5,2 % bis 7,6 %) liegen erneut deutlich darüber.

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



Die **Importe** sind im Jahr **2013** entsprechend der gesamtwirtschaftlichen Produktion ähnlich schwach wie im Vorjahr gewachsen (1,5 %). Wie bei den Exporten wurde das Jahresergebnis durch den Einbruch im Winterhalbjahr gedrückt; im Verlauf war ein stärkeres Plus zu verzeichnen. Deshalb und wegen der steigenden inländischen Produktion werden die Einfuhren im Jahr **2014** erheblich stärker zulegen als im Vorjahr. Das BMWi erwartete ein Plus um 4,7 %, die anderen Prognosen 5,0 % bis 6,7 %. Im Jahr **2015** wird die Dynamik unvermindert anhalten. In der Frühjahrsprojektion wird sie auf 5,1 % und in den anderen Prognosen sogar auf 6,5 % bis 8,8 % quantifiziert.

Die (jahresdurchschnittliche) Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2013** infolge des geringen Produktionswachstums deutlich schwächer gestiegen (0,6 %) als in den beiden Vorjahren (1,4 % bzw. 1,1 %). Infolge der wieder anziehenden Produktion ist auch für das Jahr **2014** mit

einer Zunahme der Erwerbstätigenzahl zu rechnen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird sie auf erneut 0,6 % quantifiziert, was wiederum am unteren Rand des Spektrums der anderen Prognosen (0,6 % bis 0,9 %) liegt. Für das Jahr **2015** wäre von Seiten des Produktionsanstiegs ein ähnlich starker Anstieg der Erwerbstätigenzahl zu erwarten wie im laufenden Jahr. Jedoch wird die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns dämpfend wirken. In allen Prognosen (mit Ausnahme derjenigen des IfW) wurde deshalb ein geringeres Plus prognostiziert, und zwar in der Frühjahrsprojektion um 0,3 % und in den anderen Prognosen um 0,4 % bis 0,6 %.

## 2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2013** über eine annähernde Stagnation nicht hinaus gekommen (-0,2 %). 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. Der öffentliche Bau konnte, auch bedingt durch die Beseitigung der Flutschäden, entgegen den ersten Schätzungen ebenfalls ein Plus einfahren (1,5 %). Dagegen wurde der Wirtschaftsbau im Gefolge der allgemeinen Investitionsschwäche nochmals eingeschränkt (-2 %). Die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung stärker korreliert ist als die Investitionen, ist im Gegensatz zu Letzteren spürbar gewachsen (2 %). Hier hat sich die milde Witterung im Dezember (+19 %) merklich ausgewirkt und die stark dämpfenden Witterungseinflüsse vom Januar (-12 %) und vom März (-21 %) annähernd ausgeglichen. Im Jahr **2014** sollten alle drei Sparten expandieren, wozu die außergewöhnlich milde Winterwitterung erheblich beigetragen hat. Im (dominierenden) Wohnungsbau wird sich die Aufwärtsbewegung spürbar beschleunigen. Der Wirtschaftsbau wird im laufenden Jahr, wie die übrigen gewerblichen Investitionen, nach aller Voraussicht wieder ein spürbares Plus verbuchen. Schließlich ist für den öffentlichen Bau auf Grund der konjunkturellen Belebung, der (fortgesetzten) Beseitigung der Flutschäden und der guten Kassenlage vieler Kommunen das kräftigste Wachstum aller Sparten zu erwarten. Für die **Bauinvestitionen** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi mit einer Zunahme um 4 % gerechnet, was durch die aktuelleren Prognosen (3,8 % bis 4,4 %) bestätigt wird. Bei der **Produktion** hat sich der Witterungseinfluss im ersten Quartal stärker niedergeschlagen (+26 %), und zwar nicht nur in Gestalt der milden Verhältnisse des laufenden, sondern auch durch die Behinderungen des vorangegangenen Jahres. Zwar wird es im zweiten Vierteljahr zu einem Gegeneffekt (April/Mai: -1,5 %) und im Dezember – normale Verhältnisse unterstellt – zu einem kräftigen negativen Basiseffekt aus dem Vorjahresanstieg kommen. Dennoch verbleibt im Gesamtjahr ein spürbares Plus in Höhe von 5 %, was das – nach dem ebenfalls stark witterungsbeeinflussten Jahr 2011 (13 %) und gleichauf mit 2006 – zweitstärkste Wachstum seit 1994 darstellt. Im Jahr **2015** ist für den Wohnungsbau bei anhaltend positiven Fundamentalfaktoren eine leichte und für den öffentlichen Bau eine spürbare Abschwächung der Dynamik zu erwarten. Lediglich der Wirtschaftsbau dürfte, erneut wie alle Investitionen, an Tempo gewinnen. Für die gesamten **Bauinvestitionen** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi eine Zunahme um 3,7 % erwartet. Die aktuelleren Prognosen weichen davon nur geringfügig ab (2,4 % bis 3,4 %). Für die **Produktion** wurde die Prognose des BMWi übernommen (vgl. Tab. R-4 und Abb. R-3).

Die **Industrieproduktion** ist im Jahr **2013** trotz einer zwischenzeitlich zu beobachtenden Aufwärtstendenz über eine annähernde Stagnation nicht hinausgekommen. Bei dieser Größe, die

eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung des Güterverkehrs besitzt, wurde die hohe Volatilität sichtbar, indem in den zwölf Monaten des vergangenen Jahres die Veränderung der (saison- und arbeitstäglich bereinigten) Produktion gegenüber dem Vormonat acht Mal das Vorzeichen gewechselt hat. Für das Jahr **2014** zeichnete sich bereits mit der allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung eine stabilere Entwicklung, d.h. ein spürbares Plus, ab. Zudem ging die Industrieproduktion erstmals seit 2011 mit einem spürbaren Überhang in Höhe von 1,4 % ins neue Jahr.<sup>1</sup> Im bisherigen Verlauf hat sich die Erwartung weitgehend bestätigt, der Anstieg der Produktion belief sich von Januar bis Mai auf 3,6 %. Allerdings ist sie im Mai erstmals seit Oktober 2013 gegenüber dem Vormonat spürbar gesunken (-1,7 %, saison- und arbeitstäglich bereinigt). Auch die jeweils letzten Werte für die Frühindikatoren Auftragseingang (Mai) und ifo-Konjunkturtest (Juni und Juli) signalisieren eine gewisse Abschwächung. Gemäß letzterem fielen die Geschäftserwartungen der deutschen Industrie im Juli auf den niedrigsten Stand seit knapp einem Jahr. Wir sind jedoch davon ausgegangen, dass diese, offensichtlich auch durch die geopolitischen Krisen bedingte, Entwicklung temporär bleibt und die letztjährige Volatilität sich nicht wiederholt. Unter dieser Voraussetzung wird im Gesamtjahr der am Jahresanfang prognostizierte Anstieg um rund 3 % noch erreicht. Für das Jahr **2015** wurde unterstellt, dass die Industrieproduktion, wie in früheren Aufschwungperioden, etwas stärker als das BIP zunimmt. Konkretisiert wurde die Wachstumsdifferenz zwischen beiden Größen in diesen Aufschwungjahren fortgeschrieben. Daraus errechnet sich ein Plus in Höhe von 2,7 %.

Die Produktion der **chemischen Industrie** ist im Jahr **2013** lediglich leicht um 0,5 % gestiegen. Der Überhang in das Jahr **2014** war hier mit über 2 % spürbar höher als in der gesamten Industrie. Hinzu kam die allgemeine gesamtwirtschaftliche Belebung. Deshalb wurde am Jahresanfang vom VCI und vom DIW ein Plus um 2 % bzw. 3,4 % erwartet,<sup>2</sup> wobei wir Letzteres als aussichtsreicher betrachtet und deshalb für die Winterprognose herangezogen haben. Tatsächlich lag die Chemieproduktion jedoch in den ersten fünf Monaten um mehr als 1 % unter dem Vorjahresstand; noch gravierender ist, dass sie von Februar bis Mai, saison- und arbeitstäglich bereinigt, stetig und spürbar, nämlich um zusammen 9 %, gesunken ist. Diese Entwicklung ist nicht nur überraschend, sondern auch schwer erklärbar. Dennoch erwartet der Verband nach wie vor ein Plus um 1 % (ohne pharmazeutische Erzeugnisse),<sup>3</sup> was wir für die vorliegende Sommerprognose übernehmen. In früheren Aufschwungperioden ähnelte das Wachstum der

<sup>1</sup> Der statistische Über- bzw. Unterhang gibt an, in welchem Ausmaß eine Größe gegenüber dem Vorjahr steigen bzw. sinken würde, wenn sie im gesamten Jahr auf dem letzten Stand des Vorjahres 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.

<sup>2</sup> Verband der Chemischen Industrie e.V., Presseinformation vom 12.12.2013, <https://www.vci.de/Presse/Pressemitteilungen/Seiten/Chemiekonjunktur-2013-und-Prognose-2014-Kley-Es-wird-nur-langsam-aufwaerts-gehen.aspx> sowie D. Lucke, Deutsche Industrie: Durchwachsene Lage, positive Aussichten, in: DIW-Wochenbericht Nr. 47/2013, S. 16-25.

<sup>3</sup> Verband der Chemischen Industrie e.V., Geschäfte der Chemie laufen gut, VCI-Presseinformation vom 9.7.2014, <https://www.vci.de/Presse/Pressemitteilungen/Seiten/Halbjahresbilanz-der-deutschen-chemischen-Industrie-2014-Geschaefte-der-Chemie-laufen-gut.aspx>

Chemieindustrie dem Anstieg der gesamten Industrieproduktion. Im derzeitigen Zyklus ist das bisher nicht der Fall. Dennoch haben wir für das Jahr **2015** in Anlehnung an Letzteren ein Plus um gut 2 % angenommen.

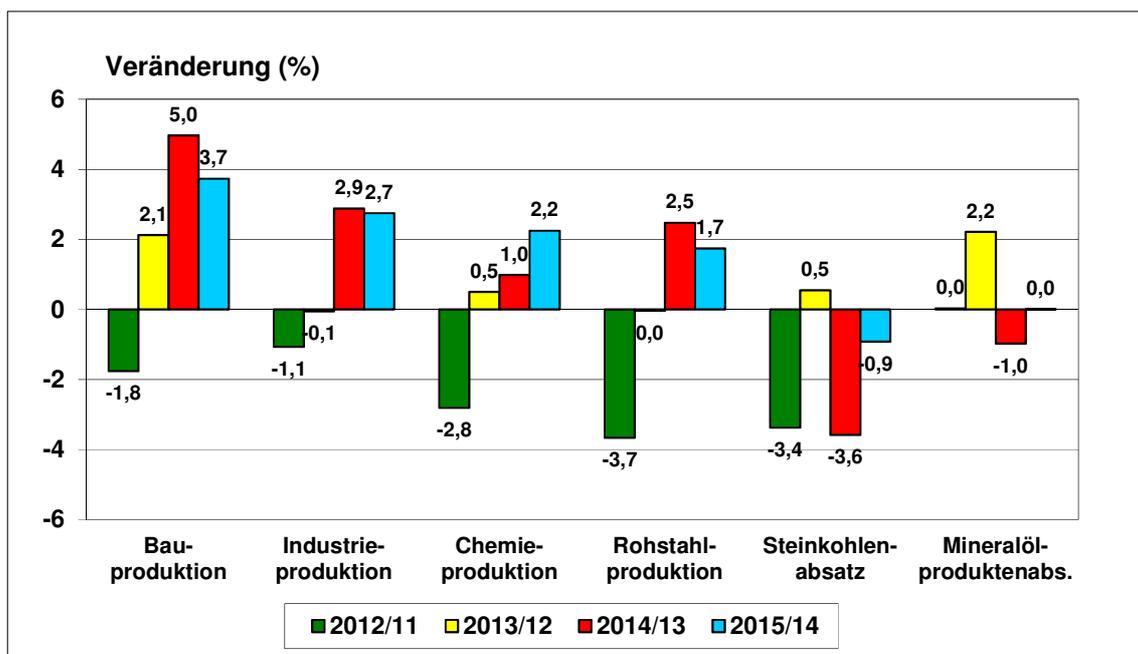
**Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten**

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
Bauproduktion <sup>1)</sup>	113,1	111,2	113,5	119,1	123,6	-1,8	2,1	5,0	3,7
Industrieproduktion <sup>2)</sup>	108,5	107,3	107,2	110,3	113,3	-1,1	-0,1	2,9	2,7
Chemieproduktion <sup>3)</sup>	101,0	98,1	98,6	99,6	101,8	-2,8	0,5	1,0	2,2
Rohstahlproduktion <sup>4)</sup>	44,3	42,7	42,6	43,7	44,5	-3,7	-0,0	2,5	1,7
Steinkohlenabsatz <sup>4)</sup>	54,8	52,9	53,2	51,3	50,9	-3,4	0,5	-3,6	-0,9
Mineralölproduktenabsatz <sup>4)</sup>	103,0	103,0	105,3	104,2	104,2	0,0	2,2	-1,0	0,0

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2010 = 100)  
 2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2010 = 100)  
 3) Produktionsindex für die Herstellung von chemischen Erzeugnissen (2010 = 100)  
 4) Mio. t

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

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



Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** ist im Jahr **2013** nach heftigen Schwankungen insgesamt auf dem Niveau von 2012 verharrt. Innerhalb der Hauptabnehmerbranchen nahm die Produktion in der Bauwirtschaft und im Fahrzeugbau zu, im Maschinenbau allerdings ab. Die Stagnation der Rohstahlerzeugung ist somit wohl vor allem auf weitere Importe zurückzuführen. Im Jahr **2014** ist für alle bedeutenden Verarbeiter eine merklich günstigere Entwicklung zu erwarten als im Vorjahr, was somit auf die deutsche Rohstahlproduktion ausstrahlt. Im ersten Halbjahr ist sie um gut 4 % gestiegen und damit noch stärker als am Jahresanfang erwartet (2 %). Zum Teil dürfte dies auf Lageraufbaubewegungen zurückzuführen sein.<sup>1</sup> Deshalb wird es im weiteren Verlauf des Jahres zu einer Abschwächung kommen, dennoch ist ein Plus um 2,5 % aus derzeitiger Sicht als realistisch zu betrachten. Für das Jahr **2015** zeichnet sich bei den meisten Verarbeitern, vor allem bei der Bauwirtschaft, ein weiterer, aber geringerer Nachfrageanstieg ab. Deshalb wird die deutsche Rohstahlproduktion voraussichtlich schwächer, nämlich um knapp 2 % steigen. Auch dieses Niveau (44,5 Mio.) liegt noch um 8 % unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2007 (48,6 Mio.).

Der Verbrauch von **Steinkohle** (einschließlich Koks) ist im Jahr **2013** gemäß den Berechnungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) um 4,1 % gestiegen.<sup>2</sup> Verantwortlich hierfür war der Verbrauch in den Kraftwerken, auf den fast 70 % der Gesamtnachfrage entfallen und der um knapp 7 % zunahm. Dazu haben die niedrigeren Temperaturen in den ersten Monaten, das schwache Angebot von Windenergie und weiterhin deutliche Preisvorteile der Kraftwerkskohle gegenüber Erdgas beigetragen. Dagegen sind die Lieferungen an die Stahlindustrie laut AGEB um knapp 2 % gesunken, was bei einer stagnierenden Produktion auf eine erhöhte Effizienz zurückzuführen ist. Innerhalb des **Absatzes** ging der Inlandsabsatz deutscher Steinkohle um fast ein Drittel (-3,6 Mio. t) zurück, was die längerfristigen Planungen für das Auslaufen des deutschen Steinkohlebergbaus sogar noch übertrifft und auf die Schließung zweier Bergwerke im Verlauf von 2012 zurückzuführen ist. Die Einfuhren nahmen dagegen erheblich zu, nämlich um rund 10 % (+4 Mio. t). Somit stieg der Gesamtabsatz (ohne Koks) um lediglich 0,3 Mio. t oder 0,5 %, einschließlich der drastisch erhöhten Koksimporte (+95 %) jedoch annähernd im o.a. Ausmaß des Verbrauchs. Im Jahr **2014** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie etwa im Ausmaß von deren Produktion steigen (2 %). Der Verbrauch der Kraftwerke ist im ersten Quartal nach Schätzungen der AGEB kräftig um 11 % gesunken.<sup>3</sup> Dies ist vor allem auf die gesamte Stromnachfrage zurückzuführen, die von den bereits mehrfach erwähnten Witterungsverhältnissen sowohl im laufenden als auch im vorangegangenen Jahr massiv beein-

---

<sup>1</sup> Vgl. R. Döhrn, Die Lage am Stahlmarkt – Belebung mit wenig Schwung, in: RWI-Konjunkturbericht 2/2014, S. 15-22, hier S. 20.

<sup>2</sup> Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2013, Berlin/Köln, März 2014.

<sup>3</sup> Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Wetterextreme senken Wärmebedarf / Erneuerbare drängen Kohle und Gas zurück, AGEB-Pressedienst Nr. 04/2014 vom 2.6.2014.

flusst wurde. Zudem war im ersten Quartal wegen der außergewöhnlichen Wetterbedingungen auch die Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien hoch, was den Steinkohleeinsatz zusätzlich dämpfte. Im weiteren Verlauf wird sich dieses Minus natürlich abschwächen; das im Gesamtjahr verbleibende Ausmaß kann auf etwa 5 % geschätzt werden. Für den gesamten Steinkohlenverbrauch bedeutet das – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang, als mit einer annähernden Stagnation gerechnet wurde – einen spürbaren Rückgang um fast 4 %, der auch für den Absatz angesetzt wird. Die deutsche Förderung wird entsprechend den Kapazitätsplanungen erneut weitaus kräftiger sinken, so dass die Importkohlemengen nur leicht abnehmen. Für das Jahr **2015** wurde angenommen, dass der Einsatz in den Kraftwerken wieder auf den sinkenden Trend einschwenkt, so dass der Gesamtabsatz – trotz leicht steigender Verfeuerung in den Stahlindustrie – um rund 1 % abnimmt. Dies entspricht einem Rückgang um rund 0,5 Mio. t. Da der Absatz des deutschen Steinkohlebergbaus weiter zweistellig sinken wird, d.h. um rund 1,5 Mio. t, ist für die Importkohlemengen mit einem Plus um rund 1 Mio. t bzw. gut 2 % zu rechnen.

Der **Absatz von Mineralölprodukten** ist im Jahr **2013** um 2,2 % gestiegen. Maßgeblich für die Gesamtveränderung war zum einen die Nachfrage nach leichtem Heizöl. Sie stieg angesichts niedriger Temperaturen in den ersten Monaten, leerer Tanks und vergleichsweise günstiger Preise um 6 % bzw. 1,1 Mio. t und trug damit rund zur Hälfte zum Gesamtwachstum (2,3 Mio.) bei. Die andere Hälfte (+1,2 Mio.) entstand bei Dieselmotoren, dessen Absatz auf Grund des zunehmenden Pkw-Bestands und der steigenden Lkw-Fahrleistungen um 3,5 % zunahm. Am Rande sei erwähnt, dass die Abweichung zur Schätzung des Gesamtabsatzes vom Jahresanfang (+1,0 %), als lediglich der Dezemberwert noch fehlte, nicht auf einer Fehlschätzung desselben beruht, sondern auf vergleichsweise spürbaren Revisionen der vorläufigen Werte. So wurde der Anstieg des Dieselmotorenabsatzes von 1,5 % auf 3,5 % korrigiert. Im Jahr **2014** wird der Absatz von leichtem Heizöl wieder auf das Normalniveau zurückfallen, d.h. deutlich sinken. In den ersten fünf Monaten ging er gegenüber dem sehr hohen Vorjahresniveau bereits um 22 % zurück. Im weiteren Verlauf wird sich das zwar abschwächen, dennoch wird im Gesamtjahr voraussichtlich ein zweistelliges Minus verbleiben, was über 2 Mio. Tonnen entspricht. Durch eine erneute Zunahme des Dieselmotorenabsatzes in etwa der Höhe des Vorjahres (1 Mio. t) wird dies nur zum Teil kompensiert. Die Veränderungen bei allen anderen Produkten sind nahezu bedeutungslos, so dass sich der gesamte Inlandsabsatz um 1 Mio. t bzw. 1 % vermindert. Im Jahr **2015** wird der Absatz von leichtem Heizöl, der im Trend wegen der Substitutionen im Neubau und der fortgesetzten Energieeinsparmaßnahmen abnimmt, wegen des Wegfalls des diesjährigen Sonderfaktors erheblich schwächer sinken als im laufenden Jahr. Da die Dieselmotornachfrage aber weiter steigen wird, ist für den Gesamtabsatz eine Konstanz zu erwarten.

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 Veränderungsrate auf 8 bzw. 7 Prozentpunkte. Dies war zum einen auf stark rückläufige Produktausfuhren und zum anderen auf steigende Importe zurückzuführen. Im Jahr **2013** sind die Exporte, wie schon im Vorjahr, wieder spürbar gestiegen (8 %). Andererseits sind die Einfuhren – nach Abnahmen in den Jahren 2011 und 2012 – im vergangenen Jahr noch stärker (17 %) gewachsen. Dazu beigetragen haben mehrere wartungsbedingte Unterbrechungen der Raffinerieproduktion, die somit trotz des zunehmenden Inlandsabsatzes um bemerkenswerte 3 % gesunken ist. In diesem Ausmaß hat auch die deutsche **Rohöleinfuhr**, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, abgenommen. Im Jahr **2014** dreht sich das Bild erneut: bei sinkender Produktnachfrage gehen die Importe überproportional zurück, zudem steigen die Ausfuhren erneut, so dass die **Raffinerieproduktion** im Gegensatz zum Absatz wächst (1 %). Andererseits werden hier zunehmend (Recycling-) Produkte und weniger Rohöl eingesetzt, weshalb die **Rohöleinfuhr** ein wiederum anderes Vorzeichen aufweist (-1 %) als die Produktion. Wie die Entwicklung im laufenden und im vergangenen Jahr (wieder einmal) zeigt, entziehen sich die Produktaus- und -einfuhren zumindest zum Teil einer Prognostizierbarkeit. Deshalb wurde für das Jahr **2015** sowohl für die **Raffinerieproduktion** als auch für die **Rohöleinfuhr** die gleiche Entwicklung wie für den Gesamtabsatz, d.h. eine Stagnation, angenommen. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen.

## 2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der jüngeren Vergangenheit ging vom **Rohölpreis** aus, der – wie schon in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts – in den Jahren 2010 und 2011 deutlich angestiegen ist. Im Jahresdurchschnitt 2012 verharrte der in US-Dollar fakturierte Weltmarktpreis auf dem Vorjahresniveau von 112 USD (Brent-Öl), um im Jahr **2013** um 3 % auf 109 USD zu sinken. Während im Jahr 2012 der Euro gegenüber dem US-Dollar um immerhin 7 % abgewertet wurde (1,29 nach 1,39 USD) und damit einen Anstieg des deutschen Einfuhrpreises in ähnlicher Höhe auslöste, wurde er im abgelaufenen Jahr um 3 % (auf 1,33 USD) aufgewertet, so dass der Einfuhrpreis noch etwas stärker (-5 %) sank als der Weltmarktpreis. Im bisherigen Verlauf des Jahres **2014** lag der Rohölpreis nach einer, im Vergleich zu den Vorjahren, verhältnismäßig ruhigen Entwicklung nahezu exakt auf dem o.a. Jahresdurchschnittswert 2013. Dabei wurde der zwischenzeitliche, krisenbedingte Anstieg auf 115 USD (Mitte Juni) bis Mitte Juli wieder vollständig rückgängig gemacht. Unter der Annahme, dass der Rohölpreis im weiteren Verlauf auf dem derzeitigen Niveau verharrt, errechnet sich für den Jahresdurchschnitt eine Konstanz gegenüber 2013. Für den Wechselkurs des Euro, der schon im bisherigen Jahresverlauf erneut aufgewertet wurde, wurde die jüngste Prognose der Bundesbank (1,38 USD) übernommen<sup>1</sup>, was einen Anstieg um 4 % und für den deutschen Einfuhrpreis eine Senkung in gleicher Höhe bedeutet. Für das Jahr **2015** wurde in der Mehrheit der jüngeren nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen, gestützt auf die Entwicklung an den Warenterminbörsen, angenommen, dass der Rohölpreis in US-Dollar mehr oder minder stark sinkt.<sup>2</sup> Sowohl die US-Energiebehörde EIA in ihrem Kurzfristausblick vom Juni als auch die Bundesbank rechneten mit einem Preis in Höhe von 102 USD, der hier übernommen wurden. Grundsätzlich hängen diese Erwartungen nach wie vor mit der spürbar erhöhten Förderung in den USA zusammen. Natürlich stehen sie sowohl für 2014 als auch für 2015 unter dem Vorbehalt, dass es weder in der Ukraine noch im Nahen und im Mittleren Osten zu einer militärischen Eskalation und auch sonst zu keinen gravierenden Störungen in wichtigen Produzentenländern kommen wird. Für den Wechselkurs des Euro wurde, erneut gemäß den Prognosen der Bundesbank, eine Konstanz unterstellt. Somit sinkt der deutsche Einfuhrpreis im kommenden Jahr im gleichen Ausmaß wie der Weltmarktpreis (-6 %).

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 gegenwärtig von der Bundesre-

---

<sup>1</sup> Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Juni 2014, S. 14.

<sup>2</sup> 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.

gierung diskutierte Einführung einer **Pkw-Maut** ist erst für das 2016 geplant und deshalb für die vorliegende Prognose nicht relevant.

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** hat sich der in den Jahren 2011 und 2012 zu beobachtende Preisanstieg, gemessen an den durchschnittlichen Einnahmen pro Pkm, sowohl im Jahr 2013 als auch im bisherigen Verlauf von 2014 nicht fortgesetzt.<sup>1</sup> Dies kann auch für den Prognosezeitraum erwartet werden.

Im **Güterverkehr** sind nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamts im Jahr 2013 die Preise im Schienenverkehr stärker gestiegen als im Straßenverkehr. Allerdings sind die Differenzen nicht stark genug, um den intermodalen Wettbewerb wesentlich zu beeinflussen. Auch hier ist davon auszugehen, dass dies im Prognosezeitraum anhalten wird.

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen ist die Liberalisierung des **Buslinienfernverkehrs** seit dem 1.1.2013 in Kraft. Auf die Auswirkungen wird bei der Kommentierung des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs eingegangen (vgl. Abschn. 4.3). Weitere Maßnahmen sind nicht in Sicht.

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. Im Januar 2014 wurde der City-Tunnel in Leipzig in Betrieb genommen. Auf dessen Auswirkungen sowie auf das **Bedienungsangebot** im Schienenpersonenverkehr wird bei dessen Prognose eingegangen (vgl. Abschn. 4.4).

---

<sup>1</sup> Bei der Lufthansa ist diese Kennziffer im ersten Quartal um 3 % gesunken. Zumindest die Tendenz dürfte auch auf den gesamten deutschen Luftverkehr annähernd zutreffen.

## 3 Güterverkehr

### 3.1 Überblick

#### Gesamter Güterverkehr

Der gesamtmodale Güterverkehr hat im Jahr **2013** nach dem spürbaren Rückgang des vorangegangenen Jahres wieder auf den Wachstumspfad zurückgefunden. Zwar wuchs die gesamtwirtschaftliche Produktion ähnlich schwach wie im Jahr 2012. Jedoch drehte sich das Vorzeichen der Veränderung in nahezu allen transportintensiven Branchen von einem teilweise kräftigen Minus in ein Plus bzw. zumindest in eine Stagnation (vgl. Abschn. 2.3). Dies gilt auch für die Bauwirtschaft, bei der die Witterungseinflüsse in Gestalt des äußerst kalten Winters im ersten Quartal mit entsprechenden Folgen auf die anteilsgewichtigen Baustofftransporte von den anschließenden Aufholeffekten und der äußerst milden Witterung im Dezember annähernd ausgeglichen wurden. Das gesamtmodale **Transportaufkommen** (ohne den hier grundsätzlich ausgeklammerten Seeverkehr) ist gemäß der derzeitigen Datenlage um **1,8 %** und die **Leistung** um **2,0 %** gestiegen. Damit wurden die bisherigen Höchststände aus dem Jahr 2008 immer noch um jeweils rund 2 % verfehlt.

Die vergleichsweise hohe Abweichung zu unserer ersten Schätzung der Aufkommensentwicklung in der Winterprognose vom Februar 2014 (0,9 %) ist darauf zurückzuführen, dass der Witterungseinfluss auf den Lkw-Verkehr im Dezember 2013 noch weit stärker ausfiel als erwartet. In diesem Monat nahm dessen Beförderungsmenge um 22 % oder 36 Mio. t zu, was das gesamtmodale Aufkommen im Gesamtjahr 2013 um nahezu 1 % erhöhte. Die Leistung wurde dagegen zutreffend geschätzt (1,9 %). 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).

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** steuerte die Güterabteilung der "Sonstigen Produkte" mit einem Plus um 41 Mio. t den Löwenanteil des Gesamtergebnisses (+71 Mio. t) bei. Prozentual war das Wachstum in Höhe von nahezu 9 % angesichts der verhaltenen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung durchaus überraschend. Zu dieser Abteilung zählen vor allem die Sammelgüter, die weit überwiegend im Lkw-Verkehr transportiert werden, und zu ihnen wiederum große Teile des Containerverkehrs. Letzterer ist im Jahr 2013 aber auch nicht im genannten Ausmaß gestiegen. Ein Teil der kräftigen Zunahme ist vielmehr auf den stark steigenden Internet-Handel zurückzuführen. Gemäß der Marktbeobachtung des BAG führen Straßengüterverkehrsunternehmen vermehrt Linienverkehre mit Sammelgut für Online-Händler, KEP-Dienste

etc.<sup>1</sup> Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Zunahmen des Aufkommens entstanden in den Güterabteilungen "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (+15 Mio. t) und Kohle, Rohöl, Erdgas" (+7 Mio. t). Allerdings ist hier zu beachten, dass der gesamtmodale Güterverkehr gemeinhin ohne den (exterritorialen) Seeverkehr, der keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands erbringt, definiert wird. Dessen Einbeziehung nur beim Aufkommen würde den Vergleich mit der Transportleistung verzerren. Einschließlich des Seeverkehrs, bei dem der Umschlag sowohl mit Kohle als auch mit Rohöl im Jahr 2013 massiv eingebrochen ist, ist das Aufkommen dieser Güterabteilung leicht gesunken.

In der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** drehte sich beim Binnenverkehr die Entwicklung im Jahr 2012 (-2,7 %), als die anteilsstarken Baustofftransporte witterungsbedingt gesunken waren, im Jahr 2013 wieder in ein moderates Plus (1,6 %). Auch die grenzüberschreitenden Verkehrsströme sollten gemäß dem derzeitigen Datenstand für den Verkehr der ausländischen Lkw nach dem vorjährigen Rückgang im Jahr 2013 wieder gestiegen sein, allerdings – entsprechend der sehr verhaltenen Entwicklung der Außenhandelsströme nach und aus Europa, die im landgebundenen Güterverkehr dominieren – nur leicht. Die wesentlich expansiveren Handelsbeziehungen mit außereuropäischen Partnerländern machen sich dagegen nahezu ausschließlich im Seeverkehr und in der Luftfracht bemerkbar. Innerhalb des grenzüberschreitenden Verkehrs wurde der Empfang (+3,5 %) von einigen kräftig steigenden Massengutimporten (Kohle, Erze, Mineralölprodukte) zusätzlich angetrieben.

Im Jahr **2014** werden nach aller Voraussicht alle gesamt- und die meisten branchenwirtschaftlichen Leitdaten – mit Ausnahme des Kohle- und des Ölbereichs – spürbar stärker zunehmen als im abgelaufenen Jahr. Bereits dies lässt ein entsprechend höheres Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs erwarten. Hinzu kommt ein außerordentlich starker Effekt aus den Witterungseinflüssen, die die Bauproduktion und die anteilsgewichtigen Baustofftransporte im ersten Quartal 2014 nahezu überhaupt nicht, im Vorjahr dagegen spürbar gedämpft haben. Zwar ist für den Dezember, normale Verhältnisse unterstellt, mit einem Basiseffekt aus der milden Witterung des Vorjahres zu rechnen. Dennoch wird der Güterverkehr mit hoher Sicherheit ein stärkeres Wachstum verbuchen als im Vorjahr, das aus derzeitiger Sicht auf **3,5 %** (Aufkommen) bzw. **3,2 %** (Leistung) quantifiziert wird. Damit werden beide Größen **erstmalig über dem Vorkrisenniveau** liegen, und zwar um jeweils rund 1 %. Wegen des Witterungseffekts liegt das nun zu erwartende Aufkommensplus auch spürbar über der Prognose vom Jahresanfang (1,9 %), während diejenige für die Leistung (2,7 %), die weniger von den Baustofftransporten und damit der Witterung abhängt, weniger deutlich nach oben zu korrigieren ist.

---

<sup>1</sup> Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Bericht Herbst 2013, Köln 2013, S. 10.

Mit Ausnahme der Transporte von Kohle und Rohöl, die geringfügig schrumpfen, dürften dazu alle **Güterbereiche** beitragen. Die für das Gesamtergebnis (+141 Mio. t) bedeutendsten Impulse entstehen zum einen erneut bei den "Sonstigen Produkten" (+24 Mio. t) sowie zum anderen bei den Transporten von Baustoffen (+51 Mio. t) und von "Chemischen Erzeugnissen, Mineralerzeugnissen" (ebenfalls +24 Mio. t). Von dieser Güterabteilung entfallen vom (dominierenden) Aufkommen der deutschen Lkw über 70 % auf Mineralerzeugnisse, so dass sie ebenfalls stark von der Baukonjunktur geprägt wird.

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Transportaufkommen</b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	3389,8	3306,7	3366,7	3493,1	3587,5	-2,5	1,8	3,8	2,7
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	374,7	366,1	373,7	382,8	393,3	-2,3	2,1	2,4	2,7
- dar.: Kombiniertes V.	76,5	77,9	85,0	91,4	97,7	1,8	9,0	7,6	6,9
Binnenschifffahrt	222,0	223,2	226,9	232,0	234,7	0,5	1,7	2,3	1,2
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	86,6	87,9	87,3	87,3	87,8	1,5	-0,6	0,0	0,6
Luftfracht <sup>5)</sup>	4,4	4,3	4,3	4,4	4,5	-2,7	0,0	1,8	2,0
Insgesamt	4077,6	3988,2	4058,9	4199,7	4307,8	-2,2	1,8	3,5	2,6
Seeverkehr <sup>6)</sup>	292,8	295,1	294,0	301,7	310,6	0,8	-0,4	2,6	2,9
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	457,7	446,4	452,9	468,9	486,4	-2,5	1,5	3,5	3,7
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	113,3	110,1	112,6	117,4	120,8	-2,9	2,3	4,3	2,9
- dar.: Kombiniertes V.	39,8	39,8	42,4	45,5	47,9	0,0	6,6	7,3	5,2
Binnenschifffahrt	55,0	58,5	60,1	60,3	61,1	6,3	2,7	0,4	1,3
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	15,6	16,2	18,2	17,7	17,9	3,7	12,2	-2,5	0,8
Luftfracht <sup>5)</sup>	1,5	1,4	1,4	1,4	1,5	-4,1	-0,6	1,8	1,9
Insgesamt	643,2	632,5	645,2	665,8	687,6	-1,7	2,0	3,2	3,3

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten V., 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen

4) Nur Rohrleitungen

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

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

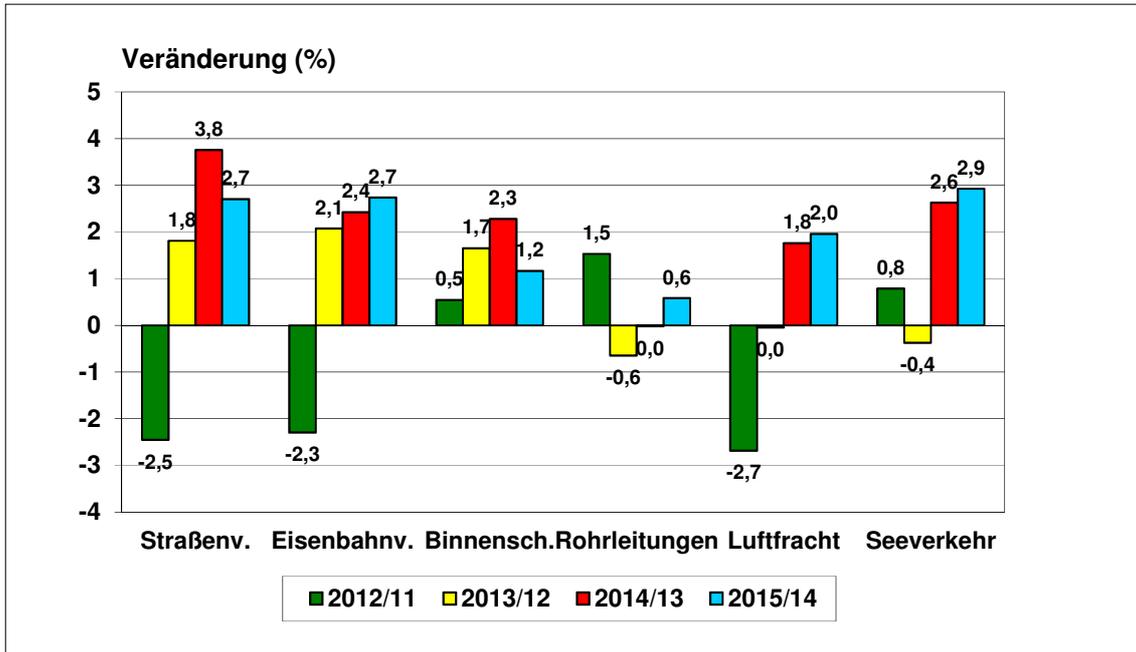
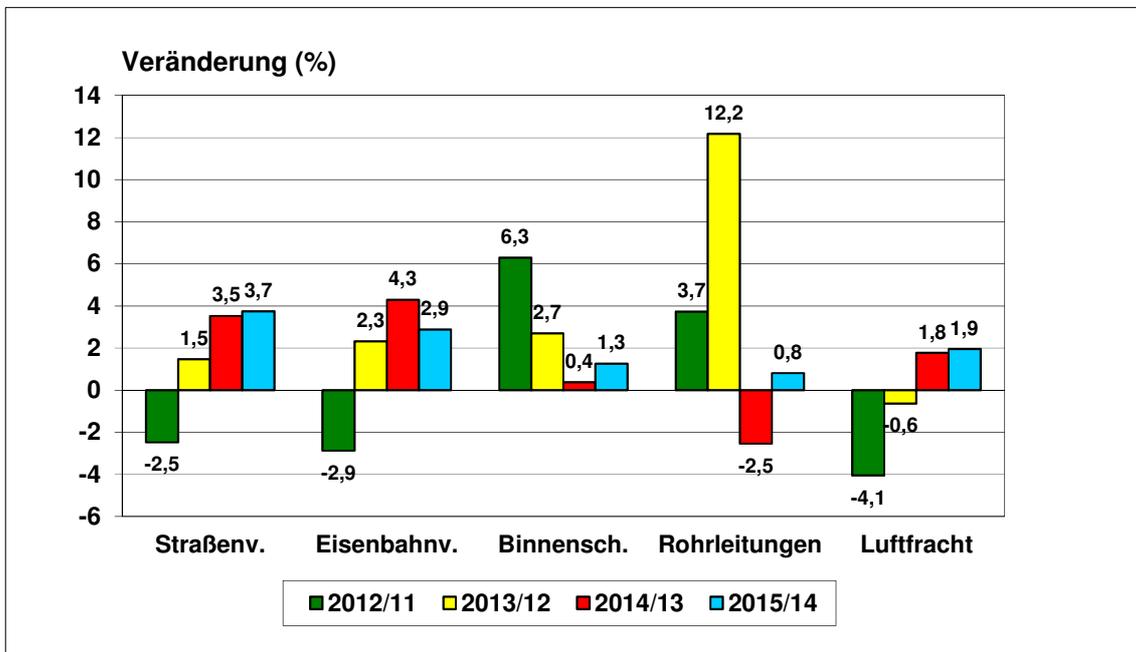


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



In der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** werden die grenzüberschreitenden Verkehrsströme im laufenden Jahr vom Außenhandel mit Europa spürbar stärker angeregt als in den beiden Vorjahren, so dass sie ein höheres Plus verzeichnen dürften. Dies gilt vor allem für den Versand, während der Empfang bereits im Vorjahr durch kräftig steigende Kohleimporten angetrieben wurde. Der – grundsätzlich wachstumsschwächere – Binnenverkehr wird sich im laufenden Jahr infolge der bereits mehrfach erwähnten Baustofftransporte ebenfalls spürbar ausweiten.

Im Jahr **2015** werden nach dem derzeitigen Erkenntnisstand alle gesamtwirtschaftlichen Leitdaten nochmals stärker zunehmen als im laufenden Jahr, allerdings nur mehr geringfügig. Die transportintensiven Wirtschaftsbereiche werden – mit Ausnahme des erneut schrumpfenden Kohlesektors – ebenfalls expandieren, jedoch mehrheitlich schwächer als im Jahr 2014. Dies gilt vor allem für die Bauwirtschaft, die mit hoher Sicherheit nicht nochmals eine derart ungestörte Entwicklung nehmen wird wie im laufenden Jahr. Dies wiederum tangiert vor allem das gesamtmodale Aufkommen, für das ein Plus um **2,6 %** (nach 3,5 %) zu erwarten ist. Die Leistung wird dagegen mit **3,3 %** nahezu wie im Ausmaß des laufenden Jahres steigen.

Erneut dürften nahezu alle **Güterbereiche** zur Gesamtentwicklung beitragen. Der einzige – und überdies schwache – Rückgang ist bei den Mineralölprodukten zu erwarten. Der für das Gesamtergebnis (+108 Mio. t) bedeutendste Impuls entsteht trotz der geringen (prozentualen) Wachstumsrate nochmals in der (anteilsstärksten) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (+30 Mio. t). Daneben steuern die Abteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (+22 Mio. t) und "Sonstige Produkte" (+20 Mio. t) die größten Beiträge bei.

Die Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** zeigt ein sehr ähnliches Bild wie im laufenden Jahr. Lediglich für den Binnenverkehr ist, erneut wegen der bedeutenden Baustofftransporte, ein geringerer Anstieg zu erwarten als im laufenden Jahr.

### **Straßengüterverkehr**

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist wie immer zunächst auf die Datenlage für den Verkehr der **ausländischen Lkw** einzugehen. Sie werden vom KBA aus dem Eurostat-Datenpool gewonnen und erst mit einer Zeitverzögerung von 1,5 bis 2 Jahren veröffentlicht. Für das Jahr **2012** liegen diese Daten noch nicht vor. Deshalb werden hier nach wie vor Schätzwerte ausgewiesen, die sich auf die Mautstatistik, wonach die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw um knapp 1 % gestiegen ist, und die Schätzungen des DIW für "Verkehr in Zahlen" stützen. Dort wurde ein Plus um knapp 2 % (Aufkom-

men und Leistung) ausgewiesen. 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 über 5 % gestiegen. Zusammen mit der Entwicklung der **deutschen** Fahrzeuge (-3,1 % bzw. -4,6 %) ist der **gesamte** Straßengüterverkehr im Jahr 2012 um 2,5 % (beide Größen) **gesunken**. Die Mengenentwicklung ist zum großen Teil durch die verminderten Baustofftransporte zu erklären. Dagegen hängt die Entwicklung der Leistung zu einem wesentlichen Teil mit den grenzüberschreitenden Transporten zusammen, die annähernd im gleichen Ausmaß gesunken sein dürften. Hierin zeigt sich erneut die schwache Entwicklung des Außenhandels mit Europa. Genau wird sich dies erst nach Vorliegen der detaillierten Statistiken des KBA analysieren lassen.

Im Jahr **2013** ist das Beförderungsaufkommen der **deutschen** Lkw um **1,6 %** (Aufkommen) gestiegen, die Leistung dagegen über eine annähernde **Stagnation** (+0,2 %) nicht hinaus gekommen. Diese, gegen den langfristigen Trend (2010/1995: +2,8 % p.a.) laufende, Verminderung der mittleren Transportweite kommt vor allem dadurch zustande, dass die grenzüberschreitenden Verkehre (mit deutschen Lkw), die über weit überdurchschnittliche Distanzen (224 km gegenüber 92 km im Binnenverkehr, 2012) verlaufen, im Jahr 2013 erneut spürbar gesunken sind, und zwar um 2 % (Aufkommen) bzw. 6 % (Leistung). Letzteres stellt den sechsten Rückgang in Folge dar; beim Aufkommen wurde der Schrumpfungsprozess lediglich im Jahr 2011 durch einen geringfügigen Anstieg (1 %) unterbrochen. Die Abweichung zu unserer ersten Schätzung der Aufkommensentwicklung in der Winterprognose (0,5 %) kommt, wie bei der Analyse des gesamtmodalen Verkehrs bereits dargestellt, dadurch zustande, dass der Witterungseinfluss im Dezember 2013 weit stärker ausfiel als erwartet.

Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen Lkw** hat sich im Jahr 2013 um **3,7 %** erhöht, also deutlich stärker als im Jahr zuvor. Die Transportnachfrage dürfte in ähnlicher Größenordnung gewachsen sein. Das bedeutet für den **gesamten Straßengüterverkehr** einen nicht unbedeutenden Anstieg um **1,8 %** (Aufkommen) bzw. **1,5 %** (Leistung). Für den Verlauf nach Güterbereichen im Allgemeinen und das starke Wachstum der Sammelgüter im Besonderen gelten die Ausführungen zum gesamtmodalen Güterverkehr, von dem 83 % bzw. 70 % auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen.

Im Jahr **2014** wird die gesamtwirtschaftliche Belegung in Deutschland und in Europa auch auf den Verkehr der **deutschen** Lkw ausstrahlen. Gravierender noch ist der **Witterungseinfluss**. Im ersten **Quartal** ist das Aufkommen der deutschen Lkw um bemerkenswerte 20 % und die Leistung um immerhin noch 8,5 % gestiegen. Beide Größen erreichten den höchsten Stand seit 2008. Darin ist zwar ein gewisser Arbeitstageeffekt auf Grund der Verschiebung der Osterferien enthalten, der im April zu einem leichten Minus führen dürfte. Dennoch kommt darin das Aus-

maß des Impulses aus der störungsfreien Bauproduktion zum Ausdruck. Für den **weiteren Verlauf** des Jahres kann bis November, entsprechend der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, ein moderater Anstieg gegenüber dem Vorjahresniveau erwartet werden. In diese Richtung weisen auch die, in der Konjunkturanalyse des BGL erhobenen, Erwartungen der Unternehmen für das zweite Quartal. Allerdings wird sich im Dezember, normale Witterungsverhältnisse unterstellt, ein deutlicher Basiseffekt aus der milden Witterung des Vorjahres einstellen. Er kann das zuvor aufgelaufene Plus jedoch lediglich dämpfen. Für das **gesamte Jahr** ist ein spürbarer Mengenanstieg in Höhe von **3,5 %** zu erwarten. Bei der Leistung, die von den Baustofftransporten zu Beginn des Jahres weniger tangiert wurde, fällt er mit gut **2 %** bescheidener aus.

Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen Lkw** ist im ersten Halbjahr 2014 mit 7,6 % nochmals deutlich stärker gestiegen als im Vorjahr. Hier ist von einer lediglich leichten Abschwächung der Wachstumsrate im weiteren Verlauf und somit im Gesamtjahr auszugehen. Im gesamten Jahr 2014 dürften Aufkommen und Leistung der ausländischen Fahrzeuge ein Plus von **5 % bis 6 %** und damit das stärkste Wachstum seit dem Nachkrisenjahr 2010 einfahren.

Der **gesamte Straßengüterverkehr**, also in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge, steigt somit um **3,8 % bzw. 3,5 %**. Dies bedeutet ein spürbar höheres Plus als in den beiden Vorjahren und ist auch nicht mehr allzu weit von der Wachstumsstärke entfernt, die vor der Weltwirtschaftskrise längerfristig zu beobachten war. Das Plus liegt auch über der Erwartung der Winterprognose vom Februar 2014 (1,9 % bzw. 2,9 %). Diese Abweichung kommt in erster Linie durch die witterungsbedingten Baustofftransporte zustande. Damit werden im Jahr 2014, wie beim gesamtmodalen Güterverkehr, die bisherigen Höchststände aus dem Jahr 2008 **erstmals übertroffen**, und zwar um jeweils knapp 2 %.

Im Jahr **2015** werden die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten allesamt nochmals etwas stärker steigen als im laufenden Jahr. Dies gilt auch für den Außenhandel, was auf den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr (in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge) ausstrahlen wird. Das hier aus derzeitiger Sicht zu erwartende Wachstum von 5-6 % liegt nicht mehr weit unter der früheren Dynamik (2008/1995: 7,1 % p.a., Leistung). Auch die Leitdaten des Binnenverkehrs, insbesondere die Bauproduktion, werden weiter expandieren, wenngleich nicht im Ausmaß von 2014. Für den gesamten Straßengüterverkehr zeichnet sich somit erneut ein spürbares Wachstum ab, das auf **2,7 %** (Aufkommen) bzw. **3,7 %** (Leistung) quantifiziert wird. Letztgenanntes entspricht nahezu dem Plus des laufenden Jahres. Die Abschwächung beim Aufkommen ist auf den bereits mehrfach erwähnten starken Witterungseffekt von Anfang 2014 zurückzuführen.

## Eisenbahnverkehr

Die statistische Erfassung des Schienengüterverkehrs wurde bereits im Jahr **2012** dadurch beeinflusst, dass ab Oktober zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Jahr 2011 bereits tätig waren, aber noch nicht statistisch erfasst wurden, neu in den statistischen Berichtskreis aufgenommen wurden. Deshalb war der tatsächliche Rückgang noch um etwa 0,5 Prozentpunkte höher als ausgewiesen. Im Jahr **2013** wurde die statistische Darstellung durch diese Berichtskreiserweiterungen noch spürbarer beeinflusst. Aus diesem Grund hat das Statistische Bundesamt zwischen Juni und November 2013 neben der "rechnerischen Veränderung", die sich aus allen jeweils vorliegenden Meldungen ergibt, auch die "bereinigte Veränderung", die sich ohne die neu erfassten Unternehmen errechnet, ausgewiesen. Die Differenz ist beachtlich: **bis November** nahmen Aufkommen und Leistung "rechnerisch" um 0,7 % bzw. 0,2 % **zu**, "bereinigt" dagegen um 0,8 % bzw. 1,6 % **ab**. Mit den Werten für den **Dezember** wurden erstens die "bereinigten" Veränderungen nicht mehr ausgewiesen. Zweitens wurde für die Bildung der **Jahreswerte** der Verkehr **weiterer Unternehmen** berücksichtigt, der in den Monatsstatistiken vorher nicht erfasst wurde. Einschließlich dieser Transporte hat das StBA am Jahresanfang für 2013 ein (rechnerisches) Plus um 0,8 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung) geschätzt.<sup>1</sup> Dies haben wir in der Winterprognose übernommen. In der, im Mai 2014 veröffentlichten, Jahresstatistik schließlich wurden Wachstumsraten in Höhe von **2,1 %** bzw. **2,3 %** ausgewiesen. Natürlich sind diese Werte **überhöht**, weil die neu erfassten Unternehmen bereits 2012 tätig, aber (noch) nicht meldepflichtig waren. Wenn man davon ausgeht, dass sich der Verkehr der neu aufgenommenen Unternehmen im Jahr 2013 überdurchschnittlich entwickelt hat, dann fällt die tatsächliche Veränderung etwas günstiger aus als die o.a., bis November ausgewiesene, bereinigte Entwicklung. Dies kann allerdings bis auf weiteres nur gemutmaßt werden.

Tatsächlich gedämpft wurde der Schienengüterverkehr durch die Auswirkungen des Hochwassers im Juni, allerdings haben sich die Auswirkungen, gemessen an manchen Befürchtungen, in engen Grenzen gehalten. Durch die Ausweitung des Berichtskreises wird auch die Analyse der letztjährigen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nach **Güterbereichen** erschwert. Es kann davon ausgegangen werden, dass der starke Zuwachs bei den "**Sonstigen Produkten**" (10 %) zu einem nennenswerten Teil durch die neu erfassten Unternehmen zustande kommt. In absoluten Zahlen (8 Mio. t) entspricht er bereits dem Gesamtanstieg. Ein weiterer spürbarer Beitrag (2,6 Mio. t) entstand bei den **Kohletransporten**, und zwar sowohl bei der Importkohle als auch im Binnenverkehr. Hier hat das Wachstum, wie aus den Monatsergebnissen ersichtlich ist, wohl auch effektiv stattgefunden, während das in der Jahresstatistik ausgewiesene Plus bei den Mineralölprodukten (3,6 Mio. t) hier kaum sichtbar war und somit wohl mehrheitlich auf die Veränderung des Berichtskreises zurückzuführen ist. Diesen expansiven Segmenten stand vor allem

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, Güterverkehr 2013: Transportaufkommen steigt um 0,8 %, Pressemitteilung 41/14 vom 07.02.2014, [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/02/PD14\\_041\\_463.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/02/PD14_041_463.html)

die erneut rückläufige **Stahlproduktion** gegenüber, die bei Erzen und bei Metallen zu einem neuerlichen Aufkommensrückgang führte, der den Gesamtwert um fast 1 % drückte.

Der **Kombinierte Verkehr** (KV) legte im Jahr 2013 nach einem schwachen ersten Halbjahr, in dem das Aufkommen um lediglich 2 % stieg und die Leistung sogar leicht sank (-0,4 %), in der zweiten Jahreshälfte eine hohe Dynamik an den Tag. Im gesamten Jahr wuchs das Aufkommen, einschließlich des Verkehrs der neu hinzugekommenen Unternehmen, um 9 % und damit stärker als das in der Summe der KV-affinen Güterabteilungen. Der Containerisierungsgrad ist also weiterhin gestiegen. Allerdings hat sich auch hier, insbesondere im grenzüberschreitenden Empfang (+14 %) und im Durchgangsverkehr (+28 %), der statistische Effekt bemerkbar gemacht.

Für die ersten vier Monate des Jahres **2014** wird ein Anstieg der Transportnachfrage um 3,6 % (Aufkommen) bzw. 7 % (Leistung) ausgewiesen. Auch im laufenden Jahr sind weitere Unternehmen neu erfasst worden. Die "bereinigte" Veränderung ist mit 1,3 % bzw. 3,6 % wesentlich geringer. Der effektive Anstieg liegt zwischen diesen Größen. Die dabei vorliegende Unschärfe tangiert natürlich auch die Prognose für den weiteren Verlauf. Das Hochwasser im Juni 2013 hatte – entgegen manchen Befürchtungen – kaum Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr des letzten Jahres. Entsprechend schwach ist der diesjährige Basiseffekt. Generell ist von einer Verringerung der (statistisch ausgewiesenen) Dynamik im weiteren Verlauf auszugehen. Für das gesamte Jahr wird das Plus auf **2,4 %** bzw. **4,3 %** quantifiziert. Damit wird nun auch die Leistung des Schienengüterverkehrs das Vorkrisenniveau übertreffen, und zwar um 1,5 % (Aufkommen: 3 %).

Differenziert nach **Güterbereichen** werden auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Belebung vor allem die Transporte der grundsätzlich wachstumsstarken "Sonstige Produkte" weiter steigen, auf die mit fast 5,7 Mio. t (+7 %) fast zwei Drittel des Gesamtanstiegs (9,1 Mio. t) entfallen. Davon profitiert auch der **Kombinierte Verkehr**. Hinzu kommen ein weiter steigender Containerisierungsgrad sowie offensichtlich auch hier ein statistischer Effekt. Deshalb wird der KV erneut weit überdurchschnittlich zulegen (7,6 % bzw. 7,3 %). Ein zweiter spürbarer Impuls entsteht in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", deren Aufkommen sich um 3,9 Mio. t bzw. 7,5 % ausweitet. Wie im Lkw-Verkehr steigen hier vor allem die Baustofftransporte, und zwar zum großen Teil witterungsbedingt (erstes Quartal: +14 %). Der spürbare Anstieg der Kohlebeförderungen des Vorjahres wiederholt sich – entsprechend Absatz und Importen (vgl. Abschn. 2.3) – im Jahr 2014 nicht.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird nunmehr, wie am Jahresanfang erwartet, auch der grenzüberschreitende Versand, der 2012 und 2013 auf Grund der wirtschaftlichen

Entwicklung in Europa kaum gestiegen ist, auf den Wachstumspfad zurückfinden. Für den Empfang trifft dies in allen Jahren seit 2010 zu. Hier kamen in den Jahren von 2011 bis 2013 die erwähnten Sondereffekte zur Geltung. Der Durchgangsverkehr wird im Jahr 2014, wie bereits im Vorjahr, das mit Abstand höchste Wachstum (22 %) aufweisen. Es kommt jedoch in erster Linie durch neu erfasste Unternehmen zustande.

Der Vergleich mit der Prognose vom Jahresanfang (2,8 % bzw. 3,1 %) wird durch die neuerliche Ausweitung des Berichtskreises erschwert. Bei grober Schätzung dieses Effekts ist die Leistung annähernd zutreffend antizipiert, das Aufkommen dagegen überschätzt worden. Letzteres ist vor allem durch die Transporte von Kohlen, von chemischen Produkten und von Metallergüssen zu erklären, die allesamt nicht steigen, sondern sinken.

Im Jahr **2015** wird der Schienengüterverkehr grundsätzlich auf dem Wachstumspfad bleiben. Nach jetzigem Erkenntnisstand werden im kommenden Jahr erstmals seit 2011 keine weiteren Unternehmen in die statistische Erfassung aufgenommen. Da der entsprechende diesjährige Effekt entfällt, ist mit einer gewissen Abschwächung der (statistisch ausgewiesenen) Dynamik zu rechnen. Andererseits wird sich die gesamtwirtschaftliche Belebung noch etwas verstärken, somit auch diejenige der Transportnachfrage **außerhalb der Massengüter**. 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 mehr oder minder großes Plus erwartet werden kann. Die **Massengutbereiche** werden angesichts der Erwartungen für die Rohstahlproduktion, den Steinkohlenabsatz, die Bauproduktion und den Mineralölproduktenabsatz nicht nochmals spürbar expandieren, aber auch nicht, wie in manchen Jahren in der jüngeren Vergangenheit, dämpfen. Insgesamt wird ein Plus um **2,7 %** (Aufkommen) bzw. **2,9 %** (Leistung) prognostiziert. Für den Kombinierten Verkehr ist weiterhin eine deutlich überdurchschnittliche Expansion (5,2 %, Leistung) zu erwarten.

### **Binnenschifffahrt**

In den Tabellen dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose werden turnusgemäß letztmals die Veränderungen im Jahr **2012** gegenüber 2011 ausgewiesen. Deshalb sei daran erinnert, dass das damalige starke Wachstum der Transportleistung der Binnenschifffahrt (6,3 %) einzig und allein auf die massiven Behinderungen des Jahres 2011 und den dadurch ausgelösten Einbruch um 12 % zurückzuführen ist. Letzterer wurde im Jahr 2012 bei weitem noch nicht aufgeholt.

Im Jahr **2013** sind Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt um **1,7 %** bzw. **2,7 %** gestiegen. Das Plus wäre noch höher ausgefallen, wenn nicht in der Jahresmitte zwei Faktoren gedämpft hätten. Erstens waren im Juni wegen des sog. "**Jahrhunderthochwassers**" größere Teile des Wasserstraßennetzes unpassierbar. Wie schon während der massiven Betriebsstörungen im Jahr 2011 wurden die betroffenen Transporte mehrheitlich nicht vollständig, sondern nur in Teilstrecken auf andere Verkehrsmittel verlagert. Somit haben in diesem Monat weniger die beförderten Mengen (-4 %) abgenommen als die Transportentfernungen und damit auch die Leistung (-10 %). Zweitens kam es im Juli zu wiederholten **Streiks** des Personals der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, die im Monatsergebnis (-3 %, Aufkommen und Leistung) sichtbar waren und die Jahreswerte um einige Zehntelprozentpunkte gedrückt haben.

Deshalb und vor dem Hintergrund der Entwicklung zwischen 2008 und 2012 (-9 %, beide Größen) ist das letztjährige Ergebnis der Binnenschifffahrt als nicht ungünstig einzustufen. Zudem entwickelten sich alle anderen Verkehrsträger im vergangenen Jahr – der starke Anstieg der Transportleistung der Rohrleitungen ist durch einen Sonderfaktor bedingt – nicht stärker. Der Abstand zum Vorkrisenniveau vermindert sich damit allerdings nur unwesentlich auf 8 % (Aufkommen) bzw. 6 % (Leistung).

Den mit Abstand größten Wachstumsbeitrag nach **Güterabteilungen** steuerten nach wie vor die, ohnehin gewichtigen, **Kohlebeförderungen** (Aufkommensanteil 2013: 17 %) bei, die durch den kräftig gestiegenen Einsatz in den Kraftwerken (vgl. Abschn. 2.3) ebenso stark angetrieben wurden (+3,4 Mio. t, insgesamt +3,7 Mio. t). Auch die, annähernd gleich hohen, Transporte von Mineralölprodukten (+0,6 Mio. t, einschließlich Kokereierzeugnisse), hier entsprechend der Entwicklung von Absatz und Importen insbesondere von leichtem Heizöl, sowie von landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+0,9 Mio. t) haben zum Gesamtanstieg noch sichtbar beigetragen. Dem Plus in diesen drei Segmenten steht jedoch ein Minus in der bedeutendsten Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (Aufkommensanteil: 24 %, Leistung allerdings nur 16 %) gegenüber. Hier haben sich die (absoluten und relativen) Verluste der letzten Jahre, die nicht auf die Güterstruktur innerhalb der Güterabteilung (v.a. Erze vs. Baustoffe) zurückgeführt werden können, zwar noch fortgesetzt, aber deutlich abgeschwächt (zusammen -1 %). In absoluten Zahlen belief sich der Rückgang auf Grund der erwähnten Bedeutung dieser Güterabteilung auf immerhin noch 0,7 Mio. t und machte somit einen Teil des Anstiegs in den vorgenannten Bereichen zunichte.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** nahm der grenzüberschreitende Empfang, in der Binnenschifffahrt die anteilsstärkste, im Jahr 2013 am kräftigsten zu, nämlich um 4,5 %. Der Gesamtzuwachs (4,5 Mio. t) kam vor allem durch die stark expandierenden Einfuhren von Kohle (3,5 Mio. t, +16 %) zustande. Der Versand (-0,8 %) und der Binnenverkehr (+0,2 %) haben

dagegen annähernd stagniert. Der Rückgang des Durchgangsverkehrs (-2,6 % bzw. 0,5 Mio. t) entstand nahezu ausschließlich bei den Mineralöltransporten (-11 %), was wiederum vor dem Hintergrund des noch kräftigeren Anstiegs im Jahr 2012 (+15 %) zu interpretieren ist.

In den ersten **drei Monaten** des Jahres **2014** ist das Aufkommen der Binnenschifffahrt mit 5,6 % kräftig gestiegen. Dazu haben auch bei diesem Verkehrsträger die Witterungsverhältnisse beigetragen, auf Grund derer die Baustofftransporte drastisch zugenommen haben (+23 %). Deren absolutes Plus in Höhe von 2,7 Mio t entspricht 90 % des Gesamtwachstums (3 Mio. t). Die Leistung hat sich dagegen nur vergleichsweise schwach erhöht (0,8 %). Die Divergenz zur Mengenentwicklung ist zum einen dadurch zu erklären, dass die Baustofftransporte, ähnlich wie im Lkw-Verkehr, über unterdurchschnittlich lange Entfernungen verlaufen (174 km, insgesamt 265 km, jeweils 2013) und ihr Anstieg somit in der Leistung weniger stark durchschlägt. Zum anderen hat sich aber auch die mittlere Transportweite in manchen bedeutenden Güterabteilungen (Kohle, Mineralöl u.a.) spürbar vermindert.

Für den **weiteren Verlauf** des Jahres ist eine wesentlich ruhigere Entwicklung zu erwarten. Dabei wird es im Juni/Juli zu Basiseffekten aus den erwähnten letztjährigen Störungen kommen, die das Jahresergebnis vor allem der Transportleistung nicht unwesentlich anheben. Beim Aufkommen wird sich der o.a. hohe Zuwachs des ersten Quartals deutlich abschwächen. Für das **Gesamtjahr** wird – wie immer unter der Annahme von halbwegs normalen Wasserständen im weiteren Verlauf – ein Anstieg um **2,3 %** und für die Leistung um lediglich **0,4 %** erwartet. Am Jahresanfang wurde für beide Größen ein Plus um 1,4 % prognostiziert. Die Abweichung ist beim Aufkommen durch die zusätzlichen witterungsbedingten Baustofftransporte und bei der Leistung durch den nicht erwarteten Rückgang der mittleren Transportweite in den genannten Güterabteilungen zu erklären. Der Abstand zum Vorkrisenniveau beläuft sich damit auf knapp 6 % (beide Größen).

Innerhalb der **Güterbereiche** entsteht der weitaus größte Wachstumsbeitrag, wie schon im ersten Quartal, in der (bedeutendsten) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse". Deren Aufkommen nimmt um 7 % oder 3,8 Mio. t zu, was bereits rund drei Vierteln des Gesamtanstiegs (5,2 Mio. t) entspricht. Auch die Beförderungen der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" erhöhen sich im laufenden Jahr, im Gegensatz zu 2013, und liefern damit einen spürbaren Wachstumsbeitrag (1,0 Mio. t).<sup>1</sup> Von den Kohlebeförderungen geht, ebenfalls anders als im Vorjahr, auf Grund der nicht mehr steigenden Steinkohleneinfuhren kein Impuls mehr aus. Für die Transporte von Mineralölprodukten ist, insbesondere im Empfang auf Grund des Rückgangs der Importe, ein im Gesamtergebnis sichtbares

---

<sup>1</sup> Die Binnenschifftransporte in dieser Güterabteilung bestehen weit überwiegend aus chemischen und nicht aus Mineralerzeugnissen, weshalb sie – im Gegensatz zum Lkw-Verkehr – kaum von der Bauwirtschaft abhängen.

Minus (-1,2 Mio. t) zu erwarten. In allen anderen Güterabteilungen ist die Entwicklung weit weniger bedeutend für das Gesamtergebnis.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Versand – im Gegensatz zum Vorjahr – aller Voraussicht nach überdurchschnittlich zunehmen (+3,5 bzw. 3,4 %). Dies kommt in beiden Fällen vor allem durch die Baustofftransporte zustande. Der Empfang wird auf Grund der, im Vergleich zu 2013, schwachen Entwicklung der Kohlen- und der Mineralölproduktenimporte deutlich schwächer wachsen (1,7 %) als im Vorjahr. Für den Durchgangsverkehr ist ein leichter Rückgang (-0,4 %) zu erwarten, der vor allem durch deutliche Einbußen bei Mineralölprodukten und landwirtschaftlichen Erzeugnissen entsteht.

Im Jahr **2015** werden innerhalb der für die Binnenschifffahrt bedeutenden Branchen für den Bau- und den Stahlsektor geringere Zuwächse erwartet als für 2014. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Dem steht entgegen, dass die Steinkohlenimporte, bei einem schwächer sinkenden Gesamtabsatz, im Gegensatz zu 2014 wieder spürbar steigen werden. Dies dürfte den bedeutendsten Impuls für die gesamte Binnenschifffahrt im kommenden Jahr darstellen. Hinzu kommen noch geringere Zunahmen bei Mineralölprodukten und bei chemischen Erzeugnissen. Insgesamt werden Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt im kommenden Jahr voraussichtlich erneut steigen, und zwar um jeweils gut **1 %**. Damit reduziert sich der Abstand zu den Werten von 2008 auf rund 4,5 %.

### **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 **2013** nahm die Rohöleinfuhr trotz eines steigenden Produktenabsatzes spürbar ab (-3 %, vgl. Abschn. 2.3). In deren **Herkunftsstruktur** waren erneut deutliche Verschiebungen zu beobachten, die die modale Teilung der Rohöltransporte zwischen den Pipelines und dem Seeverkehr maßgeblich beeinflussten. Nach den ungewöhnlichen Bewegungen im Jahr 2012 liefen sie im vergangenen Jahr wieder in die gewohnte Richtung. 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, im Jahr 2012 aber um bemerkenswerte 12 % gestiegen sind, nahmen im Jahr 2013 wieder kräftig ab (-7 %). Dazu haben vor allem die Lieferungen aus

Großbritannien (-29 %) beigetragen, während diejenigen aus Norwegen noch um bemerkenswerte 17 % zugelegt haben. Dagegen haben sich die Importe aus der ehemaligen GUS, deren Anteil an der gesamten deutschen Einfuhr zwischen 1991 und 2011 von 16 % auf 51 % gestiegen ist, nach einem Rückgang um 8 % im Jahr 2012 im vergangenen Jahr stabilisiert, also wieder überdurchschnittlich entwickelt.

Da diese Transporte mehrheitlich über Rohrleitungen erfolgen, wurde dadurch der Pipeline-durchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** deutlich angehoben, der somit – im Gegensatz zu den gesamten Rohöleinfuhren – spürbar stieg (2,4 %). Auch das in den deutschen Seehäfen angelandete Nordseeöl wird über Rohrleitungen in die Raffinerien befördert, allerdings im **Binnenverkehr**. Er nahm ähnlich kräftig ab (-9 %) wie die Nordseeimporte. Zudem war im April 2013 eine Raffinerie vorübergehend geschlossen, was das Jahresergebnis um rund einen Prozentpunkt gedrückt hat. Damit errechnet sich für den **gesamten** Durchsatz ein leichter Rückgang um **0,6 %**.

Die durchschnittliche **Transportweite** wird maßgeblich von der Struktur nach den einzelnen Leitungen beeinflusst und unterliegt deshalb grundsätzlich erheblichen Unwägbarkeiten. Hier ist seit September 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 erhöhte sich die mittlere Transportweite im Empfang von 170 km (2011) bzw. 175 km (2012) auf 208 km (2013), d.h. um 22 % bzw. um 19 % gegenüber 2012. Deshalb stieg die **Transportleistung** im Empfang drastisch stärker (22 %) als das Aufkommen, was durch den schrumpfenden Binnenverkehr, in dem sich die mittlere Transportweite nur unwesentlich verändert hat, nur teilweise ausgeglichen wird. Insgesamt erhöhte sich die Leistung der Rohrleitungen somit um bemerkenswerte **12 %**.

Im Jahr **2014** ist für die Rohöleinfuhr ein geringeres Minus zu erwarten (-1 %) als im vergangenen Jahr (vgl. Abschn. 2.3). Deren **Herkunftsstruktur** hat sich in den ersten fünf Monaten erneut in eine andere Richtung verschoben, nämlich zu Lasten von Afrika (-53 %) und hier vor allem von Libyen (-82 %). Ersetzt wurde dies mehrheitlich durch Nordseeöl (+21 %) und darunter Norwegen (+42 %). Die Importe aus der ehemaligen GUS (+2 %) entwickeln sich im laufenden Jahr dagegen nur etwas überproportional zum Gesamtverlauf. Öl aus Nordafrika wird überwiegend in die französischen bzw. italienischen Mittelmeerhäfen und von dort aus per Pipeline nach Deutschland transportiert und weniger über die Nordseehäfen, so dass der diesjährige drastische Rückgang dieser Mengen auf die Pipelinedurchsatzmenge im grenzüberschreitenden **Empfang** durchschlägt. Andererseits wird das durch den Anstieg der (rund drei Mal höheren) Mengen aus der ehemaligen GUS zum großen Teil kompensiert. Hinzu kommt der Basisef-

fekt aus der letztjährigen Produktionsunterbrechung im April. Deshalb ist der Pipelinedurchsatz im grenzüberschreitenden Empfang in den ersten vier Monaten – bei sinkender Gesamteinfuhr – spürbar gestiegen (+3,7 %, April allein: +15 %). Dies wird auch im Jahresergebnis noch sichtbar sein, für das nunmehr eine annähernde Stagnation erwartet werden kann. Letzteres trifft auch für den **Binnenverkehr** zu. Zwar geht die gesamte Raffinerieproduktion etwas zurück. Dies wird jedoch dadurch annähernd ausgeglichen, dass es im April auch hier zu dem erwähnten Basiseffekt (+9 %) kam. Damit ergibt sich auch für den **gesamten** Durchsatz eine **Stagnation**.

Die mittlere **Transportweite** unterliegt grundsätzlich nicht nur den o.a. Unwägbarkeiten hinsichtlich von Verschiebungen der (pro Raffinerie) anliefernden Pipelines, die eher selten stattfinden, sondern auch hinsichtlich von, häufiger auftretenden, Produktionsunterbrechungen an einzelnen Standorten. Da die davon jeweils betroffenen Rohrleitungen über unterschiedlich lange Strecken verlaufen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die **Transportleistung** haben. Im Jahr 2014 ist dies wieder einmal der Fall. Im Februar sank die durchschnittliche Transportweite im Binnenverkehr um 21 % und im April im Gesamtverkehr auf Grund des o.a. Basiseffekts um 13 %. Effekte in dieser Größenordnung werden im weiteren Verlauf des Jahres nicht mehr kompensiert, sondern nur noch abgeschwächt. Deshalb ist aus derzeitiger Sicht mit einem **Rückgang** der gesamten Leistung der Rohrleitungen im Jahr 2014 um **2,5 %** zu rechnen. Derartige Ereignisse entziehen sich einer Prognostizierbarkeit, vielmehr können sie erst nach Vorliegen der statistischen Daten recherchiert werden. Aus diesem Grund wurde in der Winterprognose für die Transportleistung das gleiche Minus wie für das Aufkommen erwartet (-1 %). Die Unterschätzung des Letzteren erklärt sich durch den nicht erwartbaren Anteilsanstieg des Nordseeöls.

Für das Jahr **2015** zeichnet sich bei der Rohöleinfuhr eine Stagnation ab (vgl. Abschn. 2.3). Hinsichtlich der Herkunftsstruktur ist trotz der diesjährigen Entwicklung anzunehmen, dass sich die längerfristigen Anteilsgewinne von pipeline-affinen Lieferregionen im Allgemeinen und von GUS-Öl im Besonderen in einem gewissen Ausmaß fortsetzen. Daraus resultiert für den Pipelinedurchsatz im Empfang ein leichter Anstieg. Bei einem annähernd stagnierenden Binnenverkehr errechnet sich für den gesamten Durchsatz eine leichte Zunahme um **0,6 %**. Unter der Annahme, dass spürbare Strukturverschiebungen innerhalb der einzelnen Leitungen unterbleiben, wird sich die Leistung im gleichen Ausmaß erhöhen. Dabei ist, wie auch schon für den weiteren Verlauf von 2014, unterstellt, dass die Lieferungen von russischem Erdöl nach Deutschland – trotz eventueller Verschärfungen der Sanktionen seitens der EU und möglicher Gegenmaßnahmen – nicht beeinträchtigt werden. Jede andere Annahme wäre willkürlich.

## Luftfracht

Im Jahr **2013** sank die beförderte Gütermenge nicht weiter ab wie in den einzelnen Jahren zuvor. Der Wert stagnierte auf dem Vorjahresniveau von 2012. Dies geht auf die Erholung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen sowohl innerhalb EU-Europas wie auch in der gesamten Welt zurück.

Diese Tendenz setzte sich im ersten Halbjahr **2014** positiv fort. Vor allem im ersten Quartal 2014 wurde insgesamt, wenn auch im Vergleich zu einem relativ schwachen Vorjahresquartalswert, ein kräftiges Plus von 2,8 % erreicht, vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr. Dieser Schwung nahm erwartungsgemäß etwas ab zum April und Mai des Jahres auf 2,1 % gegenüber dem kumulierten Vorjahreswert.

Den statistischen Mengenzuwächsen standen unterschiedliche Meldungen über die deutsche Luftfahrtbranche gegenüber. So soll Lufthansa Cargo im ersten Halbjahr 2014 weniger Luftfracht befördert haben als im Vergleichshalbjahr. Hingegen meldete der Flughafen Frankfurt im selben Zeitraum 2,3 % mehr, der Flughafen München 4,0 % mehr an Frachtaufkommen. Weltweite Zahlen der IATA sagten ein kräftiges Wachstum in der Frachtmenge voraus. IATA erhöhte nachträglich ihre Prognosen für 2014 auf +4 %.

Aufgrund dieser Entwicklungen wird davon ausgegangen, dass die Höhe des Frachtaufkommens sich auf einem stabilen Wachstumspfad befindet und sich bis zum Jahresende 2014 um insgesamt 1,8 % erhöhen wird. Dieser Trend wird sich im Jahr **2015** fortsetzen mit 2,0 %. Dasselbe gilt auch für die Transportleistung in der Fracht.

## Seeverkehr

Der Seeverkehr Deutschlands ist im Jahr **2013** um **0,4 %** gesunken. Somit hat er – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern mit Ausnahme der hier nicht vergleichbaren Rohrleitungen – einen, wenngleich nur leichten, Nachfrageverlust verbuchen müssen. Damit wiederum ist der Abstand zum Vorkrisenniveau nahezu unverändert geblieben (7 %).

Der **Containerverkehr** hat im vergangenen Jahr ein vergleichsweise schwaches Plus erzielt (+1,3 %). Am günstigsten hat sich hier noch der Verkehr innerhalb Europas (+2,6 %) entwickelt, der überwiegend aus Feeder-Transporten im Ostseeraum besteht. Dagegen sind die Transporte auf den klassischen Wachstumsrelationen mit den USA (-0,2 %) und Asien (+0,3 %) kaum gestiegen. Selbst die, grundsätzlich wachstumsstarken, Verkehre mit China nahmen lediglich

schwach zu (+1,3 %), worin sich die Abschwächung des Außenhandels zwischen diesem Land und Deutschland widerspiegelt.

Zudem hat sich bei einigen **Massengütern** die spürbare Expansion des Jahres 2012 nicht nur nicht wiederholt, sondern in ein Minus gedreht. Hier machten sich zum einen die bereits erwähnten Verschiebungen in der Herkunftsstruktur von **Rohöl** bemerkbar, in deren Gefolge die Lieferungen aus der Nordsee wieder auf den sinkenden Trendpfad einschwenkten. Der Umschlag von **Kohle** zeigte im vergangenen Jahr ein differenziertes Bild: Die gesamten Steinkohleneinfuhren sind zwar kräftig gestiegen (10 %), darunter aber diejenigen aus der EU (v.a. Polen) und aus Russland weit überdurchschnittlich (34 % bzw. 18 %). Sie werden mehrheitlich auf der Schiene nach Deutschland transportiert. Die Einfuhren aus den anderen Förderregionen nahmen dagegen nur um 3 % 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 im Jahr 2013 sogar gesunken.<sup>1</sup> Zusammen mit Rohöl errechnet sich ein erhebliches Minus um 13 %, was fast 6 Mio. t entspricht. **Allein dadurch** schrumpfte der gesamte Seeverkehr im Jahr 2013 um **2 %**. Zwar legte der Umschlag von **Mineralölprodukten**, der im Jahr 2012 stark gedämpft hatte, auf Grund steigender Produkteneinfuhren spürbar zu (21 % bzw. 2,7 Mio. t). Dennoch sanken im Jahr 2013 **alle Massengüter** zusammen<sup>2</sup> um 5 % bzw. 5 Mio. t. Dass deren Entwicklung den gesamten Seeverkehr dämpft, ist nicht ungewöhnlich, das letztjährige Ausmaß hingegen schon etwas.

Im ersten Quartal des Jahres **2014** ist der Seeverkehr um 5 % gewachsen. Hier zeigt sich bereits die spürbare Belebung des deutschen Außenhandels nach dem äußerst verhaltenen Wachstum im Vorjahr. Für den weiteren Verlauf des Jahres ist zwar in manchen Bereichen mit einer Abschwächung der Wachstumsraten zu rechnen, wobei auch die im Verlauf von 2013 eingetretene Belebung zu berücksichtigen ist. Dennoch ist für das Gesamtjahr ein spürbares Plus in Höhe von **2,6 %** zu erwarten. Das bedeutet das erste nennenswerte Wachstum seit 2011. Damit wiederum verringert sich der Abstand zum Vorkrisenniveau auf unter 5 %.

Der **Containerverkehr**, der grundsätzlich den Wachstumsträger des gesamten Seeverkehrs darstellt, ist in den ersten drei Monaten mit 6 % wie erwartet überproportional gestiegen. Dabei haben die beiden dominierenden Quell-/Zielgebiete, nämlich Asien und Europa, mit einem Plus um jeweils rund 9 % wieder auf ihren Wachstumspfad zurückgefunden. Die Transporte nach

<sup>1</sup> Die Güterabteilung "Kohle, rohes Erdöl, Erdgas" wird in der Seeverkehrsstatistik nicht weiter differenziert. 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.

<sup>2</sup> In der Güterartensystematik NST-2007 definiert als Summe von Kohle, Öl, Erzen, Steinen und Erden sowie Metallen und Metallerzeugnissen (B2, B3, B5 und B7).

und aus Nordamerika verbuchten allerdings nach wie vor ein überraschend hohes Minus (-15 %). Für das gesamte Jahr ist ein Anstieg des Containerverkehrs zu erwarten, der kaum unter dem des ersten Quartals liegen wird. Dies erhöht den gesamten Seeverkehr um über 2 %.

Bei den **Massengütern** wird sich das letztjährige drastische Minus bei Kohle und Rohöl, wie am Jahresanfang erwartet, nicht wiederholen, sondern sich zumindest erheblich abschwächen. Dazu tragen die (überraschenderweise) steigenden Anlandungen von Nordseeöl bei. Auch die Einfuhren von Überseekohle haben sich bisher (Januar bis Mai, -2,5 %) – im Gegensatz zu 2013 – nicht ungünstiger entwickelt als die gesamten Steinkohleinfuhren (-3,5 %). In der Summe der Güterabteilung ist für das gesamte Jahr ein Rückgang um gut 2 % bzw. 0,9 Mio. t zu erwarten, was eine spürbare Verbesserung gegenüber dem o.a. drastischen Einbruch im Vorjahr bedeutet. Für den Umschlag von Mineralölprodukten, der im Vorjahr stark gewachsen ist, zeichnet sich – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – sogar ein nochmaliges Plus ab. Es fällt zwar erheblich schwächer aus (5 %) als im Jahr 2013, ist aber mit 0,8 Mio. t für das Gesamtergebnis nicht unbedeutend. Für alle Massengüter (zusammen) ergibt sich daraus ein Anstieg um immerhin fast 2 %.

Das jetzt vorausgeschätzte Plus (2,6 %) entspricht nahezu exakt der Prognose vom Jahresanfang (+2,7 %). Dabei entwickelt sich der Massengutbereich günstiger als erwartet, in erster Linie wegen der erwähnten Mineralölproduktenimporte, der Containerverkehr dagegen geringfügig ungünstiger.

Für das Jahr **2015** zeichnet sich eine insgesamt sehr ähnliche Entwicklung wie im laufenden Jahr ab. Der Containerverkehr wird auf Grund der nochmals leicht erhöhten Dynamik des deutschen Außenhandels etwas stärker wachsen. Für die Massengutbereiche signalisieren die Leitdaten zwar einen schwächeren Verlauf als im Jahr 2014; im Gegensatz zu 2013 ist aus derzeitiger Sicht aber kein Minus, sondern eine annähernde Stagnation zu erwarten. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Anstieg um **2,9 %**, der also geringfügig über dem von 2014 liegt. Mit einem Umschlag in Höhe von 311 Mio. t wird das Vorkrisenniveau (317 Mio. t) nur noch um 2 % unterschritten.

### **Modal Split**

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

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

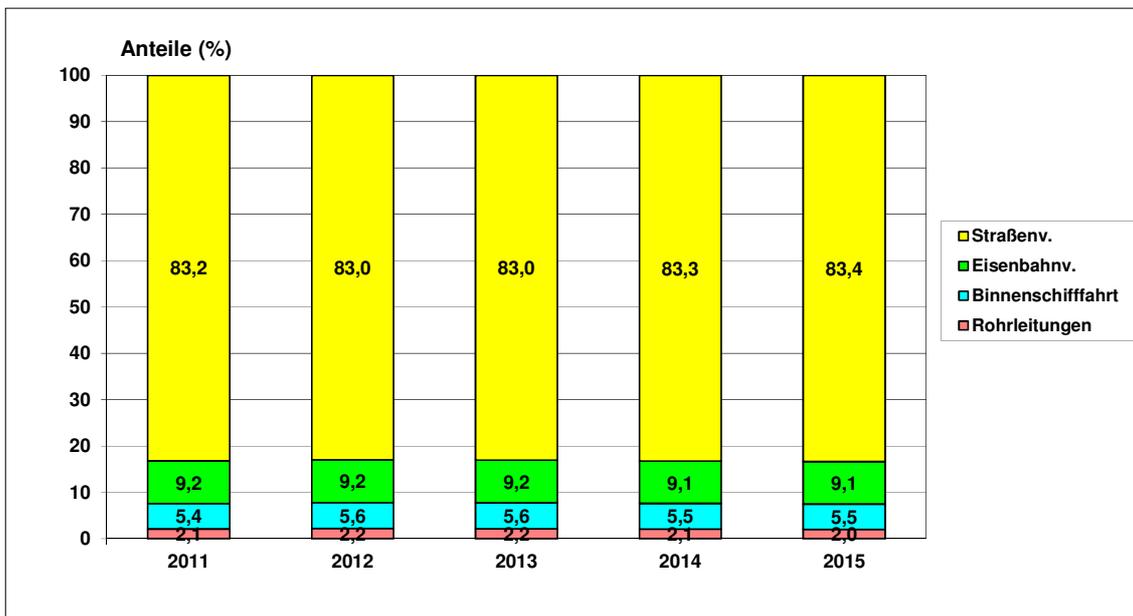
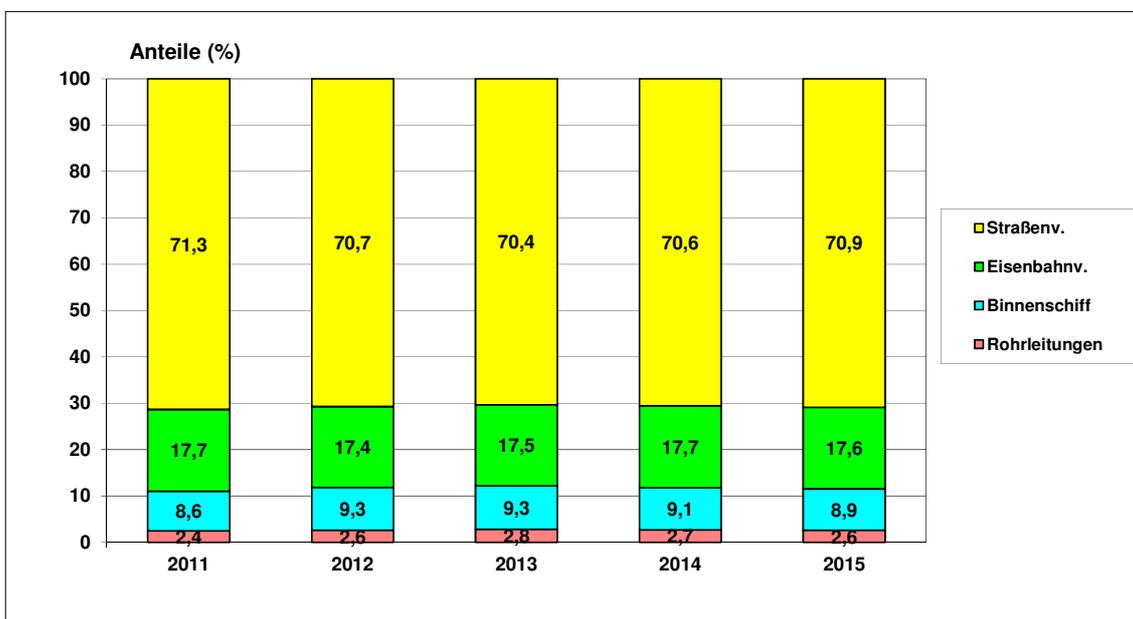


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt** im Jahr 2012 Marktanteile gewonnen hat. Dies kam jedoch ausschließlich durch den Basiseffekt auf Grund der extremen Wasserstände des Jahres 2011 zustande. Im Jahr 2013 blieben die Anteile annähernd stabil, was auf den Sonderfaktor der stark erhöhten Steinkohleeinfuhren zurückzuführen ist. Im Prognose-

zeitraum vermindert sich dieser erheblich, so dass der längerfristige Trend sinkender Marktanteile der Binnenschifffahrt wieder zum Vorschein kommt. Bei den **Rohrleitungen** wurde der Trend rückläufiger Anteile in den Jahren 2012, als deren Transporte von der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung kaum betroffen waren, und vor allem 2013, hier von den Auswirkungen der Strukturverschiebung auf die mittlere Transportweite, ebenfalls überschattet. Ab dem Jahr 2014 werden sie wieder trendgemäß abnehmen. Vice versa sind die Marktanteile sowohl des **Straßengüterverkehrs** als auch der **Eisenbahnen** in den Jahren 2012 und 2013 leicht gesunken, werden sich aber in den Jahren 2014 und 2015 wieder erhöhen, im Schienenverkehr jedoch nur bei der Leistung. Allein zwischen diesen beiden Verkehrsträgern bleibt das Verhältnis im gesamten Betrachtungszeitraum weitgehend konstant.

### 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. Diese Größe ist im Rahmen der Berichterstattung zur nachhaltigen Entwicklung von Beginn an einer der sog. "**Nachhaltigkeitsindikatoren**". Ziel der Bundesregierung war es damals, "die Intensität gegenüber dem Basiswert des Jahres 1999 bis zum Jahr 2010 um 2 % und bis zum Jahr 2020 um weitere drei Prozentpunkte zu vermindern".<sup>1</sup> Nachdem das Ziel für 2010 nicht erreicht wurde, wurde es nunmehr umformuliert in "die Intensität gegenüber dem Basiswert des Jahres 1999 bis zum Jahr 2020 um 5 % zu vermindern".<sup>2</sup>

Im gesamten Zeitraum **bis 2007** ist die Transportleistung (+51 %) stärker gewachsen als das BIP (+21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen**, und zwar um 25 % bzw. 1,9 % p.a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus. Auch in den folgenden Jahren prägte die Entwicklung des Außenhandels diejenige der Transportintensität, d.h. den Rückgang im Jahr **2009** und den Wiederanstieg im Jahr **2010**. Im Jahr **2011** nahmen sowohl das BIP (3,3 %) als auch die Ex- und Importe (8,0 % bzw. 7,4 %) noch deutlich zu, die Transportleistung dagegen schwächer (2,4 %), so dass die Intensität in diesem Jahr um knapp 1 % sank.

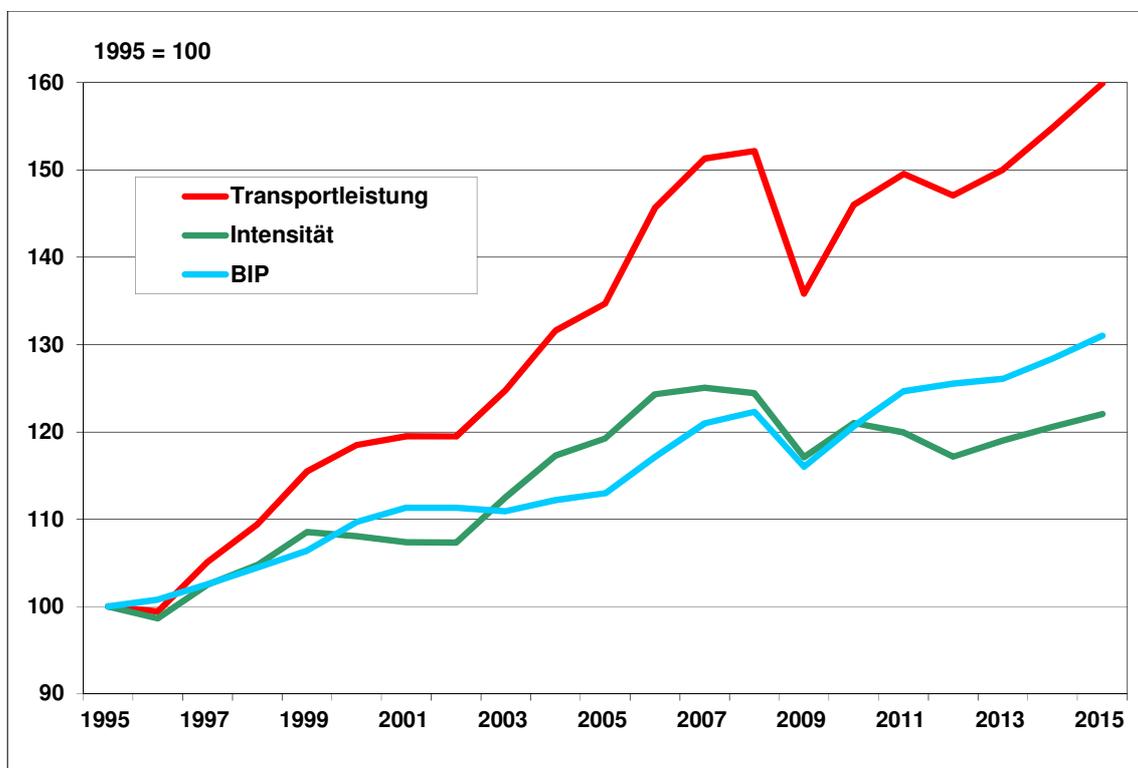
Im Jahr **2012** ist die Transportleistung trotz eines (geringen) BIP-Wachstums (0,7 %) spürbar gesunken (-1,6 %) und somit auch die Intensität (-2,3 %), was – nach dem Krisenjahr 2009 –

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht 2006, Wiesbaden 2007, S. 30.

<sup>2</sup> Statistisches Bundesamt, Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht 2014, Wiesbaden 2014, S. 34.

die bis dato zweitstärkste Verminderung seit der Vereinigung Deutschlands darstellt. 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 insgesamt nur noch vergleichsweise schwach (3,2 % bzw. 1,4 %), darunter der für die territoriale Güterverkehrsleistung – der Seeverkehr ist hier nicht enthalten – entscheidende Handel mit Europa kaum mehr, so dass der frühere Hauptantriebsfaktor der Intensität im Jahr 2012 vollständig wegfiel. Damit fiel letztere auf das Niveau von 2009 zurück.

**Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität**



Im Jahr **2013** hat sich das Wachstum der Außenhandelsströme nochmals verlangsamt. Jedoch haben sich fast alle Massenguttransporte, die den gesamtmodalen Güterverkehr im vorangegangenen Jahr spürbar gedämpft hatten, ins Plus gedreht. Deshalb hat die Transportleistung ein deutlich höheres Wachstum (2,0 %) verzeichnet als das BIP (0,4 %), die Intensität also merklich zugenommen (1,6 %). Allerdings ist das eher als Gegenbewegung auf die, stark von Sonderfaktoren beeinflusste, Entwicklung des Jahres 2012 zu interpretieren. Zwischen 2011 und 2013 hat sich die Transportleistung kaum verändert, während das BIP zumindest leicht gewachsen ist, so dass die Intensität nicht unwesentlich abgenommen hat (-0,7 % p.a.).

In den Jahren **2014** und **2015** wächst mit der gesamtwirtschaftlichen Belegung in Deutschland und Europa auch der Außenhandel mit den europäischen Partnerländern erheblich kräftiger als zuvor. Aus diesem Grund steigt nun auch die Transportleistung (3,2 % bzw. 3,3 %) wieder deutlich stärker als das BIP (1,8 % bzw. 2,0 %), die Intensität also ebenfalls spürbar (1,3 % bzw. 1,2 %). Damit wird die Intensität im Jahr 2015 zwar den Wert von 2010 leicht übertreffen, den bisherigen Höchststand aus den Jahren 2006/08 aber noch um rund 2 % verfehlen (vgl. Abb. G-5). Der Wert von 1999, des Bezugsjahrs des Nachhaltigkeitsziels der Bundesregierung, wird um 12 % und der darauf basierende Zielwert um 19 % übertroffen.

### 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 sechs 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, der keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands erbringt, – sind Aufkommen und Leistung im Jahr **2013** nach dem derzeitigen Erkenntnisstand um 1,8 % bzw. 2,0 % gestiegen. In absoluten Zahlen betrug das Mengenwachstum 71 Mio. t und entstand zu über der Hälfte in der Güterabteilung der "Sonstigen Produkte" (41 Mio., +9 %). Der zweitstärkste Aufkommenseffekt (+15 Mio. t) kam aus der anteilstarken Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", die zum größten Teil aus Baustoffen besteht, auch wenn der prozentuale Anstieg (1,5 %) hier nicht sehr hoch war. Der drittstärkste Effekt war in der Güterabteilung "Kohle, Rohöl, Erdgas" (7 Mio. t, +4 %) zu verzeichnen. Allerdings ist hier zu beachten, dass das Aufkommen dieser Güterabteilung einschließlich des Seeverkehrs, bei dem der Umschlag sowohl mit Kohle als auch mit Rohöl im Jahr 2013 massiv eingebrochen ist, leicht gesunken ist. Auch bei der Leistung entsprechen die Zunahmen in diesen drei Güterabteilungen (zusammen 13 Mrd. tkm) dem Gesamtanstieg. In allen übrigen Güterbereichen waren sowohl die prozentualen als auch die absoluten Veränderungen vergleichsweise bedeutungslos.

Im Jahr **2014** wird für das Aufkommen des gesamtmodalen Güterverkehrs ein Anstieg um 3,5 % bzw. 141 Mio. t erwartet. Mit Ausnahme der Transporte von Kohle und Rohöl, die geringfügig schrumpfen, dürften dazu alle Güterbereiche beitragen. Der für das Gesamtergebnis bedeutendste Impuls entsteht diesmal in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (+51 Mio. t bzw. 4,8 %). Die "Sonstigen Produkte" liefern mit einem erheblich geringeren (prozentualen) Plus (4,6 %) auch einen niedrigeren Wachstumsbeitrag (24

Mio. t) als im Vorjahr. Ein Effekt in gleicher (absoluter) Höhe kommt aus der Abteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (3,9 %). Für die gesamtmodale Leistung ist im Jahr 2014 mit einem Plus um 3,2 % oder 20 Mrd. tkm zu rechnen. Bei dieser Größe entsteht der mit Abstand größte Beitrag bei den "Sonstigen Produkten" (6,7 Mrd. tkm, 5,2 %). Es folgen die "Chemischen Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (3,3 Mrd. tkm, 3,6 %) und die Baustofftransporte (2,7 Mrd. tkm, 5,2 %), die hier auf Grund der kurzen Strecken weniger stark durch schlagen.

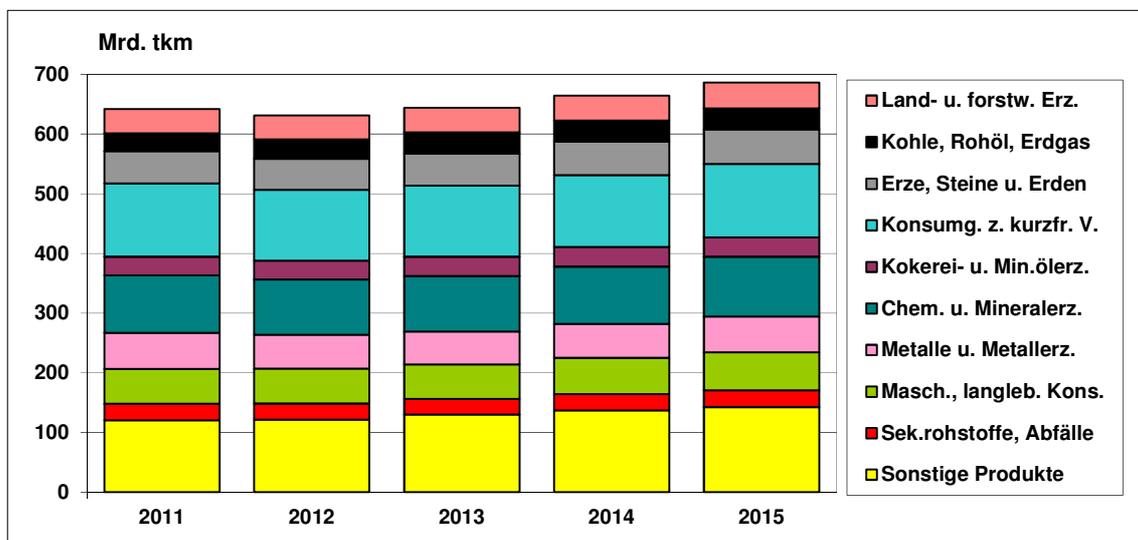
Im Jahr **2015** wird für den gesamtmodalen Güterverkehr ein Plus von 2,6 % (Aufkommen) bzw. 3,3 % (Leistung) erwartet. Erneut dürften hierzu nahezu alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte beitragen. Wie im laufenden Jahr resultiert der für das Gesamtergebnis (+108 Mio. t) bedeutendste Impuls trotz der geringeren (prozentualen) Wachstumsrate nochmals aus der (anteilsstärksten) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (+30 Mio. t). Darauf folgen die Abteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (+22 Mio. t, 3,5 %) und "Sonstige Produkte" (+20 Mio. t, 3,7 %). Die beiden letztgenannten liefern auch die größten absoluten Beiträge (5,8 bzw. 4,1 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (22 Mrd. tkm).

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	211,6	212,4	206,9	211,2	215,5	0,4	-2,6	2,1	2,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	162,3	170,8	177,5	176,6	178,7	5,2	4,0	-0,5	1,1
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	1097,6	1039,0	1054,1	1104,9	1134,7	-5,3	1,5	4,8	2,7
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	555,9	545,4	548,1	553,1	559,5	-1,9	0,5	0,9	1,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	182,2	182,6	183,8	188,3	186,6	0,3	0,6	2,4	-0,9
B6 Chemische u. Mineralerz.	628,9	608,9	612,7	636,5	658,9	-3,2	0,6	3,9	3,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	263,2	250,7	253,2	260,4	269,4	-4,7	1,0	2,8	3,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	212,6	212,3	210,6	219,7	230,2	-0,1	-0,8	4,3	4,8
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	300,5	285,2	289,9	302,8	308,3	-5,1	1,6	4,5	1,8
B10 Sonstige Produkte	458,4	476,6	517,8	541,8	561,6	4,0	8,7	4,6	3,7
Insgesamt	4073,1	3983,9	4054,6	4195,3	4303,4	-2,2	1,8	3,5	2,6
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	40,3	40,2	41,2	42,1	43,3	-0,1	2,3	2,2	2,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	30,2	32,3	35,7	34,9	35,4	7,0	10,4	-2,1	1,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	53,8	51,8	53,4	56,1	57,5	-3,7	3,1	5,2	2,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	122,9	118,8	119,0	120,5	123,0	-3,3	0,2	1,3	2,0
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	31,2	32,0	32,4	32,5	32,5	2,6	1,4	0,3	0,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	96,0	92,2	92,7	96,1	100,2	-4,0	0,5	3,6	4,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	60,9	56,6	55,1	57,2	59,5	-7,1	-2,7	3,8	4,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	58,3	58,6	57,8	60,6	63,9	0,4	-1,2	4,7	5,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	27,6	26,7	26,4	27,5	28,2	-3,2	-1,2	4,3	2,3
B10 Sonstige Produkte	120,4	121,9	130,0	136,8	142,7	1,2	6,7	5,2	4,3
Insgesamt	641,7	631,1	643,8	664,3	686,2	-1,6	2,0	3,2	3,3

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 **2013** – nach dem derzeitigen Stand der Schätzungen für die ausländischen Fahrzeuge – die Entwicklung in der Güterabteilung der "Sonstigen Produkte" (34 Mio. t, +8,7 %) hauptverantwortlich für das Aufkommensplus im gesamten Straßengüterverkehr (60 Mio. t). Üblicherweise entfällt der größte Beitrag auf die Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3), die überwiegend aus Baustoffen besteht. Im Jahr 2013 führte deren geringe Veränderung (1,8 %) lediglich zum zweitstärksten Effekt (17 Mio. t). Bei der Transportleistung (+6,5 Mrd. tkm) entfiel der mit Abstand größte Teil auf die "Sonstigen Produkte" (5,0 Mrd. tkm).

Im Jahr **2014** wird für den Straßengüterverkehr ein Anstieg um 3,8 % bzw. 3,5 % vorausgeschätzt. Ähnlich wie im gesamtmodalen Güterverkehr dürften dazu alle Güterbereiche beitragen, d.h. hier auch die, im Lkw-Verkehr allerdings vernachlässigbaren, Mineralölprodukte. Nunmehr ist auch für die anteilsstarken Baustofftransporte ein spürbares (prozentuales) Plus zu erwarten. Von der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6) entfallen vom Aufkommen der deutschen Lkw über 70 % auf letztere, weshalb sie ebenfalls stark von der Baukonjunktur geprägt wird. Zusammen tragen die beiden Güterabteilungen B3 und B6 67 Mio. t und damit über die Hälfte des gesamten Mengenwachstums (126 Mio. t) bei. Die langfristigen wachstumsstarken Güterabteilungen B4, B8 und B10 steuern hierzu auch noch rund ein Viertel (31 Mio. t) und fast die Hälfte (7,4 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (15,8 Mrd. tkm) bei. Weitere 3,1 Mrd. tkm stammen aus der Güterabteilung B6, während in B3 auf Grund der kurzen Strecken ein nur untergeordneter Anstieg um 1,3 Mrd. tkm entsteht.

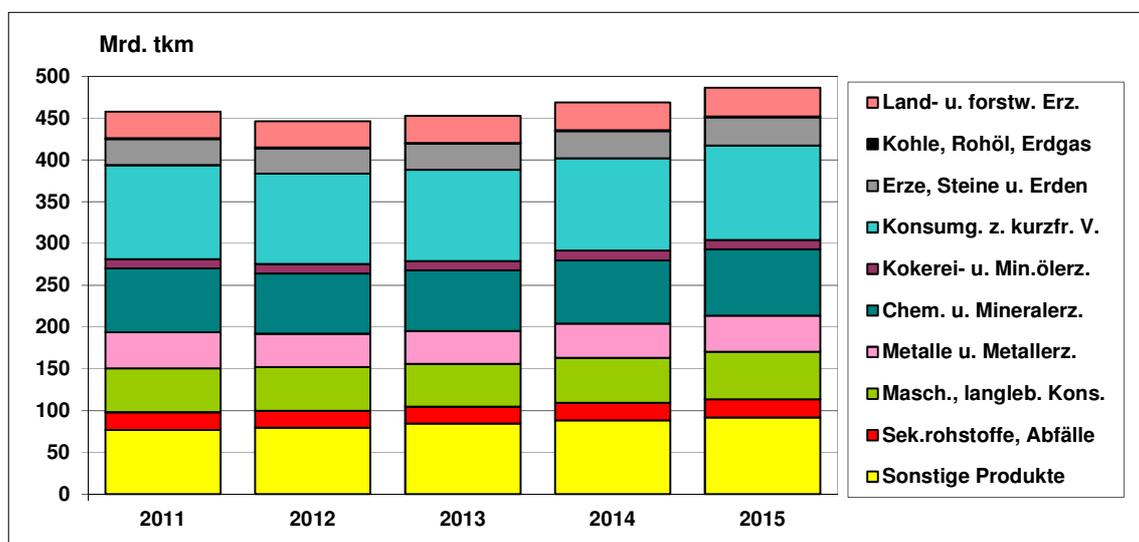
Im Jahr **2015** wird für den Straßengüterverkehr ein Wachstum um 2,7 % bzw. 3,7 % vorausgeschätzt. Erneut dürften dazu alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte beitragen. Die bauaffinen Güterabteilungen (B3, B6 und B9) liefern zusammen 54 Mio. t und damit den größten Teil des Aufkommenswachstums (94 Mio. t). Die drei o.a. wachstumsstarken Güterabteilungen steuern zur Mengenentwicklung rund ein Drittel (31 Mio. t) und zum gesamten Leistungsanstieg (17,3 Mrd. tkm) gut die Hälfte (9,0 Mrd. tkm) bei.

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	191,1	192,0	185,8	189,5	193,6	0,4	-3,2	2,0	2,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,5	7,8	9,1	9,2	9,2	4,1	16,6	0,7	0,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	980,7	930,8	947,6	990,7	1019,1	-5,1	1,8	4,5	2,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	531,5	520,0	523,7	528,1	534,3	-2,2	0,7	0,8	1,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	96,3	101,4	98,3	103,5	101,4	5,2	-3,0	5,2	-2,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	561,3	540,0	545,0	568,5	589,6	-3,8	0,9	4,3	3,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	183,7	175,3	181,0	188,6	196,0	-4,6	3,3	4,2	3,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	199,7	196,6	194,5	203,2	213,1	-1,6	-1,1	4,5	4,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	272,5	257,5	262,8	275,1	280,0	-5,5	2,0	4,7	1,8
B10 Sonstige Produkte	365,6	385,3	418,9	436,7	451,1	5,4	8,7	4,3	3,3
Insgesamt	3389,8	3306,7	3366,7	3493,1	3587,5	-2,5	1,8	3,8	2,7
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	31,9	31,4	32,4	33,3	34,4	-1,5	3,2	2,7	3,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,0	1,1	1,1	1,1	1,2	8,7	0,2	1,4	2,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	31,0	30,0	31,2	32,6	33,7	-3,0	4,1	4,2	3,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	112,7	108,5	109,2	110,5	112,8	-3,7	0,7	1,2	2,1
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,9	11,2	11,0	11,5	11,4	2,9	-2,2	4,9	-1,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	76,4	72,0	72,6	75,7	79,4	-5,8	0,8	4,3	4,9
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	43,0	40,0	39,2	41,0	43,0	-7,0	-1,9	4,6	4,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	52,7	52,2	51,4	53,9	57,0	-1,0	-1,5	4,8	5,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	21,3	20,4	20,2	21,0	21,5	-4,1	-1,1	4,4	2,4
B10 Sonstige Produkte	76,9	79,5	84,6	88,3	92,0	3,5	6,3	4,4	4,2
Insgesamt	457,7	446,4	452,9	468,9	486,4	-2,5	1,5	3,5	3,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

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


## Eisenbahnverkehr

Bei der Kommentierung des Eisenbahngüterverkehrs in der Differenzierung nach Güterabteilungen ist auf zwei wesentliche Effekte aus dem Jahr **2012** einzugehen, die in Tabelle G-4 noch sichtbar sind. Zum einen waren die kräftigen Ausschläge bei den Transporten von Kohle (B2, +18 % bzw. 9 %) und von Kokereierzeugnissen (B5, -14 % bzw. -6 %) ausschließlich durch eine veränderte statistische Zuordnung bedingt und hoben sich in absoluten Zahlen annähernd auf. Zum anderen kam der drastische Zuwachs in der Güterabteilung B8 (24 % bzw. 13 %) durch die damals neu aufgenommenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zustande.

Im Jahr **2013** ist der Eisenbahngüterverkehr einschließlich des Verkehrs der nun neu erfassten Unternehmen um 7,6 Mio. t (2,1 %) bzw. 2,5 Mrd. tkm (2,3 %) gestiegen. Entscheidend dafür waren die Beförderungen der "Sonstigen Produkte", die nach dem Rückgang des Jahres 2012 wieder spürbar wuchsen (10 % bzw. 7 %) und mit absoluten Zunahmen in Höhe von 7,8 Mio. t bzw. 2,8 Mrd. tkm zum größten Teil verantwortlich für das Gesamtergebnis waren. Weitere bedeutende Beiträge entstanden bei den Transporten von Kohlen (2,6 Mio. t bzw. 0,6 Mrd. tkm) und von Mineralölprodukten (3,6 Mio. t bzw. 0,4 Mrd. tkm). Ein erwähnenswerter dämpfender Impuls ging von der rückläufigen Stahlproduktion auf die Güterabteilung "Metalle und Metallerezeugnisse" aus (-3,2 Mio. t bzw. -0,7 Mrd. tkm).

Für das Jahr **2014** wird eine Zunahme um 2,4 % (Aufkommen) bzw. 4,3 % (Leistung) erwartet, was 9,1 Mio. t bzw. 4,8 Mrd. tkm entspricht. Fast zwei Drittel davon (5,7 Mio. t bzw. 2,9 Mrd. tkm) entsteht in der wachstumsträchtigen, aber auch anteilsstarken Güterabteilung "Sonstige Produkte", der Rest vor allem bei "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (3,9 Mio. t bzw. 0,9 Mrd. tkm). In allen anderen Abteilungen sind die Veränderungen für das Gesamtergebnis weitestgehend unbedeutend. Die im Vorjahr spürbar gestiegenen Kohlebeförderungen nehmen im Jahr 2014 ab, wenngleich geringfügig. Erwähnenswert ist noch die Entwicklung bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, deren Eisenbahntransporte seit 2008 kontinuierlich und deutlich gesunken sind, vor allem weil die Deutsche Bahn unrentable Beförderungen in der Fläche aufgegeben hat. Im Jahr 2014 zeichnet sich mit der Ist-Entwicklung des ersten Quartals ein ebenso kräftiger Anstieg ab. Offensichtlich steigen die hier anteilsstarken Getreidetransporte.

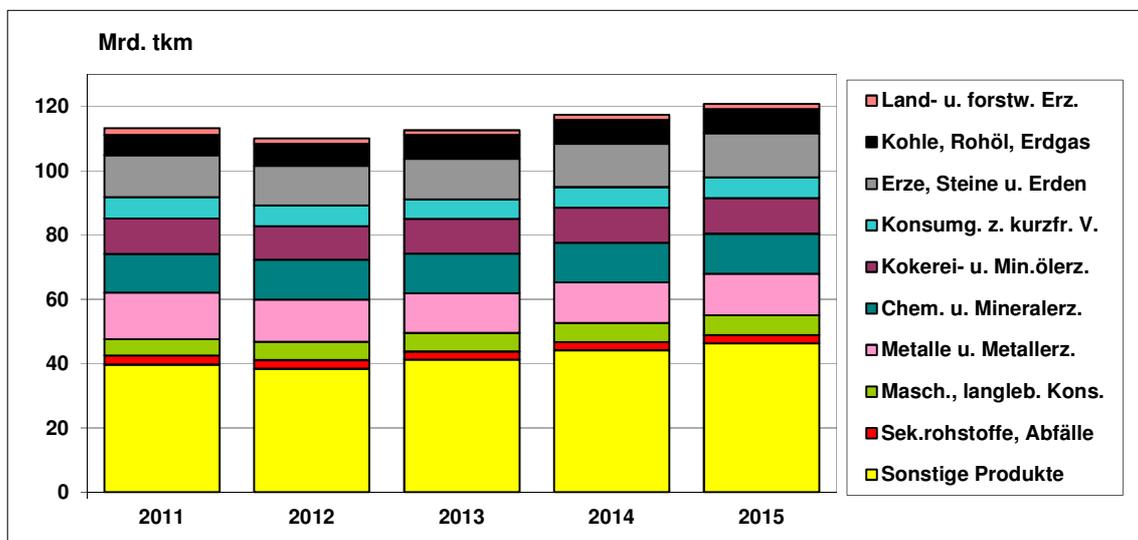
Der für das Jahr **2015** prognostizierte Gesamtzuwachs beläuft sich auf 10,5 Mio. t bzw. 3,4 Mrd. tkm. Der Großteil davon (5,4 Mio. t bzw. 2,1 Mrd. tkm) entsteht erneut bei den "Sonstigen Produkten". Die zweit- und die drittstärkste Abteilung (B3 und B7) werden – prozentual und absolut – schwächer zunehmen, aber dennoch spürbare Wachstumsbeiträge beisteuern. Im kommenden Jahr wird – im Gegensatz zu 2014 und auch zu 2013 – die Abteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" einen erwähnenswerten Beitrag liefern.

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	5,5	4,1	3,8	4,3	4,2	-25,5	-6,8	12,0	-2,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	34,7	41,0	43,6	42,8	43,3	18,0	6,4	-1,7	1,1
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	57,8	52,6	51,7	55,5	57,1	-9,0	-1,8	7,5	2,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,3	12,7	11,8	12,1	12,2	3,2	-6,6	2,7	0,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	50,0	43,2	46,8	47,3	47,4	-13,5	8,3	1,0	0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	42,0	42,8	41,8	41,1	41,8	2,0	-2,4	-1,7	1,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	67,7	64,2	61,0	60,4	61,8	-5,1	-5,0	-1,0	2,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	11,0	13,7	14,1	14,5	15,0	24,4	2,7	2,7	4,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	16,2	15,5	15,1	15,0	15,4	-4,2	-2,9	-0,2	2,2
B10 Sonstige Produkte	77,6	76,3	84,1	89,7	95,1	-1,7	10,2	6,7	6,0
Insgesamt	374,7	366,1	373,7	382,8	393,3	-2,3	2,1	2,4	2,7
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	2,2	1,7	1,5	1,6	1,6	-24,1	-10,5	10,1	-2,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	6,3	6,8	7,5	7,4	7,6	9,0	9,0	-0,5	1,7
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	13,1	12,3	12,6	13,5	13,8	-6,0	2,3	7,0	2,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	6,6	6,5	6,1	6,3	6,4	-1,4	-6,4	4,6	0,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	11,1	10,4	10,8	11,0	11,1	-5,9	3,6	1,8	0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	12,1	12,4	12,3	12,3	12,5	3,0	-1,3	0,0	1,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	14,4	13,1	12,4	12,6	12,9	-8,9	-5,3	1,7	2,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	5,1	5,7	5,7	6,0	6,2	12,9	0,4	3,7	4,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,9	2,7	2,5	2,5	2,6	-8,5	-4,4	-0,2	2,2
B10 Sonstige Produkte	39,7	38,4	41,2	44,2	46,3	-3,2	7,3	7,1	4,8
Insgesamt	113,3	110,1	112,6	117,4	120,8	-2,9	2,3	4,3	2,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

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


## Binnenschifffahrt

Auch bei der Kommentierung in der Differenzierung nach Güterabteilungen sei daran erinnert, dass das starke Wachstum der Transportleistung der Binnenschifffahrt im Jahr **2012**, das in Tabelle G-5 ausgewiesen wird, einzig und allein auf den Basiseffekt aus den massiven Behinderungen des Jahres 2011 zurückzuführen ist.

Im Jahr **2013** sind Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt um 1,7 % bzw. 2,7 % gestiegen, d.h. um 3,7 Mio. t bzw. 1,6 Mrd. tkm. Den mit Abstand größten Wachstumsbeitrag steuerten die, ohnehin gewichtigen, Kohlebeförderungen bei (3,4 Mio. t bzw. 0,8 Mrd. tkm). Auch die Transporte von Mineralölprodukten (0,6 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm, einschließlich Kokereierzeugnisse) sowie von landwirtschaftlichen Erzeugnissen haben zum Gesamtanstieg noch sichtbar beigetragen, letztere aber nur beim Aufkommen (0,9 Mio. t). Dem steht jedoch ein Aufkommensminus in der bedeutendsten Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" gegenüber, das prozentual (-1,3 %) zwar nicht mehr so hoch ausfiel wie im Jahr 2012 (-6 %), aber auf Grund der Bedeutung dieser Güterabteilung das Gesamtaufkommen um 0,7 Mio. t reduzierte. Die Leistung in dieser Abteilung drehte sich sogar in ein leichtes Plus.

Für das Jahr **2014** wird für das Aufkommen ein Anstieg um 2,3 % und für die Leistung eine Zunahme um 0,4 % erwartet, d.h. um 5,2 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm. Dazu trägt die (bedeutendste) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", deren Transporte in den Jahren von 2011 bis 2013 stetig gesunken sind, nun mit 3,8 Mio. t bzw. 0,6 Mrd. tkm wieder am meisten bei. Die Beförderungen in der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" schließlich liefern im laufenden Jahr, im Gegensatz zu 2013, einen nicht unwesentlichen Wachstumsbeitrag (1,0 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm). Von den Kohlentransporten geht, ebenfalls anders als im Vorjahr, auf Grund der nicht mehr steigenden Steinkohleneinfuhren kein expansiver, sondern ein leicht dämpfender Impuls aus (-0,2 Mio. t bzw. -0,3 Mrd. tkm). Ein noch stärkerer Bremseffekt entsteht bei den Mineralölprodukten (-1,2 Mio. t bzw. -0,6 Mrd. tkm).

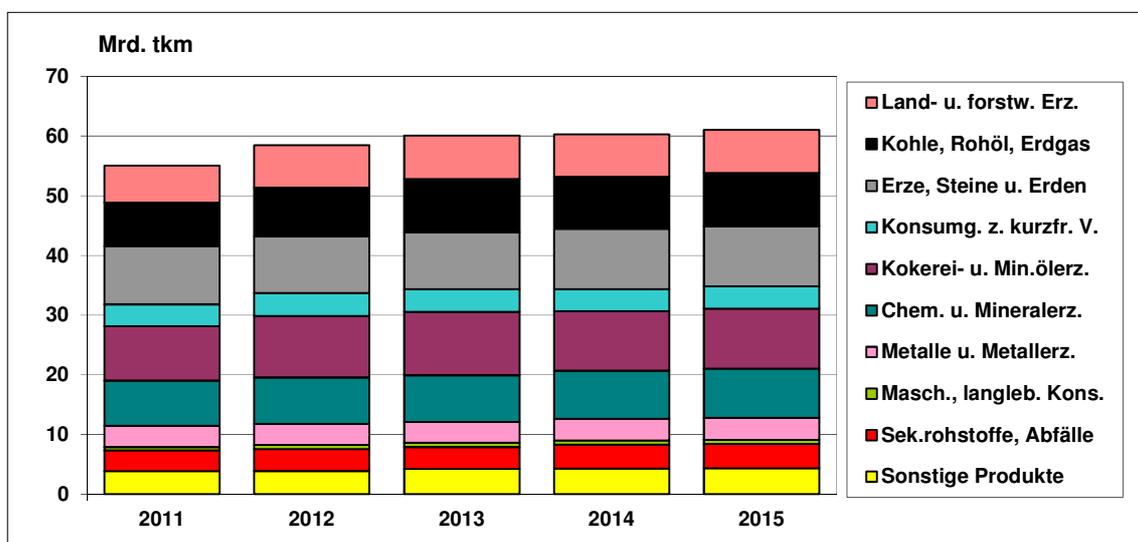
Im Jahr **2015** dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt um jeweils gut 1 % steigen, d.h. um 2,7 Mio. t bzw. 0,8 Mrd. tkm. Dabei werden die Kohlentransporte wegen wieder steigender Importe – im Gegensatz zu 2014 – zulegen (1,0 Mio. t bzw. 0,2 Mrd. tkm) und damit für den größten Teil des Nachfrageanstiegs verantwortlich zeichnen. Hinzu kommen geringere Zunahmen in der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (0,6 Mio. t bzw. ebenfalls 0,2 Mrd. tkm) sowie bei Mineralölprodukten (0,3 Mio. t bzw. 0,1 Mrd. tkm). Die (bedeutendste) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" fällt im kommenden Jahr als Wachstumstreiber aus; hier ist auf Grund der Witterungsverhältnisse der ersten Monate von 2014 vielmehr mit einem schwachen Minus zu rechnen.

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	14,9	16,3	17,2	17,4	17,7	9,4	5,4	1,1	1,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	33,5	34,1	37,6	37,4	38,3	1,9	10,1	-0,5	2,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	59,1	55,6	54,9	58,7	58,6	-6,0	-1,3	7,0	-0,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,1	12,8	12,6	12,8	12,9	5,3	-1,6	2,0	0,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	35,8	38,0	38,7	37,5	37,8	6,0	1,7	-3,0	0,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	25,7	26,1	25,9	26,9	27,5	1,6	-0,8	3,8	2,4
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	11,9	11,2	11,2	11,4	11,6	-5,5	-0,2	2,2	1,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	5,2	3,2	1,7	1,4
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	11,8	12,2	12,1	12,6	12,9	3,1	-0,9	4,7	1,6
B10 Sonstige Produkte	15,3	14,9	14,8	15,3	15,4	-2,2	-0,6	2,8	0,7
Insgesamt	222,0	223,2	226,9	232,0	234,7	0,5	1,7	2,3	1,2
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	6,2	7,1	7,3	7,2	7,2	15,8	1,6	-1,2	1,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,3	8,2	8,9	8,7	8,9	12,0	9,5	-3,1	2,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	9,8	9,5	9,6	10,1	10,1	-2,9	0,8	5,8	-0,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	3,7	3,8	3,8	3,7	3,7	5,1	-2,1	-1,8	1,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	9,1	10,3	10,6	10,0	10,1	12,4	3,1	-5,9	0,9
B6 Chemische u. Mineralerz.	7,6	7,8	7,8	8,1	8,3	3,2	0,6	3,0	2,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	3,6	3,6	3,5	3,6	3,7	-0,2	-1,5	2,8	1,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	16,0	5,2	2,1	1,6
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,5	3,7	3,7	4,0	4,0	6,6	0,3	7,3	1,6
B10 Sonstige Produkte	3,9	3,9	4,2	4,3	4,4	0,3	8,5	2,6	0,9
Insgesamt	55,0	58,5	60,1	60,3	61,1	6,3	2,7	0,4	1,3

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

**Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen**


## Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern nur die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Es musste im Jahr **2013** ein leichtes Minus hinnehmen (-0,4 % bzw. 1,1 Mio. t). Der Umschlag der, grundsätzlich wachstumsstarken, "Sonstigen Produkte" hat noch wesentlich deutlicher abgenommen (-7 % bzw. 4,4 Mio. t). Allerdings kam es in der Güterartenstruktur des Containerverkehrs offensichtlich zu Verschiebungen, vor allem zu landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+24 % bzw. 4,6 Mio. t) und zu den "Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch" (+6 % bzw. 2,5 Mio. t). Aggregiert sind die containeraffinen Güterbereiche, d.h. die genannten sowie "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter", noch um 2 % bzw. 4 Mio. t gestiegen, was dem Plus des Containerverkehrs (1,3 %) annähernd entspricht. Dem stand jedoch ein massives Minus bei Kohle und Rohöl um 13 % entgegen, was fast 6 Mio. t entspricht. Hier gingen sowohl die Rohöltransporte – bei wieder sinkenden Anlandungen aus der Nordsee – als auch die Kohleimporte aus Übersee zurück. Allein das bedeutet für den gesamten Seeverkehr ein Minus um 2 %. Gedämpft wurde der Gesamt rückgang durch eine erhebliche Zunahme des Umschlags von Mineralölprodukten auf Grund steigender Einfuhren (21 % bzw. 2,7 Mio. t).

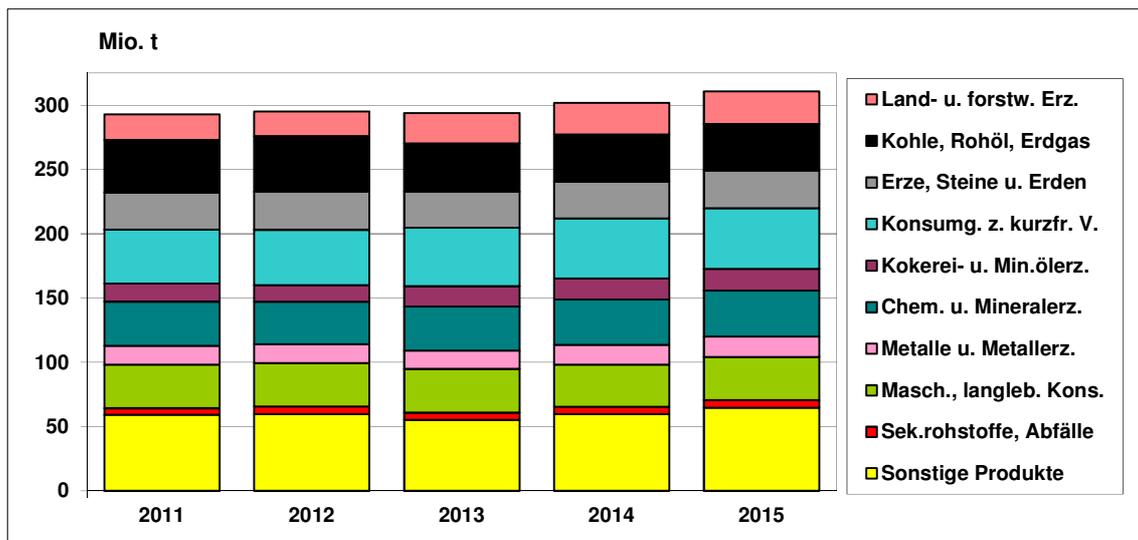
Für das Jahr **2014** ist mit einer spürbaren Zunahme des Seeverkehrs um 2,6 % bzw. 7,7 Mio. t zu rechnen. Auf Grund der deutlichen Beschleunigung des deutschen Außenhandels werden die "Sonstigen Produkte" kräftig zulegen (+8 % bzw. 4,4 Mio. t). Einschließlich der o.a. anderen containeraffinen Güterabteilungen beläuft sich das Plus auf 5,8 Mio. t, was drei Viertel des gesamten Anstiegs entspricht. Innerhalb der Massengüter wird sich bei Kohle und Rohöl das letztjährige drastische Minus zumindest erheblich abschwächen (-2 % bzw. -0,9 Mio. t). Für den Umschlag von Mineralölprodukten, der im Vorjahr stark gewachsen ist, zeichnet sich ein nochmaliges Plus ab (1,1 Mio. t). Für die Summe der Massengüter ergibt sich sogar ein nicht unbedeutender Anstieg (2 % bzw. 1,8 Mio. t).

Im Jahr **2015** wird mit einer nochmals etwas höheren Zunahme des Seeverkehrs um 2,9 % bzw. 8,8 Mio. t gerechnet. Das ist vor allem auf die o.a. wachstumsstarken Güterabteilungen zurückzuführen, die, ähnlich wie der Containerverkehr, wegen der noch etwas steigenden Dynamik des deutschen Außenhandels nochmals etwas stärker wachsen als im laufenden Jahr. Deren Anstieg um 4 % bzw. 8,3 Mio. t entspricht damit nahezu dem Gesamtergebnis. Bei den Massengütern fällt einerseits der nochmals zu erwartende Rückgang bei Kohle und Rohöl (-1 % bzw. 0,5 Mio. t) ins Gewicht. Andererseits stehen dem Zuwächse bei Erzen, Baustoffen und Mineralölprodukten gegenüber, so dass für die Summe aller Massengüter eine annähernde Stagnation zu erwarten ist.

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

	Mio. t					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Transportaufkommen</b>									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	19,8	19,2	23,7	24,5	25,2	-3,2	23,9	3,0	3,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	40,8	43,3	37,5	36,7	36,2	5,9	-13,3	-2,3	-1,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	28,7	29,4	28,0	28,7	29,2	2,5	-4,9	2,5	1,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	42,1	43,1	45,6	46,6	47,4	2,4	5,9	2,2	1,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	14,1	13,0	15,7	16,6	16,7	-8,2	20,9	5,4	1,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	34,2	33,1	34,3	35,0	35,9	-3,3	3,6	2,1	2,4
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	14,9	14,6	14,3	15,4	15,7	-1,6	-2,1	7,5	1,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	33,6	33,8	33,9	32,9	33,7	0,5	0,3	-3,0	2,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,4	5,9	5,7	5,8	5,9	10,5	-4,5	3,0	1,5
B10 Sonstige Produkte	59,1	59,7	55,3	59,7	64,7	1,0	-7,4	8,0	8,5
Insgesamt	292,8	295,1	294,0	301,7	310,6	0,8	-0,4	2,6	2,9

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 **2013** sind die hier anteilsstarken Baustofftransporte, die im vorangegangenen Jahr den Rückgang des gesamten Binnenverkehrs ausgelöst haben, wieder gestiegen und somit auch das gesamte Binnenverkehrsaufkommen (1,6 %). Die Leistung, bei der die kurzen Baustofftransporte weniger durchschlagen, hat etwas schwächer zugenommen (1,2 %). Im Jahr **2014** wirkt sich zum einen die allgemeine konjunkturelle Belebung auch auf den Binnenverkehr aus. Hinzu kommt das erneute und noch wesentlich kräftigere Plus der Baustofftransporte. Deshalb erhöht sich der Binnenverkehr mit 3,3 % bzw. 2,0 % in einem ungewöhnlich hohen Ausmaß. Von dem Anstieg der Bauproduktion profitieren alle drei Landverkehrsträger; allerdings wird das Plus bei den Eisenbahnen durch sinkende Binnenverkehre von Metallerzeugnissen gedämpft. Deshalb wachsen der Lkw-Verkehr und die Binnenschifffahrt deutlich überdurchschnittlich. Für die Luftfracht und den Seeverkehr hat der Binnenverkehr eine nur unmaßgebliche Bedeutung. Im Jahr **2015** wird der Witterungseffekt nach aller Voraussicht entfallen. Aus diesem Grund wird der Binnenverkehr schwächer als im laufenden Jahr, aber immer noch vergleichsweise deutlich steigen (2,2 % bzw. 2,3 %).

Vor der Kommentierung der **grenzüberschreitenden** Verkehrsströme soll auch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklung im Jahr **2012** auf Grund der Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw noch erheblichen Unschärfen unterliegt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.4). In diesem Jahr sind sowohl der grenzüberschreitende **Versand** als auch der **Empfang** um jeweils knapp 1 % (Aufkommen) gesunken. Zum einen ist das durch einige Massengutbereiche (Erze, Metalle, Baustoffe) und zum anderen durch die, bereits damals schwache, Entwicklung des innereuropäischen Außenhandels zu erklären.

Im Jahr **2013** hat sich der deutsche Außenhandel vor allem auf der Exportseite nochmals abgeschwächt, darunter auch mit den europäischen Partnerländern. Deshalb kam der grenzüberschreitende Versand über ein geringes Wachstum (0,6 %) nicht hinaus. Der grenzüberschreitende Empfang (+3,5 %) wurde dagegen von einigen kräftig steigenden Massengutimporten (Kohle, Erze, Mineralölprodukte) zusätzlich angetrieben. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass der gesamtmodale Güterverkehr, wie schon bei der güterartenspezifischen Analyse erwähnt, grundsätzlich ohne den Seeverkehr definiert ist. Dass dieser im Jahr 2013 bei den Einfuhren von Kohle und Rohöl massiv an die Eisenbahnen, die Binnenschifffahrt und die Pipelines verlor, kommt also in der gängigen Definition nicht zum Ausdruck. Einschließlich des Seeverkehrs hat sich der Empfang lediglich um 1,8 % ausgeweitet.

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

	Mio. t					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Straßengüterverkehr<sup>1)</sup></b>	3389,8	3306,7	3366,7	3493,1	3587,5	-2,5	1,8	3,8	2,7
Binnenverkehr	2867,6	2787,4	2838,1	2939,1	3005,6	-2,8	1,8	3,6	2,3
Grenzüb. Versand	207,0	204,3	206,1	215,0	224,6	-1,3	0,9	4,3	4,4
Grenzüb. Empfang	186,0	184,8	188,4	197,5	207,4	-0,6	2,0	4,8	5,0
Durchgangsverkehr	129,2	130,2	134,0	141,4	149,9	0,8	2,9	5,6	6,0
<b>Eisenbahnverkehr<sup>2)</sup></b>	374,7	366,1	373,7	382,8	393,3	-2,3	2,1	2,4	2,7
Binnenverkehr	257,2	247,1	247,5	248,3	253,4	-3,9	0,1	0,3	2,1
Grenzüb. Versand	46,3	45,3	45,5	47,4	49,0	-2,1	0,5	4,2	3,3
Grenzüb. Empfang	56,3	58,2	62,9	65,4	67,5	3,4	8,1	3,9	3,3
Durchgangsverkehr	15,0	15,5	17,8	21,7	23,3	3,7	14,9	21,9	7,2
<b>Binnenschifffahrt</b>	222,0	223,2	226,9	232,0	234,7	0,5	1,7	2,3	1,2
Binnenverkehr	54,8	54,6	54,7	56,6	56,9	-0,4	0,2	3,5	0,5
Grenzüb. Versand	46,9	48,2	47,8	49,5	49,9	2,9	-0,8	3,4	1,0
Grenzüb. Empfang	101,6	100,0	104,5	106,3	108,0	-1,6	4,5	1,7	1,6
Durchgangsverkehr	18,7	20,3	19,8	19,7	19,9	8,6	-2,6	-0,4	1,1
<b>Rohrfernleitungen<sup>3)</sup></b>	86,6	87,9	87,3	87,3	87,8	1,5	-0,6	0,0	0,6
Binnenverkehr	19,7	23,4	21,2	21,3	21,3	18,2	-9,1	0,4	0,1
Grenzüb. Empfang	66,8	64,5	66,1	66,0	66,5	-3,4	2,4	-0,1	0,7
<b>Luftfracht<sup>4)</sup></b>	4,436	4,317	4,315	4,391	4,477	-2,7	0,0	1,8	2,0
Binnenverkehr	0,116	0,111	0,108	0,109	0,110	-4,3	-2,7	0,9	0,9
Grenzüb. Versand	2,225	2,192	2,196	2,241	2,286	-1,5	0,2	2,0	2,0
Grenzüb. Empfang	1,957	1,903	1,918	1,947	1,986	-2,8	0,8	1,5	2,0
Durchgangsverkehr	0,138	0,112	0,093	0,094	0,095	-18,8	-17,0	1,1	1,1
<b>Gesamter Güterv.</b>	4077,6	3988,2	4058,9	4199,7	4307,8	-2,2	1,8	3,5	2,6
Binnenverkehr	3199,5	3112,5	3161,6	3265,4	3337,4	-2,7	1,6	3,3	2,2
Grenzüb. Versand	302,4	300,0	301,7	314,2	325,8	-0,8	0,6	4,1	3,7
Grenzüb. Empfang	412,7	409,5	423,9	437,1	451,4	-0,8	3,5	3,1	3,3
Durchgangsverkehr	163,0	166,1	171,7	183,0	193,2	1,9	3,3	6,6	5,6
<b>Seeverkehr<sup>5)</sup></b>	292,8	295,1	294,0	301,7	310,6	0,8	-0,4	2,6	2,9
Binnenverkehr	3,2	3,6	3,4	3,5	3,5	10,7	-5,0	1,9	1,4
Grenzüb. Versand	112,5	116,0	119,2	122,3	126,0	3,1	2,8	2,6	3,0
Grenzüb. Empfang	177,1	175,6	171,4	175,9	181,1	-0,9	-2,4	2,6	2,9

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten V., 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

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

	Mrd. tkm <sup>1)</sup>					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Straßengüterverkehr<sup>2)</sup></b>	457,7	446,4	452,9	468,9	486,4	-2,5	1,5	3,5	3,7
Binnenverkehr	271,4	262,5	265,7	271,8	278,3	-3,3	1,2	2,3	2,4
Grenzüb. Versand	54,6	52,7	53,0	55,4	58,1	-3,5	0,6	4,6	4,8
Grenzüb. Empfang	53,1	51,6	52,1	54,8	57,7	-2,8	0,9	5,1	5,4
Durchgangsverkehr	78,6	79,6	82,1	86,9	92,3	1,2	3,2	5,8	6,2
<b>Eisenbahnverkehr<sup>3)</sup></b>	113,3	110,1	112,6	117,4	120,8	-2,9	2,3	4,3	2,9
Binnenverkehr	59,0	56,3	57,6	58,0	59,4	-4,5	2,2	0,7	2,5
Grenzüb. Versand	21,0	20,3	19,8	20,8	21,3	-3,2	-2,3	4,8	2,2
Grenzüb. Empfang	23,0	23,2	23,7	24,8	25,4	0,6	2,5	4,5	2,5
Durchgangsverkehr	10,3	10,3	11,5	13,9	14,7	-0,6	11,5	21,1	6,3
<b>Binnenschifffahrt</b>	55,0	58,5	60,1	60,3	61,1	6,3	2,7	0,4	1,3
Binnenverkehr	10,4	10,9	11,0	11,6	11,6	4,9	1,1	4,7	0,4
Grenzüb. Versand	11,7	12,7	12,9	12,9	13,1	8,4	1,7	0,1	1,1
Grenzüb. Empfang	21,5	22,2	23,3	23,2	23,6	3,5	4,8	-0,5	1,8
Durchgangsverkehr	11,4	12,7	12,8	12,7	12,8	10,7	1,5	-1,5	1,1
<b>Rohrfernleitungen<sup>4)</sup></b>	15,6	16,2	18,2	17,7	17,9	3,7	12,2	-2,5	0,8
Binnenverkehr	4,2	4,9	4,4	4,3	4,3	15,9	-10,0	-2,5	-0,3
Grenzüb. Empfang	11,4	11,3	13,8	13,4	13,6	-0,8	21,8	-2,5	1,2
<b>Luftfracht<sup>5)</sup></b>	1,480	1,420	1,411	1,436	1,464	-4,1	-0,6	1,8	1,9
Binnenverkehr	0,046	0,044	0,043	0,044	0,045	-4,3	-2,3	2,3	2,3
Grenzüb. Versand	0,759	0,724	0,721	0,735	0,750	-4,6	-0,4	1,9	2,0
Grenzüb. Empfang	0,675	0,652	0,647	0,657	0,669	-3,4	-0,8	1,5	1,8
<b>Gesamter Güterv.</b>	643,2	632,5	645,2	665,8	687,6	-1,7	2,0	3,2	3,3
Binnenverkehr	345,1	334,6	338,8	345,7	353,7	-3,0	1,2	2,0	2,3
Grenzüb. Versand	88,0	86,4	86,5	89,9	93,2	-1,8	0,0	3,9	3,7
Grenzüb. Empfang	109,6	108,9	113,5	116,8	121,0	-0,7	4,2	2,9	3,6
Durchgangsverkehr	100,4	102,5	106,5	113,4	119,8	2,1	3,8	6,5	5,6

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten V., 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen

4) Nur Rohölleitungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Im Jahr **2014** wird der deutsche Außenhandel mit den europäischen Partnerländern, wie schon mehrfach erwähnt, wesentlich stärker wachsen als im vergangenen Jahr. Deshalb werden auch die grenzüberschreitenden Verkehrsströme – im Gegensatz zu 2012 und 2013 – wieder ein nennenswertes Aufkommensplus verzeichnen (4 % bzw. 3 %). Daran partizipieren alle drei Landverkehrsträger mit Zuwachsraten zwischen gut 3 % und knapp 5 %. Lediglich der Empfang

der Binnenschifffahrt (1,7 %) wird von den stagnierenden Kohle- und den sinkenden Mineralölprodukteneinfuhren gedämpft. Im Jahr **2015** wird das außenwirtschaftliche Umfeld noch etwas expansiver ausgeprägt sein als im laufenden Jahr. Deshalb wächst der Empfang ebenfalls geringfügig stärker (3,3 % bzw. 3,6 %) als im Jahr 2014. Beim Versand wird das vor allem durch den geringeren Anstieg der Ausfuhr von Mineralölprodukten verhindert. Allerdings ist diese Größe mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

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 ist für das Jahr **2012** von einem geringen Wachstum (knapp 2 %) auszugehen. Es ist sogar noch überzeichnet, weil im Jahr 2011 auf Grund der niedrigen 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 wurden, so dass es also zu Substitutionen vom Durchgangsverkehr zu Versand und Empfang kam. Ohne diesen Sonderfaktor wäre der Durchgangsverkehr im Jahr 2012 sogar nur um 1 % gewachsen.

Drei Viertel des gesamten Transitverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Die Veränderung von deren (gesamter) Transportleistung ist in aller Regel nicht weit entfernt von derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung, die im Jahr **2013** um 3,7 % gestiegen ist. Die Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt dagegen noch sehr unsicher. Dennoch kann – parallel zur gesamten Fahrleistung der ausländischen Lkw – für deren Transitverkehr ebenfalls ein spürbar höherer Anstieg als im Jahr 2012 angenommen werden, auch wenn das nicht unbedingt den Erwartungen auf Grund der konjunkturellen Entwicklung in Europa entspricht. Daraus errechnet sich ein gesamtmodales Plus um über 3 %. Die Zunahme im (dominierenden) Lkw-Verkehr ist nur unwesentlich geringer. Im Eisenbahnverkehr wurde der (statistisch ausgewiesene) Anstieg (15 %) durch die neu erfassten Unternehmen massiv beeinflusst, während der Rückgang bei der Binnenschifffahrt (-2,6 %) auf stark gesunkene Mineralöltransporte zurückzuführen ist.

Im Jahr **2014** sollte die allgemeine wirtschaftliche Aufwärtsbewegung in Europa dazu führen, dass der Transitverkehr wieder auf den gewohnten Wachstumspfad einschwenken wird. Hinzu kommen neuerliche statistische Effekte im Eisenbahnverkehr (+22 %, 4 Mio. t), die das gesamtmodale Ergebnis (6,6 %) um über 2 Prozentpunkte anheben. Letztere werden im Jahr **2015** nach jetzigem Erkenntnisstand entfallen, so dass der Transitverkehr schwächer als im laufenden Jahr zunehmen wird. Auf Grund der beschleunigten Dynamik des Außenhandels ist dennoch mit einer spürbaren Expansion zu rechnen (5,6 %).

## Luftfracht

Das Transportaufkommen im Luftfrachtverkehr lag im Jahr 2013 auf dem Vorjahresniveau. Die Frachtrückgänge in den Vorjahren werden im Jahr 2014 mit erstmals wieder zu verzeichnenden Zuwächsen ihr Ende erreicht haben. Diese Entwicklung wird sich im Jahr 2015 fortsetzen. Der Binnenverkehr wird sich langsam wieder erholen und der grenzüberschreitende Verkehr hingegen stärker zunehmen. Auch wenn die Luftfahrtbranche zur Jahresmitte 2014 eine abnehmende Tendenz beim Frachtaufkommen meldete, wird sich die weltwirtschaftliche Gesamtentwicklung und die anhaltend starke Auslandsnachfrage nach deutschen Gütern positiv auf die Frachtentwicklung auswirken. Impulsgeber dafür sind in erster Linie die Asienmärkte mit + 1,8 % in 2014 und + 2,0 % in 2015, in zweiter die Amerikamärkte mit +1,3 % in 2014 und 1,7 % in 2015. Die Afrikamärkte werden sich trotz vielfältiger regionaler Spannungen und Konflikte nicht mehr verschlechtern: +0,5 % in 2014 und + 0,9 % in 2015. Australien und Ozeanien sind nur noch auf niedrigstem statistischen Niveau darstellbar. Dies liegt vor allem am Rückzug des originär australischen Luftverkehrs aus Deutschland (Abfertiger Qantas). Sollten nicht völlig unerwartete Ereignisse eintreten, ist heute abzusehen, dass der statistische Wert in den Jahren nach 2015 hier auf 0,0 absinken wird.

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

	Mio. t					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Gesamt</b> <sup>2)</sup>	4,436	4,317	4,315	4,391	4,477	-2,7	0,0	1,8	2,0
<b>Innerdeutsch</b>	0,116	0,111	0,108	0,109	0,110	-4,7	-2,3	0,7	0,9
<b>Grenzüberschreitend</b>	4,182	4,094	4,114	4,188	4,272	-2,1	0,5	1,8	2,0
- davon Europa	1,209	1,203	1,213	1,240	1,269	-0,5	0,8	2,2	2,3
- darunter EU-27	0,933	0,924	0,938	0,955	0,978	-0,9	1,4	1,9	2,4
- davon Interkontinental	2,973	2,892	2,901	2,948	3,003	-2,7	0,3	1,6	1,9
-davon Afrika	0,140	0,124	0,106	0,106	0,107	-11,4	-14,8	0,5	0,9
-davon Amerika	0,939	0,921	0,912	0,925	0,940	-1,9	-0,9	1,3	1,7
- davon Asien	1,891	1,844	1,883	1,917	1,956	-2,5	2,1	1,8	2,0
-davon Austral./Ozean.	0,003	0,003	0,001	0,001	0,001	-12,1	-72,9	7,4	6,3

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

<sup>2)</sup> inkl. Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BAG-Prognosen

## Seeverkehr

In die Darstellung nach Hauptverkehrsverbindungen wird auch diejenige des **Seeverkehrs nach Kontinenten** aufgenommen. Der dominierende Kontinent im Seeverkehr Deutschlands ist der Verkehr mit **Europa**, der aber seit Längerem in der Regel tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. Auch im Jahr 2013 ist er etwas stärker als der Gesamtverkehr gesunken. Eine noch ungünstigere Entwicklung wurde dadurch verhindert, dass die Transportströme weit überwiegend nicht mit den südeuropäischen Krisenstaaten, sondern zu einem hohen Anteil mit den Ostseeanrainerländern verlaufen. Für die Jahre 2014 und 2015 ist wieder mit einem Anstieg zu rechnen, der nunmehr nahezu proportional zum Gesamtverkehr (2,6 % bzw. 2,9 %) verlaufen wird. Letzteres ist dadurch zu erklären, dass die grundsätzlich dynamischeren Transporte mit anderen Verkehrsgebieten in diesen beiden Jahren weniger stark zulegen als üblich.

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

	Mio. t <sup>1)</sup>					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
Europa	167,4	167,6	166,1	170,2	174,2	0,1	-0,9	2,5	2,4
Afrika	14,0	14,6	15,0	15,4	15,9	4,9	2,7	2,6	2,9
Nordamerika	23,5	23,4	24,1	23,3	23,3	-0,6	3,2	-3,5	0,3
Mittel-/Südamerika	22,1	22,0	20,3	21,1	21,8	-0,7	-7,6	4,1	3,0
Asien	60,5	61,9	63,3	66,5	70,0	2,4	2,3	5,0	5,3
Australien	2,1	2,0	1,8	1,8	1,8	-2,4	-13,1	1,8	2,1
Zusammen <sup>2)</sup>	289,6	291,5	290,6	298,3	307,1	0,7	-0,3	2,6	2,9
Innerhalb Deutschlands	3,2	3,6	3,4	3,5	3,5	10,7	-5,0	1,9	1,4
Insgesamt	292,8	295,1	294,0	301,7	310,6	0,8	-0,4	2,6	2,9

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**. Hier war auch im Jahr 2013 noch ein Anstieg zu beobachten. Dies kommt auch dadurch zustande, dass in diesem Fahrtgebiet der Anteil der Massengüter, die im vergangenen Jahr den Seeverkehr massiv gebremst haben, sehr gering ist. Für die Jahre 2014 und 2015 ist weiterhin ein weit überdurchschnittliches Wachstum zu erwarten.

Bei den Transporten mit **Nordamerika**, die im Jahr 2012 – entgegen der Gesamtentwicklung – leicht gesunken sind, war im Jahr 2013 ebenfalls ein Plus zu verzeichnen. Für 2014 zeichnet sich auf Grund der Entwicklung im ersten Quartal (-13 %) ein spürbarer Rückgang ab. Er ist nicht durch Massengüter zu erklären, sondern kommt durch den, oben bereits erwähnten, Con-

tainerverkehr zustande, der sogar um 15 % gesunken ist. Das Minus geht quer durch alle Güterabteilungen und ist derzeit noch kaum erklärbar. Für 2015 gehen wir davon, dass zumindest kein weiterer Rückgang stattfinden wird.

Der Verkehr mit **Mittel- und Südamerika** ist im Jahr 2013 deutlich gesunken. Dies ist nicht, wie man angesichts der Gesamtentwicklung des Seeverkehrs im vergangenen Jahr vermuten könnte, auf Kohle aus Kolumbien, sondern auf Einfuhren aus Brasilien und hier wiederum vor allem auf Erze zurückzuführen. Hier zeichnet sich für 2014, der Gesamtentwicklung der einzelnen Güterarten folgend, ein etwas überdurchschnittlicher Anstieg ab, der auch für 2015 angenommen wurde.

Die Transporte aus und nach **Afrika** bestehen zu einem großen Teil aus Rohstoffen. Im Jahr 2013 sind sie – wie im Jahr zuvor und entgegen der Gesamtentwicklung – gestiegen. Nordafrikanisches Rohöl kommt, wie oben dargestellt, kaum auf dem Seeweg nach Deutschland, sondern fast ausschließlich über Pipelines aus den Mittelmeerhäfen. Deshalb bleibt der massive Einbruch der Importe aus Libyen für die deutschen Seehäfen nahezu ohne Folgen. Lediglich die reduzierten Einfuhren aus Nigeria machen sich bemerkbar, aber nur sehr geringfügig. Über alle Güterabteilungen ist für 2014 mit einer Zunahme im Ausmaß des Gesamtverkehrs zu rechnen, die auch für das kommende Jahr erwartet wird.

### 3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Wie einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Abschnitt 3.1 bereits erwähnt, ist auf die Datenlage hinsichtlich des Verkehrs der **ausländischen Fahrzeuge** einzugehen. Auf sie entfällt mittlerweile bereits weit 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. Beim Aufkommen ist deren Anteil mit 11 % weniger hoch, so dass sich die Auswirkungen von Revisionen auf den gesamtmodalen Wert in Grenzen halten.

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.

Nach den vom **KBA** für das Jahr **2011** veröffentlichten Werten sind Aufkommen und Leistung der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland um (territorial, d.h. ohne Auslandsstrecken) 2,1 % bzw. 2,7 % gestiegen. Dies liegt deutlich **unterhalb** der Zunahme der mautpflichtigen Fahrleistung (**6,5 %**). Analysen der, mittlerweile vorliegenden, detaillierten Statistiken des KBA deuten darauf hin, dass die Transporte der Lkw aus einigen Herkunftsländern unterzeichnet sind. Das

DIW hat für "Verkehr in Zahlen 2013/14" Veränderungen in Höhe von jeweils **3,3 %** geschätzt.<sup>1</sup> Es wären zwar unseres Erachtens noch etwas höhere Zunahmen denkbar gewesen, andererseits liegen die DIW-Schätzwerte, die nach dessen Auskunft endgültig sind, im plausiblen Bereich, so dass wir sie übernommen haben.

Für das Jahr **2012** liegen von Seiten des **KBA** noch überhaupt keine Werte vor. Von Eurostat wurden mittlerweile erste Eckwerte veröffentlicht, die aber erfahrungsgemäß noch mehrfach und teilweise deutlich revidiert werden. Die mautpflichtige **Fahrleistung** der ausländischen Fahrzeuge ist um **0,9 %** gestiegen. Das DIW schätzte für deren Aufkommen und Leistung Zunahmen um **2,1 %** bzw. **1,4 %**.<sup>2</sup> Dies passt also gut zu den Ergebnissen der Mautstatistik. Genauer wird das, wie immer, erst nach Publikation der detaillierten Jahresstatistiken des KBA analysiert werden können. Dabei ist es nicht hilfreich, dass gemäß den Formulierungen im Produktkatalog des KBA die Statistiken "VE 1" und "VE 2" für das Jahr 2012 nicht erscheinen sollen.<sup>3</sup>

Die Transporte mit **deutschen Fahrzeugen** sind im Jahr 2012 erheblich gesunken, und zwar um 3,1 % (Aufkommen) bzw. 4,6 % (Leistung). Für den Gesamtverkehr bedeutet das ein Minus um jeweils **2,5 %**. Damit haben sich die Marktanteilsgewinne der ausländischen Lkw nicht nur fortgesetzt, sondern sogar nochmals spürbar verstärkt.

Im Jahr **2013** ist das Aufkommen der deutschen Fahrzeuge leicht gestiegen (1,6 %), die Leistung dagegen kaum (0,2 %, vgl. Abschn. 3.1). Die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Fahrzeuge hat sich um 3,7 % erhöht, also deutlich stärker als im Jahr zuvor. Dies kann auch für die Transportnachfrage angenommen werden, so dass deren Marktanteile weiterhin gestiegen sind.

Sowohl für **2014** als auch für **2015** ist aus derzeitiger Sicht wegen der klaren Verbesserung der Perspektiven für den deutschen Außenhandel mit der EU bzw. der Eurozone damit zu rechnen, dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr nicht nur auf den Wachstumspfad zurückfindet, sondern auch nicht allzu weit unter der früheren Dynamik bleiben wird (vgl. Abschn. 3.1). Schon weil die ausländischen Lkw nahezu ausschließlich hier tätig sind, werden sie davon überdurchschnittlich stark profitieren. Hinzu kommen weitere, zu erwartende, Marktanteilsgewinne, so dass mit einem spürbar höheren Plus (5 % bis 6 %) zu rechnen ist als in den drei vergangenen

---

<sup>1</sup> Vgl. DIW (Bearb.) / BMVBS (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2013/2014, S. 241 u. 245

<sup>2</sup> Verkehr in Zahlen 2013/2014, a.a.O., S. 241 u. 245. Aus den dort ausgewiesenen Werten errechnen sich Wachstumsraten von 1,9 % bzw. 1,8 %. Überschreibt man aber den, residual errechenbaren, Schätzwert für die Kabotageleistung (8,9 Mrd. tkm) durch den derzeit von Eurostat ausgewiesenen Wert (8,3 Mrd.), dann erhält man besagte Zunahme um 1,4 %.

<sup>3</sup> [http://www.kba.de/DE/Statistik/produktkatalog\\_pdf.pdf?blob=publicationFile&v=18](http://www.kba.de/DE/Statistik/produktkatalog_pdf.pdf?blob=publicationFile&v=18), S. 6-7.

Jahren. Der Verkehr mit deutschen Fahrzeugen wird ebenfalls stärker zulegen als im Jahr 2013, aber nicht im Ausmaß der ausländischen Lkw.

Die Leistung des **Kabotageverkehrs** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2012** wird von Eurostat gegenwärtig mit 8,3 Mrd. tkm angegeben. Damit ist sie erneut kräftig (23 %) gewachsen, nachdem sich der Anstieg im Jahr 2011 auf 12 % abgeschwächt hatte.<sup>1</sup> Darin kommt nach wie vor die endgültige Freigabe der Kabotagetransporte für osteuropäische Unternehmen im Jahr 2010 zum Ausdruck. Für alle Jahre ab **2013** nehmen wir eine stetige Verminderung des Anstiegs an. Diese Erwartung ist allerdings mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenige für den Gesamtverkehr der ausländischen Lkw.

**Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Transportaufkommen</b>									
Deutsche Fahrzeuge	2967,5	2875,7	2922,1	3024,5	3091,9	-3,1	1,6	3,5	2,2
- Nahverkehr	1659,7	1611,6	1641,3	1701,2	1735,1	-2,9	1,8	3,7	2,0
- Regionalverkehr	657,6	646,0	663,1	687,0	704,3	-1,8	2,6	3,6	2,5
- Fernverkehr	650,2	618,1	617,8	636,3	652,4	-4,9	-0,1	3,0	2,5
Ausländische Fahrzeuge	422,3	431,0	444,5	468,6	495,6	2,1	3,1	5,4	5,8
- Grenzüb. Verkehr	398,8	404,3	415,7	438,0	463,3	1,4	2,8	5,4	5,8
- Kabotage	23,6	26,7	28,8	30,6	32,4	13,3	8,0	6,0	6,0
Insgesamt	3389,8	3306,7	3366,7	3493,1	3587,5	-2,5	1,8	3,8	2,7
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
Deutsche Fahrzeuge	293,6	280,0	280,7	286,7	292,9	-4,6	0,2	2,1	2,2
- Nahverkehr	29,3	28,8	29,7	30,3	30,9	-1,9	3,2	2,1	1,8
- Regionalverkehr	58,9	57,8	59,4	60,9	62,3	-1,8	2,7	2,6	2,3
- Fernverkehr	205,4	193,4	191,6	195,4	199,7	-5,8	-0,9	2,0	2,2
Ausländische Fahrzeuge	164,1	166,4	172,2	182,2	193,5	1,4	3,5	5,8	6,2
- Grenzüb. Verkehr	157,4	158,1	163,0	172,1	182,5	0,4	3,1	5,6	6,0
- Kabotage	6,7	8,3	9,3	10,1	11,0	23,4	12,0	9,0	9,0
Insgesamt	457,7	446,4	452,9	468,9	486,4	-2,5	1,5	3,5	3,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) wurde der Nahverkehr (bis 50 km) im Jahr **2013** nicht mehr, wie im Jahr 2012, von den Baustoffbeförderungen gebremst, sondern legte um 1,8 % zu (Aufkommen). Die spürbare Anhebung dieser Verände-

<sup>1</sup> Nach dem letzten, vom KBA (Statistik "VE 2") veröffentlichten Stand. Die Eurostat-Werte führen zu 11 %.

rung gegenüber der Schätzung in der Winterprognose ist durch den massiven expansiven Effekt aus der Witterung im Dezember 2013 zu erklären. Die seit 2011 zu beobachtende, gegen den langjährigen Trend laufende, überdurchschnittliche Entwicklung des Regionalverkehrs (51 bis 150 km) im Vergleich zum Fernverkehr (über 150 km) hat sich im Jahr 2013 fortgesetzt. Hier hat sich zum einen der rückläufige grenzüberschreitende Verkehr (der deutschen Lkw) ausgewirkt, der weit überwiegend im Fernverkehr durchgeführt wird. Aber auch bei innerdeutschen Beförderungen stieg der Regionalverkehr überdurchschnittlich. Dies dürfte weiterhin auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen sein, wie sie nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 beobachtet werden konnten.<sup>1</sup>

Im Jahr **2014** wurde der Nahverkehr in den ersten beiden Monaten von den kräftig steigenden Baustoffbeförderungen drastisch angetrieben (+25 %). Dies wird zwangsläufig auf das Jahresergebnis durchschlagen, so dass für den Nahverkehr der höchste Anstieg zu erwarten ist. Die überdurchschnittliche Entwicklung des Regionalverkehrs (+14 %) im Vergleich zum Fernverkehr (+4 %) hat sich in diesem Zeitraum ebenfalls fortgesetzt. Die Divergenz dürfte sich aber im weiteren Verlauf, in dem der Fernverkehr von den grenzüberschreitenden Transporten profitieren wird, stark einebnen. Für das Jahr **2015** wird derzeit ein Gleichlauf der beiden Segmente angenommen. Der Nahverkehr wird mit dem Wegfall des diesjährigen Sonderfaktors etwas schwächer zunehmen.

---

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

## 4 Personenverkehr

### 4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2013** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um 1,2 % (Aufkommen) bzw. 1,1 % (Leistung) zu. Für **2014** ist ein Anstieg in annähernd gleicher Höhe zu erwarten (1,2 %, beide Größen). Im Jahr **2015** wird er mit 0,9 % (Aufkommen) bzw. 1 % (Leistung) wieder etwas niedriger ausfallen.

Alle diese Verläufe sind auf den **Individualverkehr** zurückzuführen, auf den rund 80 % des gesamten Personenverkehrs entfallen. Er dürfte im Jahr **2013** um 1,3 % (Aufkommen und Leistung) gestiegen sein. Der Pkw-Bestand hat sich erneut spürbar ausgeweitet. Sowohl die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten als auch die Kraftstoffpreise wirkten expansiv.

Im Jahr **2014** steigen die privaten Konsumausgaben spürbar stärker als im Vorjahr. Für den Pkw-Bestand ist ein ähnlich hohes Plus zu prognostizieren. Auch die Kraftstoffpreisentwicklung wird ähnlich wie im Jahr 2013 wirken. Hinzu kommt ein klarer Impuls aus der milden Winterwitterung in den ersten Monaten. Aus diesen Gründen ist für den Individualverkehr mit einem erneuten spürbaren Anstieg zu rechnen (1,4 %, Aufkommen und Leistung).

Im Jahr **2015** hält die Dynamik der privaten Konsumausgaben weitgehend an. Der Pkw-Bestand wird sich nach wie vor merklich ausweiten. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird ein weiterer leichter Rückgang angenommen. Dies lässt eine nochmalige Zunahme des Individualverkehrs erwarten, die allerdings wegen des Wegfalls des diesjährigen Witterungseffekts geringer ausfällt (0,9 %, beide Größen).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2013** gestiegen. Die Zahl der Erwerbstätigen nahm zu, die der Auszubildenden jedoch ab. Der Gelegenheitsverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Der Buslinienfernverkehr ist zwar stark gewachsen, aber statistisch bei weitem noch nicht vollständig erfasst. Bei der Fahrtenzahl des gesamten ÖSPV (+0,3 %) ist der Fernverkehr kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie geringfügig sank (-0,2 %). Dennoch ist dies das günstigste Ergebnis des ÖSPV seit 2004.

Im Jahr **2014** sind für die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten des Nahverkehrs und damit auch für diesen selbst sehr ähnliche Entwicklungen zu erwarten wie im Vorjahr. Für den Gelegenheitsverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die ähnlich ausfallen dürfte wie im Jahr 2013. Der Linienfernverkehr wird weiterhin drastisch expandieren, jedoch

wird das Ausmaß durch die statistische Erfassung nach wie vor noch nicht abgebildet. Deshalb ist dessen absoluter Anstieg erheblich geringer als der Rückgang des Gelegenheitsverkehrs. Im gesamten ÖSPV nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (0,4 %). Bei der stagnierenden Leistung schlägt das Minus im Fernverkehr stärker durch.

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

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	56730	56782	57519	58305	58811	0,1	1,3	1,4	0,9
Öffentlicher Straßenverkehr	9354	9328	9353	9389	9444	-0,3	0,3	0,4	0,6
Eisenbahnverkehr	2483	2550	2587	2629	2681	2,7	1,4	1,6	2,0
Luftverkehr <sup>4)</sup>	176	179	181	185	191	1,8	1,0	2,4	3,0
Insgesamt	68744	68839	69639	70508	71127	0,1	1,2	1,2	0,9
<b>Verkehrsleistung<sup>1)</sup></b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	912,4	913,2	925,1	937,7	945,9	0,1	1,3	1,4	0,9
Öffentlicher Straßenverkehr	78,0	76,0	75,9	75,9	76,0	-2,5	-0,2	0,0	0,2
Eisenbahnverkehr	85,4	88,8	88,6	88,9	90,3	4,0	-0,2	0,3	1,6
Luftverkehr	55,3	56,3	56,7	58,0	59,8	1,8	0,8	2,3	3,1
Insgesamt	1131,1	1134,3	1146,3	1160,5	1171,9	0,3	1,1	1,2	1,0
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im Jahr **2015** wird die Zahl der Auszubildenden in einem ähnlichen Ausmaß abnehmen wie im laufenden Jahr. Bedeutender noch ist die Verlangsamung des Anstiegs der Erwerbstätigenzahl. Dennoch ist im Nahverkehr eine geringfügig günstigere Entwicklung als im laufenden Jahr zu erwarten. Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren leichten Schrumpfung zu rechnen. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen ein Plus wie im Nahverkehr (0,6 %) und bei der Leistung erstmals seit 2004 eine, wenngleich geringfügige, Zunahme (0,2 %).

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2013** der Nahverkehr (SPNV) ein Plus verbuchen. Allerdings war der Abstand zum Straßennahverkehr geringer als üblich. Im Fernverkehr hat die Fahrgastzahl auf dem Vorjahresniveau stagniert und die Leistung sogar spürbar abgenommen. Entscheidend war hier die Sperrung der Strecke zwischen Hannover und Berlin nach der "Jahrhundertflut" im Sommer. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme des Aufkommens in Höhe von 1,4 %, während die Leistung nahezu stagnierte (-0,2 %).

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

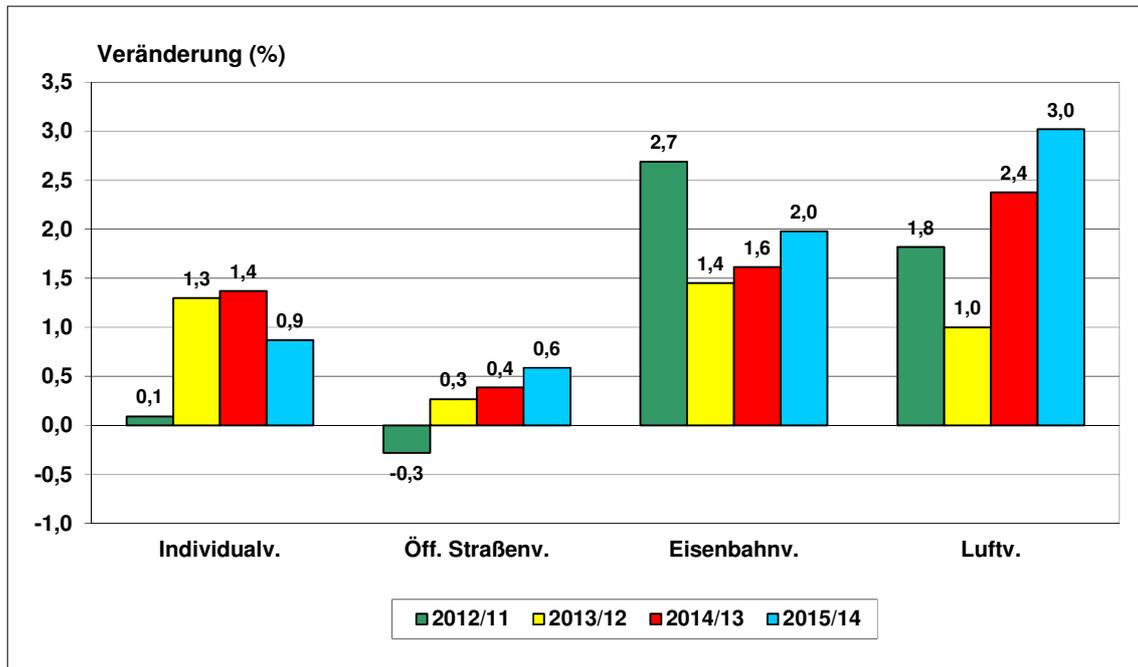
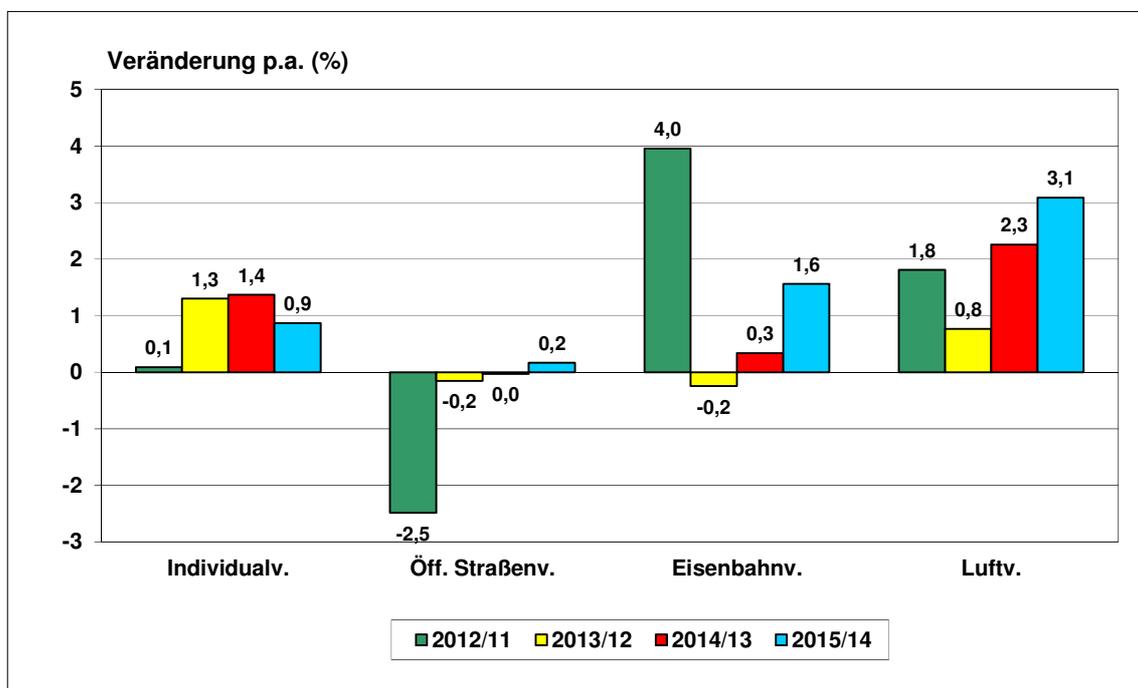


Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten



Im Jahr **2014** wird der Nahverkehr zunächst von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ange-  
regt. Hinzu kommt eine nicht unerhebliche Angebotsausweitung, unter anderem in Gestalt des

City-Tunnels in Leipzig. Im Fernverkehr gesellt sich dazu ab Juni ein deutlicher positiver Basiseffekt aus den massiven letztjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Aus diesen Gründen war ein spürbarer Anstieg des Schienenverkehrs zu erwarten, der im ersten Quartal jedoch nicht eingetreten ist. Hier wurden zum einen Fahrten witterungsbedingt auf den Individualverkehr verlagert. Zum anderen dürfte es erneut zu Verlagerungen an den Fernbusverkehr gekommen sein, deren Ausmaß derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden kann. Für das gesamte Jahr 2014 wird für die Fahrgastzahl eine "schwarze Null" erwartet, während die Leistung mit hoher Sicherheit sogar ein Minus hinnehmen muss. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich, ähnlich wie für 2013, für das Aufkommen ein nahverkehrsbedingtes Plus in Höhe von 1,6 % und für die Leistung eine annähernde Stagnation (+0,3 %).

Im Jahr **2015** sind die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren für den Nahverkehr insgesamt ähnlich ausgeprägt wie im laufenden Jahr. Allerdings wird die Entwicklung der Auszubildenden etwas dämpfen. Ein Teil der im laufenden Jahr witterungsbedingt verlagerten Pkw-Fahrten sollte wieder auf die Schiene rückverlagert werden. Im Fernverkehr wird zunächst die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung ihre Wirkung entfalten. Zudem werden, wie im Nahverkehr, manche der im Jahr 2014 an den Pkw verlorenen Fahrten wieder zurückgewonnen. Allerdings entfällt der diesjährige Basiseffekt aus den letztjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Auch der Fernbusverkehr wird nach wie vor dämpfen. Insgesamt ist zu erwarten, dass der Schienenfernverkehr im Jahr 2015 wieder auf den Wachstumspfad zurückfindet, der aber unter dem gewohnten Ausmaß liegen wird. Infolge des Einflusses der Fernbusfahrten wird die Leistung wohl schwächer steigen als die Fahrgastzahl. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung).

Das Passagieraufkommen im **Luftverkehr** an deutschen Flughäfen verzeichnet für das Jahr **2013** mit 181,1 Mio. Passagieren ein verhaltenes Wachstum von 1,0 %. So verzeichnete der innerdeutsche Verkehr, wie auch schon 2012, deutliche Rückgänge. Abgeschwächte Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr, gab es im grenzüberschreitenden Verkehr. Der Europaverkehr profitierte mal wieder insbesondere durch die touristische Verlagerung von Urlaubszielen in Ägypten nach südeuropäischen Urlaubsregionen. Bedingt dadurch, erreicht der Interkontinentalverkehr einen Zuwachs von lediglich 0,9 %, bei entsprechend hohen Verlusten für den afrikanischen Kontinent. Stabile Zuwächse verzeichnete ein sich erholender Amerikamarkt, und ein zum Jahresende hin schwächer werdender Asienmarkt erreicht letztendlich geringere Zuwächse.

Für das Jahr **2014** werden moderate Zuwächse beim Fluggastaufkommen von 2,4 % im Vergleich zum Vorjahr vorausgesagt. Zunahmen werden erstmals seit zwei Jahren für den innerdeutschen Verkehr erwartet. Auch für Europa wird auf Grund des wirtschaftlichen Aufschwungs und der weiteren Stabilisierung der EU-Staaten von einem Anstieg von bis zu 3 % ausgegan-

gen. Für den interkontinentalen Luftverkehr wird ein stärkeres Wachstum erwartet, da für das zweite Halbjahr mit einer wieder einsetzenden Erholung des Tourismus in Ägypten gerechnet wird. Für den Amerikamarkt wird weiterhin mit Zuwächsen gerechnet. Zusätzlich wirkt sich die Erholung des Asienmarktes, insbesondere im zweiten Halbjahr, positiv auf das Fluggastaufkommen aus.

Auch für das Jahr **2015** wird aufgrund der positiven weltwirtschaftlichen Leitdaten und einer weiter anhaltenden bzw. wieder einsetzenden allgemeinen Konjunkturbelebung im Luftverkehr von einer Steigerung der Fluggastzahl um 3,0 % ausgegangen.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs folgende Bewegungen: Der Anteil des Individualverkehrs am Aufkommen steigt über den gesamten Betrachtungszeitraum etwas an, bei der Leistung ist er annähernd konstant. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonensverkehrs nimmt bei beiden Größen ab und derjenige der Eisenbahnen zu, allerdings nur beim Aufkommen. Der Anteil des Luftverkehrs wächst durchgängig, was im Jahr 2013 nur vorübergehend unterbrochen wurde.

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

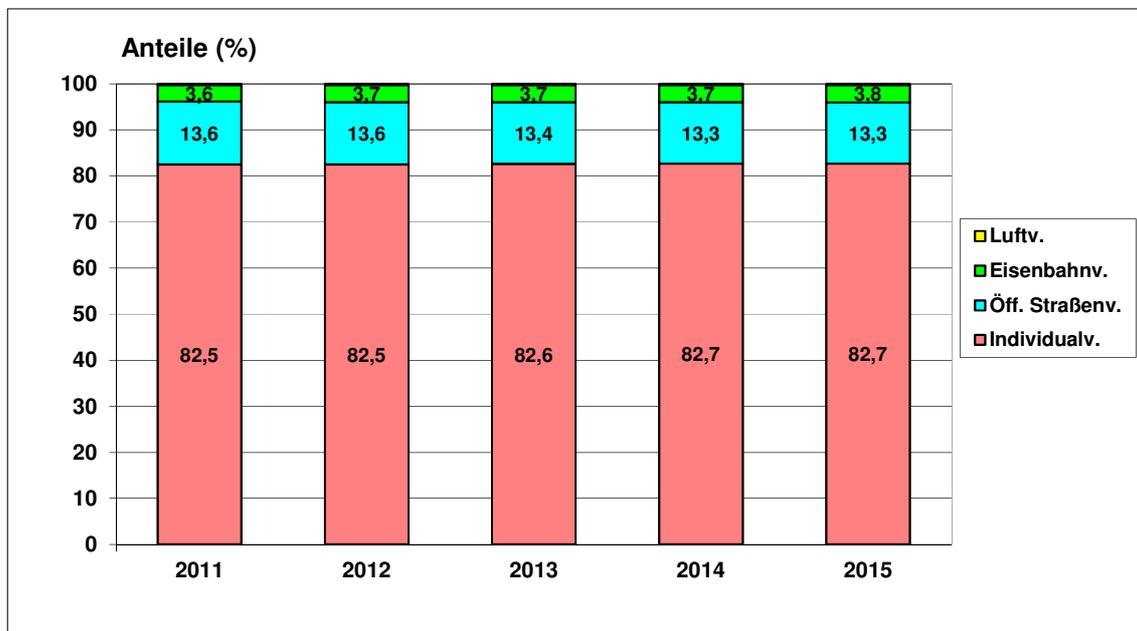
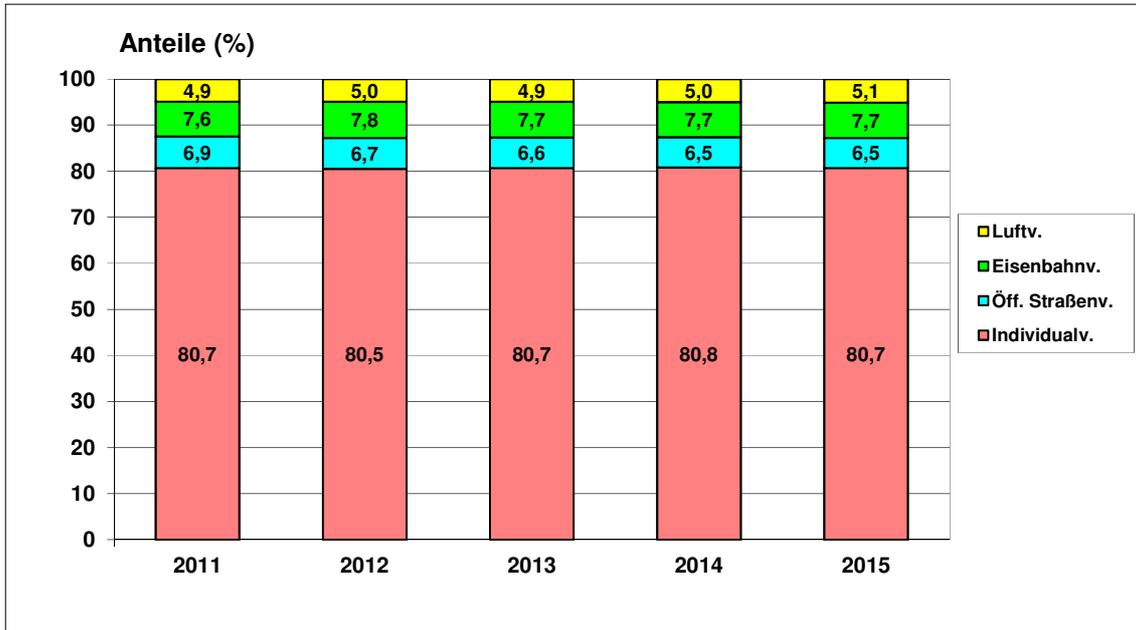


Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung



## 4.2 Motorisierter Individualverkehr

Vor der Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs im Jahr **2013** ist wie immer zunächst 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. Außerdem wird der Bestandsaufbau eines Jahres dann durch die Haupteinflussgrößen des gleichen Jahres erklärt und nicht durch diejenigen des Vorjahres.

In dieser Definition belief sich der Pkw-Bestand des Jahres 2013, also zum 1.1.2014, auf 43,9 Mio., was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um **1,0 %** entspricht. Damit wurde erstens unsere Schätzung aus der Winterprognose vom Februar 2014 (1,1 %) voll bestätigt. Zweitens hat sich die kräftige Bestandsausweitung der Jahre von 2009 bis 2012 (1,3 % p.a.) 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 %.<sup>1</sup> Die auf die fahrfähige Bevölkerung, die auch damals noch stieg, bezogene Pkw-Dichte erhöhte sich sogar nur um 0,3 % p.a., was vor allem auf die äußerst verhaltene Entwicklung der verfügbaren Einkommen und daneben auch auf den langjährigen Kraftstoffpreisanstieg zurückzuführen ist. Im Gegensatz dazu hat die Pkw-Dichte in den Jahren von 2009 bis 2012 um **1,0 %** p.a. zugenommen. Dabei wurde sie von den stärker als zuvor wachsenden **Einkommen** zusätzlich angetrieben. Der Kraftstoffpreisanstieg in diesem Zeitraum machte sich dagegen wie immer nur begrenzt bemerkbar, weil er die Pkw-Nutzung weit mehr als den Besitz tangiert.

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

---

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

stieg sie in den Jahren von 2011 bis 2013 mit 0,4 % p.a. spürbar stärker (vgl. Abschn. 2.1)<sup>1</sup> und trug in diesem Zeitraum rechnerisch mehr als ein Drittel zur Bestandsausweitung (1,2 %) bei. Dies wiederum zeigt, dass die Veränderungen in den demographischen Leitgrößen für die Verkehrsentwicklung auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht völlig unbedeutend sein können.

Für die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2013 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 **lediglich 0,7 %** gesunken. Dies stellt (nach 2011) das **zweitniedrigste Minus** seit dem Jahr 1999 dar. Üblicherweise fällt der Rückgang dieser Größe angesichts der abnehmenden Zahl benzinbetriebener Pkw und des tendenziell sinkenden Durchschnittsverbrauchs spürbar stärker aus; im Durchschnitt der Jahre von 2000 bis 2012 belief er sich auf 3,1 %.

Nähme man für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw die Abnahme des Jahres 2012 (-1,5 %)<sup>2</sup> sowie für die Fahrleistung der Diesel-Pkw einen Anstieg im Ausmaß des Bestandswachstums (5,1 %) an, dann würde sich, über beide Antriebsarten aggregiert,<sup>3</sup> eine Zunahme der (gesamten) Pkw-Fahrleistung um fast **3 %** errechnen, was nicht sehr plausibel wäre. Deshalb haben wir den Rückgang des spezifischen Verbrauchs auf 1 % abgesenkt und die Zunahme der Fahrleistung der Diesel-Pkw halbiert. Daraus errechnet sich ein Wachstum der gesamten Fahrleistung (aller Pkw auf allen Straßen) in Höhe von **1,3 %**. Für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw bedeutet das einen leichten Anstieg. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge und die mittlere Fahrtweite wurde, wie vom DIW für 2012 geschätzt, jeweils eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2013 ebenfalls ein Anstieg um **1,3 %** (vgl. Tab. P-2).

Diese Entwicklung harmoniert gut mit der Entwicklung der **Haupteinflussfaktoren**. Der **Pkw-Bestand** hat sich, wie dargestellt, erneut spürbar ausgeweitet. Auch die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wirkten expansiv, da sowohl die privaten Konsumausgaben (0,9 %) als auch die Erwerbstätigenzahl (0,6 %) merklich gestiegen sind. Schließlich wirkten auch die **Kraftstoffpreise** – im Gegensatz zu 2012 und vor allem zu 2010 und 2011, als sie den Pkw-Verkehr spürbar gebremst haben – anregend. Der Rohölpreis in US-Dollar (Brent) sank im Jahresdurch-

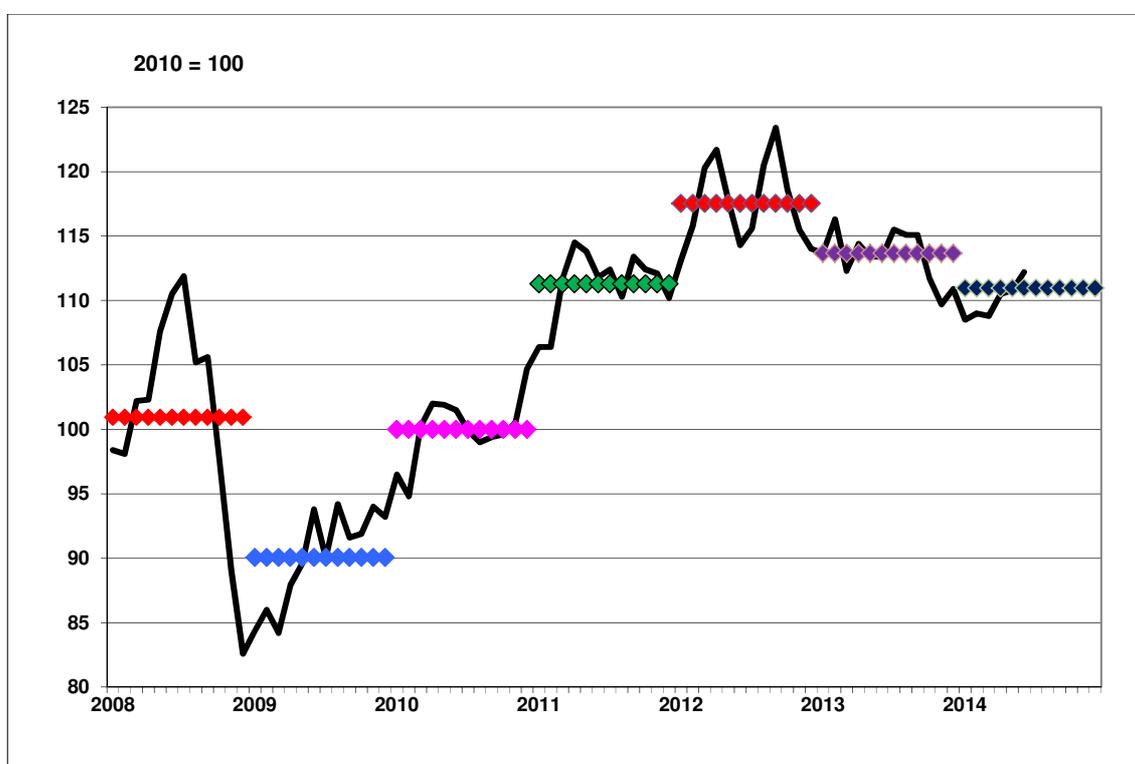
<sup>1</sup> Diese Werte beziehen sich noch auf die Entwicklung auf der Basis der Bevölkerungsfortschreibung. Für den Verlauf auf der Basis des Zensus 2011 liegen nach wie vor noch keine altersspezifischen Daten vor. Jedoch kann mit höchster Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse auf Basis des Zensus nahezu identisch sein werden.

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

<sup>3</sup> Die Pkw mit anderen Antriebsarten (Gas, Elektro etc.) haben mit einem Fahrleistungsanteil von 2 % (noch) keinen sichtbaren Einfluss auf die Gesamtveränderung.

schnitt um 3 % und der (nominale) deutsche Einfuhrpreis wegen der leichten Aufwertung des Euro mit 5 % noch etwas stärker (vgl. Abschn. 2.4). Somit ging der Kraftstoffpreis um 3,5 % zurück. Dies bezieht sich jeweils auf die Jahresdurchschnittsbetrachtung. Zwischen dem bisherigen Höchststand, der im September 2012 erreicht wurde, und dem Jahresende 2013, als der bis dahin niedrigste Wert seit Februar 2011 zu beobachten war, beträgt die Preissenkung beachtliche 10 % (vgl. Abb. P-5). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, errechnet sich im Jahresdurchschnittsvergleich ein Rückgang um 5 %.

**Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2014**



Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

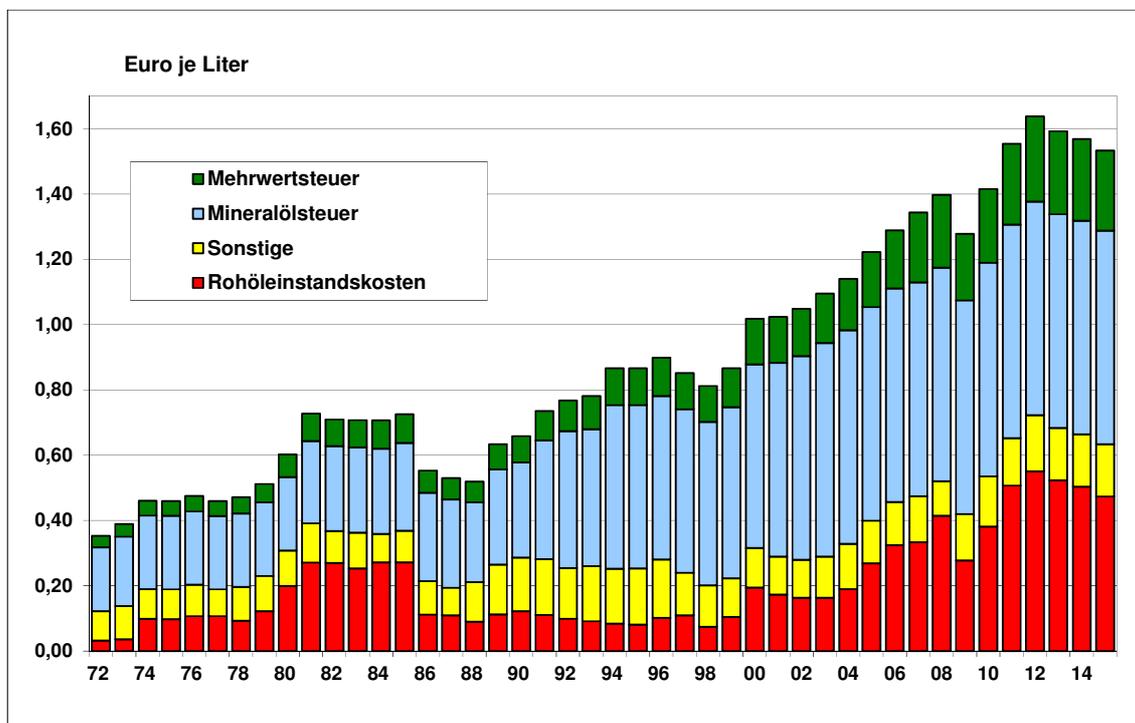
Die **Witterungseinflüsse** haben sich vor allem im Jahr 2010, aber auch in den beiden folgenden Jahren bemerkbar gemacht. Im vergangenen Jahr war das in einem gewissen Ausmaß ebenfalls der Fall, nämlich in Gestalt der widrigen Witterung in den ersten drei Monaten des Jahres. In diesem Zeitraum nahm der Ottokraftstoffabsatz um 8 % ab, anschließend jedoch um 2 % zu. Die milden Bedingungen im Dezember 2013 haben diesen Effekt aber nochmals abgeschwächt.

Im Jahr **2014** wirken die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten nochmals expansiver als im Vorjahr. Insbesondere die privaten Konsumausgaben steigen spürbar stärker (1,5 % nach 0,9 %), die Erwerbstätigenzahl dagegen wie zuletzt (0,6 %).

Für den **Pkw-Bestand** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2013 gleichermaßen. Der einzige nennenswerte Unterschied besteht in der Beschleunigung des Wachstums der privaten Konsumausgaben, die auf den Pkw-Besitz ausstrahlen. Andererseits dürften die oben erwähnten Nachholeffekte mittlerweile endgültig abgeschlossen sein. Saldiert wird für die Pkw-Dichte mit 0,6 % ein ähnlich hohes Plus prognostiziert wie im Vorjahr. Da die Zahl der fahrfähigen Einwohner voraussichtlich ebenfalls im letztjährigen Ausmaß zunimmt (0,4 %), trifft das auch auf die Bestandsausweitung (1,0 %) zu.

Auch die **Kraftstoffpreisentwicklung** verläuft ähnlich wie im Jahr 2013. Für den Weltrohölpreis wird eine annähernde Konstanz und für den (nominalen) deutschen Einfuhrpreis wegen der Aufwertung des Euro eine weitere leichte Preissenkung angenommen (vgl. Abschn. 2.4). Unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz nicht erhöht wird, trifft dies auch für den Kraftstoffpreis zu (-1,5 %, vgl. Abb. P-6). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, bedeutet das eine Absenkung um gut 3 %. Damit fällt der stimulierende Effekt etwas schwächer aus als im Vorjahr (-5 %).

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



Quellen: Mineralölwirtschaftsverband, eigene Prognosen

Hinzu kommt im Jahr 2014 ein Impuls aus den **Witterungsbedingungen**, der ähnlich deutlich wie im Jahr 2010 ausfallen wird. In den ersten drei Monaten des Jahres war der Pkw-Verkehr nahezu überhaupt nicht, im gleichen Vorjahreszeitraum dagegen überdurchschnittlich stark behindert. Dies kommt im Ottokraftstoffabsatz zum Ausdruck, der in diesem Zeitraum um 4 % zunahm, was angesichts des o.a. langfristigen Trends dieser Größe bemerkenswert ist. Im Dezember wird sich zwar – normale Verhältnisse unterstellt - ein gegenläufiger Effekt einstellen, dennoch verbleibt im Gesamtjahr ein Impuls auf die Fahrleistung in Höhe von mindestens 0,3 %.

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

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
Pkw-Bestand (Mio.) <sup>1)</sup>	42,928	43,431	43,851	44,294	44,713	1,2	1,0	1,0	0,9
Pkw-Dichte <sup>2)</sup>	639	644	647	650	654	0,8	0,5	0,6	0,6
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) <sup>3)</sup>	14,182	14,048	14,094	14,144	14,133	-0,9	0,3	0,4	-0,1
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) <sup>4)</sup>	608,8	610,1	618,0	626,5	631,9	0,2	1,3	1,4	0,9
Durchschn. Besetzung (Pers.) <sup>5)</sup>	1,499	1,497	1,497	1,497	1,497	-0,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) <sup>4)</sup>	912,4	913,2	925,1	937,7	945,9	0,1	1,3	1,4	0,9
Durchschn. Fahrtweite (km)	16,08	16,08	16,08	16,08	16,08	0,0	0,0	0,0	0,0
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,730	56,782	57,519	58,305	58,811	0,1	1,3	1,4	0,9

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

2) Pkw pro 1000 Einw ohner über 18 Jahre

3) Pro Pkw

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

5) Pro Fahrzeugkilometer

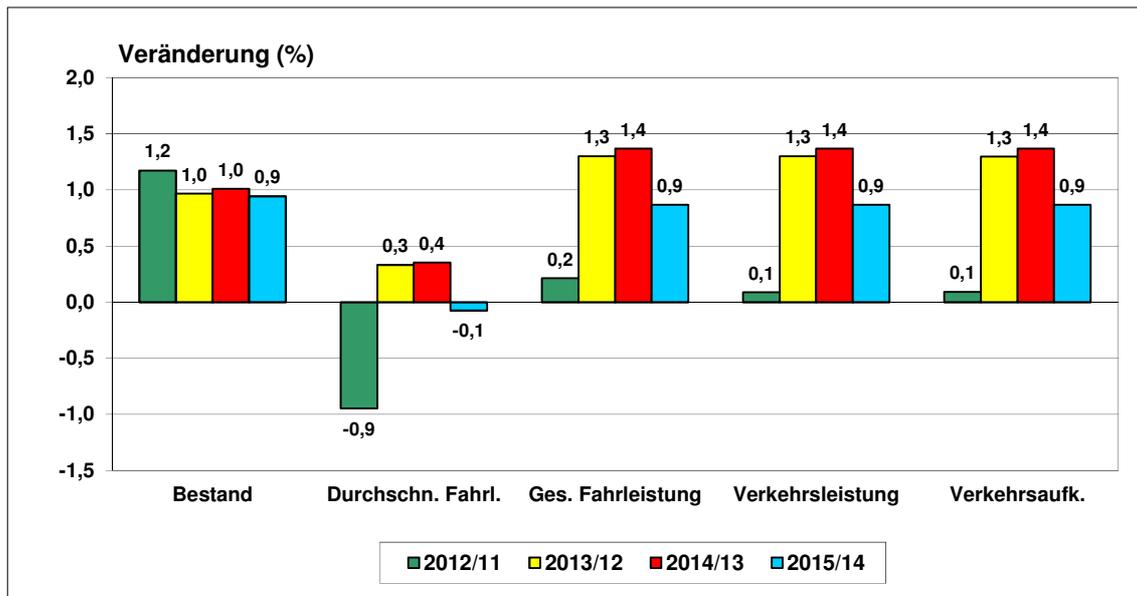
Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Unter diesen Voraussetzungen ist für die **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2014 ein nochmals höheres Wachstum als im vergangenen Jahr zu erwarten, das auf **1,4 %** quantifiziert wird. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu. Die Abweichung zur Prognose vom Jahresanfang (1,2 %) kommt vor allem durch den Witterungseffekt zustande.

Im Jahr **2015** 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 (2014: 0,6 %). Bedeutender noch ist, dass sich die Zunahme der **privaten Konsumausgaben** nochmals etwas beschleunigt (1,7 % nach 1,5 %). Deshalb wird die Pkw-Dichte erneut in einem Ausmaß (0,6 %) steigen, das oberhalb der

langfristigen Trendrate liegt. Die demographische Komponente wird minimal schwächer wirken, so dass für den **Pkw-Bestand** ein geringfügig geringerer Anstieg als im Jahr 2014 zu erwarten ist, nämlich um 0,9 %.

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



Die **Kraftstoffpreisentwicklung** verläuft ebenfalls ähnlich wie im Jahr 2013. Für den Weltrohölpreis wird ein Rückgang um rund 5 USD erwartet, der bei einer angenommenen Konstanz des Wechselkurses zum US-Dollar den (nominalen) deutschen Einfuhrpreis um 6 % absenkt (vgl. Abschn. 2.4). Unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz im kommenden Jahr nicht erhöht wird, schlägt das auf den Kraftstoffpreis mit nominal erneut rund 2 % (vgl. Abb. P-6) und real 4 % durch.

Allein nach der Entwicklung dieser Haupteinflussfaktoren wäre für die **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2015 wiederum ein Wachstum in der Größenordnung des laufenden Jahres zu erwarten. Jedoch hebt die diesjährige milde **Winterwitterung** erstens die Fahrleistung des laufenden Jahres an, was zweitens – unter der üblichen Annahme von normalen Verhältnissen im kommenden Jahr – zu einem Basiseffekt in gleicher Höhe führt. Deshalb ist die für 2015 zu prognostizierende Wachstumsrate der Pkw-Fahrleistung um rund 0,5 Prozentpunkte auf dann **0,9 %** abzusenken. 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 2012 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit für 2013 (und für das erste Quartal 2014) verfügbar ist. Im Linienvverkehr 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 2013 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 (noch) unbedeutenden Liniernahverkehr, 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. Für die Quartalsstatistik meldepflichtig sind derzeit diejenigen Unternehmen, die 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 also in den vom Statistischen Bundesamt derzeit veröffentlichten Werten (noch) **nicht enthalten**. Aus diesen Gründen spiegelt die statistische Erfassung des Buslinienfernverkehrs im Jahr 2013 die tatsächliche Entwicklung am Markt bei weitem nicht wider. Deshalb wiederum haben wir (noch) davon abgesehen, diesen Verkehr gesondert auszuweisen. Eine vollständige Erfassung wird erst in der Jahresstatistik für 2013 vorliegen, die am Jahresende 2014 publiziert werden soll.

Im Jahr **2013** ist nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik die Fahrgastzahl im **Nahverkehr** um 0,3 % gestiegen (Aufkommen und Leistung). Die unterdurchschnittliche Entwicklung der im ÖSPNV erbrachten Leistung hat sich im Jahr 2013 also nicht wiederholt. Innerhalb des Jahres verlief die Entwicklung, von den Auswirkungen des entfallenen Schalltags und der Verschiebung der ersten Osterferienwoche in den März abgesehen, sehr ruhig. 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. Angeregt wurde der Nahverkehr vor allem von der zunehmenden Zahl der Erwerbstätigen (0,6 %). Die Zahl der Auszubildenden nahm nur noch leicht ab (-0,3 %), die der – weit überdurchschnittlich mobilen – Studenten dagegen um fast 5 % zu. 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 Rückgang der Kraftstoffpreise hat im ÖSPV offensichtlich keine sichtbaren dämpfenden Impulse ausgelöst.

Im **Fernverkehr**, für den noch keine Daten für 2013 vorliegen, gibt es keine Gründe, um ein Ende des langjährigen, seit 2001 anhaltenden, Abwärtstrends des **Gelegenheitsverkehrs** anzunehmen. Der durchschnittliche Rückgang zwischen 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, und 2012 beträgt pro Jahr 3,4 % (Aufkommen) bzw. 4,0 % (Leistung). Letzterer hat sich im Jahr 2012 sogar nochmals verstärkt. Vor diesem Hintergrund haben wir angenommen, dass das Minus des Jahres 2013 bei der Fahrgastzahl ähnlich hoch ausfällt wie im Jahr davor, bei der Leistung dagegen geringer. Der **Buslinienfernverkehr** ist, soweit statistisch erfasst, im Jahr 2013 um 13 % auf 3,3 Mio. Fahrgäste gestiegen. Wie in der Einleitung zu diesem Abschnitt erwähnt, sind hier nur die im Jahr 2009 bereits tätigen Unternehmen erfasst, die damals vor allem Linienverkehre ins Ausland und zu Flughäfen betrieben haben. Somit bildet die statistische Erfassung das Geschehen am Markt bei weitem nicht ab. Nach Schätzungen einiger Online-Portale und Angaben einzelner Anbieter zu Aufkommen und Marktanteilen kann das gesamte Volumen am Jahresende 2013 auf – auf das Jahr hochgerechnet – 9 Mio. Fahrgäste geschätzt werden. Wir übernehmen jedoch, wie immer, die von der amtlichen Statistik ausgewiesene Zahl. Aber auch in dieser Definition wird das Minus im gesamten Fernverkehr vom Linienfernverkehr spürbar abgeschwächt und beläuft sich auf 2,0 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung).

Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Fernverkehr kaum spürbar, weshalb sie im Ausmaß des Nahverkehrs stieg (0,3 %). Bei der Verkehrsleistung hat der Fernverkehr zwar – wie seit über einem Jahrzehnt – gedämpft. Allerdings fiel dessen letztjähriger Rückgang so gering aus, dass die gesamte ÖSPV-Leistung nahezu stagnierte (-0,2 %). Seit der Einführung der Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept im Jahr 2004 ist diese Größe durchgängig gesunken, wenngleich in einigen Jahren nur leicht. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass das Ergebnis für 2013 nicht nur durch den Linienverkehr zustande kommt, sondern auch durch die Erwartung für den Gelegenheitsverkehr. Sollte dessen Leistung stärker gesunken sein, dann würde das auch für den gesamten ÖSPV zutreffen.

Im Jahr **2014** sind für die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten des **Nahverkehrs** sehr ähnliche Entwicklungen zu erwarten wie im Vorjahr. Für die Zahl der Erwerbstätigen (0,6 %) wird exakt und für die der Auszubildenden (-0,1 %) annähernd der gleiche Anstieg erwartet. Lediglich die privaten Konsumausgaben nehmen stärker zu, jedoch besitzen sie einen weit geringeren Einfluss. Schließlich entwickeln sich der Pkw-Bestand und die Kraftstoffpreise, die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs, ebenfalls fast exakt wie im Jahr 2013. Dies ist somit auch für den ÖSPNV zu erwarten. Im ersten Quartal ist er jedoch geringfügig gesunken (Aufkommen: -0,2 %, Leistung: -0,3 %). Dies liegt etwas unter den ursprünglichen Erwartungen, auch weil in diesem Zeitraum von der Osterferienverschiebung in den April ein gewisser anregender Effekt (auf den Berufsverkehr) ausgegangen ist. Witterungsverhältnisse wie am Jahresanfang 2014 wirken auf den ÖPNV ambivalent: Einerseits werden zusätzliche Fahrten induziert, andererseits aber auch ÖPNV-Fahrten auf den Pkw verlagert. Es ist zu vermuten, dass im ersten Quartal Letzteres überwog. Im zweiten Quartal wird die Osterferienverschiebung zwar etwas dämpfen, andererseits ein positiver, wenngleich geringer Basiseffekt aus dem letztjährigen Hochwasser resultieren. Für das gesamte Jahr halten wir an unserer Prognose einer moderaten Aufwärtsbewegung grundsätzlich fest, reduzieren sie aber geringfügig auf 0,4 % (Aufkommen) bzw. 0,3 % (Leistung, Winterprognose: 0,7 bzw. 0,6 %).

Beim **Gelegenheitsverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2013 für das laufende Jahr gleichermaßen, und zwar auch im Ausmaß (-2 % bis -3 %). Der **Linienfernverkehr** wird weiterhin drastisch expandieren, jedoch wird das durch die statistische Erfassung nach wie vor noch nicht abgebildet. Schätzt man den ausgewiesenen Zuwachs ähnlich hoch ein wie im ersten Quartal (13 % bzw. 22 %), dann wird der **Fernverkehr** zusammen um rund 1 % schrumpfen (beide Größen). Im **gesamten ÖSPV** nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (0,4 %). Bei der Leistung schlägt das Minus im Fernverkehr stärker durch, dennoch ist die sich ergebende Stagnation im Vergleich zu den letzten Jahren außerordentlich günstig.

Im Jahr **2015** wird die Zahl der Auszubildenden in einem ähnlichen Ausmaß abnehmen (-0,2 %) wie im laufenden Jahr. Bedeutender noch ist die Verlangsamung des Anstiegs der Erwerbstätigenzahl auf 0,3 %. Für die privaten Konsumausgaben (1,7 %) gelten die o.a. Ausführungen. Andererseits sollten die am Beginn des laufenden Jahres auf den Pkw verlagerten Fahrten bei normalen Bedingungen wieder zurückgewonnen werden können. Saldiert ist im **Nahverkehr** eine geringfügig günstigere Entwicklung (0,6 % bzw. 0,5 %) als im laufenden Jahr zu erwarten,

Im **Gelegenheitsverkehr** ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die sich aber erneut etwas abschwächen dürfte. Beim **Linienfernverkehr** hingegen wird zum Tragen kommen, dass im Jahr 2014 wieder (nach zuletzt 2009) eine Vollerhebung aller im ÖSPV tätigen Unternehmen stattfinden wird. Das bedeutet, dass nach deren Abschluss – also ab 2015 – auch die in den

Jahren 2012 und 2013 in den Markt eingetretenen Start-ups von der Quartalsstatistik erfasst werden. Hier quantifiziert wird das aber erst nach Vorliegen der Jahresstatistik für 2013. Bis dahin prognostizieren wir die derzeit ausgewiesenen Verkehre. Deshalb ist für den **Fernverkehr** zusammen ist mit einer weiteren leichten Schrumpfung zu rechnen, die ähnlich ausfallen dürfte wie im Jahr 2014. Im **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus beim Aufkommen ein Plus wie im Nahverkehr (0,6 %) und bei der Leistung erstmals seit 2004 eine, wenngleich geringfügige, Zunahme (0,2 %).

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

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Öffentlicher Straßenv. <sup>2)</sup>	9354	9328	9353	9389	9444	-0,3	0,3	0,4	0,6
- Nahverkehr <sup>3)</sup>	9275	9250	9277	9314	9370	-0,3	0,3	0,4	0,6
- Fernverkehr <sup>4)</sup>	79,5	77,3	75,8	74,8	74,0	-2,8	-2,0	-1,3	-1,1
Eisenbahnverkehr	2483	2550	2587	2629	2681	2,7	1,4	1,6	2,0
- Nahverkehr	2358	2419	2456	2497	2547	2,6	1,5	1,7	2,0
- Fernverkehr	125,3	131,4	131,4	131,4	133,5	4,9	0,0	0,0	1,6
Insgesamt	11838	11878	11940	12018	12125	0,3	0,5	0,7	0,9
- Nahverkehr	11633	11669	11733	11811	11917	0,3	0,5	0,7	0,9
- Fernverkehr	205	209	207	206	207	1,9	-0,7	-0,5	0,6
<b>Verkehrsleistung<sup>1)</sup></b>									
Öffentlicher Straßenv. <sup>2)</sup>	78,0	76,0	75,9	75,9	76,0	-2,5	-0,2	0,0	0,2
- Nahverkehr <sup>3)</sup>	55,7	55,0	55,2	55,4	55,6	-1,3	0,3	0,3	0,5
- Fernverkehr <sup>4)</sup>	22,2	21,0	20,7	20,5	20,4	-5,5	-1,5	-0,9	-0,7
Eisenbahnverkehr	85,4	88,8	88,6	88,9	90,3	4,0	-0,2	0,3	1,6
- Nahverkehr	49,9	51,4	51,8	52,7	53,8	3,1	0,6	1,8	2,1
- Fernverkehr	35,5	37,3	36,8	36,2	36,5	5,1	-1,4	-1,7	0,8
Insgesamt	163,4	164,8	164,5	164,7	166,3	0,9	-0,2	0,2	0,9
- Nahverkehr	105,6	106,5	106,9	108,0	109,4	0,8	0,5	1,0	1,3
- Fernverkehr	57,8	58,4	57,5	56,7	56,8	1,0	-1,4	-1,4	0,2
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 **2013** ist der **Eisenbahnnahverkehr** gemäß den Ergebnissen der Quartalsstatistik um 1,5 % (Aufkommen) bzw. 0,6 % (Leistung) gestiegen. Damit hat sich der SPNV tendenziell erneut dynamischer als der ÖSPNV entwickelt. Grundsätzlich unterliegt der SPNV zwar den gleichen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Einflüssen. Allerdings besitzt erstens der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein wesentlich geringeres Gewicht. Zweitens konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Im Jahr 2013 war allerdings der geringste Abstand der Veränderungsdaten seit 2009 festzustellen.

Bei der **Berliner S-Bahn** wurde das Angebot, das ab dem zweiten Halbjahr 2009 auf Grund der Probleme mit dem Fahrzeugmaterial massiv eingeschränkt worden war, in den folgenden Jahren allmählich wieder aufgestockt. Dies wirkte sich in der bundesweiten Fahrgastzahl sichtbar aus. Im Jahr 2013 hat sich das zunächst nicht mehr fortgesetzt; in den ersten drei Quartalen nahm die Fahrgastzahl im Berliner SPNV sogar um 2,5 % ab. Überraschenderweise wurde das im vierten Vierteljahr (+13 %) nicht nur aufgeholt, sondern sogar noch in ein Plus (1,3 %) gedreht. Deshalb entstand hier – entgegen der Schätzung vom Jahresanfang – kein Bremseffekt.

Im **Fernverkehr** hat die Fahrgastzahl im Jahr 2013 auf dem Vorjahresniveau stagniert, während die Leistung sogar spürbar gesunken ist (-1,4 %). Hier kamen mehrere Bremseffekte zusammen. Bereits die gesamtwirtschaftlichen Impulse waren wie überall sehr moderat ausgeprägt. Im Vergleich zum kräftigen Plus im Jahr 2012 (5 %) entfielen die Basiseffekte aus den baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen des Jahres 2011. Schließlich wurden auch die Flughafenzubringerreisen, auf die nach Schätzungen von Intraplan mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung entfallen, von dem sehr verhaltenen Wachstum des Luftverkehrs (1 %, vgl. Abschn. 4.5) tangiert. Bereits aus diesen Gründen war für den Fernverkehr ein erheblich geringerer Nachfrageanstieg zu erwarten als im Jahr 2012.

Zu Beginn des Jahres profitierte der Schienenfernverkehr nochmals von den diversen (Warn-) Streiks im Luftverkehr (Vorfeldlotsen, Flugbegleiter, Security-Personal). Auch deshalb konnte die Nachfrage im ersten Quartal noch ein Plus verbuchen. Im weiteren Verlauf aber haben sich die Auswirkungen der "Jahrhundertflut" auf das Streckennetz der Deutschen Bahn erheblich ausgewirkt. Auf Grund der **Hochwasserschäden** musste die Neubaustrecke Hannover – Berlin über mehrere Monate gesperrt werden. Die erforderliche Umleitung verlängerte 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. Das entspricht 8 % der ge-

samten Fahrgastzahl im Fernverkehr. Deshalb waren die Rückgänge im zweiten und dritten Quartal um zusammen gut 2 % (beide Größen) nicht erstaunlich. Am 4. November 2013 wurde auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke der Betrieb wieder aufgenommen. Begleitet wurde dies durch preislich attraktive Sonderangebote der DB. Deshalb nahm die Fahrgastzahl im vierten Quartal zu (3,5 %) und zog das Jahresergebnis nach oben. Offenbar erstreckte sich das Plus im vierten Vierteljahr auf überdurchschnittliche kurze Strecken, denn die Leistung sank auch in diesem Zeitraum um bemerkenswerte 3 %. Inwieweit die Verlagerungen an den Fernbusverkehr zum Rückgang beigetragen haben, kann derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich eine nahverkehrsbedingte Zunahme des Aufkommens in Höhe von 1,4 %, während die Leistung nahezu stagnierte (-0,2 %).

Im Jahr **2014** wirkt im **Nahverkehr** zunächst die Erwerbstätigenzahl ähnlich expansiv wie im Vorjahr. Zwar wird sich die Abnahme der Zahl der Auszubildenden auch im SPNV etwas bemerkbar machen, wenngleich dieser Einfluss auf Grund des geringeren Anteils des Ausbildungsverkehrs deutlich schwächer ausgeprägt ist als im ÖSPNV. Darüber hinaus war davon auszugehen, dass der SPNV erneut spürbar stärker wächst als der ÖSPNV. Dazu trägt eine nicht unerhebliche Angebotsausweitung bei. Nach Auskunft der Bundesnetzagentur wurde die Betriebsleistung des SPNV im Jahr 2014 bundesweit um 7 Mio. Zugkilometer bzw. knapp 1 % erhöht. Rund die Hälfte davon entfällt auf den City-Tunnel Leipzig (CTL). Allerdings wird das nicht im gleichen Ausmaß nachfragerrelevant. Nach Prognosen von Intraplan führt der CTL zu einem Mehrverkehr von rund 70 Mio. Pkm, was 0,2 % der bundesweiten SPNV-Leistung entspricht. Zusammen mit den übrigen Angebotsausweitungen, die mehrheitlich außerhalb der Ballungsräume stattfinden, kann deren Gesamteffekt auf knapp 0,5 % quantifiziert werden, ist also nicht unwesentlich.

Aus diesen Gründen wurde in der Winterprognose ein deutlich höherer Anstieg des SPNV um knapp 3 % (beide Größen) vorausgeschätzt. Im ersten Quartal belief sich der Zuwachs jedoch nur auf knapp 2 %, obwohl wegen der o.a. Verschiebung der Osterferien eher ein überdurchschnittliches Plus zu erwarten gewesen wäre. In einem gewissen Ausmaß könnte die Abweichung durch die witterungsbedingt auf den Individualverkehr verlagerten Fahrten zu erklären sein. Der Basiseffekt aus dem "Jahrhunderthochwasser" im zweiten Quartal wird, wie schon die ursprüngliche Wirkung im Vorjahr, kaum sichtbar sein. Unabhängig davon wird auf Grund des ersten Quartals die Prognose für das gesamte Jahr abgesenkt, und zwar auf 1,7 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung).

Für den **Fernverkehr** wurde in der Winterprognose ebenfalls ein spürbares Plus um 3,0 % bzw. 3,6 % erwartet. Die Gründe dafür lagen zum einen in der allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung und zum anderen in einem erheblichen Basiseffekt aus den massiven letzt-

jährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Er wurde bei der Leistung auf rund 1 % quantifiziert. Schließlich sollten die Flughafenzubringerreisen von dem beschleunigten Wachstum des Luftverkehrs (3 %) profitieren.

Tatsächlich ist die Fahrgastzahl im Schienenfernverkehr im **ersten Quartal** jedoch um 3 % und die Leistung sogar um 4,8 % gesunken. Wie im Nahverkehr kann ein Teil davon auf witterungsbedingt auf den Pkw verlagerte Fahrten sowohl im Freizeit- als auch im Geschäftsverkehr zurückzuführen sein. Zudem dürfte es zu Verlusten an den Fernbus gekommen sein, deren Ausmaß derzeit noch nicht abschließend quantifiziert werden kann.

Im **weiteren Verlauf** wird sich die ungünstige Entwicklung allerdings nicht fortsetzen. Bereits im zweiten Quartal wird sich der Basiseffekt aus der Flut etwas auswirken, was allerdings noch durch die massiven Betriebsstörungen in NRW nach dem schweren Unwetter im Juni abgeschwächt wird. Dennoch deuten die, im Zwischenbericht der Deutschen Bahn veröffentlichten, Halbjahreszahlen in Höhe von -0,5 % (Aufkommen) und -2,8 % (Leistung) auf eine klare Aufwärtsbewegung im gesamten Schienenfernverkehr, d.h. einschließlich der Wettbewerber, im zweiten Quartal hin. Im zweiten Halbjahr sollte der o.a. Basiseffekt weitgehend ungebremst wirken. Eine vergleichsweise hohe Unsicherheit besteht allerdings noch für das weitere Wachstum des Fernbusverkehrs und dessen Auswirkungen auf den Eisenbahnfernverkehr. Für das gesamte Jahr wird aus jetziger Sicht für die Fahrgastzahl eine "schwarze Null" erwartet, während die Leistung mit hoher Sicherheit ein Minus hinnehmen muss, das auf knapp 2 % geschätzt wird. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus, ähnlich wie für 2013, für das Aufkommen ein nahverkehrsbedingtes Plus in Höhe von 1,6 % und für die Leistung eine annähernde Stagnation (+0,3 %).

Im Jahr **2015** sind die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren für den **Nahverkehr** insgesamt ähnlich ausgeprägt wie im laufenden Jahr. Allerdings wird die Entwicklung der Auszubildenden etwas dämpfen. Expansiv wirkt, dass ein Teil der im laufenden Jahr witterungsbedingt verlagerten Pkw-Fahrten wieder auf die Schiene rückverlagert werden sollte. Saldiert wird erwartet, dass die Nachfrage im Nahverkehr mit rund 2 % (beide Größen) etwas stärker zunimmt als im Jahr 2014.

Letzteres gilt auch für den **Fernverkehr**. Zunächst wird, auch wenn das angesichts der diesjährigen Entwicklung in den Hintergrund gerät, die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung ihre Wirkung entfalten. Zudem werden, wie im Nahverkehr, manche der im Jahr 2014 an den Pkw verlorenen Fahrten wieder zurückgewonnen. Allerdings entfällt der diesjährige Basiseffekt aus den letztjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Auch der Fernbusverkehr wird nach wie vor dämpfen, wobei das Tempo von dessen künftiger Expansion noch sehr offen ist. Insgesamt ist



zu erwarten, dass der Schienenfernverkehr im Jahr 2015 wieder auf den Wachstumspfad zurückfindet, der aber unter dem gewohnten Ausmaß liegen wird. Infolge des Einflusses der Fernbusfahrten wird die Leistung (0,8 %) wohl schwächer steigen als die Fahrgastzahl (1,6 %). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung).

## 4.5 Luftverkehr

Im abgelaufenen Jahr **2013** nutzten 181,1 Mio. Fluggäste die deutschen Flughäfen, so dass ein verhaltener Zuwachs von 1,0 % zu verzeichnen war. Ein äußerst schwacher Jahresbeginn (1. Quartal) mit den Restauswirkungen der Streckennetzreduzierungen deutscher Fluggesellschaften, witterungsbedingten Flugausfällen, Streiks jeglicher Art und wirtschaftlichen Schwierigkeiten in einigen EU-Nachbarländern ließen kein besseres Gesamtergebnis zu. Innerdeutsch kam es bei den Fluggastzahlen wie bereits im Vorjahr mit einem Minus von 3,7 % zu deutlichen Verlusten. Eben auch als Folge durch oben genannte Einflüsse, aber auch durch Flugpreiserhöhungen u.a. im Billigflugsegment von bis zu vierzig Euro pro Ticket. Die hierdurch entstandenen Verluste konnten auch nicht durch die hochwasserbedingte mehrmonatige Streckensperrung der Bahn (Hannover-Berlin) durch Verschiebungen des Passagieraufkommens von der Bahn zum Flugzeug kompensiert werden. Lediglich die deutschen Großflughäfen hatten schwache Zugewinne zu verzeichnen, während fast alle Regionalflughäfen deutliche Rückgänge aufzuweisen hatten. Ein zum Ende des Jahres zumindest teilweise wieder einsetzender wirtschaftlicher Aufschwung, und vor allem die anhaltenden politischen Unruhen in Ägypten mit der Verlagerung des Tourismus in die südlichen Länder Europas, brachte den europäischen Fluggastzahlen letztendlich einen Zuwachs von 2,0 % (EU +2,6 %). Entsprechend schwach waren somit die Zuwachsraten (+0,9 %) für den Interkontinentalverkehr und Afrika mit dem daraus resultierenden Verlust von 6,6 %. Der sich teilweise verlagernde Tourismus nach Marokko (+28,7 %) und Tunesien (+4,2 %) bewegt sich im Vergleich zum früheren Ägyptenaufkommen auf wesentlich niedrigerem Niveau und kann somit die Verluste an Fluggästen nicht auffangen. Der Amerikamarkt mit zum Ende des Jahres positiveren und sich stabilisierenden Wirtschaftsdaten, erreicht einen Zuwachs von 3,5 % (USA +4,0 %). Für die Passagierentwicklung mit Asien haben sich die im Winter prognostizierten 2,7 % mit einem zum Ende des Jahres abschwächenden Asienmarkt nicht erfüllt. Es konnte lediglich ein Wachstum von 1,3 % erreicht werden. Der Zuwachs kommt hier aus den für Deutschland äußerst wichtigen Wirtschaftsmärkten China (2,0 %), Indien (6,7%) und durch die weiter zunehmende Drehkreuzfunktion der Golfstaaten (10,9 %) mit dortiger Verteilung der Passagiere in die Welt.

Für **2014** wird für den Fluggastverkehr mit einem Zuwachs von 2,4 % von einer positiveren Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr ausgegangen, auch gestützt durch einen weiter steigenden privaten Konsum. Anders als im Vorjahr, verzeichnen die deutschen Großflughäfen nach den ersten fünf Monaten ein Plus. Es wird von einer weiteren Erholung des innerdeutschen Verkehrs ausgegangen. So soll z.B. die stark genutzte Flugverbindung zwischen Hamburg und München ab dem Winterflugplan im Stundentakt angeboten werden. Eine allgemein verbesserte Wirtschaftsentwicklung im europäischen Raum wirkt sich zunehmend auch auf den Luftverkehr aus. Auch scheinen die Lücken, die 2012 und 2013 durch Angebotsreduzierungen deut-

scher Fluggesellschaften entstanden sind, durch zusätzliche bzw. neue Dienste anderer europäischer Fluggesellschaften geschlossen worden zu sein. Eine noch positivere Entwicklung wird jedoch durch den Pilotenstreik Anfang April verhindert. Wie auch im Vorjahr treffen die Auswirkungen des Streiks überwiegend den innerdeutschen und -europäischen Luftverkehr. Die streikbedingten Einbußen liegen bei etwa 425.000 Fluggästen. Der Europaverkehr wird 2014 somit um 2,6 % (EU 3,0 %) zulegen. Auch für den interkontinentalen Luftverkehr wird von einem Wachstum um 3,1 % im Vergleich zum Vorjahr ausgegangen. Erste Anzeichen deuten darauf hin, dass der Tourismus mit Ägypten wieder an Fahrt gewinnt und somit auch die Fluggastzahlen im Verkehr mit Afrika um 1,8 % zunehmen werden. Die ersten Reiseveranstalter kommen mit lukrativen Angeboten mit Preisnachlässen von bis zu 50 % in den Markt. Für Amerika wird es aufgrund der guten Wirtschaftsvoraussagen weiterhin stabile Wachstumsraten mit 3,3 % (USA 2,9 %) geben und auch für den Asienmarkt ist durch wirtschaftliche Stabilisierung vor allem in Südostasien mit einem Zuwachs von 3,3 % zu rechnen. Nicht zuletzt werden die Zuwachsraten in diesen Bereichen durch die herausragenden Handelspartner USA und China als wichtigste deutsche Geschäftsreiseziele getragen.

**2015** wird von einem weiteren Aufschwung für den innerdeutschen und Europa-/EU-Verkehr ausgegangen. Bei den Europazahlen gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass es durch Erholungseffekte bei wieder einsetzender stabiler politischer Lage in Ägypten und einer erneuten Rückverlagerung des Tourismus nach Ägypten, zu einer nicht unwesentlichen Abschwächung bei den angenommenen europäischen Zuwachsraten kommen kann. So wird bei einer durchschnittlichen Erholung des Nordafrikaverkehrs für den Interkontinentalverkehr ein Zuwachs von 3,8 % prognostiziert. Für die wirtschaftlich stabilen Amerika- und Asienmärkte werden jeweils Zuwächse von 3,8 % erwartet.

Bei der **Verkehrsleistung** ist für das Jahr 2013 im innerdeutschen Verkehr ein erneuter Rückgang von 3,8 % zu verzeichnen. Für die weitere Entwicklung bis 2015 wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsleistung sich ähnlich positiv wie das Fluggastaufkommen entwickeln wird.

**Tabelle P-4: Luftverkehr**

	Mio. Pers.					Veränderung in % <sup>3)</sup>			
	2011	2012	2013	2014	2015	12/11	13/12	14/13	15/14
<b>Fluggäste <sup>1)</sup></b>	176,0	179,2	181,1	185,4	191,0	1,8	1,0	2,4	3,0
Innerdeutsch (Einsteiger)	24,4	23,5	22,6	22,9	23,3	-3,7	-3,7	1,3	1,7
Grenzüberschreitend <sup>2)</sup>	151,6	155,7	158,4	162,5	167,7	2,7	1,7	2,6	3,2
- davon Europa	117,0	119,4	121,8	125,0	128,8	2,1	2,0	2,6	3,0
- <i>darunter EU</i>	88,5	90,9	93,3	96,1	99,4	1,1	2,6	3,0	3,4
- davon Interkontinental	33,9	35,6	35,9	37,0	38,4	5,0	0,9	3,1	3,8
- <i>davon Afrika</i>	5,3	6,0	5,6	5,7	5,9	13,2	-6,6	1,8	3,5
- <i>davon Amerika</i>	14,2	14,6	15,1	15,6	16,2	2,8	3,5	3,3	3,8
- <i>darunter USA</i>	9,8	10,0	10,4	10,7	11,0	2,0	4,0	2,9	2,8
- <i>davon Asien</i>	14,3	14,9	15,1	15,6	16,2	4,2	1,3	3,3	3,8
- <i>davon Australien / Ozeanien</i>	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Verkehrsleistung <sup>4)</sup></b>	55,3	56,3	56,7	58,0	59,8	1,8	0,8	2,3	3,1
Innerdeutsch	10,7	10,4	10,0	10,1	10,3	-2,8	-3,8	1,0	2,0
Grenzüberschreitend	44,6	45,9	46,7	47,9	49,5	2,9	1,8	2,6	3,3

<sup>1)</sup> Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger.

<sup>2)</sup> inkl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2011: 0,7; 2012: 0,7; 2013: 0,5; 2014: 0,5; 2015: 0,5 Mio.)

<sup>3)</sup> Veränderungsdaten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.

<sup>4)</sup> Innerhalb Deutschlands.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, eigene Prognosen

Abbildung P-8: Anteile am Gesamtaufkommen der Fluggäste

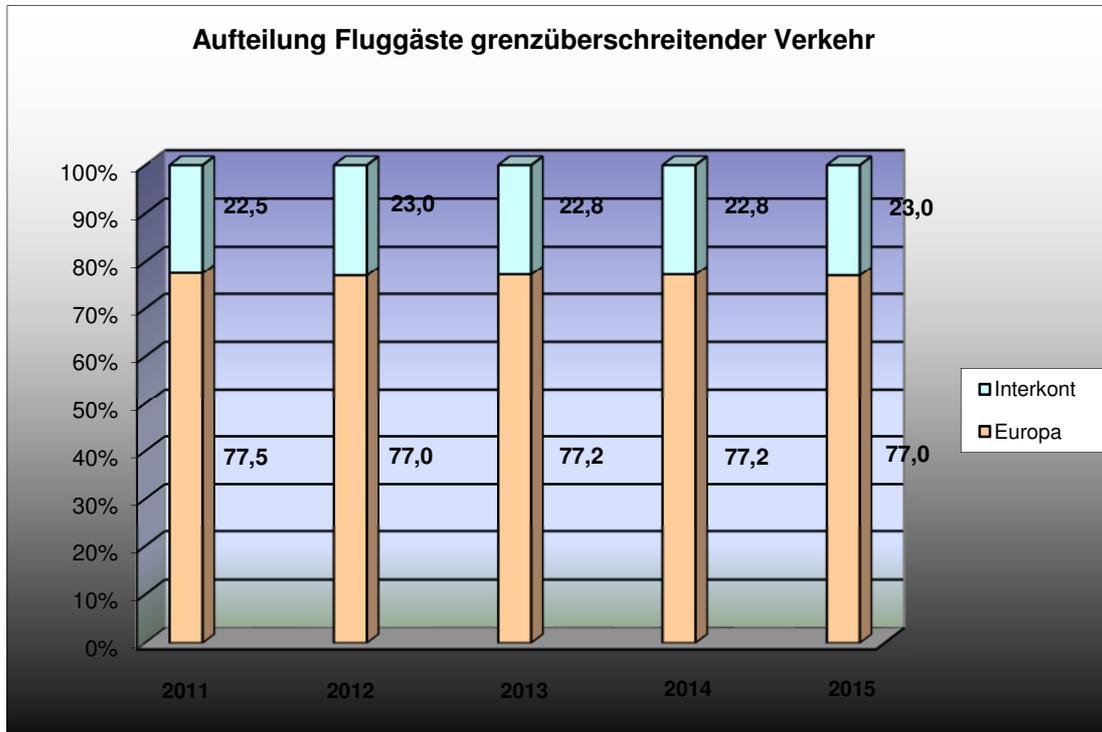


Abbildung P-9: Anteile am Interkontaufkommen der Fluggäste

