

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Kurzfristprognose Sommer 2017

im Auftrag des

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

FE-Nr. 97.0348/2015

Waldkirch / Köln Juli 2017

Inhaltsverzeichnis

Seite

Zusammenfassung	6
1 Einleitung	11
2 Rahmenbedingungen	12
2.1 Demographische Leitdaten	15
2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	17
3 Güterverkehr	20
3.1 Überblick Gesamtentwicklung	20
3.2 Transportaufkommen und Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern	23
3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	28
3.4 Güterverkehr nach Güterabteilungen	31
3.4.1 Landverkehrsträger	31
3.4.2 Seeverkehr	36
3.5 Güterverkehr nach Hauptverkehrsbeziehungen	36
3.6 Luftfracht	39
4 Personenverkehr	41
4.1 Überblick	41
4.2 Motorisierter Individualverkehr	46
4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	50
4.4 Eisenbahnverkehr	54
4.5 Luftverkehr	56
5 Anhang: Detailangaben zu den Rahmenbedingungen	59
6 Erläuterungen zur Prognosemethode	71
7 Anhang: Tabellen	73

Abbildungsverzeichnis	Seite
Abbildung Z-1: Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs	10
Abbildung G-1: Langfristige Entwicklung des Binnenländischen Verkehrs in Deutschland	22
Abbildung G-2: Modale Teilung der Transportaufkommen der Landverkehrsträger	27
Abbildung G-3: Modale Teilung der Transportleistung der Landverkehrsträger	27
Abbildung G-4: Veränderung des Transportaufkommens nach Hauptverkehrsbeziehungen	37
Abbildung G-5: Veränderung der Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen	38
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	42
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	44
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	45
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	45
Abbildung P-5: Entwicklung Kraftstoffpreisindex 2008 - 2017	48
Abbildung P-6: Entwicklung Kraftstoffpreis Eurosuper	49

Tabellenverzeichnis	Seite
Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	16
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	17
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten Deutschlands	18
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	25
Tabelle G-2: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	30
Tabelle G-3: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen	32
Tabelle G-4: Luftfracht nach Kontinenten	40
Tabelle G-5: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	73
Tabelle G-6: Schienengüterverkehr nach Güterabteilungen	73
Tabelle G-7: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	74
Tabelle G-8: Seeverkehr nach Güterabteilungen	74
Tabelle G-9: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t/a	75
Tabelle G-10: Transportleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mrd. tkm/a	76
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	42
Tabelle P-2: Komponenten des MIV	50
Tabelle P-3: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen	50
Tabelle P-4: Luftverkehr	58

Abkürzungen

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BDO	Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BREXIT	EU-Austritt des Vereinigten Königreichs
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
FED	Federal Reserve (Zentralbank der USA)
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
IWF	Internationaler Währungsfonds
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Kultusministerkonferenz
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MID	Mobilität in Deutschland
MWV	Mineralölwirtschaftsverband e.V.
NST	Nomenclature Uniforme de Marchandises pour les Statistiques de Transport
OPEC	Organisation erdölexportierender Länder
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
p.a.	per annum
Pkm	Personenkilometer
SPV	Schienenpersonenverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt
t/a	Tonnen pro Jahr
tkm/a	Tonnenkilometer pro Jahr
USD	US Dollar
VCI	Verband der Chemischen Industrie e.V.

Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International - im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den hiermit vorgelegten Bericht "Kurzfristprognose Sommer 2017" erarbeitet. Die Prognose erstreckt sich auf die Jahre 2017 bis 2019. Der Luftverkehr (Fracht und Passage) wird vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Prognosezeitraum bildet die Frühjahresprojektion 2017 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) die Grundlage.

Für die Prognose der Verkehrsnachfrage ist die Entwicklung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen von entscheidender Bedeutung. Aufgrund von Expertenmeinungen, Prognosen von Wirtschaftsforschungsinstituten und des Internationalen Währungsfonds werden folgende Entwicklungen erwartet:

- Für die deutsche Wirtschaft wird für 2017 und darüber hinaus eine positive Wirtschaftsentwicklung gesehen. Diese Entwicklung wird durch die Konsumnachfrage und Exporte getragen.
- Die Rohölpreise sind in 2016 gestiegen und zurzeit auf stabilem, immer noch niedrigem Niveau. Im Prognosezeitraum wird mit leichten Steigerungen der Ölpreise gerechnet.
- Die Zinsen in Europa werden voraussichtlich auf einem niedrigen Niveau bleiben, da auf absehbare Zeit die Europäische Zentralbank an der regelmäßigen Ausweitung der Geldmenge in Europa festhält.
- Für die Bauindustrie wird auch über das Jahr 2016 hinaus eine gute Auftragslage gesehen. Die Entwicklung wird durch Fachkräftemangel etwas beeinträchtigt.
- Laut der Prognose der Weltbank werden für den Welthandel zunehmende Wachstumsraten erwartet.
- Es kann weiterhin von einem höheren positiven Außenwanderungssaldo ausgegangen werden, womit die Bevölkerung bis 2019 weiter ansteigen wird.
- Anhand der aktuellen Mautstatistik ist zu erkennen, dass wohl auch im Jahr 2017 der Anteil ausländischer Fahrzeuge an der Fahrleistung in Deutschland weiter zunehmen wird.

Insgesamt wird erwartet, dass diese Rahmenbedingungen im Prognosezeitraum 2017 bis 2019 zu einem weiteren Anwachsen der Güter- und Personenverkehre führen (siehe Abbildung Z-1).

Güterverkehr

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und Europa ist stabiler und nachhaltiger, als noch in der Winterprognose 2016/2017 erwartet wurde. Diese günstige Entwicklung wird auch für das Jahr 2017 gesehen und soll auch noch für die beiden Folgejahre anhalten. Dementsprechend wird weiterhin mit einem deutlichen Zuwachs der Güterverkehre gerechnet. Da aber zunehmend Engpässe im Equipment und Personal in den Branchen und bei den Verkehrsträgern zu erwarten sind, wird das Wachstum der Güterverkehre im Prognosezeitraum langsam abflachen.

Für den **Güterverkehr** wird erwartet, dass das Transportaufkommen insgesamt von rd. 4.275 Mio. Tonnen im Jahr 2016 auf rd. 4.403 Mio. Tonnen im Jahr 2019 anwachsen wird, also um durchschnittlich rd. 1 % pro Jahr. Die Transportleistung wird voraussichtlich im gleichen Zeitraum von rd. 663 Mrd. Tonnenkilometer auf rd. 693 Mrd. Tonnenkilometer steigen, also um durchschnittlich rd. 1,5 % pro Jahr wachsen. Es ist somit weiterhin ein Zuwachs der durchschnittlichen Transportentfernung innerhalb des deutschen Verkehrsnetzes zu erwarten. Die nationalen Gütertransporte dürften dabei bis zum Jahr 2019 geringere Zuwächse aufweisen als Versand, Empfang und Durchgangsverkehre von Gütern. Damit nimmt die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre weiter zu.

Im Jahr 2016 war der Güterverkehr mit **Bahn und Binnenschiffen** durch eine verhaltene Nachfrage nach Massenguttransporten gekennzeichnet. Dieser Trend wird auch bis 2019 anhalten, sodass die Bahn mit leichten Rückgängen im Aufkommen und nahezu unveränderten Verkehrsleistungen rechnen muss. Für die Binnenschifffahrt kamen erschwerend ausgeprägte Niedrigwasserperioden hinzu. Somit ist für das Binnenschiff ebenfalls zu erwarten, dass es bis 2019 nahezu unveränderte Aufkommens- und Leistungswerte geben wird. Im Segment des **kombinierten Verkehrs** können aber beide Verkehrsträger ihre Marktposition ausbauen. Für den gesamten Prognosezeitraum werden im kombinierten Verkehr sowie im Transport von hochwertigen Gütern Marktchancen für Bahn und Binnenschiff gesehen, die in diesen Segmenten zu leichten Transportzuwächsen für beide Verkehrsträger führen dürften.

Der **Straßengüterverkehr** konnte 2016 von der guten Konjunkturlage, zunehmenden Bauinvestitionen und weiteren Mengengewinnen von der Bahn und dem Binnenschiff profitieren. Dies gilt auch noch für das Jahr 2017. Es ist zu erwarten, dass der Transport von Massengütern ab 2018 etwas zurückgehen wird. Dieser Rückgang in Aufkommen und Leistung wird jedoch kompensiert durch die deutlichen Aufkommens- und Leistungsgewinne in den hochwertigen Gütertransporten und im Seehafen-Hinterlandverkehr. Im Jahresdurchschnitt wird der Straßengütertransport von 2016 bis 2019 voraussichtlich um rd. 1,2 % pro Jahr im Aufkommen und rd. 1,9 % pro Jahr in der Leistung zulegen.

Die Rohöltransporte in **Rohrleitungen** profitierten auch 2016 von den weiterhin günstigen Rohölpreisen und der damit einhergehenden stabilen Rohölnachfrage im Inland. Im Jahr 2017 wird aufgrund der immer noch vergleichsweise niedrigen Ölpreise und dem hohen Niveau der Industrieproduktion mit einem weiteren Zuwachs der Transporte gerechnet. Für 2018 und 2019 wird aber aufgrund der Erwartung leichter Preissteigerungen und Nachfrage-rückgängen mit einer Stagnation der Nachfrage nach Rohöl gerechnet, sodass das Transportvolumen leicht zurückgehen dürfte.

Der **Seeverkehr** zeigt ab Ende 2016 wieder eine positive Entwicklung, die sich auch aufgrund der Annahmen über einen zunehmenden Welthandel im Prognosezeitraum fortsetzen wird. Es wird im Seeverkehr mit einem jährlichen Zuwachs bis 2019 von rd. 0,6 % gerechnet.

Die **Luftfracht** hat sich zum Sommer 2016 erholt und befindet sich nun seit fast einem Jahr im Aufwärtstrend. Für das Jahr 2017 wird mit einem Zuwachs des Aufkommens um 4,7 % gerechnet. Ursächlich für die hohe Luftfrachtnachfrage sind die Zunahme des Weltwirtschaftswachstums und der anziehende Welthandel.

Personenverkehr

Der **Personenverkehr** aller Verkehrsarten wird 2017 voraussichtlich mit 1,2 % im Aufkommen und 1,3 % in der Leistung leicht schwächer wachsen als im Vorjahr. Auch für die folgenden Jahre 2018 und 2019 dürfte eine etwas schwächere Entwicklung zu erwarten sein (siehe Abbildung Z1).

Ein wichtiges Element ist dabei die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**. Aufgrund der weiterhin hohen privaten Konsumausgaben sowie des erweiterten Pkw-Bestands, dürfte das Wachstum im Jahr 2017 zunächst bei 1,2 % im Aufkommen und in der

Leistung liegen, für die Folgejahre aber aufgrund der nachlassenden Dynamik der sozio-demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung zurückgehen.

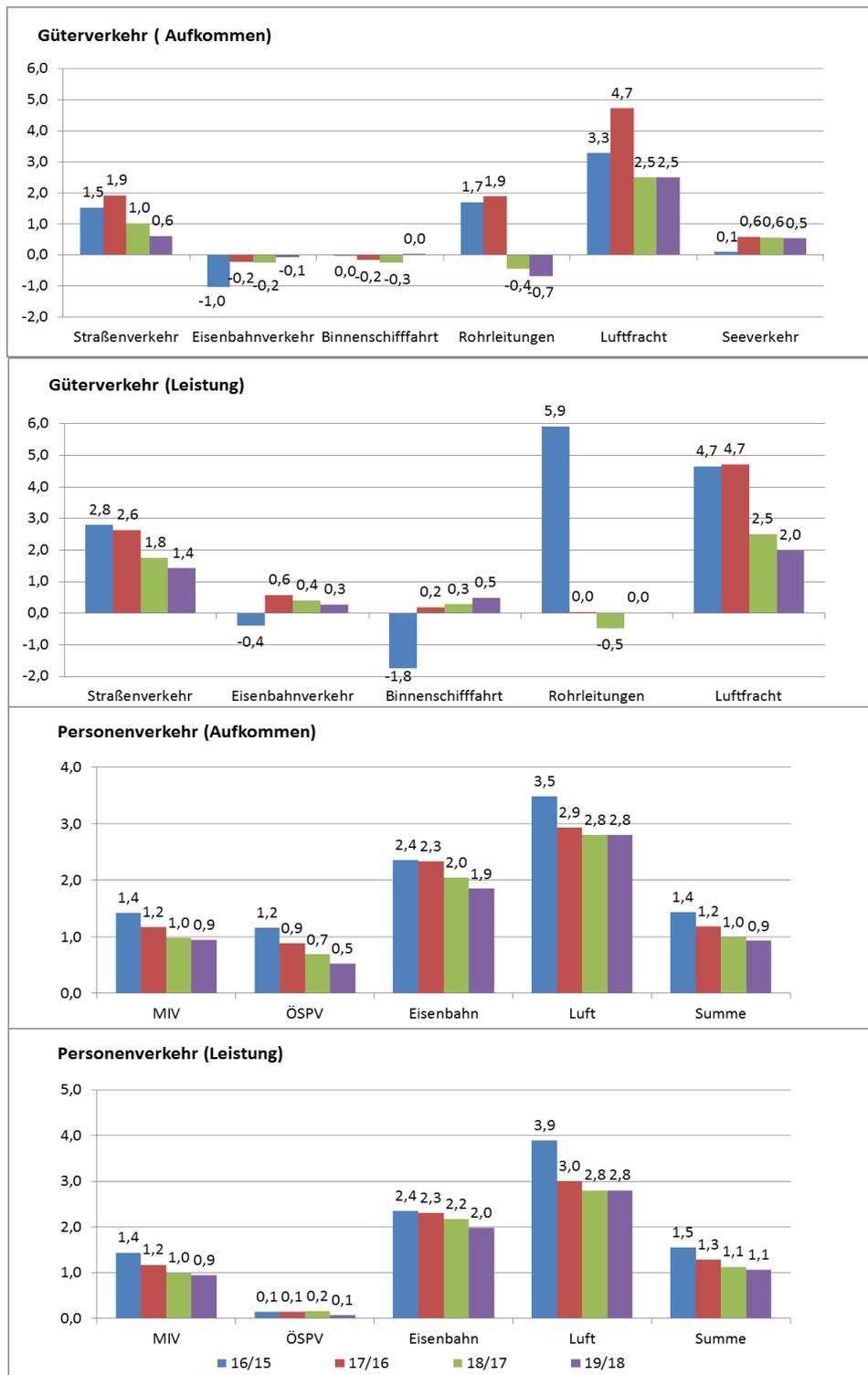
Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** wird der Nahverkehr im Jahr 2017 im Fahrtenaufkommen und in der Personenverkehrsleistung im Vergleich zu den überdurchschnittlichen Wachstumsraten im Vorjahr voraussichtlich leicht zurückgehen. Der Linienfernverkehr verzeichnet aller Voraussicht nach 2017 erstmalig einen Rückgang, der sich auch in den kommenden Jahren - leicht abgeschwächt - fortsetzt. Für den Gelegenheitsverkehr wird aufgrund der auslaufenden Sondereffekte für das laufende Jahr voraussichtlich von einer stagnierenden bzw. nur noch geringen Steigerung (Aufkommen und Leistung) ausgegangen. Für die kommenden Jahre wird sich dies so fortsetzen.

Der gesamte **Eisenbahnverkehr** wird auch 2017, ähnlich wie im Vorjahr, voraussichtlich überdurchschnittlich stark um 2,3 % im Aufkommen und Leistung wachsen. Dieses Wachstum wird sich, leicht abgeschwächt, auch in den kommenden beiden Jahren fortsetzen. Dabei spielen auch positive Impulse aus Angebotserweiterungen eine Rolle.

Das Passagieraufkommen im **Luftverkehr** wird im Jahr 2017 um voraussichtlich 2,9 % zulegen. Damit würde sich die Entwicklung der Passagierzunahme entlang des langfristigen Durchschnitts weiter festigen. Treiber der Entwicklung ist nach wie vor die Angebotsausweitung der Low-Cost-Carrier und die Zuspitzung im Kampf um Marktanteile.

Die Transportentwicklung der Verkehrsträger ist im Überblick in der Abbildung Z-1 dargestellt.

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



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr in Zahlen, Prognose SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG

1 Einleitung

SSP Consult, Beratende Ingenieure, vormals TCI Röhling Transport Consulting International, wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" beauftragt. Die Mittelfristprognose wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt. Dabei umfasst die im Sommer eines Jahres vorgelegte "Sommerprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für die darauf folgenden zwei Jahre. Die im Winter des jeweiligen Jahres erarbeitete "Winterprognose" hat die Prognose für das unmittelbar abgelaufene Jahr, das aktuelle Jahr und die 3 folgenden Jahre zum Inhalt. Somit bezieht sich die hier vorgelegte "Kurzfristprognose Sommer 2017" auf das Jahr 2017, mit Ausblick auf die Jahre 2018 und 2019. Für die Prognose wurden die Daten, Statistiken, Brancheneinschätzungen und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum 30.06.2017 vorlagen.

Der Luftverkehr (Fracht und Passage) wird vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) prognostiziert. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für die Berichtsteile zum Luftverkehr. Intermodale Interdependenzen sind berücksichtigt.

Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom April 2017 die Grundlage. Diese Projektion gilt als offizielle Prognose der Bundesregierung. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen branchenwirtschaftlichen Leitdaten stützt sich auf Arbeiten von wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstituten sowie auf Einschätzungen von Verbänden und Experten. Für die weltwirtschaftlichen Leitdaten (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) werden weitestgehend die Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) herangezogen, die in der Ausgabe vom April 2017 vorliegen.

In dem Bericht wird zunächst auf die generellen Rahmenbedingungen und einzelne Wirkungsfaktoren eingegangen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr haben. Im Anschluss daran wird die Prognose für den Güterverkehr und darauf folgend die für den Personenverkehr dargestellt. Wesentliche Entwicklungen werden in diesem Bericht aufgezeigt und durch aggregierte Zahlentabellen und Abbildungen ergänzt. Detailinformationen sind in speziellen Anhängen in diesem Prognoseband enthalten.

2 Rahmenbedingungen

Die Strukturen der Personen- und Güterverkehrsnachfrage werden von sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Grundsätzlich entsteht die Verkehrsnachfrage zunächst aus abgeleiteten Mobilitätsbedürfnissen von Personen und Gütern. Im Personenverkehr bilden die Bereiche Arbeit und Ausbildung, Einkaufen und Dienstleistung, sowie Freizeit und soziale Aktivitäten die Hauptursachen für Mobilität. Im Güterverkehr sind die regionale Wirtschaftstätigkeit, die Notwendigkeit der Be- und Entsorgung von Material sowie der nationale und internationale Güteraustausch die treibenden Kräfte für die Güterverkehrsnachfrage. Wirtschaftskrisen in für den Außenhandel wichtigen Partnerländern beeinträchtigen die Import- und Exportströme und somit den Güterverkehr, konjunkturell schwächere Zeiten können zu weniger Beschäftigung und Konsumnachfrage führen, was entsprechende Auswirkungen auf die Personenverkehrsnachfrage hat. Die Entwicklung des Ölpreises als zentrale Größe für die Kosten der Mobilität beeinflusst neben der Wirtschaftsaktivität auch entscheidend die Verkehrsnachfrage. Somit stehen die Beschreibung der wichtigsten nationalen und internationalen Einflussgrößen und Rahmenbedingungen und deren voraussichtliche Entwicklung im Prognosezeitraum am Anfang der Verkehrsprognose.

Einschneidende Änderungen in den Rahmenbedingungen sind seit der Veröffentlichung der Winterprognose 2016/17 nicht eingetreten. Es zeigt sich weiterhin eine robuste positive wirtschaftliche Entwicklung als wichtiger Treiber für die Verkehrsnachfrage. Es gibt aber einzelne Entwicklungen, die zu beachten sind und eine solche Prognose unsicher machen. Dazu zählen insbesondere die fortlaufend instabile Situation einiger Volkswirtschaften in der Eurozone, die unvorhersehbaren Folgen des beschlossenen Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union, die Unsicherheit über die mögliche Beeinträchtigung des Außenhandels mit den USA, die weiterhin bestehenden Bemühungen um eine Konsolidierung der chinesischen Wirtschaft, die nicht absehbaren Auswirkungen der kriegerischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten, die bereits in Aussicht gestellte Zinserhöhung der Notenbank in den USA (FED) sowie die Unsicherheit über die Ölpreisentwicklung.

Für die bisherigen Prognosen wurde eine differenzierte Betrachtung der Einflussfaktoren für die Güter- und Personenverkehrsnachfrage durchgeführt. In gleicher Weise werden auch für die Sommerprognose 2017 wichtige Einflüsse auf die Verkehrsnachfrage transparent gemacht. Grundlagen für die Einschätzung der Rahmenbedingungen sind (Stichtag der eingegangenen Informationen: 30.06.2017):

- laufende aktuelle Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes
- Nachrichten, Berichte von Verbänden und Branchen-Internetseiten
- Laufende Nachrichten aus der Tages- und Fachpresse
- der World-Economic Outlook des International Monetary Funds von April 2017
- der Global Interim Economic Outlook vom März 2017 der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung)
- die Global Economic Prospects - Analysen der World Bank vom Januar 2017
- die Frühjahrsprojektion 2017 der Bundesregierung vom April 2017
- Analysen der Deutschen Bundesbank
- Laufende Berichte der Wirtschaftsforschungsinstitute in Deutschland und hier insbesondere die aktuellen Arbeiten der Prognoseabteilung des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 30 (2017/Q1) Mittelfristprojektion für Deutschland im Frühjahr 2017
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 29 (2017/Q1) Deutsche Konjunktur im Frühjahr 2017
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 28 (2017/Q1) Konjunktur im Euroraum im Frühjahr 2017
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 27 (2017/Q1) Weltkonjunktur im Frühjahr 2017

Da keine grundsätzlichen Änderungen in den Rahmenbedingungen seit der Veröffentlichung der Winterprognose 2016/17 eingetreten sind, werden sich auch die Prognosewerte für den Sommer 2017 nicht grundsätzlich ändern. Es zeigt sich eher eine Stabilisierung der positiven wirtschaftlichen Entwicklung als wichtiger Treiber für die Verkehrsnachfrage ab. Auf folgende Punkte soll aber hingewiesen werden:

- Inzwischen wurde durch Äußerungen von Großbritanniens Premierministerin May sowie durch den Parlamentsbeschluss deutlich, dass ein „harter Brexit“, d.h. eine weitgehende Aussonderung Englands aus den Vereinbarungen mit der EU nicht ausgeschlossen ist. Wir gehen somit weiterhin für den Prognosezeitraum davon aus, dass die Handelsbeziehungen zwischen EU und Großbritannien etwas gedämpft werden.
- Italien wird weiterhin als „Risikofall“ gesehen. Die Situation einzelner Banken ist kritisch, die wirtschaftliche Erholung stellt sich nicht nachhaltig ein. Direkte Auswirkungen auf den Warenaustausch mit Italien werden aber bisher nicht gesehen.
- Die vom neuen US- amerikanischen Präsidenten angekündigten Handelsbarrieren scheinen bisher wenig Einfluss auf die Handelsbeziehungen mit den USA zu haben. Wir ge-

hen in der Prognose dennoch von leicht gedämpften Handelsbeziehungen zwischen den USA und Deutschland aus.

- Die Erwartungen über die Zinsentwicklung in Europa und den USA bleiben auch für die Sommerprognose 2017 unverändert. Die Europäische Zentralbank hält den Leitzins somit weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Allerdings wird mit leicht steigender Inflation in Deutschland gerechnet. Zudem wird erwartet, dass die Zinsen in den USA von der Zentralbank nochmals leicht angehoben werden. Das kann zu einer Erhöhung des Euros gegenüber dem Dollar führen. Dass dadurch auch das Zinsniveau in Deutschland und Europa beeinflusst wird, ist eher unwahrscheinlich.
- Die Europäische Zentralbank hält weiterhin an der regelmäßigen Ausweitung der Geldmenge in Europa fest. Damit wird davon ausgegangen, dass es im Prognosezeitraum keine Engpässe bei der Liquiditätsversorgung der Unternehmen geben wird.
- Die Konsumausgaben als wichtiger Teil der Endnachfrage bilden eine stabile Komponente der Endnachfrage. Gründe dafür sind die hohen Erwerbstätigenzahlen sowie die Real-einkommenszuwächse. Leicht steigende Energiekosten, welche die Haushalte in naher Zukunft finanziell etwas stärker belasten werden, haben kaum Auswirkungen auf die Konsumfreude. Grund dafür sind auch die geringen Renditeerwartungen für Ersparnisse.
- Für die Bauindustrie wird über das Jahr 2017 hinaus eine gute bis sehr gute Auftragslage gesehen. Die Aktivitäten besonders im Wohnungs- und Tiefbau werden weiter zunehmen, während die Bauaktivitäten bei Industriegebäuden sich eher verhalten entwickeln. Engpässe bestehen zwar beim Fachpersonal, aber es wird davon ausgegangen, dass der positive Wachstumspfad in der Bauindustrie weiter anhält, ab 2018 jedoch zunehmende Engpässe und Preissteigerungen zu einem leichten Rückgang der Wachstums führen werden.
- Das Ausmaß der Migrations- und Flüchtlingsbewegungen hat sich im Frühjahr 2017 zunächst konsolidiert, die Probleme sind aber weiterhin – auch auf europäischer Ebene - ungelöst. Inwieweit sich die damit einhergehende Belastung der öffentlichen Haushalte auf die übrigen Bereiche der Wirtschaft und die öffentlichen Investitionen auswirkt, ist unklar. Auf jeden Fall kann weiterhin von einem höheren positiven Außenwanderungssaldo ausgegangen werden, womit die Bevölkerung bis 2019 – so wie schon in der Winterprognose 2016/2017 angegeben - ansteigen wird.
- Die Krisenherde im Nahen Osten sowie in der Ukraine beeinträchtigen die bestehenden Wirtschaftsbeziehungen. Ob es in nächster Zeit eine Normalisierung der Handelsbeziehungen geben wird, ist nicht absehbar.
- Aufgrund der hohen Steuereinnahmen sowie der Einsparungen bei den Zinszahlungen ist zu erwarten, dass die investiven Ausgaben des Staates zunehmen werden. Daraus

ergeben sich tendenziell eine höhere Beschäftigung, höhere Einkommen sowie eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und eine Erhöhung der Güter- und Personenverkehrsaufkommen.

Insgesamt deuten diese aktuellen Entwicklungen darauf hin, dass die in der Winterprognose 2016/17 prognostizierte Zunahme der Güter- und Personenverkehre im Prognosezeitraum leicht übertroffen wird.

2.1 Demographische Leitdaten

Für die Kurzfristprognose Sommer 2017 wird erstmalig die zwischen den Statistischen Ämtern von Bund und Ländern koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland in der aktualisierten Form auf Basis 2015¹ als Grundlage für die Projektion der demographischen Entwicklung verwendet. Sie zeigt die generelle Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2060 auf. Dabei wird in Bezug auf die Außenwanderung die Variante 2-A „Kontinuität bei stärkerer Zuwanderung“ innerhalb der aktualisierten 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung zu Grunde gelegt. Diese Variante fußt auf dem Bevölkerungsbestand zum 31.12.2015. Die ursprünglichen Annahmen zur Entwicklung der Geburtenhäufigkeit und Sterblichkeit wurden an die aktuellen Geburten- und Sterberaten 2015 angepasst. Die Wanderungsannahme ist in den Jahren 2015 bis 2018 in der Variante 2-A höher als in der ursprünglichen Variante 2. Ab 2019 sind die Wanderungsannahmen in beiden Varianten identisch.

Die **Einwohnerzahl Deutschlands** wuchs demnach im vergangenen Jahr 2016 um 0,7 %. Im laufenden Jahr 2017 wird sich die Bevölkerung voraussichtlich mit einem Wachstum von 0,4 % nicht mehr ganz so dynamisch entwickeln. Dies liegt vor allem am Rückgang der Zuwanderungszahlen, die 2016 noch bei mindestens 750.000 liegen und im laufenden Jahr voraussichtlich auf 500.000 zurückgehen. Es wird weiterhin angenommen, dass sich die Bevölkerung im Jahr 2018 voraussichtlich um 0,3 % und um weitere 0,1 % im Jahr 2019 erhöhen wird. Dieser Bevölkerungszuwachs findet aufgrund der jüngeren Altersstruktur der Zuwanderer vornehmlich in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr statt.

¹ Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerungsentwicklung bis 2060 - Ergebnisse der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung - Aktualisierte Rechnung auf Basis 2015; Wiesbaden 2017.

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderungen p.a. in %			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Einwohner ¹⁾	82,18	82,75	83,07	83,29	83,40	0,7	0,4	0,3	0,1
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	68,85	69,37	69,67	69,87	69,96	0,8	0,4	0,3	0,1
Auszubildende ²⁾	13,68	13,69	13,69	13,68	13,67	0,1	0,0	-0,1	-0,1

1) Stand jeweils zum 31.12. des Jahres; Basiert auf 13te koord. Bevölkerungsvorausberechnung (Variante 2A) des Statistischen Bundesamtes, aktualisiert auf Basis 2015
 2) Schüler und Studenten, im Schuljahr bzw. Wintersemester t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kultusministerkonferenz; Berechnungen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Die Zahl der potenziell fahrfähigen **Einwohner über 18 Jahre** ist – entsprechend des überwiegenden Bevölkerungszuwachses in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr – mit 0,8 % im Jahr 2016 leicht überproportional gestiegen. Für das Jahr 2017 wird entsprechend der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung mit einem schwächeren Zuwachs von voraussichtlich 0,4 % gerechnet. Auch in den Folgejahren setzt sich dieser abnehmende Trend mit einem voraussichtlichen Wachstum von 0,3 % für 2018 und 0,1 % in 2019 fort.

Die Zahl der **Auszubildenden**, das bedeutet die Schüler an allgemein- und berufsbildenden Schulen sowie die Studierenden, ist insbesondere für die Entwicklung des ÖPNV von Bedeutung. Nach den kontinuierlich starken Rückgängen in den letzten Jahren dürfte dieser Trend für 2015 und 2016 aufgrund der Zuwanderung von Personen in jungen Altersklassen gestoppt worden sein. Für das Jahr 2016 ist die Zahl der Studienanfänger im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen² und wird im weiteren Verlauf bis zum Jahr 2019 laut Prognosen der Kultusministerkonferenz aber allmählich zurückgehen.³ Die Schülerzahl würde nach diesen Prognosen im gleichen Zeitraum eigentlich sinken.⁴ Nicht betrachtet sind hier aber noch die Auswirkungen der erhöhten Zuwanderung. Berücksichtigt man diese, dürfte sich die Zahl aller Auszubildenden für das Jahr 2016 insgesamt leicht um 0,1 % erhöht haben und für das laufende Jahr 2017 nahezu konstant entwickeln. Für das Jahr 2018 und 2019 wird dann von einem leichten Rückgang von 0,1 % p.a. ausgegangen.

² https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2016/11/PD16_417_213.html; letzter Zugriff 03.02.2017.

³ Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister: Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2014 – 2025, Bonn 2015.

⁴ Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister: Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2010 – 2025, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 200, Bonn 2013.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Das **Welt-Bruttoinlandsprodukt (BIP)** wird im Jahr 2017 mit einem voraussichtlichen Wachstum um 3,5 % stärker steigen als im Jahr zuvor (vgl. Tab. R-2). Auch wird sich die Entwicklung im Jahr 2017 weitestgehend in allen für Deutschland relevanten Regionen und Ländern im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich positiver bzw. stabil darstellen. In der aktuellen Prognose geht der IWF⁵ für die kommenden Jahre weltweit weiterhin von einer Belebung des Wachstums aus, wobei hier die Unsicherheit auch weiterhin als hoch angesehen wird. Insgesamt dürfte für das Jahr 2018 das Handelswachstum der Weltwirtschaft weiter auf 3,9 % und im Jahr 2019 auf 4,0 % zunehmen.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderungen in % p.a.				
	15/14	16/15	17/16	18/17	19/18
Welthandel ¹⁾	2,7	2,2	3,8	3,9	4,0
BIP					
Welt	3,4	3,1	3,5	3,6	3,7
EU	2,4	2,0	2,0	1,8	1,8
Euroraum	2,0	1,7	1,7	1,6	1,6
USA	2,6	1,6	2,3	2,5	2,1
Japan	1,2	1,0	1,2	0,6	0,8
China	6,9	6,7	6,6	6,2	6,0
Indien	7,9	6,8	7,2	7,7	7,8

1) IWF: World Trade Volume of goods and services

Quelle: Internationaler Währungsfonds; World Economic Outlook – April 2017

Für die **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt. Die vorliegende Prognose basiert auf der Frühjahrsprojektion 2017 ⁶ (vgl. Tabelle R-3).

⁵ Internationaler Währungsfonds (Hrsg.): World Economic Outlook – April 2017. Washington 2017.

⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.): Frühjahrsprojektion 2017. Berlin 2017.

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten Deutschlands

	Absolute Werte					Veränderungen p.a. in %			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	108,2	110,2	111,9	113,7	115,2	1,9	1,5	1,6	1,4
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	106,5	108,6	110,1	111,6	113,2	2,0	1,4	1,4	1,4
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	110,7	112,6	113,8	117,6	121,1	1,7	1,1	3,3	3,0
Exporte ¹⁾	124,1	127,3	131,5	136,5	142,3	2,5	3,3	3,8	4,3
Importe ¹⁾	121,0	125,1	130,7	136,9	143,7	3,4	4,5	4,7	5,0
Erwerbstätige ³⁾	43,06	43,59	44,12	44,43	44,59	1,2	1,2	0,7	0,4

1) Preisbereinigt, Kettenindex (in Preisen von 2010 =100)
 2) Konsumausgaben privater Haushalte , inkl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
 3) Im Inland; Jahresdurchschnitt in Mio.

Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; Statistisches Bundesamt

Das **Bruttoinlandsprodukt (BIP)** ist demnach im Jahr 2016 preisbereinigt um 1,9 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Getragen wurde die positive Entwicklung hauptsächlich durch eine starke Binnennachfrage, welche wiederum von den Auftragseingängen der Industrie sowie des Staates, der positiven Exportentwicklung, der guten Arbeitsmarktlage und den Einkommenszuwächsen der Haushalte profitiert hat. Für das laufende Jahr 2017 wird von einem schwächeren Wachstum von 1,5 % ausgegangen. Der prognostizierte Wachstumsrückgang lässt sich auch auf den Effekt einer geringeren Anzahl von Arbeitstagen im Vergleich zum Vorjahr zurückführen. Die grundsätzliche wirtschaftliche Perspektive wird weiterhin als sehr robust eingeschätzt. Für das Jahr 2018 wird mit einem BIP-Wachstum von 1,6 % und für 2019 von 1,4 % gerechnet.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr 2016 mit 2,0 % stark gestiegen. Auch für das laufende Jahr 2017 wird mit einem positiven Anstieg von 1,4 % gerechnet. Maßgeblich hierfür sind die weiterhin günstigen Rahmenbedingungen, wie z.B. hoher Grad der Beschäftigung und Anstieg der Löhne. Allerdings beschleunigt sich auch der Anstieg des Preisniveaus. Auch für den Zeitraum bis zum Jahr 2019 wird mit einem identischen Anstieg des privaten Konsums gerechnet (1,4 % p.a.).

Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr 2016 mit 1,7 % moderat gestiegen. Auch aufgrund der nur langsam steigenden Nachfrage aus dem Ausland und dem bereits hohen Niveau dieser Investitionen wachsen die Ausrüstungsinvestitionen im Jahr 2017 mit 1,1 % voraussichtlich deutlich schwächer. Im Jahr 2018 wird aufgrund der positiven weltwirtschaftli-

chen Entwicklung dann wieder mit einem starken Anstieg von 3,3 % gerechnet, der im Jahr 2019 mit 3,0 % weitergeführt wird.

Die **Exporte und Importe** sind im Jahr 2016 mit 2,5 % bzw. 3,4 % weniger stark gestiegen als im Vorjahr. Insgesamt geht das BMWi davon aus, dass die Exporte von Waren und Dienstleistungen im laufenden Jahr 2017 voraussichtlich mit 3,3 % wieder stärker zunehmen werden. Die Importe werden aufgrund der dynamischen Inlandsnachfrage mit 4,5 % stärker ausgeweitet als die Exporte. Angesichts der verbesserten weltwirtschaftlichen Aussichten wird für den Zeitraum bis 2019 von einem noch stärkeren Wachstum ausgegangen.

Die jahresdurchschnittliche Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr 2016 um 1,2 % relativ stark gestiegen. Auch für das laufende Jahr 2017 rechnet das BMWi wiederum mit einem starken Wachstum von 1,2 %. Es wird erwartet, dass sich die positive Arbeitsmarktentwicklung der letzten Jahre auch im gesamten Prognosezeitraum grundsätzlich fortsetzt. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die positiven Trends der hohen Beschäftigung und niedrigen Arbeitslosigkeit aufgrund des bereits erreichten hohen Beschäftigungsstandes abflachen. Es wird ebenso erwartet, dass sich die hohen Wanderungssalden der letzten Jahre allmählich auf dem Arbeitsmarkt auswirken. Trotz der erwarteten robusten Konjunktur wird sich deshalb das Erwerbstätigenwachstum allmählich auf 0,7 % im Jahr 2018 und 0,4 % im Jahr 2019 verringern.

3 Güterverkehr

3.1 Überblick Gesamtentwicklung

Für die Eisenbahn-, Rohrleitungs- und Binnenschifftransporte sowie für die Seeschifffahrt liegen vom Statistischen Bundesamt für das Jahr 2016 statistische Informationen für das ganze Jahr und für 2017 bis Mai vor. Damit werden Schätzungen für die Güterverkehrsnachfrage ab dem Jahr 2017 durchgeführt. Für die Straßengütertransporte stellt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) statistische Informationen zum „Verkehr deutscher Lastkraftwagen“ zur Verfügung, die auf Unternehmensbefragungen des KBA basieren. Der „Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge“ wird aus Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Gemeinschaft (Eurostat) ausgewertet, welche bis zum Jahr 2014 vollständig vorliegen. Für inländische Fahrzeuge gibt es inzwischen einen vorläufigen Eckwert der Beförderungsmenge und Beförderungsleistung für das Jahr 2016. Für das Jahr 2015 und 2016 sowie bis zum Mai 2017 gibt es zum Straßengüterverkehr die vom BAG aufbereitete Mautstatistik. Allerdings hat es hier zwei statistische Brüche in 2015 gegeben⁷, sodass ein Vergleich mit der Mautstatistik aus früheren Jahren nur eingeschränkt möglich ist. Demnach sind die in dieser Prognose angegebenen Werte für den Straßengüterverkehr ab 2015 Schätzwerte. Das Jahr 2017 ist das erste echte Prognosejahr für alle Verkehrsträger.

Das **Güterverkehrsaufkommen und die Güterverkehrsleistung** sind Nachfragegrößen, die sich aus der Wirtschaftsaktivität und dem Außenhandel ableiten lassen. Weiterhin beeinflussen die Abläufe in der Transportabwicklung und der Logistik die Struktur der Güterverkehrsnachfrage. Diese Zusammenhänge werden in der zugrunde liegenden Prognosemethode berücksichtigt (siehe Anhang „Prognosemethode Güterverkehr“). Die Wirtschaftskonjunktur und der Außenhandel sind schon seit 2012 stabil und es wird mit einer stabilen Entwicklung im Prognosezeitraum bis 2019 gerechnet. Somit wird für die Güterverkehrsnachfrage ein Zuwachs erwartet, der über dem Wachstum liegt, das in der Winterprognose 2016/2017 angenommen wurde. In der auf Seite 22 folgenden Abbildung G-1 ist die Zeitreihe für den binnenländischen Verkehr⁸ vom Jahr 1999 bis zum Jahr 2019 – also einschließlich des Prognosezeitraumes – dargestellt. Die gestrichelte Kurve gibt die Veränderung zum Vorjahr wieder.

⁷ Ab Juli 2015 wurden zusätzlich rd. 1100 km Bundesstraßen mautpflichtig, ab Oktober 2015 sind auch Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mautpflichtig.

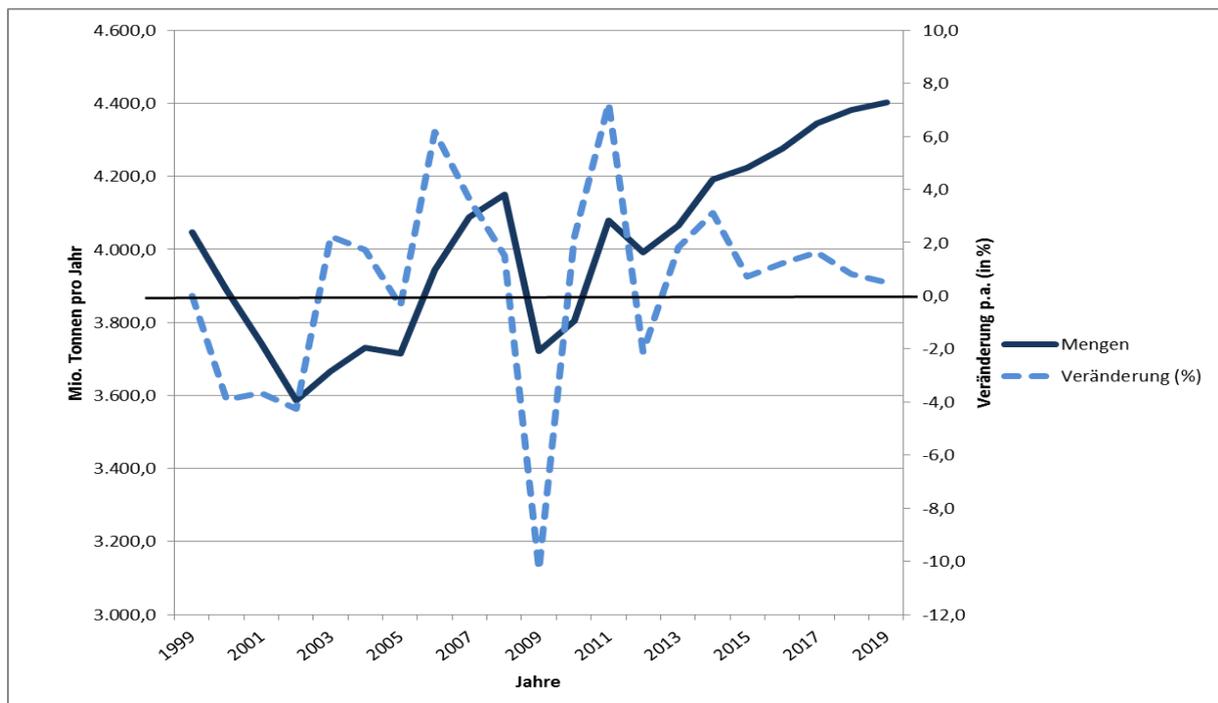
⁸ Binnenländischer Verkehr: alle Transporte, deren Verkehrswege im Bundesgebiet durchgeführt werden – ausgenommen der Seeverkehr. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2016/2017. Berlin 2016. Seite 241.

Es sind folgende **Entwicklungen** zu sehen:

- Nach dem Konjunkturinbruch im Jahre 2009 ist seit 2010 - bei einem leichten Rückgang im Jahre 2012 - ein stetiger Anstieg des Transportaufkommens zu verzeichnen. Gründe dafür sind die weltweite wirtschaftliche Erholung und die damit einhergehenden Zuwächse im Außenhandel, sowie die Zuwachsraten der Industrieproduktion in Deutschland.
- Einen wichtigen Punkt stellt dabei die positive Entwicklung der Baukonjunktur im Industrie- und Wohnungsbau dar. Die Bauindustrie sieht für das aktuelle Jahr sowie die Folgejahre eine gute Beschäftigungslage. Die dadurch generierten Verkehre machen einen Großteil des Straßengüterverkehrs aus und bestimmen damit einen wesentlichen Teil der Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens – gemessen in transportierten Tonnen pro Jahr.
- Es ist zu erwarten, dass im Prognosezeitraum bis 2019 das Aufkommen weiter wächst - bei zurückgehenden Wachstumsraten. Die Grundlagen für das zu erwartende Wachstum bilden die aktuelle Verkehrsstatistik einschließlich der Mautstatistik, die vom BMWi veröffentlichten Wirtschaftsprojektionen, die grundsätzlich gute Stimmungslage der Unternehmen zu Anfang 2017 sowie die günstigen Rahmenbedingungen, wie z.B. ein schwacher Euro, der die Exporte beflügelt, niedrige Rohstoffpreise sowie eine gegenüber früheren Jahren immer noch günstige Rohölpreisentwicklung.
- Die sehr stabile Wirtschaftskonjunktur sowie die hohe Exportquote führen dazu, dass die Güterverkehrsnachfrage leicht über den Werten der Winterprognose 2016/2017 liegt, wobei aber auch hier das Aufkommenswachstum im Laufe der Zeit zurückgehen dürfte.
- Ursache für den Rückgang des Aufkommenswachstums gegen Ende des Prognosezeitraums sind die verschiedenen Risiken, die oben genannt sind: Bis 2019 wird ein abgeschwächtes Wachstum der Baukonjunktur erwartet, eine leicht steigende Inflation und steigende Zinsen sowie leichte Ölpreissteigerungen. Die zu erwartenden Probleme im Gütertausch mit den USA werden leicht zunehmen und es werden Einschränkungen im Handel mit Großbritannien bemerkbar. Zudem treten zunehmend Engpässe bei der Verfügbarkeit von Fachkräften in der Industrie sowie im Transportwesen auf.

- Weiterhin werden die Kohletransporte aufgrund der Schließung einiger Kohlekraftwerke zurückgehen⁹, was sich unmittelbar im Transportaufkommen zeigt. Demgegenüber sind die Wachstumsmärkte der hochwertigen Güter und des kombinierten Verkehrs zu erwähnen, die in Zukunft deutlich mehr Fahrleistung erbringen werden, welche das Transportaufkommen, gemessen in transportierten Tonnen pro Jahr, aber nicht so deutlich beeinflussen wie die Massengutverkehre.

Abbildung G-1: Langfristige Entwicklung des Binnenländischen Verkehrs in Deutschland



Quellen: Statistisches Bundesamt, Verkehr in Zahlen 2015/2016; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Dieser im Aggregat dargestellte zeitliche Verlauf des Transportaufkommens setzt sich aus vielen Einzelkomponenten und Einflüssen zusammen. Um dies transparent zu machen, wird im folgenden Kapitel zunächst die Entwicklung nach Verkehrsträgern genauer dargestellt. Es folgen dann die Analysen nach Güterabteilungen und Hauptverkehrsbeziehungen. Detailtabellen zu der Entwicklung der Transporte innerhalb der Güterabteilungen, aufgeteilt nach

⁹ Siehe die Angaben der Bundesnetzagentur auf der Internetseite https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/Versorgungssicherheit/Erzeugungskapazitaeten/KWSAL/KWSAL_2017_02_20.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt besucht am 12.7.2017

Verkehrsträgern, werden im Anhang zur Vertiefung ausgewiesen. Dargestellt sind jeweils die Transportaufkommen in der Einheit Millionen Tonnen pro Jahr (Mio. t/a), die Transportleistung, dargestellt in Milliarden Tonnenkilometern pro Jahr (Mrd. tkm/a) sowie die zugehörigen jährlichen Wachstumsraten für den Zeitraum der Jahre 2016 bis 2019.

3.2 Transportaufkommen und Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Die auf Seite 25 folgende Tabelle G-1 zeigt zunächst ein Gesamtbild für die absehbare Entwicklung der Güterverkehrsnachfrage aller Verkehrsträger für die Jahre 2015 bis 2019. Insgesamt dürfte das gesamte Transportaufkommen von rd. 4.275 Mio. t im Jahr 2016 auf rd. 4.403 Mio. t im Jahr 2019 ansteigen. Das entspricht einem durchschnittlichen Wachstum von jährlich rd. 1 %. Die Verkehrsleistung steigt im gleichen Zeitraum um insgesamt rd. 1,5 % im Jahresdurchschnitt, womit der Trend zu längeren Transportweiten sich weiter fortsetzt. Dieses Transportwachstum entspricht damit den sehr positiven Erwartungen über die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und dem weiterhin florierenden Außenhandel mit europäischen und nicht-europäischen Handelspartnern, insbesondere mit Indien, dem asiatischen Raum allgemein, Nord- und Südamerika. Die Prognosewerte liegen damit etwas über den Werten der Winterprognose 2016/2017, in der die Wirtschaftsentwicklung noch nicht ganz so positiv und stabil eingeschätzt wurde. Es ist aber zu erwarten, dass die Zuwächse der Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung insgesamt, als auch für die einzelnen Verkehrsträger, gegen Ende des Prognosezeitraumes geringer werden. Damit wird den oben genannten Risiken Rechnung getragen. Es wird erwartet, dass das Wirtschaftswachstum in allen Bereichen langsam an Schwung verliert.

Für das laufende Jahr 2017 werden die Wachstumsprognosen von den Fachleuten ständig nach oben angepasst. Auch für 2018 wird durchaus noch eine positive, aber etwas weniger dynamische Entwicklung gesehen. Entsprechend führt das im Jahr 2017 zu einem Aufkommenswachstum von 1,6 % und 2,0 % in der Leistung. Für 2018 wird dann noch in der Summe ein Aufkommens- und Leistungszuwachs von 0,8 % bzw. 1,3 % gesehen, der dann aber bis 2019 nochmals zurück gehen wird – auf 0,5 % im Aufkommen und 1,1 % in der Leistung. Wie in den bisherigen Prognosen spielt für diese Entwicklung der Massengutmarkt eine wichtige Rolle. Für die Entwicklung der Güterverkehrsaufkommen und der Güterverkehrsleistung sind die transportierten Mengen entscheidend. Werden weniger Massengüter transpor-

tiert und durch hochwertige, leichtere Güter substituiert, so sinken diese dokumentierten Aufkommens- und Leistungswerte, während die Fahrleistung, also die von allen Transportfahrzeugen zurückgelegte Entfernung, durchaus weiter steigen kann. Dieser Effekt ist auch in dieser Kurzfristprognose zugegen und überlagert die Effekte der wirtschaftlichen Entwicklung. Die Kohletransporte werden im Jahr 2017 voraussichtlich deutlich zurückgehen und werden auch bis 2019 weiter sinken. Zudem wird erwartet, dass die mit der Bautätigkeit zusammenhängenden Massenguttransporte nach einem starken Wachstum im Jahr 2017 ebenfalls zurückgehen, sodass dies insgesamt zu dem dargestellten Abflachen der Zuwachsraten für das Güterverkehrsaufkommen führen wird.

Die einzelnen Verkehrsträger entwickeln sich unterschiedlich. Der **Straßengüterverkehr** wird voraussichtlich bis Ende 2019 nochmals deutlich an Aufkommen und Verkehrsleistung zulegen. Zu erwarten ist für den Zeitraum 2016 bis 2019 ein durchschnittliches Aufkommenswachstum von über 1 % p.a. und eine Steigerung der Verkehrsleistung im Durchschnitt von über 1,9 % p.a. Die pro Jahr abnehmenden Wachstumsraten sind auf die stagnierende Bautätigkeit und die Substitution von Massenguttransporten durch leichtere Konsum- und Investitionsgüter zurückzuführen. Auch für diesen Zeitraum wächst die Verkehrsleistung stärker als das Aufkommen, womit die durchschnittliche Transportentfernung weiter zunehmen wird.

Nach den Problemen in 2015 für den **Schienengüterverkehr** und die **Binnenschifffahrt** (Streik bei der Bahn, Niedrigwasser für die Binnenschifffahrt) führte der Nachfragerückgang am Massengutmarkt zu Transportrückgängen für beide Verkehrsträger. Auch im Jahr 2016 mussten beide Verkehrsträger einen Aufkommensrückgang hinnehmen. Es wird erwartet, dass die Transportnachfrage für beide Verkehrsträger im gesamten Prognosezeitraum nahezu konstant bleiben wird. Leicht positiv dürfte sich im Prognosezeitraum die Verkehrsleistung für beide Verkehrsträger mit einem jährlichen Wachstum von rd. 0,4 % p.a. bei der Bahn und von rd. 0,3 % p.a. beim Binnenschiff entwickeln.

Ursache für diese Entwicklung ist der **kombinierte Verkehr**, der bei der Bahn und beim Binnenschiff weiterhin ein Wachstumssegment darstellt. Die Zuwachsraten im Aufkommen und in der Leistung liegen im kombinierten Verkehr der Bahn für 2015/2016 bei rd. 2,7 % und dürften im jährlichen Durchschnitt für 2017 bis 2019 ein Plus von über 2 % p.a. erreichen. Im kombinierten Verkehr liegt das Wachstum im Aufkommen und in der Leistung kaum auseinander, da es in diesem Segment keine Substitutionen zwischen Nah- und Fernverkehren

gibt. Aber auch im kombinierten Verkehr werden tendenziell aufgrund der internationalen Verkehre die Fahrtweiten größer.

Die **Rohrleitungstransporte** profitieren von dem im Vergleich immer noch günstigen Rohölpreis und der erwarteten steigenden Nachfrage die noch – gemäß der voraussichtlichen Konjunktorentwicklung – bis 2017 anhalten dürfte. Gegen Ende des Prognosezeitraums wird mit leicht steigenden Rohölpreisen und einer sinkenden Nachfrage gerechnet, was zu einem Rückgang der Importe und damit der Rohöltransporte führen dürfte. Die deutliche Zunahme der Transportleistung im Jahr 2016 ist auf saldierende Effekte zurückzuführen, da sich die Importstruktur für Rohöl 2016 geändert hat. Der Rückgang in der Verkehrsleistung im Jahr 2017 kann auf einen Basiseffekt, der Rückgang bis zum Ende des Prognosezeitraums auf die geringeren Transportmengen zurückgeführt werden.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

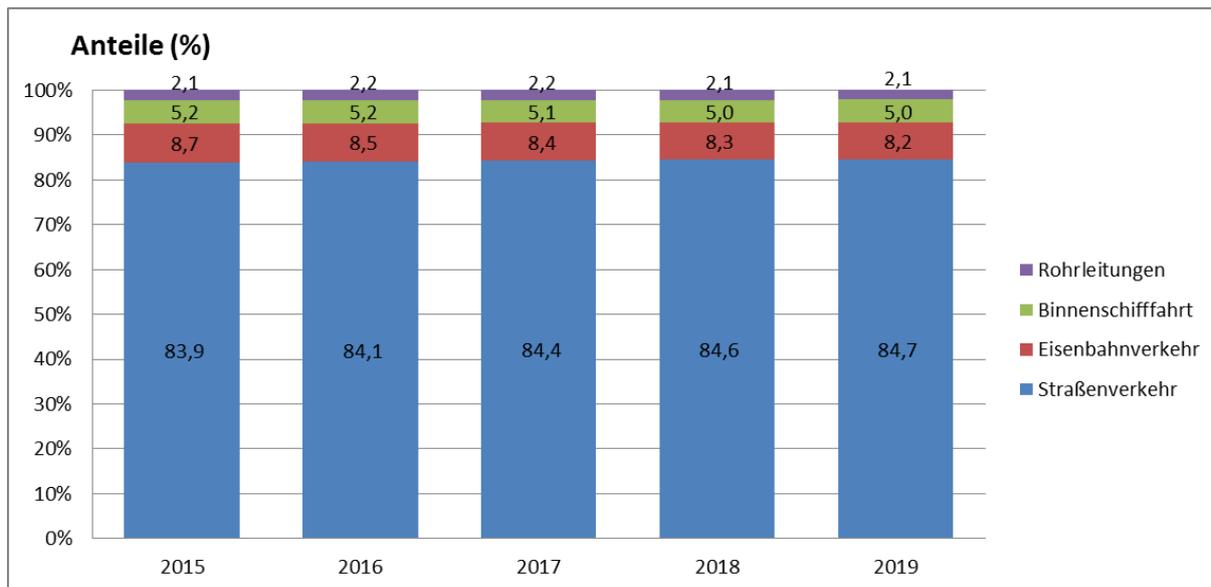
	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3539,2	3593,3	3662,5	3700,1	3722,9	1,5	1,9	1,0	0,6
Eisenbahnverkehr ³⁾	367,3	363,5	362,7	361,8	361,6	-1,0	-0,2	-0,2	-0,1
- dav.: Kombiniertes Verkehr	89,4	91,8	93,7	96,1	97,5	2,7	2,1	2,5	1,5
Binnenschifffahrt	221,4	221,3	221,0	220,4	220,5	0,0	-0,2	-0,3	0,0
Rohrleitungen ⁴⁾	90,7	92,2	93,9	93,5	92,9	1,7	1,9	-0,4	-0,7
Luftfracht ⁵⁾	4,4	4,5	4,8	4,9	5,0	3,3	4,7	2,5	2,5
Insgesamt	4223,0	4274,9	4344,9	4380,8	4402,9	1,2	1,6	0,8	0,5
Seeverkehr ⁶⁾	291,8	292,1	293,8	295,5	297,1	0,1	0,6	0,6	0,5
Transportleistung ¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	459,0	471,8	484,2	492,8	499,8	2,8	2,6	1,8	1,4
Eisenbahnverkehr ³⁾	116,6	116,2	116,8	117,3	117,6	-0,4	0,6	0,4	0,3
- dav.: Kombiniertes Verkehr	45,5	46,8	47,8	49,0	49,8	2,7	2,1	2,6	1,6
Binnenschifffahrt	55,3	54,3	54,5	54,6	54,9	-1,8	0,2	0,3	0,5
Rohrleitungen ⁴⁾	17,7	18,8	18,8	18,7	18,7	5,9	0,0	-0,5	0,0
Luftfracht ⁵⁾	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	4,7	4,7	2,5	2,0
Insgesamt	650,1	662,6	675,9	685,0	692,7	1,9	2,0	1,3	1,1
¹⁾ Innerhalb Deutschlands ²⁾ Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland ³⁾ Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr ⁴⁾ Nur Rohölleitungen ⁵⁾ Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen ⁶⁾ Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.									

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG; leichte Abweichungen im Quervergleich der Tabellen in diesem Bericht sind auf Rundungen bei den einzelnen Zahlen zurückzuführen.

Der **Luftfrachtverkehr** in Deutschland hat sich zum Sommer 2016 erholt und befindet sich nun seit fast einem Jahr im Aufwärtstrend. Trotz politischer und wirtschaftlicher Unwägbarkeiten legte der Frachtumschlag im Jahr 2016 um 3,3 % zu. Noch im ersten Quartal 2016 deutete alles auf eine Fortsetzung der schwachen Entwicklung des Vorjahres hin. Im Einklang mit dem zum Sommer 2016 anziehenden Welthandel und der starken heimischen Konjunktur gewann das Aufkommen jedoch zunehmend an Fahrt. Der schwache Euro sorgte für eine zusätzliche Stimulierung der Exportnachfrage. Insgesamt wuchsen die Einfuhren aufgrund des anhaltenden Konsums dynamischer als die Ausfuhren. Der Nachfrageanstieg nach Luftfracht spiegelt sich in den seit Herbst 2016 steigenden Frachtraten auf den drei wichtigsten Märkten Europa, Asien-Pazifik und Nordamerika wider. Für das Jahr 2017 wird daher mit einem kräftigen Wachstum von 4,7 % gerechnet. Auch in den kommenden Jahren dürfte die Luftfracht wieder stabil wachsen aufgrund besserer Aussichten für das globale Wachstum und des Welthandels. Der Welthandel wird 2017 deutlich stärker zulegen als noch 2016 und auch die Weltwirtschaft wächst mit erhöhtem Tempo. Innerhalb der Branche wird der prosperierende Onlinehandel für Zuwächse sorgen. Dennoch könnten mögliche Handelsbeschränkungen ein Risiko für die weitere Entwicklung darstellen. Vor diesem Hintergrund wird für die Folgejahre 2018 und 2019 mit einem schwächeren Wachstum um 2,5 % p.a. gerechnet.

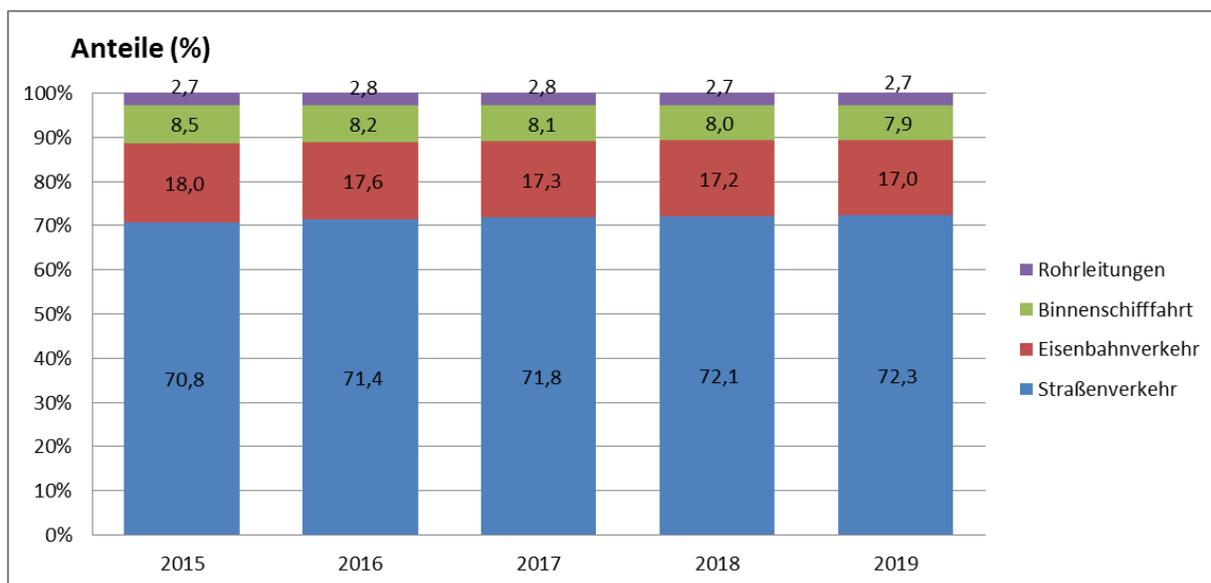
Für die **Seeschifffahrt** wird für den Prognosezeitraum 2017 bis 2019 mit einem Aufkommenswachstum gerechnet. Die Prognosen für den Warenaustausch mit den europäischen Ländern, mit Asien und Südamerika stellen sich positiv dar und spiegeln sich in einer Zunahme des Güterumschlags in den Seehäfen. Ob die USA Handelsbeschränkungen einführen werden und der Brexit Auswirkungen auf den Seehandel haben wird, ist im Moment nicht absehbar. Es kann zudem erwartet werden, dass leichte Rückgänge im Außenhandel mit Großbritannien und den USA durch Zuwächse im Handel mit Asien und den anderen europäischen Staaten kompensiert werden.

Abbildung G-2: Modale Teilung der Transportaufkommen der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Abbildung G-3: Modale Teilung der Transportleistung der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

In den oben dargestellten Abbildungen G-2 und G-3 sind die Anteile der Landverkehrsträger am Aufkommen und an der Leistung für den Zeitraum 2015 bis 2019 dargestellt. Es wird deutlich, dass sich bei der Betrachtung des Aufkommens die modalen Anteile im Prognosezeitraum zugunsten des Straßengüterverkehrs verändern. Dies ist u.a. Ergebnis der Veränderungen in der Güterstruktur, also insbesondere des Rückgangs der Massenguttransporte für Bahn und Binnenschiff. Entsprechend wird auch in der Verkehrsleistung ein Zuwachs des Anteils im Straßengüterverkehr erwartet.

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Für die Aufteilung des Straßengüterverkehrs nach Fahrzeugherkunft liegen zurzeit nur amtliche Daten bis zum Jahr 2014 vor sowie ein Eckwert für die Jahre 2015 und 2016 der Gütertransporte mit deutschen Lkw. Die Mautstatistik weist im Jahr 2015 zwei statistische Brüche auf. Aus diesem Grunde stützen sich die Prognosen für die einzelnen Segmente des Straßengüterverkehrs hauptsächlich auf die erwartete wirtschaftliche Entwicklung im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe und in der Logistik. Aus der aktuellen Mautstatistik werden weiterhin die Anteile der aktuellen Fahrleistungswerte mit in- und ausländischen Lkws genutzt. Die Prognose für 2016 bis 2019 wird mit einem ökonomischen Ansatz branchenspezifisch durchgeführt.

In den bisherigen Ausführungen wird deutlich, dass der Straßengüterverkehr auch im Prognosezeitraum der „Gewinner“ auf dem Transportmarkt bleiben wird. Bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Bahn und Binnenschiff zeigen sich bei hoher Transportnachfrage Engpässe, sodass nicht immer alle Ladungen abgefahren werden können. Bei der Bahn fehlt Equipment und Personal, um die Transportwünsche der Kunden zu befriedigen. Die Container-Binnenschiffahrt ist immer noch zu wenig in die Transportabläufe an den Seehäfen eingebunden, sodass eine Beladung nicht oder nur sehr zeitverzögert stattfinden kann. In den Seehäfen werden zunehmend diese Engpässe registriert.¹⁰ Inzwischen gehen große Betreiber von Seehafen-Hinterlandverkehren dazu über, die ihnen entstehenden Staukosten an ihre Kunden weiterzugeben.¹¹ Das führt beim Binnenschiff im Containersegment tendenziell zu Transportverlagerungen. Diese Waren werden dann oft bevorzugt mit dem Lkw abgefah-

¹⁰ <http://www.transport-online.de/Transport-News/International/14343/NiederlandeBelgien-Binnenschiffe-stecken-im-Container-Stau>

¹¹ [http://www.stecher-log.com/uploads/news/Kundeninformation_20170707%20\(2\).pdf](http://www.stecher-log.com/uploads/news/Kundeninformation_20170707%20(2).pdf)

ren, der immer noch am flexibelsten und schnell auf Zusatznachfrage reagieren kann. Dieser Entwicklung wird in der Kurzfristprognose bis 2019 Rechnung getragen. Wegen der erwarteten starken Zuwächse im Containerverkehr wird trotzdem damit gerechnet, dass für alle drei Landverkehrsträger in diesem Segment Zuwächse zu erwarten sind. Die Zuwächse könnten allerdings ohne die beschriebenen Engpässe für Bahn und Binnenschiff noch nachhaltiger ausfallen.

Aber auch auf der Straße werden die Kapazitäten eng. Es fehlen auch hier Lkw-Fahrer und Mitarbeiter in Logistikbetrieben. Zum anderen trifft der angebotene Laderaum für Straßengütertransporte auf eine deutlich höhere Nachfrage.¹² Insgesamt ist somit der Transportmarkt auch für den Straßengütertransport angespannt. Diese Situation wird voraussichtlich bis zum Jahr 2019 anhalten.

Seit der Veröffentlichung der Mautstatistik lässt sich beobachten, dass der Anteil der ausländischen Fahrzeuge am Straßengüterfernverkehr stetig zunimmt. Hierbei zeigen sich insbesondere für Fahrzeuge aus Osteuropa hohe Zuwächse. So steigen die Transportmengen ausländischer Lkw bis 2019 um jahresdurchschnittlich fast 4 %, die Transportmengen der inländischen Lkw dagegen um unter 1 % p.a. Diese auch aktuell beobachtbare und für die Zukunft erwartete Situation passt zu der angespannten Situation am Transportmarkt. Ausländische Wettbewerber sehen Marktchancen für Straßen Transporte in Deutschland. Dafür spricht auch der weiterhin und voraussichtlich bis 2019 steigende Anteil an Kabotage.

¹² siehe dazu z.B. das Transportbarometer in der DVZ Nr. 54, 7. Juli 2017, S.6

Tabelle G-2: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm ¹⁾					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	3079,9	3110,5	3150,4	3173,7	3180,8	1,0	1,3	0,7	0,2
- Nahverkehr	1735,3	1744,9	1768,0	1769,1	1768,1	0,6	1,3	0,1	-0,1
- Regionalverkehr	706,2	713,0	720,3	726,5	728,5	1,0	1,0	0,9	0,3
- Fernverkehr	638,3	652,6	662,2	678,1	684,1	2,2	1,5	2,4	0,9
Ausländische Fahrzeuge	459,4	482,9	512,0	526,4	542,1	5,1	6,0	2,8	3,0
- Grenzüb. Verkehr	417,4	439,2	466,8	479,6	493,6	5,2	6,3	2,7	2,9
- Kabotage	42,0	43,6	45,2	46,8	48,6	4,0	3,6	3,6	3,7
Insgesamt	3539,2	3593,3	3662,5	3700,1	3722,9	1,5	1,9	1,0	0,6
Transportleistung									
Deutsche Fahrzeuge	288,6	291,7	295,9	301,6	303,9	1,1	1,4	1,9	0,8
- Nahverkehr	32,0	32,2	32,6	32,6	32,6	0,6	1,4	0,1	-0,1
- Regionalverkehr	63,3	64,0	64,6	65,2	65,4	1,0	1,0	0,9	0,3
- Fernverkehr	193,3	195,5	198,7	203,8	205,9	1,2	1,6	2,6	1,1
Ausländische Fahrzeuge	170,4	180,2	188,4	191,2	195,9	5,7	4,5	1,5	2,5
- Grenzüb. Verkehr	158,8	168,1	175,9	178,2	182,4	5,9	4,6	1,3	2,3
- Kabotage	11,6	12,1	12,5	13,0	13,5	3,6	3,7	3,8	3,9
Insgesamt	459,0	471,8	484,2	492,8	499,8	2,8	2,6	1,8	1,4

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Definitionen: Transportentfernung im Nahverkehr bis 50 km, im Regionalverkehr 51 km bis 150 km, im Fernverkehr über 150 km

Für die deutschen Lkw wird die Entwicklung durch die Veränderungen im Nahverkehr bestimmt, welcher wiederum stark von den Bauinvestitionen beeinflusst wird. Für 2017 wird eine sich weiter belebende Bautätigkeit erwartet, was zu entsprechenden Zuwächsen der deutschen Lkw im Nahverkehr von 1,3 % im Aufkommen und 1,4 % in der Leistung führt. Für die Folgejahre wird dann ein gleichbleibendes Nachfrageniveau im Nahverkehrsaufkommen erwartet. Es wird erwartet, dass die in der Branchenübersicht ausgewiesenen Wachstumsraten von 3 % für 2018 und 1 % für 2019 eher in Ausbautätigkeiten des Bestandes und der Neubauten fließen. Diese sind weniger Transportintensiv.

Baustellenverkehre werden im Wesentlichen von deutschen Lkw im Kurzstreckenverkehr bedient, sodass Veränderungen in diesem Segment aufgrund der hohen Tonnage die gesamte Struktur des Straßengüterverkehrs stark mitbestimmen. Gleichzeitig macht sich aber auch der Zuwachs bei Konsum- und Investitionsgütern bemerkbar, die in Regional- und Fernverkehr transportiert werden, womit die Verkehrsleistung der deutschen Lkw mit 1,4 % im Jahr 2017 leicht stärker ansteigen wird als das Aufkommen. Es wird erwartet, dass die ausländischen Fahrzeuge mit deutlich höheren Wachstumsraten im Aufkommen (2017 mit

6,0 %) und in der Leistung (2017 mit 4,5 %) am Transport der hochwertigen Güter partizipieren. Bis zum Ende des Prognosezeitraums wird sich diese Entwicklung fortsetzen.

3.4 Güterverkehr nach Güterabteilungen

3.4.1 Landverkehrsträger

In der Tabelle G-3 sind die Entwicklungen der Transportnachfrage nach Güterabteilungen dargestellt. Hier spiegelt sich die Situation in den Industriebranchen wider, die durch die Entwicklung der Endnachfrage – privater und staatlicher Konsum, Investitionen und Export – unterschiedlich beeinflusst werden. Aufbauend auf der Einteilung der Güterbereiche nach NST-2007 sind hier Zusammenfassungen zu 10 Güterabteilungen vorgenommen worden, die sich so in der amtlichen Statistik sowie in „Verkehr in Zahlen“ wiederfinden.¹³

Tabelle G-3 ist eine Darstellung über die Summe aller Verkehrsträger. Die Aufteilung der Transporte nach Güterabteilungen auf die **Landverkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße** ist im Tabellenanhang dargestellt.

¹³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2016/2017. Berlin 2016

Tabelle G-3: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	226,7	228,5	232,8	235,9	237,2	0,8	1,9	1,3	0,6
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	176,9	176,2	175,2	173,7	173,7	-0,4	-0,6	-0,9	0,0
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	1088,2	1094,2	1098,6	1094,0	1088,7	0,6	0,4	-0,4	-0,5
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	556,2	567,8	582,7	593,9	604,6	2,1	2,6	1,9	1,8
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	180,5	181,5	182,3	180,0	179,0	0,6	0,4	-1,3	-0,6
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	642,3	649,2	663,8	674,9	677,9	1,1	2,3	1,7	0,4
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	258,1	260,3	263,7	263,8	265,3	0,9	1,3	0,0	0,6
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	219,9	223,6	230,8	236,6	239,8	1,7	3,2	2,5	1,4
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	311,8	315,7	322,1	327,4	329,2	1,3	2,0	1,6	0,5
B10: Sonstige Produkte	558,0	573,2	588,1	595,7	602,6	2,7	2,6	1,3	1,2
Insgesamt	4218,6	4270,4	4340,2	4375,9	4397,8	1,2	1,6	0,8	0,5
Transportleistung ¹⁾									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	42,3	42,2	43,0	43,7	44,5	-0,2	1,8	1,6	1,8
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	34,1	34,9	34,4	34,0	34,0	2,4	-1,3	-1,3	-0,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	53,5	53,3	53,2	52,8	52,5	-0,5	-0,1	-0,8	-0,5
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	117,9	121,0	124,3	126,9	129,4	2,7	2,7	2,1	2,0
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	31,7	31,3	31,4	31,1	31,0	-1,0	0,3	-1,2	-0,3
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	92,1	93,5	95,6	97,2	97,7	1,5	2,2	1,8	0,4
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	55,8	56,9	58,1	58,7	59,5	2,0	2,2	0,9	1,5
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	58,8	60,2	62,4	64,2	65,3	2,4	3,6	2,9	1,8
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	27,0	27,7	28,3	28,8	29,0	2,6	1,8	1,8	0,7
B10: Sonstige Produkte	135,6	140,0	143,7	146,1	148,1	3,3	2,6	1,7	1,4
Insgesamt	648,7	661,1	674,3	683,4	691,0	1,9	2,0	1,3	1,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Für die Produktion **landwirtschaftlicher Produkte** stellte sich zum Ende des Jahres 2016 eine Marktberuhigung und für die ersten Monate von 2017 eine deutliche Belebung der Umsätze ein. Die Investitionsbereitschaft der landwirtschaftlichen Betriebe ist gestiegen. Es ist aber weiterhin davon auszugehen, dass auch für die Zukunft eine starke Konkurrenz zwischen landwirtschaftlichen Betrieben im Inland und den Produzenten in Europa herrscht. Die weiter steigende Konsumgüternachfrage bedingt auch eine steigende Nachfrage nach landwirtschaftlichen Produkten – zum Teil über eine Veredelungsstufe der Nahrungsmittelindustrie. Für die Transportaufkommen und Verkehrsleistung wird – entsprechend dem prognostizierten Verlauf der Konsumnachfrage – für 2017 mit einem Zuwachs von 1,9 % bzw. 1,8 % gerechnet. Bis 2019 wird sich die Zuwachsrate für Transport und Leistung etwas abschwächen.

Die Güterabteilung **Kohle, Rohöl und Erdgas** ist ein Aggregat, in dem sich die einzelnen Komponenten unterschiedlich entwickeln. Die Kohletransporte werden sich im Betrachtungszeitraum bis 2019 weiter rückläufig entwickeln. Demgegenüber hat es 2016 und 2017 noch Zuwächse bei Rohöltransporten gegeben. Erst im Folgezeitraum bis 2019 wird aufgrund der

Erwartung leicht steigender Rohölpreise mit einem Rückgang der Rohölnachfrage gerechnet. In der Summe ergibt sich somit ein moderater Rückgang der Transportaufkommen und der Transportleistung in diesem Güterbereich.

Der Güterbereich **Erze, Steine und Erden, Bergbau** wird maßgeblich durch die Baukonjunktur bestimmt. Bis 2017 wird es aufgrund der guten Baukonjunktur noch einen leichten Anstieg im Aufkommen auf rd. 1099 Mio. Tonnen pro Jahr geben. Gegen Ende des Prognosezeitraums wird sich dagegen das Aufkommen in diesem Gütersegment rückläufig entwickeln. Die Baubranche konnte in den letzten Jahren und auch aktuell eine lebhaftere Nachfrage verzeichnen. Engpässe bei der Produktion und steigende Preise lassen erwarten, dass der Umfang der Bautätigkeit etwas nachlässt und somit das Transportaufkommen gegen Ende des Prognosezeitraums etwas zurückgehen wird. In diesem Güteraggregat sind auch Düngemittel und Erze enthalten, beides Bereiche, in denen im gesamten Betrachtungszeitraum Rückgänge im Transportaufkommen zu erwarten sind.¹⁴ Im Saldo wird sich somit dieser Güterbereich im Aufkommen und in der Verkehrsleistung bis 2019 rückläufig entwickeln.

Aufgrund des guten Konsumklimas werden sowohl **Konsumgüter für den kurzfristigen Verbrauch (B4)** als auch **Maschinen und langlebige Konsumgüter (B8)** zurzeit stark nachgefragt. Es wird erwartet, dass aufgrund der Vorhersage der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Trend auch über 2017 hinaus anhalten wird. Entsprechend dürften die Transporte von Konsumgütern von 2017 bis 2019 im Aufkommen und in der Leistung um jahresdurchschnittlich über 2 % wachsen. Für die Investitionsgütertransporte werden in diesem Zeitraum jährliche Zuwächse von rd. 2,4 % bzw. 2,8 % erwartet. In beiden Güterbereichen wird sich die Nachfragesteigerung auch bis 2019 fortsetzen – mit leicht sinkender Tendenz, was zu entsprechenden Zuwächsen im Transport führen wird.

Die Nachfrage im Bereich **Kokerei- und Mineralölerzeugnisse** wird voraussichtlich, nach einer leichten Steigerung im Jahr 2017, bis zum Ende des Prognosezeitraums zurückgehen. Damit wird erwartet, dass von 2017 bis 2019 das Aufkommen in diesem Nachfragesegment von rd. 182 Mio. Tonnen auf 179 Mio. Tonnen sinken wird. Die Verkehrsleistung ist in diesem Zeitraum ebenfalls leicht rückläufig.

Die Unternehmen der **chemischen und pharmazeutischen Industrie, inklusive der Mineralerzeugnisse**, befinden sich laut Branchenbericht im Moment in einer guten Konjunkturstimmung. Dies wird voraussichtlich auch bis 2019 so bleiben (siehe Rahmenbedingungen

¹⁴ Düngemittel zeigen deutliche Preiszuwächse, was die Nachfrage reduziert. Zurückgehenden Erztransporten sind auf die Situation der deutschen Stahlproduktion zurückzuführen.

Ziffer D.2.5). Wegen der weiterhin stattfindenden Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland wird für die Inlandsproduktion keine nennenswerte Steigerung erwartet, während die Importe von Chemieprodukten zunehmen werden. Insgesamt werden damit das Transportaufkommen und die Transportleistung von Chemieprodukten im Prognosezeitraum etwas ansteigen. Gefördert wird diese Entwicklung auch durch die Mineralerzeugnisse – Glas, Keramik, Zement, Kalk, Beton - die in der momentan florierenden Bauindustrie genutzt werden. Entsprechend wird für diesen Güterbereich mit hohen Zuwachsraten 2017 und 2018 im Aufkommen und in der Leistung gerechnet. Auch hier wird ab 2019 ein Rückgang der Zuwachsraten erwartet.

Auch die **Metallindustrie** befindet sich im Moment in einer schwierigen Situation (siehe Rahmenbedingungen Ziffer D.2.6). Dies ist insbesondere auf die Verhältnisse am Weltmarkt für Stahl und Metallprodukte zurückzuführen. Während für die Stahlproduktion weiterhin Produktionsrückgänge zu erwarten sind, werden Metallerzeugnisse vom Maschinenbau, der Fahrzeug- und auch der Bauindustrie verstärkt nachgefragt. Diese Nachfrage wird neben der Inlandsproduktion durch entsprechend hohe Importe von Stahl und Metallprodukten gedeckt. Im Saldo ergeben sich für diese Güterabteilung im Prognosezeitraum Transportzuwächse bis zum Jahr 2017, die im Jahr 2018 stagnieren und 2019 nochmals ganz leicht ansteigen, was durch das Auffüllen der verbrauchten Vorräte bedingt sein dürfte.

In der Güterabteilung **Sekundärrohstoffe und Abfälle** befinden sich neben nicht wiederverwendbaren Abfällen alle Recyclingprodukte, die einer Wiederverwendung und stofflichen Aufbereitung zugeführt werden können. Somit ist aufgrund der Erwartung über die Binnenachfrage mit Aufkommenszuwächsen in diesem Gütersegment zu rechnen. Nach Aufkommens- und Leistungszuwächsen mit deutlich über 1% p.a. in den Jahren 2016 bis 2018 gehen – entsprechend den Erwartungen über die Entwicklung der Endnachfrage – im Jahr 2019 die Zuwächse auf einen Wert von 0,5 % p.a. im Aufkommen und 0,7 % p.a. in der Leistung zurück.

Für die Güterabteilung **Sonstige Produkte** wird mit deutlichen Zuwächsen in Aufkommen und Leistung für den gesamten Prognosezeitraum gerechnet. In diesem Güteraggregat befinden sich hochwertige Stückgüter und Container, die jeweils ein Wachstumssegment im Transportmarkt darstellen. Entsprechend ausgeprägt sind in diesem Güterbereich die Transportzuwächse.

Insgesamt werden also unterschiedliche Entwicklungen der Transportnachfrage in den einzelnen Güterabteilungen erwartet. In den Entwicklungen spiegeln sich die Erwartungen über die Wirtschaftskonjunktur für Deutschland, Europa und die wichtigen Handelspartner wider. Danach wird die Wirtschaftskonjunktur im Jahr 2017 voraussichtlich nochmals zulegen und sich danach weiter positiv entwickeln, aber etwas an Dynamik verlieren. Die einzelnen Branchen sind davon unterschiedlich betroffen: die Bauindustrie wird weiterhin den hohen Wohnungsbedarf decken, die positive Konsumstimmung und Investitionstätigkeit wird zu einer steigenden Nachfrage nach hochwertigen Gütern und Importwaren führen. Die absehbare Entwicklung bei den wichtigen Handelspartnern wird den Export von Waren weiter beflügeln. Demgegenüber wird die Transportnachfrage auf dem Massengutmarkt zurückgehen.

Im Tabellenanhang sind die Entwicklungen für die einzelnen Landverkehrsträger dargestellt. Wie erwartet, zeigen sich im **Straßengüterverkehr** deutliche Aufkommens- und Leistungszuwächse im Bereich hochwertiger Güter. Entsprechende Transportzuwächse werden für landwirtschaftliche Produkte, Konsum- und Investitionsgüter erwartet. Im Bereich Sekundärrohstoffe wird der zunehmende Umlauf von Recyclingwaren für ein Aufkommenswachstum sorgen. Die in den sonstigen Produkten enthaltenen Containertransporte bilden für den Straßengüterverkehr einen Wachstumsmarkt.

Bei der **Eisenbahn** führen die deutlichen Rückgänge im Massengutbereich zu Transporteinbußen in den zugehörigen Güterbereichen. Allerdings wird erwartet, dass die Bahn im Bereich der hochwertigen Güter ihre Marktstellung ausbauen kann. Die Förderung und weiterhin zunehmende Etablierung der intermodalen Verkehre, sowie auch die geplante Reduzierung der Trassenpreise ab 2018¹⁵ kommt der Bahn zugute.

Ähnliche Strukturen sind auch bei der **Binnenschifffahrt** zu erkennen. Während Massenguttransporte eine rückläufige Nachfrage über den Betrachtungszeitraum zeigen, werden deutliche Zuwächse im Bereich der hochwertigen Güter erwartet. Hier machen sich die Zunahmen in der Containerschifffahrt im Hinterlandverkehr der Westhäfen, also insbesondere im Rhein-korridor, positiv bemerkbar. Voraussetzung für die Entwicklung ist aber, dass die Binnenschifffahrt nicht - wie im Jahr 2016 - durch Niedrigwasserstände beeinträchtigt wird. Weiterhin zeigen sich Engpässe bei der Abfertigung der Binnenschiffe in Seehäfen (siehe Kapitel 3.3). Binnenschiffe finden zurzeit nicht genügend Anlegestellen zum Be- und Entladen für

¹⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.)(2017): Masterplan Schienengüterverkehr; Berlin.

Container. Es wird aber bei der Betrachtung der zukünftigen Entwicklung davon ausgegangen, dass hier Abhilfe geschaffen wird.

3.4.2 Seeverkehr

Die Entwicklung der Transportmengen im Seeverkehr, aufgeteilt nach Güterabteilungen, ist in der Tabelle G-8 im Anhang dargestellt. Nach einem starken Rückgang im Jahr 2015, ist eine Konsolidierung des Güterumschlags in den Seehäfen im Jahr 2016 zu beobachten gewesen. Allerdings zeigt sich bei einzelnen Gutarten, dass auch 2016 starke Einbrüche im Güterumschlag zu verzeichnen waren. Hierbei spielen auch die neuen logistischen Anforderungen in den Häfen eine wichtige Rolle. So erfordern die immer häufiger eingesetzten Großraumschiffe eine ausgebaute Infrastruktur, die nicht jeder Hafen bereithalten kann.

Dennoch wird erwartet, dass die Konsolidierung in den deutschen Seehäfen weiter fortgesetzt wird und über den gesamten Prognosezeitraum trägt. Entsprechend wird mit moderaten Zuwächsen im Seeverkehr in den hochwertigen Güterbereichen gerechnet. Dazu zählen landwirtschaftliche Produkte als Vorprodukte für die Nahrungsmittelindustrie, Konsumgüter zur Erfüllung der Erwartungen einer steigenden Konsumgüternachfrage in Deutschland, Investitionsgüter für die Industrie und den Export sowie sonstige Güter, die im Wesentlichen die Containertransporte umfassen. Demgegenüber werden tendenziell Rückgänge in den Bereichen Chemie, Metalle und Sekundärrohstoffe/Abfälle und nur leichte Aufkommenszuwächse im Bereich Kohle/Erdöl, Erze/Steine/Erden/Bergbau und Kokerei-/Mineralölerzeugnisse prognostiziert.

3.5 Güterverkehr nach Hauptverkehrsbeziehungen

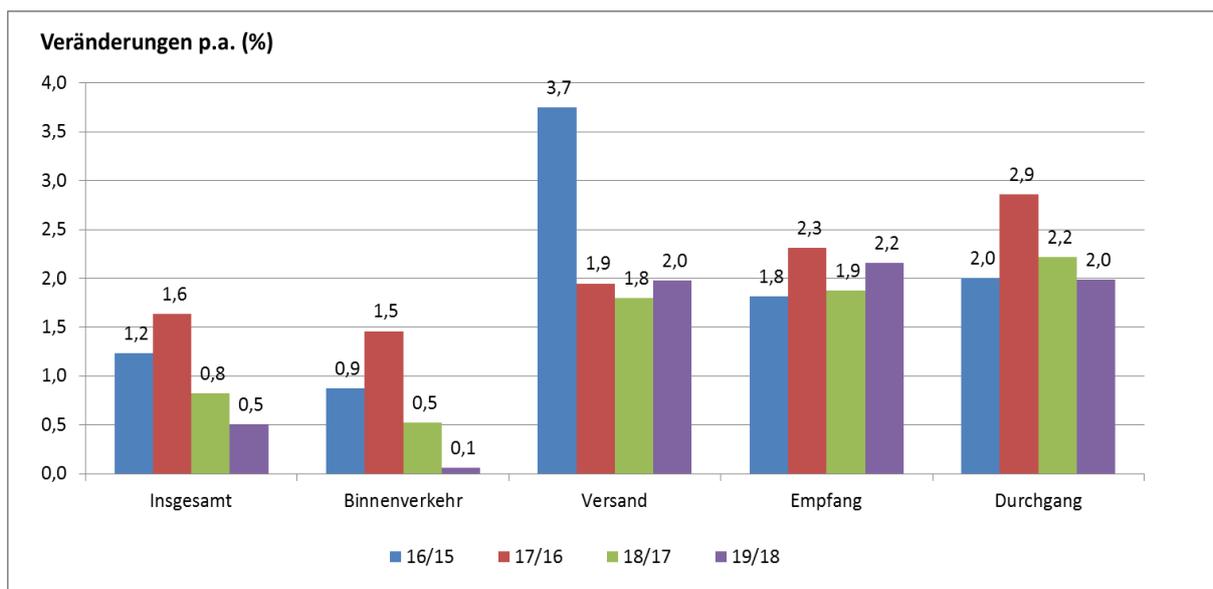
Die Prognose für die Aufteilung der Güterverkehrsnachfrage nach Hauptverkehrsbeziehungen (Binnen-, Versand-, Empfangs- und Durchgangsverkehr) ist in den beiden Abbildungen G-5 und G-6 für das Transportaufkommen und die Transportleistung dargestellt. Detaillierte Daten für die einzelnen Verkehrsträger sind im Tabellenanhang zu finden.

Für alle vier Hauptverkehrsbeziehungen sind für den Prognosezeitraum bis 2019 Zuwächse im Transportaufkommen und in der Verkehrsleistung zu erwarten. Dabei sticht das Jahr 2016 und in Folge auch noch 2017 im Güterversand mit hohen Zuwächsen heraus. Hier spiegelt sich der hohe Außenhandelsaldo von Deutschland und die dazugehörigen Transportauf-

kommen und Transportleistungen wider. Die gute Konjunktorentwicklung in Deutschland und Europa, die für 2017 bis 2019 prognostiziert wird, spiegelt sich in nahezu gleichbleibenden Wachstumsraten in Versand und Empfang sowie im Durchgang von Gütern wider. Bis auf das Jahr 2016 liegen die Wachstumsraten im Versand etwas über den Empfangswerten. Dies ist kein Widerspruch. Der Außenhandelsaldo wird in Geldeinheiten gemessen, hier werden Mengen betrachtet. Die Industrie in Deutschland ist auf Rohstofflieferungen angewiesen und exportiert Fertigwaren. Rohstoffe haben zum Teil ein höheres Gewicht als hochwertige Fertigwaren. Eine gute Konjunktorentwicklung in Deutschland wird ein entsprechendes Importvolumen an Waren nach sich ziehen.

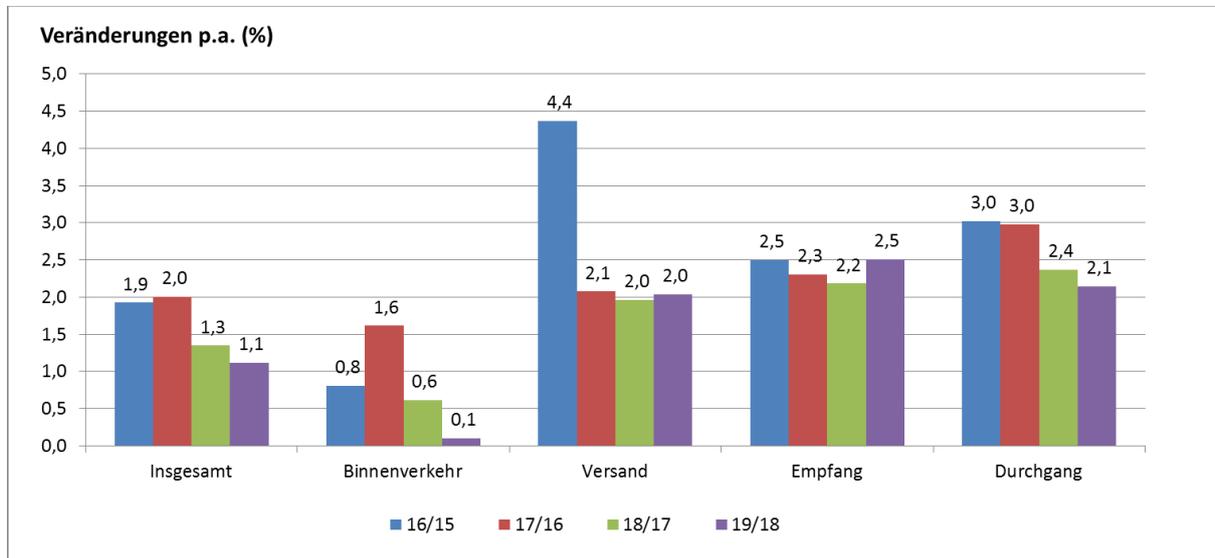
Erwartungsgemäß werden die Entwicklungen im Binnenverkehr weniger dynamisch gesehen als die grenzüberschreitenden Transporte, wobei aber auch in diesem Segment im Jahr 2017 voraussichtlich eine positive Entwicklung zu verzeichnen sein wird. Es wurde in den bisherigen Ausführungen bereits darauf hingewiesen, dass in einzelnen Branchen und Bereichen die Inlandsproduktion stagniert. Demgegenüber werden die Importe – für die Konsumnachfrage und als Vorprodukte für die Industrie – bzw. die Exporte – als wichtige Endnachfragekomponente – im Prognosezeitraum deutlich zulegen. Die Wachstumsraten der Verkehrsleistung liegen in allen Segmenten über denen der Transportaufkommen. Damit setzt sich für alle Hauptverkehrsbeziehungen der Trend zu zunehmenden Transportentfernungen fort.

Abbildung G-4: Veränderung des Transportaufkommens nach Hauptverkehrsbeziehungen



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Abbildung G-5: Veränderung der Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Ein Blick auf die im Anhang dargestellten Detailergebnisse für die Verkehrsträger (Tabellen G-9 und G-10) deutet auf ähnliche Einsatzmuster der einzelnen Verkehrsträger im Prognosezeitraum hin. Die grenzüberschreitenden Verkehre und Durchgangsverkehre werden auf der Straße, Schiene und Wasserstraße weiterhin ein deutlich höheres Wachstum aufweisen als die Binnenverkehre. Dies gilt in gleicher Weise für Transportaufkommen und Transportleistung. Dabei dürfte der Straßenverkehr die größten Zuwachsraten im grenzüberschreitenden Verkehr bis 2019 realisieren. Auch im grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr wird bei hochwertigen Gütern und im intermodalen Verkehr ein deutlicher Zuwachs im Aufkommen und der Leistung erwartet. Die gegenüber dem Straßengüterverkehr in der Tabelle ausgewiesenen geringeren Wachstumsraten sind auf die Entwicklung im Bereich Massengüter zurückzuführen, die ja ebenfalls in dem hier ausgewiesenen Aggregat enthalten sind. Die im Wachstum geringen Aufkommens- und Leistungszuwächse im Binnenverkehr zeigen auch den Trend zur Konsolidierung des Binnenmarktes. Die Güterversorgung wird zunehmend von der internationalen Arbeitsteilung und dem damit einhergehenden Außenhandel getragen.

Bei den Rohrleitungstransporten macht sich die bis 2019 erwartete rückläufige Rohölnachfrage deutlicher im Binnenverkehr als im Import bemerkbar. Im Binnenverkehr wird für 2019 mit einem Transportvolumen von 21,3 Mio. Tonnen gerechnet, also rd. 1 Mio. Tonnen weniger als noch 2017. Die Werte in der Tabelle zeigen aber, dass ein Hauptteil der Rohöltransporte Importe darstellen. Diese dürften im Prognosezeitraum einen stagnierenden Verlauf einnehmen.

Insgesamt zeigt die Betrachtung der Hauptverkehrsbeziehungen den schon in früheren Prognosen beobachteten Trend, dass die Binnenverkehre eher verhalten wachsen, während die internationalen Verkehre deutliche Zunahmen in Transportaufkommen und Transportleistung aufweisen.

3.6 Luftfracht

Einher mit der Zunahme des Weltwirtschaftswachstums im Sommerhalbjahr 2016 erholte sich die Luftfracht zunehmend auf allen Hauptverkehrsverbindungen. Die auf deutschen Flughäfen ein- und ausgeladene Luftfrachtmenge hat 2016 gegenüber dem Vorjahr um 3,3 % zugenommen. Die Zuwächse für den grenzüberschreitenden Empfang fielen mit 3,5 % größer aus als für den grenzüberschreitenden Versand mit 3,0 %. Der mengenmäßig kleine innerdeutsche Luftfrachtverkehr ist 2016 um 4,5 % gestiegen. Den hohen Zuwächsen in Europa (+5,8 %) und Asien (+3,9 %) zum Jahresende 2016 standen Rückgänge in Amerika (-0,8 %) und Afrika (-5,2 %) gegenüber.

Das laufende Jahr 2017 ist von einer stabilen Entwicklung sowohl im Binnenverkehr als auch grenzüberschreitenden Verkehr geprägt. Nach wie vor sorgen die Verkehre in den europäischen Binnenraum für die höchsten Zuwächse. Die Ausfuhren Richtung Nordamerika entwickeln sich ebenfalls sehr dynamisch aufgrund des zuletzt günstigen Euro. Daneben spielt die hohe Verfügbarkeit an Frachtkapazitäten in den Flugzeugbäuchen eine entscheidende Rolle. Durch die verstärkt angeflogenen touristischen Warmwasserziele und die neu entstandenen Low-Cost-Langstreckenangebote stieg der verfügbare Frachtraum auf dieses Routen sprunghaft an. In Südamerika lässt sich die Erholung an den teilweise hohen zweistelligen Zuwachsraten beim Frachtaufkommen ablesen. Die brasilianische Wirtschaft erholt sich nach einer Rekord-Rezession wieder und ist die treibende Kraft in der Region. Der aufkommensstärkste Markt Asien zeigt sich stabil und wächst seit einem Jahr in nahezu konstanten Raten. Die generell volatilen Verkehre Richtung Afrika wachsen zwar seit Jahresbeginn, stel-

len aufgrund ihres geringen mengenmäßigen Aufkommens aber das größte Risiko von allen Verbindungen dar. Für das Gesamtjahr 2017 wird ein Zuwachs von 4,7 % für die in Deutschland umgeschlagene Fracht prognostiziert. Von der globalen konjunkturellen Aufhellung werden die Hauptverkehrsverbindungen gleichermaßen profitieren. Die größten Zuwachsraten dürften aller Voraussicht nach auf Europa und Amerika entfallen. Für die darauffolgenden Jahre wird mit einer schwächeren Zuwachsrates des Gesamtwachstums um rd. 2,5 % gerechnet.

Tabelle G-4: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t					Veränderung in % p.a. ¹⁾			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Gesamt ²⁾	4,401	4,546	4,760	4,879	5,001	3,3	4,7	2,5	2,5
Innerdeutsch	0,113	0,119	0,125	0,128	0,130	4,5	5,5	2,2	2,2
Grenzüberschreitend	4,209	4,345	4,590	4,698	4,816	3,2	5,6	2,3	2,5
- davon Europa	1,326	1,403	1,518	1,561	1,601	5,8	8,2	2,8	2,6
- darunter EU-27	1,023	1,078	1,141	1,168	1,198	5,4	5,8	2,4	2,6
- davon Interkontinental	2,883	2,942	3,072	3,141	3,215	2,1	4,4	2,2	2,4
-davon Afrika	0,119	0,113	0,119	0,122	0,128	-5,2	5,4	2,1	5,1
-davon Amerika	0,894	0,887	0,942	0,955	0,970	-0,8	6,2	1,5	1,6
- davon Asien	1,870	1,942	2,010	2,059	2,102	3,9	3,5	2,4	2,1
-davon Austral./Ozean.	0,000	0,001	0,002	0,005	0,015	154,8	222,1	185,0	209,7

1) Die Veränderungsrates in allen Luftfracht-Tabellen beziehen sich auf die nicht gerundeten Daten des Statistischen Bundesamtes und die nicht gerundeten Prognosewerte des BAG
 2) inkl. Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt; Fiplan, BAG- Prognosen

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) wuchs im Jahr 2016 voraussichtlich stark um 1,4 % bzw. 1,5 % (Aufkommen und Leistung). Für 2017 dürfte ein leicht geringeres Wachstum zu erwarten sein (1,2 % bzw. 1,3 % für Aufkommen und Leistung), das sich in den Folgejahren 2018 und 2019 nach bisherigen Einschätzungen nochmals leicht abschwächen wird (2018: 1,0 % bzw. 1,1 %; 2019: 0,9 % bzw. 1,1 % jeweils für Aufkommen und Leistung).

Ein wichtiger Einflussfaktor dabei ist die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**, der im Jahr 2016 voraussichtlich mit 1,4 % (Aufkommen und Leistung) überdurchschnittlich gewachsen sein dürfte. Expansiv wirkten sich hier einerseits der nochmals überdurchschnittlich ausgeweitete Pkw-Bestand und insbesondere die günstigen sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten aus. Daneben spielten die im Vergleich zum Vorjahr niedrigen Kraftstoffpreise eine wichtige Rolle. Im laufenden Jahr 2017 werden entsprechend der Wirtschaftsprognose die privaten Konsumausgaben weniger dynamisch wachsen. Auch für den Pkw-Bestand wird eine geringere Ausweitung im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Die Kraftstoffpreise dürften allerdings im Jahresdurchschnitt relativ stark ansteigen, sodass aus diesen Gründen für den motorisierten Individualverkehr ein geringeres Wachstum von 1,2 % (Aufkommen und Leistung) erwartet wird. Für die folgenden Jahre 2018 und 2019 wird eine robuste gesamtwirtschaftliche Entwicklung inklusive der privaten Konsumausgaben prognostiziert. Ebenfalls kann für den Pkw-Bestand von einer stabilen Ausweitung ausgegangen werden. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird eine sehr moderate Preissteigerung im Vergleich zu den Vorjahren erwartet. Diese Einflüsse bewirken insgesamt eine im Vergleich zu den Vorjahren geringere Entwicklung von 1,0 bzw. 0,9 % p.a. (jeweils Aufkommen und Leistung).

Das Personenaufkommen im gesamten **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)**, der fast ausschließlich durch den Liniennahverkehr getragen wird, wuchs im Jahr 2016 voraussichtlich stark um 1,2 % bzw. 0,1 % (Aufkommen und Leistung). Der Linienfernverkehr expandierte, wenn auch weitaus geringer als in den Vorjahren, weiterhin mit ca. 4,3 % bzw. 4,1 % Zuwachs in Aufkommen und Leistung. Der Gelegenheitsverkehr schrumpfte im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des Wegfalls von Sondereinflüssen (Stichwort: Transfers von Flüchtlingen) voraussichtlich um 6,3 % bzw. 3,5 % (Aufkommen und Leistung). Die Entwicklung des gesamten ÖSPV im Jahr 2017 dürfte sich aufgrund der nachlassenden Dynamik

der sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten und trotz der steigenden Kraftstoffpreise mit 0,9 % bzw. 0,1 % Wachstum (Aufkommen und Leistung) leicht schwächer gestalten. Im Linienfernverkehr wird vermutlich eine Wachstumstrendwende erreicht und dieser erstmalig um 4,0 % bzw. 4,1 % schrumpfen (Aufkommen und Leistung). Der Gelegenheitsverkehr wird sich nahezu konstant entwickeln. Für die folgenden Jahre vermindern sich die positiven Effekte aus den günstigen sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten, sodass sich voraussichtlich die Entwicklung des gesamten ÖSPV für den Zeitraum bis 2019 schwächer darstellt als in den Jahren vorher.

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderungen p.a. in %			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	58.407	59.241	59.936	60.526	61.095	1,4	1,2	1,0	0,9
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	9.461	9.571	9.655	9.721	9.773	1,2	0,9	0,7	0,5
Eisenbahnverkehr	2.707	2.771	2.836	2.894	2.948	2,4	2,3	2,0	1,9
Luftverkehr ⁴⁾	194	201	207	213	219	3,5	2,9	2,8	2,8
Summe	70.769	71.784	72.633	73.354	74.033	1,4	1,2	1,0	0,9
Verkehrsleistung ¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	948,3	961,9	973,2	982,9	992,1	1,4	1,2	1,0	0,9
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	81,8	81,9	82,0	82,2	82,2	0,1	0,1	0,2	0,1
Eisenbahnverkehr	91,8	93,9	96,1	98,2	100,1	2,4	2,3	2,2	2,0
Luftverkehr	61,5	63,9	65,9	67,7	69,6	3,9	3,0	2,8	2,8
Summe	1.183,4	1.201,7	1.217,2	1.230,9	1.244	1,5	1,3	1,1	1,1
¹⁾ Innerhalb Deutschlands ²⁾ Verkehr mit mot. Zweirädern und PKW (M1-Fahrzeugen), einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr ³⁾ Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr ausl. Unternehmen ⁴⁾ Einschließlich Doppelzählungen der Umsteiger									

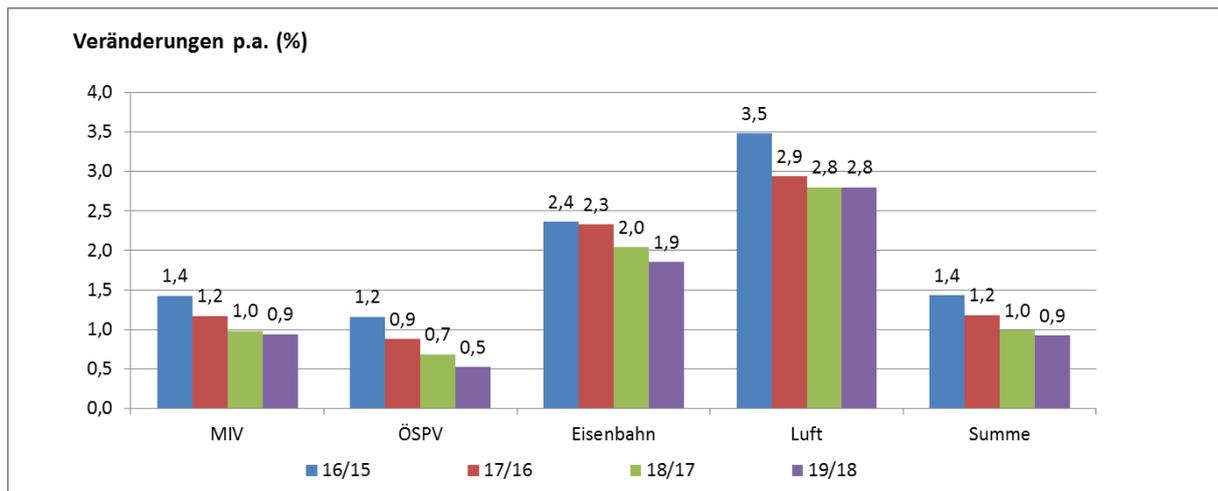
Quellen: Statistisches Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG.

Der **Eisenbahnverkehr** wurde 2016 durch Rekordergebnisse im Passagieraufkommen und der Personenverkehrsleistung im Nah- und insbesondere im Fernverkehr geprägt. Hierfür spielten v.a. im Fernverkehr Sparpreis-Aktionsangebote der DB AG eine wichtige Rolle, so dass der gesamte Eisenbahnverkehr überdurchschnittlich stark um voraussichtlich 2,4 % wuchs (Aufkommen und Leistung). Auch für das laufende Jahr 2017 wird voraussichtlich wiederum ein starkes Wachstum beobachtet werden können. Obwohl davon ausgegangen werden kann, dass die Sparpreis-Tickets die Effekte des Vorjahres nicht erreichen werden. Andererseits spielen die robusten sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leit-

daten sowie die steigenden Kraftstoffkosten ihre Wirkung aus, sodass 2017 von einem erneuten starken Wachstum von voraussichtlich 2,3 % p.a. (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden kann. In den Folgejahren wirken sich die positiven demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse nicht mehr ganz so expansiv aus, sodass voraussichtlich mit einem etwas schwächeren Wachstum des gesamten Eisenbahnmarktes von 2,0 % bzw. 2,2 % für das Jahr 2018 (Aufkommen und Leistung) und von 1,9 % bzw. 2,0 % für das Jahr 2019 (jeweils Aufkommen und Leistung) gerechnet werden kann. Der Fernverkehr dürfte sich hierbei, aufgrund positiver Auswirkungen von Angebotserweiterungen, stärker entwickeln.

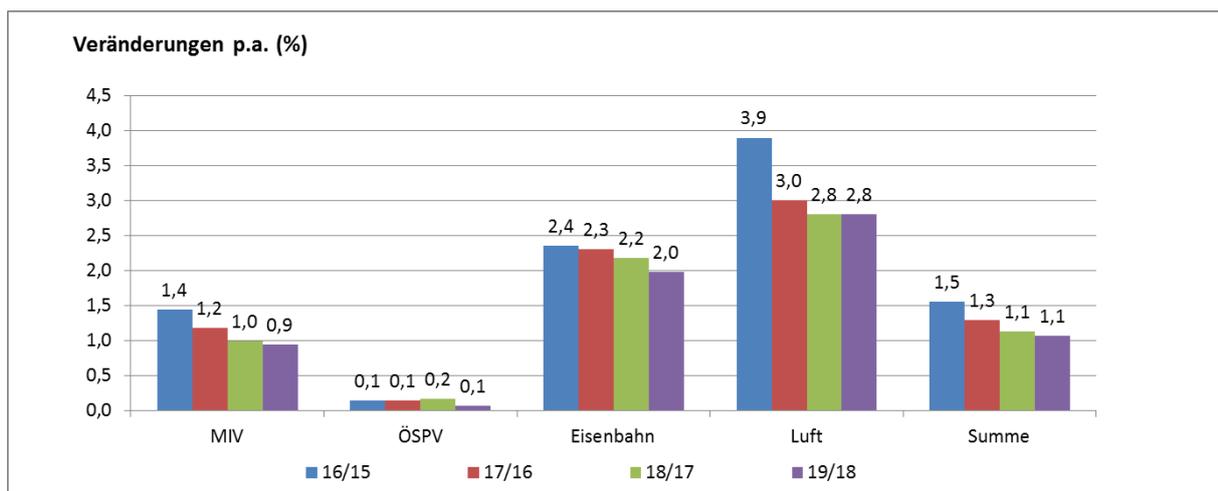
Im **Luftverkehr** hatte das Passagieraufkommen im Jahr 2016 um 3,5 % zugenommen. Damit entwickelte sich die Passagierzunahme das dritte Jahr infolge entlang des langfristigen Durchschnitts. Zum Jahresende 2016 beschleunigte sich das Wachstum und ein ungewöhnlich starker Dezember führte schließlich zu einem Gesamtaufkommen von 200,9 Mio. Fluggästen. Das Gesamtergebnis liegt damit leicht oberhalb der im Sommer prognostizierten Werte. Die hohen Zuwächse zum Jahresende 2016 resultieren aus dem hohen Interkontaufkommen. Der innerdeutsche Luftverkehr entwickelte sich wie erwartet und legte mit dem im Sommer 2016 prognostizierten Zuwachs um 2,8 % zu. Erneut war die Gesamtentwicklung maßgeblich von der Angebotsausweitung ausländischer Fluggesellschaften geprägt. Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wirken sich positiv auf die Luftverkehrsnachfrage aus. Der nach wie vor günstige Kerosinpreis sorgt weiterhin für Entlastung bei den Fluggesellschaften. Gleichzeitig sorgt der anhaltend hohe private Konsum für eine stabile Nachfrage nach Flugreisen. Für die hohen Zuwächse der vergangenen Jahre spielt aber auch der Kampf um Marktanteile eine entscheidende Rolle. Als größter Markt in Europa trifft dies den deutschen Luftverkehrsmarkt insbesondere. So hat die Wettbewerbsintensität in den Jahren 2015 und 2016 deutlich zugenommen und die Ticketpreise gegenüber dem Jahr 2014 nachhaltig gesenkt. Diese Entwicklung setzt sich im Jahr 2017 fort und zum Jahresende wird ein Gesamtwachstum von 2,9 % prognostiziert.

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten



Quellen: Statistisches Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG.

Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten



Quellen: Statistisches Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG.

Der Modal-Split der Verkehrsträger, der sich aus den beschriebenen Entwicklungen ergibt, ist in den Abbildungen P-3 und P-4 dargestellt. Demnach dürfte der Modal-Split-Anteil des MIV-Aufkommens über den gesamten Zeitraum konstant bleiben, wohingegen der Anteil an der Leistung leicht abnimmt. Aufgrund des Rückganges im Fernbusverkehr sind auch für den gesamten ÖSPV leichte Rückgänge über den Prognosezeitraum zu erwarten. Die Anteils-

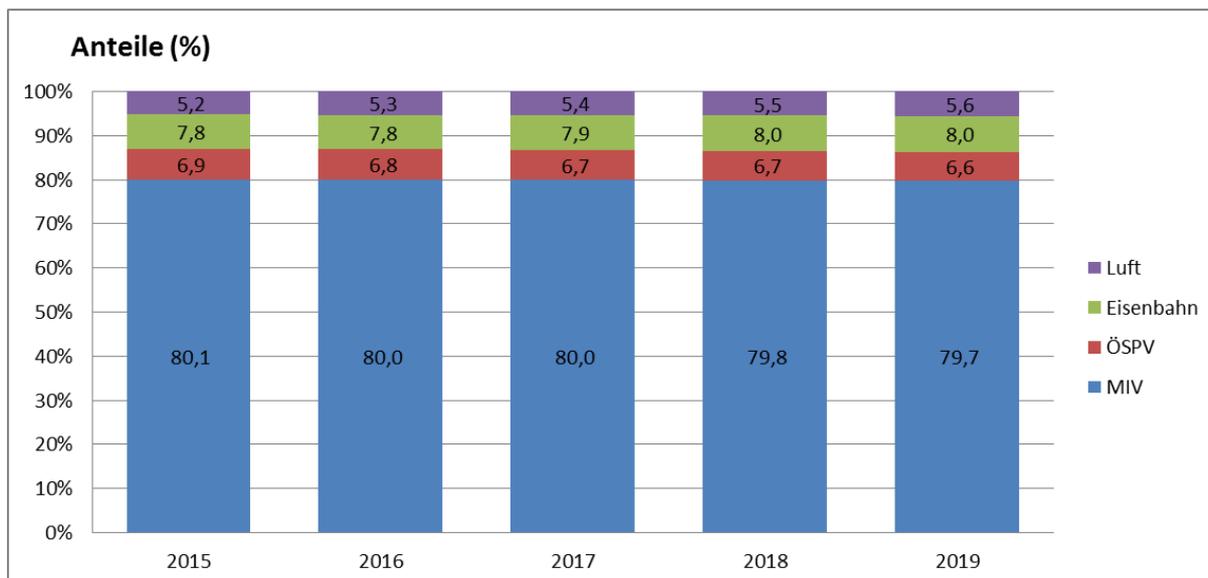
werte der Luftverkehrsleistung nehmen bis zum Jahr 2019 leicht zu, ebenso die Anteile im Aufkommen und der Leistung der Eisenbahn.

Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehraufkommens



Quellen: Statistisches Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG.

Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung



Quellen: Statistisches Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Der gesamte Personenverkehr wird hauptsächlich durch die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)** bestimmt, der zu über 80 % das Personenverkehrsaufkommen (Personenfahrten) und die Personenverkehrsleistung (Personenkilometer) ausmacht.

Als Grundlage für die Analyse der Entwicklung des MIV stehen, im Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern, keine amtlichen statistischen Erhebungen zur Verfügung. Grundsätzlich werden hier die Schätzungen des DIW¹⁶ zur gesamtdeutschen Fahrleistung des MIV als Grundlage genutzt. Anhand von Indikatoren wie z.B. PKW-Bestand, Kraftstoffabsatz, Kraftstoffverbrauch oder Informationen zu Fahrzeugflotten, schätzt das DIW dabei einen jährlichen Eckwert für Personenfahrten und Personenkilometer. Eine finale Schätzung liegt für das Jahr 2014 sowie mit zum Teil vorläufigen Werten für das Jahr 2015 vor, sodass die hier vorgestellten Entwicklungen schon ab dem Jahr 2015 eigene Prognosen darstellen (siehe zur Entwicklung des MIV auch Tabelle P-2). Zusätzlich wird hier erstmals auch auf die aktuellen Ergebnisse der Fahrleistungserhebung 2014¹⁷ zurückgegriffen und aufgebaut.

Nach diesen Einschätzungen stieg der MIV im Jahr 2016 voraussichtlich um 1,4 % (Aufkommen und Leistung). Für das laufende Jahr 2017 dürfte das Wachstum mit 1,2 % für Aufkommen und Leistung geringer ausfallen. Für die Jahre 2018 und 2019 ist voraussichtlich mit einem noch schwächeren Wachstum von 1,0 % bzw. 0,9 % p.a. zu rechnen. Die Gründe hierfür sind in der Entwicklung der bereits erwähnten **Haupteinflussfaktoren** zu sehen:

Der **Pkw-Bestand** ist laut KBA im Jahr 2016 (Stichtag: 01.01.2017) im Vergleich zu den Vorjahren überdurchschnittlich um ca. 1,6 % gewachsen, wobei die Neuzulassungen um ca. 4,5 % gestiegen sind. Auch der Anteil der privaten PKW-Neuzulassungen lag mit +0,8 Prozentpunkten höher als 2015.¹⁸ Dieser grundsätzliche Trend zu einer stabilen Ausweitung setzt sich auf einem weit niedrigerem Niveau auch im Jahr 2017 fort, z.B. mit einem Zuwachs der Neuzulassungen im ersten Halbjahr von 3,1 %.¹⁹ Insgesamt rechnen wir somit auch für 2017 mit einem Wachstum des Pkw-Bestandes von voraussichtlich 1,0 %.

Auch für die Jahre 2018 und 2019 kann aufgrund der robusten Entwicklung des privaten Konsums immer noch von einem konstanten Zuwachs des Pkw-Bestandes von 1,0 % p.a. ausgegangen werden. Weniger entscheidend für die Bestandsentwicklung ist die Entwick-

¹⁶ Die Schätzungen der Fahrleistungen erfolgen im Rahmen der Bearbeitung von „Verkehr in Zahlen“ im Auftrag des BMVI.

¹⁷ IVT Research GmbH (2016): Fahrleistungserhebung 2014; Mannheim.

¹⁸ Kraftfahrtbundesamt- Pressemitteilung Nr. 01/2017 - Fahrzeugzulassungen im Dezember 2016 - Jahresbilanz.

¹⁹ Kraftfahrtbundesamt- Pressemitteilung Nr. 17/2017 - Fahrzeugzulassungen im Juni 2017.

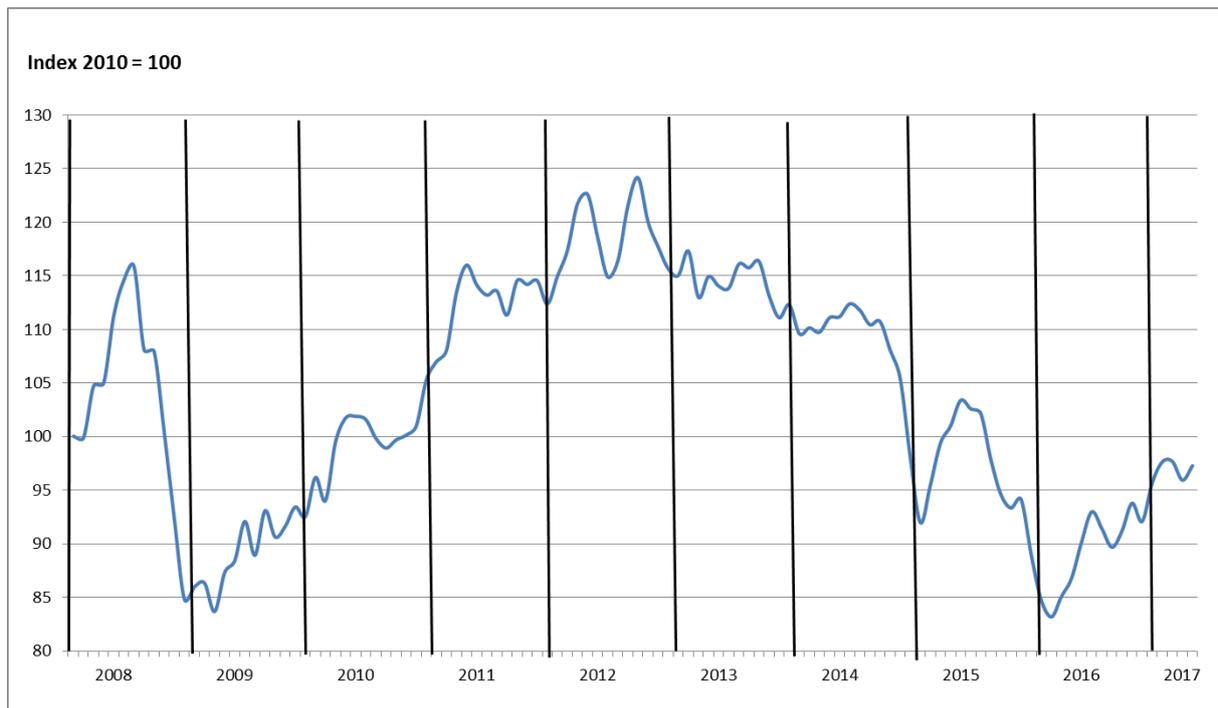
lung der Kraftstoffpreise, da diese vorwiegend die Pkw-Nutzung und nicht den Besitz beeinflussen.

Auch die stabile Entwicklung der **gesamtwirtschaftlichen und sozio-demographischen Leitdaten** verleihen dem MIV einen grundsätzlich positiven Impuls. Die privaten Konsumausgaben sind im Jahr 2016 laut der aktuellen Frühjahresprojektion aufgrund des kräftigen Anstiegs des real verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte um 2,0 % gestiegen. Für das laufende Jahr 2017 wird die Steigerung mit 1,4 % weniger positiv gesehen. Auch für die Jahre 2018 und 2019 wird das Wachstum jeweils auf gleichem Niveau angesiedelt. Die Zahl der Erwerbstätigen ist im Jahr 2016 voraussichtlich um 1,2 % wiederum stark gestiegen. Auch für das Jahr 2017 wird von einer gleichen hohen Steigerung ausgegangen. Es wird erwartet, dass sich diese positive Arbeitsmarktentwicklung grundsätzlich weiter fortsetzt, aber dies doch deutlich abgeschwächt. Demnach wird laut Frühjahrsprojektion für 2018 ein Zuwachs in den Erwerbstätigenzahlen in Höhe von 0,7 % und für 2019 von 0,4 % gesehen.

Die **Kraftstoffpreise** sanken nach dem starken Rückgang 2015 auch im Jahr 2016 nochmalig durchschnittlich real um rd. 8 % (vgl. Abbildung P-5). Grund dafür war der wiederrum starke Rückgang der Rohölpreise im Vergleich zum Vorjahr um ca. 16 % (Brent, in US Dollar). Ausschlaggebend dafür war auch das weltweite Überangebot an Rohöl in Kombination mit einer vergleichsweise geringen weltweiten Nachfrage. Dies machte sich im inländischen Kraftstoffabsatz bemerkbar, der 2016 um ca. 2,1 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen ist.²⁰

²⁰ Quelle: Amtliche Mineralölstatistik des Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

Abbildung P-5: Entwicklung Kraftstoffpreisindex 2008 - 2017



Quelle: Statistisches Bundesamt

Mit angetrieben durch eine Einigung der OPEC- Staaten über eine Verlängerung der Drosselung der Förderquoten bis mindestens April 2018 und somit einer theoretischen Eingrenzung des Angebots bei einer wieder ansteigenden Nachfrage, wird in den Prognosen des IWF bzw. der Bundesbank²¹ für 2017 ein kräftiger Anstieg der Rohölpreise von 29 % (UK Brent in €) erwartet. Aktuell zeigt sich aber, dass die angekündigten Förderkürzungen mit einer Zunahme der in den USA geförderten Mengen an insbesondere Fracking-Öl, inklusive einem starken Aufbau der Rohöllagerbestände, verbunden sind.²² Hinzu kommt, dass derzeit auch Libyen und Nigeria, die beiden einzigen OPEC-Länder, die sich nicht an den Förderkürzungen beteiligen, ihre Förderung drastisch ausweiten. Auch aus diesen Gründen sind die Prognosen weiterhin mit großen Unsicherheiten versehen. Auch für den Zeitraum bis 2019 dürften sich die Preise mit der erwarteten verstärkten Expansion der Weltwirtschaft tendenziell nach oben bewegen. Daraus ergeben sich für den Prognosezeitraum, unter Annahme von stabilen Steuer- und Abgabenanteilen, folgende Entwicklungen (siehe Abbildung P-6):

²¹ Quellen:

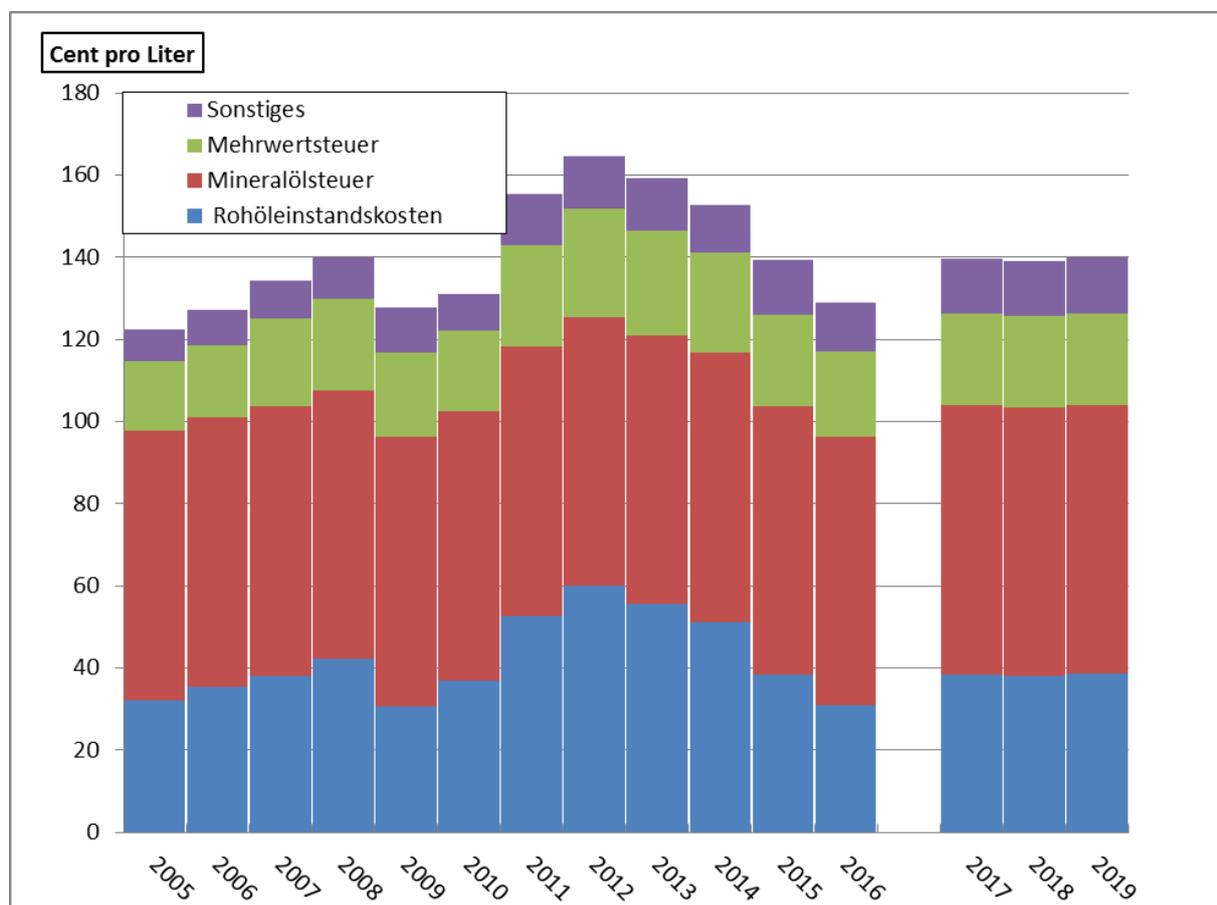
Internationaler Währungsfonds (Hrsg.): World Economic Outlook – April 2017; Washington 2017.

Deutsche Bundesbank (Hrsg.): Perspektiven der deutschen Wirtschaft – Gesamtwirtschaftliche Vorausschätzungen für die Jahre 2017 und 2018 mit einem Ausblick auf das Jahr 2019; Monatsbericht Dezember 2016.

²² U.S. Energy Information Administration: Short-Term Energy Outlook June 2017.

- Für 2017 gehen wir von einem Wertverlust des Euros gegenüber dem US Dollar von ca. 2 % im Vergleich zum Vorjahr sowie danach von stabilen Wechselkursen bis zum Zeitraum bis 2019 aus.²³
- Die oben genannten Prognosen der Bundesbank und des IWF gehen für das Rohöl von einem Anstieg des deutschen Einfuhrpreises von 29 % für 2017 sowie von einer nochmaligen leichten Zunahme von rd. 1 % für den Zeitraum 2018 bis 2019 aus.
- Daraus würden sich Veränderungen des nationalen Kraftstoffpreises von rd. +8 % für 2017 und eine nahezu unveränderte Entwicklung bis zum Jahr 2019 ergeben.

Abbildung P-6: Entwicklung Kraftstoffpreis Eurosuper



Quellen. Mineralölwirtschaftsverband; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

²³ Quelle: Deutsche Bundesbank (Hrsg.): Perspektiven der deutschen Wirtschaft – Gesamtwirtschaftliche Vorausschätzungen für die Jahre 2017 und 2018 mit einem Ausblick auf das Jahr 2019; Monatsbericht Dezember 2016.

Bezogen auf wichtige Komponenten des Individualverkehrs ergeben sich aus diesen Rahmenbedingungen voraussichtlich folgende Entwicklungen (vgl. Tabelle P-2):

- Die Pkw-Dichte (Pkw pro Einwohner über 18 Jahre) dürfte für die Jahre 2017 und 2018 mit 0,6 % bzw. 0,7 % p.a. durchschnittlich steigen. Da im darauf folgendem Jahr 2019 der Pkw-Bestand deutlich stärker als die Bevölkerung über 18 Jahren zunehmen wird, wird die Pkw-Dichte um voraussichtlich 0,9 % wieder stärker ansteigen.
- Unter der Annahme von gleich bleibenden durchschnittlichen Besetzungsgraden und weitgehend konstanten Fahrtweiten bleibt die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw bis zum Jahr 2019 voraussichtlich nahezu konstant.

Tabelle P-2: Komponenten des MIV

	Absolute Werte					Veränderungen p.a. in %			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	45,1	45,8	46,3	46,7	47,2	1,6	1,0	1,0	1,0
Pkw-Dichte ²⁾	655	660	664	669	675	0,9	0,6	0,7	0,9
Durchschn. Fahrleistung (1.000 Fzgkm) ³⁾	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	-0,2	0,2	-0,0	-0,1
Gesamte Fahrleistung (Mrd. Fzgkm) ⁴⁾	632,2	641,3	648,8	655,3	661,4	1,4	1,2	1,0	0,9
Durchschnittliche Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	948,3	961,9	973,2	982,9	992,1	1,4	1,2	1,0	0,9
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	16,2	16,2	16,2	16,2	16,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsaufkommen (Mrd. Pers.)	58,41	59,24	59,94	60,53	61,09	1,4	1,2	1,0	0,9

1) Zum 1. Januar des Folgejahres, ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge
 2) Pkw pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre
 3) Pro Pkw (M1-Klasse)
 4) Verkehr mit mot. Zweirädern und M1-Fahrzeugen innerhalb Deutschlands
 5) Pro Pkw

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Grundlage der hier dargestellten Verkehre des **öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV)** sind die Fahraktivitäten aller Unternehmen, die in der amtlichen Jahresstatistik erhoben werden. Diese liegt derzeit bis zum Jahr 2015²⁴ vor. Zusätzlich dazu werden quartalsweise alle Verkehre von Unternehmen erhoben, die zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung bereits am Markt tätig waren und gleichzeitig mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr beför-

²⁴ Statistisches Bundesamt (Hrsg.)(2017): Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2015. In: Fachserie 8 Reihe 3.1. Wiesbaden.

dem. Diese Quartalsstatistik liegt derzeit bis zum 1. Quartal 2017 vor²⁵, sodass die hier dargestellten Entwicklungen für 2016 vorläufigen Charakter besitzen und für die Entwicklung ab 2017 eigene Prognosen durchgeführt wurden, die auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruhen.

Demnach wuchs das Personenaufkommen des **gesamten ÖSPV** (siehe Tabelle P-3) voraussichtlich im Jahr 2016 mit 1,2 % p.a. im Vergleich zum Vorjahr überdurchschnittlich stark an. Für die Personenbeförderungsleistung dürfte mit einer Steigerung von 0,1 % gerechnet werden. Der Grund für diese Diskrepanz in der Entwicklung von Aufkommen und der Leistung liegt im Rückgang des Gelegenheitsverkehrs begründet, der - gemessen an der Leistung - im Vergleich zu den Personenfahrten, einen überproportionalen Anteil besitzt und dadurch das Gesamtergebnis maßgeblich beeinflusst wird. Der überwiegende Anteil am Gesamtaufkommen des ÖSPV liegt im Gegensatz dazu beim Liniennahverkehr. Somit spiegelt die Entwicklung dieses Segments das Gesamtergebnis der ÖSPV-Verkehrsnachfrage nahezu wieder. Das Aufkommen im **Liniennahverkehr** wuchs in 2016 voraussichtlich mit 1,2 % (Leistung: + 0,9 %) ebenfalls vergleichsweise stark. Insbesondere das starke Wachstum im Bereich Straßen- und U-Bahnen (+ 2,2 % im Aufkommen und + 1,8 % in der Leistung), dass vorwiegend in Großstädten und Ballungsräumen entsteht, trug zu dem positiven Gesamtergebnis bei. Insgesamt wird diese Entwicklung positiv durch Impulse aus den günstigen soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen gestützt. Insbesondere die leicht steigende Anzahl der Auszubildenden (0,1 %), die für den Nahverkehr ein wichtiges Segment darstellen, machte sich hier positiv bemerkbar. Auch die wiederum wachsenden Bevölkerungszahlen (0,7 %) und vor allem die stark ansteigenden Erwerbstätigenzahlen (1,2 %) wirkten sich hier belebend auf das Fahrtenaufkommen aus. Allerdings wurde aufgrund der günstigen Nutzerkosten der Pkw häufiger genutzt, wodurch ein Nachfrageanteil vom Liniennahverkehr auf den Pkw verlagert wurde. Im **Linienfernverkehr** wurden nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2016 rd. 24 Mio. Fahrgäste befördert, was eine Steigerung von ca. 4,3 % zum Vorjahr bedeutet.²⁶ Der **Gelegenheitsverkehr** dürfte sich 2016 nach dem Auslaufen der Sondereffekte des Vorjahres (Transfers von Flüchtlingen) voraussichtlich wieder auf das Niveau der Vorjahre einpendeln. Demnach ist hier für 2016 ein Rückgang von 6,3 % bzw. 3,5 % p.a. (für Aufkommen und Leistung) zu beobachten gewesen.

²⁵ Statistisches Bundesamt (Hrsg.)(2017): Verkehr aktuell 06/2017. In: Fachserie 8 Reihe 1.1. Wiesbaden.

²⁶ Statistisches Bundesamt: Jahr 2016: Fahrgastrekorde im Nah- und Fernverkehr mit Bussen und Bahnen, Pressemitteilung vom 10. April 2017 – 124/17, Wiesbaden 2017.

Auch im laufenden Jahr 2017 dürfte sich der **gesamte ÖSPV** weiterhin positiv entwickeln, aber mit einem Plus von 0,9 % bzw. 0,1 % (Aufkommen und Leistung) nichtmehr ganz so dynamisch wie im Vorjahr wachsen. Der **Liniennahverkehr** wird hier weiterhin den bestimmenden Faktor darstellen und generell von den stabilen Impulsen der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten profitieren (steigende Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen, stabile Auszubildendenzahlen, weitere Ausdehnung der privaten Konsumausgaben sowie auch wieder steigende Kraftstoffkosten) und mit einer Steigerung von 0,9 % bzw. 0,7 % (Aufkommen und Leistung) einen großen Teil zum Gesamtergebnis beitragen. Für den **Linienfernverkehr** sind im ersten Quartal 2017 mit einem Minus von 9,1 % bzw. 9,2 % (Aufkommen und Leistung) erstmals seit der Liberalisierung im Jahr 2013 Rückgänge zu beobachten gewesen. Der Branchenverband BDO erklärt dies mit saisonalen Effekten und führt dies darauf zurück, dass die reiseintensive Osterzeit 2016 noch in das 1. Quartal fiel, in 2017 jedoch erst für das 2. Quartal zur Wirkung kommt.²⁷ Dennoch lassen sich Tendenzen erkennen, die auf einen strukturellen Konsolidierungseffekt des Marktes schließen lassen.²⁸ Dies spiegelt sich auch an dem verringerten Angebot an wöchentlichen Hin- und Rückfahrten (Fahrtenpaare) sowie an der Gesamtanzahl angebotener Linien im innerdeutschen Fernbusverkehr (Vergleich erstes Quartal 2017 zum Vorjahreszeitraum) wider.²⁹ Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass sich das Gesamtjahresergebnis 2017 auf dem Niveau von 2015 einpendelt, was einem Rückgang von 4,1 % bzw. 4,0 % (Aufkommen und Leistung) zum Vorjahr entspricht. Für den **Gelegenheitsverkehr** gehen wir für 2017 von der, mit Ausnahme des Jahres 2015, weiteren Fortsetzung des stagnierenden bis rückläufigen Trends der vergangenen Jahre aus. Voraussichtlich wird eine Stagnation im Aufkommen und ein leichtes Wachstum (0,2 %) in der Leistung erwartet. Der Gelegenheitsverkehr profitierte hierbei von einer soliden Entwicklung im Bustourismus sowie von der konstanten Entwicklung in der Anzahl der Auszubildenden, die insbesondere für das Segment der Mietbusse in Form von Schülertransporten einen wichtigen Faktor darstellt.

Im anschließenden Zeitraum 2018 und 2019 dürften die positiven Impulse aus demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüssen robust, aber geringer ausfallen. Insgesamt dürfte für den **Liniennahverkehr** ein geringeres Wachstum als im laufenden Jahr zu erwarten sein (2018: +0,7 % bzw. +0,5 %; 2019: +0,5 % bzw. +0,4 % jeweils für Aufkommen und Leistung). In dem Zeitraum wird für den **Linienfernverkehr** mit einem weitestgehend konso-

²⁷ Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer – Pressemitteilung vom 30.Juni 2017.

²⁸ Bundesamt für Güterverkehr: Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2016; Köln 2016.

²⁹ Quelle: Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer – zitiert nach IGES.

lidierten Ausbaustadium des Marktes gerechnet, in dem sich wenige Anbieter auf lukrative Strecken konzentrieren werden, sodass wir mit leichten Rückgängen rechnen (2018: -2,0 %; 2019: -1,0 % für Aufkommen und Leistung). Im **Gelegenheitsverkehr** wirkt sich der langsame Rückgang der Auszubildendenzahlen negativ aus. Auch im Bereich des Bustourismus werden vermutlich keine nennhaften positiven Impulse zu erwarten sein, sodass die Entwicklung mit einem Nullwachstum im Jahr 2018 und einem Rückgang von 0,4 % im Jahr 2019 für Aufkommen und Leistung leicht negativ ausfallen sollte. Hier ist jedoch abzuwarten, inwieweit hier aktuell auf dem Markt kommende neue digitale Angebote und Entwicklungen zur einfachen Buchung und Preisangebotsabfrage ihre Wirkung entfalten.³⁰

Für den **gesamten ÖSPV** dürfte daraus für die Jahr 2018 und 2019 ein Zuwachs von 0,7 % p.a. bzw. 0,5 % p.a. für das Aufkommen und 0,2 % p.a. bzw. 0,1 % p.a. für die Verkehrsleistung resultieren.

³⁰ Z.B. Flixbus Mieten

Tabelle P-3: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderungen p.a. in %			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenverkehr ²⁾	9.461	9.571	9.655	9.721	9.773	1,2	0,9	0,7	0,5
- Liniennahverkehr	9.356	9.470	9.555	9.622	9.674	1,2	0,9	0,7	0,5
- Linienfernverkehr	23	24	23	23	23	4,3	-4,0	-2,0	-1,0
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	82	76	76	76	76	-6,3	0,0	0,0	-0,4
Eisenbahnverkehr	2.707	2.771	2.836	2.894	2.948	2,4	2,3	2,0	1,9
- Nahverkehr	2.576	2.633	2.694	2.747	2.797	2,2	2,3	2,0	1,8
- Fernverkehr	131	138	142	147	151	5,3	2,9	2,9	2,8
Insgesamt	12.168	12.342	12.491	12.615	12.720	1,4	1,2	1,0	0,8
- Nahverkehr	11.932	12.103	12.249	12.370	12.471	1,4	1,2	1,0	0,8
- Fernverkehr ³⁾	236	239	242	246	249	1,2	1,3	1,5	1,5
Verkehrsleistung ¹⁾									
Öffentlicher Straßenverkehr ²⁾	81,8	81,9	82,0	82,2	82,2	0,1	0,1	0,2	0,1
- Liniennahverkehr	54,9	55,4	55,8	56,1	56,3	0,9	0,7	0,5	0,4
- Linienfernverkehr	7,3	7,6	7,3	7,1	7,1	4,1	-4,1	-2,0	-1,0
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	19,6	18,9	19,0	19,0	18,9	-3,5	0,2	0,0	-0,4
Eisenbahnverkehr	91,8	93,9	96,1	98,2	100,1	2,4	2,3	2,2	2,0
- Nahverkehr	54,9	54,6	55,5	56,4	57,1	-0,6	1,8	1,5	1,3
- Fernverkehr	36,9	39,4	40,5	41,8	43,0	6,8	3,0	3,1	2,9
Insgesamt	173,6	175,8	178,1	180,3	182,3	1,3	1,3	1,2	1,1
- Nahverkehr	109,8	110,0	111,3	112,4	113,4	0,1	1,2	1,0	0,8
- Fernverkehr ³⁾	63,8	65,9	66,8	67,9	69,0	3,3	1,4	1,7	1,6
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr ausl. Unternehmen									
3) Einschließlich Gelegenheitsnahverkehr									

Quellen: Statistisches Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

4.4 Eisenbahnverkehr

Für den Eisenbahnverkehr gelten bezüglich der empirischen Datenlage die gleichen Grundlagen wie für den ÖSPV. Auch hier bilden die Fahraktivitäten der Verkehrsunternehmen, die in der amtlichen Jahresstatistik erhoben werden, die Grundlage. Für den Eisenbahnverkehr liegen diese Daten derzeit für das Jahr 2015 vor.³¹ Zusätzlich dazu werden quartalsweise alle Verkehre von Unternehmen erhoben, die zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung am Markt tätig waren und gleichzeitig mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Diese Quartalsstatistik liegt derzeit bis einschließlich des ersten Quartals 2017 vor.³²

³¹ Statistisches Bundesamt (Hrsg.)(2017): Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2015. In: Fachserie 8 Reihe 3.1. Wiesbaden.

³² Statistisches Bundesamt (Hrsg.)(2017): Verkehr aktuell 06/2017. In: Fachserie 8 Reihe 1.1. Wiesbaden..

Im Jahr 2016 wuchs der **gesamte Eisenbahnverkehr** voraussichtlich mit 2,4 % im Aufkommen und der Leistung außergewöhnlich stark und verbuchte dabei Rekordergebnisse bezügliche Passagieraufkommen und Passagierleistung. Mitausschlaggebend dafür ist auch die positive Entwicklung im **Nahverkehr**, der zum Personenverkehrsaufkommen der Eisenbahnen mehr als 90 % und zur Personenverkehrsleistung ca. 2/3 beiträgt. Trotz des negativen Einflusses der niedrigen Kraftstoffpreise waren es einerseits die nachholenden Basiseffekte der Streikauswirkungen aus dem Jahr 2015, sowie die insgesamt positiven Impulse aus den sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen (steigende Bevölkerung, Auszubildende, Erwerbstätige und private Konsumausgaben), die hierfür eine Rolle spielten. Ebenfalls positiv wirkten sich hier auch zusätzliche Angebotserweiterungen aus, wie z.B. die Erweiterung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (Magdeburg-Leipzig). Noch weit- aus positiver entwickelte sich aller Voraussicht nach der **Fernverkehr**. Er legte voraussichtlich deutlich um 5,3 % bzw. 6,8 % zu (Aufkommen und Leistung) und erreichte somit das höchste Fahrgastaufkommen seit dem Jahr 2001. Begünstigende Faktoren waren die allgemein expansiv wirkenden Effekte der positiven wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung. Zudem spielten nachholende Basiseffekte der Streikauswirkungen aus dem Jahr 2015 und vor allem die breit angelegte Sonderticketaktion der DB AG eine entscheidende Rolle.

Für das laufende Jahr 2017 dürfte davon auszugehen sein, dass sich auch für den **Nahverkehr** die grundlegenden robusten sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Bedingungen (steigende Bevölkerung, Erwerbstätige und private Konsumausgaben und stabile Auszubildendenzahlen) Wachstumsimpulse verleihen. Auch wird sich der Einfluss der steigenden Kraftstoffpreise positiv bemerkbar machen, sodass hier von einem im Vergleich zum Vorjahr ähnlich starkem Wachstum von 2,3 % bzw. 1,8 % (Aufkommen und Leistung) ausgegangen wird. Ähnliche positive Entwicklungen sind auch für den **Fernverkehr** zu erwarten. Hier gehen wir davon aus, dass insbesondere nicht mehr mit der breit angelegten Sonderticketoffensive seitens der DB AG zu rechnen ist. Grundlegend positive Nachfragewirkungen ergeben sich aber auch für den Fernverkehr aus den günstigen demographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen (steigende Erwerbstätigkeit, BIP-Wachstum und Steigerung des privaten Konsums mit Auswirkungen auf Geschäfts-, Privat- und Urlaubsfahrten). Ebenfalls positiv dürften sich auch Angebotserweiterungen und Verbesserungen auswirken, die zum Fahrplanwechsel Ende 2016 in Betrieb genommen wurden, wie z.B. weitere Abschnitte der Neubaustrecke VDE 8 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit) zwischen Nürnberg

und Berlin, die schnellere und zusätzliche Fernverkehrsverbindungen beinhalten (Nord-Süd und Ost-West). Zusätzlich erhöht sich auf den stark nachgefragten Fernverkehrsstecken die Anzahl der Zugverbindungen. Auch kann erwartet werden, dass aufgrund der Rückgänge im Fernbusmarkt sowie der Erhöhung der Kraftstoffpreise, keine weiteren Anteilsverluste im Fernverkehr generiert werden. Es wird daher geschätzt, dass sich, trotz der Wegfallenden Impulse aus den Sparticketaktionen der DB AG, demnach im Fernverkehr insgesamt für das Jahr 2017 wiederum ein starkes Wachstum von 2,9 % bzw. 3,0 % (Aufkommen und Leistung) einstellt, welches aber unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Insgesamt ergibt sich dadurch ein Wachstum des **gesamten Eisenbahnverkehrs** von voraussichtlich 2,3 % (je Aufkommen und Leistung).

Im darauffolgenden Zeitraum 2018 und 2019 dürften sich die beschriebenen abflachenden Entwicklungen der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse in gedämpfter Weise auswirken. Daher dürfte von einem etwas niedrigerem Wachstum des **gesamten Eisenbahnmarktes** für das Jahr 2018 von voraussichtlich 2,0 % bzw. 2,2 % (Aufkommen und Leistung) und für 2019 von 1,9 % bzw. 2,0 % (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden. Dies wird insbesondere durch die Entwicklung des **Nahverkehrs** bestimmt, der mit 2,0 % bzw. 1,5 % in Aufkommen und Leistung für 2018 und mit 1,8 % bzw. 1,3 % in Aufkommen und Leistung für 2019 ebenfalls schwächer wächst. Stabilisierend dürfte sich hier die im Eisenbahnregulierungsgesetz 2016 ³³ getroffene Deckelung der Stations- und Trassenpreise im SPNV auswirken, die erstmals zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 zum Tragen kommt. Für den **Fernverkehr** dürften sich ab 2018 weitere Leistungs- und Angebotserweiterungen positiv auswirken, hier insbesondere wiederum die Inbetriebnahme der nun kompletten Neubaustrecke zwischen München und Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VD8). Der Fernverkehr dürfte sich mit 2,9 % bzw. 3,1 % (Aufkommen und Leistung) für 2018 und 2,8 % bzw. 2,9 % (Aufkommen und Leistung) für 2019 überdurchschnittlich entwickeln.

4.5 Luftverkehr

Die seit Mitte 2014 begonnene Trendwende in der Luftverkehrsentwicklung zeigt sich stabil. Im Jahr 2016 hatte das Passagierwachstum im Luftverkehr um 3,5 % zugelegt. Damit wurden erstmals mehr als 200 Mio. Fluggäste auf den deutschen Hauptverkehrsflughäfen gezählt. Dies entspricht einer Verdopplung des Aufkommens in den vergangenen 20 Jahren.

³³ "Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016

Der Großteil von den rd. 6,8 Mio. zusätzlichen Fluggästen im Jahr 2016 entfiel dabei auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Zuwächse hier stammen fast ausschließlich von Zielen in Europa. Der Interkontverkehr ist im Jahr 2016 lediglich um 0,5 % gewachsen. Den stabilen Zuwächsen in Amerika (+4,3 %) und Asien (+3,0 %) standen hohe Rückgänge in Afrika (-17,0 %) von rd. einer Mio. Fluggäste gegenüber. Hier führte eine Serie von Anschlägen in Nordafrika in den Jahren 2015 und 2016 zu einer Buchungszurückhaltung bei Urlaubern und schließlich zu einer Verschiebung der Verkehre Richtung Europa. Die größten Verluste wurden in Tunesien und Ägypten verzeichnet. Der innerdeutsche Luftverkehr legte 2016 um 2,8 % zu und notiert ein Fünf-Jahres-Hoch hinsichtlich des Aufkommens. Die Ursache für den starken Zuwachs um rd. 0,6 Mio. Fluggäste waren der intensive Wettbewerb auf den Rennstrecken München-Berlin sowie Köln/Bonn-Berlin.

Die Beschleunigung des Wachstums zum Jahresende 2016 hielt auch in den ersten vier Monaten des Jahres 2017 an. Die Zahl der Einsteiger ist um 6,5 % gestiegen und markiert einen neuen Höchstwert. Überraschend stark fällt hier das Wachstum auf den Interkontverkehren aus. Die beliebten Urlaubsziele in Nordafrika haben sich deutlich schneller erholt als angenommen. Ägypten, Marokko und Tunesien wachsen mit hohen zweistelligen Raten. Bislang führte diese Entwicklung zu keinerlei Ausgleichbewegungen oder Abzügen bei den Europaverkehren. Das Rekordangebot der Low-Cost-Carrier sorgt hier für weitere Ticketpreissenkungen und eine hohe Nachfrage. Bei Urlaubern beliebte Ziele sind aktuell Griechenland, Portugal sowie die Schwarzmeerziele Rumänien und Bulgarien. Das mit Abstand aufkommensstärkste europäische Ziel ist Spanien. Die größten Verluste aufgrund politischer Unruhen verzeichnet die Türkei. Abseits von Europa verbuchen Amerika und Asien ebenfalls deutliche Zuwächse bis zum Frühjahr 2017. Das Flugangebot in die Zielgebiete Nordamerika und Karibik wurde zum Sommerflugplan 2017 deutlich ausgeweitet. Neben den klassischen Ferienfliegern, die nun verstärkt Warmwasserziele in Übersee anbieten, drängen Low-Cost-Carrier auf das zunehmend nachgefragte Segment. Richtung Asien gibt es keine nennenswerten Angebotsausweitungen, jedoch verzeichnen die größten Märkte China und Japan eine stabile Nachfrage. Die kleinsten Zuwächse bei den Hauptverkehrsverbindungen verbucht aktuell der innerdeutsche Luftverkehr. Für die gesamte Passage wird 2017 ein Zuwachs von 2,9 % prognostiziert. Die anfänglich hohen Zuwachsraten werden über den Sommer bis hin zum Jahresende etwas an Dynamik verlieren. Der grenzüberschreitende Verkehr wird sich deutlich stärker entwickeln als der innerdeutsche Verkehr. Bei letzterem sind Zuwachsraten im Jahr 2017 fast ausschließlich über eine höhere Auslastung zu errei-

chen. Sollte die aktuell stabile Phase in Nordafrika weiter anhalten, wird Afrika die größten Zuwächse 2017 verzeichnen. Für die Jahre 2018 und 2019 wird mit einem stabilen Wachstum um die 2,8 % gerechnet.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers.					Veränderung p.a. in % ³⁾			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Fluggäste ¹⁾	194,2	200,9	206,8	212,6	218,6	3,5	2,9	2,8	2,8
Innerdeutsch (Einsteiger)	23,1	23,7	24,2	24,5	24,7	2,8	1,9	1,1	1,1
Grenzüberschreitend ²⁾	170,8	176,9	182,6	188,2	193,9	3,6	3,2	3,0	3,0
- davon Europa	132,4	138,3	143,	148,1	153,1	4,5	3,4	3,5	3,4
- darunter EU	102,4	110,2	115,	120,5	125,9	7,6	4,3	4,7	4,5
- davon Interkontinental	37,8	38,	39,1	40,1	40,8	0,5	2,7	2,6	1,7
- davon Afrika	5,8	4,8	5,2	5,6	5,7	-17,0	9,0	7,3	1,3
- davon Amerika	15,5	16,1	16,4	16,7	16,9	4,3	1,7	1,6	1,4
- darunter USA	10,4	10,7	10,8	11,1	11,3	2,7	1,3	2,1	1,7
- davon Asien	16,6	17,1	17,5	17,9	18,2	3,0	2,0	2,2	2,0
- davon Australien / Ozeanien	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung ⁴⁾	61,5	63,9	65,9	67,7	69,6	3,9	3,0	2,8	2,8
Innerdeutsch	10,1	10,4	10,6	10,7	10,9	2,8	1,9	1,1	1,1
Grenzüberschreitend	51,4	53,5	55,2	57,0	58,7	4,1	3,2	3,1	3,1

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger.
 2) inkl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2015: 0,3; 2016: 0,3; 2017: 0,3; 2018/2019: 0,2 Mio.)
 3) Veränderungsraten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.
 4) Innerhalb Deutschlands.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Fiplan; BAG Prognosen

5 Anhang: Detailangaben zu den Rahmenbedingungen

In der folgenden Tabelle werden die wesentlichen Rahmenbedingungen und Einflussgrößen und deren erwarteter Trend für den Prognosezeitraum der Verkehrsnachfrage von 2016 bis 2019 dargestellt, zudem wird der erwartete Trend kurz kommentiert.

Grundsätzliche Änderungen in den Rahmenbedingungen sind seit der Veröffentlichung der Winterprognose 2016/17 nicht eingetreten. Es zeichnet sich weiterhin eine robuste positive wirtschaftliche Entwicklung als wichtiger Treiber für die Verkehrsnachfrage ab. Es gibt aber einzelne Entwicklungen, die zu beachten sind:

- Die fortlaufende instabile Situation einiger Volkswirtschaften in der Eurozone
- die unvorhersehbaren Folgen des beschlossenen Austritts Großbritanniens und Nordirlands aus der Europäischen Union
- die Unsicherheit über die mögliche Beeinträchtigung des Außenhandels mit den USA
- die weiterhin bestehenden Bemühungen um eine Konsolidierung der chinesischen Wirtschaft
- die nicht absehbaren Auswirkungen der kriegerischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten
- die Zinserhöhung der FED in den USA
- die Unsicherheit über die Ölpreisentwicklung

Für die bisherigen Prognosen wurde eine differenzierte Betrachtung der Einflussfaktoren für die Güter- und Personenverkehrsnachfrage durchgeführt. In gleicher Weise werden auch für die Sommerprognose 2017 wichtige Einflüsse auf die Verkehrsnachfrage transparent gemacht. Grundlagen für die Einschätzung der Rahmenbedingungen sind:

- laufende aktuelle Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes
- Nachrichten, Berichte von Verbänden und Branchen-Internetseiten
- laufende Nachrichten aus der Tages- und Fachpresse
- der World-Economic Outlook des International Monetary Funds von April 2017
- der Global Interim Economic Outlook vom März 2017 der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung)
- Global Economic Prospects - Analysen der World Bank vom Januar 2017
- die Frühjahrprojektion 2017 der Bundesregierung vom April 2017

- Analysen der Deutschen Bundesbank
- Laufende Berichte der Wirtschaftsforschungsinstitute in Deutschland und hier insbesondere die aktuellen Arbeiten der Prognoseabteilung des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 30 (2017/Q1) Mittelfristprojektion für Deutschland im Frühjahr 2017
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 29 (2017/Q1) Deutsche Konjunktur im Frühjahr 2017
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 28 (2017/Q1) Konjunktur im Euroraum im Frühjahr 2017
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 27 (2017/Q1) Weltkonjunktur im Frühjahr 2017

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
A.	Demographische Entwicklung Grundlage für die Vorausschau der demographischen Entwicklung ist die aktualisierte Rechnung auf Basis 2015 der 13. koordinierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Bundesamtes. Dabei wird in Bezug auf die Außenwanderung die Variante W2-A unterstellt, die von einem höheren Wanderungssaldo in den Jahren 2015-2018 als in der ursprünglichen Variante W2 ausgeht. Zu Grunde liegende Annahmen über den Zuwanderungssaldo: 2016: 750.000 Personen 2017: 500.000 Personen 2018: 400.000 Personen 2019: 300.000 Personen	
A.1	Die Bevölkerung wächst infolge der Zuwanderung im Prognosezeitraum linear von 82,8 Mio. Einwohnern im Jahr 2016 auf rd. 83,4 Mio. Einwohner im Jahr 2019. Dieser Bevölkerungszuwachs findet vornehmlich in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr statt.	82,8 Mio. → 83,4 Mio. Einwohner
A.2	Der stark abnehmende Trend der Anzahl Auszubildender und Schüler schwächt sich infolge der jungen Zuwanderer leicht ab.	Leichte Abnahme der Zahl an Auszubildenden zwischen 2016 und 2019
B	Rahmenbedingungen am Öl- und Energiemarkt	
B.1	Rohölpreis Es wird davon ausgegangen, dass der Rohölpreis weiterhin durch Marktregulierungen beeinflusst wird, die Fördermengen im Prognosezeitraum konstant gehalten bzw. nur geringfügig gedrosselt werden. Der Jahresdurchschnittspreis 2016 lag bei rd. 44 US Dollar (pro Barrel Brent) und damit um ca. 16 % niedriger als 2015.	Mittelfristiger Ölpreis 50\$ - 60\$

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>Die Ölpolitik der OPEC bleibt präses MarkttHEMA. Die OPEC ist sich einig, die derzeitigen Drosselungsquoten bis mindestens April 2018 zu verlängern. Russland und andere nicht OPEC-Staaten unterstützen das Vorhaben und wollen ebenfalls an seiner Förderbegrenzung festhalten. Aktuell zeigt sich aber, dass die angekündigten Förderkürzungen mit einer Zunahme der in den USA geförderten Mengen an insbesondere Fracking-Öl, inklusive einem starken Aufbau der Rohöllagerbestände, verbunden sind. Hinzu kommt, dass derzeit auch Libyen und Nigeria, die beiden einzigen OPEC-Länder, die sich nicht an den Förderkürzungen beteiligen, ihre Förderung drastisch ausweiten. Auch aus diesen Gründen sind die Prognosen weiterhin mit großen Unsicherheiten versehen. Auch für den Zeitraum bis 2019 dürften sich die Preise mit der erwarteten verstärkten Expansion der Weltwirtschaft tendenziell nach oben bewegen</p>	
B.2	<p>Energiekosten</p> <p>Die Energiekosten werden für alle Sektoren - Industrie, Verkehr, Gewerbe, Handel, Dienstleistung, private Haushalte – tendenziell steigen.</p>	Tendenziell steigende Energiekosten
B.3	<p>Absatz Mineralölprodukte</p> <p>Nach Erhebungen des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) stieg der Absatz von Mineralölprodukten in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2016 um 1,8 % gegenüber dem Vorjahr. Im aktuellen Jahr 2017 (Januar bis Februar) sank der Absatz gegenüber der Vorjahresperiode um -3,9 %.</p> <p>Aufgrund der mittelfristig erwarteten steigenden Energiepreise und effizienterer Energienutzung gehen wir für 2017 bis zum Prognosezeitraum 2019 von einem leichten Rückgang (-0,2 % p.a.) des Mineralölabsatzes aus.</p>	- 0,2 % p.a. Rückgang ab 2017 bis 2019
B.4	<p>Raffinerieproduktion</p> <p>Im Jahr 2016 stieg mit dem gesteigerten Mineralölverbrauch auch die Brutto-Raffinerieerzeugung (+1,2 % im vgl. zum Vorjahr). Im aktuellen Jahr 2017 (Januar bis Februar) sank sie bisher gegenüber der Vorjahresperiode um -2,7 %.</p> <p>Die Prognostizierbarkeit ist aufgrund der Anfälligkeit von singulären und nicht absehbaren Ereignissen weiterhin sehr schwierig. Deswegen wird angenommen, dass ein nahezu paralleler Verlauf des Inlandverbrauches und der Brutoraffinerieerzeugung existiert, d.h. eine Konstanz in Einfuhr und Ausfuhr gegeben ist.</p> <p>Transporte der Mineralölprodukte und Raffinerieproduktion machen rd. 5 % der in Deutschland transportierten Tonnage als auch der Verkehrsleistung aus.</p>	Konstante Entwicklung

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
C	Generelle Wirtschaftsentwicklung³⁴	
C.1	Bruttoinlandsprodukt, real, durchschnittliches Wachstum p.a. für den Zeitraum 2017/2019: 1,5 %	
C.2	Erwerbstätige, leichter Anstieg bis 2019 (0,5 % im Jahresdurchschnitt)	
C.3	Private Konsumausgaben, real, durchschnittliches Wachstum für 2017 bis 2019: 1,4 % p.a.	
C.4	Ausrüstungsinvestitionen, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2017 bis 2019: 3,1 % p.a.	
C.5	Importe, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2017 bis 2019: 4,8 % p.a.	
C.6	Exporte, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2017 bis 2019: 4,0 % p.a.	
D	Transport-Nachfragemarkt	
D.1	Generelles Mobilitätsverhalten <i>(keine Veränderungen zu den Trends der Winterprognose 2016/2017)</i>	
D.1.1	Nutzung Mobilitätsdienste Die Nutzung von Mobilitätsdiensten (wie z.B. Carsharing und Vermittlung von Fahrdiensten) nimmt in Ballungszentren zu, da es einen immer stärkeren Trend weg vom reinen Besitzen hin zum Teilen von Mobilität sowie von Mobilität auf Abruf gibt. Die Auswirkung auf den Eckwert der MIV-Nachfrage ist aber bisher gering.	↗
D.1.2	Wertewandel Bevölkerung: Vermeidung von Wegen, Nutzung Rad Der Trend zur Vermeidung von Wegen und zur vermehrten Radnutzung ist tendenziell – und unabhängig von konjunkturellen Einflüssen - beobachtbar. Wir gehen aber davon aus, dass insbesondere in Städten der Fahrradanteil langfristig zunehmen wird. Allerdings wird die Substitution wahrscheinlich stärker im ÖV als im Pkw-Verkehr bemerkbar sein.	↗
D.2	Branchenentwicklung (Bruttowertschöpfung)	
D.2.1	Landwirtschaftliche Produktion, Forstwirtschaft, Fischerei Die wirtschaftliche Stimmung in der Landwirtschaft hat sich gegenüber den zurückliegenden Jahren deutlich verbessert. Auch für die	+ 0,5 % p.a. Produktionswachstum bis 2019

³⁴ Quelle: Frühjahrsprojektion der Bundesregierung vom April 2017.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>Zukunft werden positive Entwicklungen gesehen. Das zeigt das aktuelle „Konjunkturbarometer Agrar“. Die Veredelungsbetriebe und Futterbaubetriebe haben eher pessimistischere Erwartungen, während die Ackerbaubetriebe inzwischen durchaus positiv in die Zukunft schauen.</p> <p>Die Investitionsbereitschaft der landwirtschaftlichen Betriebe in Deutschland ist gegenüber 2016 deutlich gestiegen. Investiert wird insbesondere in Maschinen, Wirtschaftsgebäude, Hof- und Stalltechnik.</p> <p>Die Konkurrenzsituation zwischen inländischen Produktion und der Produzenten in Europa ist weiterhin gegeben und wird sich auch im Prognosezeitraum nicht wesentlich ändern.</p> <p>Aufgrund der positiven Einschätzung der Lage der Landwirtschaft wird für den Prognosezeitraum von rd. 0,5 % pro Jahr Produktionswachstum ausgegangen.</p> <p>Rd. 6 % des Güteraufkommens bei rd. 7 % der Verkehrsleistungen werden durch die Primärerzeugung von landwirtschaftlichen Produkten und Fischerei generiert.</p> <p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> + regionale Märkte werden mehr genutzt + Importe landwirtschaftlicher Produkte sind auf hohem Niveau 0 Beschäftigung bleibt unverändert, weitere Konzentrationsprozesse + Produktion in der Nahrungsmittelindustrie als wichtige Abnehmer der landwirtschaftlichen Produkte im leicht positiven Trend + die Investitionsbereitschaft ist gegenüber früheren Jahren gestiegen 	
D.2.2	<p>Bauindustrie</p> <p>Die Bauindustrie findet weiterhin günstige Rahmenbedingungen vor: hoher Wohnraumbedarf, expandierende öffentliche Bauaufträge, geringe Finanzierungskosten, bessere Renditen als am Kapitalmarkt sowie eine bleibende Investitionsbereitschaft bei den Unternehmen, den privaten und den öffentlichen Körperschaften.</p> <p>Die Umsatzerwartungen liegen laut Zentralverband der Bauindustrie für 2017 bei + 5 %. Der Auftragsbestand ist solide, allerdings sind laut Statistischem Bundesamt die Baugenehmigungen im ersten Quartal 2017 um rd. 7 % geringer als im Vorjahreszeitraum. Somit kann aufgrund der Auftragslage zunächst von dem bisher angenommenen Wachstum von 3 % real für 2017 und 2018 ausgegangen werden, aber mit abnehmender Tendenz. Grund dafür sind die aktuellen statistischen Zahlen zu den rückläufigen Baugenehmigungen.</p>	+ 3 % real p.a. bis 2018, + 1 % 2019

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>gen, die sich gegen Ende des Prognosezeitraums bemerkbar machen dürften.³⁵ Ein weiterer Grund für eine tendenziell schwächer wachsende Bautätigkeit ist der Fachkräftemangel an Ingenieuren und Bauhandwerkern.</p> <p>Im Transportsektor spiegelt sich diese Entwicklung im Güterbereich „Steine und Erden“ wieder. Dieser Güterbereich stellt rd. 25 % der insgesamt transportierten Güter. Weiterhin hat der Transportbereich „Sonstige Mineralerzeugnisse“, in dem Zement, Gips, Glas, Beton enthalten sind, einen Anteil von rd. 10 % der transportierten Tonnage. Insgesamt hat somit die Entwicklung in der Bauindustrie einen nennenswerten Einfluss auf das Transportaufkommen. Allerdings findet ein Großteil dieser Transporte im Nahbereich statt, z.B. die Belieferung und Entsorgung von Baustellen in Städten, so dass die Verkehrsleistung in diesem Bereich einen deutlich geringeren Anteil aufweist.</p> <p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Konjunktorentwicklung weiterhin gut + Finanzierungsmöglichkeiten sind unverändert positiv + stabile Preise sind zu erwarten + zunehmender Wohnraumbedarf + zunehmender Bedarf an Logistikimmobilien und Bürohäusern + zunehmende Tiefbauaktivitäten - leicht zurückgehende Wohnungsbaugenehmigungen 	
D.2.3	<p>Nahrungsmittel, Getränke</p> <p>Laut Konjunkturbeobachtung der Bundesvereinigung der Deutschen Ernährungsindustrie stieg der Branchenumsatz im Februar 2017 um rd. 1,6 % real. Damit ist die Nachfrage – auch aufgrund des guten Konsumklimas - im Inland weiterhin stabil, die Exportumsätze konnten gesteigert werden. Allerdings sind auch die Preise gestiegen, so dass sich die Mengenentwicklung im Vorjahresvergleich leicht rückläufig darstellt. Die Agrarrohstoffpreise sind sehr volatil und haben zurZeit etwas angezogen. Es wird weiterhin mit leicht steigenden Preisen auf den Agrarrohstoffmärkten gerechnet. Das Geschäftsklima ist in der Branche weiterhin auf hohem Niveau.</p> <p>Aufgrund des positiven Konsumklimas und der immer noch geringen Inflationsrate wird für den Prognosezeitraum mit einem leichten Umsatz- und Mengenwachstum für die Nahrungsmittelindustrie gerechnet.</p> <p>Rd. 10 % des Güteraufkommens bei rd. 12 % der Verkehrsleistungen werden durch die Nahrungsmittelbranche generiert.</p>	+ 1 % p.a.

³⁵ Siehe die Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes unter:
https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/08/PD17_283_31111.html;jsessionid=91AAB4AB671BB0CF5A01BC43248804.cae4

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	Trends: + Inlandsabsatz + privater Konsum + Export - Preise für Vorprodukte schwanken stark - Ertragslage wird zunehmend angespannter	
D.2.4	<p>Textilindustrie, Bekleidung</p> <p>Laut Branchenbericht „textil + Mode“ bleibt die konjunkturelle Spaltung des Marktes weiterhin bestehen: während die Textilindustrie eine schwach positive Entwicklung des Umsatzes sowie des Auftrageingangs verzeichnen, gehen die Kennziffern bei der Bekleidungsindustrie eher zurück. Das spiegelt die Nachfrageentwicklung sowie die starken Konkurrenz aus dem Ausland wider. Textilien werden überwiegend als Vorprodukte von der Industrie nachgefragt. Eine gute Industriekonjunktur führt somit zu entsprechenden Umsätzen der Textilindustrie – und der Importe von Textilien aus dem Ausland. Das Jahresergebnis 2016 für die Bekleidungsindustrie fiel recht positiv aus, so dass der kurzfristige aktuell zu beobachtende Rückgang in diesem Segment auch einen Basiseffekt darstellt.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass im Prognosezeitraum eine gleichbleibende Umsatz und Produktionsentwicklung der deutschen Bekleidungs- und Textilindustrie eintreten wird, bei leicht steigenden Importmengen von Textilien.</p> <p>Textilien sind in der Regel leichte Güter, die zu einer hohen Volumenauslastung der Fahrzeuge führen und in der Regel pro Sendung einen hohen Kapitalwert repräsentieren. Im Transportaufkommen und der Transportleistung haben diese Güter allerdings nur einen Anteil von knapp 1 % des Gesamtaufkommens bzw. der Transportleistung.</p> <p>Trends: + Konsumklima + Industrieproduktion, insbesondere Maschinen und Fahrzeuge + Anstieg der Exportnachfrage - hoher Wettbewerbsdruck aus dem Ausland</p>	Produktion insgesamt + 0,5 % p.a..
D.2.5	<p>Chemische Industrie, Kunststoffe, Gummi, Pharmazie</p> <p>Seit Mitte 2016 steigen Inlands- und Auslandsabsatz sowie die Importe von chemisch-pharmazeutischen Produkten deutlich an. Laut dem Chemie-Barometer des Verbandes der Chemischen Industrie ist die Stimmungslage auf dem Markt – auch für die zukünftige Entwicklung - gut.</p>	+ 0,5 % p.a. inländische Produktion

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>Der schon seit längerer Zeit zu beobachtende Trend zur Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland setzt sich aber trotzdem fort. Das bedeutet, dass ausländische Produkte zunehmend den inländischen Markt besetzen und deutsche Produkte im Ausland zunehmend auf Wettbewerber stoßen. Hierbei spielen die Entwicklungen in Indien und China eine wichtige Rolle. Die Wettbewerbslage bleibt somit angespannt.</p> <p>In absoluten Zahlen gesehen bildet der EURO-Raum den größten Außenhandelsmarkt für die chemisch-pharmazeutische Industrie. In den letzten Jahren wurden die NAFTA³⁶-Staaten als Exportmarkt für die chemische Industrie zunehmend wichtiger. Im März 2017 wurden über 15 % der Waren in diesen Raum exportiert und rd. 10 % von dort importiert. Die neue US-amerikanische Regierung könnte den Freihandel einschränken und Zollschränken zur Stärkung der heimischen Industrie errichten. Diese Politik dürfte einen negativen Einfluss auf die deutsche Chemie- und Pharmazieindustrie haben.</p> <p>Aufgrund der aktuellen Entwicklung wird für die Chemische Industrie im Prognosezeitraum nur von einem leicht positiven Wachstum ausgegangen. Der Außenhandel trägt deutlich zu dieser Entwicklung bei.</p> <p>Rd. 6 % des Güteraufkommens bei rd. 8 % der Verkehrsleistungen werden durch die Chemiebranche generiert.</p> <p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Industriekonjunktur grundsätzlich positiv + Nachfrage nach chemischen Produkten wächst + starke Zuwächse im Außenhandel - Trend zur Verlagerung der Produktion ins Ausland - Regulierungen beeinflussen die Entwicklung in Deutschland - der US-amerikanische Markt wird schwieriger 	
D.2.6	<p>Rohstahlproduktion, NE-Metalle, Gießereien, Metallerzeugnisse</p> <p>Die Stahlproduktion in Deutschland hat zu Anfang des Jahres 2017 deutlich zugelegt und ist um rd. 3,4 % gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen. Treiber für diese Entwicklung sind laut aktueller Angaben des Internetportals „Stahl-online.de“ die Länder außerhalb der EU-Staaten. Die Auftragseingänge vom EU-Binnenmarkt sind dabei moderat.</p> <p>Die Metallbranche befindet sich auch im Prognosezeitraum in einer kritischen Situation. Auf der einen Seite lassen die Industriezweige, die Metallprodukte als Vorprodukte nachfragen (Kfz-Industrie, Bauindustrie), weiterhin eine stabile Entwicklung erwarten. Auf der anderen Seite wird der Konkurrenzdruck aus China und Indien auf</p>	Stahl- und Metallproduktion in Deutschland real – stagnierende Entwicklung bis 2019.

³⁶ NAFTA: North America Free Trade Agreement

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>dem Stahlmarkt härter, sodass die deutsche Metallindustrie weiterhin in einem schwierigen Umfeld agieren muss. Gegenüber der Winterprognose 2016/17 wird für die Sommerprognose 2017 ein leicht positiverer Trend gesehen, sodass nun mit einer Stagnation, und nicht wie in der Winterprognose mit einer Schrumpfung, der Produktion gerechnet wird.</p> <p>Rd. 7 % des gesamten Transportaufkommens und 9 % der Transportleistung werden durch die Metallbranche erzeugt. Schrott und Metallabfälle, aus denen wieder neue Metallprodukte erzeugt werden, sind in dem Transportbereich „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ aufgeführt, der ebenfalls einen Aufkommensanteil am gesamten Transportvolumen von rd. 7 % hat.</p> <p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Entwicklung verarbeitende Industrie + Bestellungen aus Europa + deutliche Zuwächse der Bestellungen aus Drittländern - Kostenentwicklung für Importe und Exporte - Wettbewerbsdruck aus dem Ausland, insbesondere China und Indien 	
D.2.7	<p>Produktion von Kraftfahrzeugen, sonstige Fahrzeuge</p> <p>Trotz des Dieselskandals und der Imageverluste der deutschen Autoindustrie haben die Zulassungszahlen für Kfz in Deutschland auch Anfang des Jahres 2017 mit 2,5 % weiter zugelegt (Pressemitteilung des Kraftfahrtbundesamtes vom April 2017). Allerdings gingen die Zulassungen im April 2017 um 8 % gegenüber dem Vorjahresmonat zurück. Die gewerblichen Zulassungen machen dabei rd. 65 % der Neuzulassungen aus. Der letztgenannte Punkt macht die Konjunktursensibilität der Fahrzeugbranche deutlich: bei einem Konjunkturabschwung ist zu erwarten, dass die gewerbliche Fahrzeugnutzung relativ schnell eingeschränkt wird, was unmittelbar auf die Fahrzeugproduktion durchschlägt.</p> <p>Da für den Prognosezeitraum von einem robusten Konjunkturverlauf ausgegangen wird, wird auch für den Kfz-Markt ein moderates Wachstum der Inlandsproduktion von 2 % bis 2019 erwartet. Die Auswirkungen der Entwicklungen in Großbritannien und den USA als wichtige Exportländer für deutsche Kfz sind zurZeit nicht absehbar und deshalb nicht in die Prognose eingerechnet. Da sich die wirtschaftliche Situation in China - ebenfalls ein wichtiger Absatzmarkt der deutschen Automobilindustrie - wahrscheinlich weiter stabilisieren wird, ist von diesem Markt eine gewisse Kompensation der Risiken auf anderen Märkten zu erwarten.</p> <p>Fahrzeugtransporte stellen rd. 3 % der gesamten transportierten Gütermenge und rd. 5 % der Verkehrsleistung.</p>	<p>Inlandsproduktion +2 % p.a. bis 2019</p>

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	Trends: + weiterhin hohe Exporte + gutes Konjunkturklima + Stabilisierung der Ausfuhren nach China - Unsicherheit aufgrund der Entwicklungen in England und den USA - Unsicherheiten aufgrund des Abgasskandals	
D.2.8	Maschinenbau Laut der aktuellen Konjunkturanalyse des VDMA stieg nach einer Stagnation in 2016 zu Anfang des Jahres die reale Maschinenbauproduktion um rd. 4,5 % gegenüber dem Vorjahr an. Die Auslastung der Produktionskapazität kann mit rd. 86 % als zufriedenstellend angesehen werden. Für dieses Jahr gehen die Konjunkturobersten des Verbandes von einem realen Wachstum von rd. 1 % aus. In Anbetracht der stabilen Konjunkturlage, die auch für den gesamten Prognosezeitraum gesehen wird, wird für die Sommerprognose von einem gleichbleibenden Wachstum im Maschinenbau ausgegangen. Dafür spricht auch die weiterhin gute Exportentwicklung, die einen wesentlichen Treiber für die Maschinenbauproduktion in Deutschland darstellt. Im Bereich Maschinenbau werden rd. 2 % des gesamten Transportaufkommens transportiert. Trends + weiterhin gute Exportlage, besonders aus der Eurozone + günstiger Wechselkurs + Inlandsnachfrage - unsichere Entwicklung im nicht-europäischen Ausland	Inlandsproduktion + 1 % p.a. bis 2019
E	Angebotsmarkt	
E.1	Personenverkehr	
E.1.1	Fernbus Der deutsche Fernbusmarkt wuchs im Jahr 2016 um 4,5 % im Vergleich zum Vorjahr auf rd. 24 Mio. Personenfahrten. Im ersten Quartal 2017 konnten für den deutsche Fernbusmarkt mit einem Minus von 9,1 % bzw. 9,2 % (Aufkommen und Leistung), erstmalig Rückgänge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum festgestellt werden. Auch lässt sich für den gleichen Zeitraum ein stark verringertes Angebot an wöchentlichen Hin- und Rückfahrten (Fahrtenpaare) sowie auch eine verringerte Gesamtanzahl an angebotenen Linien im innerdeutschen Fernbusverkehr im Vergleich zum Vorjahreszeitraum beobachten. Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass sich das Gesamtjahresergebnis 2017 auf dem Niveau von 2015	↓ bis ↘

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>einpendelt. Immer stärkere Konkurrenz erfährt die Branche aber durch Bahn und Flugzeug, die im letzten Jahr Rekordergebnisse in den Passagierzahlen verbuchen konnten.</p> <p>Insgesamt wird erwartet, dass die Zahl Personenfahrten mittelfristig tendenziell stagniert bzw. leicht sinkt.</p>	
E.1.2	<p>Angebote im öffentlichen Fernverkehr</p> <p>Zum Fahrplanwechsel Ende 2016 wurden weitere Abschnitte der Neubaustrecke VDE 8 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit) zwischen Nürnberg und Berlin in Betrieb genommen, die schnellere und zusätzliche Fernverkehrsverbindungen beinhalten (Nord-Süd und Ost-West). Zusätzlich werden auf den stark nachgefragten Fernverkehrsstecken der Bahn mehr Züge fahren. Die DB stellte ab 2017 das City Night Line Angebot komplett ein, erhöht aber das Angebot an nachts fahrenden Fernverkehrszügen. Einen Teil der Nachtzugverbindungen werden aber weiterhin durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) angeboten.</p> <p>Im ersten Quartal 2017 ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Wachstum von +3,7 % bzw. 1,8 % (Aufkommen und Leistung) im Fernverkehr zu beobachten gewesen.</p>	↗
E.1.3	<p>Pkw- Bestand</p> <p>Der Pkw-Bestand ist 2016 überdurchschnittlich um 1,6 % gestiegen, wobei die Neuzulassungen im Jahr um ca. 4,5 % gestiegen sind. Im ersten Halbjahr 2017 stiegen die Neuzulassungen mit 3,1 % weniger stark im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Bei gleichzeitiger robusten Entwicklung der Einflussfaktoren (leicht steigende Entwicklung Kraftstoffpreise, Kaufpreise, stabile Konjunktur und Kaufkraft), kann weiterhin von einem Wachstum des Pkw-Bestandes, das aber nicht mehr ganz so stark ausfällt, im Prognosezeitraum bis 2019 (ca. 1 % p.a.) ausgegangen werden.</p>	Zuwachs von + 1,0 % p.a.
E.1.4	<p>Nutzerkosten</p> <p>Preisindex des Statistischen Bundesamtes: 2016: MIV : -1,3 %, SPV: +0,1 %, SPNV: +2,6 %, Luft: -0,3 % 2017 (Januar bis April): MIV: +4,9 %, SPV: +1,18 %, SPNV: +4,8 %, Luft: -2,55 %</p> <p>Ab 2017 wurden die Fahrpreise im Eisenbahn-Fernverkehr der DB AG um ca. 1,3 % im Durchschnitt angehoben. Auch für den MIV gehen wir von Kostensteigerungen aus. Bis zum Jahr 2019 gehen wir von einer tendenziell höheren Kostenbelastung für den SPNV als für andere Verkehrsträger aus. Insgesamt dürfte die Preisentwicklung primär dem MIV zugutekommen.</p>	MIV ↗ SPV ↗ SPNV ↗ Luft ↘

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
E.2	Güterverkehr	
E.2.1	Ausbau Angebote (Linien) im Kombinierten Verkehr	↗
E.2.2	Leichter Rückgang Angebote im Einzelwagenverkehr	↘
E.2.3	Stückgut-Netzwerke und logistische Dienstleistungen, Transportwesen	↗
E.2.4	Die Nutzerkosten steigen für alle Verkehrsträger gemäß der Inflationsrate.	↗

Qualitative Bedeutung Entwicklung Trend:

-  Starker Zuwachs (größer als + 3 % p.a.)
-  Zuwachs (0 – + 3 % p.a.)
-  Keine Veränderung
-  Starker Rückgang (größer als - 3 % p.a.)
-  Rückgang (0 – - 3 % p.a.)

6 Erläuterungen zur Prognosemethode

Methodisch werden für den **Güterverkehr** die vielen Einzeleinflüsse und die unterschiedlichen Entwicklungen der Branchen sowie die unterschiedlichen Güterstrukturen im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr über eine **Input-Output-Tabelle für Deutschland**³⁷ (IOT) analysiert und harmonisiert. In dieser Tabelle sind die Vorleistungsverflechtungen der Industriebranchen sowie die Auswirkungen von Produktionsänderungen einzelner Industriezweige auf die **Endnachfrage** abgebildet. Auswirkungen auf die Endnachfragen sind z.B. privater und staatlicher Konsum, Investitionen und Exporte. Zudem liegt eine **Importmatrix** vor, welche die Verwendung der Importe in den einzelnen Industriezweigen wiedergibt. Diese Querschnittsdaten werden mit den Produktionsentwicklungen, die für die Industriebranchen auf Basis von Experteninformationen und Branchenprojektionen im Prognosezeitraum 2017 bis 2019 erwartet werden, fortgeschrieben. Als Eckwerte werden die aktuellen **Wachstums-Projektionen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie** für die wichtigsten volkswirtschaftlichen Aggregate genutzt.

Als Basis für die Struktur der Güterverkehrsnachfrage werden die feinräumigen Daten aus der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegt. Diese Daten liegen als Verkehrsströme für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zwischen Verkehrszellen in Deutschland und Europa vor und sind unterteilt nach Güterbereichen (Einteilung nach NST2007). In der entsprechenden Einteilung liegen auch die Transportleistungen vor. Diese Struktur der Verkehrsdaten wird mit den aus der IOT bestimmten Wirtschaftsdaten und den demographischen Daten und Projektionen zusammengeführt, um die mittelfristige Güterverkehrsprognose zu erarbeiten. Eine Feinjustierung der Werte wird anhand von Experteneinschätzungen und diversen Brancheninformationen sowie der täglichen Presseberichterstattung vorgenommen.

Für die Projektion der **Personenverkehrsentwicklung** werden die Verhaltensdaten aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) genutzt, um mit Hilfe von Strukturdatenprognosen – Prognose der Bevölkerung, der ökonomischen Entwicklung – den Zusammenhang zwischen Strukturdatenentwicklung und der Veränderung der Verkehrsaufkommen in einem Verkehrsmodell abzubilden. Dazu werden die Entwicklungen unmittelbar mit Hilfe der Mobilitätsfaktoren bestimmt, die aus der MiD abgeleitet sind. Die Verkehrsstrukturen in Bezug auf homogene Gruppen – Altersgruppe, Pkw-Verfügbarkeit und Fahrzweck, Verkehrsmittelantei-

³⁷ Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, Input-Output-Rechnung, Wiesbaden 2014

le sowie Entfernungsverteilungen – werden als Basis aus der BVWP2030 Personenverkehrsmatrix abgeleitet und mit Hilfe des Verkehrsmodells auf Kreisregionsbasis disaggregiert fortgeschrieben. Sondereinflüsse wie z.B. die neuen Angebote der Fernbuslinien müssen separat abgeschätzt werden, da sie noch nicht valide in dem Verkehrsmodell abgebildet sind.

7 Anhang: Tabellen

Tabelle G-5: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	206,4	209,6	213,9	216,8	217,8	1,6	2,0	1,4	0,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	11,2	10,9	10,9	10,8	11,2	-2,3	-0,7	-0,4	3,6
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	982,9	989,7	995,6	993,1	988,8	0,7	0,6	-0,3	-0,4
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	532,6	544,1	558,7	569,7	580,2	2,1	2,7	2,0	1,8
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	100,6	101,3	102,3	101,3	100,7	0,6	1,1	-1,1	-0,6
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	575,0	583,8	598,0	608,8	612,6	1,5	2,4	1,8	0,6
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	187,1	189,7	193,0	193,8	195,6	1,3	1,8	0,4	0,9
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	202,2	206,8	213,7	219,2	222,4	2,3	3,3	2,6	1,5
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	286,9	291,1	297,5	302,7	304,5	1,5	2,2	1,7	0,6
B10: Sonstige Produkte	454,3	466,4	478,9	484,0	489,1	2,7	2,7	1,1	1,1
Insgesamt	3539,2	3593,3	3662,5	3700,1	3722,9	1,5	1,9	1,0	0,6
Transportleistung ¹⁾									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	34,0	34,9	35,7	36,3	37,0	2,6	2,1	1,8	1,8
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	1,3	1,4	1,4	1,3	1,4	2,7	-0,7	-1,5	2,2
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	32,1	32,4	32,6	32,6	32,6	0,9	0,7	-0,1	-0,1
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	108,3	111,6	114,7	117,3	119,7	3,0	2,8	2,2	2,1
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	11,0	11,2	11,3	11,2	11,2	1,5	1,2	-0,8	-0,2
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	72,8	74,4	76,4	78,0	78,6	2,2	2,6	2,1	0,8
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	39,9	41,1	42,1	42,7	43,4	2,8	2,5	1,3	1,8
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	51,0	52,9	54,9	56,7	57,8	3,6	3,9	3,2	2,0
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	21,4	21,8	22,3	22,8	23,0	2,2	2,3	2,1	1,0
B10: Sonstige Produkte	87,1	90,2	92,8	93,9	95,1	3,6	2,9	1,3	1,3
Insgesamt	459,0	471,8	484,2	492,8	499,8	2,8	2,6	1,8	1,4

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraffahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Tabelle G-6: Schienengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	4,1	3,5	3,5	3,5	3,5	-13,6	0,2	-0,2	0,0
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	40,3	39,0	37,4	37,2	37,9	-3,3	-4,1	-0,4	1,7
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	50,3	49,7	48,7	47,9	47,6	-1,1	-2,1	-1,5	-0,7
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	11,2	11,6	11,7	11,7	11,8	4,0	0,6	0,5	0,5
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	42,6	42,9	42,6	41,5	40,8	0,9	-0,8	-2,7	-1,6
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	42,4	39,3	39,5	39,3	38,7	-7,3	0,4	-0,3	-1,8
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	59,1	59,2	59,0	58,1	57,5	0,2	-0,3	-1,7	-0,9
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	15,3	14,6	14,8	15,0	15,0	-4,8	1,6	1,0	-0,1
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	13,8	13,4	13,4	13,4	13,3	-3,1	0,2	0,0	-0,9
B10: Sonstige Produkte	88,3	90,3	92,1	94,2	95,6	2,2	2,1	2,3	1,5
Insgesamt	367,3	363,5	362,7	361,8	361,6	-1,0	-0,2	-0,2	-0,1
Transportleistung ¹⁾									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	1,6	1,3	1,3	1,3	1,3	-17,9	0,2	-0,3	-0,3
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	7,7	7,9	7,6	7,5	7,5	3,1	-3,5	-2,1	0,3
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	12,5	12,0	11,8	11,6	11,5	-3,9	-2,1	-1,6	-0,7
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	6,1	6,1	6,2	6,2	6,2	1,5	0,6	0,5	0,5
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	10,8	10,6	10,6	10,3	10,2	-1,0	-0,6	-2,5	-1,3
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	12,0	11,4	11,4	11,4	11,2	-5,0	0,5	-0,2	-1,7
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	12,3	12,4	12,5	12,4	12,5	0,4	0,9	-0,4	0,3
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	7,0	6,5	6,6	6,7	6,7	-6,2	1,6	1,0	-0,1
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	0,2	0,1	0,1	-0,8
B10: Sonstige Produkte	44,3	45,3	46,3	47,4	48,1	2,4	2,1	2,3	1,5
Insgesamt	116,6	116,2	116,8	117,3	117,6	-0,4	0,6	0,4	0,3

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Tabelle G-7: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	16,2	15,4	15,4	15,6	15,9	-5,4	0,3	1,3	2,1
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	34,7	34,1	33,0	32,0	31,6	-1,8	-3,4	-2,8	-1,4
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	55,1	54,9	54,4	53,1	52,4	-0,4	-0,9	-2,3	-1,4
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	12,4	12,2	12,3	12,6	12,7	-2,1	1,3	1,9	1,4
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	37,3	37,3	37,4	37,2	37,3	0,2	0,2	-0,5	0,4
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	24,9	26,1	26,3	26,7	26,7	4,8	1,0	1,6	-0,1
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	11,8	11,4	11,6	11,9	12,1	-3,8	2,2	2,1	2,1
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	2,4	2,2	2,3	2,4	2,4	-6,7	3,2	3,9	1,9
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	11,1	11,2	11,3	11,4	11,4	0,8	0,2	1,5	-0,1
B10: Sonstige Produkte	15,4	16,6	17,0	17,5	17,8	7,8	2,5	2,8	1,9
Insgesamt	221,4	221,3	221,0	220,4	220,5	0,0	-0,2	-0,3	0,0
Transportleistung ¹⁾									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	6,6	6,0	6,0	6,1	6,2	-10,2	0,3	1,4	2,4
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	7,4	6,9	6,7	6,5	6,4	-6,7	-2,8	-2,7	-1,3
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	8,9	8,8	8,8	8,6	8,5	-0,7	-0,6	-2,4	-1,5
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	3,5	3,3	3,4	3,4	3,5	-5,4	1,3	2,0	1,6
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	9,9	9,5	9,5	9,5	9,6	-3,9	0,1	-0,3	0,7
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	7,3	7,6	7,7	7,8	7,9	5,0	1,0	1,8	0,2
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	3,5	3,5	3,5	3,6	3,7	-1,1	2,0	1,9	1,9
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	-4,9	3,3	4,2	2,2
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,2	3,5	3,5	3,5	3,5	7,7	0,0	1,3	-0,2
B10: Sonstige Produkte	4,2	4,5	4,6	4,8	4,9	7,4	2,6	3,2	2,4
Insgesamt	55,3	54,3	54,5	54,6	54,9	-1,8	0,2	0,3	0,5

¹⁾ Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Tabelle G-8: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	25,2	23,3	23,7	24,2	24,6	-7,7	2,0	1,9	0,6
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	37,2	34,4	34,6	34,7	34,8	-7,5	0,4	0,3	0,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	27,6	28,6	28,7	28,8	28,9	3,5	0,4	0,4	0,1
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	45,2	42,7	43,2	43,8	44,3	-5,5	1,3	1,2	0,4
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	15,6	17,3	17,4	17,4	17,5	10,9	0,3	0,3	0,1
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	31,8	29,3	29,2	29,1	29,0	-7,9	-0,3	-0,3	-0,1
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	17,6	12,4	12,4	12,3	12,3	-29,4	-0,3	-0,3	-0,1
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	29,6	23,0	23,0	23,0	23,0	-22,4	0,2	0,2	0,0
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,7	5,0	5,0	4,9	4,9	-12,1	-0,7	-0,7	-0,2
B10: Sonstige Produkte	56,3	76,1	76,7	77,3	77,8	35,2	0,8	0,7	0,2
Insgesamt	291,8	292,1	293,8	295,5	297,1	0,1	0,6	0,6	0,2

Quellen: Statistisches Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International

Tabelle G-9: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t/a

	Mio. t					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Straßengüterverkehr ¹⁾	3539,2	3593,3	3662,5	3700,1	3722,9	1,5	1,9	1,0	0,6
Binnenverkehr	2998,5	3034,8	3086,4	3108,7	3115,5	1,2	1,7	0,7	0,2
Versand	225,7	235,7	241,6	246,8	252,5	4,4	2,5	2,1	2,3
Empfang	203,4	208,5	216,3	223,3	230,7	2,5	3,7	3,2	3,3
Durchgang	111,7	114,3	118,3	121,3	124,2	2,4	3,4	2,6	2,4
Eisenbahnverkehr ²⁾	367,3	363,5	362,7	361,8	361,6	-1,0	-0,2	-0,2	-0,1
Binnenverkehr	241,7	234,8	232,4	229,9	227,9	-2,8	-1,0	-1,1	-0,9
Versand	47,5	49,2	49,6	50,1	50,6	3,6	0,8	1,0	1,1
Empfang	58,0	57,9	58,8	59,6	60,8	-0,2	1,5	1,5	1,9
Durchgang	20,2	21,6	21,9	22,2	22,3	7,0	1,6	1,1	0,5
Binnenschifffahrt	221,4	221,3	221,0	220,4	220,5	0,0	-0,2	-0,3	0,0
Binnenverkehr	54,6	55,2	55,0	53,3	51,3	1,1	-0,3	-3,2	-3,7
Versand	48,8	49,2	49,3	49,8	50,3	0,7	0,2	1,0	1,1
Empfang	102,5	102,6	102,2	102,7	104,1	0,1	-0,4	0,6	1,3
Durchgang	15,5	14,4	14,5	14,6	14,8	-7,0	0,5	0,9	1,2
Rohrleitungen ³⁾	90,7	92,2	93,9	93,5	92,9	1,7	1,9	-0,4	-0,7
Binnenverkehr	23,4	22,3	22,2	21,9	21,3	-4,7	-0,5	-1,7	-2,8
Empfang	67,2	69,9	71,7	71,7	71,6	3,9	2,6	-0,1	0,0
Luftfracht ⁴⁾	4,4	4,5	4,8	4,9	5,0	3,3	4,7	2,5	2,5
Binnenverkehr	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	4,5	5,5	2,2	2,2
Versand	2,2	2,3	2,4	2,5	2,5	3,0	5,5	2,2	2,4
Empfang	2,0	2,1	2,2	2,2	2,3	3,5	5,8	2,5	2,7
Durchgang	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	5,1	-45,3	19,1	0,9
Insgesamt ⁵⁾	4223,0	4274,9	4344,9	4380,8	4402,8	1,2	1,6	0,8	0,5
Binnenverkehr	3318,3	3347,3	3396,2	3414,0	3416,1	0,9	1,5	0,5	0,1
Versand	324,2	336,4	342,9	349,1	356,0	3,7	1,9	1,8	2,0
Empfang	433,0	440,9	451,1	459,5	469,5	1,8	2,3	1,9	2,2
Durchgang	147,5	150,4	154,7	158,1	161,3	2,0	2,9	2,2	2,0
Seeverkehr ⁶⁾	291,8	292,1	293,8	295,5	297,1	0,1	0,6	0,6	0,5
Binnenverkehr	3,8	4,2	4,2	4,2	4,3	11,0	0,9	0,8	0,8
Versand	118,3	116,8	118,3	119,8	121,2	-1,2	1,3	1,2	1,2
Empfang	169,8	171,1	171,3	171,5	171,6	0,8	0,1	0,1	0,1

1) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
 2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr
 3) Nur Rohölleitungen
 4) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
 5) Verschiedene Verkehrsträger, Summenbildung durch Addition nicht gerundeter Einzelwerte
 6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG.

Tabelle G-10: Transportleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mrd. tkm/a

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderungen in % p.a.			
	2015	2016	2017	2018	2019	16/15	17/16	18/17	19/18
Straßengüterverkehr ²⁾	459,0	471,8	484,2	492,8	499,8	2,8	2,6	1,8	1,4
Binnenverkehr	275,3	280,6	286,4	289,3	290,6	1,9	2,1	1,0	0,5
Versand	56,6	59,8	61,5	63,0	64,7	5,6	2,9	2,5	2,6
Empfang	55,0	56,9	59,1	61,0	63,2	3,4	3,9	3,4	3,5
Durchgang	72,1	74,6	77,3	79,4	81,4	3,5	3,6	2,7	2,5
Eisenbahnverkehr ³⁾	116,6	116,2	116,8	117,3	117,6	-0,4	0,6	0,4	0,3
Binnenverkehr	59,4	57,2	57,1	56,7	56,3	-3,7	-0,3	-0,6	-0,9
Versand	21,3	22,0	22,1	22,3	22,6	3,2	0,7	0,9	1,0
Empfang	22,9	22,9	23,3	23,7	24,2	0,0	1,8	1,9	2,1
Durchgang	13,0	14,1	14,3	14,5	14,6	8,0	1,8	1,2	0,7
Binnenschifffahrt	55,3	54,3	54,5	54,6	54,9	-1,8	0,2	0,3	0,5
Binnenverkehr	10,8	10,9	10,9	10,6	10,3	0,4	0,0	-2,5	-3,2
Versand	12,7	12,8	12,8	13,0	13,2	0,7	0,4	1,2	1,3
Empfang	21,6	21,2	21,2	21,4	21,7	-2,0	0,2	0,8	1,4
Durchgang	10,1	9,4	9,5	9,6	9,7	-6,7	0,2	1,3	1,5
Rohrleitungen ⁴⁾	17,7	18,8	18,8	18,7	18,7	5,9	0,0	-0,5	0,0
Binnenverkehr	4,5	4,2	4,2	4,2	4,0	-6,3	0,7	-1,9	-3,0
Empfang	13,2	14,6	14,5	14,5	14,6	10,1	-0,1	-0,1	0,9
Luftfracht ⁵⁾	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	4,7	4,7	2,5	2,0
Binnenverkehr	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	6,7	5,5	2,5	1,2
Grenzüberschr. Verkehr	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	4,6	5,6	1,6	2,0
Grenzüb. Versand	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	4,3	5,3	1,8	2,0
Grenzüb. Empfang	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	4,9	5,6	1,8	2,0
Insgesamt ⁶⁾	650,1	662,6	675,9	685,0	692,7	1,9	2,0	1,3	1,1
Binnenverkehr	350,2	353,0	358,7	360,9	361,2	0,8	1,6	0,6	0,1
Versand	91,3	95,3	97,3	99,2	101,2	4,4	2,1	2,0	2,0
Empfang	113,4	116,2	118,9	121,5	124,5	2,5	2,3	2,2	2,5
Durchgang	95,3	98,2	101,1	103,5	105,7	3,0	3,0	2,4	2,1

1) Innerhalb Deutschlands
 2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
 3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr
 4) Nur Rohölleitungen
 5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
 6) Verschiedene Verkehrsträger, Summenbildung durch Addition nicht gerundeter Einzelwerte

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; Prognosen SSP Consult, Beratende Ingenieure – vormals TCI Röhling Transport Consulting International und BAG.