

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2011/12

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

FE-Nr. 96.0927/2009

München, Februar 2012

Inhaltsverzeichnis

	Hinweis auf die Befragung der Nutzer der Prognose	1
0	Zusammenfassung	2
1	Einleitung	7
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Demographische Leitdaten	8
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	11
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	15
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	21
3	Güterverkehr	23
3.1	Überblick	23
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	41
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	51
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	55
4	Personenverkehr	61
4.1	Überblick	61
4.2	Motorisierter Individualverkehr	67
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	74
4.4	Eisenbahnverkehr	78
4.5	Luftverkehr	81

Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	9
Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	12
Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	16
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	24
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	42
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	44
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	46
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	48
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	50
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	52
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	53
Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten	54
Tabelle G-10: Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw im Jahr 2009	56
Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	59
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	62
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	69
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	77
Tabelle P-4: Luftverkehr	86

Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	9
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	13
Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	17
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	25
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	25
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	38
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	39
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	40
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	42
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	44
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	46
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	48
Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	50
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	63
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	63
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	66
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	66
Abbildung P-5: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	70
Abbildung P-6: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2012	71
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	72
Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2008 bis 2011	82

Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
DB	Deutsche Bahn
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
Fzkm	Fahrzeugkilometer
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt
Tkm	Tonnenkilometer
VCI	Verband der Chemischen Industrie

Hinweis auf die Befragung der Nutzer der Prognose

Die "Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mittlerweile seit über zehn Jahren erstellt, darunter seit dem Sommer 2009 von der Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger. Mehrere Hundert Nutzer beziehen die Prognoseberichte über die Internetpräsenz des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) und bekunden damit ihr Interesse an der kurz- und mittelfristigen Prognose der Verkehrsentwicklung.

Um die Anforderungen der Leserschaft (noch) näher kennenzulernen und die Gestaltung der Prognosen ggfs. zu modifizieren, hat uns das BMVBS beauftragt, eine **Nutzerbefragung** durchzuführen. Wir bitten alle Konsumenten der Winterprognose 2011/12, an dieser Nutzerbefragung **teilzunehmen**.

Zu diesem Zweck haben wir einen Fragebogen erstellt. Es handelt sich dabei um eine eingabefähige pdf-Datei, die von der Website von Intraplan unter dem Link

http://www.intraplan.de/formulare/nutzerbefragung_mittelfristprognose_2012.pdf

heruntergeladen und am Rechner des Nutzers ausgefüllt werden kann. Wir bitten um Übersendung des ausgefüllten Fragebogens an die Email-Adresse

nutzerbefragung_mittelfristprognose_2012@intraplan.de

Die Beantwortung der Fragen wird in aller Regel nicht mehr als **fünf Minuten** in Anspruch nehmen. Die erhobenen Angaben dienen ausschließlich der inhaltlichen bzw. gestalterischen Anpassung der Mittelfristprognose an die Bedürfnisse der Nutzer. Sie werden weder personen- noch unternehmens- bzw. organisationsbezogen ausgewertet. Selbstverständlich werden sie nicht an Dritte weitergegeben.

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die "**Mittelfristprognose Winter 2011/12**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2012 bis 2015 und gibt auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2011. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die im Jahreswirtschaftsbericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie dargestellte Projektion vom Januar 2012 die Grundlage. Die **Unsicherheiten** der jetzt erstellten Winterprognose sind zwar geringer als in den Jahren 2009 und 2010, aber vor allem für das begonnene Jahr **deutlich höher** als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich.

Der **Güterverkehr** hat im Jahr **2011** den Aufholprozess fortgesetzt, und zwar grundsätzlich, entsprechend der Entwicklung der meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten, in einem abgeschwächten Tempo. Allerdings wird – vor allem beim Transportaufkommen – der Vergleich der Veränderungsraten der beiden letzten Jahre dadurch verzerrt, dass der (anteilsstarke) Straßenverkehr am Anfang und am Ende des Jahres 2010 von der witterungsbedingt eingeschränkten Bautätigkeit massiv gebremst wurde. Daraus entstand im Jahr 2011 zunächst ein entsprechend starker Basiseffekt, der durch die außerordentlich milde Winterwitterung nochmals verstärkt wurde. Für das gesamtmodale Transportaufkommen wird gemäß der derzeitigen Datenlage ein Anstieg um knapp 7 % geschätzt, wovon etwa die Hälfte auf die beschriebenen Witterungseinflüsse der Jahre 2010 und 2011 zurückzuführen ist. Von der Leistung entfallen auf die Baustofftransporte geringere Anteile, so dass sie mit gut **3 %** schwächer zunimmt. Im Jahr **2012** werden nahezu alle transportintensiven Branchen deutlich schwächer wachsen als im Vorjahr. Erschwerend kommt hinzu, dass die Witterungsbedingungen nicht nochmals derart milde ausfallen dürften wie 2011. Deshalb dürften die Baustofftransporte ein Minus verbuchen, was auf Grund ihres hohen Gewichts zu einer Stagnation des gesamtmodalen Transportaufkommens führt. Für die Leistung zeichnet sich dagegen noch ein moderater Anstieg um gut 2 % ab. Für die Jahre von 2013 **bis 2015** ist ein wieder etwas stärkeres Wachstum um 2 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung) p.a. zu erwarten.

Im **Straßengüterverkehr** ist für das Jahr **2011** ein Anstieg um gut 8 % beim Transportaufkommen und um gut 5 % bei der Leistung zu erwarten. Insbesondere Ersteres ist auf die bereits erwähnten witterungsbedingten Basiseffekte zurückzuführen. Für das Jahr **2012** deutet bereits die Entwicklung der wesentlichen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine klare Wachstumsabschwächung des Lkw-Verkehrs hin. Hinzu kommen die Witterungsbedingungen, die nach aller Voraussicht nicht nochmals so expansiv wirken werden wie im Vorjahr. Deshalb dürfte das Aufkommen sogar leicht sinken (-0,5 %), während die Leistung noch einen mo-

deraten Anstieg (1,5 %) verbuchen wird. **Nach 2012** wird der Lkw-Verkehr gemäß der derzeitigen Einschätzung der Leitdaten und mit dem Wegfall des diesjährigen Basiseffekts wieder auf den mittelfristigen Wachstumspfad zurückfinden (2 % (Aufkommen) bzw. gut 3 % (Leistung) p.a.).

Der **Eisenbahnverkehr** ist im Jahr **2011** um gut 5 % (Aufkommen und Leistung) gestiegen. Neben den zu erwartenden Zuwächsen bei Nicht-Massengütern hat sich auch der Montanbereich überraschend positiv entwickelt. Im Jahr **2012** wird die Transportnachfrage außerhalb der Massengüter erneut steigen, allerdings in einem spürbar schwächeren Ausmaß als im Vorjahr. Im Montanbereich wird sich die letztjährige Entwicklung allen Erwartungen zufolge nicht wiederholen. Bei den übrigen Massengütern ist nur mit geringen Zuwächsen zu rechnen. Die außerordentlich günstige Entwicklung dieser Segmente in den Jahren 2010 und 2011 kam einzig und allein auf Grund des vorangegangenen Einbruchs zustande und kann sich deshalb nach aller Voraussicht nicht wiederholen. Insgesamt ist deshalb nur eine geringfügige Zunahme (0,2 % (Aufkommen) bzw. 0,6 % (Leistung)) zu prognostizieren. **Nach 2012** wird der Kombinierte Verkehr mit der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden. Dem steht jedoch ein insgesamt lediglich geringer Anstieg in den Massengutbereichen entgegen. Insgesamt wird ein Wachstum um 1,9 % (Aufkommen) bzw. 2,6 % (Leistung) p.a. prognostiziert.

Die **Binnenschifffahrt** war im Jahr **2011** über nahezu das gesamte Jahr teilweise massiven Behinderungen ausgesetzt. Zunächst kam es im Januar zu dem Tankerunfall bei St. Goarshausen, der eine wochenlange Sperrung dieses bedeutenden Wasserstraßenabschnitts auslöste. Im zweiten Quartal lagen auf dem gesamten Wasserstraßennetz Niedrigwasserstände vor. Nach vergleichsweise moderaten Bedingungen in den vier Folgemonaten hat das Niedrigwasser im November und in großen Teilen des Dezembers ein dramatisches Ausmaß angenommen. Deshalb ist das Transportaufkommen im gesamten Jahr 2011 um 4 % und die Leistung sogar um knapp 11 % gesunken. Unter der Annahme, dass sich die Vorjahresbedingungen nicht nochmals wiederholen, wird daraus im Jahr **2012** vor allem bei der Leistung ein drastischer Basiseffekt entstehen. Dessen Ausmaß ist weit bedeutender als der Einfluss von allen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten. Der deshalb zu erwartende deutliche Zuwachs fällt bei der Leistung (gut 11 %) wesentlich höher aus als beim Aufkommen (gut 5 %). **Nach 2012** wird die Transportnachfrage wieder von der mittelfristigen Entwicklung der Branchenkonjunktoren geprägt. Deshalb werden die anteilsstarken Transporte von Kohlen, Erzen, Steinen und Erden sowie Mineralölprodukten nur noch leicht steigen bzw. annähernd stagnieren. Insgesamt dürfte die Binnenschifffahrt in diesem Zeitraum nur um knapp 1 % p.a. (Aufkommen und Leistung) steigen.

Das Transportaufkommen der **Rohrfernleitungen** ist im Jahr **2011** um 2,5 % gesunken. Dieses Minus ist allein auf den Binnenverkehr zurückzuführen, der um 13 % sank. Dies wiederum kam durch die vorübergehende Schließung einer Raffinerie zustande. Im Jahr **2012** entsteht daraus ein Basiseffekt, der zusammen mit zunehmenden Einfuhrmengen zu einem Wachstum um knapp 4 % führt. **Nach 2012** ist eine annähernde Stagnation zu erwarten.

Bei der **Luftfracht** hat sich der Höhenflug zu Beginn des Jahres **2011** zunächst fortgesetzt, aber anschließend immer mehr abgeschwächt. Im gesamten Jahr verblieb ein Anstieg um nur noch knapp 5 % (Aufkommen). Im Jahr **2012** dürften die Empfangsmengen ihre äußerst schwache Entwicklung der letzten Monate nicht über längere Zeit fortsetzen, sondern zumindest im Ausmaß der deutschen Importe (3 %) wachsen. Beim Versand ist dagegen auf Grund der konjunkturellen Entwicklung in den wichtigsten Zielgebieten mit einer nochmaligen Abschwächung des Wachstums zu rechnen (5 %). Für die gesamte Luftfracht errechnet sich daraus ein Zuwachs um 3,5 % (Aufkommen und Leistung). **Nach 2012** wird der deutsche Außenhandel wieder deutlich kräftiger expandieren als im laufenden Jahr. Ferner ist davon auszugehen, dass die Luftfracht zumindest etwas stärker wächst (gut 5 % p.a.) als die gesamten Aus- und Einfuhren.

Der **Seeverkehr** hat im Jahr **2011** die Vorwärtsbewegung des Vorjahres fortgesetzt (7 %). Dabei war - im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern - im Verlauf keine wesentliche Abschwächung des Wachstumstempos festzustellen. Der Containerverkehr legte um 19 % zu und damit mehr als doppelt so stark wie im Jahr 2010. Dieses außergewöhnliche Ausmaß ist zu einem großen Teil noch auf ausstehende Aufholeffekte zurückzuführen. Im Jahr **2012** wird die Dynamik bei den (langfristigen) Wachstumstreibern an Stärke verlieren. Darüber hinaus zeichnen sich in einigen Massengutbereichen infolge der entsprechenden branchenwirtschaftlichen Verläufe wieder Rückgänge ab. Aus diesen Gründen ist zu erwarten, dass der Seeverkehr nur noch geringfügig steigt (knapp 1 %). **Nach 2012** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs wie das des deutschen Außenhandels wieder spürbar höher ausfallen als im Jahr 2012, aber das außergewöhnliche Tempo des Jahres 2011 nicht erreichen. Für die Massengutbereiche signalisieren die Leitdaten – mit Ausnahme des Ölsegments – wieder leichte Zuwächse. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Anstieg um 2,6 % p.a.

Der **Personenverkehr** (aller Verkehrsarten), der im Jahr 2010 nach der aktualisierten Datenlage um knapp 1 % gestiegen ist, nahm im Jahr **2011** nochmals stärker zu (2 %). Dies ist zum Einen auf die entsprechende Entwicklung der privaten Konsumausgaben, der Erwerbstätigenzahl und des Pkw-Bestands zurückzuführen. Zwar erhöhten sich die Kraftstoffpreise im gleich hohen Ausmaß wie im Vorjahr (11 %). Jedoch hat ein deutlicher Basiseffekt aus den witterungsbedingten Behinderungen des Jahres 2010, zusammen mit der weitgehenden Störungsfreiheit im Jahr 2011 selbst, den Anstieg des Personenverkehrs spürbar verstärkt. Im Jahr **2012**

werden die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schwächer zunehmen als im Vorjahr. Auch der Pkw-Bestand dürfte das hohe Wachstum der drei Vorjahre nicht nochmals erreichen. Zudem werden die Witterungseinflüsse im laufenden Jahr in einem gewissen Ausmaß dämpfend ausgeprägt sein. Ein klarer Wachstumsimpuls entsteht lediglich aus der unterstellten Stagnation der Kraftstoffpreise. Aus diesen Gründen ist für den gesamten Personenverkehr ein Anstieg um rund 0,5 % zu erwarten (Aufkommen und Leistung). Der Vergleich mit den Veränderungsraten des Vorjahrs ist wegen der Witterungseinflüsse bzw. der daraus entstandenen Basiseffekte wenig aussagefähig. Bei Bereinigung um diese Effekte errechnet sich für beide Jahre eine Zunahme um knapp 1 %. In den Jahren **nach 2012** wirken die Haupteinflussfaktoren des Personenverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv. Die Ausweitung des Pkw-Bestands wird weiterhin in Höhe des Trendwachstums erfolgen. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird eine annähernde Stagnation angenommen. Die Erwerbstätigenzahl wird zwar nicht mehr steigen. Jedoch wird sich das Wachstum der privaten Konsumausgaben etwas beschleunigen. Letzteres lässt eine geringfügig höhere Zunahme des Personenverkehrs als (witterungsbereinigt) im laufenden Jahr erwarten (rund 1 %, Aufkommen und Leistung).

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

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2011** leicht gestiegen (0,6 %). Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren trieben die Nachfrage spürbar stärker an als im Jahr 2010. Zudem hat sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden verlangsamt. Der Fernverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort, so dass die Verkehrsleistung des gesamten ÖSPV erneut ins Minus geriet (-0,8 %). Im Jahr **2012** wird der Nahverkehr von den konjunkturellen Einflussfaktoren etwas weniger stark angeregt als im vergangenen Jahr. Zudem wird sich die Abnahme der Zahl der Auszubildenden spürbar beschleunigen. Somit verbleibt für den Nahverkehr ein nur noch sehr geringer Anstieg (0,1 %). Für den Fernverkehr wurde ein etwas stärkeres Minus angenommen als im Vorjahr, weshalb die Leistung des gesamten ÖSPV um 1 % sinkt. In den Jahren **nach 2012** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden gleich hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Deshalb ist für den Nahverkehr eine erneut sehr geringe Zunahme zu erwarten (0,1 % p.a.). Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich daraus ebenfalls ein sehr ähnlicher Verlauf wie im laufenden Jahr.

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2011** der Nahverkehr ein spürbares Plus verbuchen. Aufkommen und Leistung stiegen um 1,8 % bzw. 2,6 %. Dazu beigetragen haben die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn. Im Fernverkehr standen den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen

und den erstmals seit vielen Jahren nicht erhöhten Preisen erstens der Wegfall der vorjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der Störungen im Luftverkehr und zweitens mehrere Baustellen im Streckennetz gegenüber, die zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen geführt haben. Somit ist die Nachfrage im Fernverkehr gesunken (-0,6 % (Aufkommen) bzw. -2,1 % (Leistung)). Im gesamten Eisenbahnverkehr hat das nahverkehrsgeprägte Aufkommen spürbar (1,7 %), die Leistung dagegen schwächer (0,6 %) zugenommen. Im Jahr **2012** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Impulse etwas abschwächen. Hinzu kommt ein nochmaliger positiver Basiseffekt nach der weitgehenden Behebung der Angebotsprobleme der Berliner S-Bahn. Für den Nahverkehr ist deshalb ein Anstieg um etwa 1,5 % zu erwarten. Im Fernverkehr wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen, darunter auch die der Flughafenzubringerreisen, weiterhin wachsen. Zudem werden die letztjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen zumindest weitgehend entfallen. Deshalb ist hier mit einem Plus zu rechnen (1,6 % (Aufkommen) bzw. 2 % (Leistung)). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme um rund 1,5 % (beide Größen). In den Jahren **nach 2012** sind die Signale grundsätzlich ähnlich geschaltet wie im laufenden Jahr. Allerdings entfällt der, im laufenden Jahr noch wirksame und nicht unerhebliche, Basiseffekt aus der Berliner S-Bahn. Deshalb wird der Nahverkehr mit jeweils knapp 1 % p.a. schwächer steigen als im Jahr 2012. Im Fernverkehr ist dagegen mit einem etwas höheren Nachfrageanstieg zu rechnen (rund 2 % p.a.). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1 % (Aufkommen) bzw. 1,4 % (Leistung) p.a.

Der **Luftverkehr** ist im Jahr **2011** um 5,3 % (Fluggastzahl) gestiegen. Ohne die Basiseffekte aus den Störungen im Jahr 2010 wäre er um lediglich 2,8 % gewachsen. Dieses vergleichsweise geringe Ausmaß ist vor allem auf die 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer (LVS) zurückzuführen. Der dadurch ausgelöste Effekt ist auf 2 % bis 2,5 % zu schätzen. Im Jahr **2012** entfallen sowohl die Basiseffekte aus den Behinderungen als auch die Bremswirkung aus der LVS, so dass der Luftverkehr wieder mehr von den fundamentalen Faktoren bestimmt wird. Das schwächere Wachstum des deutschen Außenhandels hat entsprechende Folgen auf die Geschäftsreisen. Mit der etwas stärkeren Zunahme des privaten Konsums wird die Zahl der Urlaubsreisen jedoch erneut spürbar zulegen. Zusammengefasst wird ein Anstieg in Höhe von 3,4 % prognostiziert. Dies befindet sich etwas unter dem langfristigen Trendwert, was auf die weltwirtschaftliche Abschwächung zurückzuführen ist. In den Jahren **nach 2012** wird der deutsche Außenhandel doppelt so stark expandieren wie im Jahr 2012. Dies wird deutliche Folgen auf die Geschäftsreisen hervorrufen. Mit der weiteren Zunahme des privaten Konsums wird auch die Zahl der privaten Flugreisen weiterhin spürbar steigen, allerdings nicht wesentlich stärker als im laufenden Jahr. Aus diesen Gründen ist ein Wachstum der Fluggastzahl zu erwarten, das mit 3,8 % p.a. wieder näher an der langfristigen Trendrate liegt.

1 Einleitung

Die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" beauftragt, die in einem halbjährlichen Turnus erstellt wird. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte "Winterprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im Juli des jeweiligen Jahres erarbeitete "Sommerprognose" hat die kurzfristige Prognose für das laufende und das folgende Jahr zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "**Mittelfristprognose Winter 2011/12**" auf die Jahre **2012** und **2015**. Darüber hinaus wird auch ein Überblick über die Entwicklung im Jahr **2011** gegeben. Dabei stellen die hierfür ausgewiesenen Werte naturgemäß allesamt noch Schätzwerte dar. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **10.2.2012** vorlagen.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bilden der Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom Januar 2012 die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf entsprechende Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden.

Die **Unsicherheiten** der jetzt erstellten Winterprognose sind zwar **geringer** als in den Jahren **2009** und **2010**, als bei allen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten das Ausmaß sowohl des Einbruchs im Jahr 2009 als auch der Erholung im Jahr 2010 am jeweiligen Jahresbeginn noch sehr offen war. Andererseits beinhalten die Ergebnisse, ähnlich wie vor einem Jahr, vor allem für das begonnene Jahr eine **deutlich höhere Unschärfe** als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich. Vor einem Jahr war die konjunkturelle Situation von der Frage geprägt, wie lange die damals in manchen Bereichen noch starken Aufholprozesse anhalten. Nunmehr dominiert die Frage, ob die Grundannahme der Prognose, dass die im Verlauf von 2011 eingetretene gesamt- und branchenwirtschaftliche Abschwächung demnächst zum Stillstand kommt und in eine moderate Aufwärtsbewegung übergeht, eintreffen wird. Die größten **Abwärtsrisiken** der Prognose liegen natürlich, wie bei den gesamtwirtschaftlichen Prognosen, in einer etwaigen Verschärfung der Schuldenkrise mit größeren Verwerfungen auf den Finanzmärkten und entsprechenden realwirtschaftlichen Auswirkungen. Andererseits liegen durchaus auch **Aufwärtsrisiken** vor, insbesondere wenn die Verunsicherungen aus der Schuldenkrise zügiger und nachhaltiger überwunden werden sollten als angenommen. Schwache Signale dafür stellen die jüngsten Ergebnisse des ifo-Konjunkturtests und des ZEW-Index vom Januar 2012 dar.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands nahm von 2003 bis 2010 in einem geringen Ausmaß ab. Das kam dadurch zustande, dass die Wanderungsgewinne die Verluste aus der natürlichen Bewegung in diesem Zeitraum – im Gegensatz zu den Jahren davor – nicht mehr ausglich. Im Jahr **2011** drehte sich der Rückgang, der sich bereits im Jahr 2010 abgeschwächt hatte, in einen Wiederanstieg. Am Jahresende lebten nach einer Schätzung des Statistischen Bundesamts "über 81,8 Mio. Personen und damit deutlich über 50.000 Personen mehr als im Vorjahr in Deutschland"¹. Diese Trendwende ist ausschließlich auf den Außenwanderungssaldo zurückzuführen, der nach Verlusten in Höhe von 56.000 (2008) bzw. 13.000 (2009) Personen bereits im Jahr 2010 einen Gewinn in Höhe von 128.000 Personen verzeichnete und sich im abgelaufenen Jahr nach der o.a. Schätzung des StBA ("mindestens 240.000") annähernd verdoppelte. Neben der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven hat dazu maßgeblich beigetragen, dass vor allem in den Jahren 2008 und 2009, in abgeschwächtem Ausmaß aber auch noch im Jahr 2010 die Kommunen im Rahmen der bundesweiten Einführung der Steueridentifikationsnummer umfangreiche Melderegisterbereinigungen vorgenommen haben, die sich in erhöhten Fortzugszahlen niederschlugen. Im Jahr 2011 ist dieser statistische Effekt vollständig entfallen. Somit war die Dynamik, die die Wanderungsbewegungen in einer günstigen konjunkturellen Situation an den Tag legen können, nun auch statistisch zu beobachten. Für den Jahresdurchschnitt 2011 errechnet sich daraus eine annähernde Stagnation. Für die Jahre **ab 2012** wurde die 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts herangezogen, in der (in beiden Hauptvarianten) eine Abnahme um rund 0,2 % p.a. berechnet wurde, und deren Veränderungen auf den Wert des Jahres 2011 gesetzt. Dies bezieht sich auf die Jahresendwerte, so dass sich für den Jahresdurchschnitt 2012 ein geringer Rückgang errechnet (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).²

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu, also auch in den Jahren, in denen die gesamte Einwohnerzahl bereits sank (2008/03: 0,3 % p.a.). Nach einer annähernden Stagnation in den Jahren 2009 und 2010 dürfte sie im Jahr 2011, entsprechend der gesamten Einwohner-

¹ Statistisches Bundesamt, Für 2011 wird mit einer leichten Bevölkerungszunahme gerechnet, Pressemitteilung Nr. 014 vom 13.01.2012.
http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2012/01/PD12_014_12411.temp.atelId=renderPrint.psmI

² Nach dem vergleichsweise geringen Rückgang im Jahr 2010 und dem Wiederanstieg im Jahr 2011 liegt die tatsächliche Einwohnerzahl am Jahresende 2011 um 440.000 Personen oder 0,5 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese Divergenz fortsetzt. Auf der anderen Seite ist der Unterschied zur 12. KBV im Hinblick auf die Bedeutung für die Verkehrsentwicklung (noch) vernachlässigbar.

zahl, wieder geringfügig gestiegen sein. In den Jahren ab 2012 wird sie nach den Ergebnissen der 12. KBV annähernd auf dem derzeitigen Niveau verharren. In dieser Altersgruppe findet der Rückgang erst später als bei der gesamten Einwohnerzahl statt; zudem ist er absolut wie prozentual schwächer ausgeprägt.

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

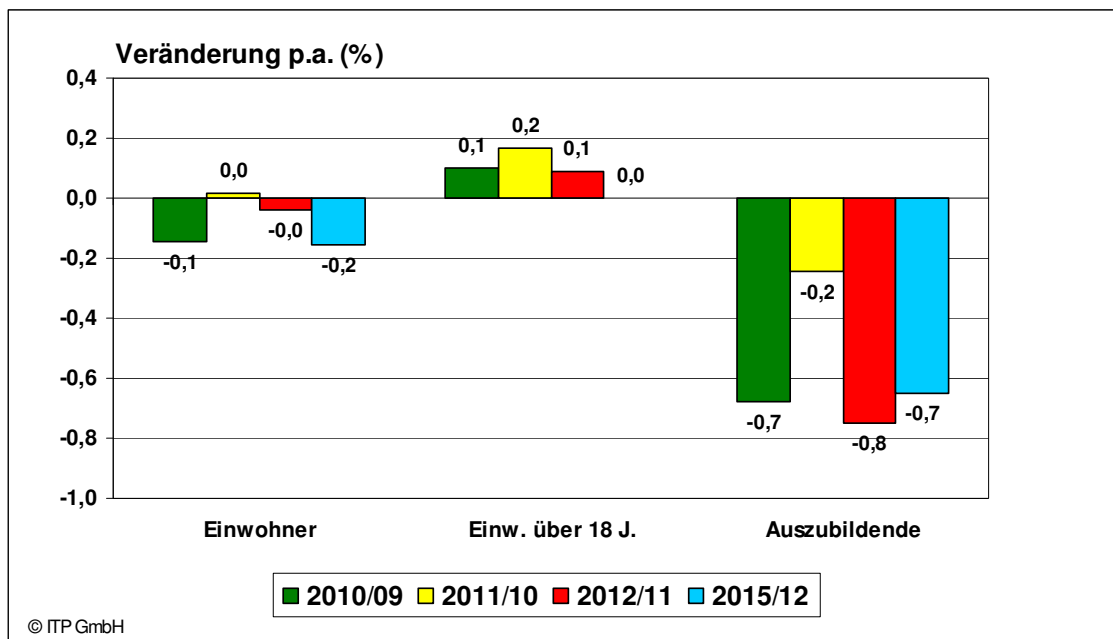
	Mio. Personen					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Einwohner ¹⁾	81,87	81,76	81,77	81,74	81,36	-0,1	0,0	-0,0	-0,2
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	68,30	68,37	68,48	68,54	68,54	0,1	0,2	0,1	0,0
Auszubildende ²⁾	13,80	13,70	13,67	13,57	13,30	-0,7	-0,2	-0,8	-0,7

1) Jahresdurchschnitt

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus den Schülern (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie aus den Studenten. Seit 1998 geht sie entsprechend der Besetzung der entspre-

chenden Altersjahrgänge zurück, darunter seit 2004 in einem spürbaren Ausmaß (um annähernd 1 % p.a.). Bei der Zahl der Schüler, die in den neunziger Jahren noch gestiegen ist, hat sich die Abnahme in den letzten Jahren spürbar verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2010/11) 1,6 %. In den Jahren 2008 bis 2010 wurde sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bis 5 %) gedämpft. Im vergangenen Jahr (Wintersemester 2011/12) nahm deren Zahl nochmals deutlicher (7,5 %) zu, was neben doppelten Jahrgängen in einigen Bundesländern auch durch die Aussetzung der Wehrpflicht bedingt war. Deshalb nahm die Zahl aller Auszubildenden um lediglich 0,2 % ab. Künftig wird die Studentenzahl wieder schwächer wachsen als zuletzt. Bei einem ähnlich ausgeprägten Rückgang der Schülerzahl wird die Zahl aller Auszubildenden im Prognosezeitraum um knapp 1 % p.a. schrumpfen (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1). Für die exakte Quantifizierung wurden die letzten Vorausberechnungen der Kultusministerkonferenz herangezogen.¹

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, "Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2010 – 2025" sowie "Prognose der Studienanfänger, Studierenden und Hochschulabsolventen", Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 192 bzw. 176, Bonn 2011 bzw. 2005.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** stand im Jahr **2011** zunächst im Zeichen der anhaltenden kräftigen Erholung nach der schwersten Rezession der Nachkriegsgeschichte, die sich im Verlauf jedoch spürbar abschwächte. Das weltweite BIP-Wachstum wird gegenwärtig auf knapp 4 %, nach gut 5 % im Jahr 2010, geschätzt.¹ In nahezu allen Industrieländern fiel der Anstieg schwächer aus als im Vorjahr, für den Euroraum quantifizieren es der IWF und die Weltbank auf 1,6 % (2010: 1,8 %) und für die USA auf 1,7 bis 1,8 % (2010: 3,0 %). In Japan ist die gesamtwirtschaftliche Produktion wegen der Folgen von Fukushima sogar um knapp 1 % gesunken (2010: +4,5 %). In einigen bedeutenden Schwellenländern, vor allem in China (9 %) und in Indien (7 %), setzte sich der Aufschwung dagegen weiterhin mit hohen Wachstumsraten fort (2010: jeweils 10 %). Für **2012** wird für den Euroraum mit einem leichten Rückgang (knapp 0,5 %), für die USA mit einem annähernd unverminderten Anstieg (rund 2 %), für Japan mit einer Erholung auf Grund des Aufholeffekts (knapp 2 %) sowie für China und Indien mit einem weiterhin kräftigen Wachstum (gut 8 % bzw. knapp 7 %) gerechnet. Für **2013** wird für den Euroraum ein Wiederanstieg (rund 1 %) und für die anderen Länder (-gruppen) eine ähnliche Entwicklung wie für das laufende Jahr erwartet. Letzteres gilt auch für die **mittelfristige** Prognose des IWF bis zum Jahr 2016.²

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt. Die vorliegende Winterprognose basiert auf dem **Jahreswirtschaftsbericht** der Bundesregierung vom 18. Januar 2012³, in der die Entwicklung im begonnenen Jahr prognostiziert wird, und der darauf aufbauenden **mittelfristigen Projektion** des BMWi bis zum Jahr 2016.

Das **BIP** ist im Jahr **2011** gemäß den ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 3,0 % gestiegen und damit – wie schon 2010 – stärker als in den meisten anderen Industrieländern. Damit wiederum wurde der tiefe Einbruch des Jahres 2009 endgültig aufgeholt, so dass das (Vorkrisen-) Niveau des Jahres 2008 um über 1 % übertroffen wurde. Die expansiven binnenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die noch hohen Auftragsbestände auch aus dem Ausland haben die kontraktiven Einflüsse von außen bislang weitgehend abgefedert. Jedoch war im zweiten Halbjahr bereits eine verminderte Dynamik zu beobachten, die sich im Jahr **2012** zunächst fortsetzen wird. Hier wird die deutsche Konjunktur durch die Wachstumsabschwächung im Euroraum gedämpft. Trotz einer noch robusten Inlandsnachfrage wird das

¹ IWF, World Economic Outlook, Update vom 24.01.2012, S. 2, und Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2012, S. 2.

² IWF, World Economic Outlook, September 2011, S. 178 ff.

³ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Jahreswirtschaftsbericht 2012, Berlin, Januar 2012.

Wachstum des BIP deutlich schwächer ausfallen als im Vorjahr. In den letzten Monaten des Vorjahres haben sich die Perspektiven noch weiter eingetrübt. In den Konjunkturprognosen, die zwischen September und November 2011 erstellt wurden, wurde mehrheitlich noch ein Wachstum um rund 1 % erwartet, ab Dezember dagegen nur noch ein Anstieg um 0,3 % bis 0,6 %.¹ Die Erwartung des Jahreswirtschaftsberichts liegt mit 0,7 % am oberen Rand dieses (engen) Spektrums. Bis zum Jahr **2015** erwartet die Mittelfristprojektion des BMWi ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,6 % p.a.

Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	102,7	106,5	109,7	110,4	115,9	3,7	3,0	0,7	1,6
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	101,8	102,5	104,0	105,2	109,6	0,6	1,5	1,2	1,4
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	98,7	109,1	118,1	120,4	139,9	10,5	8,3	2,0	5,1
Exporte ¹⁾	108,3	123,2	133,2	135,9	155,0	13,7	8,2	2,0	4,5
Importe ¹⁾	110,6	123,5	132,4	136,3	157,4	11,7	7,2	3,0	4,9
Erwerbstätige ³⁾	40,4	40,6	41,1	41,3	41,4	0,5	1,3	0,5	0,1

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2000 = 100)
2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

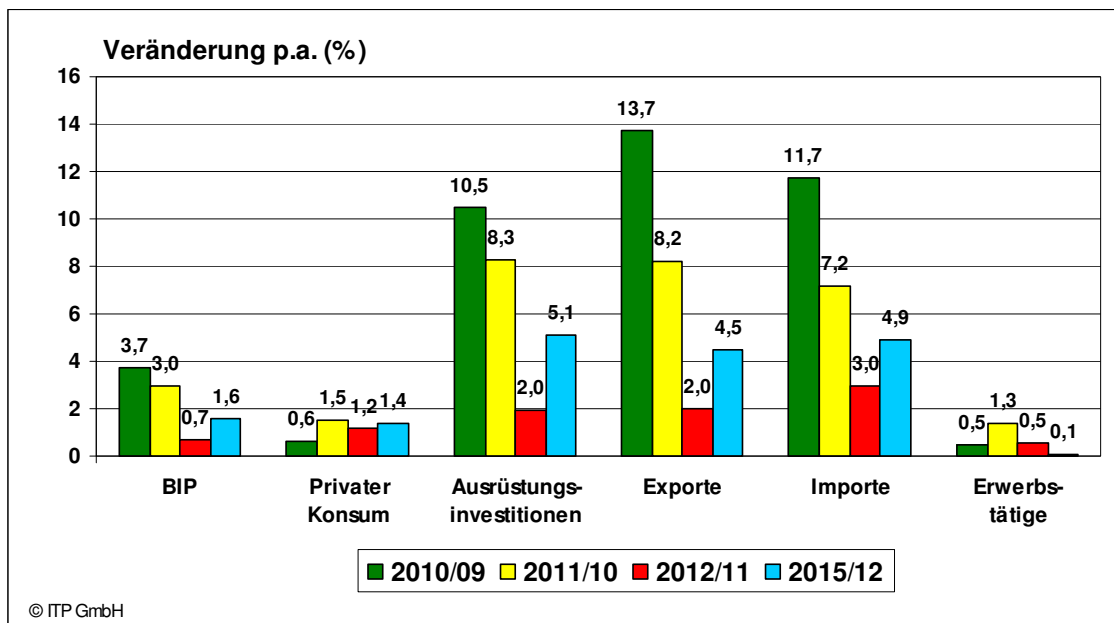
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2011** um 1,5 % gestiegen. Ausschlaggebend hierfür war vor allem der weitere spürbare Beschäftigungsaufbau (1,3 %), während sich die Nettolohn- und -gehaltssumme (pro Arbeitnehmer) noch nicht wesentlich erhöht hat. Somit nahmen die verfügbaren Einkommen zu, was bei einer unveränderten Sparquote auf die Konsumausgaben durchschlug. Im Jahr **2012** wird sich die Zunahme der Beschäftigtenzahl deutlich verlangsamen, was jedoch durch höhere Tarifverdienste zum großen Teil kompensiert wird. Im Jahreswirtschaftsbericht wird mit einem Wachstum der Konsumausgaben um 1,2 % gerechnet, was ebenfalls am oberen Rand der Bandbreite der anderen oben erwähnten Prognosen liegt (mehrheitlich 0,9 % bis 1,2 %, mit der Ausnahme von IWH (0,4 %) und RWI (0,5 %)). **Nach 2012** werden die Konsumausgaben gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi weiterhin spürbar zunehmen (1,4 % p.a.). Dies bedeutet für alle Jahre eine klare Verbesserung gegenüber dem letzten Jahrzehnt. Seit 2001 wurde ein vergleichbar starker Anstieg nur in einem Jahr (2006,

¹ Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen der Bundesbank, von ifo (München), HWWI (Hamburg), IWH (Halle), IfW (Kiel), RWI (Essen) und DIW (Berlin) sowie den oben bereits erwähnten Update des IWF, die zwischen dem 3.12.2011 und dem 24.1.2012 publiziert wurden.

1,5 %) erreicht, in allen anderen Jahren belief er sich auf höchstens 0,6 % und im Durchschnitt (2002 bis 2010) auf bescheidene 0,3 %, von 1991 bis 2001 dagegen noch auf 1,6 % p.a.¹

Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Ausrüstungsinvestitionen** setzten im Jahr **2011** ihren kräftigen (Wieder-) Aufschwung nach dem tiefen Einbruch des Jahres 2009 (-23 %) fort und nahmen um über 8 % zu. Dennoch lagen sie damit immer noch um 8 % unter dem Höchststand von vor der Krise. Über lange Zeit blieb das Investitionsklima auf Grund der weiter steigenden Kapazitätsauslastung, der verbesserten Ertragsperspektiven und des nach wie vor historisch niedrigen Zinsniveaus günstig. Im Jahr **2012** wird sich die Investitionsneigung jedoch auf Grund des eingetrübten weltwirtschaftlichen Umfelds abschwächen, insbesondere im Bereich der eher exportorientierten Investitionsgüterindustrie. Das verbleibende Wachstum wird im Jahreswirtschaftsbericht auf 2 % geschätzt. Dies liegt hier in der Mitte der Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute (1 % bis gut 3 %). In **mittelfristiger Sicht** wird die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung zu einer weiterhin steigenden Kapazitätsauslastung und auch zu höheren Gewinnerwartungen führen, was auf die Ausrüstungsinvestitionen ausstrahlen wird. Vom BMWi wird bis 2015 eine Zunahme um 5 % p.a. erwartet. Damit wird das Niveau von 2008 hier erst im Jahr 2014 übertroffen.

¹ Alle Angaben beziehen sich auf die Ergebnisse der sog. "Großen Revision" der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung aus dem Jahr 2011, die in Einzelfällen nicht unwesentlich von den zuvor ausgewiesenen Werten abweichen.

Die **Exporte** sind im Jahr **2011** auf Grund des abgeschwächten Wachstums des Welthandels sowie der konjunkturellen Eintrübung in Europa zwar nicht nochmals im Tempo des vorangegangenen Jahres (14 %), aber mit über 8 % immer noch in einem beachtlichen Ausmaß gestiegen. Damit lagen sie bereits um 6 % über dem Vorkrisenniveau. Allerdings hat sich die Dynamik im Verlauf des Jahres deutlich verlangsamt. Mit der weiteren Verschlechterung der Perspektiven insbesondere für den Euroraum zeichnet sich für das Jahr **2012** eine erheblich schwächere Zunahme ab. Im Jahreswirtschaftsbericht wird sie auf 2 % und in den Prognosen der Institute auf gut 2 % bis gut 3 % geschätzt. Für **2013** erwartet die Mittelfristprojektion des BMWi eine Wachstumsbeschleunigung auf gut 4 %. Hier sind die vier Prognosen, in denen nicht nur die Entwicklung im Jahr 2012, sondern auch die im Jahr 2013 vorausgeschätzt wurde (Bundesbank, IWH, IfW, DIW), etwas optimistischer und reichen von knapp 5 % bis gut 6 %. Für die Jahre **nach 2013** rechnet das BMWi mit einem Zuwachs um 4,5 % p.a. Dies ist sowohl angesichts der Gesamtentwicklung der deutschen Wirtschaft, die durch die BMWi-Projektion gekennzeichnet wird, als auch im Vergleich mit der langjährigen Vergangenheitsentwicklung (2008/1993: 7,6 % p.a., darunter 2007/03 sogar 9,8 %) eher gering.

Die **Importe** sind im Jahr **2011** mit dem Anziehen der gesamtwirtschaftlichen Produktion kräftig gewachsen (7 %), allerdings, aus den gleichen Gründen wie bei den Exporten, schwächer als im vorangegangenen Jahr (12 %). Die Einfuhren lagen somit bereits um 9 % über dem Vorkrisenstand. Im Jahr **2012** wird das Wachstum auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung deutlich geringer ausfallen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird es auf 3 %, in den anderen Prognosen auf bis zu 4,5 % geschätzt. **Nach 2012** wird sich die Dynamik wieder beschleunigen. Die Mittelfristprojektion des BMWi rechnet für alle Jahre bis 2015 mit einem Anstieg um knapp 5 % p.a., die vier o.a. Prognosen für 2013 sogar mit 6 % bis 7 %.

Die Zunahme der (jahresdurchschnittlichen) Zahl der **Erwerbstätigen** hat sich im Jahr **2011** infolge des Produktionsanstiegs spürbar beschleunigt. Mit 1,3 % fiel sie nicht nur deutlich stärker aus als im vorangegangenen Jahr (0,5 %), sondern stellt auch (nach 2007) den zweithöchsten Anstieg seit dem Jahr 2000 dar. Im Verlauf des Jahres **2012** wird die Beschäftigung auf Grund der konjunkturellen Verlangsamung nur noch stagnieren, was im Jahresdurchschnitt aber noch ein Plus bedeutet. Im Jahreswirtschaftsbericht wird eine Zunahme um 0,2 Mio. Personen oder 0,5 % erwartet, was mit den anderen Prognosen (mit einer Ausnahme (IWH) 0,3 % bis 0,5 %) annähernd übereinstimmt. Für den Zeitraum **nach 2012** wird die Erwerbstätigenzahl gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi nur noch geringfügig steigen (0,1 % p.a.).

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2011** nach ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 5,4 % gestiegen. Dies stellt, zusammen mit dem Ergebnis des Jahres 2006 (5,3 %), das höchste Wachstum seit 1994 dar. Dabei wurde der Wohnungsbau (6 %) weiterhin von den nach wie vor historisch niedrigen Hypothekenzinsen, den Modernisierungsprogrammen, der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und nicht zuletzt den Unsicherheiten bei anderen Formen der Kapitalanlage angeregt. Im gewerblichen Bau (gut 6 %) schlug sich das günstige Investitionsklima nieder. Der öffentliche Bau nahm wegen des Auslaufens der Konjunkturpakete und der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand weniger spürbar zu (knapp 3 %). Neben den konjunkturellen Einflussfaktoren kam ein entscheidender Impuls aus den Witterungsbedingungen. Sie haben die Bautätigkeit im Jahr 2010 sowohl im Januar/Februar als auch im Dezember massiv behindert, im Jahr 2011 dagegen kaum. Die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung stärker korreliert als die Investitionen, ist nicht nur stärker gestiegen als letztere, sondern hat mit 13 % eine außergewöhnliche Dynamik an den Tag gelegt. Es sei daran erinnert, dass die Bauproduktion von ihrem 1994, im Gefolge des Baubooms nach der Vereinigung Deutschlands, erreichten Höchststand bis zum Tiefpunkt (2005) um insgesamt 36 % bzw. 4 % p.a. gesunken ist. Offensichtlich machen sich bei dieser Größe die Witterungseinflüsse wesentlich stärker bemerkbar als bei den Investitionen. In den Monaten Januar, Februar und Dezember 2010 ist der Produktionsindex gegenüber dem Vorjahr um jeweils 18 % bis 21 % gesunken und in den entsprechenden Monaten des Jahres 2011 um 44 % bis 58 % gestiegen. Für das Jahr **2012** sind allein die konjunkturellen Einflussfaktoren noch durchaus expansiv ausgeprägt, allerdings nicht mehr im Ausmaß des Vorjahres. Hinzu kommt, dass die Witterungsbedingungen nach aller Voraussicht nicht nochmals derart milde ausfallen dürften wie 2011. Deshalb wurde für die **Bauinvestitionen** im Jahreswirtschaftsbericht mit einer Zunahme um 0,8 % gerechnet, die innerhalb des Spektrums der anderen Prognosen (-1,3 % bis +1,6 %) liegt. Bei der **Produktion** wird sich der Witterungseinfluss – vice versa zu 2011 und ähnlich wie 2010 – stärker niederschlagen. Zur Quantifizierung dieses Effekts haben wir die Veränderung der Bauinvestitionen zwischen 2009 und 2012 herangezogen, die also die Sondereffekte der beiden Zwischenjahre eliminiert. Selbst bei vorsichtiger Schätzung resultiert daraus für die Produktion im Jahr 2012 ein Minus in Höhe von etwa 3 %. Für die Jahre **bis 2015** wird in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg der **Bauinvestitionen** um 1,5 % p.a. erwartet. Nachdem die öffentliche Hand ihre Bautätigkeit infolge ihrer Finanzlage kaum ausweiten wird, entsteht dieses Wachstum vor allem im Wohnungs- und im Wirtschaftsbau. Für die **Produktion** werden für diesen Zeitraum die gleichen Veränderungsraten angenommen (vgl. Tab. R-3 und Abb. R-3).

Im gesamten **Verarbeitenden Gewerbe**, das im Jahr 2009 von der Rezession in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen wurde (-17 %), setzte sich der Aufholprozess, der bereits 2010 eingesetzt hatte (12 %), im Jahr **2011** fort, so dass die Industrieproduktion um knapp 9 % stieg und das Vorkrisenniveau bereits leicht übertraf. Somit sind die Aufholeffekte als weitgehend abgeschlossen zu betrachten. Zudem hat sich das Tempo im Verlauf des Jahres spürbar abgeschwächt. Seit Mai 2011 ist die Produktion (saison- und kalenderbereinigt) nicht mehr gestiegen. Setzt man nun, wie es der Grundtendenz der meisten aktuellen Konjunkturprognosen entspricht, für das erste Quartal des Jahres **2012** eine Stagnation gegenüber dem vierten Quartal 2011 und für den weiteren Verlauf ein moderates Wachstum (1 %, Dez. 2012 gegenüber Dez. 2011) an, dann resultiert für das Gesamtjahr ein Anstieg der Industrieproduktion um 0,6 %. Die jüngste Industrieprognose des DIW kam zu einem etwas geringeren Ergebnis (-0,1 %).¹ Dies würde für den Verlauf des Jahres eine Stagnation bedeuten, was hier nicht angenommen wurde. Für die Jahre bis **2015** wurde unterstellt, dass die Industrieproduktion, wie in früheren Aufschwungsperioden, etwas stärker als das BIP wächst. Konkretisiert wurde das, indem die Wachstumsdifferenz zwischen beiden Größen in diesen Aufschwungsjahren fortgeschrieben wurde. Daraus errechnet sich ein Anstieg in Höhe von knapp 2 % p.a.

Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Bauproduktion ¹⁾	108,6	109,2	123,4	119,5	125,2	0,5	13,0	-3,1	1,5
Industrieproduktion ²⁾	93,9	105,2	114,4	115,1	121,9	12,0	8,8	0,6	1,9
Rohstahlproduktion ³⁾	32,7	43,8	44,3	43,6	44,1	34,2	1,0	-1,6	0,4
Steinkohlenabsatz ³⁾	50,1	57,9	57,5	56,1	53,2	15,6	-0,7	-2,4	-1,8
Mineralölproduktenabsatz ³⁾	104,2	105,9	102,7	104,4	103,1	1,6	-3,0	1,6	-0,4
Chemieproduktion ⁴⁾	87,1	102,4	103,7	102,2	110,8	17,6	1,2	-1,5	2,7

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2005 = 100)

2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2005 = 100)

3) Mio. t

4) Produktionsindex für die Herstellung von chemischen Erzeugnissen (2005 = 100)

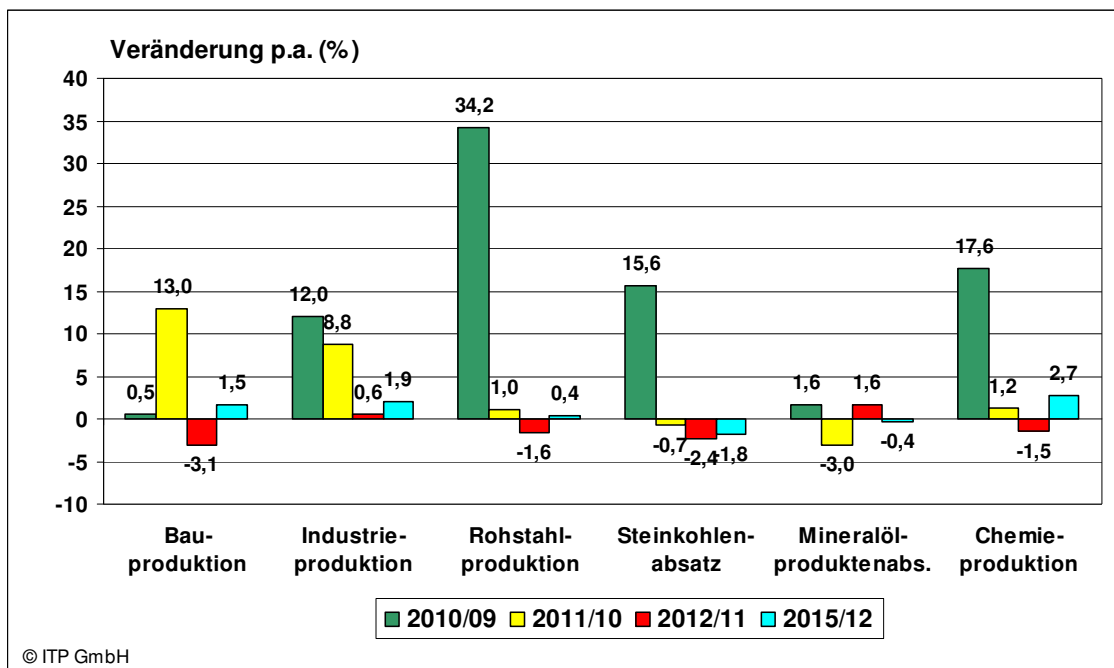
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölwirtschaftsverband, Verband der Chemischen Industrie, DIW, eigene Prognosen

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** stieg bereits im Jahr 2010 um über ein Drittel (34 %) und lag damit nur

¹ D. Lucke, Die deutsche Industrie – ein Fels in der Brandung?, in: DIW-Wochenbericht Nr. 49/2011, S. 3-11.

noch um 4 % unter dem Vorkrisenniveau von 2008. Deshalb war das Wachstumspotenzial für das Jahr **2011** grundsätzlich begrenzt. Allerdings war die tatsächliche Ausweitung (1 %) vor dem Hintergrund des kräftigen Produktionsanstiegs in den beiden Hauptabnehmerbranchen (Bau und Fahrzeugbau) überraschend gering. Offensichtlich wurden erstens die im vorangegangenen Jahr aufgebauten Läger (bei Herstellern und Verarbeitern) nun wieder abgebaut, zweitens wurde Stahl in verstärktem Ausmaß importiert. Beides spiegelte sich bei allen einschlägigen Gütertransporten wider. Für das Jahr **2012** wurde vom Branchenverband Wirtschaftsvereinigung Stahl ein annähernd unverändertes Produktionsniveau in Höhe von rund 44 Mio. t prognostiziert.¹ Angesichts des zu erwartenden Rückgangs der Bauproduktion und der bestenfalls leichten Zuwächse im Fahrzeug- und im Maschinenbau muss dies jedoch als etwas zu optimistisch betrachtet werden. Für die vorliegende Prognose wurde ein Rückgang um 1,6 % angenommen. Für die Jahre **bis 2015** zeichnet sich dagegen wieder ein leichtes Nachfrageplus bei den meisten Verarbeitern ab. Andererseits dürfte es erneut in einem überproportionalen Ausmaße durch Importe gedeckt werden, so dass die deutsche Rohstahlproduktion schwächer wächst (0,4 % p.a.).

Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



¹ Wirtschaftsvereinigung Stahl, Stabile Stahlproduktion für 2012 erwartet, Medieninformation vom 10.1.2012, http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke_Navigation/MedienLounge/_Dokumente/120110_PM_Stahlprognose.pdf

Der Verbrauch von deutscher und importierter **Steinkohle** ist im Jahr **2011**, laut Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB), um 0,7 % gesunken.¹ Verantwortlich hierfür war die Nachfrage der Kraftwerke, auf die rund drei Viertel des Gesamtverbrauchs entfallen. Sie nahm in den ersten vier Monaten um 11 % ab, in erster Linie auf Grund der Witterungsbedingungen. Im weiteren Verlauf des Jahres entstand zwar, auch wegen der neuen energiepolitischen Weichenstellungen, ein Plus von 3 %, dennoch verblieb im Gesamtjahr ein Rückgang um 2,5 %. Die Steinkohlenlieferungen an die Stahlindustrie sind laut AGEB mit 4 % deutlich stärker gestiegen als deren Produktion. Hier dürfte es also zu einem Lageraufbau gekommen sein. Die, mit einem Anteil von nur noch 2 % allerdings unbedeutende, Nachfrage aus dem Wärmemarkt sank witterungsbedingt um 7 %. Der Rückgang des Gesamtabsatzes entstand allein bei der deutschen Steinkohle, deren Förderung und Absatz um knapp 7 % sank. Damit verblieb für die Steinkohleneinfuhren noch ein Plus in Höhe von 2 %. Im Jahr **2012** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie entsprechend deren Produktion sinken. Der Bedarf der Kraftwerke ist angesichts der auch kurzfristigen Unsicherheiten hinsichtlich der Energieträgerstruktur der Stromerzeugung mit gewissen Unsicherheiten behaftet; es wurde eine Entwicklung gemäß des (rückläufigen) langfristigen Trends angenommen. Für den gesamten Steinkohlenabsatz ist somit ein Minus um gut 2 % zu erwarten. Bis zum Jahr **2015** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie wieder ein geringes Plus aufweisen, während der Gesamtabsatz nach wie vor von den rückläufigen Lieferungen an die Stromerzeuger dominiert wird. Es ist mit einem Rückgang um knapp 2 % p.a. zu rechnen. Für alle Jahre ab 2012 gilt, dass der Absatz des deutschen Steinkohlebergbaus, wenn dessen Kapazitäten planmäßig zurückgeführt werden, zweistellig sinken wird, während sich die Importkohlemengen noch etwas ausweiten werden (0,5 % p.a.).

Der **Absatz von Mineralölprodukten** wurde im Jahr **2011** erneut – im fünften Jahr in Folge – maßgeblich von der Nachfrage nach leichtem Heizöl bestimmt. Nachdem die Verbrauchertanks am Jahresbeginn noch halbwegs gefüllt waren, führten die milde Winterwitterung und der neuerliche Rohölpreisanstieg im ersten Halbjahr zu einem erheblichen Einbruch gegenüber dem, ohnehin niedrigen, Vorjahresniveau um 24 %. Im weiteren Verlauf zog die Heizölnachfrage zwar tendenziell, wie erwartet, an. Jedoch war sie, auch auf Grund der erneut milden Witterung am Jahresende, erheblich schwächer (-8 %) als im zweiten Halbjahr 2010, so dass im gesamten Jahr 2011 ein Minus in Höhe von 15 % oder gut 3 Mio. t entstand. Letzteres entsprach exakt der (absoluten) Veränderung des Gesamtabsatzes, der um 3 % abnahm. Im Vergleich zur Entwicklung bei leichtem Heizöl waren diejenigen bei allen anderen Hauptprodukten, deren Absatz mit Ausnahme von Dieselkraftstoff jeweils leicht zurückging, nahezu bedeutungslos. Dies ist auch für das Jahr **2012** zu erwarten. Denn nun können die vorher unterlassenen Heizölkäufe angesichts geleerter Tanks – trotz mittlerweile weiter gestiegener Preise – nicht weiter aufge-

¹ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch sinkt 2011 kräftig, AGEB-Pressedienst Nr. 09/2011 vom 20.12.2011

schoben werden. Der Ende Januar einsetzende Kälteeinbruch wird dies noch verstärken. Aus diesen Gründen zeichnet sich für den Heizölabsatz im laufenden Jahr ein spürbares Plus ab. Im Vergleich dazu sind die Bewegungen bei allen anderen Hauptprodukten, d.h. leichte Zunahmen bei Dieselmotortreibstoff und Rohbenzin sowie Abnahmen bei Ottomotortreibstoff und schwerem Heizöl, erneut weitgehend untergeordnet. Der für den Inlandsabsatz aller Mineralölprodukte zu erwartende Anstieg um 1,6 % entspricht 1,6 Mio. t. Davon entfallen 1,3 Mio. auf leichtes Heizöl. **Nach 2012** wird der Absatz von leichtem Heizöl wieder auf den Trend, der wegen der Substitutionen im Neubau und der fortgesetzten Energieeinsparmaßnahmen sinkt, zurückfinden. Die Entwicklung bei den anderen Produkten wird derjenigen des laufenden Jahres ähneln. Daraus errechnet sich für den Gesamtabsatz ein geringer Rückgang (-0,4 % p.a.).

Die deutsche **Raffinerieproduktion** hat sich in der jüngeren Vergangenheit spürbar schwächer entwickelt als der Produktenabsatz, insbesondere in den Jahren 2008 bis 2010 belief sich die Differenz der Veränderungsraten auf 8 bzw. 7 Prozentpunkte. Dies war zum Einen auf rückläufige Produktausfuhren und zum Anderen auf steigende Importe zurückzuführen. In der vor einem Jahr erstellten Winterprognose wurden beide Entwicklungen abgeschwächt fortgeschrieben. Tatsächlich aber haben sie sich im Jahr **2011** in die gegenläufige Richtung gedreht, die Exporte also zugenommen (2 %). Offensichtlich war deren Rückgang zwischen 2007 (28,1 Mio. t) und 2010 (17,7 Mio. t) weniger, wie von manchen Marktteilnehmern geäußert, auf eine verschlechterte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Raffinerien zurückzuführen, sondern eher ein Reflex auf den vorangegangenen Anstieg zwischen 2003 (18,5 Mio. t) und 2007. Die Raffineriekapazitäten sind in diesen Zeiträumen von 113,9 Mio. t (2003, jeweils Jahresanfang) auf 119,0 Mio. t (2007) gestiegen und anschließend wieder auf 117,6 Mio. t (2010) gesunken. Im Jahr 2011 setzte sich der Kapazitätsabbau fort (Jahresende: 104,1 Mio. t), was den Exportanstieg noch bemerkenswerter macht. Gleichzeitig sind die Einfuhren im vergangenen Jahr spürbar gesunken (8 %), was in erster Linie durch den o.a. Rückgang des Heizölabsatzes zu erklären ist. Somit hat sich die Raffinerieproduktion besser als der Inlandsabsatz (-3 %) entwickelt und ist lediglich um 1 % gesunken. Hier hat sich jedoch der Wiedereinsatz von Produkten deutlich überdurchschnittlich erhöht, so dass die Rohöleinfuhr, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, um 3 % sank. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen. Für die Jahre **ab 2012** wurde für die Produktausfuhren eine Konstanz angenommen. Bei den Einfuhren wurde für 2012, entsprechend zur Entwicklung des Heizölabsatzes, ein spürbarer und für die Folgejahre nur noch ein leichter Anstieg unterstellt. Daraus errechnet sich für die Raffinerieproduktion des Jahres 2012 eine leichte Zunahme (0,5 %) und für die Folgejahre eine Abnahme in gleicher Größenordnung. Das Verhältnis des Rohöl- und des Produkteneinsatzes in der Produktion hängt zu einem Gutteil von den Preisrelationen auf

den Spotmärkten ab, die sich einer Prognostizierbarkeit entziehen. Deshalb wurden für die Rohöleinfuhr die gleichen Veränderungen angesetzt wie für die Raffinerieproduktion.

Die Produktion der **Chemischen Industrie**, von der größere Teile, v.a. die Herstellung von Grundstoffen, am Beginn der Wertschöpfungskette stehen, hat deshalb bereits im Jahr 2010 (+18 %) den größten Teil des krisenbedingten Einbruchs wettgemacht. Zudem machte sich im Jahr **2011** die allgemeine konjunkturelle Abschwächung bereits früher bemerkbar, so dass die Chemieproduktion, wie vor einem Jahr an dieser Stelle erwartet, wesentlich schwächer (1,2 %) als die gesamte Industrie (9 %) zugenommen hat. Im Gegensatz zur letztgenannten ist die Chemieproduktion im Verlauf des Jahres 2011 bereits spürbar gesunken, und zwar (saison- und kalenderbereinigt) von Februar bis Dezember um über 7 %. Seit Juni liegen auch die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr im Minus, darunter ab Oktober spürbar (< -4 %). Daraus folgt, dass die Chemieproduktion mit einem beträchtlichen negativen Überhang ins Jahr **2012** geht. Für das Gesamtjahr wird vom Verband dennoch ein Plus um 1 % erwartet, das mit der entsprechenden Entwicklung beim BIP und der gesamten Industrieproduktion begründet wird.¹ Dies bezieht sich zwar auf die Herstellung einschließlich der pharmazeutischen Erzeugnisse, deren Verlauf aber im laufenden Jahr – wie schon 2011 und im Gegensatz zu 2010 – nicht wesentlich von der Gesamtentwicklung abweichen dürfte. Um diesen Anstieg zu realisieren, wäre im Verlauf des Jahres (Dez. 2012 gegenüber Dez. 2011) ein Plus um 10 % erforderlich, was als nicht sehr aussichtsreich erscheint. Vom DIW wurde (ohne Pharma) ein Rückgang um 1,5 % prognostiziert.² Dies bedeutet einen Verlaufsanstieg um 5 %, was als realistischer zu betrachten ist, und wurde für die vorliegende Verkehrsprognose herangezogen. Hier kann die, in der Einleitung zur gesamten Prognose erwähnte, hohe Volatilität der gegenwärtigen konjunkturellen Situation am Beispiel noch besser verdeutlicht werden: Nimmt man statt der dargestellten Entwicklung an, dass es im ersten Quartal nochmals zu einem Rückgang – im Ausmaß des vierten gegenüber dem dritten Quartal 2011 – und erst ab dem dritten Quartal zu der erwähnten Aufwärtsbewegung kommt, dann errechnet sich für das Gesamtjahr 2012 ein Rückgang um fast 6 %. Vice versa ist aber auch die vom VCI erwartete Entwicklung durchaus möglich, wenn die Aufwärtsentwicklung früher einsetzt und stärker ausfällt. Aus der Erwartung für 2012 wiederum ergibt sich am Jahresanfang **2013** – vice versa zu 2012 – ein positiver Überhang, weshalb für dieses Jahr ein deutliches Plus (4 %) zu erwarten ist. Für die beiden **Folgejahre** wurde die Wachstumsrate der gesamten Industrieproduktion herangezogen, deren Entwicklung derjenigen der Chemieproduktion bereits in früheren Aufschwungperioden ähnelte. Damit errechnet sich für den gesamten mittelfristigen Prognosehorizont eine Zunahme um knapp 3 % p.a.

¹ Verband der Chemischen Industrie, Für die Chemie wird es auch 2012 weiter aufwärts gehen, VCI-Presseinformation vom 7.12.2011, <https://www.vci.de/Presse/Pressemitteilungen/Seiten/Engel-Fuer-die-chemische-Industrie-wird-es-auch-2012-weiter-aufwaerts-gehen.aspx>

² D. Lucke, a.a.O.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die kurz- und mittelfristige Verkehrsentwicklung der letzten Jahre ging von der **Rohölpreisentwicklung** aus. Von 2004 bis Mitte 2008 löste sie einen deutlichen Anstieg der Kraftstoffpreise aus, der vor allem den Pkw-Verkehr merklich dämpfte, während der anschließende Rückgang im Jahr 2009 zu einem gegenläufigen Effekt führte. Im Dezember 2010 hat der Weltmarktpreis für Rohöl den Korridor zwischen knapp 70 und 85 USD/Barrel, in dem er zwischen Mitte 2009 und November 2010, von kurzfristigen Ausschlägen abgesehen, lag, verlassen und ist bis April 2011 auf über 120 USD/b (Brent) gestiegen. Die Gründe lagen zum Einen in den Unruhen in einigen arabischen Ländern und zum Anderen in der zunehmenden Dynamik der Weltwirtschaft. Nachdem sich beide Einflüsse im weiteren Verlauf zurückgebildet haben, ist auch der Rohölpreis bis zum Jahresende auf knapp 110 USD/b gesunken. Dennoch bedeutet dies auf Grund der vorangegangenen Erhöhung im Gesamtjahr einen Anstieg um rund 40 %. Da sich der Wechselkurs des US-Dollar gegenüber dem Euro im Jahresdurchschnittsvergleich gegenüber 2010 noch erhöht hat (1,40 gegenüber 1,33 USD), fiel die Verteuerung des deutschen Einfuhrpreises zwar etwas schwächer, aber mit 33 % dennoch fast so drastisch aus wie im Vorjahr (38 %). Für den gesamten Prognosezeitraum wurde, gestützt auf zahlreiche jüngere Konjunkturprognosen sowie auf längerfristige Energieprognosen, angenommen, dass der Rohölpreis auf dem derzeitigen Niveau von rund 110 USD/b verharren wird. Da dieses Niveau annähernd dem Durchschnitt des Jahres 2011 entspricht, bedeutet dies auch für das Jahr 2012, wie für die Folgejahre, eine Preiskonstanz. Natürlich steht diese Annahme unter dem Vorbehalt, dass es im Mittleren Osten zu keiner militärischen Eskalation und auch sonst zu keinen gravierenden Störungen in wichtigen Produzentenländern kommen wird. Abweichungen um etwa 10 bis 20 USD/b hätten, genauso wie leichte Veränderungen des Wechselkurses zum US-Dollar, keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung, ein Anstieg wie zwischen November 2010 und April 2011 dagegen durchaus.

Ferner wurde angenommen, dass der **Mineralölsteuersatz** im Prognosezeitraum nicht erhöht wird. Insbesondere in mittelfristiger Sicht ist diese Erwartung angesichts der Situation der öffentlichen Haushalte nicht ohne Risiken. Andererseits wäre jede andere Annahme willkürlich. Die Nutzerkosten des öffentlichen Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** werden etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen. Evtl. höhere Steigerungen sind nicht stark genug, um spürbare Nachfrageveränderungen auszulösen. Auf die Preise im **Luftverkehr** wird bei dessen Kommentierung ausführlich eingegangen (vgl. Abschn. 4.5).

Für alle **Güterverkehrsträger** ist zu erwarten, dass im Jahr 2012 die Abflachung des Nachfrageanstiegs zu einem gewissen Preisdruck führen wird, aber jeweils in einem Ausmaß, das den intermodalen Wettbewerb nicht wesentlich beeinflusst.

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

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** wurde der Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main im November 2011 vollzogen. Im Juni 2012 wird der neue Flughafen in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden übertrifft, in Betrieb genommen. Beide Maßnahmen erhöhen die Kapazität des gesamten deutschen Flughafensystems. Im Seeverkehr wird der JadeWeserPort in Wilhelmshaven im August 2012 in Betrieb genommen. Dies stärkt tendenziell die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen.

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

¹ Wachstum. Bildung. Zusammenhalt. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, 17. Legislaturperiode, S. 37.

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

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

Für das gesamtmodale **Transportaufkommen** wird gemäß der derzeitigen Datenlage ein Anstieg um knapp **7 %** geschätzt, wovon etwa die Hälfte auf die beschriebenen Witterungseinflüsse der Jahre 2010 und 2011 zurückzuführen ist. Von der **Leistung** entfallen auf die Baustofftransporte geringere Anteile, so dass sich bei dieser Größe mit gut **3 %** zum Einen eine spürbar schwächere Zunahme abzeichnet als beim Aufkommen. Zum Anderen kommt im Vergleich mit dem Wachstum im Jahr 2010 (7 %) die verkehrskonjunkturelle Entwicklung in den beiden zurückliegenden Jahren besser zum Ausdruck. Damit lagen beide Größen im Jahr 2011 noch um jeweils rund 2 % unter ihren bisherigen Höchstständen von 2008. Bereits in diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass sich die Unschärfen in der statistischen Erfassung des Verkehrs der ausländischen Lkw nochmals vergrößert haben (vgl. Abschn. 3.4). Da auf sie mittlerweile bereits ein Drittel der gesamtmodalen Transportleistung entfällt, wird letztere von einer Korrektur bei den ausländischen Fahrzeugen um einige wenige Prozentpunkte durchaus spürbar beeinflusst. Beim Aufkommen ist deren Anteil mit 13 % weniger hoch, so dass sich die Auswirkungen von Revisionen auf den gesamtmodalen Wert in Grenzen halten.

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

Im Jahr **2012** wird die gesamtwirtschaftliche Produktion deutlich schwächer wachsen als im Vorjahr. Dies trifft auch für nahezu alle transportintensiven Branchen zu. Dies ist somit auch für den gesamtmöglichen Güterverkehr zu erwarten. Erschwerend kommt hinzu, dass die Witterungsbedingungen für die Bauwirtschaft nach aller Voraussicht nicht nochmals derart milde ausfallen dürften wie 2011. Deshalb dürften die Baustofftransporte ein Minus verbuchen, was auf Grund ihres hohen Gewichts das gesamtmögliche **Transportaufkommen** drückt, für das aus derzeitiger Sicht lediglich mit einer **Stagnation** zu rechnen ist. Für die **Leistung** zeichnet sich dagegen noch ein moderater Anstieg um gut **2 %** ab. Beim Vergleich dieser Veränderung mit denen der beiden Vorjahre (7 % und 3 %) kommt nicht nur die gesamtwirtschaftliche Abflachung zum Ausdruck, sondern auch das allmähliche Auslaufen der Aufholeffekte nach der Krise des Jahres 2009. Mit dieser Zunahme wird die gesamtmögliche Transportleistung im Jahr 2012 erstmals das Vorkrisenniveau übertreffen, wenn auch nur geringfügig.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3113,7	3116,1	3369,0	3353,1	3563,4	0,1	8,1	-0,5	2,0
Eisenbahnverkehr ³⁾	312,1	355,7	373,8	374,3	395,9	14,0	5,1	0,2	1,9
Binnenschifffahrt	203,9	229,6	219,7	231,6	236,5	12,6	-4,3	5,4	0,7
Rohrleitungen ⁴⁾	88,4	88,8	86,7	90,0	90,6	0,5	-2,5	3,8	0,3
Luftfracht ⁵⁾	3,4	4,2	4,4	4,5	5,3	22,5	4,8	3,5	5,4
Insgesamt	3721,5	3794,4	4053,4	4053,5	4291,6	2,0	6,8	0,0	1,9
Seeverkehr ⁶⁾	259,4	272,9	291,5	294,0	317,1	5,2	6,8	0,9	2,6
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	415,6	437,4	460,0	467,0	514,8	5,2	5,2	1,5	3,3
Eisenbahnverkehr ³⁾	95,8	107,3	113,0	113,7	122,8	12,0	5,3	0,6	2,6
Binnenschifffahrt	55,5	62,3	55,6	62,0	63,1	12,2	-10,7	11,5	0,6
Rohrleitungen ⁴⁾	15,9	16,3	15,5	16,4	16,5	1,9	-4,6	5,7	0,2
Luftfracht ⁵⁾	1,3	1,6	1,7	1,7	2,0	23,8	3,6	3,5	5,4
Insgesamt	584,2	624,8	645,8	660,8	719,2	7,0	3,3	2,3	2,9
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland									
3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr									
4) Nur Rohölleitungen									
5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen									
6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.									

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

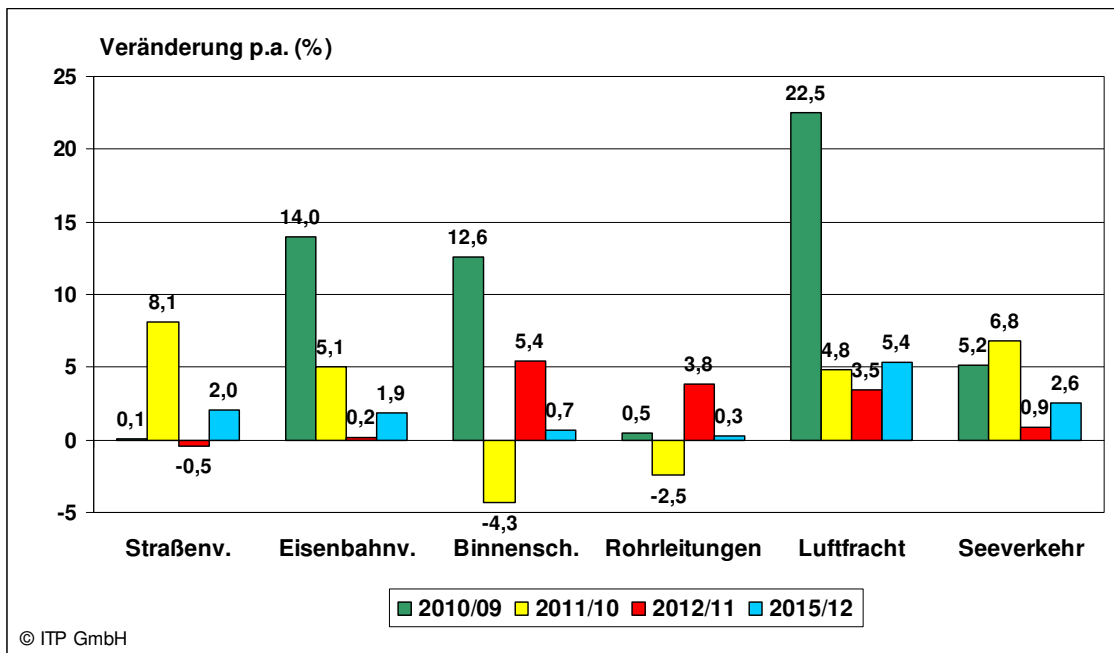
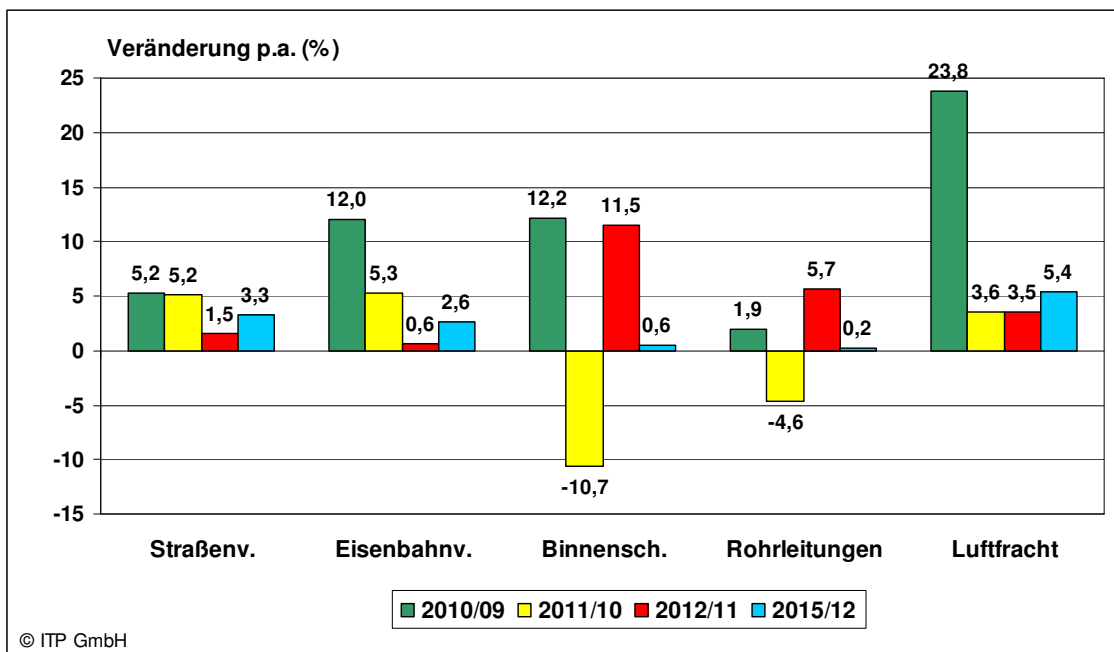


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Für den Zeitraum von 2012 **bis 2015** ist aus derzeitiger Sicht damit zu rechnen, dass nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten wieder etwas stärker zunehmen werden als im laufenden Jahr. Dies lässt ein entsprechendes Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs erwarten. Es wird auf knapp 2 % (Aufkommen) bzw. nahezu 3 % (Leistung) p.a. quantifiziert. Damit wird ab 2014 auch das Aufkommen über dem Vorkrisenniveau liegen, während die Leistung ihren bisherigen Höchststand im Jahr 2015 bereits um 10 % übertreffen wird.

Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist wie immer auf dessen Datenlage einzugehen. Für das Jahr **2010** sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt statistische Werte für den Verkehr der deutschen Fahrzeuge vollständig verfügbar. Für die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen liegen seitens Eurostat zwar bereits erste Daten vor, die aber nicht zu den Ergebnissen der Mautstatistik passen (vgl. Abschnitt 3.4). Deshalb haben wir diese Transporte nach wie vor anhand der Entwicklung des Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen (pro Güterabteilung und Hauptverkehrsverbindung), der längerfristigen Abweichungen zwischen den beiden Segmenten sowie, als Eichgröße, der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung geschätzt. Demnach ist das **Aufkommen** des gesamten Straßengüterverkehrs – in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – im Jahr 2010 über eine **Stagnation** nicht hinausgekommen, die **Leistung** dagegen um gut **5 %** gestiegen. Ein wesentlicher Grund für die vergleichsweise schwache Entwicklung des Aufkommens liegt in den bereits erwähnten Auswirkungen der Witterungseinflüsse auf die Bautätigkeit.

Im Jahr **2011** ist der Straßengüterverkehr in den ersten Monaten drastisch gewachsen. Das Aufkommen der **deutschen Lkw** stieg im **Januar** und im **Februar** um jeweils über 30 %, auch die Leistung verzeichnete zweistellige Zuwächse (14 % und 11 %). Der Vergleich mit den entsprechenden Veränderungen des Jahres 2010 (Aufkommen: -14 % und -11 %, Leistung: -4 % und -1 %) verdeutlicht, dass dies eben nicht nur auf die Basiseffekte aus dem Vorjahr, sondern auch auf außerordentlich günstige Witterungsverhältnisse zurückzuführen ist. Diese Erkenntnis ist wesentlich für die Prognose für das Jahr 2012. Auch im **März**, in dem die Witterungseinflüsse weit weniger spürbar waren, war nochmals eine kräftige Zunahme zu beobachten (17 % bzw. 5 %). Sie ist allerdings zum Teil auf die Verschiebung der Osterferien (2010 teilweise im März, 2011 vollständig im April) zurückzuführen. Im weiteren Verlauf hat sich die Entwicklung, bei erneuten erheblichen kalenderbedingten Schwankungen, erwartungsgemäß beruhigt. Im **zweiten Quartal** belief sich die Zunahme auf 7,3 % bzw. 2,6 % und im **dritten Vierteljahr** auf 2,8 % bzw. (nochmals) 2,6 %.

Grundsätzlich stellt die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung inländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen, die bereits im Folgemonat veröffentlicht wird und somit einen Vorlauf von rund drei Monaten gegenüber den Verkehrsleistungsdaten aufweist, einen geeigneten Indikator für die kurzfristige Schätzung der letztgenannten dar. Sie ist im **vierten Quartal** 2011 entsprechend der Abkühlung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten um 0,7 % gesunken. Allerdings bildet diese Größe die Baustofftransporte, die mehrheitlich außerhalb von Bundesautobahnen und teilweise auch mit nicht-mautpflichtigen Fahrzeugen (< 12 t) befördert werden, nicht hinreichend ab. Im Januar und Februar 2011 stieg die mautpflichtige Fahrleistung um (zusammen) 9 %, die Transportleistung (auf allen Straßenkategorien) dagegen schon um 12,5 % und das Aufkommen, wie erwähnt, um 31 %. Ein entsprechender Effekt kann für den Dezember erwartet werden, in dem das Aufkommen im Jahr 2010 witterungsbedingt um 19 % abnahm. Im Dezember 2011 stieg die Bauproduktion, die im Vorjahresmonat um 21 %, also in ähnlichem Ausmaß wie der Lkw-Verkehr, gesunken war, um bemerkenswerte 44 %. Dies hat sich mit Sicherheit im Transportaufkommen niedergeschlagen, das somit um über 20 % zugenommen haben dürfte (Leistung: 5 %). Damit wird die Wachstumsrate des gesamten Jahres nochmals angehoben, die auf 8,5 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung) geschätzt wird.

In der **vor einem Jahr** erstellten Winterprognose wurde für das Aufkommen der deutschen Fahrzeuge ein Anstieg um gut **3 %** und für die Leistung eine Zunahme um **5,5 %** prognostiziert. Letztere wurde also annähernd zutreffend antizipiert, das Aufkommen dagegen massiv unterschätzt. Dies kam vor allem dadurch zustande, dass damals der Basiseffekt, der im Jahr 2011 aus den vorjährigen Witterungsverhältnissen entstand, auf Grund der Unschärfen, die mit der Umstellung der Güterartensystematik im Jahr 2010 verbunden waren, nur in der Tendenz, nicht aber im Ausmaß abgeleitet werden konnte. Darüber hinaus waren natürlich die außergewöhnlich milden Verhältnisse im kompletten Verlauf des Jahres an dessen Anfang nicht absehbar.

Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen** Fahrzeuge hat sich im Jahr 2011 um 6,5 % erhöht. Für deren Transportleistung wird ein geringfügig höherer (7 %) und für deren Aufkommen ein etwas niedrigerer Wert (gut 5 %) angesetzt (vgl. Abschn. 3.4). Damit ist der **gesamte Straßengüterverkehr** – in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – um rund **8 %** (Aufkommen) bzw. gut **5 %** (Leistung) gestiegen. Die Abweichung zwischen diesen beiden Zuwachsraten ist auf die kurzen Strecken der bereits mehrfach erwähnten Baustofftransporte zurückzuführen. Letztere hat damit das Vorkrisenniveau annähernd erreicht, während das Aufkommen, trotz des hohen letztjährigen Anstiegs, immer noch um 2 % darunter lag. Diese Wachstumsrate des Lkw-Verkehrsaufkommens stellt auch die höchste aller Verkehrsträger dar und übertrifft sogar die der Luftfracht, was als außergewöhnlich zu bezeichnen ist. Jedoch ist dies vor dem Hintergrund der Sondereinflüsse bzw. der schwachen vorjährigen Entwicklung zu interpretieren.

Für das Jahr **2012** deutet bereits die Entwicklung der wesentlichen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine klare Wachstumsabschwächung des Lkw-Verkehrs hin. Hinzu kommen die, bei der gesamtmöglichen Analyse bereits erwähnten, Auswirkungen der Witterungsbedingungen, die die Bauwirtschaft und damit den Lkw-Verkehr im Vorjahr nahezu überhaupt nicht gebremst haben, was sich im Jahr 2012 nach aller Voraussicht nicht wiederholen wird. Diese Aussage wird bereits durch den Kälteeinbruch von Ende Januar/Anfang Februar untermauert, der sich in den statistischen Zahlen des Lkw-Verkehrs spürbar niederschlagen wird. Die rückläufigen Baustofftransporte schlagen auf das gesamte **Aufkommen** durch, das deshalb sogar leicht **sinken** dürfte (-0,5 %). Die **Leistung** wird davon weniger stark tangiert, weshalb sie noch einen **moderaten Anstieg** (1,5 %) verbuchen wird.

Nach 2012 wird der Lkw-Verkehr gemäß der derzeitigen Einschätzung der Leitdaten und mit dem Wegfall des diesjährigen Basiseffekts wieder auf den mittelfristigen Wachstumspfad zurückfinden. Er wird derzeit auf **2 %** (Aufkommen) bzw. gut **3 %** (Leistung) p.a. quantifiziert. Damit wird das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 im Jahr 2015 um 4 % bzw. um 12 % übertroffen.

Eisenbahnverkehr

Der Schienengüterverkehr hatte sich bereits im Jahr **2010** kräftig von dem tiefen krisenbedingten Einbruch erholt. Mit einem Plus in Höhe von 14 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung) wurden nahezu drei Viertel bzw. über die Hälfte der Verluste des Jahres 2009 wettgemacht; die beiden Größen lagen im Jahr 2010 um nur noch 4 % bzw. 7 % unter den Höchstständen aus dem Jahr 2008.

Im Jahr **2011** setzte sich diese dynamische Entwicklung zunächst fort. Im ersten Quartal konnte der Eisenbahnverkehr ein vergleichsweise hohes Plus verbuchen (11 % bzw. 10 %). Im zweiten und dritten Vierteljahr waren weiterhin noch deutliche Wachstumsraten zu verzeichnen (5 % bis 7 %). Im vierten Quartal machte sich aber auch bei diesem Verkehrsträger die konjunkturelle Eintrübung bemerkbar (-1 %). Im gesamten Jahr entstand somit ein Anstieg um **gut 5 %** (Aufkommen und Leistung). Damit lag die Beförderungsmenge mit 374 Mio. t nicht nur leicht über dem Vorkrisenniveau (371 Mio. t), sondern erreichte auch schon nahezu den Wert von 1992 (380 Mio. t). Der bisherige Höchststand aus dem Jahr 1991 (416 Mio. t), der vor dem drastischen Rückgang in den neuen Bundesländern zu beobachten war, ist allerdings noch nicht ganz in Reichweite. Die damalige Transportleistung des Schienengüterverkehrs (82 Mrd. tkm) wurde bereits 2004 übertroffen und stieg anschließend bis 2008 auf 116 Mrd. Dieses Rekordniveau wurde im vergangenen Jahr (113 Mrd.) noch um 2 % verfehlt.

Neben den zu erwartenden Zuwächsen bei Nicht-Massengütern hat sich auch der **Montanbereich** überraschend positiv entwickelt. Die Transporte von Erzen und von Metallerzeugnissen wiesen bis zur Jahresmitte durchgängig zweistellige Zuwachsraten auf, die sich trotz der anschließenden Abschwächung im Jahresergebnis niederschlugen und maßgeblich zum Anstieg des gesamten Eisenbahnverkehrs beitrugen. **Außerhalb** der Massengutbereiche, d.h. vor allem im Kombinierten Verkehr, sind die ebenfalls zweistelligen Zuwachsraten des ersten Halbjahrs zwar bis zum Jahresende auch gesunken, aber noch deutlich im Plus verblieben. Im Vergleich zur Prognose vom Jahresanfang 2011 (3 % bzw. 5 %) haben sich die unerwartete Dynamik im Montanbereich des ersten Halbjahrs und die konjunkturelle Eintrübung im vierten Quartal annähernd ausgeglichen. In der Sommerprognose 2011 (jeweils 9 %), in der letztere noch nicht absehbar war, wurde der Eisenbahngüterverkehr dagegen deutlich überschätzt.

Im Jahr **2012** wird die Transportnachfrage außerhalb der Massengüter erneut steigen, allerdings, entsprechend des allgemeinen Konjunkturverlaufs, in einem spürbar schwächeren Ausmaß als im Vorjahr. Im Montanbereich wird sich die letztjährige Entwicklung allen Erwartungen zufolge nicht wiederholen. Vielmehr wird die rückläufige Stahlproduktion bei Erzen und Metallen zu einem Minus der Transportnachfrage führen. Bei den übrigen Massengütern ist nur mit geringen Zuwächsen zu rechnen. Die – im langjährigen Vergleich außerordentlich – günstige Entwicklung dieser Segmente in den Jahren 2010 und 2011 (+11 % bzw. +7 %, jeweils Leistung) kam einzig und allein auf Grund des vorangegangenen Einbruchs (-21 %) zustande und kann sich deshalb nach aller Voraussicht nicht wiederholen. Es sei daran erinnert, dass auf alle Massengüter¹ immer noch über die Hälfte des Aufkommens und rund 40 % der Leistung des gesamten Schienengüterverkehrs entfallen. Für diese beiden Größen ist deshalb (insgesamt) nur eine **geringfügige Zunahme** (0,2 % bzw. 0,6 %) zu prognostizieren.

Nach 2012 wird der Kombinierte Verkehr mit der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden. Dem steht jedoch entgegen, dass in den Massengutbereichen insgesamt ein lediglich geringer Anstieg zu erwarten ist (in der o.a. Summe um 0,5 %). Insgesamt wird ein Wachstum um **1,9 %** (Aufkommen) bzw. **2,6 %** (Leistung) p.a. prognostiziert. Damit wird ab dem Jahr 2013 nun auch letztere das Vorkrisenniveau übertreffen, im Jahr 2015 bereits um 6 %.

Das mittelfristig prognostizierte Aufkommenswachstum ist nahezu identisch mit der Zunahme des Straßengüterverkehrs (2,0 %). Dessen Anstieg wird tendenziell, ähnlich wie der Schienenverkehr von den Massengütern, von den wenig wachstumssträchtigen, aber aufkommensstarken Baustofftransporten gedämpft. Auf diese entfallen von der Leistung – im Gegensatz zum Auf-

¹ In der Güterartensystematik NST-2007 definiert als Summe von Kohlen, Öl, Erzen, Steinen und Erden sowie Metallen und Metallerzeugnissen (B2, B3, B5 und B7, vgl. Abschn. 3.2).

kommen – jedoch weit geringe Anteile als auf die Massengüter bei den Eisenbahnen. Aus diesem Grund wiederum steigt die Leistung des Lkw-Verkehrs (3,3 %) etwas stärker als die des Schienenverkehrs. Der Kombinierte Verkehr allein nimmt dagegen deutlicher zu als alle vergleichbaren Güterarten im Straßenverkehr.

Binnenschifffahrt

Ähnlich wie der Schienengüterverkehr hat sich auch die Binnenschifffahrt bereits im Jahr **2010** nach dem vorgegangenen schweren Rückgang kräftig erholt. Mit einem Anstieg um 13 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung) wurden fast zwei Drittel (Aufkommen) bzw. sogar acht Zehntel (Leistung) des Einbruchs im vorangegangenen Jahr wettgemacht. Die Leistung der Binnenschifffahrt lag damit nur noch leicht (3 %) unter dem Vorkrisenniveau (Aufkommen: 7 %).

Im Jahr **2011** hat sich dieser Aufholprozess jedoch nicht mehr fortgesetzt. Im Gegenteil war die Binnenschifffahrt über nahezu das gesamte Jahr teilweise massiven **Behinderungen** ausgesetzt. Nach den Eissperren auf Teilen des Wasserstraßennetzes und dem Hochwasser auf dem Rhein kam es am 13. Januar bei St. Goarshausen zu dem Tankerunfall, der eine wochenlange Sperrung dieses bedeutenden Wasserstraßenabschnitts auslöste. Bereits deshalb sank die Leistung im **Januar** um 21 %, das Aufkommen allerdings nur um 1 %. Offensichtlich sind die meisten Güter über kürzere Strecken in die großen, nördlich der Unfallstelle gelegenen Häfen (Duisburg, Neuss-Düsseldorf, Köln) transportiert und anschließend mit anderen Verkehrsmitteln weiterbefördert worden. Allein dieser Effekt hat das Jahresergebnis der Transportleistung um etwa 2 % gedrückt. Im **Februar** verzeichneten beide Größen sogar ein hohes Plus (19 %), das aber ausschließlich auf wasserstandsbedingte Behinderungen im Vorjahr zurückzuführen ist.

Nach einem leichten Minus im März lagen im **zweiten Quartal** auf dem gesamten Wasserstraßennetz Niedrigwasserstände vor, die zu einem Rückgang der Leistung um 15 % führten. Von **Juli bis Oktober** waren die Bedingungen vergleichsweise moderat ausgeprägt, so dass sich das Minus noch in Grenzen hielt (-7 %). Aggregiert über die **ersten zehn Monate** ist die Leistung der Binnenschifffahrt damit um 8 % gesunken. Der Aufkommensrückgang fiel wesentlich moderater aus (-2 %). Offenbar kam es in diesem Zeitraum zu ähnlichen Umladevorgängen wie im Januar nach der Tankerhavarie, so dass weniger die beförderten Mengen abgenommen haben, sondern sie über erheblich kürzere Strecken transportiert wurden.

Im **November** und in großen Teilen des **Dezembers** nahm das Niedrigwasser ein derartig dramatisches Ausmaß an, dass es sogar Einzug in die Hauptnachrichtensendungen der deutschen Fernsehanstalten fand. Verkehrsdaten für diese beiden Monate liegen noch nicht vor, jedoch kann der daraus resultierende Einbruch anhand von Informationen einzelner Binnenhäfen auf

(zusammen) über 20 % quantifiziert werden. Die Bedingungen waren nun derart dramatisch, dass in diesen beiden Monaten auch mit einem massiven Rückgang des Aufkommens zu rechnen ist.

Im **gesamten Jahr** 2011 ist das Transportaufkommen somit um **4 %** und die Leistung aus den o.a. Gründen um knapp **11 %** gesunken. Der Rückgang entstand in nahezu allen Güterbereichen. Etwas unterdurchschnittlich nahmen die Transporte von Erzen, Metallen und Mineralölprodukten ab, die von der noch positiven Stahlkonjunktur bzw. den nur leicht sinkenden Produkteneinfuhren aus den Rheinmündungshäfen profitierten. Selbst der, an sich wachstumsträchtige, Containerverkehr musste bei der Leistung ein deutliches Minus hinnehmen. Mit diesem Verlauf vergrößerte sich der Abstand zum Vorkrisenniveau wieder; Aufkommen und Leistung lagen im Jahr 2011 um 11 % bzw. 13 % darunter. Selbstverständlich lag die tatsächliche Entwicklung weit unter den Erwartungen der vor einem Jahr erstellten Winterprognose (+2 %, beide Größen) und auch der Sommerprognose 2011 (+4 % bzw. +2 %), als die massiven Behinderungen im weiteren Verlauf noch nicht absehbar waren.

Es dürfte offensichtlich sein, dass unter der Annahme, dass sich die Vorjahresbedingungen nicht nochmals wiederholen, im Jahr **2012** vor allem bei der Leistung ein drastischer **Basiseffekt** entstehen wird. Dessen Ausmaß ist weit bedeutender als der Einfluss von allen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten. Zur Absicherung der entstehenden Effekte wurde die Prognose auch auf den Vergleichszeitraum 2012/2010 gestützt. Das hat den angenehmen Nebeneffekt, dass die Einflüsse des Februar 2012, in dem es angesichts des extremen Kälteeinbruchs zu Beginn des Monats erneut zu Einschränkungen des Transportangebots – allerdings nicht auf dem Rhein, der mit Abstand bedeutendsten Wasserstraße – gekommen ist, durch die Situation im Februar 2010, als Aufkommen und Leistung gegenüber 2009 um 10 % bzw. 19 % sanken, annähernd ausgeglichen, vermutlich sogar übertroffen werden. D.h. wenn sich im weiteren Verlauf des Jahres leichte Behinderungen einstellen, dann würden die Einflüsse über das gesamte Jahr annähernd denen des Jahres 2010 entsprechen.

Im Ergebnis liegen das für 2012 erwartete Aufkommen **leicht über** und die Leistung annähernd **auf** dem Niveau von **2010**. In diesem Zweijahresvergleich entstehen spürbare Zuwächse bei Erzen, Steinen und Erden, Mineralölerzeugnissen, Chemischen Erzeugnissen sowie den "Sons-tigen Produkten", hinter dem sich vor allem der Containerverkehr verbirgt. Rückgänge zeichnen sich vor allem bei den Kohlenbeförderungen ab. Im Vergleich zu **2011** ergibt sich daraus natürlich ein deutlicher **Zuwachs**, der aus den dargestellten Gründen bei der Leistung (gut **11 %**) wesentlicher höher ausfällt als beim Aufkommen (gut **5 %**). Damit wird die Binnenschifffahrt im Jahr 2012 bei beiden Größen das höchste Wachstum aller Güterverkehrsträger aufweisen, was einerseits erwähnenswert ist, andererseits aber vor dem Hintergrund der Vorjahresentwicklung

interpretiert werden muss. Der Abstand zum Vorkrisenniveau reduziert sich damit auf 6 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung).

Nach 2012 wird die Transportnachfrage wieder von der mittelfristigen Entwicklung der Branchenkonjunktoren geprägt. Deshalb werden die anteilsstarken Transporte von Kohlen, Erzen, Steinen und Erden sowie Mineralölprodukten nur noch leicht zunehmen bzw. annähernd stagnieren. (Prozentual) spürbare Zuwächse sind lediglich für die Sonstigen Produkte und daneben für die Chemischen Erzeugnisse zu erwarten. Insgesamt dürfte die Binnenschifffahrt in diesem Zeitraum nur um knapp **1 % p.a.** steigen (Aufkommen: 0,7 %, Leistung: 0,6 %). Damit bleiben beide Größen auch im Jahr 2015 noch um 4 % bzw. 2 % unter den Werten von 2008.

Rohrfernleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrfernleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Sie hängen nicht von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, sondern nur von der Rohöleinfuhr ab und waren deshalb weder von dem allgemeinen Einbruch des Güterverkehrs im Jahr 2009 noch von dessen Wiederanstieg im Jahr 2010 betroffen. Aus diesem Grund sind bei diesem Verkehrsträger auch Vergleiche mit dem Vorkrisenniveau überflüssig.

Im Jahr **2011** ist der Pipelinedurchsatz um **2,5 %** gesunken. Dieses Minus ist allein auf den **Binnenverkehr** (innerhalb Deutschlands) zurückzuführen, der um 13 % sank, was trotz des geringen Anteils (rund 25 %) auf die Veränderung der Gesamtmenge durchschlug. Der Rückgang entstand nahezu ausschließlich in den Monaten von März bis Juni (-23 %, übrige Monate: -5 %) und kam durch die vorübergehende Schließung einer Raffinerie auf Grund von Wartungsarbeiten zustande.

Im (dominierenden) grenzüberschreitenden **Empfang** nahm die Beförderungsmenge dagegen um 1 % zu. Dies liegt deutlich über der Veränderung der gesamten deutschen Rohöleinfuhren, die wie erwartet um 3 % gesunken sind (vgl. Abschn. 2.3). Wie schon in den drei Vorjahren haben erneut Verschiebungen zu Lasten der deutschen Seehäfen stattgefunden, die in der Herkunftsstruktur des Rohöls begründet sind. Denn die Importe aus der ehemaligen GUS, d.h. aus Russland, Kasachstan und Aserbaidschan, die überwiegend über Rohrfernleitungen nach Deutschland transportiert werden, sind im Gegensatz zu den gesamten Importen im Jahr 2011 nicht gesunken. Damit hat sich deren Anteil nochmals spürbar, nämlich von 49,2 % (2010) auf 50,7 %, erhöht. In den Jahren von 2004 bis 2008 lag er noch bei 42 % und 1991 bei lediglich 16 %.

Bei der **Transportleistung** des grenzüberschreitenden Empfangs war im Februar/März ein massiver Zuwachs zu beobachten (23 %, Aufkommen: 4 %). Der hier resultierende Anstieg der Transportweite um 19 % entstand vor allem auf Grund eines Basiseffekts aus dem Jahr 2010 (-10 %), als die Raffinerie in Leuna auf Grund eines Unfalls vorübergehend geschlossen wurde. Sie ist an die, in Russland beginnende, Drushba-Leitung angeschlossen, die in Deutschland über eine weit überdurchschnittlich lange Strecke verläuft. Andererseits wurde diese Raffinerie im Juni 2011 wegen einer Inspektion erneut für drei Wochen außer Betrieb gesetzt, so dass in diesem Monat ein gegenläufiger Effekt entstand (Aufkommen: -4 %, Leistung -31 %). Aggregiert haben sich beide Einflüsse zwar annähernd aufgehoben, dennoch ist die Transportleistung des grenzüberschreitenden Empfangs im gesamten Jahr – im Gegensatz zum Aufkommen – um 1 % zurückgegangen. Dies schlug sich auch in deren Gesamtergebnis (aller Hauptverkehrsverbindungen) nieder, das einen Rückgang um **4,6 %** verbuchte

Sowohl in der Winter- als auch in der Sommerprognose 2011 wurde jeweils eine annähernde Stagnation der Pipelinetransporte erwartet. Das tatsächlich entstandene Minus kam zum Einen durch den Rückgang des Binnenverkehrs zustande, dessen Ursache sich einer Prognostizierbarkeit weitgehend entzieht. Die zusätzliche Abweichung bei der Leistung ist durch den Rückgang der Transportweite im grenzüberschreitenden Empfang (-2 %) zu erklären, die im Sommer (+2 %) zwar in der Tendenz gegenüber dem damaligen Datenstand (Jan./Feb.: +10 %), aber in einem zu geringen Ausmaß antizipiert wurde.

Im Jahr **2012** wird die Rohöleinfuhr wegen des anziehenden Inlandsabsatzes von Mineralölprodukten leicht zunehmen (0,5 %, vgl. Abschn. 2.3). Die Verschiebungen in der Herkunftsstruktur dürften sich nach aller Voraussicht fortsetzen, so dass die Importe aus der ehemaligen GUS stärker zulegen werden. Für den Pipelinedurchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** resultiert daraus ein Anstieg um etwa 1,5 %. Dessen Transportleistung wird – unter der Voraussetzung, dass Effekte wie in den Jahren 2010 und 2011 ausbleiben – wegen des Basiseffekts aus 2011 ein höheres Plus verzeichnen (3,5 %). Im **Binnenverkehr** wird sich ebenfalls ein Basiseffekt einstellen, weshalb er – auch hier Störungsfreiheit unterstellt – etwa im Ausmaß des letztjährigen Rückgangs (12 %) zunehmen dürfte. **Zusammen** ergibt sich daraus ein Wachstum um knapp **4 %** (Durchsatz) bzw. knapp **6 %** (Leistung). Dies stellt nach der Binnenschifffahrt die zweithöchsten Wachstumsraten aller Verkehrsträger dar, was aber, wie bei der letztgenannten, vor dem Hintergrund der Vorjahresentwicklung betrachtet werden muss. Im Vergleich zu 2010 beläuft sich der Anstieg jeweils nur auf 1 %.

Für die Jahre **nach 2012** zeichnet sich hinsichtlich der Rohöleinfuhr eine etwas schwächere Entwicklung ab (-1 %, vgl. Abschn. 2.3). Bei gleichen Annahmen zur Herkunftsstruktur und einem dann voraussichtlich stagnierenden Binnenverkehr resultiert für die Pipelinetransporte eine

annähernde **Stagnation**. Die deutliche Abschwächung gegenüber dem für 2012 prognostizierten Wachstum ist natürlich auf den Wegfall der, im laufenden Jahr wirksamen, Basiseffekte zurückzuführen.

Luftfracht

Die Luftfracht weist seit geraumer Zeit die größte Wachstumsdynamik aller Güterverkehrsträger auf. Seit der Vereinigung Deutschlands stieg das Transportaufkommen **bis 2008** pro Jahr um nahezu 6 %. Die Ursache liegt natürlich in der Expansion der Außenhandelsströme im Allgemeinen und der Beförderungen von zeitsensitiven, hochwertigen Gütern im Besonderen. Im Jahr **2009** schlug die Entwicklung der Außenhandelsströme dagegen auch bei der Luftfracht zu, weshalb sie um 6 % sank und knapp unter das Niveau von 2007 fiel. Im Jahr **2010** kehrte die Luftfracht nicht nur, wie zu erwarten war, wieder in den Aufwind zurück, sondern legte sogar einen ungeahnten Steigflug an den Tag und wuchs mit 23 % äußerst kräftig. Damit wiederum wurde nicht nur der Einbruch im vorangegangenen Jahr vollständig aufgeholt, sondern sogar der Verlust gegenüber dem Trendverlauf.

Vor der Kommentierung der Entwicklung im Jahr 2011 ist auf eine Änderung in der **statistischen Ausweisung** hinzuweisen. Auf Grund einer modifizierten Aufbereitungskonzeption werden seit Januar 2011 zum Einen die **Transitverkehre** in einer anderen Definition dargestellt. Sie sind zwar grundsätzlich für die Gesamtentwicklung völlig unbedeutend (Anteil am Gesamtverkehr 2010: 1,6 %), jedoch ergibt sich durch die Konzeptänderung rechnerisch ein Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert in Höhe von 135 %. Dieses Ausmaß zieht die Gesamtveränderung spürbar, nämlich um ca. 2 Prozentpunkte, nach oben. Da dies in der Realität nicht stattgefunden hat, haben wir für die vorliegende Prognose die Werte für den Transitverkehr in der alten Definition verwendet und mit den ausgewiesenen tatsächlichen Veränderungsraten belegt. Ähnliches gilt für die **Transportleistung**. Deren rechnerische Veränderung beträgt -8 %, während tatsächlich ein Anstieg um 4 % ausgewiesen wird. Hier haben wir die Aufkommenswerte mit der (errechenbaren) Veränderung der mittleren Transportweite (pro Hauptverkehrsverbindung) multipliziert. Für beide Größen werden wir, wenn die endgültigen Ergebnisse für 2011 vorliegen, diese übernehmen und die Zeitreihen mit den entsprechenden Korrekturfaktoren zurückrechnen.

Im Jahr **2011** hat sich der Höhenflug der Luftfracht zunächst fortgesetzt. Im **ersten Quartal** verbuchte sie ein Wachstum um 13 %. Im **April** kam es trotz der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan zu einem nochmals höheren Plus (23 %), das aber ausschließlich wegen des (vergleichsweise) niedrigen Werts des Vorjahres zustande kam, als der Luftverkehr wegen der Aschewolke massiv beeinträchtigt war. Von **Mai bis Juli** schwächte sich die Dynamik bereits

deutlich ab (4 %). **Ab August** schließlich waren Minusraten zu verzeichnen (zusammen -2 %). Somit verblieb im **gesamten Jahr** trotz (oder wegen) des äußerst dynamischen Beginns ein Anstieg um nur noch knapp **5 %** (Aufkommen), der bei der Leistung noch etwas schwächer ausfiel (knapp 4 %). Dennoch lag die (gesamte) Luftfracht mit diesem Wachstum im Jahr 2011 nun schon um gut ein Fünftel über dem Vorkrisenniveau. Diese tatsächliche Entwicklung im Jahr 2011 lag auch deutlich unter den Erwartungen sowohl der Winter- als auch der Sommerprognose 2011, in denen jeweils Wachstumsraten in Höhe von 8 % vorausgeschätzt wurden.

Die **Gründe** für die spürbare Abschwächung im Verlauf des Jahres liegen zum Einen natürlich in der konjunkturellen Entwicklung in den wichtigsten Zielregionen. So liegen die Veränderungs-raten des **Versands** nach Asien, der seit Längerem wichtigsten Zielregion, seit August im Minus. Auch die Einladungen nach Amerika haben sich im Verlauf des Jahres massiv abgeschwächt (Aug. bis Nov.: annähernde Stagnation, davor +17 %). Dennoch wuchs der gesamte Versand im Jahr 2011 immer noch um **8 %**, was angesichts der konjunkturellen Situation durchaus noch beachtlich ist und auch mit dem deutschen Export korrespondiert. Im Vergleich dazu legte der **Empfang**, der bis April noch um 10 % gewachsen war, mit einem Minus in den acht Folgemonaten (um zusammen -2,5 %) eine wesentlich schwächere Entwicklung an den Tag. Im gesamten Jahr verblieb hier nur noch ein Anstieg um **1 %**. Dass die Wachstumsraten der Luftfracht klar **über** denen des deutschen Außenhandels liegen, ist völlig normal und kommt durch ihre Zielgebiets- (höherer Anteil der aufstrebenden Schwellenländer) und Güterstrukturen (weitestgehend zeitsensitive und hochwertige Güter) zustande. Dass sie aber in einem derartigen Ausmaß **unter** dem Wachstum der deutschen Importe (7 %) liegen wie im Jahr 2011, ist äußerst bemerkenswert. Verantwortlich waren auch hier die Ausladungen aus Amerika und Asien, die sich im Verlauf ebenfalls erheblich abgeschwächt haben und seit Juni bzw. seit August negative Vorzeichen aufweisen, die in den letzten Monaten teilweise sogar zweistellig ausfielen.

Auf Grund der sehr volatilen gegenwärtigen Situation ist die Prognose der Luftfracht für das Jahr **2012** mit höheren Unsicherheiten behaftet als üblich. Dies gilt vor allem für den **Empfang**. Wir sind hier davon ausgegangen, dass sich die äußerst schwache Entwicklung der letzten Monate des abgelaufenen Jahres nicht über längere Zeit fortsetzt, sondern dass die Ausladungen in etwa mit der Rate der (gesamten) deutschen Importe (3 %) wachsen werden. Im Vergleich zu 2011 bedeutet dies zwar für den Luftfrachtempfang eine Beschleunigung der Dynamik, obwohl sich die der Einfuhren verlangsamt. Jedoch ist in der langjährigen Betrachtung ein Anstieg der Ausladungen im Ausmaß der Importe eine eher moderate Erwartung. Für den **Versand** ist dagegen auf Grund der konjunkturellen Entwicklung in den wichtigsten Zielgebieten, parallel zu den deutschen Exporten, mit einer nochmaligen Abschwächung des Wachstums zu rechnen. Letzteres wird auf knapp 5 % quantifiziert. Auf Grund der jüngsten Frühindikatoren

könnte die US-Konjunktur etwas stärker anziehen als hier erwartet, was den Anstieg der Einladungen anheben würde. Für die **gesamte** Luftfracht errechnet sich daraus ein Zuwachs um **3,5 %**.

Seit Ende Oktober 2011 gilt in Frankfurt/Main ein absolutes **Nachtflugverbot**. Sollte es in der endgültigen Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht, die für März 2012 erwartet wird, bestätigt werden, dann gehen wir davon aus, dass die Folgen auf den Luftfrachtumschlag **aller** deutschen Flughäfen, wie schon in den beiden letzten Monaten des Jahres 2011, durch Veränderungen der logistischen Ketten und/oder Verlagerungen auf andere Frachtflughäfen (v.a. Leipzig und Köln/Bonn) **annähernd kompensiert** werden. Verbleibende Effekte entstünden vor allem im Ausland/Ausland-Verkehr, der dann in einem gewissen Umfang auf ausländische Flughäfen verlagert werden würde. Da deren Ausmaß aber erstens zum gegenwärtigen Zeitpunkt äußerst schwer abschätzbar ist und zweitens der höchstrichterlichen Entscheidung hier nicht vorgegriffen werden kann, haben wir in der Prognose keine diesbezüglichen Effekte unterstellt.

Nach 2012 wird der deutsche Außenhandel wieder deutlich kräftiger expandieren als im laufenden Jahr. Schon allein dies sollte auf die Luftfracht ausstrahlen. Ferner ist davon auszugehen, dass die o.a. Strukturen der Luftfracht hinsichtlich ihrer Zielgebiete und Güterarten dazu führen, dass sie zumindest etwas stärker wächst als die gesamten Aus- und Einfuhren. Quantifiziert werden diese Erwartungen mit einem Anstieg um **über 5 %** p.a. Dabei dürften die Zunahmen von Versand und Empfang wieder näher beieinander liegen als in den Jahren 2011 und 2012.

Seeverkehr

Wie die Luftfracht wird auch der Seeverkehr über deutsche Häfen seit geraumer Zeit von der wachsenden weltwirtschaftlichen Verflechtung angetrieben. Die Dynamik, gemessen an der jahresdurchschnittlichen Wachstumsrate zwischen 1991 und 2007, war im Seeverkehr mit 4,5 % nahezu so stark wie in der Luftfracht. Im Jahr **2009** wurde der Seeverkehr jedoch zum Einen vom Außenhandel und zum Anderen von drastischen Rückgängen bei einigen Massengütern gebremst. Das Transportaufkommen ging um 18 % zurück und fiel unter den Stand von 2004.¹ Im Jahr **2010** fand auch der Seeverkehr in den Vorwärtsgang zurück und stieg um **5 %**. Mit diesem, vergleichsweise moderaten, Wachstum wurde nur rund ein Viertel des Einbruchs im vorangegangenen Jahr aufgeholt, so dass der Umschlag noch um 14 % unter dem Stand von

¹ Beim Seeverkehr ist die Ausweisung der Transportleistung, die zum allergrößten Teil auf den Weltmeeren erbracht wird, nicht sinnvoll.

2008 lag. Zweistellige Zuwächse im Containerverkehr wurden durch einen deutlichen Rückgang bei Rohöl und Mineralölerzeugnissen gedämpft.

Im Jahr **2011** hat der Seeverkehr die Vorwärtsbewegung fortgesetzt. Bis zum Oktober (September und Oktober vorläufige Werte) belief sich der Anstieg auf 7 %. Dabei war - im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern und auch zu den Erwartungen der Sommerprognose – im Verlauf keine wesentliche Abschwächung des Wachstumstempos festzustellen. Schätzungen für November und Dezember, die auf Meldungen von bedeutenden Seehäfen beruhen, lassen für das gesamte Jahr eine Zunahme um knapp **7 %** erwarten. Damit wird einerseits der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 auch im Jahr 2011 noch um 8 % verfehlt. Andererseits bedeutet dieses Ergebnis, dass der Seeverkehr – im Gegensatz zu den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt – stärker als im Jahr 2010 expandierte.

Der **Grund** für diesen Sachverhalt liegt zunächst darin, dass sich einige der Bremsfaktoren der Vorjahre im abgelaufenen Jahr nicht wiederholten bzw. zumindest abschwächten. So sank der Umschlag von **Mineralölerzeugnissen**, der im Wesentlichen aus Versandmengen besteht und in den beiden Vorjahren um 24 % bzw. 17 % schrumpfte, im Jahr 2011 parallel zur Entwicklung der deutschen Exporte (vgl. Abschn. 2.3) nicht nochmals. Allerdings war bei Kohle und Rohöl erneut ein kräftiges Minus hinzunehmen (-9 %, nach -12 % und -8 %). Hier machte sich nochmals der überdurchschnittliche Rückgang der Rohöleinfuhren aus der Nordsee (-11 %) und aus dem Nahen Osten (-13 %) bemerkbar. Noch wichtiger ist, dass außerhalb der Massengüter die Dynamik sich wieder erhöht und allmählich auf die Stärke der Vorkrisenjahre zurückgefunden hat. Der **Containerverkehr** legte um 19 % zu und damit mehr als doppelt so stark wie im Jahr 2010. Dieses außergewöhnliche Ausmaß ist zu einem großen Teil noch auf ausstehende Aufholeffekte zurückzuführen. Dieser wie auch der Umschlag von Mineralölprodukten wurde sowohl in der Winter- als auch in der Sommerprognose unterschätzt. Bei den letztgenannten wurde von einem fortgesetzten Rückgang der deutschen Ausfuhren ausgegangen. Deshalb lag der o.a. tatsächliche Anstieg spürbar über den Erwartungen (Winter: +3 %, Sommer: +5 %).

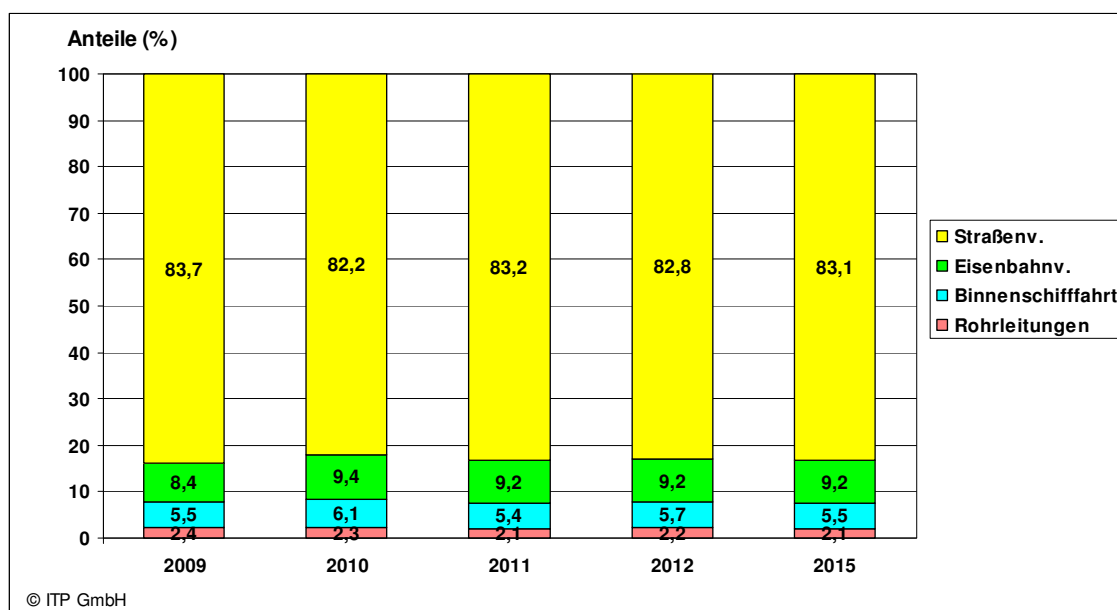
Im Jahr **2012** wird die Dynamik bei den (langfristigen) Wachstumstreibern, d.h. neben dem Containerverkehr auch den Chemischen Erzeugnissen, auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und analog zu den meisten anderen Verkehrsträgern an Stärke verlieren bzw. sogar ins Minus drehen. Darüber hinaus zeichnen sich in einigen Massengutbereichen (Kohle, Rohöl, Erze, Mineralölerzeugnisse) infolge der entsprechenden branchenwirtschaftlichen Verläufe wieder Rückgänge ab. Aus diesen Gründen ist zu erwarten, dass der Seeverkehr nur noch geringfügig wächst, nämlich um knapp **1 %**. Der Abstand zum Wert des Jahres 2008 verringert sich dann auf 7 %.

In den Jahren **nach 2012** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs mit der Aufhellung der Perspektiven für den deutschen Außenhandel wieder spürbar höher ausfallen als im Jahr 2012, aber das außergewöhnliche Tempo des abgelaufenen Jahres nicht erreichen. Für die genannten Massengutbereiche signalisieren die Leitdaten – mit Ausnahme des Ölsegments – wieder leichte Zuwächse. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Anstieg um **2,6 %** p.a. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2015 wieder erreicht.

Modal Split

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

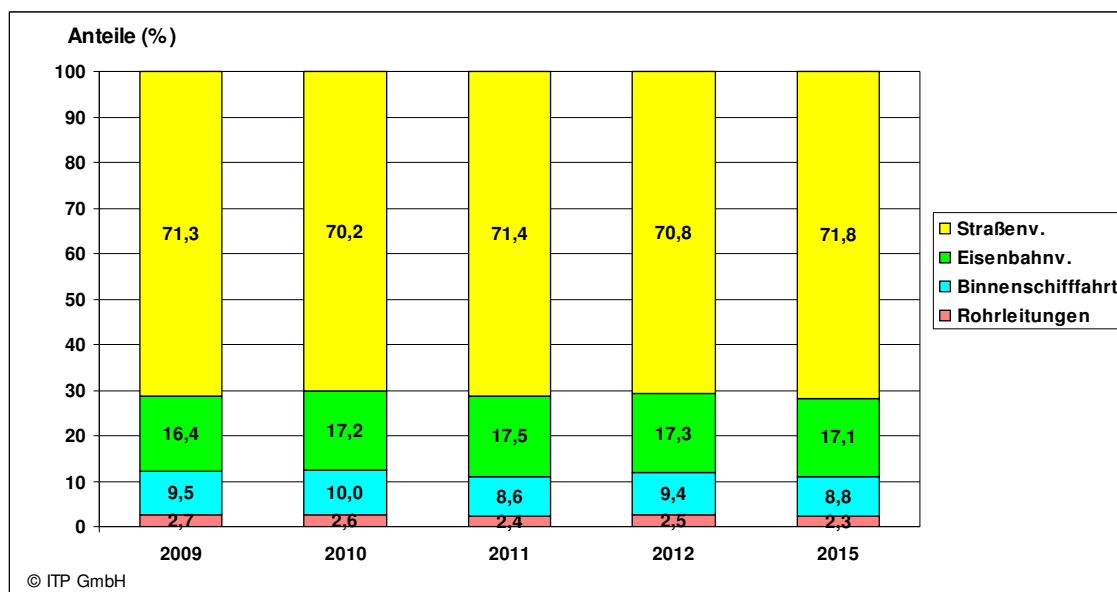
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger



Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt**, wie schon seit längerer Zeit, tendenziell Marktanteile verliert. Die Unterbrechung dieses Trends in den Jahren 2010 und 2012 ist auf die o.a. Sonderfaktoren zurückzuführen. Aussagefähiger ist hier die Entwicklung zwischen 2010 und 2015. Bei den **Rohrfernleitungen** setzt sich der Abwärtstrend, der im Jahr 2009 unterbrochen wurde, seit 2010 wieder fort. Die Marktanteile des **Straßengüterverkehrs**, die im

Krisenjahr 2009 gestiegen sind, gingen im Jahr 2010 zurück, und zwar nicht nur beim, witterungsbedingt stark gedrückten, Aufkommen, sondern auch bei der Leistung. Im Jahr 2011 haben sie sich spürbar erhöht. Im laufenden Jahr werden sie wieder abnehmen, danach bis 2015 dagegen steigen. Im Vergleich von 2015 mit 2011 bleibt der Anteil des Aufkommens, das grundsätzlich von den wachstumsschwachen Baustofftransporten stark beeinflusst wird, konstant, während er sich bei der Leistung, die davon weniger betroffen wird, erhöht. Das Wachstum der **Eisenbahnen** lag von 2000 bis 2008 (Aufkommen) bzw. von 2004 bis 2007 (Leistung) über dem des Lkw-Verkehrs, so dass die Anteilsgewinne der Schiene prozentual stärker ausgeprägt waren als die der Straße. Vice versa hierzu haben die Eisenbahnen im Jahr 2009 Marktanteile verloren, 2010 und 2011 aber wieder zurück gewonnen, letzteres allerdings nur bei der Leistung. Ab dem laufenden Jahr wird der Aufkommensanteil der Eisenbahn stagnieren, während der Leistungsanteil sinkt, nach 2012 allerdings nur noch geringfügig.

Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



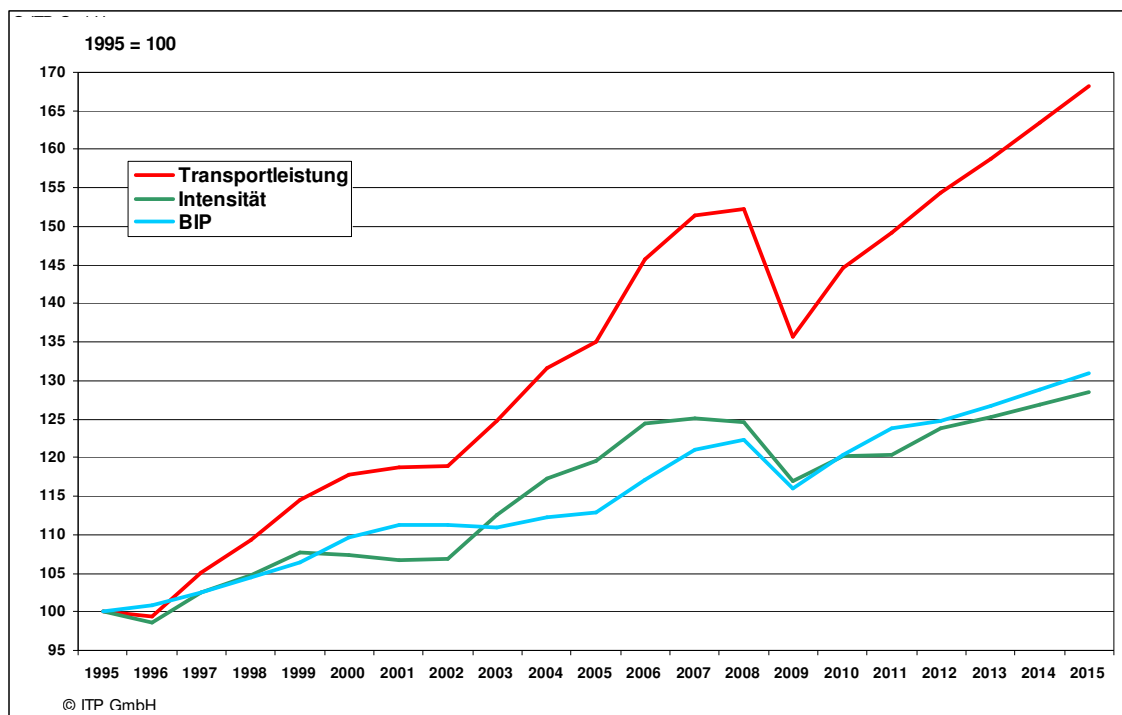
Transportintensität

In Abbildung G-5 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Es zeigt sich, dass im gesamten Zeitraum **bis 2007** die Transportleistung (+51 %) stärker expandiert hat als das BIP (+21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen** ist, und zwar um 25 % bzw. 1,9 % p.a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei glei-

chem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus.

Im Jahr **2008** nahmen beide Größen im gleichen Ausmaß zu (1 %), die Intensität blieb also **konstant**. Im Jahr **2009** fiel nun der Rückgang der Transportleistung (11 %) stärker aus als derjenige des BIP (5 %), so dass die Intensität um bemerkenswerte 7 % und somit auf das Niveau von 2004 **sank**. Hier ist der gegenläufige Effekt wie zuvor zu beobachten: Ex- und Importe schrumpften weitaus stärker als das BIP, mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Güterverkehr. Bereits im Jahr **2010** kam es jedoch wieder zu der gegenläufigen Bewegung. Die Transportleistung stieg stärker als das BIP, so dass die Intensität um 3 % **zunahm**. Im Jahr **2011** hat sich dies in einem nur sehr geringen Ausmaß fortgesetzt. Im **Prognosezeitraum** dagegen wird die Intensität, bei einem nunmehr wieder deutlich geringeren BIP-Wachstum, wieder stärker steigen, mit gut 1 % allerdings bei Weitem nicht in dem o.a. Ausmaß der Jahre von 1995 bis 2007. Damit wird sie im Jahr 2013 den bisherigen Höchststand aus den Jahren 2007/08 erreichen und ihn danach übertreffen.

Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität



3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

Die statistische Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wurde ab dem Jahr 2011 auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. "NST-2007" umgestellt. Statistische Daten in dieser Differenzierung liegen für die Jahre ab 2008 vor. Die ausgewiesenen Veränderungen für das Jahr 2011 sind nunmehr – im Gegensatz zu denen für 2010 im Bereich des Straßengüterverkehrs¹ – allesamt plausibel.

Die Prognose wurde nun grundsätzlich auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Für den Zeitraum bis 2007 wurden dabei die Entwicklungen in den jeweils "nächsten" NST/R-Bereichen herangezogen, die aber nicht immer vollständig vergleichbar sind. Da nun für alle Verkehrsträger Werte für vier Jahre vorliegen, haben sich die Unschärfen gegenüber der Situation vor einem Jahr bereits spürbar reduziert. Dies wird sich von Jahr von Jahr verstärken. Die Erstellung von fundierten langen Zeitreihen nach NST-2007 befindet sich nach wie vor im Aufbau. Der Aufwand hierfür ist erheblich größer, als es vor Beginn der Umstellung zu vermuten war.

Die Kommentierung der Güterverkehrsentwicklung nach Güterabteilungen erfolgt weiterhin **pro Verkehrsträger**, also nicht pro Güterabteilung. Damit kann das Gewicht der Veränderungen in den einzelnen Güterabteilungen für den jeweiligen Verkehrsträger besser verdeutlicht werden.

Gesamter Güterverkehr

Bei der Transportleistung des gesamten Güterverkehrs – ohne den Luftverkehr, dessen statistische Erfassung nicht nach Güterabteilungen differenziert wird und dessen Anteil im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ohnehin unbedeutend ist, sowie ohne den Seeverkehr – entstand das stärkste Wachstum im Jahr **2011** in den Güterbereichen, die mehr oder minder von den Baustofftransporten geprägt sind, d.h. bei Steine und Erden (B3), Mineralerzeugnissen (B6) sowie Abfällen (B9). Deren Leistung wuchs um 5 % bis 7 %, worauf über die Hälfte (11 Mrd. tkm) des Gesamtanstiegs (21 Mrd.) zurückzuführen ist. Darüber hinaus trugen die, ebenfalls kräftig gestiegenen, Transporte von Chemischen Erzeugnissen, den "Langlebigen Konsumgütern" und den "Sonstigen Produkten" nennenswert (10 Mrd. tkm) zur Gesamtentwicklung bei. Rückgänge waren nur im Ölsegment (Rohöl und Produkte) zu verzeichnen.

Im Jahr **2012** werden, entsprechend des Verlaufs des Lkw-Verkehrs, die genannten bauaffinen Güterabteilungen insgesamt annähernd stagnieren. Der verbleibende Anstieg (15 Mrd. tkm)

¹ Vgl. die diesbezüglichen Ausführungen in der Sommerprognose 2011.

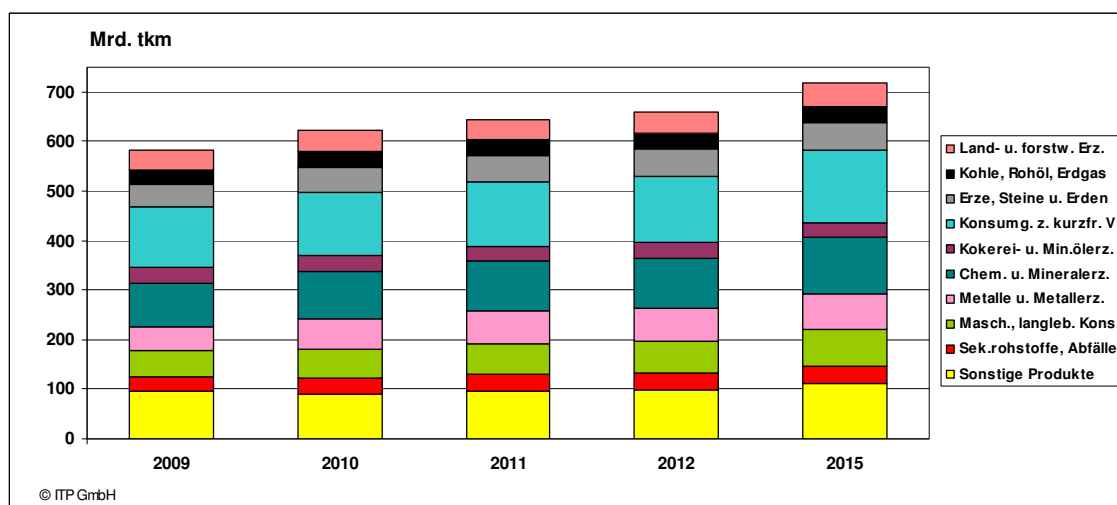
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	199,7	216,5	220,1	224,4	238,3	8,4	1,7	1,9	2,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	162,7	162,4	160,9	164,0	164,0	-0,2	-0,9	1,9	0,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	761,4	993,8	1108,6	1083,5	1132,0	30,5	11,5	-2,3	1,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	573,3	560,0	566,7	579,7	617,0	-2,3	1,2	2,3	2,1
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	189,2	187,1	179,3	182,0	178,2	-1,1	-4,1	1,5	-0,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	544,5	568,1	620,5	612,5	664,0	4,3	9,2	-1,3	2,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	196,1	257,4	266,7	266,3	278,9	31,2	3,6	-0,1	1,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	194,8	200,3	212,4	217,2	244,2	2,9	6,0	2,3	4,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	526,1	280,8	305,4	300,6	312,5	-46,6	8,8	-1,6	1,3
B10 Sonstige Produkte	370,2	363,8	408,6	418,8	457,3	-1,7	12,3	2,5	3,0
Insgesamt	3718,1	3790,3	4049,1	4048,9	4286,4	1,9	6,8	0,0	1,9
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	40,2	43,3	41,6	43,2	46,4	7,7	-3,9	4,0	2,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	30,1	30,8	29,7	31,3	31,4	2,2	-3,6	5,4	0,1
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	44,4	51,6	54,3	54,2	56,9	16,1	5,2	-0,1	1,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	123,5	128,6	129,7	134,0	145,6	4,1	0,8	3,3	2,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	30,8	31,7	30,1	31,3	30,6	2,7	-5,0	3,9	-0,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	86,7	94,8	101,7	102,1	114,7	9,4	7,3	0,3	4,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	48,9	61,2	65,0	65,6	70,2	25,0	6,2	1,0	2,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	52,4	59,3	63,0	65,2	75,6	13,2	6,3	3,4	5,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	29,7	30,7	32,5	32,7	34,7	3,5	5,8	0,7	1,9
B10 Sonstige Produkte	96,1	91,2	96,5	99,6	111,0	-5,0	5,8	3,1	3,7
Insgesamt	582,9	623,2	644,1	659,1	717,1	6,9	3,3	2,3	2,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen



entsteht zu rund zwei Dritteln in den drei o.a., generell wachstumsstarken, Bereichen (9 Mrd.). Weitere, im Gesamtergebnis sichtbare, Beiträge (zusammen 3 Mrd.) kommen aus dem Ölsegment (Rohöl und Produkte). Der Anstieg bei der Abteilung "Kohle, Rohöl" ist allein auf die Rohölbeförderungen zurückzuführen, für die im laufenden Jahr auf Grund der Basiseffekte bei den Pipelinetransporten eine spürbare Zunahme zu erwarten ist.

Nach 2012 werden letztere wieder leicht sinken. Wachstumsträger bilden erneut die Chemischen Erzeugnisse, die "Langlebigen Konsumgütern" und die "Sonstigen Produkte", die 34 Mrd. tkm zum Gesamtwachstum (58 Mrd.) beisteuern. Die bauaffinen Güterabteilungen liefern weitere 17 Mrd.

Straßengüterverkehr

Auf den Straßengüterverkehr entfallen 70 % der gesamtmodalen Transportleistung. Deshalb ähnelt sich die güterartenspezifische Entwicklung bei beiden Größen grundsätzlich stark. Im Jahr **2011** hat die Leistung des Lkw-Verkehrs um 23 Mrd. tkm zugenommen. Auch hiervon entstand rund die Hälfte (11 Mrd.) in den genannten baugeprägten Güterabteilungen. Die Abteilung B 6 besteht zwar aus Chemischen Erzeugnissen und aus den "Sonstigen Mineralerzeugnissen". Jedoch entfallen von der Verkehrsleistung der deutschen Lkw über 50 % auf letztere. Gleichzeitig ist deren Leistung im Jahr 2011 um 9 % gestiegen, die der Chemischen Produkte dagegen, parallel zur Chemiekonjunktur, lediglich um 4 %. Dies lässt es als sinnvoll erscheinen, diese Abteilung hier bei den bauaffinen zu subsumieren. In anderen Jahren sind die Strukturen unterschiedlich ausgeprägt. Weitere 40 % (9 Mrd.) lieferten die Abteilungen B4, B8 und B10.

Im Jahr **2012** sind die Transporte von Chemischen Erzeugnissen, von "Langlebigen Konsumgütern" und "Sonstigen Produkten" mit (zusammen) 7 Mrd. tkm für nahezu den gesamten Zuwachs verantwortlich. Weitere spürbare Beiträge entstehen nur noch bei den Landwirtschaftlichen Erzeugnissen (1 Mrd.), während die Baustofftransporte im laufenden Jahr um 1 Mrd. tkm schrumpfen werden.

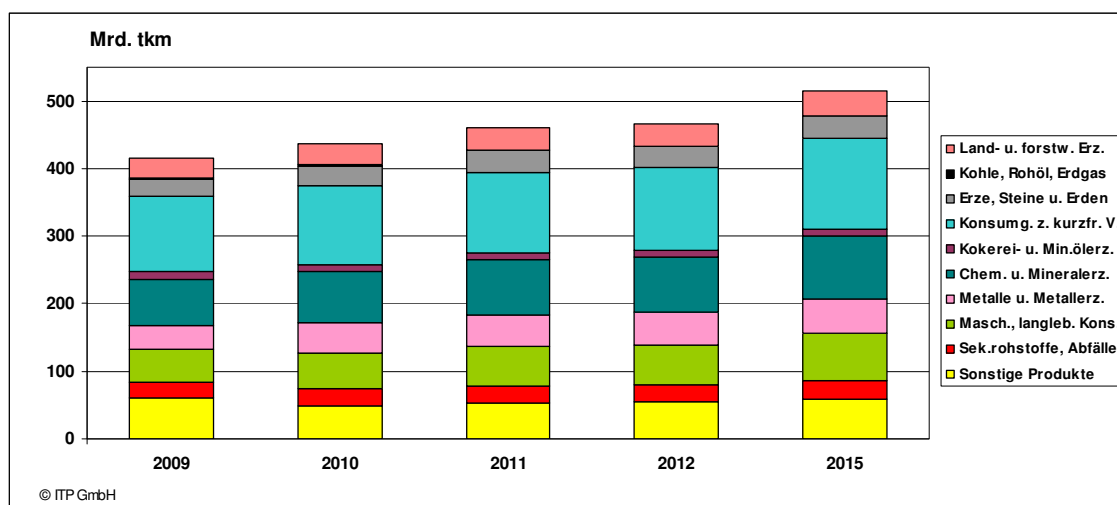
In den Jahren **nach 2012** entsteht, wie im gesamtmodalen Verkehr, über die Hälfte des Gesamtwachstums (48 Mrd.) bei den Chemischen Erzeugnissen, den "Langlebigen Konsumgütern" und den "Sonstigen Produkten" (26 Mrd. tkm). Die bauaffinen Güterabteilungen steuern weitere 17 Mrd. bei, wovon nun 9 Mrd. aus den Chemischen Erzeugnissen stammen.

Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	175,9	192,8	199,7	203,5	217,3	9,6	3,5	1,9	2,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	18,4	6,7	6,9	6,2	5,2	-63,9	3,4	-9,3	-5,8
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	663,1	883,6	994,4	967,1	1012,4	33,2	12,5	-2,7	1,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	547,3	533,0	542,5	552,7	589,2	-2,6	1,8	1,9	2,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	103,9	99,1	93,5	94,3	91,2	-4,6	-5,6	0,9	-1,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	484,0	500,8	552,8	544,2	591,3	3,5	10,4	-1,6	2,8
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	140,9	183,4	187,2	187,2	197,9	30,2	2,0	0,0	1,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	184,0	188,1	199,7	204,4	230,3	2,2	6,2	2,3	4,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	501,1	252,1	277,3	271,4	282,9	-49,7	10,0	-2,1	1,4
B10 Sonstige Produkte	295,1	276,5	315,2	322,0	345,6	-6,3	14,0	2,2	2,4
Insgesamt	3113,7	3116,1	3369,0	3353,1	3563,4	0,1	8,1	-0,5	2,0
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	29,5	32,4	32,9	33,8	36,9	10,0	1,4	2,8	3,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,6	0,6	0,7	0,6	0,5	-64,4	23,5	-9,0	-5,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	24,8	29,9	31,8	31,1	33,2	20,6	6,3	-2,2	2,2
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	112,8	117,6	119,6	122,8	134,0	4,2	1,6	2,7	3,0
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,1	10,0	9,8	9,9	9,6	-1,1	-1,5	1,0	-0,9
B6 Chemische u. Mineralerz.	69,6	75,4	82,0	82,0	93,3	8,4	8,7	0,0	4,4
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	35,5	44,3	47,0	47,4	51,6	25,0	5,9	1,0	2,8
B8 Masch., langleb. Konsumg.	47,6	53,9	57,4	59,5	69,4	13,3	6,5	3,6	5,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	23,4	23,8	26,1	25,7	27,6	1,6	9,7	-1,3	2,4
B10 Sonstige Produkte	60,8	49,5	52,8	54,1	58,6	-18,6	6,7	2,4	2,7
Insgesamt	415,6	437,4	460,0	467,0	514,8	5,2	5,2	1,5	3,3

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen


Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2011** haben die Transporte von Montangütern wesentlich zum Gesamtanstieg (5,7 Mrd. tkm) beigetragen. Die Güterabteilungen B2 (Kohle), B3, die die Erze enthalten, und B7 (Metalle und -erzeugnisse) allein lieferten 3,7 Mrd. tkm oder rund zwei Drittel des Gesamtanstiegs. Der zweite, für das Gesamtergebnis maßgebliche, Impuls entstand bei den "Sonstigen Produkten", die vor allem den Kombinierten Verkehr beinhalten. Sie wuchsen um 2,5 Mrd. tkm und steuerten somit fast die Hälfte bei. Gedämpft wurde das Gesamtergebnis durch den Rückgang bei den Landwirtschaftlichen Erzeugnissen (-1 Mrd.).

Für das Jahr **2012** wird ein Gesamtanstieg um nur noch 0,7 Mrd. tkm erwartet. Entscheidend sind nun allein die Transporte der "Sonstigen Produkte" (+1,0 Mrd.). Dagegen entsteht im Montanbereich (in der o.a. Abgrenzung) ein Minus von 0,3 Mrd. tkm. Alle anderen Güterbereiche sind im Vergleich dazu unbedeutend.

In den Jahren **nach 2012** beläuft sich der Gesamtzuwachs auf 9,1 Mrd. tkm. Der Großteil davon (70 %) stammt erneut aus den "Sonstigen Produkten" (6,4 Mrd.). Die Montantransporte werden wegen der leicht steigenden Stahlproduktion nunmehr wieder moderat zunehmen (0,9 Mrd.) und damit einen gewissen Wachstumsbeitrag (10 %) beisteuern. Ein Beitrag in gleicher Höhe entsteht nun auch bei den Chemischen Erzeugnissen.

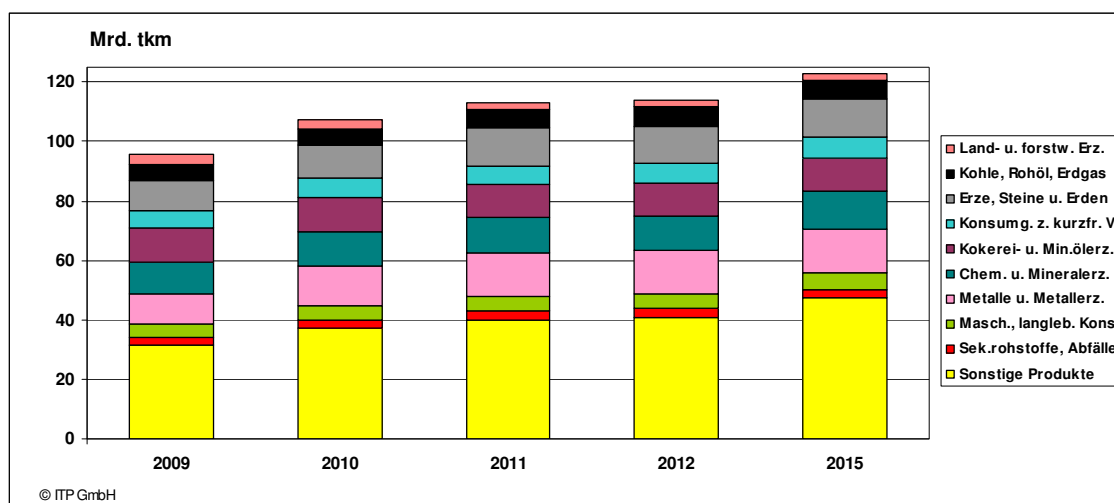
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	8,4	7,6	5,5	5,5	5,5	-9,2	-27,6	-0,3	-0,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	28,2	32,6	34,3	34,4	35,0	15,8	5,2	0,4	0,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	45,2	50,1	56,8	55,4	56,9	10,9	13,2	-2,4	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	11,6	12,0	12,1	12,3	13,0	4,1	0,9	1,7	1,9
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	51,0	52,1	50,0	51,0	50,8	2,2	-3,9	2,0	-0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	38,0	41,3	42,0	41,2	44,3	8,7	1,6	-1,9	2,4
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	45,2	62,3	67,5	67,1	69,0	37,9	8,3	-0,6	0,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	9,2	10,5	10,9	11,0	12,0	14,4	3,4	1,3	2,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	13,5	15,3	16,4	16,1	16,3	13,9	6,7	-1,6	0,4
B10 Sonstige Produkte	61,9	71,7	78,3	80,2	93,1	15,9	9,1	2,4	5,1
Insgesamt	312,1	355,7	373,8	374,3	395,9	14,0	5,1	0,2	1,9
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	3,7	3,2	2,2	2,2	2,2	-13,6	-29,5	-0,3	-0,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	5,3	5,5	6,2	6,2	6,4	3,8	13,0	1,1	1,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	10,1	11,1	12,7	12,4	12,8	10,4	14,9	-2,4	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	6,1	6,4	6,5	6,6	7,0	3,8	2,0	1,7	1,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	11,5	11,7	11,0	11,2	11,2	1,7	-5,5	1,8	-0,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	10,6	11,6	12,0	11,8	12,7	9,5	3,9	-1,8	2,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	10,3	13,1	14,4	14,3	14,7	26,9	10,3	-0,6	0,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	4,3	4,8	5,0	5,1	5,6	11,8	4,4	1,3	2,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	2,7	3,0	2,9	2,9	9,3	7,4	-1,6	0,4
B10 Sonstige Produkte	31,5	37,3	39,9	40,8	47,3	18,4	6,8	2,4	5,0
Insgesamt	95,8	107,3	113,0	113,7	122,8	12,0	5,3	0,6	2,6

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen



Binnenschifffahrt

Im Jahr **2011** ist die Transportleistung der Binnenschifffahrt auf Grund der massiven Behinderungen um 6,6 Mrd. tkm gesunken. Mit Ausnahme der unbedeutenden "Langlebigen Konsumgüter" erstreckte sich das Minus auf alle Güterbereiche. In absoluten Zahlen am Gravierendsten war die Entwicklung bei den Montangütern (in der o.a. Definition), die zusammen um 2,2 Mrd. tkm sanken und somit für rund ein Drittel des Gesamtrückgangs verantwortlich waren. Weitere nennenswerte Rückgänge entstanden bei den Landwirtschaftlichen Erzeugnissen (-1,2 Mrd., 18 %), den Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch (-1,0 Mrd., 15 %), den Mineralölprodukten (-0,8 Mrd., 12 %) und den "Sekundärrohstoffen und Abfälle", bei denen auch Teile der Baustofftransporte subsumiert werden (-0,7 Mrd., 11 %). Selbst die "Sonstigen Produkte", denen die Containertransporte zugeordnet werden, mussten ein Minus hinnehmen, das prozentual deutlich war (13 %), in absoluten Zahlen (-0,6 Mrd.) aber weniger ins Gewicht fiel.

Im Jahr **2012** ist für die Transportleistung wegen der Basiseffekte aus dem Vorjahr ein kräftiger Wiederanstieg um 6,4 Mrd. tkm zu erwarten. Erneut entfällt davon knapp ein Drittel auf die Montangüter (1,9 Mrd.). Aber auch alle anderen o.a. Bereiche werden in annähernd dem gleichen Ausmaß steigen, in dem sie im Jahr 2011 gesunken sind. Im Zweijahresvergleich 2012/10 sinkt die Leistung insgesamt um 0,2 Mrd. tkm. Ein nennenswertes Plus entsteht lediglich bei den Chemischen Erzeugnissen und den "Sonstigen Produkten" (0,4 bzw. 0,2 Mrd.). Spürbare Rückgänge in Höhe von jeweils 0,5 Mrd. zeichnen sich bei den Kohlenbeförderungen und den Landwirtschaftlichen Erzeugnissen ab.

In den Jahren **nach 2012** wird das Gesamtwachstum (1,0 Mrd. tkm) ausschließlich bei den Sonstigen Produkten (0,6 Mrd.) und den Chemischen Erzeugnissen (0,4 Mrd.) entstehen. Die anteilsstarken Transporte von Montangütern steigen nur geringfügig (zusammen 0,2 Mrd.). Alle anderen Güterbereiche sind für die Gesamtentwicklung unbedeutend.

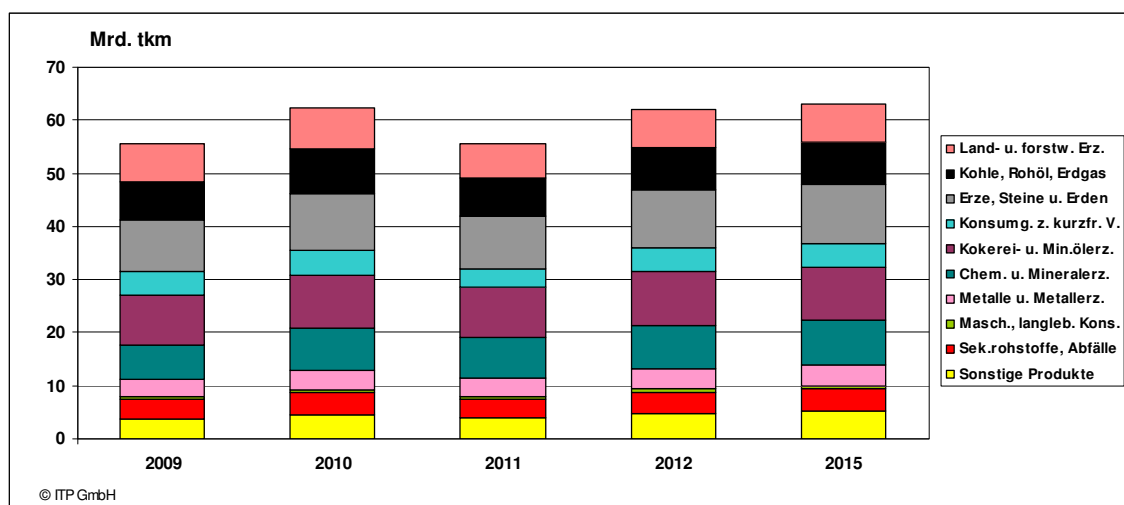
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	15,4	16,0	14,9	15,3	15,5	4,2	-7,1	3,0	0,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	27,7	34,3	33,1	33,4	33,2	23,6	-3,5	0,8	-0,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	53,1	60,1	57,5	61,0	62,7	13,3	-4,4	6,2	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	14,4	15,0	12,0	14,7	14,7	4,2	-19,9	22,1	0,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	34,3	35,9	35,8	36,7	36,2	4,6	-0,3	2,3	-0,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	22,5	25,9	25,7	27,1	28,5	15,1	-0,7	5,4	1,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	10,1	11,7	12,0	11,9	12,0	15,8	2,9	-0,8	0,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	1,5	1,7	1,8	1,8	1,9	9,9	6,9	2,3	0,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	11,6	13,4	11,8	13,1	13,3	15,5	-11,7	11,0	0,4
B10 Sonstige Produkte	13,3	15,6	15,1	16,6	18,6	17,9	-3,7	10,3	3,8
Insgesamt	203,9	229,6	219,7	231,6	236,5	12,6	-4,3	5,4	0,7
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	7,0	7,7	6,5	7,2	7,3	9,3	-15,9	11,6	0,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,4	8,5	7,3	8,0	7,9	15,8	-14,1	9,6	-0,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	9,6	10,6	9,7	10,7	11,0	10,5	-8,0	9,8	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	4,5	4,6	3,7	4,6	4,6	2,2	-20,8	25,2	0,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	9,3	10,0	9,2	10,1	9,8	8,2	-7,9	9,6	-1,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	6,6	7,8	7,7	8,2	8,7	19,5	-1,8	7,0	1,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	3,2	3,8	3,6	3,8	3,9	19,5	-4,5	6,0	0,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	12,8	2,1	5,3	0,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,8	4,2	3,5	4,1	4,1	10,8	-17,2	17,3	0,4
B10 Sonstige Produkte	3,7	4,4	3,9	4,7	5,2	19,7	-12,8	20,3	3,8
Insgesamt	55,5	62,3	55,6	62,0	63,1	12,2	-10,7	11,5	0,6

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen



Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern nur die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Im Jahr **2011** nahm es insgesamt um 18,6 Mio. t zu. Dabei legten der Umschlag von Nicht-Massengütern im Allgemeinen und der Containerverkehr im Besonderen zweistellig zu. In der Summe der Güterabteilungen B4, B8 und B10, d.h. der kurz- und langlebigen Konsumgüter sowie der "Sonstigen Produkte", ergab sich ein Plus von 14 %, was 16,2 Mio. t bzw. nahezu 90 % des Gesamtwachstums entspricht. Die Erze (+4,1 Mio. t) sowie die Chemischen Erzeugnisse (+1,7 Mio. t) trugen weitere 22 % bzw. 9 % bei. Dem stand bei Kohle und Rohöl ein kräftiges Minus (-3,8 Mio. t) infolge des überdurchschnittlichen Rückgangs der Rohöleinfuhren aus der Nordsee gegenüber. Dies reduzierte die Gesamtwachstumsrate um 1,4 Prozentpunkte.

Im Jahr **2012** wird der Seeverkehr nur noch um 2,5 Mio. t wachsen. In den drei o.a. Güterabteilungen steigt das Aufkommen zwar um (zusammen) 5,2 Mio. t. Dies wird jedoch durch Rückgänge bei den Montangütern (-1,2 Mio. t, hier ohne Kohle) und bei Rohöl (-1,2 Mio., einschließlich Kohle) stark gedämpft.

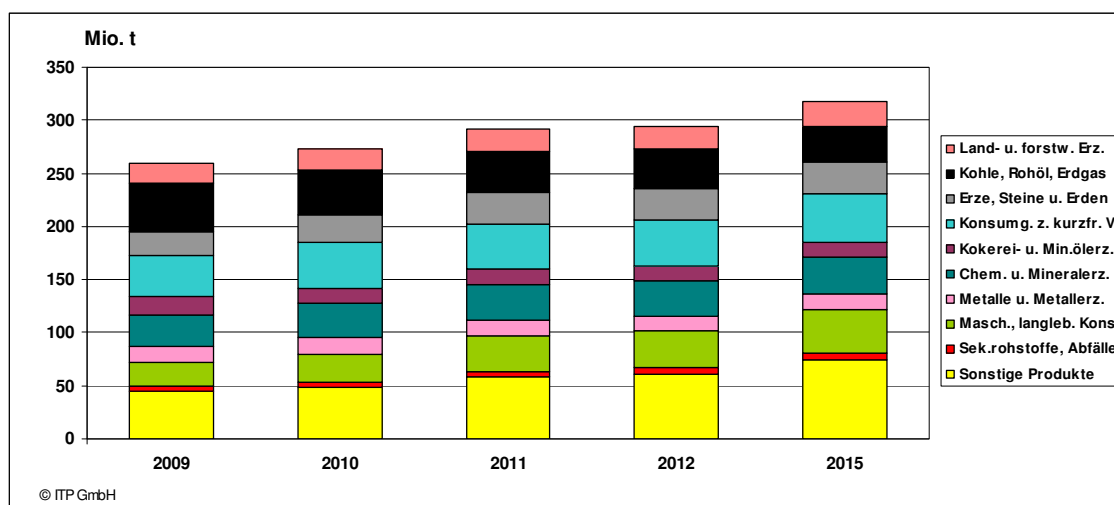
In den Jahren **nach 2012** wird eine Zunahme des Umschlags um 23,1 Mio. t erwartet. Erneut entsteht sie nahezu ausschließlich bei den drei o.a. Wachstumstreibern (+22,5 Mio.). Schwächere Impulse kommen noch von den Landwirtschaftlichen und den Chemischen Erzeugnissen (jeweils +2 Mio.). Dem steht erneut ein Minus bei Rohöl (-4 Mio.) gegenüber. Das Aufkommen von Montangütern wird stagnieren.

Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	18,6	19,7	20,5	21,0	22,8	5,8	3,8	2,4	2,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	46,2	42,4	38,6	37,3	33,3	-8,3	-9,0	-3,2	-3,7
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	21,5	26,2	30,3	29,6	30,4	21,8	15,8	-2,3	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	39,6	42,6	42,5	43,3	45,7	7,7	-0,2	1,7	1,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	17,1	14,2	14,3	14,0	13,3	-16,9	0,8	-1,8	-1,8
B6 Chemische u. Mineralerz.	29,6	32,2	33,8	33,1	35,3	8,8	5,2	-2,1	2,2
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	14,8	15,7	14,8	14,4	14,3	6,2	-5,8	-3,1	-0,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	22,5	26,3	33,2	34,7	40,8	16,8	26,1	4,4	5,6
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,6	5,1	5,6	5,9	6,5	10,6	9,7	4,3	3,3
B10 Sonstige Produkte	44,9	48,5	57,9	60,8	74,7	8,0	19,3	5,1	7,1
Insgesamt	259,4	272,9	291,5	294,0	317,1	5,2	6,8	0,9	2,6

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen



3.3 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands wächst im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr **2011** war das jedoch nicht der Fall, weil die innerdeutschen Lkw-Transporte von der witterungsbedingt steigenden Bautätigkeit so stark angetrieben wurden, dass der gesamtmodale Binnenverkehr mit 8 % (Aufkommen) bzw. 5 % (Leistung) ein ungewöhnlich hohes Plus verbuchte und damit erheblich stärker stieg als die grenzüberschreitenden Beförderungen. Im Jahr **2012** wird der Basiseffekt, der die Baustofftransporte stark dämpft, den Binnenverkehr drücken und hier sogar ein leichtes Minus (Aufkommen) hervorrufen. **Nach 2012** wird sich die Entwicklung normalisieren, so dass der Binnenverkehr auf seinen unterdurchschnittlichen Wachstumspfad zurückfindet.

Der **grenzüberschreitende Versand** nahm im Jahr **2011** um lediglich knapp 2 % (Aufkommen, ohne Seeverkehr) bzw. um 3,5 % (inkl. Seeverkehr) zu, obwohl die deutschen Exporte um 14 % gestiegen sind. Zum Teil ist das auf einige Massengutbereiche (Öl, Baustoffe) zurückzuführen. Ferner hat der wasserstandsbedingte Rückgang bei der Binnenschifffahrt (-8 %), der offenbar nicht zu Verlagerungen zu anderen Verkehrsträgern geführt hat, den Gesamtanstieg um rund einen Prozentpunkt gedrückt. Im Jahr **2012** ist trotz der Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Ausfuhren wieder mit einem etwas höheren Wachstum (3 %) zu rechnen, wozu der Wiederanstieg der Binnenschifffahrt beiträgt. **Nach 2012** fällt der letztgenannte Effekt zwar weg, dafür steigen die deutschen Exporte spürbar stärker als im laufenden Jahr, so dass der Versand insgesamt ebenfalls kräftiger (knapp 4 %) als im Jahr 2012 zunehmen dürfte.

Der **grenzüberschreitende Empfang** erhöhte sich im Jahr **2011** ebenfalls nur sehr moderat (2,4 % ohne und 3,4 % inkl. Seeverkehr, Importe: 12 %). Hier besitzen einige Massengutbereiche (Öl, Kohle) eine noch höhere Bedeutung als für den Versand. Der Effekt aus der Binnenschifffahrt, die hier die höchsten Anteile besitzt, auf die Gesamtveränderung war ähnlich hoch. Für **2012** ist eine annähernd gleich niedrige Wachstumsrate zu erwarten (knapp 3 %). Die Massengutbereiche dämpfen erneut, zudem wird sich die abnehmende Dynamik des deutschen Außenhandels bemerkbar machen.

Der **Durchgangsverkehr** weist seit geraumer Zeit die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf. In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Aber auch bei dieser Hauptverkehrsverbindung war im Jahr **2011** ein ungewöhnlich geringes Wachstum (1 %) zu verzeichnen. Hier haben im Jahr 2010 einige Sonderbewegungen bei der Binnenschifffahrt (Kohle, Erze,

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Straßengüterverkehr¹⁾	3113,7	3116,1	3369,0	3353,1	3563,4	0,1	8,1	-0,5	2,0
Binnenverkehr	2643,3	2619,9	2851,0	2820,7	2946,6	-0,9	8,8	-1,1	1,5
Grenzüb. Versand	186,7	194,4	202,0	205,6	233,7	4,1	3,9	1,8	4,4
Grenzüb. Empfang	169,9	179,2	187,0	192,5	224,2	5,5	4,3	3,0	5,2
Durchgangsverkehr	113,8	122,7	129,0	134,2	158,9	7,8	5,2	4,0	5,8
Eisenbahnverkehr²⁾	312,1	355,7	373,8	374,3	395,9	14,0	5,1	0,2	1,9
Binnenverkehr	210,7	242,1	256,2	255,5	265,2	14,9	5,8	-0,3	1,2
Grenzüb. Versand	41,8	45,1	46,3	46,6	51,2	8,0	2,6	0,7	3,2
Grenzüb. Empfang	44,2	52,1	56,2	57,3	64,3	17,8	7,9	1,9	3,9
Durchgangsverkehr	15,4	16,4	15,0	15,0	15,3	7,0	-8,5	-0,4	0,6
Binnenschifffahrt	203,9	229,6	219,7	231,6	236,5	12,6	-4,3	5,4	0,7
Binnenverkehr	51,8	53,1	53,3	54,1	54,8	2,4	0,4	1,6	0,4
Grenzüb. Versand	49,1	50,6	46,6	51,5	53,3	3,1	-8,0	10,5	1,2
Grenzüb. Empfang	83,7	103,5	100,7	103,9	106,6	23,7	-2,7	3,2	0,8
Durchgangsverkehr	19,3	22,4	19,1	22,1	21,9	16,3	-14,7	15,7	-0,3
Rohrfernleitungen³⁾	88,4	88,8	86,7	90,0	90,6	0,5	-2,5	3,8	0,3
Binnenverkehr	20,9	22,7	19,8	22,1	22,1	8,4	-12,6	11,5	0,0
Grenzüb. Empfang	67,5	66,2	66,9	67,9	68,6	-2,0	1,0	1,5	0,3
Luftfracht⁴⁾	3,398	4,164	4,363	4,515	5,281	22,5	4,8	3,5	5,4
Binnenverkehr	0,110	0,105	0,116	0,116	0,116	-3,8	9,5	0,0	0,0
Grenzüb. Versand	1,644	2,063	2,225	2,328	2,718	25,5	7,9	4,6	5,3
Grenzüb. Empfang	1,588	1,931	1,956	2,005	2,381	21,6	1,3	2,5	5,9
Durchgangsverkehr	0,057	0,065	0,067	0,067	0,067	14,4	2,1	0,0	0,0
Gesamter Güterv.	3721,5	3794,4	4053,4	4053,5	4291,6	2,0	6,8	0,0	1,9
Binnenverkehr	2926,9	2937,8	3180,4	3152,5	3288,7	0,4	8,3	-0,9	1,4
Grenzüb. Versand	279,2	292,1	297,1	306,0	340,9	4,6	1,7	3,0	3,7
Grenzüb. Empfang	366,9	403,0	412,7	423,6	466,0	9,8	2,4	2,6	3,2
Durchgangsverkehr	148,5	161,6	163,3	171,3	196,1	8,8	1,0	4,9	4,6
Seeverkehr⁵⁾	259,4	272,9	291,5	294,0	317,1	5,2	6,8	0,9	2,6
Binnenverkehr	3,4	3,2	3,2	3,2	3,3	-8,2	1,6	-0,5	0,7
Grenzüb. Versand	100,2	102,9	111,8	113,1	123,7	2,7	8,6	1,2	3,0
Grenzüb. Empfang	155,8	166,8	176,5	177,7	190,2	7,0	5,8	0,7	2,3

1) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohöleleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Straßengüterverkehr²⁾	415,6	437,4	460,0	467,0	514,8	5,2	5,2	1,5	3,3
Binnenverkehr	249,8	258,7	271,0	271,3	285,1	3,6	4,7	0,1	1,7
Grenzüb. Versand	50,1	53,3	55,4	56,7	65,1	6,5	3,8	2,4	4,7
Grenzüb. Empfang	48,3	51,7	54,9	56,8	66,8	7,0	6,1	3,5	5,6
Durchgangsverkehr	67,4	73,6	78,7	82,2	97,8	9,2	6,9	4,4	6,0
Eisenbahnverkehr³⁾	95,8	107,3	113,0	113,7	122,8	12,0	5,3	0,6	2,6
Binnenverkehr	48,7	54,5	58,9	59,0	62,3	12,0	8,1	0,1	1,9
Grenzüb. Versand	18,8	20,7	21,0	21,2	23,4	9,9	1,5	0,9	3,4
Grenzüb. Empfang	18,0	21,0	22,7	23,3	26,6	16,2	8,5	2,4	4,5
Durchgangsverkehr	10,3	11,1	10,3	10,3	10,5	8,1	-7,4	-0,4	0,6
Binnenschifffahrt	55,5	62,3	55,6	62,0	63,1	12,2	-10,7	11,5	0,6
Binnenverkehr	10,3	10,8	10,2	10,8	10,9	5,3	-5,8	5,6	0,4
Grenzüb. Versand	12,7	13,2	11,7	13,3	13,7	4,1	-11,1	13,7	1,1
Grenzüb. Empfang	20,1	23,6	21,4	23,0	23,6	17,6	-9,2	7,5	0,8
Durchgangsverkehr	12,5	14,7	12,3	14,9	14,8	17,5	-16,2	21,2	-0,2
Rohrfernleitungen⁴⁾	15,9	16,3	15,5	16,4	16,5	1,9	-4,6	5,7	0,2
Binnenverkehr	4,4	4,9	4,2	4,7	4,7	10,3	-12,8	11,2	-0,2
Grenzüb. Empfang	11,5	11,4	11,3	11,7	11,8	-1,3	-1,1	3,6	0,3
Luftfracht⁵⁾	1,294	1,602	1,659	1,718	2,013	23,8	3,6	3,5	5,4
Binnenverkehr	0,044	0,044	0,046	0,046	0,046	0,4	4,3	0,0	0,0
Grenzüb. Versand	0,630	0,795	0,853	0,892	1,042	26,2	7,3	4,6	5,3
Grenzüb. Empfang	0,620	0,763	0,760	0,779	0,925	23,1	-0,4	2,5	5,9
Gesamter Güterv.	584,2	624,8	645,8	660,8	719,2	7,0	3,3	2,3	2,9
Binnenverkehr	313,2	329,0	344,4	345,8	363,1	5,0	4,7	0,4	1,6
Grenzüb. Versand	82,2	88,0	88,9	92,1	103,2	7,0	1,1	3,5	3,9
Grenzüb. Empfang	98,6	108,4	111,0	115,5	129,7	10,0	2,4	4,1	3,9
Durchgangsverkehr	90,2	99,5	101,4	107,4	123,1	10,2	1,9	5,9	4,7

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

Metalle), die deshalb eine weit überdurchschnittliche Zunahme verbuchte, das Wachstum zusätzlich angeregt. Dies fiel im Jahr 2011 weg bzw. verkehrte sich teilweise sogar ins Gegenteil. Darüber hinaus wurden wohl auf Grund der Wasserstände einige Transitverkehre, die vorher mit dem Binnenschiff durchgeführt wurden, nach wie vor auf dem Wasserweg nach Deutschland, dann aber mit anderen Verkehrsmitteln weiter befördert, so dass es also zu Substitutionen

vom Durchgangsverkehr zu Versand und Empfang kam. Auf Grund der unterschiedlichen Größenordnungen war dies dort weniger stark spürbar. Für **2012** ist mit einem deutlichen Wiederanstieg (5 %) und für die Jahre **nach 2012** mit einer Zunahme in ähnlicher Höhe zu rechnen.

In die Darstellung nach Hauptverkehrsverbindungen wird auch diejenige des **Seeverkehrs nach Kontinenten** aufgenommen. Der dominierende Kontinent im Seeverkehr Deutschlands ist der Verkehr mit Europa, der aber seit Längerem tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. Im Jahr 2011 stieg er dagegen mit 6 % nahezu wie der gesamte Seeverkehr. Auch für den Prognosezeitraum zeichnet sich eine annähernd proportionale Entwicklung ab. Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit Asien. Er verzeichnete auch im Jahr 2011 – trotz der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan – eine klar überdurchschnittliche Expansion. Dies kommt auch dadurch zustande, dass in diesem Fahrtgebiet der Anteil der Massengüter gering ist. Für den Prognosezeitraum wird eine Fortsetzung der überproportionalen Entwicklung erwartet. Die Transporte mit Nordamerika haben sich im Jahr 2011 sogar noch stärker ausgeweitet als der Asien-Verkehr. Dies sollte sich künftig nicht fortsetzen. Die Transporte aus und nach Afrika bestehen zu einem großen Teil aus Rohstoffen. Sie gingen in den beiden Vorjahren spürbar zurück, was sich im laufenden Jahr und auch danach fortsetzen wird. Die Anteilsverluste der Rohölimporte aus Afrika tragen dazu bei.

Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten

	Mio. t ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Europa	150,5	156,5	166,0	167,2	178,8	4,0	6,1	0,7	2,3
Afrika	18,1	17,1	14,2	13,2	11,4	-5,6	-16,8	-7,3	-4,7
Nordamerika	18,0	20,3	23,4	23,8	26,1	12,9	15,4	1,5	3,1
Mittel-/Südamerika	17,4	20,7	22,6	22,9	25,2	19,3	9,0	1,5	3,2
Asien	50,8	53,7	60,2	61,9	70,5	5,9	12,0	2,8	4,5
Australien	1,4	1,5	1,9	1,9	2,0	6,3	30,5	-0,6	1,0
Zusammen ²⁾	256,0	269,7	288,3	290,8	313,9	5,4	6,9	0,9	2,6
Innerhalb Deutschlands	3,4	3,2	3,2	3,2	3,3	-8,2	1,6	-0,5	0,7
Insgesamt	259,4	272,9	291,5	294,0	317,1	5,2	6,8	0,9	2,6

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

2) Einschl. nicht ermittelbare Länder

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

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

In der Zwischenzeit schätzen wir – und auch das DIW – die Werte anhand der Entwicklung des Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen (pro Güterabteilung und Hauptverkehrsverbindung), der längerfristigen Abweichungen zwischen den beiden Segmenten sowie, als Eichgröße, der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen. Letztere stellt im Gegensatz zu den statistischen Erhebungen, die allesamt auf unterschiedlich großen Stichproben einzelner Meldestaaten beruhen, quasi eine Vollerhebung dar, deren Ergebnisse als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden können, allerdings nur für die Fahrleistung, nicht für die Transportleistung.

Bis zum Jahr **2008** haben die vom KBA veröffentlichten Werte **hinreichend gut** zu den Ergebnissen der Mautstatistik gepasst. Die verbleibenden Differenzen der Veränderungsraten waren durch die, im Eurostat-Datenpool nicht erfassten, Transporte mit Fahrzeugen aus Drittländern sowie durch – geringe – Veränderungen der mittleren Beladung, also des Verhältnisses zwischen Tonnen- und Fahrzeugkilometern zu erklären.

Bei den Werten für das Jahr 2009 ist das dagegen **nicht der Fall**. Die **Mautstatistik** ergab für dieses Jahr einen Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Lkw auf Bundesautobahnen in Höhe von **12,8 %**. Dies haben wir in der Winterprognose von Anfang 2011 (mit leichten Modifikationen) für die Schätzung der Transportleistung übernommen (vgl. Tab. G-10).

Im Juni 2011 wurden vom KBA die, aus dem Eurostat-Datenpool generierten, Werte veröffentlicht, die sich (noch) nicht auf den territorial abgegrenzten Verkehr innerhalb Deutschlands,

sondern auf denjenigen **einschließlich der Auslandsstrecken** bezogen haben.¹ Demnach ist dessen Transportaufkommen im Jahr 2009 um **3,1 %** und die Leistung um **9,4 %** gesunken. Ersteres erschien aus unserer Sicht zu niedrig, der Rückgang der Leistung entsprach hingegen in etwa demjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung. Eine Verminderung der mittleren Transportweite in diesem Ausmaß (6,6 %) haben wir bereits damals als zu hoch angesehen, uns aber dafür entschieden, das Erscheinen der tiefer differenzierten Werte und der territorial abgegrenzten Verkehrsleistungen abzuwarten, und deshalb in der Sommerprognose 2011 die Veränderungsrate des Aufkommens laut KBA übernommen und die der Leistung laut KBA an die der Mautstatistik angepasst (vgl. Tab. G-10). Das DIW ist für "Verkehr in Zahlen" (2011/12) ähnlich vorgegangen. Die geringen Unterschiede zur Sommerprognose beruhten auf eingehenderen Berechnungen zu den Werten für die Fahrzeuge aus Drittstaaten und auf einer Annäherung an die vom KBA ausgewiesene Veränderung.

Tabelle G-10: Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw im Jahr 2009

	Aufkommen (Mio. t)			Transportleistung (Mrd. tkm)			Fahrleistung (Mrd. Fzkm)		
	2008	2009	09/08	2008	2009	09/08	2008	2009	09/08
Mautstatistik (Jan. 2010)							9,60	8,37	-12,8
Schätzung Winterprog. 2011	392,3	343,9	-12,3	158,7	139,0	-12,4			
KBA insg. ¹⁾ (Jun. 2011)	368,2	356,9	-3,1	297,7	269,6	-9,4	21,15	22,62	7,0
Schätzung Sommerprog. 2011	392,3	380,2	-3,1	158,7	138,8	-12,5			
Verkehr in Zahlen (Sep. 2011)	392,0	376,3	-4,0	157,9	140,0	-11,3			
KBA territorial ²⁾ (Nov. 2011)	368,2	356,9	-3,1	120,4	112,8	-6,3	9,23	10,22	10,8
Schätzung Winterprog. 2012	392,0	363,4	-7,3	157,9	140,0	-11,3			
1) Einschl. Auslandsstrecken									
2) Innerhalb Deutschlands									

Im November 2011 wurden die **territorial** definierten Werte vom KBA veröffentlicht.² Demzufolge ist die Transportleistung der ausländischen Lkw im Jahr 2009 nur noch um **6,3 %** gesunken. Beim Aufkommen ist die Unterscheidung zwischen Gesamt- und Inlandsstrecken natürlich hinfällig, so dass dafür wie vorher ein Minus um 3,1 % ausgewiesen wurde. Der sich errechnende Rückgang der mittleren **Transportweite** um 3,3 % ist zwar wesentlich **plausibler** als der vorher, allerdings für die Gesamtstrecken, zu errechnende o.a. Wert (-6,6 %). Jedoch weicht die Abnahme der **Transportleistung** nun in einem noch stärkeren Ausmaß von derjenigen laut Mautstatistik ab. Für die (Inlands-) **Fahrleistung** wurde vom KBA sogar ein **Anstieg um 10,8 %**

¹ Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge (VE) – Gesamtverkehr Jahr 2009, VE 1.

² Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge (VE) – Inlandsverkehr Jahr 2009, VE 3.

ausgewiesen, was nun sowohl im Vergleich zur Mautstatistik als auch zur Veränderung der Transportleistung laut KBA bzw. Eurostat als nicht sehr plausibel zu bezeichnen ist. Differenziert nach der Herkunft der Fahrzeuge zeigen sich teilweise noch größere Diskrepanzen.

Es mag eingewandt werden, dass sich diese beiden Erfassungssysteme auf verschiedene Grundgesamtheiten beziehen. Das ist zwar grundsätzlich richtig, nur werden erwähnenswerte Teile des Verkehrs der ausländischen Fahrzeuge aus unserer Sicht weder außerhalb von Bundesautobahnen noch mit Fahrzeugen mit weniger als 12 t Gesamtgewicht durchgeführt, was beides nicht der Mautpflicht unterliegt. Letzteres mag noch für Nachbarstaaten möglich sein, nicht aber für Fahrzeuge aus weiter entfernten Ländern.

Generell konnte bei der eingehenden Analyse der ebenfalls vom KBA veröffentlichten Daten aber auch festgestellt werden, dass die Veränderungen der **Transportleistungen** pro Herkunftsland in vielen Fällen **plausibler** war als die der **Fahrleistung**. Ein erheblicher Teil der verbleibenden Unplausibilitäten ist darauf zurückzuführen, dass in der Gesamtdarstellung für einige Länder (Griechenland, Italien, Luxemburg und Großbritannien), vermutlich weil sie mit der Datenlieferung an Eurostat in Verzug waren, nicht die Werte für 2009, sondern die für **2008** ausgewiesen wurden. Aufgrund derartiger Verzögerungen liegen dem KBA die vollständigen Werte für ein Bezugsjahr häufig erst mit größerer zeitlicher Verschiebung vor.

Für die Zwecke der vorliegenden Prognose haben wir in weiteren Berechnungen alle Herkunftsländer **ausgeklammert**, in denen die Veränderung der Transportleistung laut KBA bzw. – präziser formuliert – laut der statistischen Erfassung durch das jeweilige Meldeland deutlich von derjenigen der Fahrleistung laut Mautstatistik abweicht. Im Ergebnis errechnet sich ein Rückgang der Transportleistung in Höhe von **11,5 %**. Dies liegt also sehr nahe am Ergebnis der Mautstatistik und bestätigt die letzte Schätzung des DIW. Dies halten wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt, zu dem nunmehr alle Daten vorliegen, die jemals für 2009 vorliegen werden, für den **plausibelsten Wert**. Bei gleichem Vorgehen – und einigen weiteren Modifikationen, deren Darstellung hier den Rahmen sprengen würde – ergab sich für das **Transportaufkommen** – die Abweichungen zwischen den detaillierten Veränderungen für diese Größe und denen für die Leistung sind wesentlich geringer als diejenigen zwischen Transport- und Fahrleistung – ein Minus um **7,3 %**, das wir für die Prognose verwendet haben.

Auf die ausländischen Fahrzeuge entfällt mittlerweile bereits über ein Drittel der Transportleistung des gesamten Straßenverkehrs und ein Viertel derjenigen des gesamtmodalen Güterverkehrs. Deshalb werden deren Veränderungen von denen der ausländischen Lkw maßgeblich beeinflusst. Bei Verwenden des, zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung vorliegenden, Leistungsrückgangs laut KBA bzw. Eurostat wäre der gesamte Straßengüterverkehr im Jahr 2009

nicht um 9,5 %, sondern nur um 7,8 % gesunken. Für den gesamtmodalen Güterverkehr lauten die Werte 11,0 % und 9,7 %. Die Abweichungen sind also bereits hier spürbar und beim grenzüberschreitenden Verkehr noch wesentlich größer.

Für das Jahr **2010** ist aus unserer Sicht mit **ähnlichen Diskrepanzen** zu rechnen wie für 2009. Gemäß der Mautstatistik ist die Fahrleistung der ausländischen Lkw in diesem Jahr um **9,6 %** gewachsen. Dies haben wir bisher als Eckwert für die Schätzung der Transportleistung zu Grunde gelegt. Gemäß den, zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung vorliegenden, ersten Werten von **Eurostat** ist das Transportaufkommen (Summe Versand nach und Empfang aus Deutschland, aggregiert über alle Meldeländer) im Jahr 2010 um **14 %** und die Leistung, allerdings noch einschließlich der Auslandsstrecken, sogar um **17 %** gestiegen.

Im Gegensatz zu den Veränderungen für 2009 sind diese Werte aus unserer Sicht **nicht gänzlich unplausibel**. Denn erstens steigt in Zeiten einer kräftig expandierenden Transportnachfrage nicht nur die Fahrleistung, sondern auch die **Auslastung** (im Sinne der mittleren Beladung pro Fzkm), so dass die Transportleistung nach aller Erfahrung stärker wächst als die Fahrleistung. Zweitens würde die Summe der grenzüberschreitenden Verkehre der deutschen und der ausländischen Fahrzeuge bei höheren Werten für letztere auch besser zum Wachstum des deutschen **Außenhandels** im Jahr 2010 passen. Da aber die zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung vorliegenden Eurostat-Daten noch nicht hinreichend differenziert waren, haben wir uns dafür entschieden, bis zur Veröffentlichung der tiefer gegliederten Daten zu warten und für die Prognose **vorläufig** die o.a. Zunahme laut Mautstatistik nur **moderat** auf **11 %** anzuheben. Das entspricht einem Auslastungsanstieg um 1 %, der im Jahr 2010 auch bei den deutschen Fahrzeugen zu beobachten war.

Auf der Basis dieser, für die Prognose verwendeten, Werte für 2009 und 2010 wurde die Entwicklung der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2011** geschätzt. In diesem Jahr stieg deren mautpflichtige **Fahrleistung** um **6,5 %**. Der zu vermutenden Entwicklung im Jahr 2010 folgend, haben wir für den Eckwert der **Transportleistung** eine Zunahme um **7 %** angenommen. Sollte sich im Sommer herausstellen, dass die Abweichung im Jahr 2010 deutlich größer war als bisher angenommen, dann hätte das auch Folgen für 2011. Denn der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Lkw hat sich im Jahr 2011 nach den bisher vorliegenden Daten nur geringfügig besser entwickelt als im Vorjahr und ist im Empfang über eine Stagnation kaum hinausgekommen. Deshalb wäre ein stärkeres Wachstum des Verkehrs der ausländischen Lkw, wie schon im Jahr 2010, kompatibler zur immer noch vergleichsweise dynamischen Entwicklung der deutschen Importe.

Da die Transporte mit deutschen Fahrzeugen im abgelaufenen Jahr von der kräftig steigenden Bauproduktion angetrieben wurden, wuchs deren Gesamtaufkommen sogar stärker (8,5 %) als das der ausländischen Lkw (gut 5 %). Bei der Leistung trifft, auf Grund der bereits mehrfach erwähnten kurzen Strecken der Baustofftransporte, allerdings nach wie vor das Gegenteil zu. Betrachtet man allein den grenzüberschreitenden Verkehr der deutschen Lkw, dann ist das Plus bei den ausländischen Fahrzeugen um rund 2 Prozentpunkte höher als bei den deutschen.

Im Jahr **2012** dreht sich der positive Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen bzw. der Bauproduktion des letzten Jahres in einen negativen Effekt. Deshalb ist für das Aufkommen der deutschen Lkw sogar ein Minus und für die Leistung eine Stagnation zu erwarten. Dagegen werden die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen nach wie vor vom, allerdings abgeschwächten, Anstieg des Außenhandels profitieren und deshalb um etwa 4 Prozentpunkte stärker zunehmen. Auch für die Jahre **nach 2012** kann ein erneut weit überdurchschnittliches Wachstum der ausländischen Lkw erwartet werden.

Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2750,3	2717,3	2949,0	2918,4	3051,5	-1,2	8,5	-1,0	1,5
- Nahverkehr	1545,3	1476,3	1642,2	1612,0	1680,7	-4,5	11,2	-1,8	1,4
- Regionalverkehr	591,7	607,2	654,7	651,9	679,6	2,6	7,8	-0,4	1,4
- Fernverkehr	613,3	633,8	652,1	654,4	691,2	3,3	2,9	0,4	1,8
Ausländische Fahrzeuge	363,4	398,9	420,0	434,7	511,9	9,8	5,3	3,5	5,6
- Grenzüb. Verkehr	345,1	373,7	392,7	405,4	477,0	8,3	5,1	3,2	5,6
- Kabotage	18,2	25,1	27,3	29,3	34,9	37,9	8,6	7,2	6,1
Insgesamt	3113,7	3116,1	3369,0	3353,1	3563,4	0,1	8,1	-0,5	2,0
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	275,6	281,9	293,4	293,6	308,9	2,3	4,1	0,1	1,7
- Nahverkehr	26,8	26,5	29,0	28,5	29,8	-1,0	9,3	-1,6	1,4
- Regionalverkehr	53,2	54,6	58,6	58,4	60,8	2,6	7,4	-0,4	1,4
- Fernverkehr	195,6	200,8	205,8	206,6	218,3	2,6	2,5	0,4	1,8
Ausländische Fahrzeuge	140,0	155,5	166,6	173,4	205,9	11,1	7,1	4,1	5,9
- Grenzüb. Verkehr	135,4	148,9	159,4	165,7	196,6	10,0	7,1	3,9	5,9
- Kabotage	4,6	6,6	7,2	7,7	9,3	43,4	8,7	7,8	6,3
Insgesamt	415,6	437,4	460,0	467,0	514,8	5,2	5,2	1,5	3,3

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Für die **Kabotageverkehre** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2010** wird von Eurostat ein drastisches Wachstum in Höhe von 43 % (Leistung) ausgewiesen. Dies ist nur durch die endgültige Freigabe der Kabotagetransporte für osteuropäische Unternehmen zu erklären. Für die Jahre **ab 2011** erwarten wir, dass sich diese Dynamik wieder beruhigt. Allerdings ist diese Schätzung mit äußerst hohen Unsicherheiten behaftet.

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) profitierte im Jahr **2011** der Nahbereich (bis 50 km) von dem kräftigen Wachstum der Baustoffbeförderungen. In den ersten drei Quartalen legte das Aufkommen hier um 13 % zu, für das Gesamtjahr sind 11 % zu erwarten. Ferner wird der Regionalverkehr (51 bis 150 km), wie schon in den ersten drei Quartalen des Jahres, ebenfalls deutlich stärker (knapp 8 %) als der Fernverkehr (über 150 km, 3 %) zulegen. Diese Abweichung dürfte erneut auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen sein, die nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 stattgefunden haben.¹ Ein aktuelles Beispiel für die Substitution von Fern- durch Regionalverkehre ist das weltweit größte Versandhandelsunternehmen, das in Deutschland bis 2010 erst zwei, am Jahresende 2011 bereits fünf und demnächst sieben Logistikzentren betrieb bzw. betreibt². Im Jahr **2012** wird der Nahverkehr von den nunmehr sinkenden Baustofftransporten gebremst, wird aber anschließend wieder moderat steigen. Für alle Jahre des Prognosezeitraums wird davon ausgegangen, dass sich der Fernverkehr nur geringfügig besser entwickelt als der Regionalverkehr.

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

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

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten), der im Jahr 2010 nach der aktualisierten Datenlage um knapp 1 % gestiegen ist, nahm im Jahr **2011** nochmals stärker zu (gut 2 %, Aufkommen und Leistung). Dies ist zum Einen auf die entsprechende Entwicklung der privaten Konsumausgaben und der Erwerbstätigenzahl zurückzuführen. Auch der Pkw-Bestand weitete sich nochmals etwas stärker aus als in den beiden Vorjahren. Dem stand zwar der Verlauf der Kraftstoffpreise entgegen, die sich, anders als am Jahresbeginn erwartet, auf Grund des neuerlichen Anstiegs des Rohölpreises im gleich hohen Ausmaß wie im Vorjahr erhöhten (11 %) und somit in der letztjährigen Verkehrsentwicklung ähnlich deutliche Bremsspuren hinterließen. Jedoch hat ein deutlicher Basiseffekt aus den witterungsbedingten Behinderungen des Jahres 2010, zusammen mit der weitgehenden Störungsfreiheit im Jahr 2011 selbst, den Anstieg des Personenverkehrs spürbar verstärkt.

Im Jahr **2012** werden die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schwächer zunehmen als im Vorjahr. Auch der Pkw-Bestand dürfte das hohe Wachstum der drei Vorjahre nicht nochmals erreichen. Zudem werden die Witterungseinflüsse im laufenden Jahr in einem gewissen Ausmaß dämpfend ausgeprägt sein. Ein klarer Wachstumsimpuls entsteht – im Gegensatz zu den beiden letzten Jahren – lediglich aus der unterstellten Stagnation der Kraftstoffpreise. Aus diesen Gründen ist für den gesamten Personenverkehr ein Anstieg um rund 0,5 % zu erwarten (Aufkommen und Leistung). Der Vergleich mit den Veränderungsraten des Vorjahrs ist wegen der Witterungseinflüsse bzw. der daraus entstandenen Basiseffekte wenig aussagefähig. Bei Bereinigung um diese Effekte errechnet sich für beide Jahre eine Zunahme um knapp 1 %.

In den Jahren **nach 2012** wirken die Haupteinflussfaktoren des Personenverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv. Die Ausweitung des Pkw-Bestands wird weiterhin in Höhe des Trendwachstums erfolgen. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird eine annähernde Stagnation angenommen. Die Erwerbstätigenzahl wird zwar nicht mehr steigen. Jedoch wird sich die Zunahme der privaten Konsumausgaben etwas beschleunigen. Letzteres lässt eine geringfügig höhere Zunahme des Personenverkehrs als (witterungsbereinigt) im laufenden Jahr erwarten (rund 1 %, Aufkommen und Leistung).

Für den **Individualverkehr** liegen die Vorjahreswerte, die vom DIW geschätzt werden, derzeit noch nicht vor. Sie wurden deshalb anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte geschätzt. Die Unschärfe dieser Schätzungen liegt bei 0,5 bis 1 Prozentpunkten. Dies ist auch bei den o.a. Aussagen zur

Entwicklung des gesamten Personenverkehrs im Jahr 2011 zu berücksichtigen. Auf den Individualverkehr entfallen rund 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. In allen hier betrachteten Jahren sind die Veränderungsraten nahezu identisch.

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	56141	56511	57754	58002	59898	0,7	2,2	0,4	1,1
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9256	9281	9334	9341	9365	0,3	0,6	0,1	0,1
Eisenbahnverkehr	2381	2435	2476	2513	2586	2,3	1,7	1,5	1,0
Luftverkehr ⁴⁾	159	167	176	182	203	5,0	5,3	3,4	3,8
Insgesamt	67937	68394	69739	70039	72052	0,7	2,0	0,4	0,9
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	898,7	904,7	924,5	928,5	958,8	0,7	2,2	0,4	1,1
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	78,6	78,1	77,5	76,7	75,1	-0,6	-0,8	-1,0	-0,7
Eisenbahnverkehr	82,3	84,0	84,5	85,8	89,3	2,1	0,6	1,6	1,4
Luftverkehr	58,4	61,6	65,3	67,4	75,3	5,6	5,8	3,3	3,8
Insgesamt	1117,9	1128,4	1151,7	1158,4	1198,6	0,9	2,1	0,6	1,1
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 das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2011** leicht gestiegen (0,6 %). Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren trieben die Nachfrage spürbar stärker an als im Jahr 2010. Zudem hat sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden verlangsamt. Der Fernverkehr, d.h. im Wesentlichen der Gelegenheitsverkehr, setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Bei der Fahrtenzahl des gesamten ÖSPV ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie erneut ins Minus geriet (-0,8 %).

Im Jahr **2012** wird der Nahverkehr von den konjunkturellen Einflussfaktoren etwas weniger stark angeregt als im vergangenen Jahr. In die gleiche Richtung wirkt die Stabilität der Kraftstoffpreise. Zudem wird sich die Abnahme der Zahl der Auszubildenden spürbar beschleunigen. Somit verbleibt für den Nahverkehr ein nur noch sehr geringer Anstieg (0,1 %). Für den Fernverkehr wurde ein etwas stärkerer Rückgang angenommen als im Vorjahr. Dieses Minus schlägt bei der Leistung des gesamten ÖSPV durch, weshalb sie um 1 % sinkt.

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

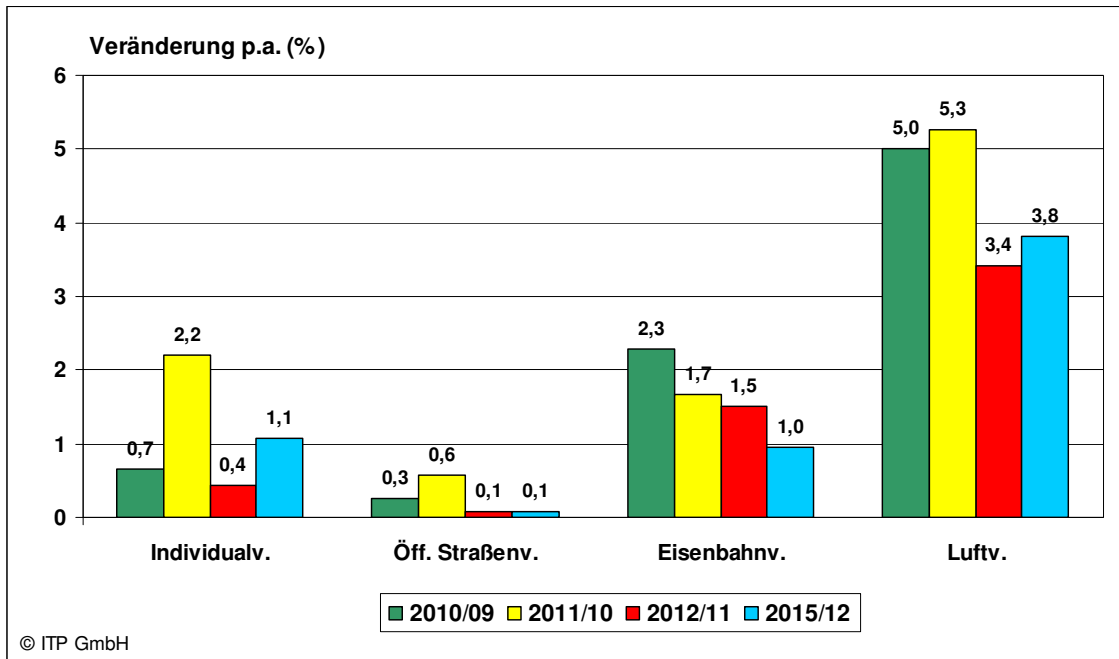
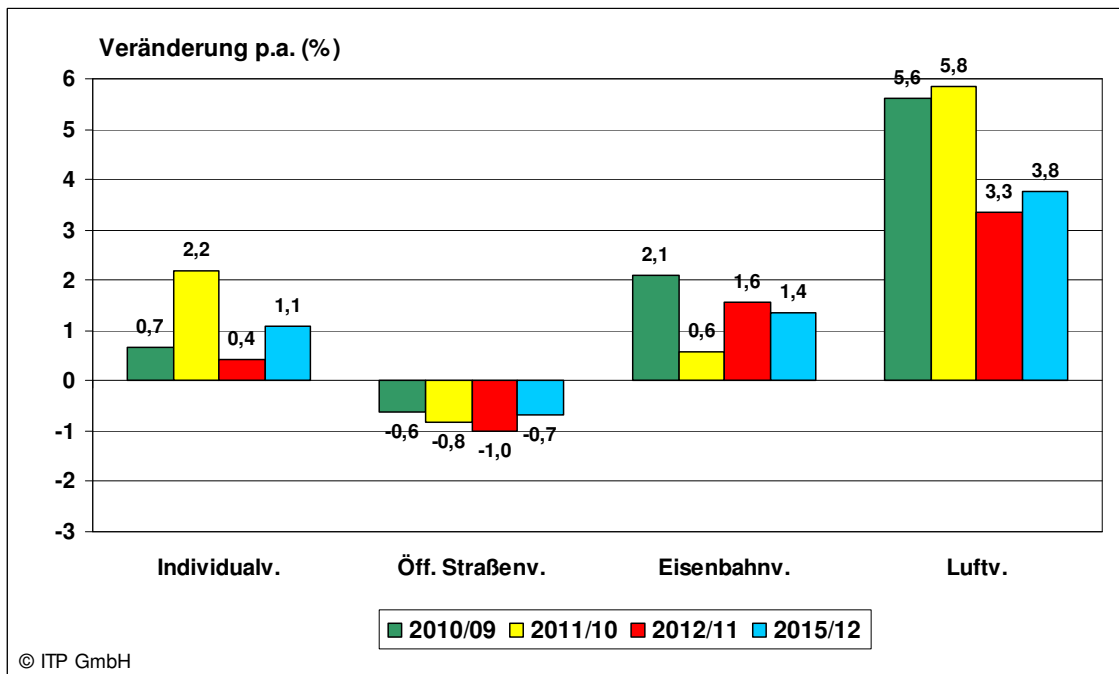


Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten



In den Jahren **nach 2012** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden gleich hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Zudem steigt die Erwerbstätigenzahl nicht mehr, was durch den etwas höheren Zuwachs der privaten Konsumausgaben annähernd kompensiert wird. Deshalb ist für den Nahverkehr eine erneut sehr geringe Zunahme zu erwarten (0,1 % p.a.). Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die auf Grund des stärker steigenden Konsums etwas schwächer ausfallen sollte als im Jahr 2012. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich daraus ebenfalls ein sehr ähnlicher Verlauf wie im laufenden Jahr.

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2011** der Nahverkehr ein spürbares Plus verbuchen. Aufkommen und Leistung stiegen um 1,8 % bzw. 2,6 %. Dazu beigetragen haben die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn, die nach den drastischen Einbußen auf Grund der massiven Angebotseinschränkungen ab dem zweiten Halbjahr 2009 eingetreten sind. Der Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt im SPNV eine geringere Rolle als im ÖSPNV. Im Fernverkehr wirkten zwar die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse und die Flughafenzubringerreisen spürbar expansiv. Zudem wurden erstmals seit vielen Jahren die Preise nicht erhöht. Dem standen jedoch erstens der Wegfall der vorjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der Störungen im Luftverkehr und zweitens mehrere Baustellen im Streckennetz gegenüber, die die Fahrzeiten auf zahlreichen bedeutenden Relationen während großer Teile des Jahres spürbar verlängert haben. Aus diesen Gründen ist die Fahrgastzahl im Fernverkehr gesunken (-0,6 %), die Leistung hat noch stärker abgenommen (-2,1 %). Im gesamten Eisenbahnverkehr haben diese Verläufe beim nahverkehrsgeprägten Aufkommen eine spürbare Zunahme (1,7 %), bei der Leistung dagegen ein schwächeres Plus (0,6 %) bewirkt.

Im Jahr **2012** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Impulse etwas abschwächen. Hinzu kommt ein nochmaliger positiver Basiseffekt nach der weitgehenden Behebung der Angebotsprobleme der Berliner S-Bahn. Für den Nahverkehr ist deshalb ein Anstieg der Fahrtenzahl um etwa 1,5 % zu erwarten. Im Fernverkehr wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen, darunter auch die der Flughafenzubringerreisen, weiterhin wachsen. Zudem werden die letztjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen zumindest weitgehend entfallen. Deshalb ist für die Fahrgastzahl mit einem Plus um 1,6 % zu rechnen. Da die Nachfrage angebotsbedingt auf den längeren Strecken überdurchschnittlich stark steigen dürfte, wird die Leistung noch etwas stärker steigen (2 %). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme um rund 1,5 % (Aufkommen und Leistung).

In den Jahren **nach 2012** sind die Signale grundsätzlich ähnlich geschaltet wie im laufenden Jahr. Allerdings entfällt der, im laufenden Jahr noch wirksame und nicht unerhebliche, Basiseffekt aus der Berliner S-Bahn. Deshalb wird der Nahverkehr mit jeweils knapp 1 % p.a. schwächer steigen als im Jahr 2012. Im Fernverkehr ist wegen der insgesamt etwas besseren Ent-

wicklung der Leitdaten mit einem etwas höheren Nachfrageanstieg zu rechnen (rund 2 % p.a., beide Größen). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1 % (Aufkommen) bzw. 1,4 % (Leistung) p.a.

Der **Luftverkehr** ist im Jahr **2011** um 5,3 % (Fluggastzahl) gestiegen, was aber zum Teil auf die Basiseffekte aus den Störungen im Jahr 2010 zurückzuführen ist. Ohne diese Effekte wäre er um lediglich 2,8 % gewachsen. Dieses Ausmaß ist geringer als im Durchschnitt der letzten Jahrzehnte und auch, als es allein auf Grund der fundamentalen Faktoren einschließlich der konjunkturellen Abschwächung in den letzten Monaten zu erwarten wäre. Dies wiederum ist vor allem auf die 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer (LVS) zurückzuführen. Der dadurch ausgelöste Effekt ist auf 2 % bis 2,5 % zu schätzen.

Im Jahr **2012** entfallen sowohl die Basiseffekte aus den Behinderungen als auch die Bremswirkung aus der LVS, so dass der Luftverkehr wieder mehr von den fundamentalen Faktoren bestimmt wird. Dabei wird der deutsche Außenhandel deutlich schwächer als in den beiden letzten Jahren wachsen. Dies hat entsprechende Folgen auf die Geschäftsreisen. Mit der etwas stärkeren Zunahme des privaten Konsums wird die Zahl der Urlaubsreisen jedoch erneut spürbar zulegen. Zusammengefasst wird ein Anstieg in Höhe von 3,4 % prognostiziert. Dies befindet sich etwas unter dem langfristigen Trendwert, was auf die weltwirtschaftliche Abschwächung zurückzuführen ist.

In den Jahren **nach 2012** wird der deutsche Außenhandel doppelt so stark expandieren wie im Jahr 2012. Dies wird deutliche Folgen auf die Geschäftsreisen hervorrufen. Mit der weiteren Zunahme des privaten Konsums wird auch die Zahl der privaten Flugreisen weiterhin spürbar steigen, allerdings nicht wesentlich stärker als im laufenden Jahr. Aus diesen Gründen ist ein Wachstum der Fluggastzahl zu erwarten, das mit 3,8 % p.a. wieder näher an der langfristigen Trendrate liegt.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs nur sehr geringfügige Bewegungen. Der Anteil des Individualverkehrs, der 2011 noch etwas gestiegen ist, sinkt bei der Leistung ab 2012 leicht. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt bei beiden Größen ab, der der Eisenbahnen dagegen geringfügig zu. Der Luftverkehr schließlich, dessen Anteil bei der Leistung – beim Aufkommen liegt er zwischen 0,2 % und 0,3 % und ist in Abb. P-3 nicht sichtbar – seit der Vereinigung Deutschlands von 2,6 % (1991) auf 5,7 % (2011) gestiegen ist, setzt den Wachstumstrend auch im Jahr 2012, trotz des vergleichsweise moderaten Anstiegs, und auch danach wieder fort.

Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens

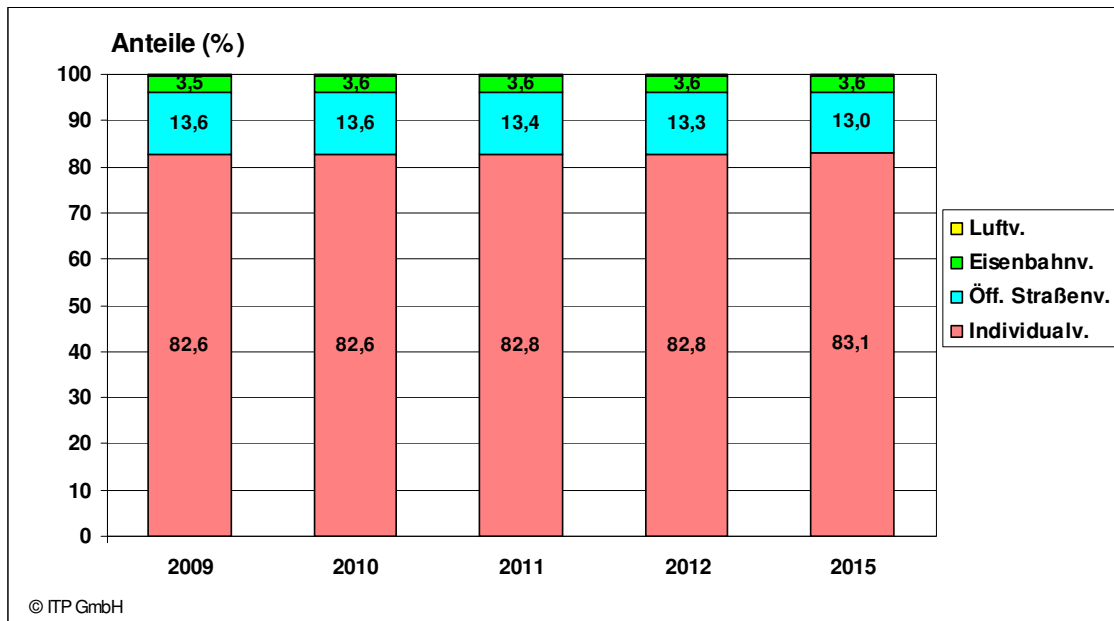
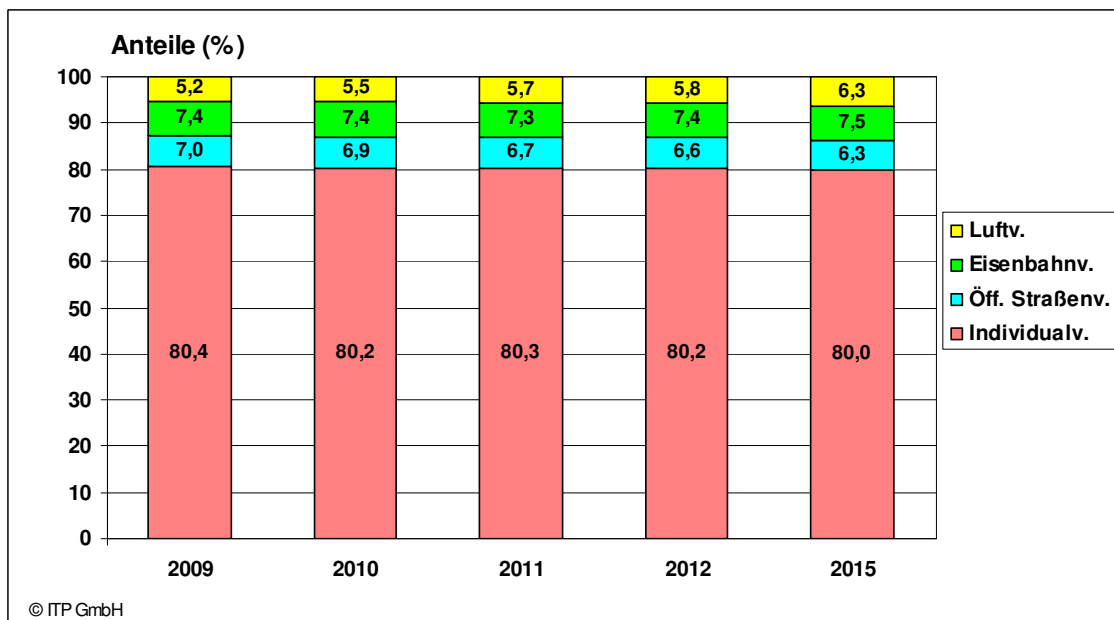


Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung



4.2 Motorisierter Individualverkehr

Bei der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs im Jahr **2010** wurde vom DIW für das Verkehrsaufkommen und die -leistung wie auch für die Pkw-Fahrleistung ein Anstieg um jeweils **0,7 %** geschätzt.¹ Dies liegt spürbar über unseren Schätzungen aus der Sommerprognose 2011, als es eine Stagnation erwartet wurde. Die Abweichung kommt dadurch zustande, dass dem Pkw-Verkehr ein höherer Teil des Dieselmotorkraftstoffabsatzes zugeschrieben wurde, als von uns angenommen wurde, so dass die Fahrleistung der Diesel-Pkw entsprechend stärker gestiegen ist (5 %). Abgeschwächt wurde das dadurch, dass für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw ein wesentlich geringerer Rückgang (-0,6 %) errechnet wurde, als wir, auf Grund der Abnahme in den drei Vorjahren (jeweils -2 %), angenommen haben.²

Im Jahr 2010 wurde der Individualverkehr sowohl am Jahresanfang als auch am Jahresende in einem spürbaren Ausmaß von den **Witterungsverhältnissen** in Gestalt von Minustemperaturen und kräftigen Niederschlägen gebremst. Im Allgemeinen können derartige Einflüsse die (Jahres-) Veränderungsraten des Individualverkehrs um höchstens wenige Zehntelprozentpunkte verändern. Im Jahr 2010 fiel der Effekt hingegen stärker aus. Er ist nach wie vor – selbst bei vorsichtiger Schätzung – auf gut **1 %** zu quantifizieren. Daraus folgt, dass der Pkw-Verkehr **ohne** diesen Einfluss um fast **2 %** gestiegen wäre. Angesichts des erneut kräftigen Anstiegs der Kraftstoffpreise und der nur moderaten Zunahme der verfügbaren Einkommen kann dies nur mit der verstärkten Ausweitung des Pkw-Bestands erklärt werden.

Vor der Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs im Jahr **2011** ist auf den **Pkw-Bestand**, eine der zentralen Kennziffern für den Individualverkehr, einzugehen, der vom KBA jeweils für den Stand zum 1. Januar ausgewiesen wird. Dabei ist es sinnvoll, für ein bestimmtes Jahr den statistisch ausgewiesenen Wert für den Januar des Folgejahres, also nicht den des laufenden Jahres, heranzuziehen. Denn der Bestandsaufbau findet überwiegend in der ersten Jahreshälfte statt, so dass der Jahresanfangsbestand stärker vom (tatsächlichen) Jahresdurchschnittswert abweicht als der Jahresendbestand. In dieser Definition belief sich der Pkw-Bestand des Jahres 2011, also am 1.1.2012, auf 42,9 Mio., was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um **1,5 %** entspricht. Damit hat sich die kräftige Bestandsausweitung der Jahre 2009 und 2010 (1,0 % bzw. 1,4 %), fortgesetzt, so dass die Wachstumsrate des Jahres 2011 erneut klar über der Trendrate liegt.

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

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

Die **Erklärung** für diesen Verlauf in den letzten Jahren ist zum Einen im vorangegangenen Zeitraum zu suchen. In den drei Jahren von 2006 bis 2008 erweiterte sich der Pkw-Bestand pro Jahr um lediglich 0,5 %.¹ Die auf die fahrfähige Bevölkerung, die auch damals noch stieg, bezogene Pkw-Dichte erhöhte sich sogar nur um 0,3 % p.a., was vor allem auf den langjährigen Kraftstoffpreisanstieg und die äußerst verhaltene Entwicklung der verfügbaren Einkommen zurückzuführen ist. Dies löste mancherorts bereits größere Zweifel aus, ob das damals geschätzte Trendwachstum (rund 0,6 %) noch Gültigkeit besitzen würde. In den vergangenen drei Jahren hat die Pkw-Dichte nun wieder um 1,2 % p.a. zugenommen, was das o.a. Trendwachstum klar übertrifft. Damit wiederum errechnet sich für den gesamten Zeitraum ab 2005 ein jahresdurchschnittliches Wachstum der Dichteziffer um 0,7 %, womit Zweifel an unseren damaligen Trendprognosen fürs Erste ausgeräumt sein dürften. Im vergangenen Jahr wurde die Bestandsausweitung von den verstärkt wachsenden Einkommen zusätzlich angetrieben. Der erneute starke Kraftstoffpreisanstieg der beiden letzten Jahre machte sich dagegen nur begrenzt bemerkbar.

Die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2011 ist zu diesem Zeitpunkt des Jahres anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte zu schätzen. Der Absatz von Ottokraftstoff, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, ist laut der amtlichen Mineralölstatistik des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle von Januar bis November um 0,6 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Im Dezember dürfte er jedoch auf Grund des witterungsbedingten Basiseffekts aus dem Jahr 2010 (-10 %) deutlich gestiegen sein, so dass für das Gesamtjahr eine annähernde Stagnation zu schätzen ist. Für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw wurde nunmehr, vor dem Hintergrund der DIW-Schätzungen für 2010, eine Abnahme um rund 1 % angenommen. Damit errechnet sich für die Fahrleistung der Otto-Pkw ein Plus in gleicher Höhe. Die Fahrleistung der Diesel-Pkw dürfte in Folge des erneut spürbar gestiegenen Bestands nochmals deutlich stärker zugenommen haben, wenngleich nicht in dessen Ausmaß (5,5 %), weil diese Fahrzeuge in abnehmendem Ausmaß von "Vielfahrern", sondern immer mehr von Personen mit mittlerer Nutzungsintensität gekauft werden. Über beide Antriebsarten aggregiert, errechnet sich eine Zunahme der (gesamten) Pkw-Fahrleistung um gut 2 % und der durchschnittlichen Fahrleistung pro Pkw um knapp 1 %. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge und die mittlere Fahrtweite wurde, wie vom DIW für 2010 geschätzt, jeweils eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2011 ebenfalls ein Anstieg um gut 2 % (vgl. Tab. P-2).

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

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	41,738	42,302	42,928	43,241	44,126	1,4	1,5	0,7	0,7
Pkw-Dichte (1000) ²⁾	611	618	626	631	644	1,2	1,3	0,8	0,7
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾	14,257	14,160	14,260	14,217	14,387	-0,7	0,7	-0,3	0,4
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	595,0	599,0	612,1	614,8	634,9	0,7	2,2	0,4	1,1
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,510	1,510	1,510	1,510	1,510	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	898,7	904,7	924,5	928,5	958,8	0,7	2,2	0,4	1,1
Durchschn. Fahrtweite (km)	16,01	16,01	16,01	16,01	16,01	0,0	0,0	0,0	0,0
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,141	56,511	57,754	58,002	59,898	0,7	2,2	0,4	1,1

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

2) Pro 1000 Einwohner über 18 Jahre

3) Pro Pkw

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

5) Pro Fahrzeugkilometer

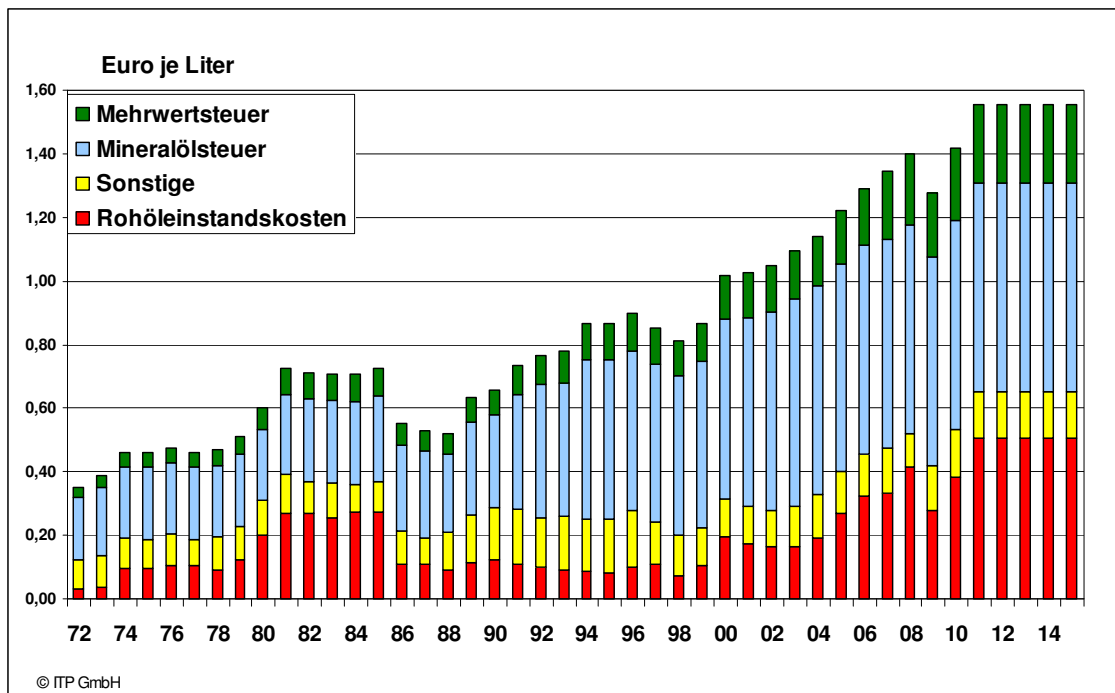
Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Dieses vergleichsweise hohe Wachstum ist auf mehrere **Gründe** zurückzuführen. Deren erster liegt in der bereits dargestellten spürbaren Ausweitung des **Pkw-Bestands**. Zum Zweiten waren die **gesamtwirtschaftlichen** Rahmenbedingungen wesentlich expansiver ausgeprägt als in den Vorjahren. Sowohl die privaten Konsumausgaben (1,5 %) als auch die Erwerbstätigenzahl (1,3 %) nahmen deutlich stärker zu als im Jahr 2010 (jeweils 0,5 %). Dagegen wirkten die **Kraftstoffpreise**, anders als am Jahresanfang erwartet, erneut in einem spürbaren Ausmaß dämpfend. Der deutsche Rohöleinfuhrpreis lag auf Grund des neuerlichen Anstiegs, der im Dezember 2010 mit Beginn der Unruhen in einigen Förderregionen begann, um 33 % über dem Vorjahresstand. Im April 2011 wurde der bisherige Höchstwert vom Juli 2008 nahezu erreicht. Die Kraftstoffpreise lagen im April/Mai 2011 sogar über ihrem früheren Höchststand und erhöhten sich im Jahresdurchschnittsvergleich um 11 % (vgl. Abb. P-5 und P-6). Dies entspricht exakt dem Vorjahresanstieg und hinterließ in der letztjährigen Entwicklung des Individualverkehrs ähnlich deutliche Bremsspuren.

Allein unter diesen Voraussetzungen wäre für den Individualverkehr im abgelaufenen Jahr ein Anstieg um knapp 1 % zu erwarten gewesen. Allerdings kam nun der Basiseffekt aus den **Witterungsverhältnissen** des Jahres 2010 zum Tragen. Zusammen mit der weitgehenden Störungsfreiheit im Verlauf des Jahres 2011 führte er zu einem spürbaren Anstieg des Pkw-Verkehrs. Dies zeigt sich bereits im Ottokraftstoffabsatz, der im Januar und Februar um (zusammen) 6,9 % zunahm, während er von März bis November um 1,8 % sank. Der Abstand unterstreicht die Stärke des Effekts, der aus den Witterungsbedingungen vor allem im Jahr 2010

resultierte. Einschließlich des Dezembers wurde dadurch im gesamten Jahr 2011 ein (zusätzlicher) Anstieg des Individualverkehrs um etwa 1,5 % ausgelöst.

Abbildung P-5: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper

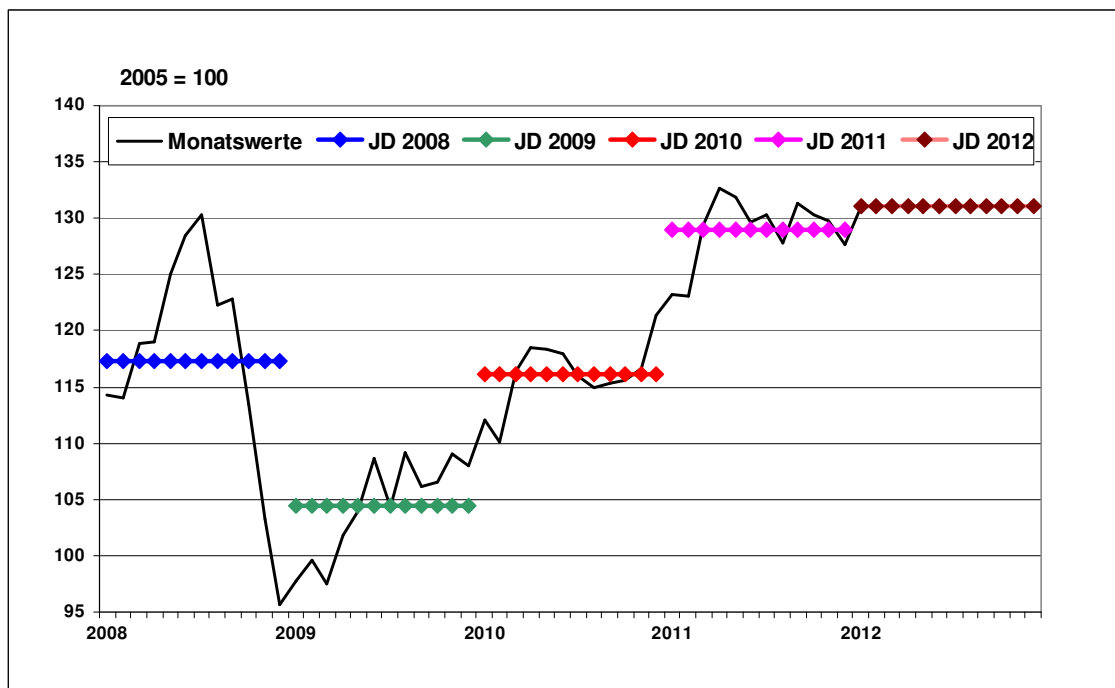


Dessen Expansion erstreckte sich mit Ausnahme des, im Individualverkehr vergleichsweise unbedeutenden, Ausbildungsverkehrs auf alle Fahrtzwecke. Der Berufsverkehr wurde von der Erwerbstätigenzahl, der Privat- und der Einkaufsverkehr von den Konsumausgaben und der Geschäftsverkehr von der allgemeinen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

Im Jahr **2012** dürfte der **Pkw-Bestand** das hohe Wachstum der drei Vorjahre nicht nochmals erreichen, da die oben erwähnten Nachholeffekte mittlerweile abgeschlossen sein dürften. Somit wird die Bestandsausweitung im laufenden Jahr, auch wegen der etwas eingetrübten gesamtwirtschaftlichen Lage, in ein ruhigeres Tempo einmünden, das auf 0,7 % quantifiziert wird. Für die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten zeichnet sich ebenfalls eine schwächere Zunahme ab als im Vorjahr. Die privaten Konsumausgaben steigen voraussichtlich um 1,2 % und die Erwerbstätigenzahl um nur noch 0,5 %.

Im Gegensatz zu den beiden letzten Jahren entsteht aus der unterstellten **Kraftstoffpreisentwicklung** ein klarer Wachstumsimpuls. Für den Rohöleinfuhrpreis wird eine annähernde Stagnation auf dem derzeitigen Niveau angenommen (vgl. Abschn. 2.4). Unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz nicht erhöht wird, trifft dies auch für den Kraftstoffpreis zu. Im Jahresdurchschnittsvergleich errechnet sich daraus nur ein geringfügiger Anstieg um knapp 2 % (vgl. Abb. P-6). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, bedeutet das eine Konstanz. Zwar ist das Preisniveau im langjährigen Vergleich immer noch hoch. Jedoch besitzt nach aller Erfahrung die Veränderung im aktuellen Jahr, d.h. in 2012 die annähernde Konstanz, einen wesentlich höheren Einfluss auf den Pkw-Verkehr als Preisanstiege in den vorangegangenen Jahren. Dies kann als eine Art von "Gewöhnungseffekt" interpretiert werden.

Abbildung P-6: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2012

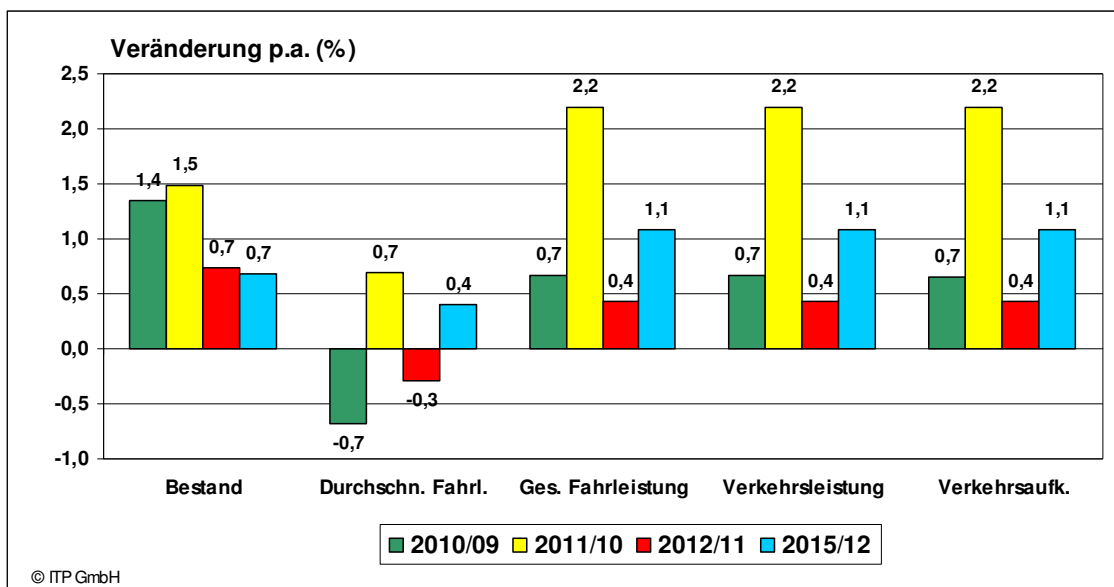


Allein unter diesen Voraussetzungen wäre für den Individualverkehr ein Anstieg um knapp 1 % zu prognostizieren. Der im Vorjahr starke Impuls aus den **Witterungseinflüssen** entstand zwar in erster Linie aus dem Basiseffekt aus 2010, der im laufenden Jahr also keine Rolle mehr spielt. Andererseits waren die Witterungsbedingungen nicht für die Bauwirtschaft, sondern auch für den Pkw-Verkehr im gesamten Verlauf des Vorjahres nahezu vollständig störungsfrei. Der Kraftstoffabsatz der Monate Januar und Februar 2011 lag um rund 2 % über dem Wert, der sich aus den langjährigen Saisonfaktoren und dem Gesamtjahreswert ergibt. Für das Gesamtjahr errechnet sich daraus ein negativer Basiseffekt in Höhe von 0,3 %. Hinzu kommt der extreme

Kälteeinbruch zu Beginn des Februars, der im Kraftstoffabsatz dieses Monats deutliche Spuren hinterlassen wird. Der Gesamteffekt der diesjährigen Witterungseinflüsse wird – wie immer unter der Annahme normaler Verhältnisse im weiteren Verlauf – daher auf **0,5 %** quantifiziert.

Somit ist für die **Pkw-Fahrleistung** im laufenden Jahr ein Anstieg um **0,4 %** zu erwarten. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu. Wie im Vorjahr wird das Wachstum in nahezu allen Fahrtzwecken stattfinden, im Berufs- und im Geschäftsverkehr wegen der abgeschwächten Zunahme der Erwerbstätigenzahl bzw. der gesamtwirtschaftlichen Produktion allerdings spürbar geringer ausfallen. Im Urlaubsverkehr werden die Fahrten mit dem Pkw am sich abzeichnenden Gesamtwachstum erneut partizipieren. Der Vergleich mit den Veränderungsraten des **Vorjahrs** ist wegen der Witterungseinflüsse bzw. der daraus entstandenen Basiseffekte wenig aussagefähig. Bei **Bereinigung** um diese Effekte errechnet sich für beide Jahre eine Zunahme um knapp **1 %**.

Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs



In den Jahren **nach 2012** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv. Die Ausweitung des Pkw-Bestands wird weiterhin in Höhe des Trendwachstums erfolgen (0,7 % p.a.). Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird – erneut unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz im Prognosezeitraum nicht erhöht wird – eine annähernde Stagnation angenommen. Die Erwerbstätigenzahl wird zwar – im Gegensatz zu 2012 – nicht mehr

steigen. Jedoch wird sich die Zunahme der privaten Konsumausgaben etwas beschleunigen (1,4 % nach 1,2 %). Letzteres lässt eine geringfügig höhere Zunahme des Individualverkehrs als (witterungsbereinigt) im laufenden Jahr erwarten. Sie wird auf **1,1 %** quantifiziert.

Vor dem Hintergrund, dass der Individualverkehr über viele Jahre des vergangenen Jahrzehnts deutlich schwächer bzw. teilweise gar nicht gewachsen ist, mag dieser mittelfristig prognostizierte Anstieg überraschen. Die spürbare Abweichung der Verläufe in diesen Zeiträumen ist, wie es aus den bisherigen Ausführungen bereits deutlich geworden sein dürfte, ausschließlich auf die ebenso spürbaren Unterschiede der Entwicklung der **Haupteinflussfaktoren** zurückzuführen. Sie werden im Folgenden nochmals zusammengefasst dargestellt (jeweils Veränderung in % p.a.):

	2008/02	2011/08	2015/12
Pkw-Bestand:	0,7	1,3	0,7
Private Konsumausgaben:	0,4	0,7	1,4
Kraftstoffpreisindex (nominal):	5,6	3,2	0,0
Pkw-Fahrleistung:	0,0	1,5	1,1
Dito 2011 bereinigt:	0,0	1,0	1,1

Zwischen **2002 und 2008** kam die Fahrleistung über eine Stagnation nicht hinaus. In diesem Zeitraum stiegen der Pkw-Bestand nur moderat, die Konsumausgaben sehr verhalten und die Kraftstoffpreise deutlich. Zwischen **2008 und 2011** nahmen der Pkw-Bestand wesentlich kräftiger und die Konsumausgaben etwas stärker (allein auf Grund der Entwicklung im Jahr 2011), die Benzinpreise dagegen (bedingt durch die Entwicklung im Jahr 2009) schwächer zu. Alle drei Faktoren wirkten also expansiver als zuvor und führten deshalb zu einem, im Vergangenheitsvergleich kräftigen, Wachstum der Fahrleistung um 1,5 % bzw., bei Bereinigung um den Witterungseffekt des Jahres 2011, um 1,0 %. Zwischen **2012 und 2015** wird sich, wie bereits dargestellt, der Pkw-Bestand schwächer ausweiten, also weniger expansiv wirken als zuvor. Dagegen fällt der Impuls aus den beiden anderen Antriebskräften erheblich stärker aus. Saldiert lässt dies bereits intuitiv einen Anstieg etwa im Ausmaß der Vorperiode erwarten. Ökonometrische Analysen über beliebig lange Vergangenheitszeiträume mit hoch signifikanten Güteparametern bestätigen dieses Ergebnis.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden, die derzeit bis 2010 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben. Sie liegt derzeit bis zum dritten Quartal 2011 vor. Im Liniennahverkehr werden damit 97 % (2010) des Verkehrs aller Unternehmen erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte für eine fundierte Schätzung ausreichen. Dagegen wird der Gelegenheitsverkehr in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass die Schätzung für das Jahr 2011 allein auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruht. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch rund ein Drittel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

In der differenzierten Darstellung des ÖSPV umfasst der "Nahverkehr" nur den Liniennahverkehr. Der "Fernverkehr" enthält somit neben dem (dominierenden) Gelegenheitsfernverkehr und dem, quantitativ allerdings (noch) völlig unbedeutenden, Linienfernverkehr, der gänzlich anderen Entwicklungen unterliegt als der Liniennahverkehr, auch den Gelegenheitsnahverkehr. Er ähnelt aber von seinen Marktgegebenheiten (Ausflugsfahrten etc.) eher dem Fern- als dem Nahverkehr und wird deshalb beim erstgenannten subsumiert.

Aus der Jahresstatistik für **2010** ergaben sich einige nicht unwesentliche Veränderungen gegenüber den Ergebnissen der Quartalsstatistik, und zwar laut Auskunft des StBA weniger auf Grund der Entwicklung bei den kleineren Unternehmen als vielmehr infolge von Nachmeldungen bzw. Korrekturen. Im **Nahverkehr** ergeben sich um jeweils 0,5 % höhere Veränderungsraten. Das Fahrgastaufkommen ist nach diesen Angaben um 0,3 % gestiegen (Quartalsstatistik: -0,2 %) und die Leistung nur um 0,3 % gesunken (Quartalsstatistik: -0,8 %).

Beim **Fernverkehr**, der in der Quartalsstatistik nicht erfasst wird, wurde für das Jahr 2010 vor einem Jahr an dieser Stelle und auch in der Sommerprognose 2011 auf Grund der allgemeinen Rahmendaten ein weiterer Rückgang angenommen (Aufkommen -2 %, Leistung -4 %), der sich aber gegenüber den Jahren zuvor abschwächen sollte. Dies wird von den nun vorliegenden statistischen Daten grundsätzlich bestätigt. Allerdings fiel die Abnahme beim Aufkommen etwas stärker (-3,3 %), bei der Leistung dagegen moderater aus (-1,4 %). Sie entstand allein beim Gelegenheitsfernverkehr (-5,4 % bzw. -1,0 %). Hier sanken die Ferienzeleisen und die Ausflugsfahrten erneut überdurchschnittlich stark, aber auch der dominierende Mietomnibusverkehr. Das erwähnte Minus der Fernverkehrsleistung ist damit deutlich **geringer** als in allen Jah-

ren seit 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem derzeitigen Konzept eingeführt wurde. In diesem Zeitraum ist sie um 3 % bis zu 9 % (2009) gesunken. Mit der konjunkturellen Entwicklung des Jahres 2010 kann dies kaum erklärt werden, weil die Fahrgastzahl noch stärker abgenommen hat als in allen Jahren nach 2005. Damit ist die Verkehrsleistung des **gesamten ÖSPV** im Jahr 2010 um lediglich 0,6 % gesunken (Winterprognose 2010/11: -1,1 %, Sommerprognose 2011: -1,8 %). Dessen Aufkommen verändert sich wie der Nahverkehr.

Vor der Kommentierung der Entwicklung im Jahr **2011** ist auf die Änderung des Berichtskreises hinzuweisen, der für die Quartalsstatistik auskunftspflichtig ist und der auf Grund der fünfjährlich durchgeführten Totalerhebung bei der Jahresstatistik 2009 neu festgelegt wurde. Dadurch hat sich die Zahl der Auskunftspflichtigen um rund 5 % erhöht, was wiederum dazu führt, dass die absoluten Werte, die ab dem ersten Vierteljahr 2011 in der Quartalsstatistik ausgewiesen werden, nicht mit denen der Vorjahre vergleichbar sind. Die dort dargestellten Veränderungsraten sind jedoch bereinigt, beziehen sich also auf die vergleichbaren Gesamtheiten.

In dieser bereinigten Darstellung ist die Fahrgastzahl im **Nahverkehr** im Jahr 2011 leicht gestiegen (0,6 %), während die Leistung annähernd stagniert hat (+0,1 %). Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren, d.h. die Erwerbstätigenzahl und die Konsumausgaben, regten die Nachfrage spürbar stärker an als im Jahr 2010. Zudem hat sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden verlangsamt. Expansiv wirkten die steigenden Kraftstoffpreise, allerdings ist dieser Effekt vergleichsweise schwach. Die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn, die im Jahr 2010 noch sichtbar waren, haben das bundesweite Ergebnis im Gesamtjahr 2011 nur noch unwesentlich beeinflusst. Die Zunahme des Aufkommens lag sehr nahe an der Erwartung der Winterprognose 2010/11 (0,8 %), die Leistung hat sich dagegen schwächer entwickelt als prognostiziert (0,9 %).

Im **Fernverkehr**, für den noch keine Daten für 2011 vorliegen, gibt es keine Gründe, um ein Ende des langjährigen, seit 2001 anhaltenden, Abwärtstrends anzunehmen. Der Rückgang zwischen 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, und 2010 beträgt pro Jahr gut 4 % (Aufkommen und Leistung). Auch im Jahr 2011 wurden, wie seit Längerem, die Ferienzielreisen vor allem von Zielwahländerungen sowie von preisgünstigen Angeboten der Eisenbahnen und der Fluggesellschaften beeinflusst. Andererseits hat sich die gesamtwirtschaftliche Lage weiter aufgehellt, weshalb zu erwarten ist, dass der Rückgang grundsätzlich schwächer ausgefallen ist als im Jahr 2010. Dies trifft vor allem für die Ferienzielreisen und die Ausflugsfahrten zu. Einschließlich des Gelegenheitsnahverkehrs wird eine Abnahme der Fahrtenzahl um gut 2 % angenommen. Hinsichtlich der Verkehrsleistung betrachten wir deren geringen Rückgang bzw. den deutlichen Anstieg der mittleren Reiseweite im Jahr 2010 als einen einmaligen Effekt und setzen nach wie vor unveränderte Reiseweiten in

den einzelnen Segmenten an. Dennoch dürfte die Verkehrsleistung des Fernverkehrs stärker gesunken sein (gut 3 %) als die Fahrgastzahl, weil der überdurchschnittlich schrumpfende Gelegenheitsverkehr über längere Strecken verläuft. Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Fernverkehr kaum spürbar, weshalb sie in dem gleichen Ausmaß zunahm (0,6 %) wie im Nahverkehr, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie erneut ins Minus geriet (-0,8 %).

Im Jahr **2012** wird der **Nahverkehr** von den konjunkturellen Einflussfaktoren, insbesondere der Erwerbstätigenzahl, etwas weniger stark angeregt als im vergangenen Jahr. In die gleiche Richtung wirkt die Stabilität der Kraftstoffpreise. Allein aus diesen Gründen würde sich der Vorjahresanstieg (0,6 %) in etwa halbieren. Gravierender ist, dass sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden spürbar beschleunigt (0,8 % nach 0,2 %, vgl. Abschn. 2.1). Dies tangiert nicht nur den Ausbildungsverkehr im eigentlichen Sinne, auf den rund ein Viertel des gesamten ÖSPV entfällt, sondern auch die anderen Fahrten der Auszubildenden, die sie mit ihren Zeithausweisen zurücklegen (Freizeitverkehr etc.). Somit verbleibt für den Nahverkehr ein nur noch sehr geringer Anstieg (0,1 %, Aufkommen und Leistung). Für den **Fernverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2011 gleichermaßen. Da sich der konjunkturelle Einfluss abschwächt, wurde ein etwas stärkerer Rückgang angenommen (-2,5 % beim Aufkommen bzw. -3,7 % bei der Leistung). Im **gesamten ÖSPV** wird das Aufkommen vom annähernd stagnierenden Nahverkehr geprägt. Bei der Leistung schlägt das Minus im Fernverkehr durch, weshalb sie um 1 % sinkt.

In den Jahren **nach 2012** wird der Rückgang bei der Zahl der Auszubildenden gleich hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Zudem steigt die Erwerbstätigenzahl nicht mehr, was durch den etwas höheren Zuwachs der privaten Konsumausgaben annähernd kompensiert wird. Saldiert ist eine ähnliche Entwicklung wie im laufenden Jahr zu erwarten, d.h. im **Nahverkehr** ein erneut sehr geringer Anstieg (0,1 % p.a.). Für den **Fernverkehr** ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die auf Grund des stärker steigenden Konsums etwas schwächer ausfallen dürfte als im Jahr 2012. Für den **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus ebenfalls ein sehr ähnlicher Verlauf wie im laufenden Jahr.

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9256	9281	9334	9341	9365	0,3	0,6	0,1	0,1
- Nahverkehr ³⁾	9171	9198	9254	9263	9291	0,3	0,6	0,1	0,1
- Fernverkehr ⁴⁾	85,0	82,2	80,4	78,4	74,3	-3,3	-2,2	-2,5	-1,8
Eisenbahnverkehr	2381	2435	2476	2513	2586	2,3	1,7	1,5	1,0
- Nahverkehr	2258	2309	2351	2386	2451	2,3	1,8	1,5	0,9
- Fernverkehr	123	126	125	127	135	2,4	-0,6	1,6	2,0
Insgesamt	11637	11716	11810	11855	11951	0,7	0,8	0,4	0,3
- Nahverkehr	11429	11508	11604	11649	11742	0,7	0,8	0,4	0,3
- Fernverkehr	208	208	206	206	209	0,0	-1,2	0,0	0,6
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	78,6	78,1	77,5	76,7	75,1	-0,6	-0,8	-1,0	-0,7
- Nahverkehr ³⁾	55,4	55,3	55,4	55,4	55,5	-0,3	0,1	0,1	0,1
- Fernverkehr ⁴⁾	23,2	22,8	22,1	21,3	19,6	-1,4	-3,2	-3,7	-2,7
Eisenbahnverkehr	82,3	84,0	84,5	85,8	89,3	2,1	0,6	1,6	1,4
- Nahverkehr	47,4	47,9	49,1	49,7	51,0	0,9	2,6	1,3	0,8
- Fernverkehr	34,8	36,1	35,4	36,1	38,4	3,7	-2,1	2,0	2,1
Insgesamt	160,8	162,1	161,9	162,5	164,4	0,8	-0,1	0,3	0,4
- Nahverkehr	102,9	103,1	104,5	105,1	106,5	0,3	1,3	0,6	0,4
- Fernverkehr	58,0	59,0	57,5	57,4	58,0	1,7	-2,5	-0,2	0,4
1) Innerhalb Deutschlands 2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen 3) Liniennahverkehr 4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnverkehr führten die Daten für das Jahr **2010** gemäß der Jahresstatistik zu lediglich geringen Modifikationen gegenüber den Werten aus der Quartalsstatistik. Für den **Nahverkehr** werden jetzt Wachstumsraten in Höhe von 2,3 % (Aufkommen) bzw. 0,9 % (Leistung) ausgewiesen (Quartalsstatistik: 2,0 % bzw. 1,1 %). In früheren Jahren waren die Abweichungen größer, was in der Regel auf neu in den Markt eingetretene Bahnen zurückzuführen war, die erst mit Verspätung in die statistische Berichterstattung aufgenommen werden konnten. Dies war im Jahr 2010 offensichtlich nicht der Fall. Im **Fernverkehr** wurden die Werte aus der Quartalsstatistik exakt beibehalten. Hier kam es also nicht, wie vereinzelt in früheren Jahren, zu Korrekturen der Unternehmen, die allesamt für die Quartalsstatistik meldepflichtig sind. Er ist im Jahr 2010 um 2,4 % (Aufkommen) bzw. 3,7 % (Leistung) gestiegen.

Im Jahr **2011** ist der **Nahverkehr** in den ersten drei Quartalen – bereinigt um die Veränderungen im Berichtskreis – um 2,1 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung) gewachsen. Für das gesamte Jahr können ähnliche Veränderungen (1,8 % bzw. 2,6 %) geschätzt werden. Er hat sich also wesentlich dynamischer als der Straßennahverkehr (ÖSPNV) entwickelt. Grundsätzlich unterliegt der SPNV den gleichen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Einflüssen wie der ÖSPNV. Allerdings besitzt erstens der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein wesentlich geringeres Gewicht. Zweitens konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Hier wirkte sich drittens auch der letztjährige Kraftstoffpreisanstieg – im Gegensatz zu den ländlich geprägten Räumen, in denen die Alternativen zum Pkw eine weit geringe Attraktivität besitzen – in einem überdurchschnittlichen Ausmaß aus. Zum Nachfrageanstieg beigetragen haben die Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn, die nach den drastischen Einbußen auf Grund der massiven Angebotseinschränkungen ab dem zweiten Halbjahr 2009 eingetreten sind. Dieser Effekt kann für das Gesamtjahr auf etwa 0,5 % geschätzt werden. Hinzu kamen die bereits mehrfach erwähnten Impulse vom privaten Konsum und der Erwerbstätigenzahl sowie vom Kraftstoffpreisanstieg. Der Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt, wie erwähnt, im SPNV eine geringere Rolle als im ÖSPNV.

Im **Fernverkehr** ist die Nachfrage dagegen im Jahr 2011, wie am Jahresbeginn erwartet, gesunken. In den ersten drei Quartalen belief sich der Rückgang der Leistung auf 1,7 %, während das Aufkommen nahezu stagnierte (-0,1 %). Für das Gesamtjahr ist vor allem bei der Fahrgastzahl wegen der unten dargestellten, im Dezember wirksamen, Basiseffekte mit einem stärkeren Minus (-0,6 %) zu rechnen; die Leistung dürfte um 2,1 % gesunken sein. Zwar wirkten die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse im Fernverkehr ebenfalls. Ferner nahmen auch die Flughafenzubringerreisen zu. Nach Schätzungen von Intraplan entfallen mittlerweile 7 % der gesamten

Schienenfernverkehrsleistung auf Zubringerfahrten zu und von den Flughäfen. Somit hat sich das Wachstum des Luftverkehrs (5 %) mit immerhin knapp 0,4 % im Eisenbahnfernverkehr niederschlagen. Zudem wurden erstmals seit vielen Jahren die Preise im Fernverkehr zum letzten Fahrplanwechsel nicht erhöht. Unter Berücksichtigung nur dieser Einflüsse wäre mit einem Anstieg des Schienenfernverkehrs um 2 % bis 2,5 % zu rechnen gewesen.

Dem standen jedoch mehrere Sonderfaktoren entgegen, die die Nachfrage dämpften. Erstens entfielen die vorjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der massiven Störungen im Luftverkehr. Die Zahl der innerdeutschen Fluggäste, die im Jahr 2010 vor allem im April (Aschewolke) und im Dezember (Witterungschaos) auf den Flughäfen gestrandet sind (vgl. Abschn. 4.5), beläuft sich auf rund 1 Mio. Dies entspricht fast 1 % des gesamten Schienenfernverkehrs. Zwar ist nur ein (großer) Teil der Passagiere auf die Schiene gewechselt, dennoch ergab sich für das Gesamtjahr ein spürbarer zusätzlicher Aufkommensanstieg. Bei der Leistung fiel der Effekt auf Grund der überdurchschnittlichen Reiseweiten noch stärker aus. Der daraus entstehende Basiseffekt drückte das Wachstum im Jahr 2011 um mehr als 1 % (Aufkommen). Zweitens wurden im Jahr 2011 im gesamten Streckennetz mehrere Baumaßnahmen durchgeführt, die die Fahrzeiten auf zahlreichen bedeutenden Relationen während großer Teile des Jahres spürbar verlängert haben. Drittens schließlich führten im Frühjahr die Warnstreiks bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem gewissen Ausmaß zu weiteren Nachfrageverlusten. Da vor allem die letztjährigen störungsbedingten, daneben auch die angebotsbedingt unterlassenen Fahrten über weit überdurchschnittlich lange Entfernungen verliefen, fiel der Rückgang bei der Leistung deutlich stärker aus als beim Aufkommen. Im **gesamten Eisenbahnverkehr** haben diese Verläufe beim nahverkehrsgeprägten Aufkommen eine spürbare Zunahme (1,7 %), bei der Leistung dagegen ein schwächeres Plus (0,6 %) bewirkt.

Im Jahr **2012** wird sich, wie bereits mehrfach erwähnt, der gesamtwirtschaftliche Impuls, insbesondere aus der Erwerbstätigenzahl, etwas abschwächen. Der sich verstärkende Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt, wie dargestellt, im SPNV eine geringere Rolle als im ÖSPNV. Bereits aus den oben dargestellten Gründen ist damit zu rechnen, dass der SPNV auch im laufenden Jahr etwas stärker wächst als der ÖSPNV. Hinzu kommt, dass in Berlin nun nochmals, nach der weitgehenden Behebung der Angebotsprobleme bei der S-Bahn, ein positiver Basiseffekt zu erwarten ist. Er kann auf etwa 0,5 % des deutschen Ergebnisses (Aufkommen, Leistung etwas weniger) quantifiziert werden. Aus diesen Gründen ist zu erwarten, dass der SPNV im laufenden Jahr um etwa 1,5 % (beide Größen) steigt.

Im **Fernverkehr** wird sich die Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven nur im Geschäftsverkehr spürbar bemerkbar machen. Die privaten Konsumausgaben nehmen lediglich etwas schwächer zu als im Vorjahr. Dennoch wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Ge-

schäftsreisen wachsen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen weiterhin leicht zum Nachfrageplus bei. Zudem werden die letztjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen zumindest weitgehend entfallen. Deshalb ist für das laufende Jahr für die Fahrgastzahl ein Plus um 1,6 % zu erwarten. Da die Nachfrage angebotsbedingt auf den längeren Strecken überdurchschnittlich stark steigen dürfte, wird die Leistung noch etwas stärker wachsen (2 %). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus eine Zunahme in Höhe von rund 1,5 % (Aufkommen und Leistung). Der Vergleich mit den Veränderungsraten der beiden Vorjahre ist wegen der verschiedenen Sondereinflüsse und Basiseffekte auch hier wenig aussagefähig.

In den Jahren **nach 2012** sind die Haupteinflussfaktoren für den **Nahverkehr** ähnlich ausgeprägt wie im laufenden Jahr. Bei den gesamtwirtschaftlichen Leitdaten gleichen sich die Entwicklungen der Erwerbstätigenzahl und der privaten Konsumausgaben annähernd aus. Allerdings entfällt der, im laufenden Jahr noch wirksame und nicht unerhebliche, Basiseffekt aus der Berliner S-Bahn. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass Aufkommen und Leistung im Nahverkehr im mittelfristigen Prognosezeitraum mit jeweils knapp 1 % p.a. schwächer steigen als im Jahr 2012.

Auch im **Fernverkehr** sind die Signale grundsätzlich ähnlich geschaltet wie im laufenden Jahr. Die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen, darunter auch der Flughafenzubringerreisen, wird weiterhin wachsen. Wegen der insgesamt etwas besseren Entwicklung der Leitdaten ist mit einem etwas höheren Nachfrageanstieg zu rechnen (rund 2 % p.a., beide Größen) als im laufenden Jahr. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1 % (Aufkommen) bzw. 1,4 % (Leistung) p.a.

4.5 Luftverkehr

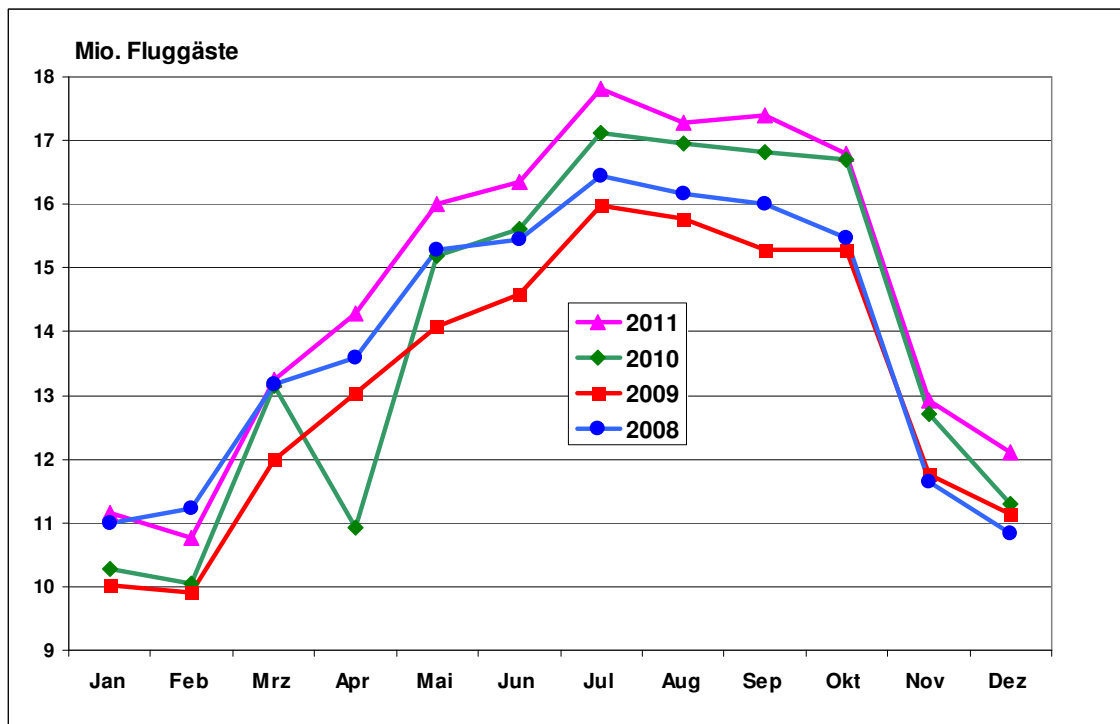
Der Luftverkehr ist seit der vorangegangenen Wachstumsdele der Jahre 2001/02 bis zum Jahr 2007 kräftig gewachsen, nämlich um insgesamt 44 % bzw. knapp 8 % pro Jahr. Jedoch wurde die Aufwärtsentwicklung bereits im Verlauf des Jahres **2008** durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen spürbar gebremst, so dass im Gesamtjahr nur noch eine Zunahme um 1,3 % verblieb. Im Jahr **2009** verschärfte sich der Einbruch massiv, so dass die Fluggastzahl um 4,5 % sank. Im Jahr **2010** fand der Luftverkehr in den Steigflug zurück. Trotz der teilweise dramatischen Störungen des Betriebsangebots wuchs die Fluggastzahl um 5 %. Mit 166,8 Mio. Passagieren wurde der bisherige Rekordwert aus dem Jahr 2008 (166,3 Mio.) bereits leicht übertroffen. Bereinigt um die Störungen errechnet sich sogar ein Plus in Höhe von 7,5 %.

Vor der Kommentierung der Entwicklung im Jahr 2011 ist, analog zur Luftfracht (vgl. Abschn. 3.1), auf eine Änderung in der **statistischen Ausweisung** hinzuweisen. Auf Grund einer modifizierten Aufbereitungskonzeption werden seit Januar 2011 zum Einen die **Transitverkehre** in einer anderen Definition dargestellt. Sie sind zwar grundsätzlich für die Gesamtentwicklung noch unbedeutender als bei der Luftfracht (Anteil am Gesamtverkehr 2010: 0,5 %), jedoch ergibt sich durch die Konzeptänderung rechnerisch ein Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert in Höhe von 33 %, während die ADV einen Rückgang um 27 % ausweist. Die Differenz zieht die Gesamtveränderung des Luftverkehrs zwar nicht so spürbar wie bei der Luftfracht, aber doch um 0,3 Prozentpunkte nach oben. Da dies in der Realität nicht stattgefunden hat, haben wir für die vorliegende Prognose auch hier die Werte für den Transitverkehr in der alten Definition verwendet und mit den ausgewiesenen tatsächlichen Veränderungsraten belegt. Ähnliches gilt für die **Transportleistung**. Deren rechnerische Veränderung beträgt -8 %, während tatsächlich ein Anstieg um 4 % ausgewiesen wird. Hier haben wir die Aufkommenswerte mit der (errechenbaren) Veränderung der mittleren Transportweite (pro Hauptverkehrsverbindung) multipliziert. Für beide Größen werden wir, wenn die endgültigen Ergebnisse für 2011 vorliegen, diese übernehmen und die Zeitreihen mit den entsprechenden Korrekturfaktoren zurückrechnen.

Die Entwicklung des Luftverkehrs im Jahr **2011** war von einer Vielzahl von Sonderfaktoren geprägt, die die Analyse des konjunkturellen Verlaufs außerordentlich erschwerten. Im **Januar** und im **Februar** war jeweils ein kräftiges Wachstum der gesamten Fluggastzahl (8,6 % bzw. 7,3 %) zu verzeichnen, das auf Grund der Basiseffekte aus den letztjährigen Betriebsstörungen (Orkantief "Xynthia" und mehrere Warnstreiks der Piloten) allerdings überzeichnet ist. Die Werte des Jahres 2008 wurden nur leicht übertroffen (Januar) bzw. sogar spürbar verfehlt (Februar, vgl. Abb. P-8, allerdings bedingt durch den Schalttag in 2008). Die Unruhen in Nordafrika und am Golf wirkten sich hier kaum aus. Die Urlaubsreisen in diese Zielgebiete (Tunesien, Ägypten)

wurden, wie immer in derartigen Fällen, weitestgehend auf andere Regionen verlagert. Die Geschäftsreisen in diese Länder haben ein zu geringes Gewicht, um sich im Gesamtergebnis niederzuschlagen. Allerdings haben die Unruhen dazu geführt, dass bereits in diesem Zeitraum eine Verlagerung von Interkont- (+1,5 %) zu Europaflügen (+10,5 %) zu beobachten war.

Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2008 bis 2011



Im **März**, der im Vorjahr frei von Störungen war, lag die Zahl der Passagiere nur leicht über dem Niveau des Vorjahres (0,7 %) und auch von 2008. Neben der Verschiebung der Osterferien, die im Jahr 2011 vollständig im April, im Vorjahr dagegen teilweise im März lagen, trugen dazu die Folgen der Naturkatastrophe in Japan bei. Dadurch wurde bereits in diesem Monat die Zahl der Geschäftsflüge nicht nur nach Japan (-9,3 %, Einsteiger) selbst, sondern auch in die angrenzenden Länder, vor allem nach China (-8,8 %), stark beeinflusst. Der gesamte Interkont-Verkehr sank im März um 11 %.

Im **April** kam es auf Grund des massiven Basiseffekts aus der letztjährigen Aschewolke zwangsläufig zu einem kräftigen Anstieg gegenüber 2010 (31 %). Damit wurde nun aber auch das Niveau von 2008, das damals noch nicht krisenbeeinflusst war, erstmals im laufenden Jahr klar (5 %) überschritten. Zum Teil war dies jedoch auf die Ferienverschiebung zurückzuführen.

Von **Mai bis September** verlief die Entwicklung in ruhigeren Bahnen. Insgesamt wuchs die Passagierzahl in diesem Zeitraum um 3,5 %. Im Vergleich zu 2008 vergrößerte sich der Abstand, weil damals die Abwärtsbewegung im zweiten Halbjahr bereits eingesetzt hatte. Der Interkontbereich blieb in allen Monaten im Minus, mit Ausnahme des Mai allerdings nur geringfügig (< 1 %). Die Japan-Verkehre drehten wieder ins Plus, die China-Verkehre wuchsen wieder zweistellig. Allerdings machte sich nun allmählich die Konjunkturabschwächung in den USA bemerkbar, die Zunahme der Flüge in/aus diesem Land schwächte sich immer mehr ab.

Ab Oktober wurde die Abflachung der weltwirtschaftlichen Dynamik immer deutlicher. Die Zuwachsraten der Passagierzahl sanken auf 0,7 % bzw. 1,7 % (November). Die Europaverkehre liefen noch vergleichsweise ordentlich (3,8 % bzw. 2,6 %). Jedoch verstärkte sich zum Einen das Minus im Interkontbereich (-2,3 % bzw. -3,7 %), wobei die China-Verkehre im November nur noch um 3 % zunahmen (Jan.-Okt.: 12 %). Zum Anderen blieb der innerdeutsche Verkehr, wie schon seit Juni, im Minus. Auf die Gründe hierfür wird noch eingegangen.

Im **Dezember** kam es nochmals zu einem Basiseffekt, weil der Luftverkehr im Vorjahr von den Witterungsverhältnissen an vielen europäischen Flughäfen massiv behindert wurde. Deshalb stieg die Fluggastzahl gemäß den Ergebnissen der ADV-Statistiken um 7,3 %. Nach Zielländern differenzierte Daten liegen für diesen Monat noch nicht vor.

Damit ist die Fluggastzahl im **gesamten Jahr** um **5,3 %** gestiegen. Die **Gründe** liegen nach wie vor in den fundamentalen Faktoren. Denn trotz der Abschwächung im Verlauf wuchs der deutsche Außenhandel im Jahr 2011 noch deutlich, was auf die **Geschäftsflüge** ausstrahlte. Zweitens nahm, allen derzeit vorliegenden Indikatoren zufolge, auch die Zahl der **Urlaubsreisen** nicht unerheblich zu, wozu die Belebung der Konsumausgaben maßgeblich beigetragen hat. Auch das **Incoming-Segment** stieg im Jahr 2011 spürbar. Die Zahl der Gästeankünfte von Ausländern erhöhte sich um 6 %, wobei deren Flugreisen eher noch stärker gewachsen sein dürften. Bei den übrigen privaten Flugreisen zu Verwandten, Freunden und Bekannten ("**VFR-Reisen**"), deren hohes Wachstum der letzten Jahre zu einem erheblichen Teil preisinduziert war, ist dagegen auf Grund der Preisentwicklung mit keinem spürbaren Anstieg zu rechnen.

Andererseits entstand ein Gutteil des letztjährigen Wachstums aus den **Basiseffekten** infolge der Betriebsstörungen des Vorjahrs. Wie oben erwähnt, können sie sehr exakt auf 2,5 % des Gesamtergebnisses des Jahres 2010 quantifiziert werden. Das bedeutet, dass der Luftverkehr **ohne** diese Effekte im Jahr 2011 um lediglich **2,8 %** gestiegen wäre. Dieses Ausmaß ist geringer als im Durchschnitt der letzten Jahrzehnte und auch, als es allein auf Grund der fundamentalen Faktoren einschließlich der konjunkturellen Abschwächung in den letzten Monaten zu erwarten wäre.

Dies wiederum ist auf die 2011 eingeführte **Luftverkehrssteuer** (LVS) zurückzuführen. Gemäß einer Studie von Intraplan / Klopheus war deshalb eine Verminderung der deutschen Fluggastzahl um 2,7 % zu erwarten.¹ Dabei wird der innerdeutsche (-3,7 %) und der Europa-Verkehr (-3,5 %) in einem überdurchschnittlichen Ausmaß betroffen, der Interkontinentbereich (-1,5 %) dagegen unterproportional und die Ausland/Ausland-Umsteiger gemäß der Ausgestaltung der LVS gar nicht. Voraussetzung dieser Studie war allerdings, dass die LVS vollständig weitergegeben wird. Dies war tatsächlich nur partiell der Fall, und zwar vor allem bei den Low Cost Carriern, die die LVS bei der Preiskalkulation auf ihren Internet-Präsenzen getrennt ausweisen und die zu Grunde liegenden Preise kaum verändert haben. Dagegen bot die Lufthansa ihre Niedrigpreisangebote in einem unveränderten Ausmaß an und kalkulierte die LVS offensichtlich bei Nachfragesegmenten ein, die sehr preisunempfindlich sind. Dennoch haben sich auch bei der Lufthansa die Erlöse pro (verkauften) Pkm erhöht. Erstere stiegen in den ersten drei Quartalen um 14 %, Letztere lediglich um 10 %.² Dies wiederum ist nicht nur auf die LVS, sondern auch auf die erhöhten Kerosinzuschläge zurückzuführen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können die tatsächlichen Auswirkungen der LVS bei einer groben Quantifizierung an Hand der sich nun effektiv abzeichnenden sowie der ohne LVS zu prognostizierenden Entwicklung auf etwa **2 % bis 2,5 %** geschätzt werden. Dieser Wert gilt für den deutschen Durchschnitt. Flughäfen mit einem hohen Anteil von Low-Cost-Verkehren und/oder in Grenznähe sind weit überdurchschnittlich betroffen. Airports, deren Aufkommen zu großen Anteilen auf Netzwerkgesellschaften entfällt, werden dagegen weniger tangiert. Dies gilt in besonderem Maße für die beiden großen deutschen Hub-Flughäfen. Diese, bereits vor einem Jahr geäußerte, Grunderwartung wird durch die tatsächliche Entwicklung bestätigt. Die Zahl der Ein-/Aussteiger, die bundesweit um 5 % wuchs, entwickelte sich in den grenznahen Flughäfen (absteigend geordnet nach dem Aufkommen)

- Weeze (Niederrhein, -16 %),
- Karlsruhe/Baden-Baden (-5 %),
- Friedrichshafen (-2 %)
- und Saarbrücken (-2 %)

sowie in den Airports mit einem hohen Anteil von Low Cost Carriern

- Köln/Bonn (-2 %),
- Schönefeld (-2 %)
- Nürnberg (-2 %),
- und Hahn (-18 %),

¹ Intraplan Consult GmbH / R. Klopheus, Auswirkungen der Luftverkehrssteuer auf Verkehr und Volkswirtschaft in Deutschland, München/Worms 2010.

² Deutsche Lufthansa AG, 3. Zwischenbericht Januar – September 2011, Köln 2011, S. 10.

deutlich unterdurchschnittlich. Zwar sind die Veränderungen auf einzelnen Flughäfen grundsätzlich mit höchster Vorsicht zu interpretieren, da sie aus einer Vielzahl von Sonderfaktoren resultieren. So ist

- der Rückgang in Hahn durch Angebotseinschränkungen von Ryan Air, die nur begrenzt mit der LVS zu tun haben,
- das Minus in Köln/Bonn weniger durch die LVS, sondern vor allem durch Angebotsverlagerungen nach Düsseldorf (+7 %)
- und das starke Plus in Tegel (13 %), das vereinzelt im Vergleich zu Schönefeld (-2 %, s.o.) herangezogen wird, weniger durch die LVS bzw. einen geringen Anteil von Low-Cost-Verkehren, sondern vor allem durch Angebotsaufstockungen von Air Berlin im Vorfeld der Inbetriebnahme von BBI

entstanden. Dennoch zeigt die Gesamtbetrachtung durchaus **signifikante Abweichungen** zwischen den einzelnen Gruppen von Flughäfen. Eingehende Analysen von Intraplan, die demnächst veröffentlicht werden, stützen die o.a. Abschätzung des durch die LVS ausgelösten Effekts.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wurden die **innerdeutschen** Flüge von den fundamentalen Faktoren in einem weit unterdurchschnittlichen Ausmaß angeregt. Zudem waren sie von der LVS und den, damit zumindest teilweise im Zusammenhang stehenden, Angebotsreduktionen einiger Low Cost Carrier überdurchschnittlich stark betroffen. Zwar fielen hier auch die Basiseffekte hoch aus. Saldiert überwogen aber die dämpfenden Effekte, weshalb der innerdeutsche Luftverkehr im Jahr 2011 um lediglich 1,4 % stieg. Bereits dies stellt, nach dem Krisenjahr 2009, die zweitniedrigste Zunahme seit dem Jahr 2002 dar, das von der damaligen Rezession und den Folgen des 11. September 2001 geprägt war. Ohne die Basiseffekte wäre er sogar spürbar gesunken, nämlich um mindestens 2 %.

Der, grundsätzlich dynamischste, **Interkontbereich** wurde im vergangenen Jahr zum Einen von den Zielverlagerungen von Afrika/Nahost nach Europa massiv gebremst. Dadurch sanken die Flüge von/nach Ägypten und Tunesien um 30 % bzw. 38 % (Januar bis November). Gegen Ende des Jahres wurden auch die Flüge nach Thailand erst durch die politische Krise und dann durch die Überschwemmungen in Bangkok drastisch reduziert, so dass diese Destination im Gesamtjahr auch noch ins Minus drehte (-3 %). Hinzu kamen die Folgen der Katastrophe in Japan, die allerdings nur von temporärer Natur waren. Das Minus für Indien (-6 %) ist weniger auf die Folgen des Erdbebens und des Reaktorunfalls, sondern auf die Aufgabe des Hubs der Air India in Frankfurt zurückzuführen. Zusammen stellt dies alle anderen Einflüsse – geringe Betroffenheit von der LVS, aber auch schwach ausgeprägte Basiseffekte – sowie auch die weltweite konjunkturelle Abschwächung in den Schatten. Aus diesen Gründen war hier sogar ein leichtes Minus zu verzeichnen (-0,4 %). Somit war für die Flüge innerhalb **Europas** die

höchste Zunahme zu beobachten (8,1 %), die in erster Linie durch die erwähnten Zielverlagerungen entstand. Sie zeigen sich vor allem in der Entwicklung der Flüge auf die Kanaren (17 %) und in die Türkei (10 %).

Die mittlere Reiseweite im innerdeutschen Verkehr (in der einleitend dargestellten Berechnungsweise) ist im Jahr 2011 vice versa zum Vorjahresverlauf wieder etwas gesunken. Das ist zumindest zum Teil darauf zurückzuführen, dass während der Behinderungen des Jahres 2010 vor allem Reisen über kürzere Strecken auf andere Verkehrsmittel verlagert wurden. Somit stieg die **Verkehrsleistung** hier nochmals schwächer (0,6 %) als die Passagierzahl. Im Auslandsverkehr hat die mittlere Reiseweite dagegen zugenommen. Für die gesamte Verkehrsleistung errechnet sich daraus ein Plus von knapp 6 %.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2009	2010	2011	2012	2015	10/09	11/10	12/11	15/12
Fluggäste¹⁾	158,9	166,8	175,6	181,6	203,2	5,0	5,3	3,4	3,8
Innerdeutsch	23,6	24,0	24,3	24,6	26,1	1,8	1,4	1,0	2,0
Grenzüberschreitend ²⁾	135,3	142,8	151,2	157,0	177,1	5,6	5,9	3,8	4,1
- davon Europa	103,0	108,2	117,0	120,3	134,9	5,1	8,1	2,8	3,9
- davon Interkontinental	31,5	33,7	33,6	36,1	41,4	7,3	-0,4	7,4	4,7
Verkehrsleistung³⁾	58,4	61,6	65,3	67,4	75,3	5,6	5,8	3,3	3,8
Innerdeutsch	10,6	10,8	10,8	11,0	11,6	2,2	0,6	1,0	2,0
Grenzüberschreitend	47,8	50,9	54,4	56,5	63,7	6,4	7,0	3,8	4,1
1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									
2) Einschl. ungebrochener Transit (2010: 0,815 Mio.), regional nicht aufteilbar									
3) Innerhalb Deutschlands									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Im Jahr **2012** entfallen sowohl die Basiseffekte aus den Behinderungen als auch die Bremswirkung aus der LVS, so dass der Luftverkehr wieder mehr von den fundamentalen Faktoren bestimmt wird. Dabei wird der deutsche Außenhandel deutlich schwächer als in den beiden letzten Jahren wachsen. Dies hat entsprechende Folgen auf die **Geschäftsreisen**. Mit der etwas stärkeren Zunahme des privaten Konsums wird die Zahl der **Urlaubsreisen** erneut spürbar zulegen. Die FUR rechnet für den gesamten Urlaubstourismus mit einem neuerlichen Rekordjahr, wobei der Anstieg gegenüber 2011 (noch) nicht quantifiziert wurde.¹ Die Buchungslage bei den

¹ Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen, Urlaubsreisetrends 2012, FUR-Beitrag zur Eröffnungspressekonferenz der CMT 2012 am 13.1.2012.

Reisebüros ist zwar nicht mehr derart hervorragend wie vor einem Jahr, aber noch im Plus. Gemäß dem Reisebürospiegel von ta.ts, einem zuverlässigen Indikator für die Buchungslage, lag der Auftragsbestand für das Touristikjahr 2011/12 um 2,4 % über dem Vorjahresstand.¹ Ein viel beachteter touristischer Vertriebsklimaindex, der von Februar bis Oktober 2011 deutlich gesunken ist, verzeichnete seit November einen starken (Wieder-) Anstieg und ist nicht mehr weit von den früheren Höchstständen entfernt.² Bei den **VFR-Reisen** ist dagegen auf Grund der Preisentwicklung bestenfalls mit einem schwachen Anstieg zu rechnen.

Für die **Flugpreise** ist davon auszugehen, dass die Kerosinzuschläge auf Grund der – hier grundsätzlich unterstellten – Konstanz der Rohölpreise im Jahr 2012 nicht nochmals deutlich angehoben werden. Die Preiserhöhungen der beiden letzten Jahre konnten auch deshalb am Markt durchgesetzt werden, weil das Angebot (noch) nicht im Ausmaß des Nachfrageanstiegs ausgeweitet wurde. Die langjährige Analyse des Luftverkehrs zeigt jedoch, dass die Airlines bei einem anhaltenden Nachfragewachstum über kurz oder lang auch ihre Kapazitäten aufstocken. Dies führt dann regelmäßig wieder zu einer Verschärfung des Preiswettbewerbs und damit zu einer tendenziellen Absenkung der Preise. Die LVS-Beträge wurden ab Januar etwas abgesenkt, um den – noch sehr geringen – Einfluss des, 2012 eingeführten, Emissionsrechtehandels zu kompensieren. Entsprechend der Ausgestaltung wird von einer Kostenneutralität ausgegangen.

Zusammengefasst wird für das Jahr 2012 ein Anstieg des Luftverkehrs in Höhe von **3,4 %** (Fluggastzahl) prognostiziert. Dies befindet sich etwas unter dem langfristigen Trendwert, was auf die weltwirtschaftliche Abschwächung zurückzuführen ist. Andererseits sind die Voraussetzungen vor allem für den Urlaubsverkehr noch durchaus positiv.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird der innerdeutsche Verkehr wegen der geringeren Stärke der Auftriebskräfte nochmals klar unterdurchschnittlich steigen (1 %). Innerhalb der Auslandsflüge (knapp 4 %) ist für den Interkontinentbereich vor allem wegen der zu erwartenden Rückverlagerungen von Urlaubsflügen nach Nordafrika, daneben auch auf Grund gewisser Basiseffekte aus Japan eine weit überdurchschnittliche Dynamik (gut 7 %) anzunehmen, während sich der Europa-Verkehr etwas unterdurchschnittlich entwickelt (knapp 3 %).

Für die mittlere Reiseweite wurde, auch auf Grund der Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Modifikation des statistischen Erhebungsverfahrens, eine Konstanz angenommen. Damit erhöht sich die **Verkehrsleistung** im nahezu dem gleichen Ausmaß wie die Passagierzahl.

¹ ta.ts Reisebürospiegel Januar 2012, http://www.ta-ts.de/download/kirbspiegel_02_2012.pdf

² Dr. Fried & Partner, http://www.fried-partner.de/media/1201_tvki.pdf

In den Jahren **nach 2012** wird sich die deutsche wie auch die weltweite Wirtschaft wieder stärker beleben. Dies trifft vor allem für den deutschen Außenhandel zu, der in diesem Zeitraum wieder doppelt so stark expandiert wie im Jahr 2012. Dies wird deutliche Folgen auf die Geschäftsreisen hervorrufen. Mit der Zunahme des privaten Konsums wird auch die Zahl der privaten Flugreisen weiterhin spürbar zulegen, allerdings nicht wesentlich stärker als im laufenden Jahr. Aus diesen Gründen ist ein Wachstum der **Fluggastzahl** zu erwarten, das mit 3,8 % p.a. wieder näher an der langfristigen Trendrate liegt. Der, generell weniger wachstumsstarke, innerdeutsche Verkehr wird erneut spürbar schwächer steigen. Innerhalb der Auslandsflüge wird der Interkontinentbereich gemäß dem langjährigen Trend überdurchschnittlich zunehmen. Für die mittlere Reiseweite wurden die gleichen Annahmen getroffen wie für 2012, so dass die **Verkehrsleistung** im ähnlichen Ausmaß expandiert wie die Passagierzahl.