



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Kurzfristprognose Sommer 2019

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

FE-Nr. 97.0398/2018

München / Köln, August 2019

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	7
2	Rahmenbedingungen	9
2.1	Demographische Leitdaten	9
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	12
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	17
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	22
3	Güterverkehr	25
3.1	Überblick	25
3.2	Güterverkehr nach Verkehrsträgern	30
3.3	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	54
3.4	Güterverkehr nach Güterabteilungen	59
3.5	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	66
4	Personenverkehr	71
4.1	Überblick	71
4.2	Motorisierter Individualverkehr	76
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	82
4.4	Eisenbahnverkehr	87
4.5	Luftverkehr	91
	Anhang	93

Tabellenverzeichnis

Tabelle Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern	2
Tabelle Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs nach Verkehrsarten	4
Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	10
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	11
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	14
Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	19
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	32
Tabelle G-2: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	56
Tabelle G-3: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	60
Tabelle G-4: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	61
Tabelle G-5: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	62
Tabelle G-6: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	63
Tabelle G-7: Seeverkehr nach Güterabteilungen	64
Tabelle G-8: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	67
Tabelle G-9: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	68
Tabelle G-10: Luftfracht nach Kontinenten	70
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	72
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	81
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	86
Tabelle P-4: Luftverkehr	91

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs	3
Abbildung Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs	5
Abbildung G-1: Einfluss der Wasserstände auf die Binnenschifffahrt	42
Abbildung G-2: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	50
Abbildung G-3: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	50
Abbildung G-4: Transportleistung und Transportintensität	52
Abbildung G-5: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern	53
Abbildung P-1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	75
Abbildung P-2: Modal Split der Personenverkehrsleistung	75
Abbildung P-3: Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex	79
Abbildung P-4: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	80

Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AGEB	Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen
ARA-Häfen	Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (Synonym für die Nordseehäfen in den Niederlanden und in Belgien)
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
DB	Deutsche Bahn
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
IWF	Internationaler Währungsfond
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Kultusministerkonferenz
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt
Tkm	Tonnenkilometer
VCI	Verband der Chemischen Industrie e.V.
WLTP	Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (Ab 1.9.2018 vorgeschriebenes Testverfahren zur Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs und der Abgasemissionen von neuzugelassenen Pkw)

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat Intra-plan Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die "**Kurzfristprognose Sommer 2019**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre 2019 bis 2021 und gibt auch einen Überblick über die, jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende, Entwicklung im Jahr 2018. Seit der Sommerprognose 2012 wird der Luftverkehr (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom April 2019 die Grundlage.

Im **Güterverkehr** wird sich beim **Straßengüterverkehr** im Jahr **2019** die gesamtwirtschaftliche Abschwächung spürbar auswirken. Jedoch wird der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr davon weniger stark beeinflusst. Bei den Baustofftransporten erwarten wir aus der weiter kräftig steigenden Produktion einen erheblichen Impuls vor allem für das Aufkommen. Durch die Erhöhung der Mautsätze um gut 5 (von 13,5 auf 18,7) Cent reduziert sich die Transportnachfrage zwar etwas, aber nicht gravierend. Für den gesamten Straßengüterverkehr kann ein Wachstum in Höhe von 1,1 bzw. 1,5 % erwartet werden. In den Jahren **2020** und **2021** wird der Straßengüterverkehr von der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten beeinflusst. Insgesamt zeichnet sich für ihn in den beiden kommenden Jahren ein wieder höheres Wachstum ab, das auf 1,9 und 1,5 % (Aufkommen) bzw. 2,7 und 2,6% (Leistung) quantifiziert wird. Die Verringerung beim Aufkommen ist auf die hier anteilsstarken Baustofftransporte zurückzuführen.

Beim **Eisenbahnverkehr** ist für das Jahr **2019** ein Rückgang um 1 % (Aufkommen und Leistung) zu prognostizieren. Dazu tragen vor allem die Metallerzeugnisse bei, die auf Grund der rückläufigen Stahlproduktion das Gesamtergebnis allein um 1,2 % absenken. Ferner wird zumindest ein Teil der im Jahr 2018 von der Binnenschifffahrt übernommenen Transporte im laufenden Jahr rückverlagert. Lediglich für den Kombinierten Verkehr kann ein spürbarer Anstieg erwartet werden. Die preislichen Einflüsse, d.h. die Mauterhöhung und die Trassenpreissenkung, werden durch die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen überlagert. Im Jahr **2020** werden sich die meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten des Schienengüterverkehrs verbessern, und zwar teilweise spürbar. Deshalb sollte er nach den schwachen Jahren von 2017 bis 2019 auf den längerfristigen Wachstumspfad zurückfinden und um 1,3 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung) zunehmen. Für das Jahr **2021** ist mit einem geringeren Plus des Eisenbahngüterverkehrs zu rechnen (0,8 bzw. 2,0 %). Beim Kombinierten Verkehr wird die Expansion mit 4,6 % (2020) bzw. 4,0 % (2021) weiterhin klar überdurchschnittlich und auch stärker als im Straßengüterverkehr ausfallen.

Tabelle Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3686,4	3758,5	3799,4	3871,1	3929,4	2,0	1,1	1,9	1,5
Eisenbahnverkehr ³⁾	401,1	402,7	398,2	403,6	406,7	0,4	-1,1	1,3	0,8
- dar.: Kombiniertes V.	105,0	106,8	110,5	115,7	120,3	1,7	3,5	4,6	4,0
Binnenschifffahrt	222,7	197,9	207,8	208,9	208,2	-11,1	5,0	0,5	-0,3
Rohrleitungen ⁴⁾	90,9	84,5	79,2	79,1	79,0	-7,1	-6,2	-0,2	-0,1
Luftfracht ⁵⁾	4,8	4,9	4,9	5,0	5,0	1,8	0,2	0,6	0,8
Insgesamt	4406,0	4448,5	4489,6	4567,7	4628,3	1,0	0,9	1,7	1,3
Seeverkehr ⁶⁾	294,9	299,6	312,8	318,3	323,1	1,6	4,4	1,8	1,5
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	493,8	510,2	517,7	531,8	545,5	3,3	1,5	2,7	2,6
Eisenbahnverkehr ³⁾	129,4	130,8	129,4	132,6	135,2	1,1	-1,1	2,5	2,0
- dar.: Kombiniertes V.	53,0	53,6	55,3	57,9	60,2	1,3	3,1	4,6	4,0
Binnenschifffahrt	55,5	46,9	50,5	50,8	50,8	-15,5	7,7	0,6	-0,1
Rohrleitungen ⁴⁾	18,2	17,2	15,8	15,8	15,8	-5,5	-8,3	0,0	0,0
Luftfracht ⁵⁾	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,2	0,2	0,6	0,8
Insgesamt	698,5	706,8	715,0	732,7	749,0	1,2	1,2	2,5	2,2

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

 3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, **einschl. der Verkehre, die bisher noch nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittpublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden**

4) Nur Rohöleleitungen

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

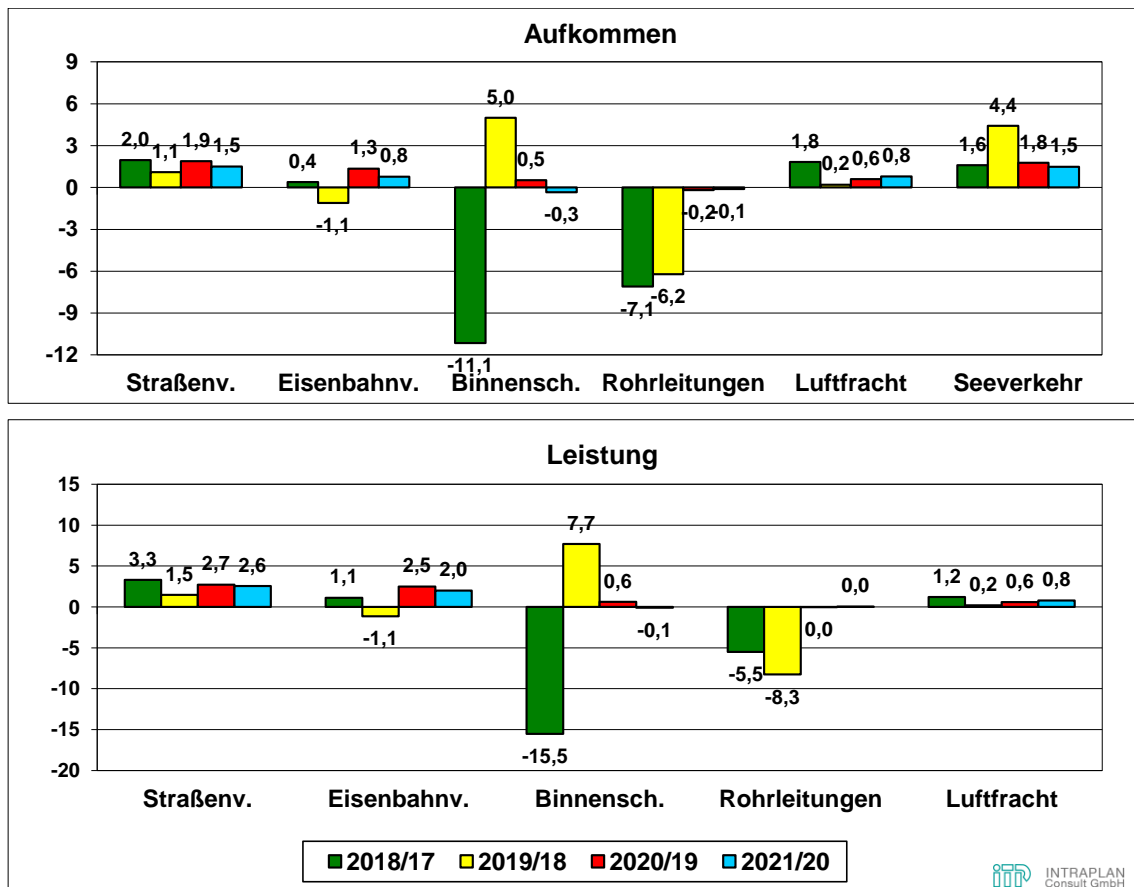
6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Bei der **Binnenschifffahrt** entsteht im Jahr **2019** aus den rekordträchtigen Niedrigwasserständen des Vorjahres, die zu einem dramatischen Einbruch führten, ein kräftiger Basiseffekt, auch wenn eine vollständige Rückverlagerung nach den Erfahrungen der letzten Jahre eher unwahrscheinlich sein dürfte. Im Vergleich zu diesem Impuls besitzen die branchenwirtschaftlichen Einflüsse eine weit geringere Bedeutung. Es wird ein Anstieg um 5,0 % (Aufkommen) bzw. 7,7 % (Leistung) erwartet. Gegenüber dem Jahr 2017 bedeutet das aber ein kräftiges Minus (6,7 bzw. 9,0 %). Im Jahr **2020** ist für die Kohlebeförderungen ein spürbarer Rückgang zu erwarten. Dem steht ein gegenläufiger Effekt bei den Baustofftransporten auf Grund der weiter kräftig expandierenden Baukonjunktur gegenüber. Insgesamt wird für Aufkommen und Leistung ein leichtes Plus (0,5 bzw. 0,6 %) prognostiziert. Im Jahr **2021** wird für die Bauproduktion eine Abschwächung und für die Kohleimporte ein höheres Minus erwartet als im kommenden Jahr. Insgesamt errechnet sich bei beiden Größen ein sehr geringes Minus (-0,3 % bzw. -0,1 %).

Bei den Transporten in **Rohrleitungen** ist die Entwicklung des Jahres **2019** ebenfalls von einem gravierenden Sonderfaktor geprägt, nämlich der Explosion in einer Raffinerie am 1.9.2018. Die dadurch ausgelösten Effekte haben sich im laufenden Jahr in einem geringeren Ausmaß fortgesetzt. Zudem hat eine mehrfache qualitätsbedingte Sperrung der in Russland beginnenden Pipeline nach Schwedt in den Monaten ab Mai die Pipelinetransporte neuerlich stark eingebremst. Für das Gesamtjahr ergibt sich somit erneut ein erheblicher Rückgang des Aufkommens um 6,2 %. In den Jahren **2020** und **2021** wird die deutsche Rohöleinfuhr voraussichtlich nicht nochmals sinken. Unter der Annahme einer unveränderten Herkunftsstruktur und des Ausbleibens ähnlicher Sonderfaktoren wie in 2018 und 2019 ist für die Pipelinetransporte in beiden Jahren eine annähernde Stagnation zu erwarten.

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung in %)



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraffahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Im **Luftfrachtverkehr** hat sich das Wachstum aufgrund von ungünstigen außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, temporären produktionsseitigen Problemen und Kapazitätsengpässen

verlangsamt. Für die Jahre 2019, 2020 und für das Jahr 2021 wird von einem geringeren Wachstum i.H. v. 0,2, 0,6 bzw. 0,8 % auszugehen sein.

Für den **Seeverkehr** ist im Jahr **2019** mit einem spürbaren und unerwartet hohen Plus (4,4 %) zu rechnen. Dies ist die höchste Wachstumsrate seit 2011. Dazu trägt der Containerverkehr, für den ein Anstieg in knapp zweistelliger Höhe zu erwarten ist, entscheidend bei. Aber auch in den bedeutenden Massengutsegmenten sind entgegen der langfristigen Trends im laufenden Jahr positive Vorzeichen zu beobachten. In den Jahren **2020** und **2021** wird für die Exporte Deutschlands zwar eine Beschleunigung erwartet. Dennoch sollte der Containerverkehr das ungewöhnlich hohe Wachstum des laufenden Jahres nicht wiederholen können. Für den gesamten Umschlag erwarten wir in beiden Jahre einen moderaten Anstieg um 1,8 bzw. 1,5 %.

Im **Personenverkehr** sollten beim **Individualverkehr** die gesamtwirtschaftlichen Antriebskräfte, die anhaltende Pkw-Bestandausweitung sowie die annähernde Konstanz der Kraftstoffpreise dazu führen, dass der Individualverkehr im Jahr **2019**, nach der kraftstoffpreisbedingten Stagnation im Vorjahr, wieder auf den Wachstumspfad zurückfindet (0,7 %, beide Größen). In den Jahren von **2020** und **2021** werden sich die Haupteinflussfaktoren ähnlich entwickeln. Deshalb ist eine weitere Zunahme des Pkw-Verkehrs in ähnlicher Größenordnung (0,7 bzw. 0,6 %), wie sie für das laufende Jahr prognostiziert wird, zu erwarten.

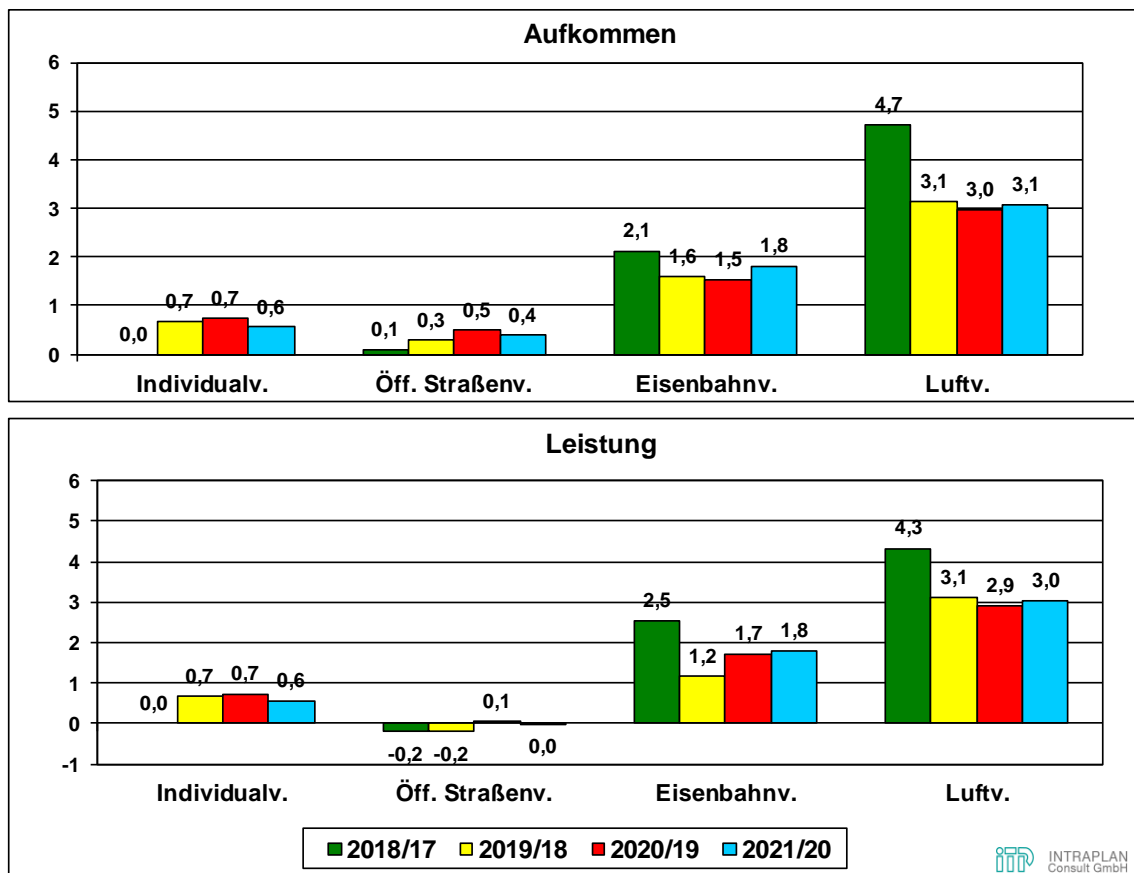
Tabelle Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	58172	58172	58562	58988	59318	0,0	0,7	0,7	0,6
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	9592	9601	9630	9677	9715	0,1	0,3	0,5	0,4
Eisenbahnverkehr	2831	2892	2938	2983	3037	2,1	1,6	1,5	1,8
Luftverkehr ⁴⁾	213	223	230	236	244	4,7	3,1	3,0	3,1
Insgesamt	70808	70887	71359	71885	72314	0,1	0,7	0,7	0,6
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	950,4	950,4	956,8	963,7	969,1	0,0	0,7	0,7	0,6
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	79,7	79,6	79,4	79,4	79,4	-0,2	-0,2	0,1	0,0
Eisenbahnverkehr	95,9	98,4	99,5	101,2	103,0	2,5	1,2	1,7	1,8
Luftverkehr	67,5	70,4	72,6	74,7	77,0	4,3	3,1	2,9	3,0
Insgesamt	1193,6	1198,8	1208,3	1219,1	1228,6	0,4	0,8	0,9	0,8
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** ist im Jahr **2019** für den Nahverkehr erneut ein moderates Plus zu erwarten. Auch für den Linienfernverkehr wird ein Aufkommensplus prognostiziert, das aber geringfügig schwächer ausfällt als im Vorjahr. Beim Gelegenheitsverkehr ist weiterhin mit einem Minus zu rechnen. Im gesamten ÖSPV nimmt das Aufkommen um 0,3 % zu, die Leistung jedoch um 0,2 % ab. In den Jahren **2020** und **2021** wird für die demographischen Einflüsse insgesamt eine ähnliche Entwicklung erwartet wie im laufenden Jahr. Allerdings wird für die Erwerbstätigenzahl vor allem im Jahr 2021 eine kräftige Abschwächung angenommen. Aus diesem Grund sollte die Fahrgastzahl im letztgenannten Jahr etwas schwächer zulegen (0,4 %) als im Jahr 2020 (0,5 %). Sowohl für den Linienfern- als auch für den Gelegenheitsverkehr gelten die Ausführungen für 2019 grundsätzlich auch für die kommenden Jahre. Im gesamten ÖSPV ergibt sich daraus in beiden Jahren beim Aufkommen ein Plus wie im Nahverkehr und bei der Leistung eine annähernde Stagnation.

Abbildung Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung in %)



Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im **Eisenbahnverkehr** wirken im Jahr **2019** im Nahverkehr zunächst die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten. Hinzu kommt der Basiseffekt aus den letztjährigen Streiks. Für das Gesamtjahr prognostizieren wir eine Zunahme um 1,6 % (Aufkommen) bzw. 1,0 % (Leistung). Im Fernverkehr wird der kräftige Vorjahresimpuls aus der Strecke München – Berlin weitgehend entfallen. Zudem hat die Deutsche Bahn auf die Kapazitätsprobleme im ICE-Verkehr mit Preiserhöhungen auf nachfragestarken Strecken und Zeiten reagiert. Für den gesamten Eisenbahnverkehr erwarten wir ein Plus in Höhe von 1,6 bzw. 1,2 %. In den Jahren **2020** und **2021** wird sich im Nahverkehr die Abschwächung des Wachstums der Erwerbstätigenzahl auswirken. Dem entgegen steht die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin im Oktober 2020, die im Jahr 2021 die bundesweite Fahrgastzahl im SPNV um rund 0,5 % anhebt. Im Fernverkehr dürften die aktuellen Kapazitätsprobleme zumindest gemildert werden, was auch Auswirkungen auf die Preispolitik der DB Fernverkehr haben sollte. Für den gesamten Eisenbahnverkehr erwarten wir ein Plus in Höhe von 1,5 % bis 1,8 % (beide Größen, beide Jahre).

Im **Luftverkehr** wurde im Jahr **2018** mit 222,6 Mio. Fluggästen ein weiterer Höchstwert für das Passagieraufkommen ausgewiesen. Dies entspricht einer Steigerung von 4,7 % bezogen auf das Vorjahr 2017. Die Nachfrage im Luftverkehr bleibt auch **2019** hoch, obschon weitere Probleme zu bewältigen sein werden, sei es durch die Kapazitätsengpässe bei der Abfertigung, den Sicherheitskontrollen oder bei der Deutschen Flugsicherung, die ein weiteres, starkes Wachstum nicht mehr in vollem Umfang gewährleisten können.

1 Einleitung

Intraplan Consult wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" in den Jahren von 2018 bis 2021 beauftragt. Sie wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte "Winterprognose" die kurzfristige Prognose für das unmittelbar abgelaufene Jahr, das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im August des jeweiligen Jahres erarbeitete "Sommerprognose" hat die Prognose für das laufende und die beiden folgenden Jahre zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "**Kurzfristprognose Sommer 2019**" auf die Jahre von **2019** bis **2021**. Die in der Winterprognose vom Februar 2019 ausgewiesenen Werte für das Vorjahr stellten naturgemäß noch Schätzwerte dar. Deshalb wird in der Sommerprognose auch ein Überblick über die jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende Entwicklung im Jahr **2018** gegeben. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **19.08.2018** vorlagen.

Seit der Sommerprognose 2012 wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des **Bundesamts für Güterverkehr** (BAG) prognostiziert. Sämtliche Berichtsteile zum Luftverkehr wurden vom BAG erstellt. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für sie. Die intermodalen Interdependenzen wurden berücksichtigt.

Hinsichtlich des **Berichtsaufbaus** wird zunächst auf die **Rahmenbedingungen** eingegangen, die die Verkehrsentwicklung nachhaltig beeinflussen (Kap. 2). Eine ausführliche Darstellung insbesondere der branchenwirtschaftlichen Leitdaten erfolgt im **Anhang**. Anschließend werden die Prognose des **Güterverkehrs** (Kap. 3) und die des **Personenverkehrs** (Kap. 4) beschrieben.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi), die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, vom April 2019 die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützt sich auf Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die **weltwirtschaftlichen Leitdaten** (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurden die Prognosen des IWF, der Weltbank und der OECD herangezogen.

Zum Zeitpunkt des Erscheinens der Frühjahrsprojektion des BMWi erschienen deren Ergebnisse im Vergleich zu den vorangegangenen Prognosen als eher **pessimistisch**. Dies zeigte sich auch

darin, dass die Vorausschätzungen anderer Prognostiker vom **Juni 2019** in aller Regel **höher** lagen (vgl. Abschn. 2.2). Seit deren Abschluss hat sich die Situation allerdings nochmals **erheblich eingetrübt**. Vor allem die aktuelle Eskalation des Handelskonflikts zwischen den USA und China, aber auch die gestiegene Wahrscheinlichkeit für einen ungeordneten Brexit und die unklaren Auswirkungen der Haushaltslage Italiens belasten die weltweiten Investitionen und damit die in hohem Maße darauf ausgerichtete deutsche Wirtschaft. Diese Eintrübung zeigt sich bei allen Frühindikatoren von deren Entwicklung:

- Der ifo Geschäftsklimaindex ist im Juli auf den niedrigsten Stand seit April 2013 gefallen. In der Industrie befand er sich „im freien Fall“.¹
- Das Konjunkturbarometer des DIW ist im Juli auf den tiefsten Stand seit dem vierten Quartal 2012 gesunken.²
- Die ZEW-Konjunkturerwartungen wiesen im August den niedrigsten Stand seit Dezember 2011 auf.³

Vor diesem Hintergrund erscheint die Frühjahrsprojektion des BMWI vom April **aus derzeitiger Sicht** nicht länger als pessimistisch, vielmehr ist eine (noch) ungünstigere Entwicklung nicht unwahrscheinlich. Deshalb unterliegt diese Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose **erheblichen Abwärtsrisiken**. Auf der anderen Seite ist es nach wie vor nicht auszuschließen, dass sich die Aussichten wieder aufhellen, z.B. wenn es doch zu einem geordneten Brexit kommt oder – noch bedeutender – wenn die Unterhändler der USA und Chinas im Handelsstreit zu der Erkenntnis kommen, dass ein Kompromiss allen Beteiligten nützen würde. Somit liegen auch **Aufwärtsrisiken** vor, die aber **geringer einzuschätzen** sind als die abwärts gerichteten.

¹ ifo Geschäftsklimaindex fällt, Pressemitteilung vom 25.7.2019, <https://www.ifo.de/node/44274>

² DIW Konjunkturbarometer Juli: Industrieschwäche strahlt auf gesamte deutsche Wirtschaft aus, Pressemitteilung vom 31.7.2019, https://www.diw.de/de/diw_01.c.670970.de/diw_konjunkturbarometer_juli_industrieschwaechе_strahlt_auf_gesamte_deutsche_wirtschaft_aus.html

³ Konjunkturerwartungen verharren auf niedrigem Niveau, Pressemitteilung vom 13.8.2019, <https://www.zew.de/de/presse/pressearchiv/erhebliche-verschlechterung-des-ausblicks/>

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands ist im Jahr **2018**, wie in allen Jahren seit 2011, gestiegen. Am Jahresende lag sie bei 83,0 Mio., womit sich die Schätzung des Statistischen Bundesamts vom Jahresanfang 2018 exakt bestätigt hat.¹ Dies entspricht einem Anstieg um 0,23 Mio. Personen oder 0,3 % gegenüber dem Vorjahresstand. Die Zunahme fällt somit zwar einerseits geringer aus als in den Jahren von 2013 bis 2017, insbesondere als im Jahr 2015 (1,2 %), ist aber angesichts der bis vor nicht allzu langer Zeit erwarteten Rückgänge dennoch bemerkenswert. Für den Jahresdurchschnitt (82,90 Mio.), der für den Vergleich mit der Vorjahresentwicklung etwas geeigneter ist, errechnet sich daraus eine Zunahme um 0,24 Mio. bzw. ebenfalls 0,3 % (vgl. Tab. R-1).

Diese, seit 2011 zu beobachtende, Trendwende gegenüber dem vergangenen Jahrzehnt ist ausschließlich auf den **Außenwanderungssaldo** zurückzuführen.² Er lag im Jahr 2018 mit 400.000 Personen zwar ebenfalls unter den Werten der Jahre von 2013 bis 2017, aber weit über denen der beiden Jahrzehnte zuvor und über den früheren längerfristigen Erwartungen. Vor 2012 wurde ein Niveau von mehr als 350.000 zuletzt im Jahr 1995 notiert, das noch massiv von den Auswirkungen des Falls des Eisernen Vorhangs und des Bürgerkriegs im damaligen Jugoslawien geprägt war. Wie schon in den Jahren 2016 und 2017, stammte der weitaus größere Teil der Zuwanderung nicht aus den "Flüchtlingsländern", sondern aus einigen ost- und südeuropäischen EU-Ländern, was mit der Arbeitsmarktentwicklung in diesen Ländern sowie in Deutschland zu erklären ist.

Im Juni 2019 wurde die 14. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts veröffentlicht.³ Hier wurde für den Wanderungssaldo ein nur noch allmähliches Absinken vom gegenwärtigen Niveau auf langfristig 100.000 (Variante 1), 200.000 (Variante 2) bzw. 300.000 (Variante 3) Personen zu Grunde gelegt. Für den Prognosezeitraum der vorliegenden Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose wurden im Durchschnitt 341.000 (Var. 1 und 2) bzw. 379.000 (Var. 3) erwartet. Auf Grund der Entwicklung in den letzten Jahren haben wir die letztgenannte Variante übernommen. Für die (jahresdurchschnittliche) **Einwohnerzahl** errechnet sich hier bis zum Jahr 2021 eine weitere Zunahme um 0,6 auf 83,5 Mio.⁴ Innerhalb des

¹ Statistisches Bundesamt, Schätzung für 2018: Bevölkerungszahl auf 83,0 Millionen gestiegen, Pressemitteilung 029/19 vom 25.01.2019, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/01/PD19_029_12411.html

² Die natürliche Bevölkerungsbewegung, d.h. die Differenz zwischen der Zahl der Geburten und der der Sterbefälle, ist wie in allen Jahren seit 1972 negativ.

³ Statistisches Bundesamt, Bevölkerung im Wandel – Annahmen und Ergebnisse der 14. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, Wiesbaden 2019.

⁴ In den beiden anderen Varianten fällt der Anstieg mit jeweils 0,53 Mio. nicht wesentlich geringer aus.

Vorausschätzungszeitraums vermindert sie sich von 0,3 % (2018 und 2019) nur geringfügig auf 0,2 % (2020 und 2021).

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Einwohner ¹⁾	82,66	82,90	83,12	83,31	83,50	0,3	0,3	0,2	0,2
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	69,15	69,33	69,47	69,57	69,64	0,3	0,2	0,1	0,1
Auszubildende ²⁾	13,68	13,65	13,67	13,70	13,74	-0,3	0,2	0,3	0,2

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2011

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre verhält sich grundsätzlich ähnlich wie die gesamte Einwohnerzahl. In früheren Jahren fand der Rückgang, der aus den langfristig sinkenden Geburtenzahlen entstand, in dieser Altersgruppe später statt als bei der gesamten Einwohnerzahl, so dass die fahrfähige Bevölkerung stärker stieg als die gesamte. Seit 2016 ist das nicht mehr der Fall, vielmehr nimmt sie geringfügig schwächer zu.

Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus den Schülern (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie aus den Studenten. Von 1999 bis 2015 nahm sie entsprechend der Besetzung der entsprechenden Altersjahrgänge ab, darunter seit 2004 in einem spürbaren Ausmaß, nämlich bis 2015 um insgesamt 6 %. Allein bei der Zahl der Schüler fiel das Minus noch wesentlich drastischer aus (-13 %, d.h. um 1,2 % p.a.), wurde aber durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten gedämpft. Nach einem kurzfristigen, offensichtlich zuwanderungsbedingten Anstieg im Jahr 2016 (Schuljahr 2016/17) ist die Schülerzahl in den beiden folgenden Jahren wieder merklich gesunken (-0,4 bzw. -0,5 %). Die Zahl der Studenten erhöhte sich im Jahr 2018 deutlich schwächer (0,7 %) als in früheren Jahren (2015/07: 4,5 % p.a.), so dass die Gesamtzahl der Auszubildenden erstmals seit 2013 abnahm (-0,3 %). Im Prognosezeitraum wird die Schülerzahl nach der jüngsten KMK-Prognose vom Mai 2018 geringfügig steigen.¹ Wir haben sie nochmals übernommen, obwohl bereits im ersten Prognosejahr (2018) eine spürbare Abweichung zwischen dieser Vorausschätzung (-0,1 %) und dem Ist-Wert (-0,5 %) zu beobachten war. Es bleibt abzuwarten, ob das ein einmaliger Sachverhalt bleibt oder

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2016 – 2030, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 213, Bonn 2018.

auf eine systematische Überschätzung, etwa bezüglich der Übertrittsquoten zwischen den einzelnen Schulstufen, zurückzuführen ist. Da für die Studentenzahl eine nur noch schwache Zunahme zu erwarten ist, gilt das auch für die Zahl aller Auszubildenden (2021/18: 0,2 % p.a.). Im Vergleich zur o.a. langfristigen Entwicklung bis 2015 bedeutet das dennoch nach wie vor eine spürbare Trendwende.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Aufwärtsbewegung in der **Weltwirtschaft** und in den meisten fortgeschrittenen Volkswirtschaften hatte sich im Jahr **2018** noch nahezu ungebremst fortgesetzt. Weltweit wuchs das BIP nach dem derzeitigen Datenstand um 3,0 % (2017: 3,1 %).¹ Dabei hat sich die Entwicklung in den USA sogar spürbar beschleunigt, im Euroraum und in Japan dagegen abgeschwächt. In den bedeutenden Schwellenländern blieb die Dynamik unverändert hoch.

Bereits seit einigen Monaten haben sich die konjunkturellen Perspektiven der Weltwirtschaft spürbar verschlechtert, insbesondere auf Grund der Unsicherheiten hinsichtlich der handelspolitischen Auseinandersetzungen. In der jüngeren Vergangenheit haben sich diese Konflikte nochmals verschärft, weshalb sich das Wachstum des Welthandels im Jahr **2019** deutlich abschwächen wird. Dies strahlt vor allem auf die exportabhängigen Industrieländer aus, so dass vor allem für den Euroraum und die USA mit einer geringeren Dynamik als im Vorjahr zu rechnen ist.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung in %			
	18/17	19/18	20/19	21/20
Welthandel ¹⁾	4,1	2,6	3,1	3,2
BIP				
Welt ¹⁾	3,0	2,6	2,7	2,8
Euroraum	1,8	1,2	1,4	1,3
USA	2,9	2,5	1,7	1,6
Japan	0,8	0,8	0,7	0,6
China	6,6	6,2	6,1	6,0
Indien	7,2	7,5	7,5	7,5

1) In der Definition der Weltbank

Quellen: IWF, Weltbank, OECD

Für die Jahre **ab 2020** rechnen der IWF, die Weltbank und die OECD übereinstimmend für die USA mit einer nochmaligen spürbaren Abschwächung, für den Euroraum dagegen mit einer leichten Erholung. Für China und Indien wird eine nahezu unveränderte Dynamik erwartet (vgl. Tab.

¹ In der Definition der Weltbank, gemäß der die Werte der einzelnen Länder mit laufenden Wechselkursen von den nationalen Währungen in US-Dollar umgerechnet werden. In der Definition des IWF werden dagegen Kaufkraftparitäten verwendet. Deshalb unterscheiden sich die hier ausgewiesenen Werte von denen der Winterprognose 2018/19, in der die damalige Prognose des IWF herangezogen wurde.

R-2).¹ Allerdings wird in allen Prognosen nach wie vor darauf hingewiesen, dass deren Abwärtsrisiken größer sind als die Aufwärtsschancen. Angesichts der Entwicklung in den letzten Wochen vor Abschluss dieser Ausgabe der Mittelfristprognose haben sich diese Risiken erhöht.

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt. Die vorliegende Sommerprognose basiert auf dessen **Frühjahrsprojektion** vom 17.4.2019 (vgl. dazu die Ausführungen in der Einleitung in Kap. 1).

Das **BIP** ist im Jahr **2018** gemäß den derzeitigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 1,4 % gestiegen.² Damit hat sich einerseits die seit 2010 anhaltende Aufwärtsbewegung fortgesetzt. Andererseits liegt das letztjährige Wachstum deutlich unter den außerordentlich hohen Werten der Jahre 2016 und 2017 (jeweils 2,2 %). Im zweiten Halbjahr wurde die Konjunktur jedoch durch den Sondereffekt in Gestalt der angebotsseitigen Schwierigkeiten in der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Einführung des WLTP-Standards spürbar gebremst. Hinzu kamen die bekannten Belastungen aus dem sich verschlechternden weltwirtschaftlichen Umfeld. Aus diesen Gründen ist das BIP in den beiden letzten Quartalen des Jahres 2018 über eine an nähernde Stagnation nicht hinaus gekommen. Diese „Delle“ reduzierte den statistischen Überhang für das Jahr **2019** auf 0,0 % (2015-18: 0,5 bis 0,8 %).³ Bereits dies drückt die jahresdurchschnittliche Wachstumsrate des Jahres 2019 in einem entsprechend starken Ausmaß. Hinzu kommen die erwähnten Auswirkungen der Handelskonflikte. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wurde ein Plus um lediglich 0,5 % prognostiziert (vgl. Tab. R-3). Auch alle Wirtschaftsforschungsinstitute und die Bundesbank haben ihre Wachstumserwartungen in ihren aktuellen Prognosen gegenüber denen vom Jahresanfang spürbar abgesenkt.⁴ Deren Spektrum reicht jetzt von 0,5 bis zu 0,9 %, liegt also etwas über der o.a. Erwartung des BMWi. Alle diese Wachstumsraten sind die geringsten seit den Jahren 2012 und 2013 (jeweils 0,5 %). Dennoch bedeuten sie für den Verlauf des Jahres 2019⁵ einen Anstieg um immerhin knapp 1,0 %, der noch **über** demjenigen

¹ Für die Werte in Tabelle R-2 wurden die der Weltbank herangezogen (Global Economic Prospects – Heightened Tensions, Subdued Investment, Juni 2019). Sie reicht bis ins Jahr 2021, die jüngsten Prognosen des IWF (World Economic Outlook, Update vom 23.7.2019) und der OECD (Economic Outlook Nr. 105, Mai 2019) dagegen nur bis 2020. Für die Jahre 2019 und 2020 sind die Unterschiede vernachlässigbar, sie betragen höchstens wenige Zehntelprozentpunkte.

² Mit der Veröffentlichung des BIP-Werts für das zweite Quartal am 14.8.2019 wurden die gesamten Berechnungen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR) auf das Referenzjahr 2015 umgestellt. In Tab. R-3 wurde dies noch nicht eingearbeitet, weil entsprechende Werte derzeit nur für das BIP, aber nicht für die anderen Aggregate der VGR vorliegen. Die revidierte Wachstumsrate des BIP für 2018 beträgt 1,5 % (bisher: 1,4 %).
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/08/PD19_304_811.html

³ Der statistische Über- bzw. Unterhang gibt an, in welchem Ausmaß eine Größe gegenüber dem Vorjahr steigen bzw. sinken würde, wenn sie im gesamten Jahr auf dem letzten Stand des Vorjahres, im Fall des BIP also des vierten Quartals, bliebe.

⁴ Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen von HWWI (Hamburg), DIW (Berlin), IWH (Halle), IfW (Kiel), der Bundesbank, ifo (München) und RWI (Essen), die zwischen dem 5.6.2019 und dem 19.6.2019 publiziert wurden.

⁵ Veränderungsrate des vierten Quartals gegenüber Vorjahr, saison- und kalenderbereinigt.

des Vorjahres (0,6 %) liegt. Die Wahrscheinlichkeit für das Eintreffen dieser Erwartungen hat sich seit deren Abschluss nicht erhöht. Da die konjunkturelle Grunddynamik des Jahres 2019 von der durchschnittlichen Wachstumsrate unterzeichnet wird, zeichnet sich für **2020**, unter den o.a. weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den einleitend erwähnten weiteren Voraussetzungen, wieder eine etwas stärkere Ausweitung ab. Dazu wird ein ungewöhnlich starker Kalendereffekt in Höhe von 0,4 Prozentpunkten beitragen. Die Mittelfristprojektion des BMWi erwartet einen Anstieg in Höhe von 1,5 % und für das Jahr **2021** ein Plus um 1,2 %, was zusammen sehr nahe am langfristigen Trendwachstum seit der Vereinigung Deutschlands (1,4 % p.a.) liegt. Die anderen Prognosen, die fast alle im Jahr 2020 enden, rechnen für dieses Jahr mit einer Bandbreite von 1,4 bis 1,8 %.

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	113,7	115,3	115,9	117,6	119,0	1,4	0,5	1,5	1,2
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	110,3	111,5	112,8	114,5	116,1	1,1	1,2	1,6	1,3
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	118,0	123,0	125,4	129,1	133,0	4,2	2,0	3,0	3,0
Exporte ¹⁾	133,7	136,4	139,1	143,3	147,6	2,0	2,0	3,0	3,0
Importe ¹⁾	131,6	136,0	141,2	146,9	152,5	3,3	3,8	4,0	3,8
Erwerbstätige ³⁾	44,25	44,84	45,32	45,66	45,59	1,3	1,1	0,8	-0,2

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2010 = 100)
 2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
 3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Auch die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2018** preisbereinigt mit 1,1 % deutlich schwächer als in den Vorjahren (2017/14: 1,6 % p.a.) gestiegen. Die zunehmende Beschäftigung und die expandierenden Einkommen haben den Konsum angeregt. Diese beiden Wachstumstreiber werden sich auch im Jahr **2019** auswirken. Hinzu kam am Jahresbeginn ein zusätzlicher Schub von mehreren fiskalischen Maßnahmen (Arbeitslosenversicherungsbeitrag, Kindergeld, Mütterrente u.a.). Deshalb ist für die Konsumausgaben – anders also als beim BIP – keine Verminderung der Wachstumsrate zu erwarten. In der Frühjahrsprojektion des BMWi wurde mit einem ähnlich hohen Anstieg (1,2 %) wie im Vorjahr, in den anderen o.a. Prognosen sogar mit einem noch höheren Plus (1,4 bis 1,9 %) gerechnet. Für das Jahr **2020** befindet sich die Frühjahrsprojektion des BMWi (1,6 %) am oberen Rand des Spektrums der anderen Prognosen (1,1 bis 1,7 %). Für das Jahr **2021** wurde in ersterer wieder eine leichte Verminderung der Dynamik auf 1,3 % angenommen.

Die **Ausrüstungsinvestitionen** wurden im Jahr **2018** um 4,2 % ausgeweitet. Angesichts der eingetrübten konjunkturellen Perspektiven ist diese überdurchschnittliche Expansion bemerkenswert. Wachstumstreiber waren vor allem die nach wie vor äußerst günstigen Finanzierungsbedingungen und die gestiegene Kapazitätsauslastung der Industrie. Im Jahr **2019** wird die erhöhte Unsicherheit im Zusammenhang mit den Handelskonflikten, mit der Ausgestaltung des Brexit und mit der politischen Situation in Italien die Investitionen merklich bremsen. Auch bei diesem Aggregat der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung liegt die Frühjahrsprojektion des BMWi (2,0 %) am unteren Rand der Bandbreite der anderen Prognosen (1,9 bis 3,1 %). Allerdings hat die Entwicklung seit dem Abschluss der letztgenannten die Wahrscheinlichkeit für deren Eintreten nicht erhöht. Für das Jahr **2020** wird in allen Prognosen auf Grund der (angenommenen) Aufhellung der Perspektiven für die Welt- und die deutsche Wirtschaft eine höhere Investitionsdynamik erwartet. Das Prognosespektrum reicht von 2,2 (RWI) bis zu 4,0 % (HWWI und DIW). Das BMWi rechnet wie auch für das Jahr **2021** mit 3,0 %.

Die **Exporte** haben im Jahr **2018** mit einem Plus von 2,0 % erheblich an Dynamik verloren (2017/13: 4,2 % p.a.). Zur Abschwächung der Auslandsnachfrage selbst kam als spürbarer Sonderfaktor der temporäre Lieferengpass in der Automobilindustrie durch die Probleme bei der Umsetzung des neuen Abgasmessverfahrens hinzu. Dieser wird im Jahr **2019** zwar entfallen. Jedoch werden die deutschen Exporte von dem kräftig gebremsten Welthandel am stärksten von allen gesamtwirtschaftlichen Größen getroffen. In der Frühjahrsprojektion wird ein Plus in Vorjahreshöhe (2,0 %) und in den anderen Prognosen eine Zunahme um 0,7 bis 2,5 % quantifiziert. Im Jahr **2020** wird in allen Prognosen im Einklang mit der Weltkonjunktur eine Beschleunigung erwartet. Vom BMWi wurde sie mit 3,0 % quantifiziert; die anderen Prognosen lagen mehrheitlich darüber (2,7 bis 5,1 %). Für **2021** wird vom BMWi ein Plus um ebenfalls 3,0 % erwartet. Dies liegt immer noch unter der o.a. Dynamik der jüngeren Vergangenheit. Voraussetzung ist natürlich, dass die Handelskonflikte zumindest zum Teil entschärft werden.

Bei den **Importen** hat sich das Wachstum im Jahr **2018** entsprechend der gesamtwirtschaftlichen Produktion abgeschwächt, und zwar auf 3,3 % (2017: 4,8 %). Für das Jahr **2019** wird von den Prognostikern trotz des deutlich geringeren BIP-Wachstums mehrheitlich keine weitere Verringerung der Wachstumsrate erwartet, vor allem weil die Verflechtung der deutschen Volkswirtschaft mit ihren Handelspartnern weiter zunimmt. Vom BMWi werden 3,8 %, in den anderen Prognosen 2,6 bis 4,2 % geschätzt. Für die Jahre **2020** und **2021** wurden in der Frühjahrsprojektion ähnlich hohe Zuwachsraten (4,0 bzw. 3,8 %) wie für das laufende Jahr angenommen. Die aktuelleren Prognosen für 2020 liegen mit 3,4 bis 5,8 % mehrheitlich darüber.

Die (jahresdurchschnittliche) Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2018** infolge der anhaltenden konjunkturellen Aufwärtsbewegung erneut spürbar gestiegen (1,3 %). Wegen des

abgeschwächten Produktionswachstums dürfte das Plus im Jahr **2019** geringer ausfallen, jedoch deutlich über dem des BIP bleiben. Vom BMWi wird eine Zunahme um immer noch 1,1 % oder knapp 500.000 Personen erwartet. Hier ist die Prognoseunsicherheit für den restlichen Verlauf des Jahres nur noch sehr gering, weshalb auch die aktuelleren Prognosen (0,9 bis 1,1 %) nahe bei diesem Wert liegen. Im weiteren Verlauf des Jahres dürfte sich der Beschäftigungsaufbau allerdings deutlich abschwächen, was im Jahresdurchschnittswert von 2019 weniger sichtbar ist und sich vor allem im Jahr **2020** bemerkbar machen wird. In der Frühjahrsprojektion wird hier noch ein Anstieg um 0,8 % erwartet, von den anderen Prognosen dagegen nur noch um 0,3 bis 0,7 %. Für das Jahr **2021** wurde vom BMWi ein Rückgang der Erwerbstätigenzahl um 0,2 % angenommen.

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die branchenwirtschaftlichen Leitdaten sind für den Güterverkehr mindestens genauso bedeutsam wie die gesamtwirtschaftlichen, für manche Verkehrsträger (Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Seeverkehr, Pipelines) sogar noch bedeutender. Deshalb werden sie ebenfalls innerhalb der Rahmenbedingungen textlich beschrieben. Allerdings wird die Darstellung gegenüber früheren Ausgaben etwas gekürzt. Ausführungen zu weiteren Leitdaten finden sich im **Anhang**.

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2018** mit 2,4 % etwas schwächer als in den beiden Vorjahren (3,8 bzw. 2,9 %) gewachsen. Dabei wurde der dominierende Wohnungsbau (+2,8 %) weiterhin von den nach wie vor historisch niedrigen Hypothekenzinsen, dem hohen Bedarf, den gestiegenen Einkommen, der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und nicht zuletzt den als wenig attraktiv empfundenen anderen Formen der Kapitalanlage angeregt. Auch der, allerdings weit weniger gewichtige, öffentliche Bau konnte ein kräftiges Plus einfahren (4,7 %). Lediglich der Wirtschaftsbau kam nur geringfügig über eine Stagnation hinaus (0,6 %). Die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung wesentlich stärker korreliert ist als die Investitionen, ist erneut, wie in fast allen Jahren des laufenden Jahrzehnts, stärker gewachsen als letztere, diesmal sogar erheblich (7,7 %).¹ Dieses Plus ist – nach dem stark von der Witterung begünstigten Jahr 2011 (12 %) – das zweithöchste seit 1994, als der Vereinigungsboom sein Ende fand. Im Jahr **2019** sollten alle drei Sparten weiterhin expandieren, darunter sowohl der Wohnungsbau bei anhaltend positiven Fundamentalfaktoren als auch der gewerbliche Bau stärker als im Vorjahr. Für die gesamten **Bauinvestitionen** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi mit einer Zunahme um 2,7 % gerechnet, was von den aktuelleren Prognosen (3,7 bis 4,4 %) sogar noch übertroffen wird. Die **Produktion** ist im Januar 2019 um lediglich 3 % gegenüber dem außergewöhnlich hohen Vorjahresniveau (damals +55 % gegenüber Januar 2017) gesunken, da die Witterungsverhältnisse fast genauso mild waren wie 2018. In den beiden Folge Monaten waren mit 26 bzw. 12 % erneut sehr kräftige Zuwachsraten zu beobachten, die auf das Jahresergebnis durchschlagen. Im ersten Halbjahr belief sich das Plus auf rund 7 %, was angesichts der anhaltend günstigen Perspektiven für den weiteren Verlauf auch für das Gesamtjahr angenommen werden kann. Für die Jahre **2020** und **2021** ist für den Wohnungsbau bei anhaltend wirkenden Wachstumstreibern eine weiterhin hohe Dynamik zu erwarten. Allerdings dürften die beiden anderen Segmente an Tempo verlieren. Für die gesamten **Bauinvestitionen** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi eine Zunahme um 3,0 % bzw. 1,2 % vorausgeschätzt. Ersteres liegt am oberen Rand der Bandbreite der anderen Prognosen für 2019 (1,9 bis 3,1 %). Für die **Produktion** wurden die Werte des BMWi entsprechend des langjährigen Mittelwerts der

¹ In der Winterprognose wurde für die Bauproduktion des Jahres 2018 ein Anstieg um 5,5 % geschätzt. Die erhebliche Abweichung zum jetzt vorliegenden Ist-Wert ist auf eine drastische Aufwärtsrevision der Monatswerte des ersten Quartals (von zusammen 1,4 auf 11,4 %) zurückzuführen.

Abweichungen, der mittlerweile auf 2 Prozentpunkte angestiegen ist, angehoben (vgl. Tab. R-4). Allerdings macht sich in der Bauwirtschaft der Arbeitskräftemangel immer stärker bemerkbar. Die entstehenden Kapazitätsprobleme dürften das Preisniveau (weiter) erhöhen, was die Nachfrage tendenziell senkt.

Die **Industrieproduktion** ist im Jahr **2018** mit 1,1 % deutlich schwächer gewachsen als im Vorjahr (2,9 %). Auch bei dieser Größe, die eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung des Güterverkehrs besitzt, hat sich die Dynamik im Verlauf immer mehr abgeschwächt. Zu einem spürbaren Teil war dies auf die Probleme der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Umsetzung des WLTP-Standards zurückzuführen (vgl. Abschn. 2.2). Aus diesem Grund war zu Beginn des Jahres **2019** ein deutlicher Basiseffekt zu erwarten. Dies wurde jedoch von dem erheblich verschlechterten außenwirtschaftlichen Umfeld überlagert, was auch in den, in der Einleitung erwähnten, Geschäftserwartungen der deutschen Industrie zum Ausdruck kommt. Nachdem deren Erzeugung schon mit einem negativen Überhang aus dem Jahr 2018 (-0,5 %, Vorjahr: +2,4 %) in das laufende Jahr ging,¹ ist sie im Verlauf des ersten Halbjahrs 2019 um bemerkenswerte 3,4 % gesunken (saison- und kalenderbereinigt) und lag somit um 4,5 % unter dem Vorjahresniveau.² Wenn sie im weiteren Verlauf nicht weiter abnimmt, ergibt sich für das Gesamtjahr ein Minus um gut 3 %. Für eine spürbar optimistischere Einschätzung gibt es derzeit keine Gründe. Die Entwicklung im Jahr **2020** hängt maßgeblich davon ab, inwieweit sich das Klima in der Weltwirtschaft aufhellt. Nachdem dies in den entsprechenden Prognosen der internationalen Organisationen durchgängig angenommen wird, ist das auch für die deutsche Industrie zu Grunde zu legen. In Anlehnung an die Entwicklung des deutschen BIP haben wir dies mit einem Plus um 1,3 % (2020) bzw. 1,0 % (2021) quantifiziert. Es dürfte offensichtlich sein, dass diese Annahme mit erheblichen Unsicherheiten behaftet ist. Die Entwicklung der einzelnen bedeutenden **Zweige** der deutschen Industrie wird im **Anhang** dargestellt.

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** ist im Jahr **2018** um 2 % gesunken. Zwar ist die Nachfrage der Hauptabnehmerbranchen Bauwirtschaft, Fahrzeugbau und Maschinenbau insgesamt gestiegen. Jedoch haben ein rückläufiger spezifischer Stahleinsatz, ein wesentlich (um 0,6 Mio. t) geringerer Lageraufbau als 2017 und ein verschlechterter Außenhandelsaldo (um 0,4 Mio. t) zu dem Minus in Höhe von 0,9 Mio. t geführt.³ Im Jahr **2019** ist aus derzeitiger Sicht – im Gegensatz zur Winterprognose – nur noch für die Bauwirtschaft ein Produktionsanstieg zu erwarten. Hinzu kommen

¹ Um kurzfristige Ausschläge zu glätten, wurde hier nicht der letzte Monatswert, also der Dezember, sondern der letzte Quartalswert, also das Niveau vom vierten Vierteljahr, herangezogen.

² Dieser Rückgang ist zwar etwas überzeichnet, weil der Juni 2019 zwei Arbeitstage weniger hatte als der Vorjahresmonat. Aber auch nach Bereinigung um diesen Effekt fällt das Minus mit knapp 4 % beachtlich aus.

³ Vgl. R. Döhrn, Die Lage am Stahlmarkt: Nachfrage nach Stahl schwächt sich ab, in: RWI-Konjunkturbericht 4/2018, S. 39-49, hier S. 47.

nach der o.a. Prognose des RWI erneut negative Effekte aus der Lagerveränderung. Im ersten Halbjahr ist die Rohstahlproduktion um 5 % gesunken. Offensichtlich hat sich der Außenhandels-saldo nochmals verringert, wozu Verdrängungseffekte von chinesischen Exporten in die USA hin zu anderen Ländern beigetragen haben könnten. Für das zweite Halbjahr ist keine Verbesserung der Lage in Sicht, angesichts der Perspektiven für manche Abnehmerbereiche eher noch eine Verschlechterung. Deshalb muss für das Gesamtjahr ein Rückgang in mindestens dem Ausmaß der ersten Jahreshälfte, d.h. um über 5 %, angenommen werden. Für die Jahre **2020** und **2021** ist bei den meisten Verarbeitern wieder mit einem Nachfrageanstieg zu rechnen. Unter der Voraussetzung, dass sich der Außenhandelssaldo nicht nochmals vermindert, sollte die deutsche Rohstahlproduktion tendenziell annähernd stagnieren. Im Jahr 2020 dürften leichte positive Basiseffekte hinzukommen, so dass insgesamt ein sehr geringes Plus, im Folgejahr aber wieder ein leichtes Minus erwartet wird. Das dann erreichte Niveau (40 Mio.) liegt um 18 % unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2007 (48,6 Mio.).

Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Bauproduktion ¹⁾	109,0	117,4	125,6	131,9	136,1	7,7	7,0	5,0	3,2
Industrieproduktion ²⁾	104,5	105,6	102,3	103,6	104,6	1,1	-3,2	1,3	1,0
Rohstahlproduktion ³⁾	43,3	42,4	40,2	40,3	40,0	-2,0	-5,2	0,3	-0,9
Steinkohlenabsatz ³⁾	44,7	42,1	38,7	37,1	34,7	-5,8	-8,2	-4,2	-6,3
Mineralölproduktenabsatz ³⁾	106,0	101,5	103,8	103,8	103,9	-4,2	2,2	0,0	0,1

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2015 = 1004)
 2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2015 = 100)
 3) Mio. t

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

Der Verbrauch von **Steinkohle** (einschließlich Koks) ist im Jahr **2018**, wie schon im Vorjahr (-12 %), kräftig um 7,5 % auf den geringsten Stand in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland gesunken. Verantwortlich hierfür war der Einsatz in den Kraftwerken, auf den gut 60 % der Gesamtnachfrage entfallen. Dessen nochmaliger Einbruch (-10 %) war zum einen auf die außerordentlichen Witterungsverhältnisse zu Beginn des Jahres zurückzuführen, die die Stromnachfrage dämpften und gleichzeitig die Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien erhöhten. Auch im weiteren Verlauf kam es zu entsprechenden Substitutionen. Nach den vorläufigen Daten der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) wurde die weggefallene

Stromerzeugung aus Steinkohle (-9,7 TWh) vollständig durch regenerative Quellen (+5 % oder 12,2 TWh) ersetzt. Anteilsgewinne von Erdgas haben im Gegensatz zu 2016 und 2017 nicht stattgefunden. Im Vergleich zu diesen drastischen Verläufen fällt die Abnahme der Steinkohlelieferungen an die Stahlindustrie (-1,7 %) nicht mehr ins Gewicht. Der Inlandsabsatz ging nach den vorläufigen Werten um 5,8 % zurück, also etwas schwächer als der Verbrauch (vgl. Tab. R-4). Im ersten Halbjahr **2019** sind die Lieferungen an die Kraftwerke nach Schätzungen der AGEB im dritten Jahr in Folge kräftig gesunken, nämlich um 22 %.¹ Hier kam es erneut zu drastischen Anteilsverlusten der Steinkohle an erneuerbare Energien und nun auch wieder an Erdgas. Auch wenn sich dieses Minus im weiteren Verlauf des Jahres abschwächen dürfte, wird im Gesamtjahr ein kräftiger Rückgang verbleiben, der auf 10 % geschätzt wird. Für den gesamten Steinkohlenverbrauch bedeutet das, bei vergleichsweise leicht sinkenden Lieferungen an die Stahlindustrie (-3,5 %), eine Abnahme um 7,5 %. Für den Absatz ist ein ähnlich hoher Rückgang (8,2 %) zu erwarten. Der deutsche Steinkohlenbergbau in den beiden letzten verbliebenen Bergwerken in Bottrop und Ibbenbüren wurde am Ende des Jahres 2018 eingestellt. Die dort geförderten Mengen (zuletzt 4,1 Mio. t) müssen im laufenden Jahr also durch Importkohlemengen ersetzt werden, die somit im Gegensatz zum Gesamtabsatz zulegen werden, nämlich um rund 1 Mio. t bzw. 2,5 %. Für die Jahre von **2020** und **2021** wurde eine weitere Abnahme des Steinkohleneinsatzes in den Kraftwerken angenommen. Jedoch wird er im kommenden Jahr mit hoher Sicherheit geringer ausfallen als in den Jahren von 2017 bis 2019, weil zu der begrenzten Kapazität der anderen Energieträger hinzukommt, dass am Jahresende 2019 ein Kernkraftwerk abgeschaltet wird. Deshalb sind wir für 2020 von einem Rückgang um „nur“ 7 % ausgegangen. Zusammen mit der weiter leicht sinkenden Verfeuerung in der Stahlindustrie ergibt das für den Gesamtabsatz ein Minus um 4,2 %. Im Jahr 2021 dürfte es ohne diesen Sonderfaktor wieder etwas höher ausfallen. Ab 2020 gelten die Veränderungen des Gesamtabsatzes auch für die Importkohlemengen.

Der **Absatz** von **Mineralölprodukten** ist im Jahr **2018** spürbar gesunken, nämlich um 4,2 %. Verantwortlich dafür war vor allem die Nachfrage nach leichtem Heizöl, die nach drei vergleichsweise ruhigen Jahren auf Grund des (Wieder-) Anstiegs der Heizölpreise um 16 % einbrach. Dies entspricht 2,6 Mio. Tonnen und somit dem Löwenanteil des Rückgangs aller Produkte (4,5 Mio. t). Neben dem leichten Heizöl nahm auch der Absatz von Dieselmotoren und von schwerem Heizöl nennenswert ab, nämlich um jeweils 1,2 Mio. t. Im Jahr **2019** wird der Absatz von leichtem Heizöl, der im Trend wegen der Substitutionen im Neubau und der fortgesetzten Energieeinsparmaßnahmen sinkt, gegenüber dem niedrigen Vorjahresniveau steigen, da erstens die Heizölpreise bereits seit Jahresanfang mit 65 bis 71 Cent/Liter deutlich unter der Spitze vom November 2018 (85 Cent) liegen und zweitens die Verbrauchertanks irgendwann ohnehin aufgefüllt werden müssen. Bis Mai belief sich das Plus auf 14 %, was annähernd auch für das gesamte Jahr erwartet

¹ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Kohlenverbrauch geht kräftig zurück, AGEB-Pressedienst Nr. 05/2019 vom 30.7.2019.

werden kann. Dies dominiert erneut die Gesamtentwicklung (+2,6 %). Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Steigerungen entstehen bei Dieselmotortreibstoff und im Jahr 2019 auch bei Kerosin (Jan.-Mai: +20 %). In den Jahren **2020** und **2021** sollte der Absatz von leichtem Heizöl wieder auf den rückläufigen Trend einschwenken. Dagegen ist bei Dieselmotortreibstoff ein weiterer Anstieg zu erwarten. Für den Gesamtumsatz ergibt sich eine Stagnation.

Die Entwicklung der deutschen **Raffinerieproduktion** kann von der des Produkturnsatzes spürbar abweichen. Im Jahr **2018** lag ein gravierender Sondereffekt in Gestalt des Unfalls in der Raffinerie in Vohburg bei Ingolstadt am 1.9.2018 vor, die anschließend zunächst still stand. Aus diesem Grund ist die Raffinerieproduktion, die bis August noch um 2 % gestiegen war, im gesamten Jahr 2018 um 4 % gesunken. Deshalb wurden auch die Ausfuhren von Mineralölprodukten eingeschränkt (-4 %). Die weggebrochene inländische Produktion wurde durch Einfuhren ersetzt, so dass sich deren kräftiger Rückgang bis August (-15 %) auf nur mehr 2 % im gesamten Jahr reduziert hat. Die deutsche **Rohöleinfuhr**, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, ist noch stärker gesunken (-6 %) als die Raffinerieproduktion, weil im abgelaufenen Jahr verstärkt (Recycling-) Produkte (+8 %) und damit weniger Rohöl in den Raffinerien eingesetzt wurden.¹ In der Winterprognose sind wir, gestützt auf die entsprechende Auskunft des Mineralölwirtschaftsverbandes, davon ausgegangen, dass ein Wiederaufbau der Raffinerie in Vohburg frühestens in einigen Jahren möglich ist. Deshalb war zu erwarten, dass alle beschriebenen Effekte in den ersten acht Monaten des Jahres **2019** im gleichen Ausmaß auftreten wie in den letzten vier des abgelaufenen Jahres, im gesamten Jahr also annähernd doppelt so stark sein werden. Durch den Unfall wurde die gesamte Raffineriekapazität Deutschlands um 10 % reduziert. Jedoch lag die tatsächliche Produktion in den ersten vier Monaten nur um 5 % unter dem Vorjahresniveau. Offensichtlich wurde die verbleibende Kapazität bis zum Anschlag genutzt, d.h. Wartungsarbeiten verschoben etc. Im Mai 2019 schließlich wurde – was am Jahresanfang nicht absehbar war – die Raffinerie in Vohburg in einem reduzierten Ausmaß wieder in Betrieb genommen, wodurch sich die Gesamtkapazität um rund 5 % erhöht hat. Deshalb fallen alle genannten Effekte im Jahr 2019 weit schwächer aus, als es in der Winterprognose zu erwarten war. Somit ist für die Raffinerieproduktion und die davon abhängige Rohöleinfuhr ein Minus um lediglich etwa 2,5 % (Winterprognose: -10 %) zu erwarten. Für die Jahre **ab 2020** wurden für die Ausfuhren eine Konstanz und für die Einfuhren ein sehr geringer Rückgang angenommen. Daraus ergibt sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr wie für den Inlandsabsatz eine annähernde Stagnation. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen.

¹ Das Verhältnis von Rohöl und sog. Wiedereinsatzprodukten bei der Raffinerieproduktion ist manchmal schwer zu erklären und entzieht sich nahezu einer Prognostizierbarkeit.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung kann vom **Rohölpreis** ausgehen. Der in US-Dollar fakturierte Weltmarktpreis hat sich nach dem massiven Preisverfall, der Mitte 2014 begonnen und im Januar 2016 seinen Tiefpunkt gefunden hatte, seitdem bis Oktober **2018** mehr oder minder stetig erholt. Im Jahresdurchschnitt 2018 lag er mit 71 USD pro Barrel (der Sorte Brent) deutlich, nämlich um 31 %, über dem Niveau von 2017. Dies wurde durch die Aufwertung des Euro von 1,13 USD (2017) auf 1,18 USD nur geringfügig abgeschwächt. Der deutsche Einfuhrpreis ist fast genau so kräftig gestiegen (29 %) wie der Weltmarktpreis.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2019** ist der Rohölpreis zunächst von Januar (59 USD) bis April (71 USD) spürbar gestiegen, um anschließend wieder ebenso spürbar (auf rund 60 USD, Mitte August) zu sinken. Die weitere Entwicklung ist nach wie vor mit außergewöhnlich hohen Unsicherheiten behaftet. Möglich ist sowohl ein kräftiger Anstieg wie in den ersten Monaten, wenn es in wichtigen Förderländern zu nennenswerten Produktionsausfällen (Iran, Libyen u.a.) und/oder -kürzungen (OPEC, Russland) kommen sollte, als auch ein spürbarer Rückgang wie im Juni und im August, falls sich die Aussichten für die Weltwirtschaft und damit die Weltölnachfrage insbesondere bei einer (weiteren) Eskalation der internationalen Handelskonflikte nochmals eintrüben sollten. An den Warenterminbörsen, die zu Zeiten sehr hoher und sehr niedriger Rohölpreise klare Hinweise auf die längerfristig zu erwartende Richtung gaben, werden derzeit eher Seitwärtsbewegungen gehandelt. Von den jüngeren nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen wurden Werte zwischen 60 und gut 70 USD angenommen.¹ Die US-Energiebehörde EIA, deren Kurzfristausblick wir in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose häufig verwendet haben, rechnete in ihrer jüngsten Studie vom August 2019 sowohl für 2019 als auch für 2020 mit Werten von jeweils 65 USD,² was also in der Mitte des Spektrums liegt. Vor diesem Hintergrund haben wir angenommen, dass der Ölpreis auf dem gegenwärtigen (Mitte August) Stand verharrt. Im Jahresdurchschnitt 2019 (64 USD) bedeutet das einen spürbaren Rückgang um 10 % gegenüber dem Vorjahr. Für den Wechselkurs des Euro wurde von der Bundesbank im Juni eine spürbare Abwertung auf 1,12 USD erwartet,³ was die Senkung des Weltmarktpreises abschwächt. Für den deutschen Einfuhrpreis ergibt sich daraus dennoch ein spürbares Minus um rund 7 %. Für die Jahre **ab 2020** haben wir eine Konstanz auf dem aktuellen Niveau, das nahezu identisch mit dem Jahresdurchschnitt ist, angenommen. Natürlich stehen alle diese Annahmen wie immer unter dem Vorbehalt, dass es weder zu gravierenden Störungen in wichtigen Produzentländern noch zu einem Einbruch der weltweiten Ölnachfrage kommen wird.

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

² EIA, Short-term Energy Outlook, 6.8.2019, <http://www.eia.gov/forecasts/steo/>

³ Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Juni 2019, S. 17.

Ferner wurde angenommen, dass der **Mineralölsteuersatz** im Prognosezeitraum nicht erhöht wird. Zwar häufen sich im politischen Raum die Forderungen nach der Einführung einer „CO₂-Steuer“, jedoch wäre eine diesbezügliche Annahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt willkürlich. Die sog. "**Infrastrukturabgabe**", die gemäß unseren Abschätzungen ohnehin keine messbaren Auswirkungen auf die Fahrleistung der (deutschen und ausländischen) Pkw gehabt hätte, ist nunmehr hinfällig geworden.

Die Nutzerkosten des öffentlichen Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** werden nach aller Voraussicht etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen. Höhere Steigerungen, die also stark genug wären, um spürbare Nachfrageveränderungen auszulösen, werden nicht angenommen. Im **Luftverkehr** kam es insbesondere im innerdeutschen Verkehr nach der Insolvenz der Air Berlin im Herbst 2017 zu teilweise drastischen, kapazitätsbedingten Preiserhöhungen. Zwar haben sich diese Effekte im Verlauf des Jahres 2018 allmählich zurückgebildet. Dennoch liegen die Preise auf manchen Relationen, die immer noch von lediglich einer Airline bedient werden, nach wie vor erheblich über dem Niveau, als auf diesen Strecken noch ein Wettbewerb bestand. Im Prognosezeitraum sollten auch sie sinken. Die Preise für internationale Flüge werden mehr von den Gesamtkosten bestimmt. Im Jahr 2018 machte sich hier der Rohölpreisanstieg bemerkbar. Künftig werden sie auf Grund der weiteren Produktivitätsfortschritte kaum mehr steigen.

Gravierender sind zwei Maßnahmen im Bereich des **Güterverkehrs**, die im Jahr 2019 wirksam wurden. Zum einen wurden die **Trassenpreise** für den Schienengüterverkehr um 350 Mio. Euro, d.h. um rund die Hälfte, gesenkt. Zum anderen wurden die **Mautsätze** für den Lkw-Verkehr spürbar angehoben. Für die wichtigste Kategorie (Euro 6, > 18 t, > 3 Achsen) betrug die Erhöhung gut 5 (von 13,5 auf 18,7) Cent. Ferner wurden zum 1.1.2019, entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag, die **Befahrensabgaben** für die Nutzung der Bundeswasserstraßen abgeschafft. Auf die Auswirkungen auf die Entwicklung des Güterverkehrs wird in dessen Kommentierung eingegangen (vgl. Kap. 3). Für die beiden kommenden Jahre sind keine vergleichbaren Maßnahmen in Sicht.

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen muss auf die **Fahrverbote** für bestimmte Diesel-Pkw eingegangen werden. Lokale Maßnahmen wie in Hamburg, Berlin und Darmstadt, d.h. die Sperrung von einigen wenigen Straßen (-abschnitten), haben wegen der Ausweichmöglichkeiten schon in der jeweiligen Stadt selbst geschweige auf bundesweiter Ebene keine messbare Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und -leistung. Flächendeckendere Fahrverbote, wie sie für das gesamte Stadtgebiet Stuttgart bereits umgesetzt wurden, sind zwar dort in der Pkw-Fahrleistung messbar. Der Anteil der Diesel-Pkw mit der Emissionsklasse von Euro 4 und schlechter, die nach dem derzeit geltenden Stand von den Fahrverboten in Stuttgart betroffen

sind, an allen Diesel-Pkw belief sich am 1.4.2019 auf 33 % und an allen Pkw auf 10 %.¹ Bei Einbeziehung der Euro 5-Fahrzeuge erhöhen sich die Werte auf 67 bzw. 21 %. In deutschlandweiter Aggregation ist der Effekt der Maßnahme in Stuttgart (Anteil am bundesweiten Pkw-Bestand: 0,7 %²) aber immer noch vernachlässigbar. Dies wäre dann nicht mehr der Fall, wenn sich derartige Maßnahmen auf viele deutsche Großstädte erstrecken würden. Hier gehen wir aber davon aus, dass Politik, kommunale Verwaltung und Automobilindustrie ihre Bemühungen, Fahrverbote zu verhindern, verstärken werden, so dass wir aus diesem Umfeld keine bundesweit messbaren dämpfenden Effekte erwarten. Die im bisherigen Verlauf des Jahres beobachtbaren Signale und Entwicklungen bestätigen diese Annahme. Weitere erwähnenswerte ordnungsrechtliche Maßnahmen sind nicht in Sicht.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** hatte die Inbetriebnahme des letzten Teilstücks der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München und Berlin im Dezember 2017 im Jahr 2018 spürbare Folgen auf die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr (vgl. Abschn. 4.4). Die, ursprünglich für November 2011 geplante, Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden (zusammen) übertrifft, ist nunmehr für Oktober 2020 geplant. Es wird davon ausgegangen, dass die Kapazität der bestehenden Flughäfen nach wie vor ausreicht bzw., insbesondere in Tegel, im Einzelfall erhöht wird, um die Verkehrsnachfrage bis dahin halbwegs geordnet zu befriedigen. Dies gilt auch für andere Flughäfen, die in unterschiedlichen Bereichen an der Kapazitätsgrenze arbeiten.

¹ KBA, Bestand an Kraftfahrzeugen am 1. April 2019 nach Bundesländern, Emissionsgruppen und Fahrzeugklassen (FZ 27.4)

² KBA, Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2019 nach Zulassungsbezirken, Kraftstoffarten und Emissionsgruppen (FZ 1.2)

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Der **gesamtmodale Güterverkehr** hat im Jahr **2018** die seit 2013 zu beobachtende Aufwärtsbewegung fortgesetzt. Das Transportaufkommen ist gemäß der derzeitigen Datenlage um 1,0 % und die Leistung um 1,2 % gestiegen. Treiber blieben vor allem die gesamtwirtschaftliche Produktion und der Außenhandel, die sich trotz der konjunkturellen Abschwächung noch moderat ausgeweitet haben. Gedämpft wurde das Plus bei den längerfristig wachstumsstarken Güterarten von der Entwicklung in mehreren transportintensiven Massengutbereichen.

Im Jahr **2019** wird sich zwar die erheblich reduzierte gesamtwirtschaftliche Dynamik auswirken. Jedoch sollten die Baustofftransporte von der ungebrochen kräftig expandierenden Baukonjunktur stärker angetrieben werden als im Vorjahr. Dämpfende Effekte sind nur noch im erneut stark schrumpfenden Kohlesektor zu erwarten. Saldiert sollte sowohl das Transportaufkommen (0,9 %) als auch die Leistung (1,2 %) ein Wachstum in annähernd der Größenordnung des Vorjahres verbuchen.

In den Jahren **2020** und **2021** wird sowohl für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung als auch für viele branchenwirtschaftliche Leitdaten eine deutliche Belebung erwartet. Lediglich die Baukonjunktur sollte an Dynamik verlieren. Aggregiert ist für den gesamtmöglichen Güterverkehr ein höheres Wachstum als im Jahr 2019 zu erwarten. Entsprechend der Leitdaten sollte es im kommenden Jahr mit 1,7 % (Aufkommen) und 2,5 % (Leistung) etwas höher ausfallen als im Folgejahr (1,3 bzw. 2,2 %). Damit verzeichnet der Güterverkehr seit 2013 eine bemerkenswert stetige Aufwärtsbewegung mit einer jahresdurchschnittlichen Wachstumsrate von 1,7 % (Aufkommen) bzw. 2,1 % (Leistung, jeweils 2021/12).

Der **Straßengüterverkehr** (in der Summe der deutschen und der ausländischen Unternehmen) hat im Jahr **2018** nach dem derzeitigen Erkenntnisstand um 2,0 % (Aufkommen) bzw. 3,3 % (Leistung) zugenommen, somit – trotz der überraschend schwachen Entwicklung der anteilsstarken Baustofftransporte – deutlich stärker als der Gesamtverkehr.

Im Jahr **2019** wird sich zwar die gesamtwirtschaftliche Abschwächung spürbar auswirken. Jedoch wird für den deutschen Außenhandel keine weitere Verlangsamung erwartet, so dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr weniger stark beeinflusst wird. Bei den Baustofftransporten erwarten wir aus der weiter kräftig steigenden Produktion einen erheblichen Impuls vor allem für das Aufkommen. Durch die Erhöhung der Mautsätze um gut 5 (von 13,5 auf 18,7) Cent reduziert sich die Transportnachfrage gemäß den Modellrechnungen von Intraplan zwar etwas, aber nicht

gravierend. Für den gesamten Straßengüterverkehr kann ein Wachstum in Höhe von 1,1 bzw. 1,5 % erwartet werden. Beide Werte sind also nur rund halb so hoch wie im Vorjahr. Die Verlangsamung ist sicherlich in einem höheren Ausmaß auf die gesamtwirtschaftliche Wachstumsschwäche als auf die beschriebenen verkehrspolitischen Maßnahmen zurückzuführen.

Die Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in den Jahren **2020** und **2021** wird auch den Straßengüterverkehr beeinflussen. Insgesamt zeichnet sich für ihn in den beiden kommenden Jahren ein wieder höheres Wachstum ab, das auf 1,9 und 1,5 % (Aufkommen) bzw. 2,7 und 2,6 % (Leistung) quantifiziert wird. Die Verringerung beim Aufkommen ist auf die hier anteilsstarken Baustofftransporte zurückzuführen, deren Plus sich entsprechend der Bauproduktion vermindern sollte.

Die Analyse der Entwicklung des **Eisenbahnverkehrs** im Jahr **2018** ist dadurch erschwert, dass erstens die Vorjahreswerte für den Verkehr einschließlich der neu in den Markt eingetretenen Unternehmen nur im Eckwert, nicht aber in der erforderlichen Differenzierung (nach Güterarten und Hauptverkehrsverbindungen) vorliegen und zweitens die verfügbaren Werte offensichtlich nach wie vor nicht alle bedeutenden Unternehmen enthalten. Bis zum Vorliegen weiterer statistischer Ergebnisse schätzen wir die letztjährige Entwicklung auf ein Plus um 0,4 % (Aufkommen) bzw. 1,1 % (Leistung). Maßgeblich dazu beigetragen haben Verlagerungen von der Binnenschifffahrt auf Grund der drastischen wasserstandsbedingten Behinderungen und auch der Basiseffekt aus der Sperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt im Jahr 2017. Dagegen ging von den schrumpfenden Kohletransporten ein erheblicher dämpfender Effekt aus.

Für das Jahr **2019** ist nach den derzeit vorliegenden Informationen für das erste Halbjahr ein Rückgang um 1 % (Aufkommen und Leistung) zu prognostizieren.¹ Dazu tragen vor allem die Metallerzeugnisse bei, die auf Grund der rückläufigen Stahlproduktion das Gesamtergebnis um 1,2 % absenken. Bei einigen weiteren Massengutbereichen kommt es ebenfalls zu, allerdings weniger bedeutenden, Abnahmen. Ferner wird zumindest ein Teil der im Jahr 2018 von der Binnenschifffahrt übernommenen Transporte im laufenden Jahr rückverlagert. Lediglich für den Kombinierten Verkehr kann ein spürbarer Anstieg erwartet werden. Die verkehrspolitischen Maßnahmen, d.h. die Mauterhöhung und die Trassenpreissenkung, werden nach unserer Einschätzung durch die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen klar überlagert.

Im Jahr **2020** werden sich die meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten des Schienengüterverkehrs verbessern, und zwar teilweise spürbar. Dies gilt für das BIP, die Exporte und die Stahlproduktion. Aus diesen Gründen sollte der Schienengüterverkehr nach den

¹ Auf die, davon abweichenden, Ergebnisse aus der monatlichen Schnellinformation des Statistischen Bundesamts wird bei der ausführlichen Darstellung in Abschnitt 3.2 eingegangen.

schwachen Jahren von 2017 bis 2019 auf den längerfristigen Wachstumspfad zurückfinden und um 1,3 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung) zunehmen. Für das Jahr **2021** ist mit einem geringeren Plus des Eisenbahngüterverkehrs zu rechnen (0,8 bzw. 2,0 %). Beim Kombinierten Verkehr wird die Expansion mit 4,6 % (2020) bzw. 4,0 % (2021) weiterhin klar überdurchschnittlich und auch stärker als im Straßengüterverkehr ausfallen.

Die **Binnenschifffahrt** musste im Jahr **2018** einen der dramatischsten Einbrüche in ihrer Nachkriegsgeschichte hinnehmen. Ab August kam es auf dem gesamten deutschen Wasserstraßennetz zu Niedrigwasserständen, die sich immer mehr verschärften und im Oktober am Pegel Kaub, dem wichtigsten Pegel für den Mittelrhein, den niedrigsten Stand seit Beginn der Beobachtungen im Jahr 1856 erreicht haben. Aus diesem Grund lag die Beförderungsmenge zwischen August und Dezember um (zusammen) 24 % und die Leistung sogar um 38 % unter dem Vorjahresniveau. Im gesamten Jahr belief sich das Minus auf 11,1 bzw. 15,5 %.

Die Entwicklung im Jahr **2019** ist weniger von den Leitdaten geprägt als vielmehr von der Frage, in welchem Ausmaß die 2018 verlorengegangenen Transporte zurückgewonnen werden können. Eine vollständige Rückverlagerung dürfte nach den Erfahrungen der letzten Jahre eher unwahrscheinlich sein. Dennoch entsteht natürlich ein kräftiger Anstieg, gegenüber dem die branchenwirtschaftlichen Einflüsse nahezu verblasen. Die Abschaffung der Befahrensabgaben für die Nutzung der Bundeswasserstraßen zum 1.1.2019 hat nach unserer Einschätzung auf das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Unternehmen höhere Auswirkungen als auf die Transportnachfrage. In den ersten Monaten des Jahres verlief die Nachfrage eher verhalten. Im gesamten Jahr wird ein Anstieg um 5,0 % (Aufkommen) bzw. 7,7 % (Leistung) erwartet. Gegenüber dem Jahr 2017 bedeutet dies jedoch weiterhin ein kräftiges Minus (6,7 bzw. 9,0 %).

Im Jahr **2020** ist für die Kohlebeförderungen ein spürbarer Rückgang zu erwarten. Dem steht ein gegenläufiger Effekt bei den Baustofftransporten auf Grund der weiter kräftig expandierenden Baukonjunktur gegenüber. Insgesamt wird für Aufkommen und Leistung ein leichtes Plus (0,5 bzw. 0,6 %) prognostiziert. Im Jahr **2021** wird für die Bauproduktion eine Abschwächung und für die Kohleimporte ein höheres Minus erwartet als im kommenden Jahr. In allen übrigen Güterabteilungen ist die Entwicklung der Haupteinflussfaktoren sehr ähnlich wie im Jahr 2020, was somit auch auf die Transportnachfrage zutreffen wird. Insgesamt errechnet sich bei beiden Größen ein sehr geringes Minus (-0,3 % bzw. -0,1 %).

Auch bei den Transporten in **Rohrleitungen** war die Entwicklung des Jahres **2018** von einem gravierenden Sonderfaktor geprägt, der alle anderen Einflüsse in den Schatten stellte. Dabei handelt es sich um die Explosion in der Raffinerie in Vohburg bei Ingolstadt am 1. September. Seitdem stand sie zunächst still. Aus diesem Grund sind anschließend die deutsche

Raffinerieproduktion, in deren Gefolge die Rohöleinfuhr und damit wiederum die Pipelinetransporte massiv gesunken. Nach dem Unfall lagen sie um 20 % (September bis Dezember) und im gesamten Jahr um 7 % unter dem Vorjahresstand.

Im Jahr **2019** haben sich die durch die Havarie entstandenen Effekte zwar fortgesetzt, aber in einem wesentlich geringeren Ausmaß, als es am Jahresanfang zu erwarten war. Andererseits hat eine mehrfache qualitätsbedingte Sperrung der in Russland beginnenden Pipeline nach Schwedt in den Monaten ab Mai die Pipelinetransporte neuerlich stark eingebremst. Für das Gesamtjahr ergibt sich somit erneut ein erheblicher Rückgang des Aufkommens um 6,2 %.

In den Jahren **2020** und **2021** wird die deutsche Rohöleinfuhr voraussichtlich nicht nochmals sinken. Unter der Annahme, dass die Herkunftsstruktur der Importe unverändert gegenüber 2019 bleibt, sich also die längerfristigen Anteilsgewinne von pipeline-affinen Lieferregionen im Allgemeinen und von GUS-Öl im Besonderen zunächst nicht fortsetzen, und dass es nicht wieder zu gravierenden Sondereffekten wie der diesjährigen Sperrung kommt, dann ist für die Pipelinetransporte in beiden Jahren eine annähernde Stagnation zu erwarten.

Der **Luftfrachtverkehr** ist im Jahr **2018** um 1,8 % gewachsen. Aufgrund der ungünstigen außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den temporären produktionsseitigen Problemen wie z.B. dem nicht möglichen elektronischen Austausch von Frachtbriefen, Zollanmeldungen und Versicherungsscheinen sowie Kapazitätsengpässen bei der Infrastruktur wie bspw. die fehlende dritte Landebahn am Flughafen in München oder die bestehenden Nachtflugverbote an unterschiedlichen deutschen Flughäfen verlangsamte sich das Wachstum. Im Jahr **2019** wird die Luftfracht voraussichtlich nur um 0,2 % wachsen. In den Jahren **2020** und **2021** ist von einem geringen Mengenwachstum von 0,6 % bzw. 0,8 % auszugehen.

Der **Seeverkehr** Deutschlands ist im Jahr **2018** auf Grund eines außergewöhnlich guten vierten Quartals um 1,6 % gestiegen. Nach dem o.a. Unfall in der Raffinerie in Vohburg nahmen die Importe von Mineralölprodukten drastisch zu. Diese wurden, offensichtlich wegen der Niedrigwasserstände, nur zu einem geringen Teil mit dem Binnenschiff aus den ARA-Häfen nach Deutschland transportiert, sondern verstärkt über die deutschen Seehäfen. Somit erhöhte sich hier der Umschlag in den vier letzten Monaten des Jahres um über 30 %. Der Containerverkehr hat, nach dem spürbaren Minus im Jahr 2017 (-2,4 %), im vergangenen Jahr ein überraschend hohes Plus um über 8 % eingefahren.

In den ersten vier Monaten des Jahres **2019** hat sich die Dynamik der letzten Vorjahresmonate nahezu ungebrochen fortgesetzt (7,2 %). Zwar ist für den weiteren Verlauf, insbesondere für die letzten vier Monate auf Grund der Vorjahresentwicklung, eine Abschwächung zu erwarten.

Dennoch wird im Gesamtjahr ein spürbares Plus verbleiben, das auf **4,4 %** prognostiziert wird. Dies ist die höchste Wachstumsrate seit 2011. Dazu trägt der Containerverkehr, für den ein Anstieg in knapp zweistelliger Höhe zu erwarten ist, entscheidend bei. Aber auch in den bedeutenden Massengutsegmenten, d.h. bei Kohle und Rohöl sowie bei den Mineralölprodukten, sind entgegen der langfristigen Trends im laufenden Jahr positive Vorzeichen zu beobachten.

In den Jahren **2020** und **2021** wird für die Exporte Deutschlands zwar eine Beschleunigung erwartet. Dennoch sollte der Containerverkehr das ungewöhnlich hohe Wachstum des laufenden Jahres nicht wiederholen können. In dem bedeutenden Segment „Kohle und Rohöl“ sollte sich der Umschlag eher entsprechend den sinkenden Gesamteinfuhren entwickeln. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus für beide Jahre ein moderater Anstieg um 1,8 bzw. 1,5 %. Beides liegt nicht unwesentlich über der schwachen Zunahme der Jahre von 2012 bis 2018 (0,3 % p.a.). Damit wird der Seeverkehr im Jahr 2020 mit dann 318 Mio. t erstmals **über** dem Vorkrisenniveau von 2008 (317 Mio. t) liegen.

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Gesamter Güterverkehr

Der gesamtmodale Güterverkehr hat im Jahr **2018** die seit 2013 zu beobachtende Aufwärtsbewegung fortgesetzt. Das **Transportaufkommen** (ohne den hier grundsätzlich ausgeklammerten Seeverkehr) ist gemäß der derzeitigen Datenlage¹ um **1,0 %** und die **Leistung** um **1,2 %** gestiegen. Damit haben sich die Steigerungsraten im Vergleich zum Vorjahr (1,9 bzw. 2,3 %) spürbar reduziert. Wachstumstreiber blieben vor allem die gesamtwirtschaftliche Produktion und der Außenhandel, die sich trotz der konjunkturellen Abschwächung noch moderat ausgeweitet haben. Gedämpft wurde das Plus bei den längerfristig wachstumsstarken Güterarten von der Entwicklung in mehreren transportintensiven Massengutbereichen.

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** steuerte die Güterabteilung der "Sonstigen Produkte" den gesamten Zuwachs (+42 Mio. t) bei, was vor allem auf die konjunkturelle Aufwärtsbewegung zurückzuführen und schon fast zur Gewohnheit geworden ist. Zu dieser Abteilung zählen vor allem die Sammelgüter, die weit überwiegend im Lkw-Verkehr transportiert werden, und zu ihnen wiederum große Teile des Containerverkehrs. Ein Teil der kräftigen Ausweitung ist nach wie vor auf den stark steigenden Internet-Handel zurückzuführen. Weitere, im Gesamtergebnis sichtbare, Zunahmen des Aufkommens entstanden in den Güterabteilungen „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ (+12 Mio. t) und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (+6 Mio. t). Diesen, auch langfristig wirksamen, Wachstumstreibern standen im Jahr 2018 mehrere dämpfende Bereiche entgegen, darunter zunächst die Transporte von Kohle (-15 Mio. t) und von Mineralölprodukten (-4 Mio. t)², jeweils auf Grund der kräftigen Rückgänge von Absatz, Aus- und Einfuhren (vgl. Abschn. 2.3). In der Winterprognose wurde an dieser Stelle ein weiteres erhebliches Minus in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" erwähnt. Es beruhte auf der starken Abnahme des Lkw-Verkehrs (deutscher Fahrzeuge) im ersten Halbjahr. Diese wurde jedoch im zweiten Halbjahr nahezu vollständig ausgeglichen, so dass die (gesamtmodale) Transportmenge nur noch um 3 Mio. t sank (1.Hj.: -9 Mio.). Ohne diese drei Güterabteilungen wäre das gesamtmodale Aufkommen um 2,2 % (statt 1,0 %) gestiegen.

Im Jahr **2019** wird sich die Aufwärtsbewegung des gesamtmodalen Verkehrs fortsetzen. Zwar führt die erheblich reduzierte gesamtwirtschaftliche Dynamik dazu, dass die o.a. grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilungen nicht nur deutlich schwächer zulegen, sondern teilweise sogar ins Minus rutschen. Andererseits werden sich manche der im Vorjahr bremsenden Einflüsse

¹ Vgl. die Ausführungen zum Schienengüterverkehr im Folgenden und zum Verkehr der ausländischen Lkw in Abschnitt 3.3.

² Die ausgewiesenen Mengenrückgänge beziehen sich jeweils auf die gesamte Güterabteilung („Kohle, Rohöl, Erdgas“ bzw. „Kokerei- u. Mineralölprodukte“). Maßgeblich sind die Entwicklungen bei Kohle bzw. bei Mineralölprodukten, weshalb sie aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung so benannt werden.

nicht wiederholen. Dies gilt vor allem für die Baustofftransporte, deren überraschend schwache Entwicklung im Jahr 2018 wir für einen Ausreißer halten und deshalb angesichts der ungebrochen kräftig expandierenden Baukonjunktur für das laufende Jahr einen erheblichen Impuls für das gesamtmodale Aufkommen erwarten. Dämpfende Effekte sind nur noch im erneut stark schrumpfenden Kohlesektor sowie bei den Rohölimporten zu erwarten. Saldiert sollte der gesamtmodale Güterverkehr im laufenden Jahr ein Wachstum in annähernd der Größenordnung des Vorjahrs verbuchen. Es wird aus derzeitiger Sicht auf **0,9 %** (Aufkommen) bzw. **1,2 %** (Leistung) quantifiziert. Dies liegt deutlich **unter der Winterprognose** vom Februar 2019 (1,7 bzw. 2,8 %), was in erster Linie auf die verschlechterten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Aussichten zurückzuführen ist. Dass die Abweichung bei der Leistung höher ausfällt, ist dem grenzüberschreitenden Güterverkehr geschuldet. Er verläuft über weit überdurchschnittliche Entfernungen (innerhalb Deutschlands) und wurde stärker nach unten korrigiert als der Binnenverkehr.

Bei einem nahezu gleich hohen Gesamtergebnis wie im Vorjahr (+43 Mio. t) verändert sich die Struktur der Beiträge der **Güterbereiche** drastisch: Stark expansive Impulse entstehen nun bei den Güterabteilungen "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (26 Mio. t) und "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (7 Mio. t), die beide erneut vor allem von der Baukonjunktur geprägt werden. Dagegen zeichnet sich für die beiden langfristigen Wachstumsträger "Sonstige Produkte" (-1 Mio. t) und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (-7 Mio. t) ein Aufkommensminus ab.

In den Jahren **2020** und **2021** wird für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung nach dem derzeitigen Erkenntnisstand eine deutliche Belebung gegenüber dem laufenden Jahr erwartet. Dies gilt auch für viele branchenwirtschaftliche Leitdaten (gesamte Industrie-, Stahl-, Chemieproduktion u.a., vgl. Abschn. 2.3 und Anhang). Lediglich die Baukonjunktur sollte an Dynamik verlieren. Aggregiert ist für den gesamtmodalen Güterverkehr ein höheres Wachstum als im Jahr 2019 zu erwarten. Entsprechend der Leitdaten sollte es im kommenden Jahr mit **1,7 %** (Aufkommen) und **2,5 %** (Leistung) etwas höher ausfallen als im Folgejahr (**1,3** bzw. **2,2 %**). In beiden Jahren werden – im Gegensatz zu 2019 – erstens nahezu alle Güterbereiche mit Ausnahme der Kohle- und der Mineralölproduktentransporte zur Gesamtentwicklung beitragen und zweitens die o.a. langfristig expandierenden Bereiche wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden.

Damit verzeichnet der Güterverkehr **seit 2013** eine bemerkenswert stetige Aufwärtsbewegung mit einer jahresdurchschnittlichen Wachstumsrate von 1,7 % (Aufkommen) bzw. 2,1 % (Leistung, jeweils 2021/12). Allerdings sei in diesem Zusammenhang ein letztes Mal auf die Abwärtsrisiken dieser Prognose aus dem außenwirtschaftlichen Umfeld verwiesen.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3686,4	3758,5	3799,4	3871,1	3929,4	2,0	1,1	1,9	1,5
Eisenbahnverkehr ³⁾	401,1	402,7	398,2	403,6	406,7	0,4	-1,1	1,3	0,8
- dar.: Kombiniertes V.	105,0	106,8	110,5	115,7	120,3	1,7	3,5	4,6	4,0
Binnenschifffahrt	222,7	197,9	207,8	208,9	208,2	-11,1	5,0	0,5	-0,3
Rohrleitungen ⁴⁾	90,9	84,5	79,2	79,1	79,0	-7,1	-6,2	-0,2	-0,1
Luftfracht ⁵⁾	4,8	4,9	4,9	5,0	5,0	1,8	0,2	0,6	0,8
Insgesamt	4406,0	4448,5	4489,6	4567,7	4628,3	1,0	0,9	1,7	1,3
Seeverkehr ⁶⁾	294,9	299,6	312,8	318,3	323,1	1,6	4,4	1,8	1,5
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	493,8	510,2	517,7	531,8	545,5	3,3	1,5	2,7	2,6
Eisenbahnverkehr ³⁾	129,4	130,8	129,4	132,6	135,2	1,1	-1,1	2,5	2,0
- dar.: Kombiniertes V.	53,0	53,6	55,3	57,9	60,2	1,3	3,1	4,6	4,0
Binnenschifffahrt	55,5	46,9	50,5	50,8	50,8	-15,5	7,7	0,6	-0,1
Rohrleitungen ⁴⁾	18,2	17,2	15,8	15,8	15,8	-5,5	-8,3	0,0	0,0
Luftfracht ⁵⁾	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,2	0,2	0,6	0,8
Insgesamt	698,5	706,8	715,0	732,7	749,0	1,2	1,2	2,5	2,2

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabinenverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

 3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, **einschl. der Verkehre, die bisher noch nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittpublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden**

4) Nur Rohölleitungen

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

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Straßengüterverkehr

Der Lkw-Verkehr der deutschen und der ausländischen Unternehmen wird statistisch auf unterschiedlichen Wegen erfasst. Das empirische Grundgerüst bildet die amtliche Güterkraftverkehrsstatistik, weil diese sowohl verkehrliche Kennwerte, wie z.B. die Fahrleistung oder Fahrtenrelationen, als auch Informationen zur Ladung, wie z.B. Art und Umfang der Ladung, erfasst. Nach dieser, vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführten, Erhebung ist das Beförderungsaufkommen der **deutschen** Lkw im Jahr **2018** um 1,3 % und die Leistung um 1,5 % gestiegen. Auf Einzelheiten wird in der Kommentierung des Straßengüterverkehrs nach der Herkunft der Fahrzeuge in Abschnitt 3.3 eingegangen.

Der Verkehr der **ausländischen** Lkw wird jeweils in dem Herkunftsland des Zugfahrzeugs erfasst. Die Daten für deren Verkehr in Deutschland werden von Eurostat zusammengestellt und vom

KBA publiziert. Für das Jahr 2018¹ liegen diese, nur jährlich erstellten, Veröffentlichungen noch nicht vor. Zentraler Indikator für den Verkehr der ausländischen Lkw ist deren Fahrleistung auf den mautpflichtigen Bundesautobahnen. Sie hat sich im Jahr 2018 um 5,4 % erhöht.² Für deren Transportleistung und Aufkommen lässt sich daraus ein Zuwachs um jeweils rund 6 % ableiten. Für den **gesamten** Straßengüterverkehr (deutscher und ausländischer Lkw) ergibt sich somit ein Plus um **2,0 %** (Menge) bzw. **3,3 %** (Leistung). Bei der letztgenannten Größe ist der Anteil der ausländischen Fahrzeuge auf Grund der langen Distanzen im grenzüberschreitenden Verkehr, in dem diese Unternehmen überwiegend tätig sind, wesentlich höher, so dass ihre überdurchschnittliche Entwicklung hier stärker durchschlägt.

Für den Verlauf nach **Güterbereichen** gelten die Ausführungen zum gesamtmodalen Güterverkehr, von dem 84 % (Aufkommen) bzw. 72 % (Leistung, jeweils 2018) auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen. Wie bei der Kommentierung der gesamtmodalen Transportnachfrage bereits erwähnt, war in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", die im wesentlich aus **Baustofftransporten** besteht, ein Rückgang zu verzeichnen, der vor allem im ersten, aber auch im zweiten und im dritten Quartal entstand. Zwar wurde dies durch einen kräftigen Anstieg im vierten Quartal stark abgeschwächt. Jedoch ist auch die verbleibende annähernde Stagnation im gesamten Jahr vor dem Hintergrund der kräftig expandierenden Bauproduktion (+7,7 %, vgl. Abschn. 2.3) überraschend. Da die Leistung gestiegen ist (+2,2 %), sind offensichtlich kurze Transporte entfallen. Witterungsbedingte Behinderungen gab es in diesem Zeitraum nicht, vielmehr war das Gegenteil der Fall. Eine Erklärung könnte darin liegen, dass die florierende Baukonjunktur zum großen Teil im, ohnehin dominierenden, Wohnungsbau entsteht (vgl. Abschn. 2.3), der weniger transportintensiv ist als die beiden anderen Segmente Wirtschafts- und öffentlicher Bau. Allerdings hat letzterer im Jahr 2018 ebenfalls kräftig expandiert (5 %). Allein der gewerbliche Bau kann die Stagnation der Baustofftransporte nicht ausgelöst haben.

Auf Grund seiner quantitativen Dominanz am gesamtmodalen Güterverkehr wird der Straßengüterverkehr grundsätzlich von den gleichen Haupteinflussfaktoren bestimmt. Somit wird sich im Jahr **2019** die bereits erwähnte gesamtwirtschaftliche Wachstumsabschwächung spürbar auswirken. Allerdings wird für den deutschen Außenhandel keine weitere Verlangsamung erwartet, so dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr weniger stark beeinflusst wird. Hinsichtlich der **Baustofftransporte** stufen wir die o.a. Vorjahresentwicklung als Ausreißer ein und erwarten aus der weiter kräftig steigenden Produktion einen erheblichen Impuls vor allem für das Aufkommen des Lkw-Verkehrs. Ob diese Ausreißer-Hypothese zutreffend ist, kann erst nach Vorliegen der ersten Zahlen für 2019 beurteilt werden, was derzeit noch nicht der Fall ist.

¹ Erläuterungen zu den hier ausgewiesenen Werten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2017, auf dem die Prognose aufsetzt, sind Abschnitt 3.3 zu entnehmen.

² Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik – Jahrestabellen 2018, S. 20.

Am Jahresanfang wurden die **Mautsätze** erhöht (vgl. Abschnitt 2.4). Der für die modale Teilung wichtigste (Euro 6, > 18 t, > 3 Achsen) wurde um gut 5 (von 13,5 auf 18,7) Cent angehoben. Für die Gesamtkosten des Lkw-Verkehrs bedeutet dies eine Zunahme um durchschnittlich 2,5 %.¹ Eine derartige Erhöhung würde, über alle Güterabteilungen aggregiert, gemäß den Ergebnissen der entsprechenden Modellrechnungen von Intraplan die Transportnachfrage um 0,2 % (Aufkommen) bzw. 0,3 % (Leistung) reduzieren. Der Effekt ist also spürbar, aber nicht gravierend. Dies gilt noch mehr für die Abzugseffekte aus der Trassenpreissenkung im Schienengüterverkehr, auf die bei der Kommentierung des Eisenbahnverkehrs eingegangen wird.

Auf die Preise des **deutschen** Lkw-Verkehrs hat sich die Mauterhöhung offensichtlich ausgewirkt. So ist der Preisindex im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im ersten Quartal 2019 um 3,8 % gestiegen,² wozu allerdings neben der Mauterhöhung auch gestiegene Kraftstoffpreise und weitere Kostenkomponenten beigetragen haben. Andererseits führen die anhaltenden Marktanteilsgewinne der ausländischen Unternehmen zu einer tendenziellen Preissenkung des **gesamten** Lkw-Verkehrs, wodurch der Effekt aus der Mauterhöhung zumindest zum Teil kompensiert worden sein dürfte.³ Gleiches gilt für den Fahrermangel, der sich in der jüngeren Vergangenheit bei deutschen Unternehmen offensichtlich deutlich verschärft hat. Nach den derzeitigen Erkenntnissen des BGL führt dies jedoch nicht zu einer Kostenerhöhung, sondern zu einer weiteren Verlagerung auf ausländische Lkw.

Verkehrsstatistische Daten liegen für das laufende Jahr noch nicht vor. Die mautpflichtige Fahrleistung der **deutschen** Lkw auf Bundesautobahnen ist im ersten Halbjahr (kalenderbereinigt) um 1,2 % gestiegen, aber mit sinkender Tendenz im Verlauf.⁴ Auch die, in der Konjunkturanalyse des BGL erhobenen, Erwartungen der Unternehmen für das zweite und dritte Quartal lagen unter denen des Vorjahrs. Deshalb ist für das gesamte Jahr mit einem nur noch geringen Mengenwachstum (0,6 %) zu rechnen. Bei der Leistung zeichnet sich wegen des klar unterdurchschnittlichen Verlaufs der grenzüberschreitenden Transporte sogar ein leichtes Minus ab (-0,5 %). Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen** Lkw hat im ersten Halbjahr 2019 (kalenderbereinigt) um 3,5 % zugelegt. Das ist der **geringste** Anstieg **seit** dem Jahr **2012**, als die damalige Eurokrise den innereuropäischen Außenhandel und damit den grenzüberschreitenden

¹ Die Kosten pro Fahrzeugkilometer eines Lkw weisen je nach Einsatzmuster eine hohe Bandbreite auf. Als grober Schätzwert kann für den Fernverkehr, der im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern steht, 2 Euro/km angesetzt werden. Für die Abschätzung der Gesamtkostenzunahme auf Grund der Mauterhöhung reicht das aus. Lägen sie z.B. bei 1,80 Euro, dann würde sie um 3 %, also in ähnlichem Ausmaß, angehoben werden.

² Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise für Dienstleistungen im 1. Quartal 2019: +1,8 % gegenüber 1. Quartal 2018, Pressemitteilung 247/19 vom 28.06.2019, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/06/PD19_247_613.html

³ Die Abschätzung des Preiseffekts wird dadurch weiter erschwert, dass die unterjährige Entwicklung des Schienengüterverkehrs auch im laufenden Jahr durch die statistischen Probleme mit hohen Unsicherheiten behaftet ist (vgl. den folgenden Unterabschnitt).

⁴ Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik – Monatstabellen Juni 2019.

Straßengüterverkehr erheblich gebremst hat. Einschließlich der Kabotagetransporte dürften Aufkommen und Leistung der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2019 um etwa 4 % zunehmen. Der **gesamte** Straßengüterverkehr steigt somit um **1,1 %** bzw. **1,5 %**, also nur rund halb so hoch wie im Vorjahr. Die Verlangsamung ist sicherlich in einem höheren Ausmaß auf die gesamtwirtschaftliche Wachstumsschwäche als auf die beschriebenen verkehrspolitischen Maßnahmen zurückzuführen. Ersteres ist auch der Hauptgrund für die Abweichung zu den Ergebnissen der **Winterprognose** (1,6 bzw. 2,4 %).

Wie bereits mehrfach erwähnt, werden sich die Aussichten für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in den Jahren **2020** und **2021** nach derzeitiger Einschätzung deutlich aufhellen. Dies wird dann auch für den Straßengüterverkehr zutreffen. Insgesamt zeichnet sich für den Lkw-Verkehr in den beiden kommenden Jahren ein wieder höheres Wachstum ab, das auf **1,9** und **1,5 %** (Aufkommen) bzw. **2,7 %** und **2,6%** (Leistung) quantifiziert wird. Die Verringerung beim Aufkommen ist auf die hier anteilsstarken Baustofftransporte zurückzuführen, deren Plus sich entsprechend der Bauproduktion vermindern sollte.

Eisenbahnverkehr

Vor der Analyse der aktuellen konjunkturellen Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist auf dessen **statistische Erhebung** einzugehen. Bereits seit vielen Jahren treten Eisenbahnverkehrsunternehmen **neu in den Markt ein**. In den letzten Jahren hat sich die Anzahl der Anbieter stärker erhöht als zuvor. Sie konnten nicht immer sofort in die verkehrsstatistische Berichterstattung einbezogen werden. Deshalb liegt die für die Jahre von **2014 bis 2017** statistisch ausgewiesene Veränderung des Schienengüterverkehrs in der Fachserie 8 Reihe 2 (im Folgenden bezeichnet als „Verkehrsstatistik“) **unter der tatsächlichen**.¹ Nach einer umfassenden Berichtskreisrevision hat das Statistische Bundesamt im Rahmen der sog. Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8 Reihe 2.1) im Juni 2018 für das Jahr 2016 und im Oktober 2018 für das Jahr 2017 Eckwerte veröffentlicht, die **alle** Unternehmen umfassen.² Demzufolge ist der gesamte Schienengüterverkehr zwischen 2013 und 2017 um insgesamt 7 % (Aufkommen) bzw. 13 % (Leistung) gestiegen, während er laut den Ergebnissen der Fachserie 8 Reihe 2 um 6,7 bzw. 0,3 % gesunken wäre. Ersteres stellt die unstrittig **plausiblere** Entwicklung in diesen Jahren dar. Dieser Verlauf gemäß der Betriebsdatenstatistik stimmt auch weitestgehend mit derjenigen aus der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur überein.³

¹ Vgl. die ausführlichen Erläuterungen in unserer Sommerprognose 2018, S. 31-33.

² Statistisches Bundesamt, Eisenbahnverkehr - Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2016 bzw. 2017, Fachserie 8, Reihe 2.1, Wiesbaden Juni bzw. Oktober 2018, S. 11.

³ Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bonn 2018, S. 18.

Allerdings liegen außer den Eckwerten keinerlei **Differenzierungen** nach Güterarten und Hauptverkehrsverbindungen vor. Deshalb sind die in den späteren Abschnitten ausgewiesenen differenzierten Werte in eigener Schätzung gebildet worden, in dem die Differenz zwischen den Eckwerten anhand von Plausibilitätsüberlegungen aufgeteilt wurde. Z.B. wurde angenommen, dass die neuen Anbieter eher im Kombinierten Verkehr als bei Kohlebeförderungen tätig sind.

Im Jahr **2018** konnte das Statistische Bundesamt nunmehr 57 Unternehmen (statt 50 im Jahr 2017) in die Erhebung einbeziehen. Jedoch sind die tief differenzierten Werte nur begrenzt aussagefähig, weil in den Vorjahreswerten die neu erfassten Unternehmen, die damals auch schon tätig waren, nicht enthalten waren. Um dennoch Veränderungsraten zumindest für den gesamten Verkehr (ohne Differenzierung) bilden zu können, hat das Statistische Bundesamt die Monatswerte 2017 der neu meldenden Unternehmen auf der Basis von deren Jahreswerten geschätzt. Im Ergebnis lagen das Aufkommen um **1,0 %** und die Leistung um **0,3 % unter** den Vorjahreswerten.¹ Allerdings sind auch im Jahr 2018 erneut und sogar verstärkt Unternehmen neu in den Markt eingetreten. Dies zeigt sich schon darin, dass ab 2019 nunmehr 72 (nach 57!) Eisenbahnen im Berichtskreis enthalten waren. Da mindestens ein großer Teil der 15 neu hinzugekommenen Unternehmen auch schon im Jahr 2018 tätig waren, ist die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die o.a. Werte von destatis für 2018 die tatsächliche Entwicklung **untererfasst** haben.

Einen Indikator stellt die Entwicklung der Betriebsleistung (in Trassenkilometern) auf dem Netz der DB dar, in der alle Unternehmen enthalten sind. Sie ist im Jahr 2018 um **1,1 %** gestiegen. Vorläufig haben wir diesen Wert für die Transportleistung **übernommen**. Für das Aufkommen (0,4 %) haben wir die Entwicklung der mittleren Transportweite aus den o.a. Schätzwerten des Statistischen Bundesamts (+0,7 %) herangezogen. Belastbarere Werte werden, wie für die Vorjahre, aus der o.a. Betriebsdatenstatistik von destatis und aus der Erhebung der Bundesnetzagentur resultieren, die aber beide derzeit noch nicht vorliegen. Damit ergeben sich für den Schienengüterverkehr des Jahres 2018 Schätzwerte in Höhe von 403 Mio. t und 131 Mrd. tkm. Sie liegen mittlerweile um **13 bzw. 11 % über** den Werten aus der Verkehrsstatistik (Reihe 2). Die Differenzierung der nicht erfassten Transporte nach Güterarten und Hauptverkehrsverbindungen haben wir wie für die Vorjahre in eigener Schätzung vorgenommen.

Inhaltlich ist der leichte Anstieg des Jahres 2018 zunächst auf die gesamtwirtschaftliche Lage zurückzuführen. Hinzu kamen die massiven Beförderungsverluste der **Binnenschifffahrt** in den Monaten von August bis Dezember, die zu einem erheblichen Teil auf die Eisenbahnen verlagert wurden. Schließlich entstand aus der Sperrung der Rheinstrecke bei Rastatt von August bis

¹ Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Jan. – Dez. 2018, vorläufige Ergebnisse, vom 21. Juni 2019. Diese Schnellinformationen sind auf der Internetpräsenz von destatis nicht abrufbar, werden Interessenten aber auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

Anfang Oktober 2017 ein Basiseffekt, der auf rund 0,5 % des (jährlichen) Gesamtaufkommens geschätzt werden kann. Diesen expansiven Einflüssen standen mehrere dämpfende Impulse in einigen bedeutenden Segmenten gegenüber. Deren wichtigster entstand, wie schon im Jahr 2017, bei den **Kohletransporten**. Deren Menge schrumpfte auf Grund der eingebrochenen Steinkohleverfeuerung in den Kraftwerken (vgl. Abschn. 2.3) um 5 % oder 1,7 Mio. t. Allein dies hat das Gesamtergebnis (aller Güter) um 0,4 % abgesenkt. Die Leistung der Kohlebeförderungen sank sogar um 9 %. Ein weiterer bedeutender Rückgang entstand bei „Metallen und Metallergzeugnissen“ entsprechend der Entwicklung der Stahlproduktion. Zwar war das prozentuale Minus mit 1,2 % moderat, jedoch entspricht es in absoluten Zahlen immerhin 0,8 Mio. t. Ein starker prozentualer Rückgang war bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen zu verzeichnen (-11 %), der aber in absoluten Zahlen (0,4 Mio. t) weniger ins Gewicht fällt. Innerhalb der Güterbereiche mit positiven Vorzeichen entstand der stärkste Impuls, wie häufig, bei den ohnehin anteilsgewichtigen "Sonstigen Produkten", die mit einem Plus von 3,3 Mio. t (3,1 %) die o.a. dämpfenden Effekte vollständig ausglich und das Gesamtergebnis um 0,8 % anhoben.

Aus diesem Grund ist auch der **Kombinierten Verkehr** (KV) überdurchschnittlich stark gewachsen. Allerdings dürfte das in der Verkehrsstatistik (Reihe 2) ausgewiesene Plus in Höhe von 6 % (beide Größen) deutlich überzeichnet sein. Denn es ist davon auszugehen, dass, wie schon in früheren Jahren, die neuen Wettbewerber im KV überdurchschnittlich tätig sind, deren Transporte im Jahr 2017 also teilweise nicht erfasst wurden. Aus der Entwicklung der für den KV wesentlichen Güterarten lässt sich ein Anstieg um 1,7 bzw. 1,3 % ableiten. Gerade bei dieser verkehrspolitisch sehr bedeutenden Verkehrsart sind die derzeitigen **hohen Unsicherheiten** bezüglich der kurzfristigen Entwicklung äußerst unbefriedigend.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** hat sich der Binnenverkehr (2,9 %) spürbar stärker als der grenzüberschreitende Verkehr entwickelt. Dessen Rückgang (-4,1 %) entstand nahezu ausschließlich im Durchgangsverkehr (-22 %). Dies ist umso bemerkenswerter, als er im Vorjahr von der Streckensperrung im Rheintal erheblich gebremst wurde und deshalb ein positiver Basiseffekt zu erwarten war. Hier haben sich die o.a. Probleme der statistischen Erfassung ganz offensichtlich massiv ausgewirkt, deren Korrektur allein mit den beiden Eckwerten aus der Betriebsdatenstatistik nur begrenzt möglich ist. Es ist zu hoffen, dass künftig alle tatsächlich tätigen Unternehmen in die Erfassung einbezogen sind, damit ein vollständiges Bild auch der differenzierten Entwicklung des SGV entsteht und damit wiederum rückwirkend plausible Zeitreihen gebildet werden können.

Zu allem Überfluss hat sich die Lage im Jahr **2019** nicht verbessert, sondern eher noch verschlechtert. Zwar konnten erneut, wie schon erwähnt, 15 Unternehmen neu in den Berichtskreis aufgenommen werden. Deren Vorjahreswerte werden erneut vom Statistischen Bundesamt

geschätzt. Im Ergebnis wurde zuletzt für den Zeitraum von Januar bis Mai ein **Rückgang** des Aufkommens um **6,0 %** und der Leistung um **3,7 %** ausgewiesen.¹ Ein Minus in diesem Ausmaß muss schon vor dem Hintergrund der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten in diesem Zeitraum als **nicht plausibel** bezeichnet werden.

Hinzu kommt die Entwicklung bei der **DB Cargo**. Deren Transportleistung ist im ersten Halbjahr um 3,3 % gesunken.² Würde der o.a. Wert von destatis der Realität entsprechen, dann hätten sich die Wettbewerbsbahnen in diesem Zeitraum schlechter als die DB Cargo entwickelt. Dies ist nach allen Informationen von Marktteilnehmern auszuschließen. Zudem ist die Betriebsleistung der konzernexternen Bahnen auf dem Netz der DB in diesem Zeitraum um 4,5 % gestiegen (Summe Personen- und Güterverkehr).³ Auch wenn sich die Zunahme wohl hauptsächlich auf den Personenverkehr erstrecken dürfte, kann für den Güterverkehr doch zumindest ein leichtes Plus der Trassenkilometer angenommen werden. Dies gilt dann annähernd auch für die Transportleistung der Wettbewerbsbahnen. Zusammen mit dem o.a. Minus der DB Cargo resultiert für den **gesamten** Schienengüterverkehr (DB und Wettbewerber) im ersten Halbjahr ein lediglich **geringes Minus** in der Größenordnung von **1 %**. Dieses Ausmaß kann auch für das zweite Halbjahr und damit das Gesamtjahr 2019 angenommen werden.

Die Ursachen für die Abweichungen zu den Werten des Statistischen Bundesamts konnten bis zum Abschluss der vorliegenden Prognose trotz intensiver Bemühungen (noch) nicht geklärt werden. Es ist davon auszugehen, dass sie entweder in der Schätzung der Vorjahreswerte der neu aufgenommen Unternehmen liegen oder auch im Jahr 2019 neue Marktteilnehmer Verkehre übernommen (und nicht gemeldet) haben, die 2018 noch statistisch erfasst wurden.

Aus den bisherigen Ausführungen dürfte schon deutlich geworden sein, dass aus den derzeit verfügbaren statistischen Werten nur begrenzt valide Informationen über die Entwicklung der bedeutendsten Segmente des Eisenbahngüterverkehrs im Jahr 2019 abgeleitet werden können. Bei den **Kohletransporten** ist das noch am ehesten der Fall, weil hier die wenigsten neuen Marktteilnehmer tätig sind. Hier ist die im Binnenverkehr der Eisenbahnen beförderte Menge in den ersten fünf Monaten um 13 % gesunken. Dies war angesichts der rückläufigen Kohleverstromung zu erwarten. Gleichzeitig hat sich jedoch die grenzüberschreitende Empfangsmenge um 65 % erhöht. Am Jahresanfang haben wir erwartet, dass die steigenden Kohleimporte zum weitest- aus größten Teil aus den ARA-Häfen und damit mit dem Binnenschiff nach Deutschland

¹ Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Januar bis Mai 2019, vorläufige Ergebnisse, vom 31. Juli 2019.

² Deutsche Bahn AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2019, Berlin 2019, S. 38. Dieser Wert bezieht sich zwar auf die "Region Central Europe". Der entsprechende Wert für Deutschland kann aber nicht wesentlich davon abweichen, weil der Verkehr der DB Cargo in dieser Region nach wie vor zum weitaus größten Teil (2017: 94 %) in Deutschland stattfindet.

³ Ebenda, S. 45.

transportiert werden und nicht aus Osteuropa mit der Eisenbahn. Tatsächlich hat der Schienenverkehr ganz offensichtlich stark von dem kräftigen Zuwachs der Kohleimporte profitiert. Zusammen verbuchen die Kohletransporte auf der Schiene im laufenden Jahr sogar ein Plus. Hingegen zeigten die Beförderungen von Metallen und **Metallerzeugnissen** (soweit statistisch erfasst) in den ersten fünf Monaten ein kräftiges Minus, das auch für das Gesamtjahr annähernd anzunehmen ist (-8 %). Dies allein entspricht 5 Mio. t und drückt das Gesamtaufkommen um 1,2 %. Auch die Beförderungen von "Kokerei- und Mineralölzeugnissen" sinken spürbar, nämlich um rund 2 % oder 1 Mio. t. Dem steht nur ein klares Wachstumssegment gegenüber, nämlich erneut die "Sonstigen Produkte". Mit einem Plus von fast 5 Mio. t (4 %) heben sie den gesamten Anstieg um 1,2 % an. Davon profitiert auch der **Kombinierte Verkehr**, für den eine Zunahme um 3,5 % (Aufkommen) bzw. 3,1 % (Leistung) erwartet werden kann. Bei ihm wie auch bei den „Sonstigen Produkten“ ist das statistisch ausgewiesene Plus um 8 bis 9 % sicherlich überzeichnet. In allen Güterarten kommt hinzu, dass zumindest ein Teil der im Jahr 2018 von der **Binnenschifffahrt** übernommenen Transporte im laufenden Jahr rückverlagert wird.

Der oben erwähnte, durch die **Mauterhöhung** ausgelöste Rückgang des Lkw-Verkehrs, der nach unseren Schätzungen im Fall einer vollständigen Weitergabe 0,2 % betragen würde, entspräche 8 Mio. t. Davon wird der größte Teil auf den Schienenverkehr verlagert, der sich allein deshalb um rund 1,5 % erhöhen würde. Die **Trassenpreissenkung** um 350 Mio. Euro entspricht rund 4 % der Gesamtkosten des Schienengüterverkehrs (DB Cargo 5 Mrd. Euro¹, Wettbewerber geschätzt entsprechend ihres Verkehrsanteils (47 %, 2017)², zusammen rund 9 Mrd. Euro). Unter der Annahme, dass die Kostensenkung vollständig weitergegeben wird, würde nach unseren Schätzungen ein weiterer Nachfrageanstieg in Höhe von rund 1 % ausgelöst werden. Das **tatsächliche** Ausmaß der beiden Effekte ist angesichts der Unsicherheiten der statistischen Erfassung, hier vor allem des Kombinierten Verkehrs, noch schwerer zu schätzen als ohnehin schon. Derzeit ist anzunehmen, dass zum einen der Preiseffekt wegen weiterer Verlagerungen zu ausländischen Lkw geringer war als es sich rechnerisch ergeben würde. Zum anderen werden die verbleibenden Verlagerungen hin zum Schienengüterverkehr durch die o.a. gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen überlagert.

Letzteres ist auch der Hauptgrund für die deutliche Abweichung der jetzt für 2019 zu schätzenden, schwachen Entwicklung im Vergleich zu den Ergebnissen der **Winterprognose** (Aufkommen: 2,2 %, Leistung: 3,5 %).

¹ Deutsche Bahn AG, Integrierter Bericht 2017, a.a.O., S. 170.

² Bundesnetzagentur (2018), a.a.O., S. 5.

Im Jahr **2020** werden die expansiven Preiseinflüsse des laufenden Jahres weitgehend entfallen. Zwar wird die Trassenpreissenkung voraussichtlich auch dann noch wirksam werden, jedoch ist deren Effekt weitaus geringer als derjenige aus der Mauterhöhung. Andererseits werden sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand die meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten des Schienengüterverkehrs verbessern, und zwar teilweise spürbar. Bei den erstgenannten wird für das BIP und die deutschen Exporte ein höherer Anstieg sowie bei den letztgenannten vor allem für die Stahlproduktion eine wesentlich geringere Abnahme erwartet. Aus diesen Gründen wird der Schienengüterverkehr nach den schwachen Jahren von 2017 (auch nach den Korrekturen) bis 2019 auf den längerfristigen **Wachstumspfad zurückfinden**.¹ Quantifiziert rechnen wir mit einem Plus um **1,3 %** (Aufkommen) bzw. **2,5 %** (Leistung). Für das Jahr **2021** ist wegen der etwas reduzierten Perspektiven für das BIP, die Stahlproduktion und den Kohleabsatz mit einem geringeren Plus des Eisenbahngüterverkehrs zu rechnen (**0,8** bzw. **2,0 %**). Beim Kombinierten Verkehr wird die Expansion mit 4,6 % (2020) bzw. 4,0 % (2021) weiterhin klar überdurchschnittlich und auch stärker als im Straßengüterverkehr ausfallen.

Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt musste im Jahr **2018** einen der dramatischsten Einbrüche in ihrer Nachkriegsgeschichte hinnehmen. Bis einschließlich Juli nahm das Aufkommen noch um lediglich 2 % ab und die Leistung sogar um 1 % zu, was zum großen Teil durch einen Basiseffekt in den ersten beiden Monaten auf Grund der damaligen wasserstandsbedingten Behinderungen im Jahr 2017 zustande kam. **Ab August** kam es auf dem gesamten deutschen Wasserstraßennetz, d.h. auch auf dem Rhein als dessen meistbefahrenem Teil, zu **Niedrigwasserständen**, die sich immer mehr verschärften. Am 22.10.2018 wurde am Pegel Kaub, dem wichtigsten Pegel für den Mittelrhein, der niedrigste Wasserstand (25 cm) seit Beginn der Beobachtungen im Jahr 1856 gemessen. Erst Anfang Dezember war eine durchgreifende Verbesserung der Lage festzustellen.² Aus diesem Grund lag die Beförderungsmenge zwischen August und Dezember um (zusammen) 24 % und die Leistung sogar um 38 % unter dem Vorjahresniveau. Im gesamten Jahr belief sich das Minus auf **11,1 %** bzw. **15,5 %**. Die Abweichung zwischen diesen beiden Werten kommt, wie meist bei wasserstandsbedingten Betriebsstörungen, dadurch zustande, dass die Güter vor allem in der Einfuhr aus den Niederlanden zum Teil bei der Binnenschifffahrt verbleiben, aber über kürzere Strecken in näher gelegene Häfen befördert und dort auf andere Verkehrsmittel umgeladen werden. Der größere Teil wird jedoch vollständig verlagert, im Fall der Einfuhr aus den ARA-Häfen auch zum Seeverkehr über deutsche Häfen.

¹ Zwischen 2013 und 2016 belief sich das Wachstum der Transportleistung nach den bereinigten Werten auf 3,9 % p.a.

² Vgl. die Pegelhistorien z.B. bei <https://www.contargo.net/de/goodtoknow/lws/history/>

Der Rückgang betraf alle Güterabteilungen. Bei der Leistung war er in allen Bereichen zweistellig und beim Aufkommen meist nicht viel schwächer. Eine bedeutende Abnahme war bei den (ohnehin gewichtigen) **Kohlebeförderungen** (Aufkommensanteil 2017: 15 %) festzustellen, die durch den bereits mehrfach erwähnten Absatzrückgang (vgl. Abschn. 2.3) zusätzlich stark gedrückt wurden (-15 % oder 4,6 Mio. t).¹ In einem absolut ähnlich starkem Ausmaß (jeweils -5,1 Mio. t) sanken die Transporte von **Mineralölprodukten** (-13 %), die von den (im gesamten Jahr noch) rückläufigen Importen tangiert wurden, sowie von "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (-9 %), die ohne die Behinderungen von der Baukonjunktur profitiert hätten. Auch bei den "Sonstigen Produkten", die die Containerverkehre auf dem Rhein enthalten, in der Regel steigen und mit 17 Mio. t (2017) mittlerweile ein nicht mehr vernachlässigbares Niveau erreicht haben, war im Jahr 2018 ein spürbares Minus um 9 % zu beobachten.

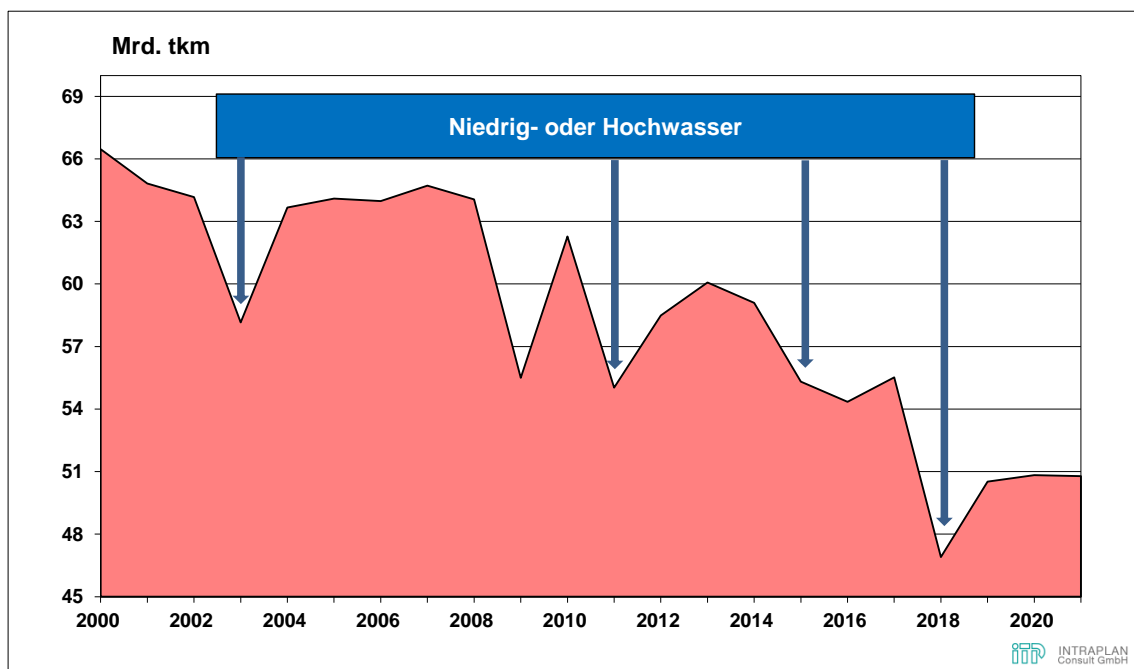
Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wurde der Durchgangsverkehr in die Schweiz, der im ersten Halbjahr wegen des o.a. Basiseffekts noch um 10 % zulegen konnte, von den anschließenden Niedrigwasserständen am Oberrhein besonders hart getroffen. In den Monaten von August bis Dezember belief sich das Minus auf 60 % und im Gesamtjahr damit auf 22 %. Auch die grenzüberschreitenden Versand- und Empfangsmengen sind im Gesamtjahr zweistellig gesunken. Im Vergleich dazu war die Abnahme beim Binnenverkehr (-6 %) gering.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2019** ist das Aufkommen der Binnenschifffahrt im **Januar** spürbar gestiegen, nämlich um 12 % (Aufkommen) bzw. 15 % (Leistung). Dies kam allerdings ausschließlich durch die bereits erwähnten wasserstandsbedingten Behinderungen am Beginn des Jahres 2017 zustande, die im Jahr 2018 lediglich teilweise aufgeholt wurden. In den **drei Folgemonaten**, für die bisher Daten vorliegen, waren ausnahmslos negative Vorzeichen festzustellen, die im April sogar zweistellig ausfielen. Deshalb lag das Aufkommen in den ersten vier Monaten um 3 % unter dem Vorjahresniveau, das noch unbeeinflusst von den Behinderungen war. Die Kohletransporte im grenzüberschreitenden Empfang, bei denen wir am Jahresanfang einen kräftigen Impuls aus der gesamten Importmenge erwartet haben, kamen in diesem Zeitraum kaum über eine Stagnation hinaus. Daraus und aus der o.a. Entwicklung der Kohletransporte auf der Schiene ist die Schlussfolgerung zu ziehen, dass Mengen, die im Vorjahr wasserstandsbedingt vom Binnenschiff auf den Güterzug verlagert worden sind, nach Ablauf der Behinderungen **nicht rückverlagert** wurden. Ursache könnte sein, dass Änderungen in den Logistikkonzepten, vor allem wenn sie kurzfristig vorgenommen werden müssen, aufwändiger und auch teurer sind als der Kostenvorteil, den die Binnenschifffahrt grundsätzlich zu bieten hat.

¹ Wie im Eisenbahnverkehr beziehen sich die Werte auf die gesamte Güterabteilung "Kohle, Rohöl und Erdgas". Bei der Binnenschifffahrt entfallen 99,8 % (2017) von deren Aufkommen auf Kohletransporte, so dass dieser Begriff auch hier aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung benutzt werden kann.

Entscheidend für die Entwicklung der Binnenschifffahrt im Jahr **2019** ist die Frage, in welchem Ausmaß in den Monaten von August bis Dezember die 2018 verlorengegangenen Transporte **zurückgewonnen** werden können. Die folgende Abbildung zeigt die Jahre seit 2000, in denen Niedrig- oder Hochwasserstände das Gesamtergebnis spürbar beeinflusst haben, nämlich 2003, 2011 und 2015. Der ebenfalls starke Rückgang im Jahr 2009 wurde durch die Weltwirtschaftskrise ausgelöst. Aus der Abbildung wird ebenfalls ersichtlich, dass die Verluste in den Folgejahren nur im Jahr 2004, nicht aber in den Jahren 2012 und 2016/17 vollständig aufgeholt werden konnten. Diese Schlussfolgerung ist unabhängig davon, dass natürlich in jedem Jahr branchenkongjunkturelle Einflüsse oder Sonderfaktoren das Ergebnis in einem gewissen Ausmaß beeinflusst haben. Offensichtlich wurden zumindest in manchen Fällen, in denen Logistikkonzepte auf Grund der Betriebsstörungen geändert wurden, diese Veränderungen auch nach deren Ende aufrechterhalten.

Abbildung G-1: Einfluss der Wasserstände auf die Binnenschifffahrt



Dies konnte schon am Jahresanfang auch für 2019 erwartet werden und wird nun durch die Entwicklung in manchen Güterbereichen wie den erwähnten Kohletransporten bestätigt. Operationalisiert haben wir den Effekt wie schon in der Winterprognose, indem aus den Monatsdaten des Jahres 2018 pro Segment (Güterabteilung mal Hauptverkehrsverbindung) ein wasserstandsbedingter Verlust geschätzt und dieser jeweils zu **zwei Dritteln** zu dem sich aus den Leitdaten ergebenden Prognosewert addiert wurde. Es dürfte offensichtlich sein, dass bei diesem Faktor eine

erhebliche Unsicherheit vorliegt. Es wären auch drei Viertel oder die Hälfte vorstellbar gewesen. Ein vollständiger Rückgewinn dürfte nach den Erfahrungen der letzten Jahre dagegen eher unwahrscheinlich sein.

Daraus und aus dem bereits ungünstigen Verlauf in den ersten Monaten errechnet sich für das **Gesamtjahr** ein Anstieg um lediglich **5,0 %** (Aufkommen) bzw. **7,7 %** (Leistung). Im Vergleich zum Jahr **2017**, der wegen der 2018 wirksamen Sondereffekte aussagefähiger ist, errechnet sich ein kräftiges **Minus** (6,7 bzw. 9,0 %). Die nunmehr erwarteten Zunahmen des laufenden Jahres liegen auch spürbar unter denen der **Winterprognose** (6,4 % bzw. 9,8 %). Die Abweichung ist zum einen auf die Leitdaten, zum anderen aber auch auf die Rückverlagerungen zurückzuführen, die bereits im bisherigen Verlauf des Jahres in einem höheren Ausmaß als erwartet ausgeblieben sind.

Die Abschaffung der **Befahrensabgaben** für die Nutzung der Bundeswasserstraßen zum 1.1.2019 entlastet die Binnenschifffahrt nach Schätzungen des BMVI um 45 Mio. Euro.¹ Deren Umsatz beträgt rund 1,6 Mrd. Euro,² was annähernd mit den Gesamtkosten gleichgesetzt werden kann, so dass diese um rund 3 % sinken. Dieses Ausmaß wäre schon generell zu gering, um nennenswerte Verschiebungen zur Binnenschifffahrt, dem im Durchschnitt ohnehin kostengünstigsten Verkehrsträger, auszulösen. Im laufenden Jahr ist dieser, ohnehin geringe, Impuls wegen des wesentlich höheren, wasserstandsbedingten Basiseffekts kaum sichtbar. Die Auswirkung der Abgabensenkung auf das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Unternehmen dürfte höher sein als diejenige auf die Transportnachfrage, weil die Kostensenkung wohl nicht vollständig weitergegeben wird,.

Innerhalb der **Güterbereiche** wird bei den **Kohletransporten** der Impuls aus den steigenden Steinkohleimporten aus derzeitiger Sicht einerseits deutlich geringer als erwartet, andererseits wegen der Aufholeffekte ab August dennoch kräftig ausfallen (10 %) und 2,7 Mio. t zum Gesamtanstieg (9,3 Mio.) beitragen. Ein absolut noch stärkerer Impuls (4,2 Mio. t oder 8 %) entsteht bei "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", die neben den Rückverlagerungen der wasserstandsbedingt verlorenen Transporte von der Baukonjunktur profitieren. Bei den Mineralölprodukten (1,4 Mio. t oder 4 %) sollte sich zusätzlich das deutliche Plus der gesamten Importe bemerkbar machen. Dagegen ist für die "Sonstigen Produkte" angesichts des erneuten erheblichen Rückgangs in den ersten vier Monaten (-14 %) auch im Gesamtjahr ein Minus zu erwarten. Hier dürften die o.a. Ausführungen zu Änderungen von Logistikkonzepten etc. ebenfalls zutreffen.

¹ BMVI, Befahrensabgabe für Binnenschifffahrt zum 1. Januar 2019 abgeschafft, Pressemitteilung 003/2019 vom 9.1.2019, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2019/003-ferlemann-befahrensabgabe.html>

² Statistisches Bundesamt, Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2016, Fachserie 8, Reihe 4, S. 54. Der Wert für 2017 liegt noch nicht vor.

Letzteres trifft offensichtlich innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** auch auf den Durchgangsverkehr zu. Er lag nach dem drastischen Einbruch während der Niedrigwasserstände am Oberrhein anschließend in den ersten vier Monaten 2019 um 7 % unter dem Vorjahresniveau. Der, ohnehin dominierende, Empfang wird von der o.a. Entwicklung der Kohle- und der Mineralölproduktenimporte zusätzlich angetrieben. Der Binnenverkehr dürfte als einzige Hauptverkehrsverbindung den Stand von 2017 erreichen.

Im Jahr **2020** wird der diesjährige spürbare Wachstumsimpuls aus den steigenden Importkohlemengen entfallen. Letztere werden nach aller Voraussicht wieder, wie der Gesamtabsatz, auf den fallenden Trend einschwenken. Somit ist für die Kohlebeförderungen ein spürbares Minus zu erwarten (-1,3 Mio. t). Dem steht ein gegenläufiger Effekt (1,7 Mio. t) in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" gegenüber, deren Transporte von der weiter kräftig expandierenden Baukonjunktur profitieren sollten. Weitere positive Verläufe (jeweils 0,3 Mio. t) zeichnen sich für die chemischen Erzeugnisse und die „Sonstigen Produkte“ ab, wobei für letztere erwartet wird, dass sie auf den langfristigen Wachstumstrend zurück finden. Insgesamt ergibt sich daraus für Aufkommen und Leistung eine leichtes Plus (0,5 bzw. 0,6 %). Natürlich steht diese Prognose wie auch die für 2019 wie immer unter der Annahme von halbwegs normalen Wasserständen. Medienmeldungen zufolge waren die Sommermonate im laufenden Jahr zwar ähnlich niederschlagsarm wie im Vorjahr. Auf die Pegelstände hat sich dies bisher noch nicht im gleichen Ausmaß ausgewirkt: Am Pegel Kaub betrug er am 19.8.2019 172 cm (2018: 66 cm), was noch einen störungsfreien Betrieb zulässt.

Im Jahr **2021** wird für die Bauproduktion eine Abschwächung und für die Kohleimporte ein höheres Minus erwartet als im kommenden Jahr. In allen übrigen Güterabteilungen ist die Entwicklung der Haupteinflussfaktoren nach dem derzeitigen Erkenntnisstand sehr ähnlich wie im Jahr 2020, was somit auch auf die Transportnachfrage zutreffen wird. Insgesamt errechnet sich bei beiden Größen ein sehr geringes Minus (-0,3 % bzw. -0,1 %).

Rohrleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Wie bei der Binnenschifffahrt wurde auch bei diesem Verkehrsträger die Entwicklung des Jahres **2018** von einem gravierenden **Sonderfaktor** geprägt, der alle anderen Einflüsse in den Schatten stellte. Dabei handelt es sich um die **Explosion** in der Raffinerie in Vohburg bei Ingolstadt am 1. September. Anschließend stand sie zunächst still. Eine Substitution durch andere Anlagen in Deutschland war nur begrenzt möglich, da sie alle weitgehend an der Kapazitätsgrenze produzierten. Deshalb ist die deutsche Raffinerieproduktion, die bis August noch um 2 % gestiegen war, in den vier folgenden Monaten um 16 %

und damit im gesamten Jahr 2018 um 4 % gesunken. Die Pipelinetransporte haben sich schon bis August etwas schwächer entwickelt, weil weniger Rohöl und mehr Recycling-Produkte zur Raffinierung eingesetzt wurden. Effekte aus Verschiebungen in der Herkunftsstruktur, die die modale Teilung der Rohöltransporte zwischen den Pipelines und dem Seeverkehr in manchen Jahren maßgeblich beeinflusst haben, waren im Jahr 2018 kaum zu beobachten. Nach dem Unfall lag das Aufkommen der Rohrleitungstransporte um 20 % (September bis Dezember) und im gesamten Jahr um **7 %** unter dem Vorjahresstand. Dabei sank der Binnenverkehr überdurchschnittlich (-13 %). Hier war schon vor der Explosion ein kräftiger Rückgang (-8 %) zu beobachten, der sich anschließend verstärkt hat. Die **Leistung** ist mit **5,5 %** etwas schwächer gesunken als die Durchsatzmenge. Dies liegt nicht an dem Produktionsausfall, sondern an Strukturverschiebungen zwischen den einzelnen Pipelines, die deutlich abweichende Längen (innerhalb Deutschlands) aufweisen.

Für das Jahr **2019** wurde in der Winterprognose, gestützt auf eine entsprechende Auskunft des Mineralölwirtschaftsverbands, angenommen, dass die zerstörte Raffinerie angesichts der erheblichen erforderlichen Investitionskosten nicht wieder aufgebaut wird. Das würde bedeuten, dass es in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres zu dem gleichen massiven Rückgang der Pipelinetransporte kommen würde wie in den letzten vier Monaten des Vorjahrs und dass der Effekt auf das gesamte Jahr damit annähernd **doppelt so stark** wäre. Wie bei der Kommentierung der Prognose der Raffinerieproduktion in Abschnitt 2.3 bereits erwähnt, hat sich diese Grundannahme als **unzutreffend** herausgestellt. Deshalb fiel der Rückgang der Pipelinetransporte in den ersten Monaten deutlich geringer aus als erwartet. **Bis April** betrug er lediglich **6 %**, während es in den letzten vier Monaten des Vorjahres noch 20 % waren. Im **Mai** kam es jedoch zu einem weiteren Sonderfaktor mit gravierenden Auswirkungen auf die Rohöltransporte: Der Durchsatz durch die in Russland beginnende und über Weißrussland und Polen ins brandenburgische Schwedt führende Drushba-Pipeline wurde wegen Verunreinigungen gestoppt, so dass der grenzüberschreitende Empfang in diesem Monat um 29 % unter dem Vorjahresstand lag. Teilweise wurden diese Rohölmengen ersatzweise über den Rostocker Seehafen und von dort zur Raffinerie in Schwedt befördert, weshalb der Binnenverkehr um 45 % stieg. Saldiert ergab sich für den Mai dennoch ein kräftiges Minus (-11 %). Werte für die Folgemonate liegen noch nicht vor. Die Drushba-Leitung wurde im Juni zunächst wieder in Betrieb genommen, im Juli aber erneut außer Betrieb gesetzt. Deshalb sind für diese Monate Effekte in ähnlicher Größenordnung wie im Mai zu erwarten. Ab September kommt zum Tragen, dass das Vorjahresniveau durch den Unfall gedrückt wurde. Aus alledem lässt sich für das Gesamtjahr ein **Rückgang** der Pipelinetransporte in Höhe von **6,2 %** (Aufkommen) bzw. **8,3 %** (Leistung) abschätzen.

Diese Abnahme der Durchsatzmenge liegt nahe bei derjenigen der **Winterprognose** (6,9 %). Hier gleichen sich die Überschätzung der Effekte aus dem letztjährigen Unfall und die neu hinzu

gekommene Unterbrechung der Drushba-Leitung annähernd aus. Bei der Leistung (5,7 %) ist eine höhere Abweichung festzustellen, die durch die mehrfachen Verschiebungen zwischen den einzelnen Pipelines zustande kommt.

In den Jahren **2020** und **2021** wird die deutsche Rohöleinfuhr voraussichtlich nicht, wie im laufenden Jahr, sinken (vgl. Abschn. 2.3). Die Herkunftsstruktur der Importe ist jedoch, wie sich im Jahr 2019 wieder einmal gezeigt hat, mit hohen Unsicherheiten versehen. Mangels Alternativen wird angenommen, dass sie ebenfalls unverändert gegenüber 2019 bleibt, sich also die längerfristigen Anteilsgewinne von pipeline-affinen Lieferregionen im Allgemeinen und von GUS-Öl im Besonderen zunächst nicht fortsetzen. Wenn es nicht wieder zu gravierenden Sondereffekten wie der diesjährigen Sperrung kommt, ist für das Aufkommen der Pipelinetransporte in beiden Jahren eine annähernde **Stagnation** zu erwarten. Unter der, ebenfalls alternativlosen, Annahme, dass spürbare Strukturverschiebungen innerhalb der einzelnen Leitungen unterbleiben, trifft das auch für die Leistung zu.

Luftfracht

Seit Mitte 2018 kommt es unterjährig zu einem stetigen Rückgang in der Luftfracht, welcher sich auch zu Beginn des Jahres 2019 fortsetzte. Dies ist unter anderem auch auf die Eintrübung des Welthandels zurückzuführen. Der schwächelnde Export und der Trend zum Abschwung in der Industrie wird sich auch in 2019 fortsetzen. Dies führt zu einem geringeren Wachstum bei der Luftfracht. Demgegenüber stehen die Spezialisierung einiger Flughäfen auf Expressfracht, und die intakten, binnenwirtschaftlichen Auftriebskräfte (Löhne und Beschäftigung). Bedingt dadurch kann für 2019 ein Wachstumsstillstand voraussichtlich abgewendet werden. Für das kommende Jahr wird mit einem ähnlichen Ergebnis wie 2019 gerechnet. Es ist davon auszugehen, dass die 5-Mio.-Tonnen-Grenze wohl erst im Jahr 2021 überschritten werden wird.

Für das Jahr **2019** wird die Luftfracht geringfügig um 0,2 % zulegen können. In den Folgejahren wird es wieder zu mehr Dynamik kommen und das Wachstum wird **2020** voraussichtlich um 0,6 % und **2021** um 0,8 % steigen. Die Gründe für das insgesamt schwächere Wachstum liegen vor allem in steigenden Zoll- und Handelsbeschränkungen durch den sich verschärfenden Handelskrieg zwischen den USA und China, sowie dem Handelsstreit zwischen den USA und der EU. Die kommenden Jahre hängen entscheidend davon ab, ob der Handel mit den USA infolge der protektionistischen Maßnahmen Schaden erleiden wird und ob durch diese Maßnahmen eventuell neue Allianzen gegründet oder bestehende Handelspartnerschaften intensiviert werden, welche eventuell entstehende Defizite auffangen können. Weiterhin ist die Unsicherheit groß, ob nach dem Wechsel an der Regierungsspitze in Großbritannien noch Chancen auf einen geregelten EU-Austritt bestehen oder es zu einem unregulierten EU-Austritt Großbritanniens im Laufe

des Jahres kommt. Bei der Prognose zur Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen geht das BAG jedoch davon aus, dass sich der Binnenverkehr robust zeigt (2019: 1,5 %; 2020: 1,6 % und 2021: 1,7 %). Für das Transportaufkommen gelten die gleichen Annahmen.

Seeverkehr

Der Seeverkehr Deutschlands ist im Jahr **2018** um **1,6 %** gestiegen. Im Verlauf des Jahres war eine Beschleunigung der Dynamik festzustellen, die in einem Wachstum um 11 % im vierten Quartal kulminierte. Die außergewöhnliche Entwicklung in diesem Zeitraum kam durch zwei Sonderfaktoren im Bereich der Massengüter zustande. Erstens hat sich bei der Güterabteilung „**Kohle und Rohöl**“ der entsprechende Verlauf bei der Steinkohleimport (vgl. Abschn. 2.3) ausgewirkt. Deshalb hat sich das kräftige Minus der ersten neun Monate (-12 %) auf nur noch 4 % im Gesamtjahr abgeschwächt. Dennoch drückt dies das Gesamtergebnis um 1,4 Mio. t bzw. 0,5 %.

Der zweite, noch gravierendere, Effekt fand bei den **Mineralölprodukten** statt. Deren Umschlag ist bis August um 16 % gesunken, was sehr nahe an dem Minus von deren Gesamteinfuhr in diesem Zeitraum (-15 %) lag. Nach dem o.a. Unfall in der Raffinerie in Vohburg konnte der deutsche Bedarf an Mineralölprodukten zu einem deutlich geringeren Teil aus heimischer Produktion, sondern musste aus erhöhten Importen gedeckt werden. Diese wurden, offensichtlich wegen der Niedrigwasserstände, nur zu einem geringen Teil mit dem Binnenschiff aus den ARA-Häfen nach Deutschland transportiert, sondern über die deutschen Seehäfen. Somit erhöhte sich hier der Umschlag in den letzten vier Monaten des Jahres um 28 %, darunter der Empfang um 50 %. Somit lag er, nach dem o.a. kräftigen Minus bis August, im Gesamtjahr nur noch um rund 4 % unter dem Vorjahresstand. Die Wirkung auf das Gesamtergebnis ist mit -0,6 Mio. t bzw. 0,2 % nur mehr gering. Dies trifft allerdings nicht auf die „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ zu, die im dritten Jahr in Folge einen spürbaren Rückgang (10 %) hinnehmen müssen, was den Gesamtumschlag um 2,0 Mio. t oder 0,7 % absenkt.

Diesen Bremsfaktoren stand der **Containerverkehr** gegenüber, der nach dem spürbaren Minus im Jahr 2017 (-2,4 %) im vergangenen Jahr ein unerwartet hohes Plus um 8,2 % eingefahren hat. Es stellt den stärksten Anstieg seit dem Jahr 2011 dar, das von den Aufholeffekten nach der Weltwirtschaftskrise geprägt war. Innerhalb der Containertransporte hat der Verkehr mit Europa in eine überdurchschnittliche Dynamik (10 %) zurückgefunden. Bei den Transporten mit den beiden wichtigsten europäischen Partnerländern, nämlich Russland und Finnland, die im Jahr 2017 drastisch (-19 bzw. -16 %) eingebrochen waren, war zumindest ein Plus zu verzeichnen, das im Falle Russlands sogar deutlich (8 %) ausfiel. Der Containerverkehr mit China, der im Jahr 2017 lediglich geringfügig gewachsen war, hat sich wieder spürbar beschleunigt (5 %).

In den ersten vier Monaten des Jahres **2019** hat sich die Dynamik der letzten Vorjahresmonate nahezu ungebrochen fortgesetzt (7,2 %). Zwar ist für den weiteren Verlauf, insbesondere für die letzten vier Monate auf Grund der Vorjahresentwicklung, eine Abschwächung zu erwarten. Dennoch wird im Gesamtjahr ein spürbares Plus verbleiben, das auf **4,4 %** prognostiziert wird. Dies ist nicht nur die höchste Wachstumsrate seit 2011, sondern sogar rund doppelt so hoch wie der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 2014 (2,1 %).

Dazu trägt der **Containerverkehr** entscheidend bei. Er konnte bereits in den ersten vier Monaten ein hohes Plus einfahren (12 %). Hier wiederum war im Verkehr mit Asien eine außergewöhnliche Dynamik (24 %) zu beobachten, allen voran mit dem hier ohnehin dominierenden China (28 %). Vor dem Hintergrund der Eintrübung des Welthandels ist dies durchaus überraschend. In Rotterdam (4,8 %) und Antwerpen (4,3 %) war das Plus im ersten Halbjahr deutlich geringer.¹ Dagegen haben sich die Containertransporte mit Europa (2 %) nach dem o.a. hohen Vorjahresanstieg beruhigt. Für das gesamte Jahr ist ein Anstieg aller Containertransporte in knapp zweistelliger Höhe zu erwarten.

Innerhalb der **Massengüter** war in der Güterabteilung „Kohle und Rohöl“ im bisherigen Verlauf bis April ein unerwartet hoher Anstieg (+10 %) zu beobachten, obwohl die Gesamteinfuhren beider Güter spürbar gesunken sind. In den Folgemonaten sollte sich die o.a. Verlagerung von Pipelinetransporten in den Rostocker Seehafen bemerkbar gemacht haben, wobei allerdings die Höhe und vor allem die Dauer des Impulses schwer abschätzbar ist. In jedem Fall wird in diesem Segment, das 12 % des gesamten Seeverkehrs ausmacht und längerfristig sinkt, im laufenden Jahr – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – ein spürbares Plus verbleiben. Auch der Umschlag von Mineralölprodukten wird wegen der stark steigenden Gesamteinfuhr nochmals zulegen, allerdings nicht mehr im Ausmaß der vier letzten Vorjahresmonate.

In der **Winterprognose** wurde ein wesentlich geringerer Anstieg des gesamten Seeverkehrs (1,2 %) erwartet. Zurückzuführen ist die Abweichung erstens auf den Containerverkehr, der noch stärker expandiert als prognostiziert, und zweitens auf die Entwicklung bei Kohle und Rohöl, für die – den Leitdaten folgend – ein Minus vorausgeschätzt wurde.

In den Jahren **2020** und **2021** wird für die Exporte Deutschlands zwar eine Beschleunigung erwartet. Dennoch sollte der Containerverkehr das ungewöhnlich hohe Wachstum des laufenden Jahres nicht wiederholen können. Bei dem bedeutenden Segment „Kohle und Rohöl“ ist davon auszugehen, dass die Entwicklung nach Herkunftsregionen nicht nochmals derart kräftige Effekte

¹ <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/container-treiben-umschlagswachstum-hafen-von-rotterdam-voran> und <https://newsroom.portofantwerp.com/best-quarter-ever-for-port-of-antwerp#>

wie im vergangenen und im laufenden Jahr auslösen wird. Der Umschlag sollte sich deshalb eher entsprechend den sinkenden Gesamteinfuhren entwickeln. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus für beide Jahre ein moderater Anstieg um **1,8** bzw. **1,5** %. Beides liegt zwar deutlich unter dem o.a., für 2019 zu erwartenden Plus (4,4 %), aber doch nicht unwesentlich über der schwachen Zunahme der Jahre von 2012 bis 2018 (0,3 % p.a.). Damit wird der Seeverkehr im Jahr 2020 mit dann 318 Mio. t erstmals **über** dem Vorkrisenniveau von 2008 (317 Mio. t) liegen. Beim Eisenbahnverkehr war dies bereits im Jahr 2013 und beim Straßengüterverkehr im Jahr 2014 der Fall. Bei der Binnenschifffahrt kann der Vorkrisenstand (249 Mio. t, 2007) dagegen in absehbarer Zukunft nicht erreicht werden.

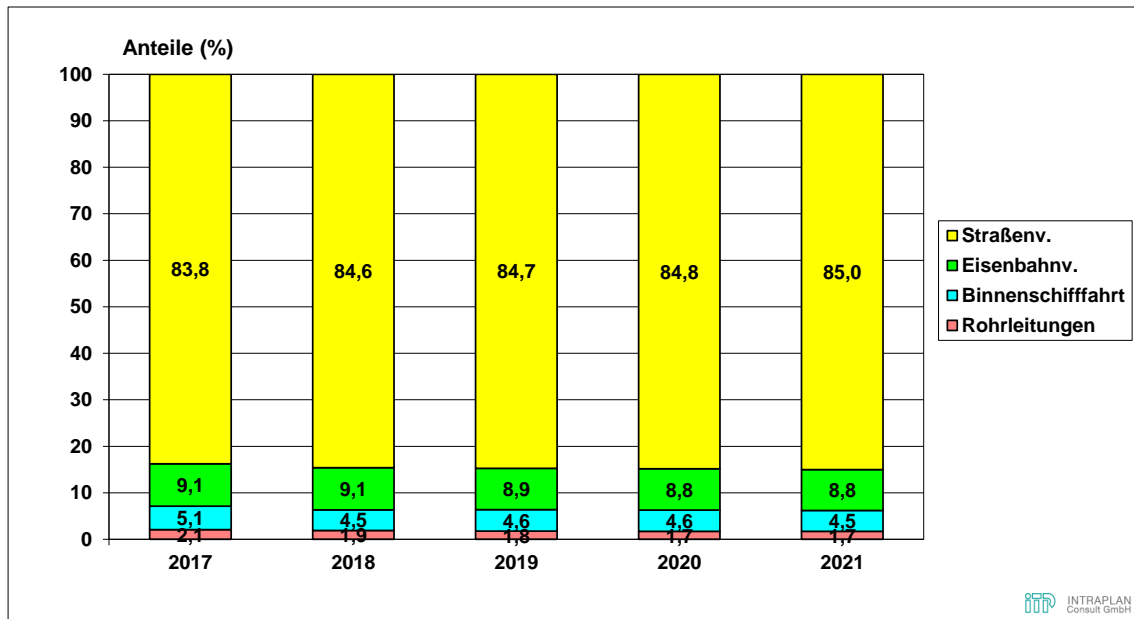
Modal Split

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

Die Darstellung zeigt zunächst, dass der **Straßengüterverkehr** sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung im Jahr 2018 Marktanteile gewonnen hat und dies auch für die Jahre von 2019 bis 2021 zu erwarten ist, allerdings in einem deutlich geringeren Ausmaß. Im laufenden Jahr wird die Tendenz steigender Lkw-Anteile auch von den preispolitischen Maßnahmen – im Gegensatz zu den Erwartungen vom Jahresanfang – nicht unterbrochen. Im Unterschied zu früheren Jahren, in denen die Ergebnisse weniger eindeutig waren, wird der Lkw-Verkehr derzeit von der Bauwirtschaft nicht nur nicht gebremst, sondern sogar angetrieben.

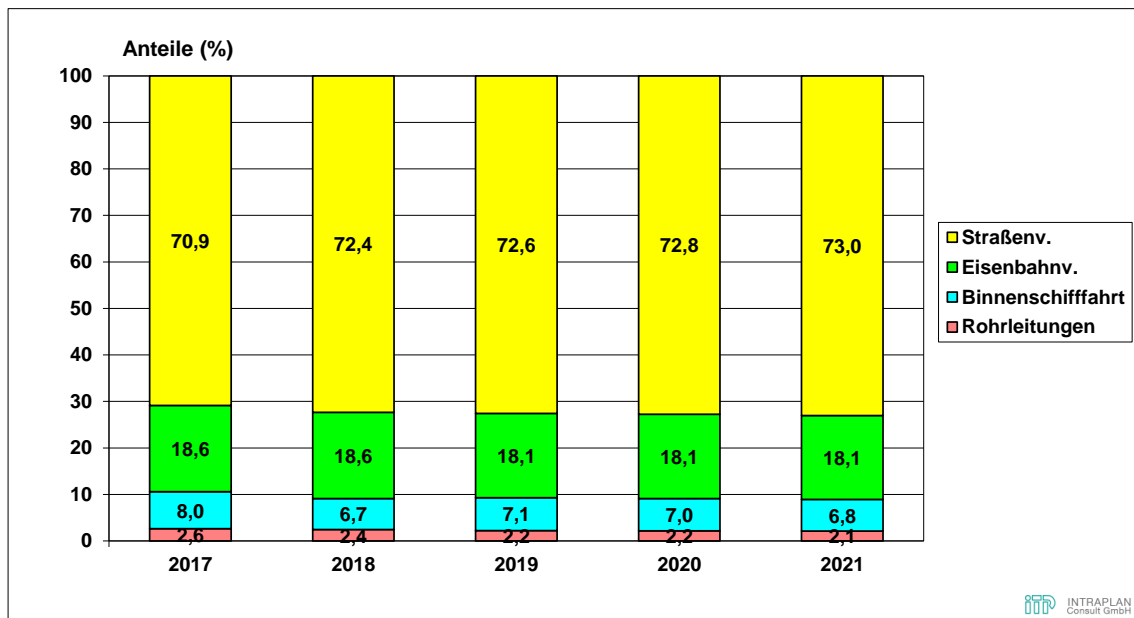
Die **Eisenbahnen** haben in den Jahren 2018 und 2019 Marktanteilsverluste hinzunehmen, anschließend ist eine annähernde Konstanz zu erwarten. Bei ihnen werden die Entwicklungen in wachstumsstarken Bereichen wie dem Kombinierten Verkehr durch Schwächen in manchen Massengutbereichen teilweise aufgezehrt. Die **Binnenschifffahrt** verlor im Jahr 2018 wasserstandsbedingt verstärkt Anteile, was im Jahr 2019 zu einer Gegenbewegung führen wird. Danach wird sich aber wieder der längerfristige Trend sinkender Anteile durchsetzen. Bei ihr überwiegen die wachstumsschwachen bzw. sogar rückläufigen Segmente bei Weitem. Dies gilt auch für die **Rohrleitungen**, die in den Jahren 2018 und 2019 von dem Raffinerieunfall zusätzlich hart getroffen werden.

Abbildung G-2: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-3: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Transportintensität

In Abbildung G-4 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Die Darstellung beginnt im Jahr 1995, weil die Entwicklung in den ersten Jahren nach der Vereinigung Deutschlands von den dadurch ausgelösten Sondereffekten und Strukturbrüchen geprägt war. Die Transportintensität war im Rahmen der Berichterstattung zur nachhaltigen Entwicklung von Beginn an einer der sog. "**Nachhaltigkeitsindikatoren**". Ziel der Bundesregierung war es damals, "die Intensität gegenüber dem Basiswert des Jahres 1999 bis zum Jahr 2010 um 2 % und bis zum Jahr 2020 um weitere drei Prozentpunkte zu vermindern".¹ Nachdem das Ziel für 2010 nicht erreicht wurde, wurde es umformuliert in "die Intensität gegenüber dem Basiswert des Jahres 1999 bis zum Jahr 2020 um 5 % zu vermindern".² Mit der Umstellung des Indikatorensets ab dem Bericht 2016 wurde diese Größe aufgegeben.

Im Zeitraum von 1995 **bis 2007** ist die Transportleistung (51 %) stärker gewachsen als das BIP (21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen**, und zwar um 25 % bzw. 1,9 % p.a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus. In den folgenden Jahren prägte die Entwicklung des Außenhandels diejenige der Transportintensität, d.h. den Rückgang im Krisenjahr **2009** und den Wiederanstieg im Jahr **2010**. In den Jahren **2011** und **2012** nahm das BIP zu (2,1 % p.a.), die Transportleistung, die in diesen Jahren von mehreren Sonderfaktoren (Bauproduktion, Außenhandel) gebremst wurde, dagegen ab (-0,7 %). Somit ist die Intensität in diesen beiden Jahren spürbar gesunken (-2,7 % p.a.).

Seit dem Jahr **2013** befindet sich das BIP auf einem robusten Wachstumspfad (1,7 % p.a., 2018/12). Die Außenhandelsströme haben sich wieder spürbar beschleunigt. Zudem haben mehrere Massengutbereiche, die den gesamtmodalen Güterverkehr spürbar dämpfen können, in vielen Jahren ein Plus verbucht. Deshalb hat die Transportleistung in diesem Zeitraum ein höheres Wachstum (2,2 %) verzeichnet als das BIP, die Intensität also merklich zugenommen (0,5 %).

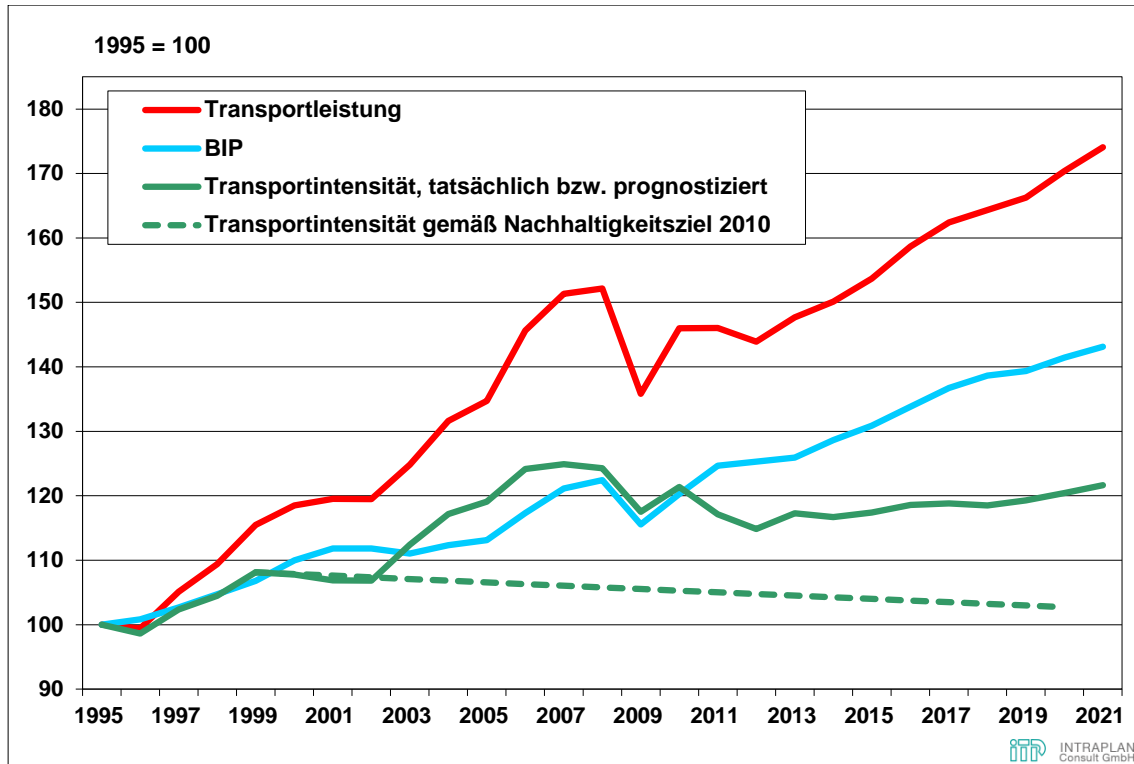
Im **Prognosezeitraum** wird für das BIP ein geringeres Wachstum (1,1 %) erwartet als in der jüngeren Vergangenheit. Dies gilt jedoch nicht für den Außenhandel. Für die Massengutbereiche ist insgesamt mit einem schwächeren dämpfenden Effekt zu rechnen als vor 2013. Deshalb nimmt die Transportleistung (1,9 %) sogar noch etwas stärker zu. Somit ist für die Intensität eine

¹ Statistisches Bundesamt, Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht 2006, Wiesbaden 2007, S. 30.

² Statistisches Bundesamt, Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht 2014, Wiesbaden 2014, S. 34.

weitere Erhöhung um 0,9 % p.a. zu erwarten. Der Wert von 1999, des Bezugsjahrs des (früheren) Nachhaltigkeitsziels der Bundesregierung, wird dann bereits um 12 % und der darauf basierende Zielwert für 2020 um 18 % übertroffen (vgl. Abb. G-4).

Abbildung G-4: Transportleistung und Transportintensität

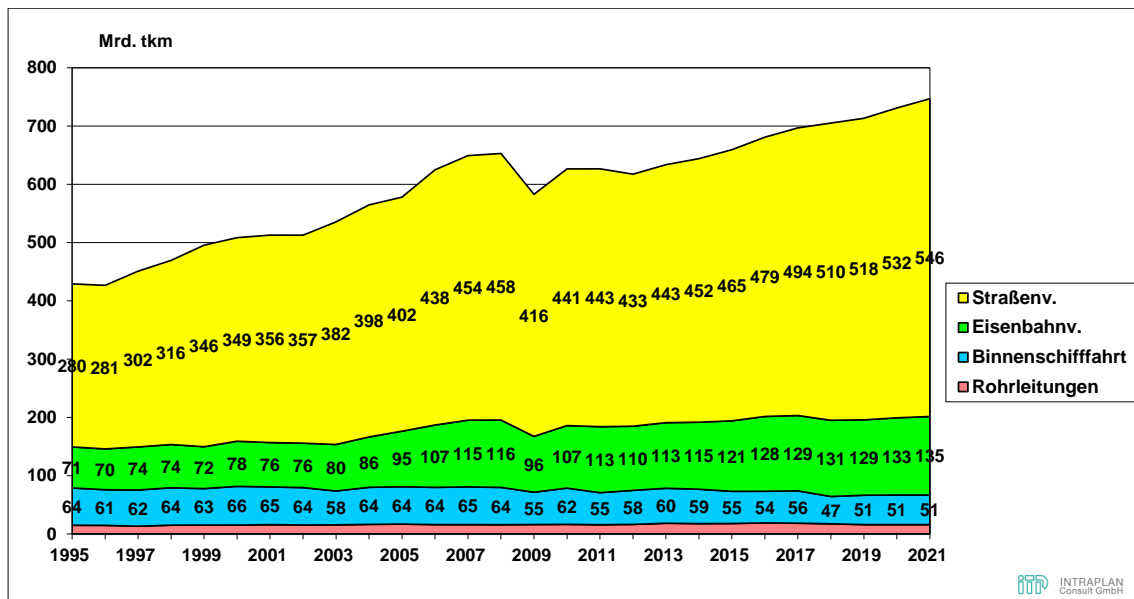


Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Langfristige Entwicklung nach Verkehrsträgern

In Abbildung G-5 ist die langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern dargestellt. Es wird deutlich, dass der gesamtmodale Anstieg zum weitaus größten Teil auf den **Straßengüterverkehr** zurückzuführen ist, was angesichts von dessen quantitativer Dominanz nahezu zwangsläufig ist. Allerdings wuchs der **Eisenbahnverkehr** im Zeitraum zwischen 2013, d.h. nach Abschluss der Aufholbewegungen auf die Weltwirtschaftskrise, und 2017 mit 3,5 % p.a. etwas stärker als der Lkw-Verkehr (2,8 %). Nach der schwachen Entwicklung in den Jahren 2018 und 2019 ist dies nun nicht mehr der Fall. Die Gründe wurden bei der Kommentierung des Modal Split bereits genannt. Die Leistung der **Binnenschifffahrt** ist dagegen sowohl seit 1995 (-0,9 % p.a.) als auch seit 2013 (-2,1 % p.a., jeweils bis 2021) gesunken. Die Entwicklung der Rohrleitungstransporte im letztgenannten Zeitraum (-1,7 % p.a.) ist nach der unfallbedingten Schließung einer Raffinerie fast genauso schwach.

Abbildung G-5: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

An dieser Stelle ist zunächst auf die **Datenlage** für den Verkehr der **ausländischen Lkw** einzugehen. Die EU-Mitgliedstaaten, die EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein sowie seit 2008 auch die Schweiz und Kroatien erfassen jeweils den Straßengüterverkehr von den im jeweiligen Staat zugelassenen und auskunftspflichtigen Lkw, unabhängig davon, wo der Verkehr erbracht wurde. Sie kommen damit der EU-Verordnung 70/2012 nach und stellen Eurostat diese für den Güterverkehr relevantesten Daten wie die Fahrleistung, die Verkehrsleistung, das Verkehrsaufkommen sowie verschiedene Informationen zur Ladung zur Verfügung. In dem sog. "**Eurostat-Datenpool**" wird der Straßengüterverkehr, der **in** einem Land stattfindet, aus den Ergebnissen für die Transporte aller Herkunftsländer zusammengestellt. Diejenigen für den Verkehr in Deutschland werden von Eurostat an das **KBA** übermittelt und in dessen statistischen Publikationen veröffentlicht. Die fehlenden Werte für andere Staaten werden vom DIW für die Publikation "Verkehr in Zahlen" geschätzt. Die Veröffentlichung der Daten durch das KBA erfolgt, entsprechend den Lieferungen von Eurostat, mit einer Zeitverzögerung von rund 1,5 bis 2 Jahren.

Zum Zeitpunkt der Sommerprognose 2018 lagen die aktuellsten Daten seitens des KBA für **2015** vor. Die sich ergebende Stagnation der Transportleistung erschien uns als deutlich zu niedrig. Deshalb haben wir umfangreiche Berechnungen und Schätzungen zur Modifikation angestellt, die zu einem Anstieg um 5,0 % führten.¹ Mittlerweile sind die Eurostat-Daten für das Jahr **2016** verfügbar. Sie zeigen ein erhebliches Wachstum um 9,6 %. Dies allein erscheint uns vor dem Hintergrund des konjunkturellen Umfelds und der Ergebnisse der Mautstatistik als zu hoch, bestätigt aber eindrucksvoll unsere Einschätzung, dass die Werte für 2015 deutlich unterzeichnet waren. Im Vergleich zu 2014 ergibt sich ein Plus in gleicher Höhe, das nicht mehr allzu weit von unseren Schätzungen für diesen Zeitraum (2016/14) in Höhe von 12 % liegt. Die Gründe für die Abweichung im Jahr 2015 sind jetzt nicht mehr interessant.

Die tief differenzierten statistischen Publikationen des KBA liegen derzeit nur bis 2016 vor.² Jedoch sind für das Jahr **2017** aggregierte Ergebnisse auf der Internet-Präsenz des KBA abrufbar.³ Sie zeigen erneut einen drastischen Anstieg um rund **10 %**. Dies halten wir schon vor dem Hintergrund der Haupteinflussfaktoren für zu hoch. Hinzu kommen aber noch die Ergebnisse der **Mautstatistik**. Sie stellt im Gegensatz zu den o.a. verkehrsstatistischen Erhebungen, die alleamt auf unterschiedlich großen Stichproben einzelner Meldestaaten beruhen, quasi eine

¹ Vgl. die ausführlichen Erläuterungen in unserer Sommerprognose 2018, S. 47-50.

² Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge – Inlandsverkehr (VE 3) 2016, als Excel-Datei abrufbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/europaeischerLastkraftfahrzeuge/Inlandsverkehr/2016/2016_inlandsverkehr_node.html und frühere Jahrgänge.

³ https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/europaeischerLastkraftfahrzeuge/Inlandsverkehr/inlandsverkehr_node.html

Vollerhebung dar, deren Ergebnisse als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden können. Im Jahr 2017 wurden – im Gegensatz zu 2015 und 2016 – keine Ausdehnungen der Mautpflicht auf weitere Straßenkategorien oder Fahrzeuggrößen vorgenommen. Für die mautpflichtige Fahrleistung ausländischer Lkw im Jahr 2017 wurde ein Anstieg um **7,4 %** ausgewiesen. In der Winterprognose haben wir dies übernommen. Für die vorliegende Prognose haben wir die o.a. Werte von Eurostat zum Anlass genommen, die Zunahme des Aufkommens und der Leistung um jeweils 1 Prozentpunkt auf **7,2** bzw. **8,5 %** anzuheben. Dies erscheint uns als die Obergrenze einer plausiblen Schätzung. Zusammen mit den deutschen Fahrzeugen (+1,5 bzw. -0,5 %) ist der **gesamte** Straßengüterverkehr im Jahr 2017 um 2,3 bzw. 3,0 % gestiegen.

Im Jahr **2018** hat das Beförderungsaufkommen der **deutschen** Lkw gemäß der Güterkraftverkehrsstatistik des KBA um 1,3 % und die Leistung um 1,5 % zugenommen. Die geringe Abweichung zwischen diesen Größen bei den deutschen Lkw ist bemerkenswert. Denn die **mittlere Transportweite**, die sich in früheren Zeiten stetig erhöht hat (2010/1995: 2,8 % p.a.), hat sich in der jüngeren Vergangenheit fast genauso kontinuierlich vermindert (2017/10: -1,6 % p.a.). Das kommt vor allem dadurch zustande, dass die grenzüberschreitenden Verkehre (mit deutschen Lkw), die über weit überdurchschnittliche Distanzen (183 km gegenüber 89 km im Binnenverkehr, 2017) verlaufen, in diesem Zeitraum spürbar gesunken sind, und zwar um 1,7 % (Aufkommen) bzw. sogar 5,6 % p.a. (Leistung). Gegenüber 2007, als der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lkw seinen Höchststand erreicht hat, beläuft sich der Rückgang insgesamt auf bemerkenswerte 28 bzw. 49 %. In diesen Werten werden die Marktanteilsverluste an ausländische Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr eindrucksvoll sichtbar.

Entgegen dieser längerfristigen Entwicklung nahm die mittlere Transportweite (im gesamten, also nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr deutscher Lkw) im Jahr 2018 nicht weiter ab, sondern sogar leicht zu (0,2 %). Dies fand in erster Linie im ersten Quartal (1,3 %), aber auch im zweiten und im dritten Quartal statt (0,1 bzw. 0,2 %), wohingegen sich im vierten Quartal ein trendgemäßer Rückgang (-0,5 %) einstellte. Dieser Verlauf korrespondiert exakt mit den **Baustofftransporten** (-3,8 / -1,1 / -1,9 / +5,8 %, vgl. die Ausführungen zum gesamten Straßengüterverkehr in Abschnitt 3.2). Da sie über weit unterdurchschnittliche Entfernungen (32 km, im Vergleich dazu alle Güter: 93 km, jeweils 2018) verlaufen, bewirkt ein Rückgang der hier beförderten Menge einen Anstieg der mittleren Transportweite im gesamten Verkehr. Daraus ist die **Schlussfolgerung** zu ziehen, dass deren Stagnation im Jahr 2018 genauso wie diejenige der Baustofftransporte als einmaliger Sonderfaktor zu betrachten ist und sich nach aller Voraussicht nicht wiederholen wird.

Für den Verkehr der **ausländischen** Lkw im Jahr 2018 liegen nur die Werte aus der Mautstatistik vor.¹ Deren mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesautobahnen ist um **5,4 %** gestiegen. Für die Transportnachfrage haben wir ein leicht höheres Plus (6 %, beide Größen) angesetzt. Für den **gesamten** Straßengüterverkehr errechnen sich Wachstumsraten in Höhe von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 3,3 % (Leistung). Damit ist der Marktanteil der ausländischen Unternehmen, wie angesichts der schwachen Entwicklung der deutschen Unternehmen auch und gerade im grenzüberschreitenden Verkehr nicht anders zu erwarten war, erneut gestiegen. Über alle Hauptverkehrsverbindungen aggregiert, belief er sich im Jahr 2018 bei der Transportleistung mittlerweile auf 42 %, allein im grenzüberschreitenden Verkehr auf **91 %**.

Tabelle G-2: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	3145,5	3185,1	3203,0	3244,7	3272,0	1,3	0,6	1,3	0,8
- Nahverkehr	1757,2	1776,1	1783,4	1809,1	1826,9	1,1	0,4	1,4	1,0
- Regionalverkehr	750,7	758,2	763,3	774,0	781,3	1,0	0,7	1,4	0,9
- Fernverkehr	637,7	650,7	656,4	661,6	663,9	2,1	0,9	0,8	0,3
Ausländische Fahrzeuge	540,9	573,4	596,4	626,5	657,4	6,0	4,0	5,0	4,9
- Grenzüb. Verkehr	483,8	509,2	524,7	546,9	569,2	5,2	3,1	4,2	4,1
- Kabotage	57,1	64,2	71,7	79,5	88,2	12,5	11,7	10,9	10,9
Insgesamt	3686,4	3758,5	3799,4	3871,1	3929,4	2,0	1,1	1,9	1,5
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	291,0	295,2	293,7	296,6	298,7	1,5	-0,5	1,0	0,7
- Nahverkehr	33,3	33,7	34,0	34,6	35,2	1,1	0,9	1,9	1,5
- Regionalverkehr	66,7	67,6	68,0	68,9	69,6	1,4	0,6	1,4	0,9
- Fernverkehr	191,0	194,0	191,7	193,0	194,0	1,6	-1,2	0,7	0,5
Ausländische Fahrzeuge	202,8	214,9	224,0	235,2	246,8	6,0	4,2	5,0	4,9
- Grenzüb. Verkehr	183,7	193,5	200,1	208,7	217,4	5,3	3,4	4,3	4,2
- Kabotage	19,0	21,4	23,9	26,5	29,4	12,5	11,7	10,9	10,9
Insgesamt	493,8	510,2	517,7	531,8	545,5	3,3	1,5	2,7	2,6
1) Innerhalb Deutschlands									

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat, eigene Prognosen

Für das Jahr **2019** liegen derzeit auch für die deutschen Lkw nur Daten aus der Maut-, also noch keine aus der Verkehrsstatistik vor. Im ersten Halbjahr ist ihre mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesautobahnen um (kalenderbereinigt) 1,2 % und die der ausländischen Lkw um 3,5 %

¹ Es sind zwar auf der Internetpräsenz von Eurostat (<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>, Segment "road_go_tot") erste Ergebnisse verfügbar. Sie sind jedoch derzeit (Stand: 19.8.2019) völlig unplausibel.

gestiegen. Letzteres ist die geringste Zunahme seit dem Jahr 2012 (vgl. Abschn. 3.2). Für das gesamte Jahr erwarten wir für die **deutschen** Fahrzeuge ein geringes Aufkommenswachstum (0,6 %), für deren Leistung jedoch, gestützt auf die o.a. Analysen zur Entwicklung der mittleren Transportweite im Jahr 2018, eine leichte Abnahme (-0,5 %). Für den Verkehr der **ausländischen** Lkw einschließlich der Kabotagetransporte, auf die noch eingegangen wird, prognostizieren wir einen Anstieg um rund 4 %. Dies ist das geringste Plus seit 2014. Damit steigt der **gesamte** Straßengüterverkehr um **1,1 % bzw. 1,5 %**.

Für die Jahre **2020** und **2021** wird aus derzeitiger Sicht eine Belebung erstens der Gesamtwirtschaft und zweitens – vor allem auf der Ausfuhrseite – des deutschen Außenhandels erwartet. Dies ist – unter dem Vorbehalt der Ausgestaltung des Brexit – auch für den Handel mit den europäischen Ländern zu erwarten, von denen der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr zum großen Teil abhängt. Für letzteren wird in den beiden Jahren ein Plus um 3,5 bis 4 % prognostiziert, so dass sich die längerfristige Entwicklung seit 2013, d.h. nach der (weitgehenden) Überwindung der Euro- und Schuldenkrise und ihren damaligen Auswirkungen auf den innereuropäischen Handel, fortsetzt. Es gibt keinen Grund für die Annahme, dass sich die Anteilsgewinne der **ausländischen** Lkw nicht wiederholen. Im Gegenteil könnten sie durch den Fahrermangel bei heimischen Unternehmen sogar noch angetrieben werden. Das bedeutet in jedem Fall einen überdurchschnittlichen Anstieg im **grenzüberschreitenden** Verkehr um über 4 % (alle Jahre, beide Größen).

Im **Kabotageverkehr** der ausländischen Fahrzeuge hat sich das Wachstum in den Jahren 2016 (31 %) und 2017 (18 %, jeweils Leistung¹) nochmals drastisch beschleunigt. Bis zum Jahr 2016 wuchsen die Beförderungen der osteuropäischen Unternehmen, die seit 2010 freigegeben sind, weit überdurchschnittlich.² Dies ist auch für die letzten Jahre anzunehmen. Das jahresdurchschnittliche Wachstum des (gesamten) Kabotageverkehrs zwischen 2010 und 2017 beläuft sich auf 16 % (Aufkommen) bzw. 21 % (Leistung). Angesichts dessen kann für 2018 und den Prognosezeitraum angenommen werden, dass sich die Dynamik zwar zumindest etwas abschwächen, aber im zweistelligen Bereich bleiben wird. Allerdings sind die Erwartungen zum Kabotageverkehr generell mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenigen für den **Gesamtverkehr** der ausländischen Lkw. Für letzteren ergibt sich in beiden Jahren ein Plus um rund 5 % (beide Größen).

Das bedeutet für die **deutschen** Lkw allein im grenzüberschreitenden Verkehr eine erneute Abnahme der Transportleistung. Allerdings dürfte sie mit gut 1 % deutlich geringer ausfallen als in

¹ Aus den o.a. vorläufigen Werten des KBA für 2017 errechnet sich sogar ein Plus um 26 %, das wir aber wie beim Gesamtverkehr der ausländischen Lkw abgesenkt haben.

² Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Kabotage im Straßengüterverkehr 2016, Köln 2017, S. 7 ff.

der jüngeren Vergangenheit (2018/12: -4,5 % p.a.). Da der (nach wie vor und immer mehr dominierende) Binnenverkehr nach aller Voraussicht zunehmen wird, wächst der Verkehr der deutschen Lkw in beiden Jahren um 0,7 % bis 1,3 %. Auch dies befindet sich oberhalb der diesjährigen Entwicklung.

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) ist der Nahverkehr (bis 50 km) im Jahr 2018 etwa im Ausmaß des Gesamtverkehrs gestiegen. Die Schwäche der hier dominierenden Baustoffbeförderungen wurde durch Zunahmen vor allem bei landwirtschaftlichen und bei chemischen Erzeugnissen ausgeglichen. Im Jahr 2019 wird sich das Plus etwas abschwächen, danach aber wieder das Ausmaß von 2018 erreichen. Im Regionalverkehr (51 bis 150 km) hat sich die seit 2011 zu beobachtende überdurchschnittliche Entwicklung im Vergleich zum Fernverkehr (über 150 km) im Jahr 2018 (1,0 %) nicht fortgesetzt. Letztere war auch auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen, z.B. durch den Ersatz von wenigen Zentrallägern durch immer mehr Regionalläger durch den Weltmarktführer im Versandhandel.¹ Beim Fernverkehr hat sich im Jahr 2018 zwar erneut der rückläufige grenzüberschreitende Verkehr (der deutschen Lkw) ausgewirkt, der weit überwiegend in dieser Entfernungsstufe durchgeführt wird und hier um 1 % gesunken ist. Jedoch waren im Binnenfernverkehr (+2,5 %) in mehreren Güterbereichen höhere Zuwächse zu beobachten als in den Vorjahren, die erstmals seit 2015 zu einem überdurchschnittlichen Anstieg des gesamten Fernverkehrs (2,1 %) führten. Wir gehen davon aus, dass im Prognosezeitraum der Regionalverkehr wieder etwas stärker wächst.

¹ Amazon betreibt in Deutschland derzeit neun Logistikzentren. 2006 waren es erst zwei und 2011 sechs.
<https://www.amalyze.com/amazon-logistikzentrum/>

3.4 Güterverkehr nach Güterabteilungen

Die statistische Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wurde ab dem Jahr 2011 auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. "NST-2007" umgestellt. Seitdem wird auch die Prognose auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Die folgende Darstellung erfolgt in der Aggregation der sog. "Zusammengefassten Güterabteilungen" der amtlichen Verkehrsstatistik ("B1 bis B10"). Sie werden hier jeweils zu Beginn des jeweiligen Textes mit ihrer ausführlichen Bezeichnung benannt und nicht mit Kurznamen, die sonst aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sinnvoll sind.

In der Güterabteilung **"Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei (B1)"** ist das gesamtmodale Aufkommen (ohne Luft- und Seeverkehr¹) im Jahr 2018 um 1,1 % gesunken.² Dieses Segment zeigte in einigen der letzten Jahre Veränderungen, die weder mit den Leitdaten noch mit evtl. Sonderfaktoren (Ernteauffälle o.ä.) erklärt werden konnten. Für den Prognosezeitraum gehen wir davon aus, dass sich der trendmäßige Zuwachs um knapp 2 % wieder durchsetzt. Daran partizipiert vor allem der dominierende Straßenverkehr. Der Schienenverkehr dürfte im Jahr 2019 nach den bisher vorliegenden Zahlen (Januar bis Mai: +28 %) das drastische Vorjahresminus (-11 %) ausgleichen können. Die Binnenschifffahrt und auch der Seeverkehr können im laufenden Jahr jeweils nur einen kleineren Teil ihrer Vorjahresverluste aufholen. In den beiden kommenden Jahren sollten sich die Verläufe verstetigen.

In der Güterabteilung **"Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (B2)"** kam es im Jahr 2018 auf Grund der bereits mehrfach erwähnten Rückgänge bei Absatz und Importen von Steinkohle und Rohöl zu einem kräftigen Minus um 9 %. Während letzteres vor allem die Pipelines und den Seeverkehr tangierte, wurden Eisenbahnen und Binnenschifffahrt von dem Rückgang der Kohletransporte hart getroffen. Bei letzterer kamen die wasserstandsbedingten Behinderungen hinzu. Diese Güterabteilung ist die einzige, in der der Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle besitzt. Im Jahr 2019 nehmen die Kohleimporte wegen des Wegfalls der heimischen Förderung spürbar zu, die Rohöleinfuhren jedoch nochmals ab. Gesamtmodal ergibt sich ein geringer Rückgang, der vor allem bei den Pipelines wegen der Verschiebungen in der Herkunftsstruktur und des letztjährigen Unfalls zum Tragen kommt. Von letzterem profitiert der Seeverkehr, während die Eisenbahnen an den steigenden Kohleimporten partizipieren. Bei letzteren sind Verlagerungen aus den ARA-Häfen in deutsche Seehäfen, etwa wegen der letztjährigen Betriebsstörungen bei der

¹ Die statistische Erfassung der Luftfracht differenziert nicht nach Güterarten. Aus diesem Grund ist der gesamtmodale Güterverkehr in Tabelle G-3 geringer als derjenige in Tabelle G-1. Der Seeverkehr erbringt keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands und wird deshalb auch bei der Berechnung des gesamtmodalen Aufkommens jeweils ausgeklammert. Unabhängig davon wird er in die Kommentierung der Aufkommensentwicklung nach Verkehrsträgern einbezogen.

² In der Winterprognose wurde hier noch ein Anstieg um 3,3 % ausgewiesen. Er beruhte auf einem Plus des Lkw-Verkehrs (deutscher Fahrzeuge) im ersten Halbjahr um 4,5 %. Im Gesamtjahr drehte es sich in ein Minus um 1,1 %. Erklärbar ist das nicht.

Binnenschifffahrt, nicht anzunehmen, weil sie im Binnenverkehr der Eisenbahnen sichtbar sein müssten, was nicht der Fall ist. Die Wasserstraßentransporte werden auf Grund des Anstiegs der Importkohle und des Basiseffekts aus 2018 am kräftigsten steigen. Nach 2019 wird das absatzbedingte gesamtmodale Minus alle Verkehrsträger treffen. Modale Verschiebungen auf Grund von Sonderfaktoren wie in den letzten Jahren (Raffinerieunfall, Pipelineunterbrechung, Niedrigwasserstände etc.) sind natürlich nicht auszuschließen, aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Tabelle G-3: Gesamter Güterverkehr¹⁾ nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	234,2	231,6	236,9	241,2	245,7	-1,1	2,3	1,8	1,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	170,2	155,1	152,6	149,0	144,2	-8,9	-1,7	-2,4	-3,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	1071,2	1068,3	1093,8	1107,4	1111,9	-0,3	2,4	1,2	0,4
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	582,5	594,1	603,0	611,6	619,6	2,0	1,5	1,4	1,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	188,0	183,6	186,8	187,3	187,9	-2,3	1,7	0,3	0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	679,5	680,4	687,3	701,2	710,6	0,1	1,0	2,0	1,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	266,9	269,3	266,6	268,2	269,2	0,9	-1,0	0,6	0,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	242,6	248,6	241,2	249,3	257,0	2,5	-3,0	3,3	3,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	305,2	309,4	314,3	319,8	325,3	1,4	1,6	1,8	1,7
B10 Sonstige Produkte	660,8	703,0	702,2	727,7	751,9	6,4	-0,1	3,6	3,3
Insgesamt	4401,2	4443,5	4484,7	4562,7	4623,2	1,0	0,9	1,7	1,3
Transportleistung²⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	42,8	41,5	42,6	43,2	43,9	-3,1	2,6	1,5	1,6
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	33,9	30,9	31,0	30,5	29,7	-8,7	0,2	-1,8	-2,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	55,9	55,5	58,0	59,2	59,9	-0,8	4,5	2,0	1,2
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	124,2	126,7	129,0	131,3	133,7	2,0	1,8	1,8	1,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	33,1	32,2	32,5	32,7	33,0	-2,6	0,6	0,9	0,9
B6 Chemische u. Mineralerz.	95,0	95,3	96,0	98,5	100,6	0,3	0,7	2,6	2,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	58,5	58,8	58,0	58,5	59,0	0,6	-1,4	0,9	0,7
B8 Masch., langleb. Konsumg.	61,0	64,4	63,5	66,0	68,5	5,5	-1,4	3,9	3,8
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	28,1	28,1	28,4	29,1	29,6	-0,2	1,4	2,2	2,0
B10 Sonstige Produkte	164,3	171,7	174,5	182,1	189,5	4,5	1,6	4,4	4,1
Insgesamt	696,9	705,1	713,4	731,0	747,3	1,2	1,2	2,5	2,2
1) Ohne Luftfracht.									
2) Innerhalb Deutschlands									

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse (B3)**" ist das Aufkommen im Jahr 2018 trotz der kräftig expandierenden Bauproduktion gesamtmodal leicht gesunken (-0,3 %) und im hier dominierenden Lkw-Verkehr konstant geblieben (vgl. Abschn. 3.2). Die Binnenschifffahrt, für die dieses Segment eine hohe Bedeutung besitzt, sank wasserstandsbedingt kräftiger. Im Prognosezeitraum sollte die Bauproduktion einen höheren Niederschlag im gesamtmodalen Aufkommen finden als im Vorjahr. Daran dürften alle Verkehrsträger mehr oder minder stark partizipieren.

Tabelle G-4: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	215,2	215,0	219,3	223,6	228,1	-0,1	2,0	2,0	2,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	10,8	8,5	7,9	7,7	7,3	-21,7	-6,9	-3,0	-4,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	961,7	963,2	983,9	995,7	999,5	0,1	2,2	1,2	0,4
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	558,8	571,1	580,0	588,7	596,8	2,2	1,6	1,5	1,4
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	101,4	102,0	104,8	105,3	105,9	0,6	2,7	0,5	0,6
B6 Chemische u. Mineralerz.	609,5	613,8	623,6	636,7	645,8	0,7	1,6	2,1	1,4
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	190,1	195,1	196,8	198,4	200,1	2,6	0,9	0,8	0,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	221,8	227,2	219,6	227,0	234,1	2,4	-3,3	3,3	3,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	278,7	283,9	289,3	294,9	300,6	1,9	1,9	1,9	2,0
B10 Sonstige Produkte	538,3	578,7	574,1	593,1	611,2	7,5	-0,8	3,3	3,0
Insgesamt	3686,4	3758,5	3799,4	3871,1	3929,4	2,0	1,1	1,9	1,5
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	35,6	35,5	36,3	37,0	37,8	-0,4	2,2	2,0	2,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	-4,6	1,2	4,5	2,8
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	33,6	34,6	35,5	36,2	36,5	2,9	2,7	1,8	1,0
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	115,0	117,9	120,4	122,7	125,1	2,5	2,1	2,0	1,9
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	11,3	11,6	12,1	12,3	12,6	3,0	4,0	1,9	2,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	75,5	76,8	78,3	80,6	82,7	1,7	1,9	3,0	2,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	40,9	41,9	42,5	43,0	43,6	2,5	1,4	1,2	1,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	51,9	53,7	53,3	55,4	57,6	3,5	-0,9	4,1	3,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	21,8	22,4	22,9	23,6	24,2	2,4	2,7	2,6	2,7
B10 Sonstige Produkte	106,8	114,5	115,1	119,7	124,2	7,2	0,5	4,0	3,8
Insgesamt	493,8	510,2	517,7	531,8	545,5	3,3	1,5	2,7	2,6

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren (B4)**" hat die gesamtmodale Transportnachfrage im Jahr 2018 nach dem Rückgang im Vorjahr wie erwartet auf den moderaten Wachstumstrend zurückgefunden. Dies kam ausschließlich dem Straßen- und dem Schienenverkehr zugute. Für den Prognosezeitraum ist grundsätzlich mit ähnlichen

Entwicklungen zu rechnen. Allerdings ist für die Eisenbahnen im laufenden Jahr gemäß den jetzt vorliegenden Daten (Januar – Mai: -12 %) mit einem Rückgang zu rechnen, der vor allem bei den, in dieser Abteilung dominierenden, Nahrungs- und Genussmitteln zu beobachten ist.

Tabelle G-5: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	4,2	3,8	4,1	4,2	4,2	-10,5	10,1	1,1	1,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	37,7	36,0	36,5	34,6	32,1	-4,5	1,4	-5,2	-7,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	52,4	53,2	54,0	54,0	54,1	1,4	1,5	0,1	0,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,2	12,6	11,8	11,8	11,9	3,5	-6,4	0,3	0,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	48,6	48,7	47,7	47,7	47,8	0,3	-2,1	0,1	0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	43,0	42,5	39,3	39,7	39,8	-1,1	-7,5	0,9	0,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	64,6	63,8	58,8	58,7	57,9	-1,2	-7,8	-0,2	-1,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	18,4	19,3	19,1	19,8	20,4	4,9	-0,6	3,3	3,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	14,6	14,1	13,3	13,2	13,1	-3,7	-5,6	-0,2	-1,4
B10 Sonstige Produkte	105,6	108,8	113,5	119,8	125,5	3,1	4,3	5,5	4,8
Insgesamt	401,1	402,7	398,2	403,6	406,7	0,4	-1,1	1,3	0,8
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	1,6	1,4	1,5	1,5	1,5	-13,2	12,3	-0,7	-0,6
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,6	6,9	7,5	7,2	6,7	-8,8	8,4	-4,9	-6,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	12,7	12,2	12,4	12,5	12,6	-3,7	2,0	0,9	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	6,1	6,1	5,9	5,9	5,9	0,3	-4,1	0,5	0,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	12,2	12,8	11,9	12,0	12,0	5,0	-6,6	0,4	0,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	11,7	11,9	10,5	10,6	10,6	2,0	-11,4	0,7	0,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	13,9	13,9	12,2	12,2	12,0	0,2	-12,0	-0,2	-1,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	8,2	9,8	9,3	9,6	9,9	20,6	-5,3	3,1	2,8
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,7	2,6	2,4	2,4	2,4	-5,4	-6,2	0,9	-0,3
B10 Sonstige Produkte	52,9	53,3	55,6	58,7	61,5	0,7	4,4	5,5	4,8
Insgesamt	129,4	130,8	129,4	132,6	135,2	1,1	-1,1	2,5	2,0

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (B5)**" kam es im Jahr 2018 nach der Explosion in einer Raffinerie am 1.9.2018 zu drastischen Effekten, die in den Jahreswerten nur begrenzt sichtbar sind. Das gesamtmodale Aufkommen sank um 2 %, darunter der Seeverkehr, der von massiv steigenden Mineralölprodukteinfuhren ab September profitierte, um 4 %. Die Binnenschifffahrt wurde auch hier vom Niedrigwasser getroffen und konnte nicht am Anstieg dieser Einfuhrmengen teilhaben. Lediglich die Eisenbahnen konnten ein sehr geringes Plus verbuchen. Im Jahr 2019 werden alle Effekte, die im Zusammenhang mit dem Raffinerieunfall stehen, nochmals zu Tage treten, aber sich deutlich abschwächen. Wegen der expandierenden

Produktenimporte ist gesamtmodal in dieser, grundsätzlichen wachstumsschwachen, Güterabteilung, ein Anstieg um knapp 2 % zu erwarten. Bei der Binnenschifffahrt und dem Seeverkehr, die die Einfuhren überwiegend nach Deutschland transportieren, wird das Plus erheblich höher ausfallen. Nach 2019 sollte sich die Situation beruhigen und der annähernd stagnierende Trendverlauf zu Tage treten.

Tabelle G-6: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	14,9	12,9	13,4	13,4	13,3	-13,1	3,6	-0,2	-0,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	30,8	26,2	29,0	27,6	25,8	-14,8	10,4	-4,6	-6,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	57,1	52,0	56,0	57,7	58,4	-8,9	7,7	3,0	1,2
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	11,5	10,4	11,1	11,0	10,9	-9,9	7,1	-0,9	-0,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	38,0	32,9	34,3	34,2	34,2	-13,4	4,3	-0,2	-0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	27,0	24,1	24,4	24,7	25,0	-10,8	1,5	1,3	1,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	12,3	10,5	11,0	11,1	11,1	-14,6	4,9	1,3	0,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	2,5	2,2	2,4	2,5	2,6	-12,7	12,3	2,7	2,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	11,8	11,4	11,7	11,7	11,6	-3,7	2,5	0,3	-0,9
B10 Sonstige Produkte	16,9	15,4	14,5	14,9	15,2	-9,0	-5,7	2,3	2,3
Insgesamt	222,7	197,9	207,8	208,9	208,2	-11,1	5,0	0,5	-0,3
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	5,7	4,7	4,8	4,7	4,6	-17,4	2,1	-1,7	-1,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	6,8	5,5	6,4	6,2	5,8	-18,2	16,3	-4,0	-6,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	9,7	8,7	10,0	10,4	10,7	-9,6	14,8	4,2	2,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	3,1	2,7	2,7	2,7	2,7	-14,8	2,3	-1,6	-1,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	9,6	7,8	8,4	8,4	8,4	-18,7	7,5	0,0	0,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	7,8	6,6	7,2	7,3	7,3	-15,5	8,5	1,2	1,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	3,7	3,0	3,3	3,3	3,4	-19,4	8,3	2,5	1,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	-14,3	15,6	5,8	5,6
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,6	3,1	3,1	3,1	3,0	-12,3	-1,7	-0,3	-1,5
B10 Sonstige Produkte	4,6	3,9	3,7	3,8	3,9	-15,2	-5,2	1,7	1,7
Insgesamt	55,5	46,9	50,5	50,8	50,8	-15,5	7,7	0,6	-0,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (B6)**", die grundsätzlich ein moderates Wachstum aufweist, hat das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2018 lediglich stagniert. Während in dem, stark von der Bauproduktion abhängigen, Teilbereich "Sonstige Mineralerzeugnisse" noch ein leichter Anstieg (0,7 %) zu beobachten war, sind die Beförderungsmengen von Chemischen Erzeugnissen gesunken (-0,8 %). Dieses Minus war noch verhältnismäßig gering angesichts des Produktionsrückgangs in der Chemischen Industrie. Der hier stark

dominierende Lkw-Verkehr hat sich mit einem leichten Anstieg (in der Summe der beiden Teilbereiche) etwas überdurchschnittlich entwickelt, wogegen alle anderen Verkehrsträger schrumpften. Im Jahr 2019 sollte der Gesamtverkehr steigen, allerdings zeichnet sich auch hier für die Eisenbahnen auf Grund der Entwicklung in den ersten fünf Monaten ein kräftiges Minus ab. Ab 2020 ist entsprechend der Perspektiven für die Chemieproduktion wieder mit einem höheren Plus zu rechnen. Daran sollten alle Modi teilhaben.

Tabelle G-7: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	20,3	18,4	18,8	18,6	18,5	-9,6	2,3	-0,8	-1,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	38,0	36,6	38,2	36,9	35,5	-3,7	4,3	-3,3	-4,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	33,0	32,6	32,5	33,2	33,6	-1,5	-0,2	2,3	1,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	41,9	41,4	43,3	43,6	44,0	-1,2	4,5	0,8	0,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	16,5	15,9	16,8	16,5	16,2	-3,6	5,8	-1,8	-1,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	29,6	29,0	30,1	30,3	30,4	-2,2	3,8	0,9	0,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	12,9	12,2	12,1	12,1	12,0	-5,4	-1,1	0,4	-0,8
B8 Masch., langleb. Konsumg.	24,2	27,4	26,3	27,4	28,6	13,1	-3,9	4,2	4,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,1	3,5	3,5	3,3	3,0	-14,0	1,8	-8,1	-8,1
B10 Sonstige Produkte	74,3	82,7	91,2	96,2	101,4	11,2	10,4	5,5	5,3
Insgesamt	294,9	299,6	312,8	318,3	323,1	1,6	4,4	1,8	1,5

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung "**Metalle und Metallerzeugnisse (B7)**" hat das gesamtmodale Transportaufkommen im Jahr 2018 leicht zugenommen (1 %). Offensichtlich war das Produktionswachstum der metallverarbeitenden Wirtschaftszweige (Bauwirtschaft, Maschinenbau, Fahrzeugbau u.a.) für die Transportentwicklung bedeutender als allein die Erzeugung von Roh- und Walzstahl, die im Jahr 2018 gesunken ist. Auch hier konnte lediglich der Straßengüterverkehr daran teilhaben. Die Prognose stützt sich nach wie vor auf diese Leitgrößen, die längerfristig einen hohen Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung haben. Deshalb ist für das laufende Jahr ein gesamtmodales Minus (1 %) zu erwarten, das vor allem die Eisenbahnen und den Seeverkehr tangieren wird. Ab 2020 ist gesamtmodal mit einem geringen Plus zu rechnen.

Die Güterabteilung "**Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter (B8)**" stellt grundsätzlich eines der wachstumsträchtigen Segmente dar, was vor allem an dem Teilbereich der Fahrzeuge liegt. Hier ist das gesamtmodale Aufkommen zwischen 2011 und 2016 um 5,4 % p.a. gewachsen. Jedoch hat die Dynamik im Jahr 2018, wie schon im Jahr zuvor, deutlich nachgelassen (2,5 %). Dies gilt auch für den (ohnehin dominierenden) Straßenverkehr (2,4 %). Der

Schienerverkehr ist dagegen deutlich überproportional gewachsen (5 %), wobei allerdings auf die Unsicherheit bezüglich der güterspezifischen Werte für 2017 und 2018 zu verweisen ist. Auch der Seeverkehr legte kräftig zu. Im laufenden Jahr sollte der gesamtmodale Verkehr auf Grund der Einbrüche in zahlreichen und bedeutenden Branchen der deutschen Industrie spürbar sinken, was auf alle Verkehrsträger – mit Ausnahme der hier aber völlig unbedeutenden Binnenschifffahrt – ausstrahlen sollte. Ab 2020 sollte dieses Segment auf den Wachstumspfad zurückfinden.

Die Güterabteilung "**Sekundärrohstoffe, Abfälle (B9)**" ist eines der weniger dynamischen Segmente der Transportnachfrage. Nach dem ungewöhnlich hohen Aufkommenszuwachs des Jahres 2017 (4,0 %) hat sich die Entwicklung im Jahr 2018 wieder normalisiert (1 %). Im Prognosezeitraum sollte dies anhalten. Diese Abteilung tangiert weit überwiegend nur den Straßenverkehr.

Die Güterabteilung "**Sonstige Produkte (B10)**" enthält unter anderem auch die Container- und Stückguttransporte, die häufig keiner Güterart zugeordnet werden können. Sie bildet das wachstumsstärkste Segment des Güterverkehrs (2017/11: 6,5 % p.a.). Auch im Jahr 2018 war ein solider gesamtmodaler Aufkommenszuwachs in dieser Größenordnung (6,4 %) zu beobachten. Die höchsten Steigerungsraten zeigten sich im Seeverkehr (11,2 %), gefolgt vom Straßenverkehr (7,5 %) und den Eisenbahnen (3,1 %). Diese Abteilung hängt am stärksten von den gesamtwirtschaftlichen Leitdaten ab, so dass deren Abschwächung im laufenden Jahr die gesamtmodale Nachfrage auf eine annähernde Stagnation einbremsen sollte. In den beiden kommenden Jahren ist wieder mit einer „normalen“ Zunahme zu rechnen (3 bis 4 %). Daran sollten alle Modi partizipieren.

3.5 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Überblick

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands entwickelt sich im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr **2018** war dies dagegen nicht der Fall, denn der Binnenverkehr verzeichnete eine überdurchschnittlich hohe Zunahme (1,4 %), während der grenzüberschreitende Güterverkehr (Summe Versand, Empfang und Durchgang im gesamten Güterverkehr) um 0,7 % gesunken ist (vgl. Tab. G-8). Zwar sind die (im Binnenverkehr) anteilsstarken Baustofftransporte im vergangenen Jahr kaum gestiegen. Jedoch wurde das durch überdurchschnittlich hohe Zunahmen bei Nahrungs- und Genussmitteln, bei chemischen Erzeugnissen und bei Sammelgütern mehr als kompensiert. Auf Grund der Aussichten für die Gesamt- und für die Bauwirtschaft sind für alle Jahre von **2019 bis 2021** Wachstumsraten in ähnlicher Größenordnung, d.h. um rund 1 % zu erwarten. Daran sollte vor allem der Lkw-Verkehr teilhaben. Die Eisenbahnen, die im Jahr 2018 überdurchschnittlich zugelegt haben, müssen gemäß den vorliegenden Daten für die ersten fünf Monate im laufenden Jahr mit einem Rückgang rechnen. Die Binnenschifffahrt wird im Jahr 2019 wegen des Basiseffekts aus den letztjährigen Wasserständen am stärksten, anschließend aber kaum mehr wachsen. Für die Luftfracht und den Seeverkehr hat der Binnenverkehr eine nur unmaßgebliche Bedeutung.

Der grenzüberschreitende **Versand** ist im Jahr 2018 nicht über ein nur sehr geringes Plus (0,6 %) hinausgekommen. Dies ist nicht auf den quantitativ dominierenden Lkw-Verkehr zurückzuführen, der hier, angetrieben vom deutschen Export, mit 3,6 % durchaus solide zunahm. Rein rechnerisch entstand die geringe gesamtmodale Zunahme durch den starken Rückgang bei der Binnenschifffahrt (-14 % bzw. knapp 7 Mio. t). Für diese Mengen war eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger anzunehmen, die aber offensichtlich nicht stattgefunden hat. Hier könnten sich allerdings die Unschärfen bei den (differenzierten) Werten für den Eisenbahnverkehr der Jahre 2017 und 2018 auswirken. Innerhalb des Prognosezeitraums sollte der Versand schon im laufenden Jahr etwas stärker wachsen und anschließend nochmals an Tempo gewinnen. Im Gegensatz zu 2018 und 2019 sollten anschließend alle Verkehrsträger daran partizipieren.

Im grenzüberschreitenden **Empfang** war im Jahr 2018 sogar ein durchaus beachtlicher Rückgang um 1,7 % zu beobachten. Er kam vor allem durch sinkende Einfuhren von Rohöl, Kohle und Mineralölprodukten zustande. Letztere haben nach dem Raffinerieunfall zwar ab September drastisch zugelegt, sind im gesamten Jahr 2018 aber noch gesunken. Allerdings traf das gesamtmodale Minus nur die Eisenbahnen und die, ohnehin von den Wasserständen beeinträchtigte, Binnenschifffahrt. Im Seeverkehr wurden Rückgänge bei den genannten Güterarten

Tabelle G-8: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Straßengüterverkehr¹⁾	3686,4	3758,5	3799,4	3871,1	3929,4	2,0	1,1	1,9	1,5
Binnenverkehr	3093,8	3142,4	3169,3	3218,5	3254,5	1,6	0,9	1,6	1,1
Grenzüb. Versand	235,5	243,9	249,0	258,6	268,1	3,6	2,1	3,9	3,7
Grenzüb. Empfang	224,3	232,3	235,1	241,3	247,3	3,6	1,2	2,7	2,5
Durchgangsverkehr	132,7	139,8	146,1	152,6	159,5	5,4	4,5	4,5	4,5
Eisenbahnverkehr²⁾	401,1	402,7	398,2	403,6	406,7	0,4	-1,1	1,3	0,8
Binnenverkehr	258,4	265,9	259,2	259,8	258,8	2,9	-2,5	0,2	-0,4
Grenzüb. Versand	54,7	55,3	54,1	56,4	58,0	1,0	-2,1	4,1	2,9
Grenzüb. Empfang	63,6	62,6	66,9	68,5	69,9	-1,6	6,9	2,4	2,0
Durchgangsverkehr	24,4	18,9	18,0	18,9	19,9	-22,3	-5,1	5,5	5,2
Binnenschifffahrt	222,7	197,9	207,8	208,9	208,2	-11,1	5,0	0,5	-0,3
Binnenverkehr	55,4	52,1	55,3	55,4	55,1	-6,0	6,1	0,3	-0,5
Grenzüb. Versand	51,2	44,3	46,4	47,0	47,4	-13,5	4,8	1,4	0,7
Grenzüb. Empfang	101,5	90,2	95,8	96,2	95,6	-11,1	6,2	0,4	-0,6
Durchgangsverkehr	14,7	11,4	10,4	10,3	10,1	-22,4	-8,9	-1,0	-1,2
Rohrfernleitungen³⁾	90,9	84,5	79,2	79,1	79,0	-7,1	-6,2	-0,2	-0,1
Binnenverkehr	23,4	20,3	23,7	23,5	23,3	-13,0	16,7	-0,9	-0,8
Grenzüb. Empfang	67,5	64,1	55,5	55,6	55,7	-5,0	-13,5	0,1	0,2
Luftfracht⁴⁾	4,847	4,935	4,945	4,975	5,015	1,8	0,2	0,6	0,8
Binnenverkehr	0,125	0,128	0,130	0,132	0,134	2,4	1,5	1,6	1,7
Grenzüb. Versand	2,447	2,464	2,468	2,477	2,492	0,7	0,2	0,4	0,6
Grenzüb. Empfang	2,198	2,249	2,259	2,276	2,297	2,3	0,5	0,7	0,9
Durchgangsverkehr	0,076	0,095	0,089	0,090	0,091	24,7	-6,7	1,3	1,4
Gesamter Güterv.	4406,0	4448,5	4489,6	4567,7	4628,3	1,0	0,9	1,7	1,3
Binnenverkehr	3431,2	3480,9	3507,7	3557,4	3591,9	1,4	0,8	1,4	1,0
Grenzüb. Versand	343,9	345,9	351,9	364,5	376,0	0,6	1,7	3,6	3,1
Grenzüb. Empfang	459,1	451,4	455,5	463,9	470,7	-1,7	0,9	1,8	1,5
Durchgangsverkehr	171,8	170,2	174,5	181,9	189,7	-0,9	2,5	4,3	4,2
Seeverkehr⁵⁾	294,9	299,6	312,8	318,3	323,1	1,6	4,4	1,8	1,5
Binnenverkehr	4,0	3,1	3,1	3,2	3,2	-22,5	0,0	3,0	0,5
Grenzüb. Versand	115,5	117,6	122,6	124,5	127,7	1,8	4,3	1,5	2,6
Grenzüb. Empfang	175,4	178,9	187,2	190,7	192,2	2,0	4,6	1,9	0,8

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G-9: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Straßengüterverkehr²⁾	493,8	510,2	517,7	531,8	545,5	3,3	1,5	2,7	2,6
Binnenverkehr	290,1	297,0	298,6	304,4	309,6	2,4	0,5	1,9	1,7
Grenzüb. Versand	60,8	63,1	64,4	67,1	69,6	3,8	2,1	4,1	3,8
Grenzüb. Empfang	61,1	63,8	64,6	66,3	67,9	4,4	1,2	2,7	2,5
Durchgangsverkehr	81,7	86,2	90,0	94,1	98,3	5,5	4,5	4,5	4,5
Eisenbahnverkehr³⁾	129,4	130,8	129,4	132,6	135,2	1,1	-1,1	2,5	2,0
Binnenverkehr	64,5	69,5	67,0	67,8	68,4	7,8	-3,6	1,2	0,8
Grenzüb. Versand	24,1	24,2	24,3	25,3	26,0	0,4	0,1	4,1	3,0
Grenzüb. Empfang	25,4	25,7	27,2	28,0	28,8	1,2	5,8	3,1	2,8
Durchgangsverkehr	15,3	11,4	10,9	11,4	12,0	-25,7	-4,5	5,2	5,2
Binnenschifffahrt	55,5	46,9	50,5	50,8	50,8	-15,5	7,7	0,6	-0,1
Binnenverkehr	10,7	9,9	10,9	11,0	10,9	-7,3	10,0	0,4	-0,3
Grenzüb. Versand	13,4	11,0	11,8	12,0	12,1	-17,7	7,5	1,5	1,0
Grenzüb. Empfang	21,8	18,7	21,0	21,1	21,0	-14,1	12,3	0,4	-0,5
Durchgangsverkehr	9,6	7,3	6,8	6,8	6,7	-24,8	-6,9	0,0	-0,3
Rohrfernleitungen⁴⁾	18,2	17,2	15,8	15,8	15,8	-5,5	-8,3	0,0	0,0
Binnenverkehr	4,6	3,9	4,5	4,5	4,4	-15,3	16,2	-0,9	-0,9
Grenzüb. Empfang	13,6	13,3	11,3	11,3	11,4	-2,2	-15,4	0,3	0,4
Luftfracht⁵⁾	1,617	1,637	1,640	1,650	1,663	1,2	0,2	0,6	0,8
Binnenverkehr	0,050	0,050	0,052	0,053	0,055	1,5	2,8	3,0	3,4
Grenzüb. Versand	0,814	0,818	0,819	0,822	0,826	0,5	0,2	0,3	0,5
Grenzüb. Empfang	0,754	0,769	0,769	0,775	0,782	2,0	0,0	0,8	0,9
Gesamter Güterv.	698,5	706,8	715,0	732,7	749,0	1,2	1,2	2,5	2,2
Binnenverkehr	370,0	380,4	381,2	387,7	393,4	2,8	0,2	1,7	1,5
Grenzüb. Versand	99,2	99,2	101,4	105,2	108,6	0,0	2,2	3,8	3,3
Grenzüb. Empfang	122,7	122,3	124,8	127,5	129,9	-0,3	2,0	2,2	1,9
Durchgangsverkehr	106,6	104,8	107,7	112,3	117,1	-1,7	2,7	4,3	4,3

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

durch steigende Containerverkehre mehr als ausgeglichen. Der Lkw-Verkehr ist von den Massengütern generell wenig tangiert und entwickelt sich eher gemäß den (gesamten) Außenhandelsströmen. Im Prognosezeitraum wird der Empfang nach aller Voraussicht wieder steigen. Im Jahr 2019 kommen zu den gesamtwirtschaftlichen Impulsen die zunehmenden Importkohlemengen hinzu, so dass die Massengüter insgesamt weniger stark bremsen als im Vorjahr. Insgesamt

ist für die Eisenbahnen, die Binnenschifffahrt und den Seeverkehr im laufenden Jahr ein höheres Plus erwarten als für den Lkw-Verkehr.

Der **Durchgangsverkehr** weist seit Jahrzehnten die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf (2017/1995: 6,3 % p.a.¹). In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Drei Viertel des gesamten Transitverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Die Veränderung von deren (gesamter) Transportleistung ist in aller Regel nicht weit entfernt von derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung, die im Jahr 2018 um 5,4 % gestiegen ist (vgl. Abschnitt 3.3). Die Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt dagegen noch sehr unsicher. Für letzteren wurde ein Zuwachs um 5,5 % geschätzt. Dem stehen drastische Rückgänge im Durchgangsverkehr auf Schiene und Wasserstraße (jeweils -22 %) gegenüber, die durch die statistischen Probleme zustande kommen bzw. durch die Niedrigwasserstände ausgelöst wurden. Daraus errechnet sich gesamtmodal ein Rückgang um knapp 1 %, der nur schwer zu erklären ist. Denkbar wäre, dass die weggebrochenen Wasserstraßentransporte in Deutschland umgeladen und somit beim Empfang und beim Versand subsumiert wurden. Hier ist die weitere Fundierung der Datenlage abzuwarten. Im Prognosezeitraum sollte die allgemeine wirtschaftliche Aufwärtsbewegung in Europa dazu führen, dass der (gesamtmodale) Transitverkehr auf den Wachstumspfad zurückfinden wird. Getragen wird er vom dominierenden Lkw-Verkehr. Sowohl bei der Binnenschifffahrt als auch bei den Eisenbahnen sind nunmehr gemäß den Daten für die ersten Monate auch für das Jahr 2019 Einbußen zu erwarten.

Luftfracht

Das Luftfrachtaufkommen hat für 2018 an Schwung verloren und zeigte nur gedämpfte Wachstumsraten. Dies hing u.a. mit der Eintrübung der Weltwirtschaft im Verlauf des Jahres zusammen. Bei den einzelnen Teilmärkten zeichnete sich ein stark unterschiedliches Bild ab. Während sowohl beim Afrikamarkt Rückgänge von 7,2 % und beim Europamarkt von 1,0 % zu verzeichnen sind, wuchsen der Amerikamarkt um 4,9 % und der Asienmarkt um 2,2 %. Für 2019 wird auf einigen Teilmärkten (Europa 0,2 % und Afrika 6,0 %) noch ein weiterer Rückgang zu verzeichnen sein, bevor für die darauf folgenden Jahre ein verhaltenes Wachstum prognostiziert wird. Im Jahr 2018 gab es am Flughafen Frankfurt einen leichten Nachfragerückgang beim Frachtaufkommen um 0,7 % auf 2,2 Mio. Tonnen. Das Ergebnis lag damit knapp unterhalb des Vorjahresniveaus. Der Flughafen Frankfurt ist, gemessen anhand der Tonnen, der größte Frachtflughafen in Europa.

¹ Bei Ausklammerung des Jahres 2011, in dem die Datenbasis umgestellt wurde, so dass für den gesamtmodalen Durchgangsverkehr in diesem Jahr statistisch ein Rückgang um 16 % ausgewiesen wird. Die gesamtmodalen Werte ergeben sich als Summe der einzelnen Verkehrsträger mit ihren unterschiedlichen statistischen Erhebungen.

Dadurch, dass sich der Flughafen Frankfurt nicht spezialisiert hat, sondern allgemeine Luftfracht befördert, ist der mit der weltweiten Unsicherheit, durch den Handelskrieg zwischen den USA und China bzw. USA und EU, sowie der Frage des unregelmäßigen Brexits verbundene Nachfragerückgang der allgemeinen Luftfracht vorrangig zu spüren. Die höheren Kosten, im Gegensatz zu kleineren Regionalflughäfen sind ein weiterer Grund für den leichten Rückgang. Die Abwanderung der Luftfracht vom Frankfurter Flughafen führt u.a. zu einer Steigerung des Frachtaufkommens am Flughafen Hahn um 0,1 Mio. Tonnen, dies entspricht einer Steigerung um 25 % im Vergleich zum Vorjahr.

Tabelle G-11: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t					Veränderung in % ¹⁾			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Gesamt²⁾	4,847	4,935	4,945	4,975	5,015	1,8	0,2	0,6	0,8
Innerdeutsch	0,125	0,128	0,130	0,132	0,134	2,4	1,5	1,6	1,7
Grenzüberschreitend	4,646	4,712	4,815	4,843	4,880	1,4	2,2	0,6	0,8
- davon Europa	1,557	1,541	1,538	1,540	1,547	-1,0	-0,2	0,2	0,4
- darunter EU-28	1,139	1,157	1,180	1,201	1,282	1,6	2,0	1,7	6,7
- davon Interkontinental	3,089	3,172	3,278	3,303	3,333	2,7	3,3	0,8	0,9
- davon Afrika	0,121	0,112	0,105	0,106	0,108	-7,2	-6,0	0,9	1,0
- davon Amerika	0,965	1,012	1,042	1,046	1,056	4,9	3,0	0,4	0,9
- davon Asien	2,003	2,048	2,130	2,150	2,170	2,2	4,0	0,9	0,9
- davon Australien/Ozean.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	0,0	0,0	0,0

1) Die Veränderungsraten in allen Luftfracht-Tabellen beziehen sich auf die nicht gerundeten Daten des Statistischen Bundesamtes und die nicht gerundeten Prognosewerte des BAG

2) Einschl. Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BAG-Prognosen

Im Gegensatz zum Rückgang bei der allgemeinen Luftfracht konnten die Flughäfen Köln/Bonn mit 0,8 Mio. Tonnen (+ 2,6 %) und Leipzig/Halle mit 1,2 Mio. Tonnen (+ 6,5 %) im Jahr 2018 weiterhin ein Wachstum verzeichnen. Die Steigerung hing vor allem mit der Spezialisierung im Bereich der Expressfracht, bedingt u.a. durch steigende Zahlen im Onlinehandel, zusammen. Aufgrund der Spezialisierung der Flughäfen auf Expressfracht wird davon ausgegangen, dass diese weniger stark von den Einbußen im allgemeinen Luftfrachtverkehr betroffen sein werden. Durch das wachsende Passagieraufkommen am Münchener Flughafen sank die Beiladefracht auf 0,3 Mio. Tonnen. Dies entspricht einem Rückgang von 2,8 % im Jahr 2018. Durch die Stationierung weiterer Flugzeuge am Flughafen München (z. B. durch die Lufthansa) und die damit wachsenden Kapazitäten wird es in den Folgejahren mehr Maschinen und damit verbunden mehr Möglichkeiten zur Beiladung von Bellyfracht geben.

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **gesamtmodale Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2018** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um 0,1 % (Aufkommen) bzw. 0,4 % (Leistung) zu. Die Abweichung zwischen der Entwicklung beider Größen kommt vor allem deshalb zustande, weil der am kräftigsten wachsende Luftverkehr die Zunahme der Leistung spürbar anhebt, beim Aufkommen dagegen nicht ins Gewicht fällt. Sowohl für das Jahr **2019** als auch für **2020** und **2021** wird ein moderater und kontinuierlicher Anstieg von Aufkommen und Leistung um 0,6 bis 0,9 % prognostiziert.

Normalerweise gleichen die Verläufe des **Individualverkehrs**, auf den rund 80 % des gesamten Personenverkehrs entfallen, den gesamtmodalen Entwicklungen. Im Jahr **2018** ist er jedoch über eine Stagnation nicht hinaus gekommen. Hier haben sich die spürbar gestiegenen Kraftstoffpreise ausgewirkt. Im Jahr **2019** ist für letztere eine annähernde Konstanz anzunehmen. Deshalb sollten die gesamtwirtschaftlichen Antriebskräfte, d.h. der Anstieg der verfügbaren Einkommen und der Erwerbstätigenzahl, sowie die anhaltende Pkw-Bestandausweitung dazu führen, dass der Individualverkehr wieder auf den Wachstumspfad zurückfindet (0,7 %, Aufkommen und Leistung). In den Jahren von **2020** und **2021** werden sich die Haupteinflussfaktoren ähnlich entwickeln. Unter diesen Voraussetzungen ist eine weitere Zunahme des Pkw-Verkehrs in ähnlicher Größenordnung (0,7 bzw. 0,6 %, beide Größen), wie sie für das laufende Jahr prognostiziert wird, zu erwarten.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist der Nahverkehr im Jahr **2018** ebenfalls nicht über eine annähernde Stagnation hinaus gekommen. Zwar nahm die Zahl der Erwerbstätigen zu, die der Auszubildenden jedoch – entgegen den Erwartungen – ab. Im Linienfernverkehr ist die Nachfrage, nach dem konsolidierungsbedingten Rückgang im Jahr 2017, wieder moderat gestiegen. Beim Gelegenheitsverkehr muss erneut ein Minus angenommen werden. Im gesamten ÖSPV entwickelte sich das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (0,1 %). Bei der Verkehrsleistung hat der insgesamt (Summe Linien-/Gelegenheitsverkehr) leicht rückläufige Fernverkehr das Gesamtergebnis (-0,2 %) nach unten gezogen.

Im Jahr **2019** wird der Nahverkehr insbesondere von der weiter kräftig steigenden Erwerbstätigenzahl angeregt. Für die Auszubildendenzahl wurde seitens der KMK ein geringes Plus erwartet. Deshalb sollte der Nahverkehr auf den moderaten Wachstumstrend zurückfinden. Auch für den Linienfernverkehr wird ein Aufkommensplus prognostiziert, das aber geringfügig schwächer ausfällt als im Vorjahr. Die Leistung dürfte dagegen annähernd stagnieren. Beim

Gelegenheitsverkehr ist weiterhin mit einem Minus zu rechnen. Im gesamten ÖSPV nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (0,3 %). Die Leistung (-0,2 %) wird wie im Vorjahr vom insgesamt sinkenden Fernverkehr gedrückt.

In den Jahren **2020** und **2021** wird für die demographischen Einflüsse insgesamt eine ähnliche Entwicklung erwartet wie im laufenden Jahr. Allerdings wird für die Erwerbstätigenzahl in der BMWi-Projektion vor allem im Jahr 2021 eine kräftige Abschwächung angenommen. Aus diesem Grund sollte die Fahrgastzahl im letztgenannten Jahr etwas schwächer zulegen (0,4 %) als im Jahr 2020 (0,5 %). Sowohl für den Linienfern- als auch für den Gelegenheitsverkehr gelten die Ausführungen für 2019 grundsätzlich auch für die kommenden Jahre. Im gesamten ÖSPV ergibt sich daraus in beiden Jahren beim Aufkommen ein Plus wie im Nahverkehr und bei der Leistung eine annähernde Stagnation.

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	58172	58172	58562	58988	59318	0,0	0,7	0,7	0,6
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	9592	9601	9630	9677	9715	0,1	0,3	0,5	0,4
Eisenbahnverkehr	2831	2892	2938	2983	3037	2,1	1,6	1,5	1,8
Luftverkehr ⁴⁾	213	223	230	236	244	4,7	3,1	3,0	3,1
Insgesamt	70808	70887	71359	71885	72314	0,1	0,7	0,7	0,6
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	950,4	950,4	956,8	963,7	969,1	0,0	0,7	0,7	0,6
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	79,7	79,6	79,4	79,4	79,4	-0,2	-0,2	0,1	0,0
Eisenbahnverkehr	95,9	98,4	99,5	101,2	103,0	2,5	1,2	1,7	1,8
Luftverkehr	67,5	70,4	72,6	74,7	77,0	4,3	3,1	2,9	3,0
Insgesamt	1193,6	1198,8	1208,3	1219,1	1228,6	0,4	0,8	0,9	0,8
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im **Eisenbahnverkehr** ist im Jahr **2018** der Nahverkehr gemäß dem derzeitigen Datenstand um 2,0 % (Aufkommen) bzw. 0,3 % (Leistung) gestiegen. Gedämpft wurde er durch die wiederholten Streiks der EVG im dritten Quartal. Im Fernverkehr hat sich das Wachstum wie erwartet deutlich beschleunigt. Zu den fundamentalen Antriebskräften des Geschäfts- und des Privatverkehrs kam die Inbetriebnahme des letzten Teilstücks der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München

und Berlin im Dezember 2017. Darüber hinaus hat der Fernverkehr auch von der teilweise dramatisch verschlechterten Zuverlässigkeit des innerdeutschen Luftverkehrs profitiert. Aus allen diesen Gründen hat dessen Verkehrsleistung im Jahr 2018 mit 5,6 % das zweithöchste Wachstum seit 2004 erzielt. Die Fahrgastzahl ist geringer (4,4 %) gestiegen, weil die zusätzlichen Fahrten über weit überdurchschnittlich lange Entfernungen verliefen. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich eine in der Höhe vom Nahverkehr bestimmte Zunahme des Aufkommens um 2,1 %, während die Leistung vom Fernverkehr auf ein Plus von 2,5 % gezogen wurde.

Im Jahr **2019** wirken im Nahverkehr zunächst die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten ähnlich wie im Vorjahr. Hinzu kommt der Basiseffekt aus den letztjährigen Streiks. Für das Gesamtjahr prognostizieren wir eine Zunahme um 1,6 % (Aufkommen) bzw. 1,0 % (Leistung). Im Fernverkehr wird der Impuls aus der Strecke München – Berlin weitgehend entfallen. Zudem hat die Deutsche Bahn auf die Kapazitätsprobleme im ICE-Verkehr mit Preiserhöhungen auf nachfragestarken Strecken und Zeiten reagiert. Insgesamt erwarten wir einen Anstieg um 1,6 % (Aufkommen) bzw. 1,4 % (Leistung). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von (ebenfalls) 1,6 bzw. 1,2 %.

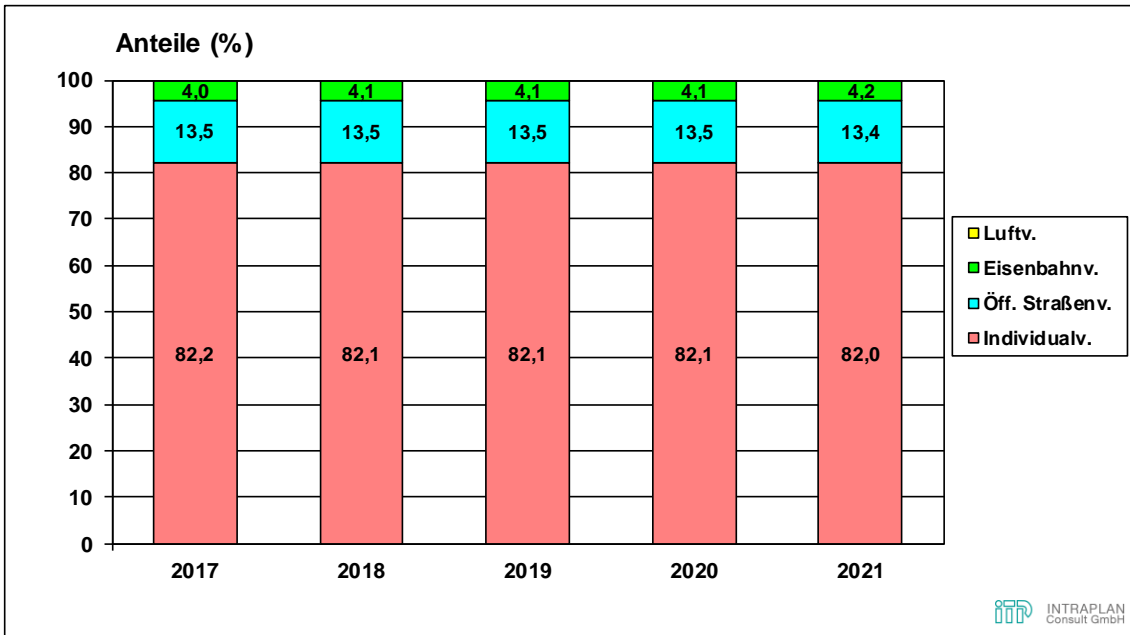
In den Jahren **2020** und **2021** wird sich im Nahverkehr die Abschwächung des Wachstums der Erwerbstätigenzahl auswirken. Dem entgegen steht die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin im Oktober 2020, die im Jahr 2021 vollständig wirksam wird. Im Gegensatz zu Tegel ist er direkt an das Berliner S-Bahn-System und auch an das Regionalbahnnetz angeschlossen. Der Effekt kann grob auf etwa 0,5 % der bundesweiten Fahrgastzahl im SPNV geschätzt werden. Deshalb ist für das Jahr 2021 mit einem höheren Wachstum der Fahrgastzahl (1,8 %) zu rechnen als für 2020 (1,5 %). Im Fernverkehr dürften die aktuellen Kapazitätsprobleme zumindest gemildert werden, was auch Auswirkungen auf die Preispolitik der DB Fernverkehr haben sollte. Deshalb werden für die beiden kommenden Jahre mit jeweils über 2 % (beide Größen) höhere Zuwächse als für 2019 erwartet. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1,5 % bis 1,8 % (beide Größen, beide Jahre).

Im **Luftverkehr** erreichte das Fluggastaufkommen an deutschen Flughäfen im Jahr **2018** einen erneuten Höchstwert mit 222,6 Mio. Fluggästen. Der Anstieg um 10,1 Mio. Fluggäste gegenüber dem Vorjahr stellt ein Wachstum von 4,7 % dar. Dies stellt somit einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (+5,8 %) dar. Das Wachstum resultiert ausschließlich aus dem grenzüberschreitenden Verkehr (+5,3 %), während es im innerdeutschen Verkehr zu sinkenden Passagierzahlen (-0,8 %) kam. Damit steigt das Fluggastaufkommen in Deutschland weniger stark als im weltweiten Durchschnitt (+6%). Wachstumstreiber waren auch im vergangenen Jahr der Europaverkehr mit einer Steigerung von 6,1 % sowie der Interkontinentalverkehr mit einer Steigerung von 3,2 %, jeweils bezogen auf das Vorjahr.

Im vergangenen Jahr wurden die Angebotslücken durch die Air-Berlin-Pleite geschlossen. Diese Lücken wurden jeweils zur Hälfte durch deutsche und ausländische Luftfahrtunternehmen (hauptsächlich Easy Jet und Ryanair/Laudamotion) gefüllt. Auch das Preisniveau im innerdeutschen Verkehr hat sich, bedingt durch den starken Wettbewerb, wieder stabilisiert. Die Insolvenz von Small Planet Deutschland und das Aus von Germania hatte insgesamt weniger Auswirkungen auf den Flugverkehr als das Air Berlin-Aus im Jahr 2018. Für das Jahr **2019** wird innerdeutsch, nach dem leichten Minus von 0,8 % in 2018, mit einer leichten Steigerung von 0,8% auf das Niveau von 2017 gerechnet, während der Europa-/Interkontinentalverkehr voraussichtlich eine Steigerungsrate von 3,5 % aufweisen wird. Dies ist auf die weiterhin starke Nachfrage nach innereuropäischen Verbindungen und Interkontinentalflügen (insb. Nordafrika) zurückzuführen. Auch für die Zukunft wird die Luftverkehrsnachfrage stabil bleiben und sich bei einer Marke von 3,2 % einpendeln. Der innerdeutsche Verkehr wird sich ebenfalls weiter erholen und künftig wieder leichte Zuwächse verzeichnen. Das Wachstum wird sich auch **2020** (+3,0 %) und **2021** (+3,1 %) auf vergleichsweise niedrigem Niveau fortsetzen.

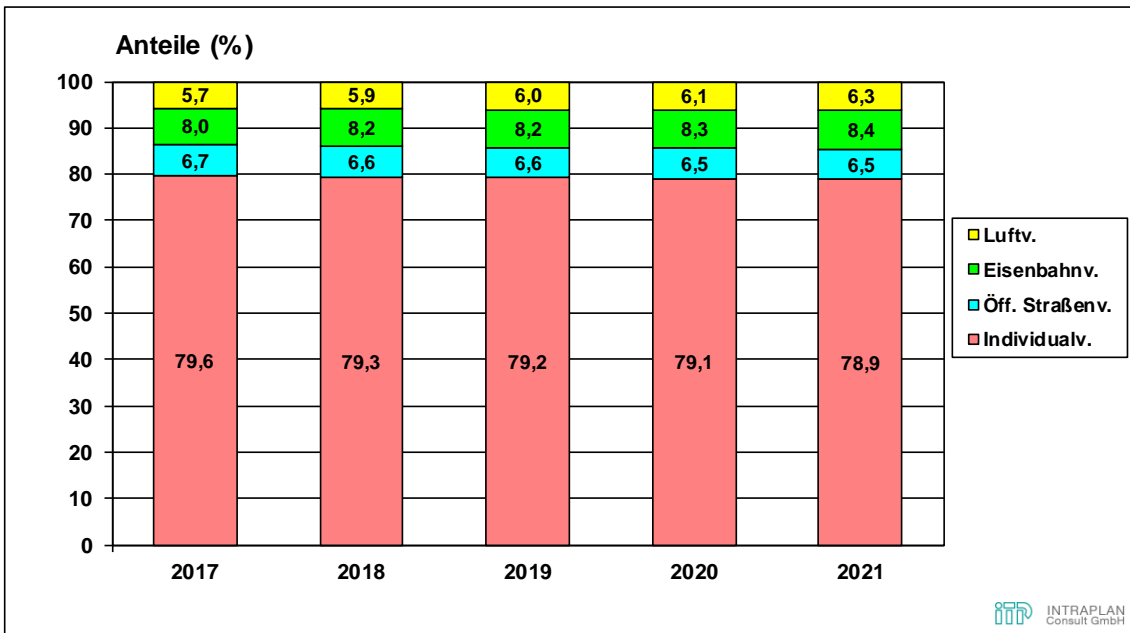
Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergibt sich im **Modal Split** des Personenverkehrs in allen Jahren ein ungewohnt eindeutiges Bild: Der Anteil des Eisenbahn- und des Luftverkehrs nimmt zu, der des ÖSPV und des Individualverkehrs ab. Dabei sind die Veränderungen bei der Leistung größer als beim Aufkommen.

Abbildung P-1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens



Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Abbildung P-2: Modal Split der Personenverkehrsleistung



Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Vor der Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs im Jahr **2018** ist wie immer zunächst auf den **Pkw-Bestand**, eine der zentralen Kennziffern für den Individualverkehr, einzugehen. In den Jahren von 2001 bis 2017 wurde vom KBA jeweils der Stand zum 1. Januar ausgewiesen. Bis dahin war es sinnvoll, für ein bestimmtes Jahr den statistisch ausgewiesenen Wert für den Januar des Folgejahres, also nicht den des laufenden Jahres, heranzuziehen. Denn der Bestandsaufbau findet überwiegend in der ersten Jahreshälfte statt, so dass der Jahresanfangsbestand stärker vom (tatsächlichen) Jahresdurchschnittswert abweicht als der Jahresendbestand. Seit Oktober 2018 veröffentlicht das KBA erfreulicherweise den Bestand in **vierteljährlichem Turnus**, erstmals für den 1.7.2018 (46,977 Mio.). Dies erleichtert erstens die Analyse der kurzfristigen Entwicklung des Motorisierungsprozesses spürbar. Zweitens ermöglicht es, in der tabellarischen Darstellung, wie früher bis zum Jahr 2000, den Stand zum **1.7.** des jeweiligen Jahres auszuweisen (vgl. Tab. P-2). Er kommt dem Jahresdurchschnittswert noch näher als der Jahresendbestand.

Mit dem o.a. Stand zur Jahresmitte 2018 lag der Pkw-Bestand um **1,4 %** über dem Vorjahresniveau.¹ Damit hat sich die kräftige Bestandsausweitung der Jahre von 2009 bis 2017 (1,3 % p.a.) nochmals geringfügig **erhöht**. Der Grund für diesen Verlauf liegt vor allem in den wachsenden **Einkommen**. Ein nicht unwesentlicher Einfluss entstand in den letzten Jahren auch wieder aus der **demographischen Komponente**, die bis vor kurzem in den Hintergrund gerückt war. Die motorisierungsfähige Bevölkerung über 18 Jahren stieg im vergangenen Jahr zwar nicht so stark wie 2015 (1,2 %), trug aber, ähnlich wie 2016 und 2017, mit 0,24 % rein rechnerisch immerhin knapp ein Fünftel zur o.a. Bestandsausweitung bei. Hinzu kommt, dass die hohe Zahl der Zuwanderer der Vorjahre nicht sofort nach ihrem Zuzug ein Fahrzeug erwerben konnte, sondern erst, wenn die wirtschaftlichen und administrativen (Führerschein) Voraussetzungen vorhanden sind. Der Anstieg der Kraftstoffpreise im Jahr 2018 war erstens nicht dramatisch ausgeprägt; zweitens tangiert deren Entwicklung die Nutzung von Pkw weit mehr als deren Besitz, also die Bestandsausweitung.

Vor der Analyse der Entwicklung der **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2018 ist zunächst auf die Ausgangsbasis, d.h. den Wert für **2017** einzugehen. Wir übernehmen hier grundsätzlich die Schätzungen des **DIW** auf der Basis des Pkw-Bestands, des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur, von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte und weiterer Parameter. Für das Jahr 2017 weist das DIW in der letzten Ausgabe von „Verkehr in Zahlen“ einen Wert von 642 Mrd.

¹ Der Wert für den 1.7.2017 in Tabelle P-2 wurde von uns anhand des Verlaufs im Jahr 2018 geschätzt. Die sich er rechnende Veränderungsrate für 2018 (1,36 %) ist nahezu identisch mit dem statistisch vorliegenden Wert für den Stand zum Jahresende (1,34 %).

Fzkm aus.¹ Dies liegt deutlich über dem Ergebnis der letzten Fahrleistungserhebung für das Jahr 2014 (595 Mrd. Fzkm).² Dies ist auch nach unserer Meinung berechtigt.³

Bis zum Vorliegen primärstatistischer Daten musste die Pkw-Fahrleistung des Jahres **2018** über die o.a. Indikatoren geschätzt werden. Deren bedeutendster stellt der Absatz von Ottokraftstoff dar, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird. Er ist – nach zwei Jahren mit annähernder Stagnation – um 2,5 % gesunken. Allerdings ist hierbei ein statistisches Problem zu berücksichtigen: Seit dem Jahr 2018 ist es den Firmen, die für die Mineralölstatistik meldepflichtig sind, möglich, den Absatz nicht nur von Fertig-, sondern auch von Halbfertigprodukten zu melden.⁴ Bei den Benzinprodukten stellt sich die Sachlage folgendermaßen dar:

	2017	2018	18/17
	(Mio. t)	(Mio. t)	(%)
Rohbenzin	15,605	11,439	-26,7
Ottokraftstoff	18,296	17,837	-2,5
Benzinkomponenten	0,156	3,356	-
Summe Rohbenzin/Komponenten	14,795	15,761	-6,1

Bis weit in das Jahr 2019 hinein gingen wir davon aus, dass die (neuerdings separat erfassten) Benzinkomponenten ausschließlich dem Rohbenzin zuzuordnen wären, da es für den statistisch ausgewiesenen drastischen Rückgang von dessen Absatz (ohne Komponenten) keinen Grund gibt. Schon die Abnahme der Summe aus Rohbenzin und Komponenten (-6,1 %, vgl. Übersicht) ist höher, als es zu erwarten war. Dies wurde vom Mineralölwirtschaftsverband bestätigt.

Wenn man jedoch den o.a. statistisch ausgewiesenen Rückgang des Ottokraftstoffabsatzes (-2,5 %) heranzieht und für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw eine Abnahme in Höhe des langjährigen Durchschnitts (rund 0,5 %) sowie für die (gesamte, nicht pro Fahrzeug) Fahrleistung der Diesel-Pkw die gleiche Entwicklung wie für deren Bestand (+0,2 %⁵)

¹ BMVI (Hrsg.) / DIW (Bearb.), Verkehr in Zahlen 2018/19, S. 153.

² M. Bäumer et al., Fahrleistungserhebung 2014 – Inländerfahrleistung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 290, Bergisch-Gladbach 2017, S. 92. Die Fahrleistung der motorisierten Zweiräder ist mit einem Anteil von 2 % am gesamten MIV vernachlässigbar

³ Vgl. die ausführlichen Erläuterungen in der Winterprognose 2018/19, S. 72.

⁴ Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Hinweis zur Mineralölstatistik, https://www.bafa.de/DE/Energie/Rohstoffe/Mineraloelstatistik/mineraloel_node.html (Stand: 19.8.2019)

⁵ Bis vor kurzem sank zwar die Zahl der neuzugelassenen Diesel-Pkw, jedoch (noch) nicht deren Bestand, weil in ihm natürlich noch die hohe Zahl der bis 2015 neuzugelassenen Fahrzeuge enthalten war. Erstmals unter dem Vorjahresstand lag er erst am Jahresende 2018 (-0,5 %). Für den Jahresdurchschnitt 2018 ist noch das genannte leichte Plus zu schätzen.

annimmt, dann errechnet sich, über beide Antriebsarten aggregiert,¹ eine **Abnahme** der (gesamten) Pkw-Fahrleistung um **0,8 %**.²

Diese Entwicklung liegt **deutlich unter** derjenigen, die sich aus den **Haupteinflussfaktoren** ableiten lässt. Zwar sind die **Kraftstoffpreise** im Jahr 2018 – im Gegensatz zu den Jahren von 2013 bis 2016, als sie den Pkw-Verkehr spürbar angeregt haben – gestiegen. Sowohl der Rohölpreis in US-Dollar (Brent) als auch der (nominale) deutsche Einfuhrpreis erhöhten sich im Jahresdurchschnitt um rund 30 % (vgl. Abschn. 2.4). Auf den Kraftstoffpreis schlug dies mit einem Anstieg um 8 % durch (vgl. Abb. P-3). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, errechnet sich im Jahresdurchschnittvergleich eine Verteuerung um 6 %. Bei Ansetzung der langfristigen (Kraftstoff-) Preiselastizität der Fahrleistung in Höhe von -0,15 wird letztere dadurch um fast **1 %** gedrückt. Dem entgegen stehen jedoch die o.a. erneute spürbare **Bestandsausweitung** und die zunehmenden privaten **Konsumausgaben** (1,1 %). Zusammen hätten die drei Einflussgrößen sogar einen leichten **Anstieg** der Pkw-Fahrleistung (spitz um 0,3 %) erwarten lassen. Auch die von der BASt ermittelte Entwicklung des Pkw-Verkehrs auf Bundesautobahnen (0,9 %) und Bundesstraßen (1,2 %) deutet in diese Richtung hin.

In den letzten Jahren lag zu diesem Zeitpunkt für das abgelaufene Jahr die KBA-Publikation „**Verkehr in Kilometern**“ vor. Diese Erhebung basiert auf der Erfassung der Tachostände bei den Hauptuntersuchungen der Fahrzeuge, wird seit 2013 durchgeführt und liefert sehr plausible Entwicklungen. Für dieses Jahr ist eine Revision anhand von Daten aus der Fahrleistungserhebung 2014 geplant. Die Ergebnisse für 2018 waren für den August 2019 angekündigt,³ bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose zwar noch nicht erschienen, wurden uns aber erfreulicherweise vom BMVI vorab zur Verfügung gestellt.

Demnach ist die Pkw-Fahrleistung im Jahr 2018 **exakt auf dem Vorjahresniveau** geblieben. Dies passt vorzüglich zum o.a. Ergebnis der ökonomischen Schätzung (und bestätigt einmal mehr deren Treffsicherheit). Angesichts dieses Sachverhalts ist es denkbar, dass doch ein gewisser Teil des letztjährigen Absatzes von Benzinkomponenten dem Ottokraftstoff zuzuordnen ist. Nimmt man hierfür 5 % an, dann würde sich das Minus bei der Summe Rohbenzin/Komponenten auf 7,2 % erhöhen, was nicht unplausibler wäre als die o.a. 6,1 %, und die Abnahme bei Ottokraftstoff auf 1,6 % reduzieren, was wesentlich besser zum jetzt vorliegenden tatsächlichen

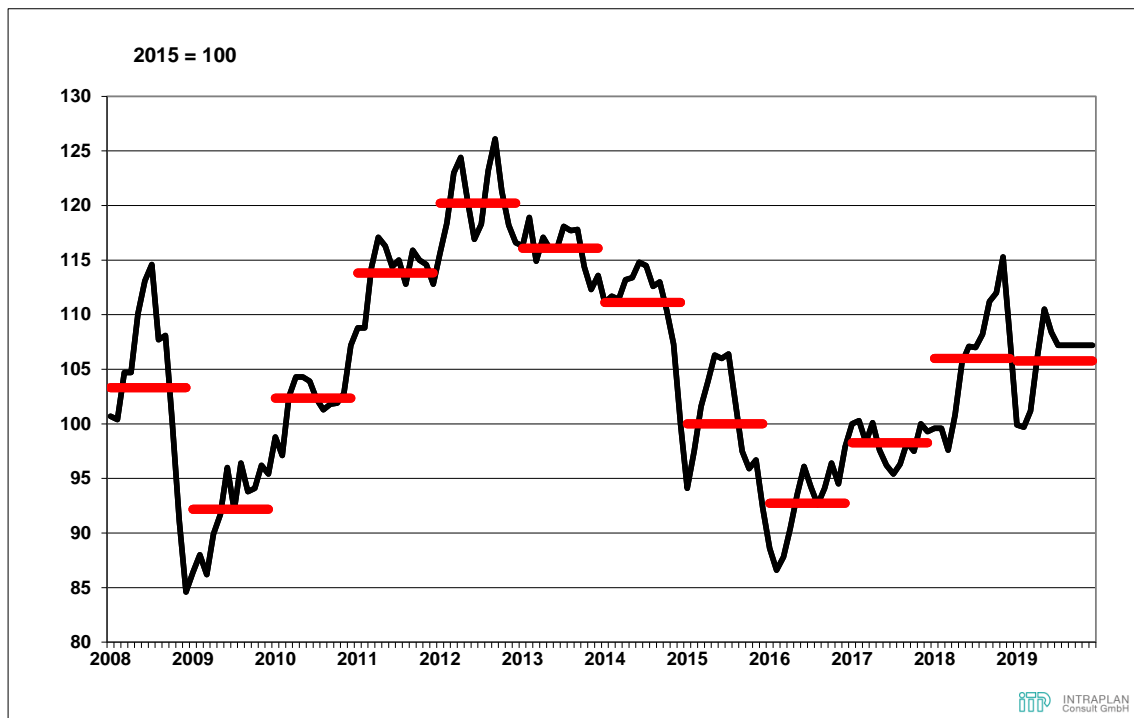
¹ Die Pkw mit anderen Antriebsarten (Elektro, Hybrid, Gas etc.) haben mit einem Fahrleistungsanteil von unter 2 % (noch) keinen sichtbaren Einfluss auf die Gesamtveränderung.

² In der Winterprognose haben wir einen spürbar geringen Rückgang um 0,3 % geschätzt. Damals haben wir für den Ottokraftstoffsatz ein Minus um 1,3 % zu Grunde gelegt, gestützt auf den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Wert für die ersten elf Monate (-1,6 %). Dieser wurde später auf -2,7 % revidiert. Dies wiederum erklärt die Differenz zwischen den jeweiligen Schätzwerten für die Pkw-Fahrleistung.

³ https://www.kba.de/DE/Statistik/Nutzerinformationen/2019_vk_revision.html?nn=1186894 (Stand: 19.8.2019)

Wert der Pkw-Fahrleistung passt. Für die Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs ist jedoch nicht die rechnerische Ableitung, sondern das Ergebnis entscheidend,

Abbildung P-3: Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex



Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

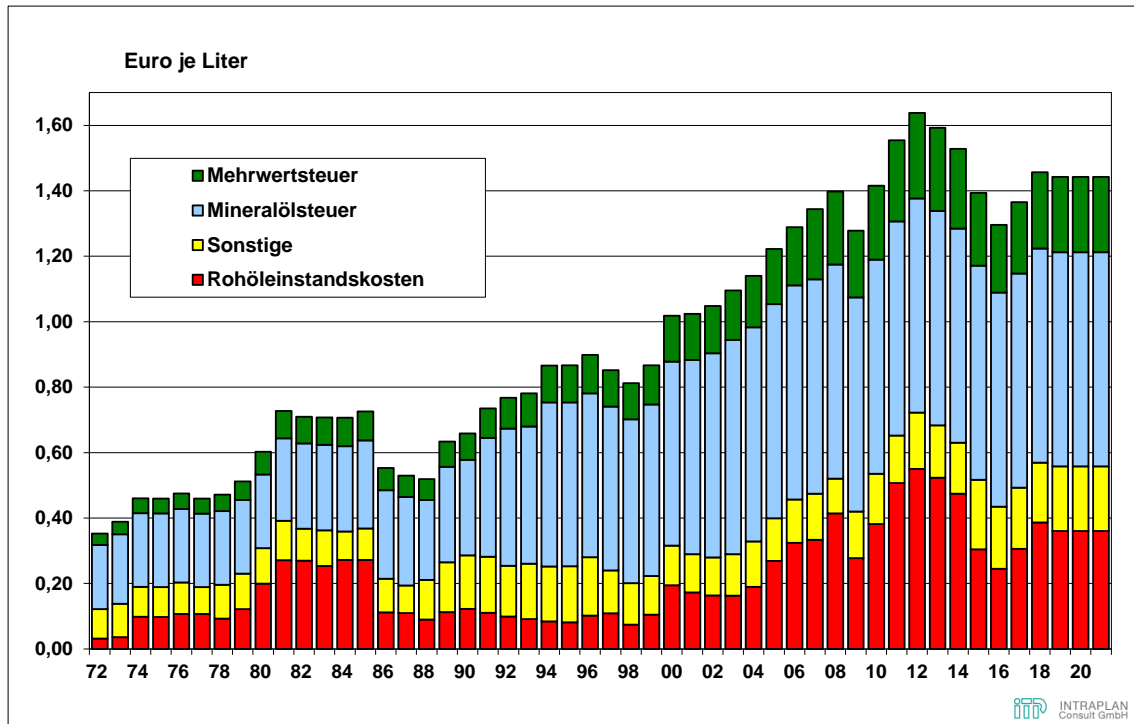
Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge¹ und die mittlere Fahrtweite nehmen wir, der vom DIW geschätzten Entwicklung in den letzten Jahren folgend, eine Stagnation an, auch wenn letztere in langfristiger Betrachtung steigt. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtanzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2018 ebenfalls eine Stagnation (vgl. Tab. P-2).

Im Jahr **2019** wirken die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten insgesamt ähnlich expansiv wie im Vorjahr. Die privaten Konsumausgaben steigen gemäß der BMWi-Projektion um 1,2 % (nach 1,1 %) und die Erwerbstätigenzahl um 1,1 % (nach 1,3 %). Beim **Pkw-Bestand** dürfte sich der hohe Zuwachs der letzten Jahre im laufenden Jahr zumindest etwas abschwächen. Für die Pkw-Dichte wird mit 1,0 % ein geringfügig geringeres Plus prognostiziert (2018: 1,1 %). Dies gilt auch

¹ Die in Tabelle P-2 ausgewiesenen Werte für die Besetzung (1,48) sind das rechnerische Ergebnis der Division der Verkehrsleistung von Pkw und motorisierten Zweirädern durch die Fahrleistung nur von Pkw. Der exakte Wert aus der Verkehrsleistung nur von Pkw lautet 1,46.

für die Zahl der fahrfähigen Einwohner (0,1 nach 0,2 %), so dass sich für den Bestand ein Anstieg um 1,2 % errechnet.

Abbildung P-4: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper



Quellen: Mineralölwirtschaftsverband, eigene Prognosen

Die weitere Entwicklung der **Kraftstoffpreise** ist analog zu derjenigen des Weltrohölpreises gegenwärtig sehr unsicher (vgl. Abschn. 2.4). Wir haben eine Konstanz auf dem gegenwärtigen Niveau erwartet (vgl. Abb. P-3). Im Vergleich zum Jahresdurchschnitt 2018 bedeutet das trotz der wiederholten Berg- und Talfahrten nominal eine nahezu exakte Stagnation (vgl. Abb. P-4) und real einen leichten Rückgang um knapp 2 %. Dies erhöht den Individualverkehr zwar nicht kräftig, aber doch in einem nicht ganz vernachlässigbaren Ausmaß (0,3 %). Von den **Witterungsbedingungen**, die den Pkw-Verkehr in manchen Jahren spürbar beeinflusst haben, geht im Jahr 2019 kein erwähnenswerter Impuls aus.

Unter diesen Voraussetzungen ist für die **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2019 nach der Stagnation im Vorjahr wieder ein spürbares Wachstum zu erwarten, das auf **0,7 %** quantifiziert wird. Dies wird gestützt durch die Entwicklung des Ottokraftstoffabsatzes, der von Januar bis Mai um lediglich 0,7 % gesunken ist (2018: -3,8 %). Bei einer erneut angenommenen Konstanz der

durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu.

Diese Erwartung liegt etwas unter derjenigen der **Winterprognose** (+1,0 %). Die Ursache ist vor allem der zwischenzeitliche Kraftstoffpreisanstieg, auf Grund dessen er im Jahresdurchschnittsvergleich nicht, wie am Jahresanfang erwartet, sinkt, sondern konstant bleibt. Die deutlich abgesenkten konjunkturellen Erwartungen tangieren den Personenverkehr dagegen kaum, weil die Prognosen für die Konsumausgaben nicht zurückgenommen wurden (jetzt 1,2 %, Winter: 1,3 %).

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	46346	46977	47519	47979	48359	1,4	1,2	1,0	0,8
Pkw-Dichte ²⁾	669	677	684	689	694	1,1	1,0	0,8	0,7
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾	13,860	13,674	13,608	13,576	13,545	-1,3	-0,5	-0,2	-0,2
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	642,4	642,4	646,7	651,4	655,0	0,0	0,7	0,7	0,6
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,480	1,480	1,480	1,480	1,480	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	950	950	957	964	969	0,0	0,7	0,7	0,6
Durchschn. Fahrtweite (km)	16,34	16,34	16,34	16,34	16,34	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsaufkommen (Mrd. Pers.)	58,172	58,172	58,562	58,988	59,318	0,0	0,7	0,7	0,6

1) Zum 1.7. , ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge

2) Pkw pro 1000 Einw ohner über 18 Jahre

3) Pro Pkw

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

5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

In den Jahren **2020** und **2021** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs insgesamt ähnlich expansiv wie im laufenden Jahr. Von den gesamtwirtschaftlichen Leitdaten wird für die Konsumausgaben sogar noch ein etwas höheres Wachstum erwartet. Jedoch wird sich der Beschäftigungsaufbau vor allem im Jahr 2021 stark abschwächen. Die Pkw-Dichte sollte erneut etwas schwächer steigen als in den Jahren 2019. Da die Zahl der fähigen Einwohner in dem gleichen geringen Ausmaß wie 2019 zunimmt, vermindert sich die Wachstumsrate des **Pkw-Bestands** ebenfalls auf 1,0 bzw. 0,8 %.

Für die **Kraftstoffpreise** wurde, wie erwähnt, auch in den kommenden Jahren eine Konstanz angenommen (vgl. Abb. P-4). Real bedeutet dies eine leichte Preissenkung. Unter diesen Voraussetzungen ist eine weitere Zunahme des Individualverkehrs zu erwarten, die mit **0,7 bzw. 0,6 %** ähnlich ausfällt, wie sie für das laufende Jahr prognostiziert wird.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden, die derzeit bis 2016 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit für 2018 (und für das erste Quartal 2019) verfügbar ist. Im **Linienverkehr** wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte für eine fundierte Schätzung ausreichen. Dagegen wird der **Gelegenheitsverkehr** in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass die Schätzung für das Jahr 2018 allein auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruht. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch knapp ein Viertel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen. Seit der letzten Vollerhebung aus dem Jahr 2014 werden die Unternehmen, die nach der Liberalisierung des **Buslinienfernverkehrs** im Jahr 2013 neu in den Markt eingetreten sind, von der Statistik erfasst. Somit kann der Linienfernverkehr seitdem als eigene Verkehrsart ausgewiesen werden.

Im Jahr **2018** ist nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik im **Nahverkehr** sowohl die Fahrgastzahl als auch die Verkehrsleistung über eine annähernde Stagnation nicht hinausgekommen. Dies liegt unter den Schätzungen der Winterprognose, in der noch ein moderater Anstieg (0,5 bzw. 0,3 %) erwartet wurde. Letzteres stützte sich auf den Verlauf in den ersten drei Quartalen, deren Ergebnisse allerdings zwischenzeitlich von 0,4 bzw. 0,2 % auf jeweils 0,1 % nach unten revidiert wurden. Angesichts der geringen Bandbreite der Veränderungsraten des ÖSPNV¹ schlagen auch derartige, an sich geringfügige, Korrekturen auf das Jahresergebnis durch. Innerhalb des ÖSPNV hat sich der Verkehr mit Straßen- und U-Bahnen, der überwiegend in Ballungsräumen und Großstädten stattfindet, erneut deutlich günstiger (1,7 %) entwickelt als der Busverkehr (-1,1 %, jeweils Aufkommen), der zu größeren Teilen in der Fläche anzutreffen ist.

Diese (bundesweite) Stagnation war von den Fundamentalfaktoren her nicht zu erwarten, vielmehr deuteten die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten – hier vor allem die nach wie vor spürbar zunehmende Zahl der Erwerbstätigen (1,3 %) – auf einen weiteren moderaten Zuwachs der Nachfrage hin. Allerdings ging von der Zahl der Auszubildenden (-0,3 %, vgl. Abschn. 2.1) ein gewisser dämpfender Effekt aus, der erst mit Vorliegen der Schülerzahl für das Schuljahr 2018/19 deutlich wurde. Dies tangiert nicht nur den Ausbildungsverkehr im eigentlichen Sinne, auf den

¹ Seit der Neukonzeption der Personenbeförderungstatistik im Jahr 2004 lag die Veränderung des Aufkommens in 9 von 14 Jahren zwischen 0,1 und 0,6 %. In den anderen Jahren wurden sie durch Sonderfaktoren wie Streiks (2008), Verlagerungen von der Berliner S-Bahn auf Grund von massiven Betriebseinschränkungen (2009) u.a. mehr oder minder stark beeinflusst. Auf 2016 (+1,2 %) wird im Folgenden noch eingegangen.

rund ein Viertel des gesamten ÖSPV entfällt, sondern auch die anderen Fahrten der Auszubildenden, die sie mit ihren Zeitfahrausweisen zurücklegen (Freizeitverkehr etc.). Auch die mehrfachen Streiks im Nahverkehr, die jeweils weite Teile des Bundesgebiets betrafen, dürften in der Nachkommastelle der letztjährigen Veränderungsrate Niederschlag gefunden haben. Denkbar ist ein weiterer Effekt, auch vor dem Hintergrund, dass die Fahrgastzahl im Linienverkehr bereits im Jahr 2017 stagnierte: Im Jahr 2016 war hier ein weit überdurchschnittlicher Zuwachs (1,2 %) zu verzeichnen, der offensichtlich zumindest zum Teil auf die Zuwanderungen des Vorjahrs zurückzuführen ist. Diese Fahrten könnten in den beiden Folgejahren zu einem gewissen Teil auf andere Verkehrsmittel verlagert worden sein. Allerdings kann diese These empirisch nicht unterfüttert werden. Zudem müssen vor der abschließenden Interpretation der letztjährigen Entwicklung die endgültigen Nachfragewerte aus der Jahresstatistik abgewartet werden. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass hier noch spürbare Modifikationen der Ergebnisse möglich sind.

Der **Linienfernverkehr** geriet nach drei Jahren stürmischer Expansion nach der Liberalisierung (2013 bis 2015) anschließend in ruhigeres Fahrwasser. Nachdem im Jahr 2017 auf Grund der Konsolidierungsmaßnahmen des Marktführers FlixBus nach der Übernahme diverser Wettbewerber sogar ein leichter Rückgang zu beobachten war, war im Jahr 2018 ein moderates Wachstum um 1,2 % (Aufkommen) bzw. 0,4 % (Leistung) zu verzeichnen. Tendenziell wird der Fernbusverkehr durch den Markteintritt von FlixTrain in den Schienenfernverkehr gedämpft. FlixTrain beförderte im Jahr 2018 auf den beiden, damals bedienten, Relationen nach eigenen Angaben 0,75 Mio. Fahrgäste.¹ Dies entspricht 3 % der gesamten Fahrgastzahl des Fernbusverkehrs. Der Teil der FlixTrain-Kunden, die sonst den Fernbus benutzt hätten, ist sicher nicht vernachlässigbar, so dass der tatsächliche Effekt auf einige Zehntelprozente geschätzt werden kann.

Für den **Gelegenheitsverkehr** liegen noch keine Daten für 2018 vor. Er ist von 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, bis 2013 stetig gesunken. Diese Entwicklung war auf eine veränderte Zielwahl der Konsumenten sowie auf die preisliche Konkurrenz der Low-Cost-Carrier und der Sonderangebote im Schienenverkehr zurückzuführen. Nach einem Wiederanstieg in den Jahren 2014 und 2015 kam es 2016 und 2017 zu einem erneuten Rückgang. Von den früher wirksamen Einflüssen könnte das am ehesten noch durch die Preisoffensive der DB im Fernverkehr erklärt werden. Es ist in diesem Zusammenhang allerdings immer darauf hinzuweisen, dass es sich hier um den Verkehr deutscher Unternehmen handelt und – ähnlich wie im Lkw-Verkehr – ausländische Unternehmen Marktanteile gewonnen haben könnten. Jedoch gibt es für diese Vermutung zu wenig belastbare empirische Hinweise. Dessen ungeachtet, muss für den Gelegenheitsverkehr im Sinne der statistischen Erfassung auch im Jahr

¹ Vgl. z.B. <https://www.zeit.de/news/2019-02/23/bahnkonkurrent-flixtrain-will-mehr-zuege-fahren-lassen-190223-99-105007>

2018 ein Minus angenommen werden. Wir sind allerdings von einer schwächeren Entwicklung (-0,5 bzw. -1,1 %) als in den beiden Vorjahren ausgegangen.

Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Fernverkehr kaum spürbar, weshalb sie sich wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs entwickelte (0,1 %). Bei der Verkehrsleistung hat der insgesamt (Summe Linien-/Gelegenheitsverkehr) leicht rückläufige Fernverkehr – nach hohen Wachstumsbeiträgen in den Jahren 2013 bis 2015 – das Gesamtergebnis (-0,2 %) nach unten gezogen.

Im Jahr **2019** wird die Zahl der Auszubildenden gemäß der jüngsten KMK-Prognose – nach dem letztjährigen Minus – wieder etwas zunehmen (0,2 %). Entsprechend wechselt auch der davon ausgehende Einfluss auf den **Nahverkehr** sein Vorzeichen. Dieser Impuls ist, wie die Veränderung der Schülerzahl in den beiden Jahren, an sich gering, hebt das Gesamtergebnis des ÖSPNV dennoch um 0,1 bis 0,2 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr an. Allerdings muss hier auf die Unsicherheiten hinsichtlich der KMK-Prognose hingewiesen werden (vgl. Abschn. 2.1). Hinzu kommt ein, allerdings ebenfalls geringer, Basiseffekt aus den letztjährigen Streiks. Die Erwerbstätigenzahl steigt nahezu genauso kräftig (1,1 %) wie im Vorjahr. Tendenziell dämpfend wirkt der diesjährige Rückgang der Kraftstoffpreise, jedoch ist dessen Ausmaß als auch die Stärke des Einflusses auf den Nahverkehr zu gering, um spürbare Wirkungen im ÖSPNV auszulösen. Vor diesem Hintergrund wäre ein moderates Plus im Ausmaß der meisten der Vorjahre (im Mittel rund 0,5 %) zu prognostizieren. Da die Osterferien im laufenden Jahr vollständig im April lagen, war für das erste Quartal 2019 ein überdurchschnittlicher Anstieg zu erwarten. Tatsächlich ist die Nachfrage aber erneut nicht über eine annähernde Stagnation hinausgekommen. Ein Quartalswert ist zu wenig, um nach Gründen zu suchen. Dennoch haben wir das zum Anlass genommen, die Prognose für die Fahrgastzahl des Nahverkehrs auf 0,3 % abzusenken. Bei der Leistung (0,1 %) kommt der langfristige Trend der leicht sinkenden mittleren Fahrtweite zum Tragen. Er resultiert vor allem aus der raumstrukturellen Verschiebung, d.h. dem überdurchschnittlichen Wachstum der Nachfrage in den höher verdichteten Räumen, in denen die Fahrtweite kürzer ist als in der Fläche.

Im **Linienfernverkehr** ist die Fahrgastzahl im ersten Quartal um 3,7 % und die Leistung sogar um 8,0 % gesunken. Auch hier hat sich die Lage der Osterferien ausgewirkt, allerdings – anders als im Nahverkehr - dämpfend. Im zweiten Quartal wird das mindestens zum großen Teil ausgeglichen werden. Im weiteren Verlauf dürfte sich der Markteintritt der beiden neuen Anbieter mit teilweise äußerst preisgünstigen Angeboten in einem gewissen Ausmaß auswirken, allerdings nicht gravierend. Für das gesamte Jahr wird nach wie vor ein Aufkommensplus prognostiziert, das aber geringfügig geringer ausfällt als im Vorjahr. Die Leistung dürfte dagegen annähernd stagnieren, weil sich der Trend sinkender Reiseweiten der letzten Jahre fortsetzen dürfte. Beim

Gelegenheitsverkehr gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2018 für das laufende Jahr gleichermaßen. Es ist also weiterhin mit einem geringen Minus zu rechnen. Im **gesamten ÖSPV** nimmt das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs zu (0,3 %). Die Leistung (-0,2 %) wird wie im Vorjahr vom insgesamt sinkenden Fernverkehr gedrückt. Beide Größen liegen um 0,2 % bzw. 0,3 Prozentpunkte **unter** unserer **Winterprognose**. In ihr wurde sowohl der Liniennah- als auch der -fernverkehr aus den dargestellten Gründen etwas überschätzt.

In den Jahren **2020** und **2021** wird für die demographischen Einflüsse insgesamt eine ähnliche Entwicklung erwartet wie im laufenden Jahr. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gehen wir davon aus, dass die vergleichsweise schwache Entwicklung des **Nahverkehrs** in den beiden letzten Jahren und im ersten Quartal 2019 vorübergehender Natur ist, und prognostizieren das von den Fundamentaldaten her zu erwartende Aufkommensplus um 0,5 %. Die gesamtwirtschaftliche Belebung in den beiden kommenden Jahren spielt für den ÖSPNV kaum eine Rolle. Wichtiger ist hier die Erwerbstätigenzahl, für die in der BMWi-Projektion vor allem im Jahr 2021 eine kräftige Abschwächung angenommen wird. Aus diesem Grund sollte die Fahrgastzahl im letztgenannten Jahr etwas schwächer zulegen (0,4 %). Sowohl für den **Linienfern-** als auch für den **Gelegenheitsverkehr** gelten die Ausführungen für 2019 grundsätzlich auch für die kommenden Jahre. Im erstgenannten könnte es durch den wieder etwas intensivierten Wettbewerb weiterhin zu preisinduzierten Zuwächsen kommen, die sich allerdings in engen Grenzen halten werden. Im **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus in beiden Jahren beim Aufkommen ein Plus wie im Nahverkehr und bei der Leistung eine annähernde Stagnation.

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9592	9601	9630	9677	9715	0,1	0,3	0,5	0,4
- Liniennahverkehr	9489	9499	9527	9575	9613	0,1	0,3	0,5	0,4
- Linienfernverkehr	23,5	23,7	23,9	24,3	24,6	1,2	0,8	1,5	1,5
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	79,3	79,0	78,6	78,2	77,9	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Eisenbahnverkehr	2831	2892	2938	2983	3037	2,1	1,6	1,5	1,8
- Nahverkehr	2689	2743	2787	2829	2880	2,0	1,6	1,5	1,8
- Fernverkehr	142,3	148,6	151,0	154,5	157,7	4,4	1,6	2,3	2,1
Insgesamt	12423	12493	12567	12660	12753	0,6	0,6	0,7	0,7
- Nahverkehr	12178	12241	12314	12403	12493	0,5	0,6	0,7	0,7
- Fernverkehr ³⁾	245,1	251,3	253,5	257,0	260,2	2,5	0,9	1,4	1,3
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	79,7	79,6	79,4	79,4	79,4	-0,2	-0,2	0,1	0,0
- Liniennahverkehr	54,8	54,8	54,8	55,0	55,1	0,0	0,1	0,3	0,2
- Linienfernverkehr	7,0	7,1	7,1	7,1	7,2	0,4	-0,2	1,0	1,0
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	17,9	17,7	17,5	17,3	17,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1
Eisenbahnverkehr	95,9	98,4	99,5	101,2	103,0	2,5	1,2	1,7	1,8
- Nahverkehr	55,5	55,7	56,2	56,9	57,8	0,3	1,0	1,3	1,6
- Fernverkehr	40,4	42,7	43,3	44,3	45,2	5,6	1,4	2,3	2,1
Insgesamt	175,6	177,9	178,9	180,6	182,5	1,3	0,6	1,0	1,0
- Nahverkehr	110,3	110,4	111,0	111,9	112,9	0,2	0,5	0,8	0,9
- Fernverkehr ³⁾	65,4	67,5	67,9	68,7	69,5	3,2	0,6	1,3	1,2
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
3) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2018** ist im **Eisenbahnverkehr** die Fahrgastzahl gemäß den Ergebnissen der Quartalsstatistik um 1,4 % gestiegen, während die Leistung exakt auf dem Vorjahresniveau lag. Das Plus beim Aufkommen ist vor allem auf das vierte Quartal (5,5 %) zurückzuführen, während in den drei Vorquartalen lediglich eine Stagnation zu beobachten war. Dazu haben allerdings die wiederholten Streiks der EVG im dritten Quartal (-1,5 %) beigetragen. Laut Aussagen von Marktteilnehmern hat sich die Zuverlässigkeit des SPNV nochmals verschlechtert, wozu der mittlerweile auch hier zu beobachtende Fahrermangel beigetragen hat. Die Auswirkungen auf das bundesweite Ergebnis dürften allerdings sehr geringfügiger Natur sein. Wie im Schienengüterverkehr (vgl. Abschn. 3.2) sind mittlerweile auch im SPNV Unternehmen tätig, die (noch) nicht von der Statistik erfasst sind. Das Problem ist dem Statistischen Bundesamt bekannt, jedoch wird es erst mit der nächsten Vollerhebung im Jahr 2019 gelöst werden. Es konnte gemutmaßt werden, dass einschließlich dieser nicht erfassten Unternehmen die Nachfrage spürbar stärker gestiegen ist. In den Erhebungen der **Bundesnetzagentur** sind dagegen alle Unternehmen einbezogen, so dass deren Ergebnisse die tatsächliche Entwicklung zutreffender abbilden. Deshalb werden sie von uns seit 2018 übernommen. Jedoch sind die vorläufigen, noch nicht veröffentlichten Zahlen mit 2,0 % (Aufkommen) bzw. 0,3 % (Leistung) vor allem bei der letztgenannten nicht wesentlich höher als diejenigen aus der Quartalsstatistik.

Dennoch hat sich damit der SPNV wie immer, außer wenn er durch Sonderfaktoren, wie z.B. 2009 in Gestalt der massiven Betriebsstörungen bei der Berliner S-Bahn oder 2015 durch die ausgedehnten Streiks der GDL, gedrückt wird, dynamischer als der ÖSPNV entwickelt. Grundsätzlich unterliegt der SPNV zwar den gleichen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Einflüssen. Allerdings besitzt erstens der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein wesentlich geringeres Gewicht. Zweitens konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Aus diesem Grund geht auch die mittlere Fahrtweite im SPNV im Trend leicht zurück (-0,2 % p.a., 2017/05). Im Jahr 2018 war das Minus mit 1,7 % allerdings außergewöhnlich hoch.

Im **Fernverkehr** kamen im Jahr 2018 mehrere Wachstumstreiber zusammen. Erstens wirkten die fundamentalen Antriebskräfte des Geschäfts- und des Privatverkehrs unverändert stark. Zweitens hob die Inbetriebnahme des letzten Teilstücks der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München und Berlin im Dezember 2017 die Fernverkehrsleistung um über 2 % an. Auch darüber hinaus wurde das Angebot verdichtet oder attraktiver gestaltet (ICE 4). Drittens wurden Reisen vom innerdeutschen Luftverkehr verlagert. Zu dessen Rückgang (-0,8 %, vgl. Abschnitt 4.5) trug zum einen das Preisgebaren der Lufthansa auf den, durch die Insolvenz von Air Berlin neu

entstandenen, Monopolstrecken bei. Zum anderen hat sich auch die Zuverlässigkeit erheblich verschlechtert. Neben wiederholten Warnstreiks von Piloten und des Security-Personals haben auch die stunden- bzw. sogar tagelangen Sperrungen von wichtigen Terminals im Sommer eine hohe Publizität bis hin zu Sondersendungen der öffentlich-rechtlichen Fernsehanstalten gefunden. Zwar hat sich auch die Fahrzeugverfügbarkeit und die Pünktlichkeit des SPFV verschlechtert, allerdings ist das Ausmaß hier geringer und die Kunden haben sich vermutlich im Laufe der Jahre auch schon etwas daran gewöhnt. Dagegen war die im Sommer 2018 dramatisch verschlechterte Zuverlässigkeit des innerdeutschen Luftverkehrs in diesem Ausmaß neu. Davon hat der Schienenfernverkehr dort, wo er hinsichtlich der Reisezeit auch nur halbwegs wettbewerbsfähig ist, profitiert. 1 % der Leistung des innerdeutschen Luftverkehrs entsprechen immerhin 0,25 % derjenigen des SPFV. Aus allen diesen Gründen hat der Fernverkehr im Jahr 2018 mit 5,6 % das **zweithöchste** Wachstum der Verkehrsleistung **seit** der Einführung der Personenverkehrsstatistik nach dem derzeitigen Konzept im Jahr **2004** erzielt. Die Fahrgastzahl ist geringer (4,4 %) gestiegen, weil die zusätzlichen Fahrten über weit überdurchschnittlich lange Entfernungen verliefen. Bei beiden Größen wäre das Plus sogar noch höher ausgefallen, wenn es nicht im vierten Quartal zu kapazitätsbedingten Engpässen bei der Deutschen Bahn gekommen wäre. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich eine in der Höhe vom Nahverkehr bestimmte Zunahme des Aufkommens um 2,1 %, während die Leistung vom Fernverkehr auf ein Plus von 2,5 % gezogen wurde.

Im Jahr **2019** wirken im **Nahverkehr** zunächst die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten ähnlich wie im Vorjahr. Die Trendwende bei der Auszubildendenzahl fällt beim SPNV weit weniger ins Gewicht als im ÖSPNV (vgl. Abschn. 4.3). Hinzu kommt der Basiseffekt aus den letztjährigen Streiks. Das Plus im ersten Quartal (2,2 bzw. 1,2 %) befindet sich in der zu erwartenden Höhe. Wegen der weit geringeren Bedeutung des Ausbildungsverkehrs spielt für den SPNV auch die Lage der Osterferien eine schwächere Rolle als für den ÖSPNV. Da sich aber der hohe Wert des vierten Quartals nicht wiederholen dürfte, prognostizieren wir für die Fahrgastzahl im Gesamtjahr jetzt eine Zunahme um 1,6 %, was also etwas unter der des Vorjahres und auch des ersten Quartals liegt. Hinsichtlich der mittleren Fahrtweite halten wir den hohen Vorjahresrückgang für einen Ausreißer und gehen von einer deutlich schwächeren Minderung im Jahr 2019 aus, so dass die Leistung im SPNV mit 1,0 % spürbar stärker wächst als im Vorjahr.

Im **Fernverkehr** wird im Jahr 2019 der kräftige, im Jahr 2018 wirksame, Impuls aus der Strecke München – Berlin weitgehend entfallen. Zwar wurde das Angebot hier wie im gesamten SPFV kontinuierlich verbessert und ausgeweitet. Jedoch ist Easyjet erst Mitte 2018 auf dieser Relation eingetreten, was in den ersten Monaten des laufenden Jahres sogar zu leichten Rückgängen im SPFV zwischen München und Berlin geführt hat. Im innerdeutschen Luftverkehr haben sich die gravierenden Qualitätsprobleme des Vorjahres bisher nicht im gleichen Ausmaß wiederholt, so

dass die dadurch ausgelösten Verlagerungen entfallen. Zudem hat die Deutsche Bahn auf die Kapazitätsprobleme im ICE-Verkehr mit „preislichen Steuerungsmaßnahmen“, d.h. Preiserhöhungen auf nachfragestarken Strecken und Zeiten reagiert. Deshalb nahm der Umsatz der DB Fernverkehr im ersten Halbjahr 2019 um 6,1 %, die Zahl der Personenkilometer dagegen nur um 1,4 % zu.¹ Auch dies drückt den Nachfrageanstieg. Aus allen diesen Gründen wird er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit deutlich schwächer ausfallen als im Jahr 2018. Wir quantifizieren ihn derzeit auf 1,6 % (Aufkommen) bzw. 1,4 % (Leistung). Diese Erwartung stützt sich auch auf die Entwicklung im ersten Quartal (1,4 bzw. 1,0 %, Verkehrsstatistik) bzw. im ersten Halbjahr (1,3 bzw. 1,4 %, DB Fernverkehr).² Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von (ebenfalls) 1,6 bzw. 1,2 %.

Der Vergleich dieser Werte mit der **Winterprognose** (3,8 bzw. 4,0 %) wird dadurch stark beeinflusst, dass dort für den Nahverkehr, gestützt auf die damals vorliegenden Daten für die ersten drei Quartale, für das gesamte Jahr 2018 eine Stagnation und daraus entsprechend starke Basiseffekte im Jahr 2019 erwartet wurden. Betrachtet man die Veränderung zwischen 2017 und 2019, dann liegen die Ergebnisse der Winter- und der aktuellen Prognose für die Fahrgastzahl bei jeweils 3,8 %.

In den Jahren **2020** und **2021** sind die fundamentalen Einflussfaktoren des **Nahverkehrs** etwas schwächer ausgeprägt als im laufenden Jahr, vor allem bei der Erwerbstätigenzahl im Jahr 2021. Deshalb sind etwas geringere Nachfragesteigerungen zu erwarten. Im Jahr 2021 wird jedoch die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin im Oktober 2020 vollständig wirksam. Im Gegensatz zu Tegel ist er direkt an das Berliner S-Bahn-System und auch an das Regionalbahnnetz angeschlossen. Deshalb entsteht hier – allein bezogen auf den Berliner SPNV – ein erheblicher Effekt. Sehr grob kann er auf 12 bis 15 Mio. Fahrten geschätzt werden.³ Dies entspricht immerhin 0,5 % der bundesweiten Fahrgastzahl im SPNV. Deshalb ist für 2021 mit einem höheren Wachstum der Fahrgastzahl (1,8 %) zu rechnen als für 2020 (1,5 %). Die Leistung nimmt entsprechend der weiteren, raumstrukturell bedingten, leichten Abnahme der mittleren Fahrtweite jeweils etwas schwächer zu.

Im **Fernverkehr** wird das Angebot weiterhin verbessert und ausgeweitet. Es wird davon ausgegangen, dass auch die aktuellen Kapazitätsprobleme im ICE-Verkehr zumindest gemildert werden. Dies sollte vor allem entsprechende Auswirkungen auf die Preispolitik der DB Fernverkehr

¹ Deutsche Bahn AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, Berlin 2018, S. 27.

² Ebenda.

³ Annahmen: 38 Mio. Fluggäste im Originärverkehr (Umsteiger fahren nicht S-Bahn), 50 % Anteil SPNV, abzüglich 7 Mio. Fahrgäste heute (v.a. in Schönefeld, wenige in Tegel über Jungfernheide), zuzüglich wenige Mio. Fahrten von Beschäftigten (10.000 sind derzeit schon in Schönefeld, weitere werden sich im näheren Umland ansiedeln und andere Verkehrsmittel benutzen).



haben und daneben auch die Attraktivität des SPFV erhöhen. Deshalb werden für die beiden kommenden Jahre mit jeweils über 2 % (beide Größen) höhere Zuwächse als für 2019 erwartet. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1,5 % bis 1,8 % (beide Größen, beide Jahre).

4.5 Luftverkehr

Im Passagierluftverkehr wurde **2018** ein weiterer Höchstwert mit 222,6 Mio. beförderten Passagieren registriert. Wie im Vorjahr ist der Anstieg ausschließlich auf den grenzüberschreitenden Flugverkehr zurückzuführen. Der Interkontinentalverkehr legte um 3,2 % zu, die Verkehre in das europäische Ausland verzeichneten eine Steigerungsrate von 6,1 %. Die Nachfragesteigerung im Interkontinentalverkehr ist hauptsächlich durch die hohe Nachfrage nach touristischen Destinationen in Nordafrika (Ägypten +37,8 %, Marokko +24,5%, Tunesien +40,8%) begründet. Eine Verringerung der Nachfrage gab es hingegen zu Zielen in Amerika. Während sich die Nachfrage nach Zielen in Kanada um 5,3 % erhöht hat waren Ziele in den USA (-4,3 %) und in der Dominikanischen Republik (-15 %) weniger beliebt. Auch Ziele in Asien waren im Jahr 2018 stärker nachgefragt als 2017. Hier verzeichneten Ziele in Japan den größten prozentualen Nachfrageanstieg (+ 5,5 %), gefolgt von Israel (+ 3,3 %) und Indien (+ 1,9 %). Insbesondere die Nachfrage nach Zielen in den Vereinigten Arabischen Emiraten war rückläufig (- 4,2 %). Die Wachstumstreiber im Europaverkehr waren vor allem die Türkei (+ 20,1 %), gefolgt von Griechenland (+ 16,0 %) und Frankreich (+ 5,5 %).

Das letzte Jahr war bestimmt von Verspätungen und Ausfällen aufgrund fehlender Kapazitäten bei der Abfertigung, den Sicherheitskontrollen und bei der Flugsicherung. Diese werden sich voraussichtlich auch **2019** bemerkbar machen. Insbesondere bei der Flugsicherung wird man erst im Jahr 2020 mit mehr Personal den fehlenden Kapazitäten entgegentreten können. Der Markt ist weiterhin von der Konsolidierung betroffen. Nach dem Aus für Germania und Small Planet Deutschland in 2018 ist fraglich, wie die Zukunft für die Fluglinien des Thomas Cook-Konzerns (u.a. Condor) aussehen wird und wie sich das auf den Markt auswirkt. Auch der noch immer nicht vollzogene Brexit überschattet den Flugverkehr. Hier wird es jedoch Regelungen geben, damit der Flugverkehr weiterhin aufrechterhalten wird. Es wird weiterhin zu einer Zunahme der Wettbewerbsintensität im Kampf um Marktanteile erwartet. Erste Folgen werden bereits sichtbar, so streicht Ryanair z.B. die letzte innerdeutsche Strecke, Köln/Bonn – Berlin, ab November 2019. Weiterhin sinkende Ticketpreise werden die Fluggesellschaften unter Druck setzen. Inwieweit sich der Handelskonflikt zwischen den USA und China auf den Passagierluftverkehr auswirkt, wird abzuwarten sein. Insgesamt gehen auch die größeren deutschen Verkehrsflughäfen in ihren Prognosen von einem weniger starken Wachstum als in den Vorjahren aus, während kleinere Verkehrsflughäfen mit einem Passagierrückgang rechnen. Zum Jahresende 2019 wird für die gesamte Passage ein Zuwachs von 3,1 % prognostiziert. Ursächlich hierfür sind die nach wie vor herrschenden guten konjunkturellen Bedingungen, wenngleich das Wachstum auch hier geringer ist als in den Vorjahren. Das Wachstum wird sich auch **2020** (+3,0 %) und **2021** (+3,1 %) auf vergleichsweise niedrigem Niveau fortsetzen.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers.					Veränderung in % ³⁾			
	2017	2018	2019	2020	2021	18/17	19/18	20/19	21/20
Fluggäste¹⁾	212,5	222,6	229,5	236,3	243,6	4,7	3,1	3,0	3,1
Innerdeutsch (Einsteiger)	23,7	23,5	23,7	24,0	24,3	-0,8	0,8	1,1	1,3
Grenzüberschreitend ²⁾	188,8	198,8	205,8	212,4	219,3	5,3	3,5	3,2	3,3
- davon Europa	146,6	155,6	162,8	168,9	175,3	6,1	4,6	3,8	3,8
- darunter EU-28	117,3	122,6	128,1	133,7	139,4	4,5	4,5	4,3	4,3
- davon Interkontinental	41,2	42,5	43,0	43,5	44,0	3,2	1,2	1,0	1,2
- davon Afrika	6,5	8,1	8,6	8,9	9,2	24,8	6,3	3,9	3,5
- davon Amerika	16,7	16,2	16,1	16,0	16,0	-2,9	-1,0	-0,5	0,1
- darunter USA	11,1	10,7	10,8	10,8	10,9	-4,3	0,9	0,7	0,6
- davon Asien	18,0	18,2	18,4	18,6	18,8	1,1	1,0	0,9	1,1
- davon Australien/Ozean	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung⁴⁾	67,5	70,4	72,6	74,7	77,0	4,3	3,1	2,9	3,0
Innerdeutsch	10,4	10,3	10,4	10,5	10,6	-0,7	0,8	1,1	1,3
Grenzüberschreitend	57,2	60,2	62,3	64,3	66,4	5,2	3,5	3,2	3,3

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

2) Einschl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2016: 0,3; 2017: 0,3; 2018: 0,3; 2019/22: 0,2 Mio.)

3) Veränderungsdaten 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, Flplan, BAG-Prognosen

Anhang

Lfd. Nr.	Bereich und Einflussfaktoren	Entwicklung
A	Demographische Entwicklung	
A.1	Wanderungssaldo (gemäß 14. KBV, Variante 3, in Personen)	2019: 379.000 2020: 372.000 2021: 365.000
A.2	Natürliche Bewegung (= Differenz Geburtenzahl und Sterbefälle, gemäß 14. KBV, Variante 3, in Personen)	2019: -173.000 2020: -181.000 2021: -190.000
A.3	Gesamte Einwohnerzahl (gemäß 14. KBV, Variante 3, Veränderung gegenüber Vorjahr, Jahresende, in Personen)	2019: 222.000 2020: 195.000 2021: 183.000
A.4	Schülerzahl (gemäß KMK-Prognose vom Mai 2018, Veränderung gegenüber Vorjahr in %, Schuljahr t/t+1)	2019: -0,1 2020: +0,2 2021: +0,1
A.5	Studentenzahl (auf Basis Studienanfängerprognose aus 2014 und Aktualisierung, Veränderung gegenüber Vorjahr in %, Wintersemester t/t+1)	2019: +1,0 2020: +0,4 2021: +0,8
B	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung (gemäß der BMWi-Projektion vom April 2019)	Jeweils Veränderung 2019/20/21 in %
B.1	BIP	0,5 / 1,5 / 1,2
B.2	Private Konsumausgaben	1,2 / 1,6 / 1,3
B.3	Ausrüstungsinvestitionen	2,0 / 3,0 / 3,0
B.4	Exporte	2,0 / 3,0 / 3,0
B.5	Importe	3,8 / 4,0 / 3,8
B.6	Erwerbstätige	1,1 / 0,8 / -0,2
C	Branchenwirtschaftliche Entwicklung (Entwicklung in transportintensiven Wirtschaftszweigen)	Jeweils Veränderung 2019/20/21 in %
C.1	Bauwirtschaft Bauinvestitionen Produktionsindex Erläuterungen siehe Haupttext	2,7 / 3,0 / 1,2 7,0 / 5,0 / 3,2
C.2	Industrie (insgesamt) Produktionsindex Erläuterungen siehe Haupttext	-3,2 / 1,3 / 1,0
C.3	Ernährungsgewerbe Produktionsindex Die Produktion verändert sich in der Regel in einem vergleichsweise engen Bereich (-0,1 bis 1,3 %, 2010-18). Die Abweichungen von der Trendlinie können zum Teil mit den privaten Konsumausgaben erklärt werden.	1,2 / 1,2 / 0,9

Lfd. Nr.	Bereich und Einflussfaktoren	Entwicklung
C.4	<p>Chemische Industrie Produktionsindex (ohne pharmazeutische Erzeugnisse)</p> <p>Im ersten Halbjahr 2019 ist die Chemieproduktion einschließlich der pharmazeutischen Erzeugnisse um 7,5 % und ohne diese um rund 3 % gesunken. Letzteres ist (wegen des geringen Gewichts der Pharmazeutika) weitaus relevanter für den Güterverkehr und überraschend schwach. Der VCI hat seine Prognose für 2019 auf -4 % (einschließlich der Pharmazeutika) revidiert. Ohne diese wird das Minus auf 2,5 % geschätzt. Für 2020 und 2021 kann angesichts der Entwicklung im bisherigen Verlauf des Jahrzehnts (2018/10: -3,5 %) und der verhaltenen konjunkturellen Aussichten ein lediglich geringes Plus erwartet werden.</p>	-2,5 / 0,5 / 0,2
C.5	<p>Maschinenbau Produktionsindex</p> <p>Der Maschinenbau als einer der wachstumsstärksten Bereiche der deutschen Industrie kann sich der allgemeinen Abschwächung nicht entziehen. Im ersten Halbjahr nahm die Produktion (arbeitstagebereinigt) um 1 % ab, was auch für das Gesamtjahr zu erwarten ist. In den beiden Folgejahren sollte sich die Aufhellung des weltweiten Investitionsklimas niederschlagen und zu einem Plus führen.</p>	-1,0 / 1,8 / 1,0
C.6	<p>Fahrzeugbau Produktionsindex</p> <p>Hier ist die Produktion im ersten Halbjahr (arbeitstagebereinigt) sogar um fast 10 % eingebrochen. Im zweiten Halbjahr sollte sich das abschwächen, da es zu einem spürbaren Basiseffekt aus den letztjährigen Problemen mit dem neuen Abgastestverfahren kommen wird. Ab 2020 sollte der Fahrzeugbau auf den längerfristigen Wachstumstrend einschwenken.</p>	-7,4 / 2,2 / 1,9
C.7	<p>Eisen- und Stahlindustrie Rohstahlproduktion Erläuterungen siehe Haupttext</p>	-5,2 / 0,3 / -0,9
C.8	<p>Steinkohlewirtschaft Verbrauch - darunter Kraftwerke Deutsche Förderung Importe Erläuterungen siehe Haupttext</p>	-7,5 / -4,4 / -6,2 -10,0 / -7,0 / -10,0 -100 / - / - 2,5 / -4,4 / -6,2
C.9	<p>Mineralölwirtschaft Inlandsabsatz Raffinerieproduktion und Rohöleinfuhr Erläuterungen siehe Haupttext</p>	2,6 / 0 / 0,1 -2,5 / 0,1 / 0,2