



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2010/11

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

FE-Nr. 96.0927/2009

München, Februar 2011

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	5
2	Rahmenbedingungen	6
2.1	Demographische Leitdaten	6
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	8
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	12
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	19
3	Güterverkehr	21
3.1	Überblick	21
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	38
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	51
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	55
4	Personenverkehr	58
4.1	Überblick	58
4.2	Motorisierter Individualverkehr	65
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	71
4.4	Eisenbahnverkehr	75
4.5	Luftverkehr	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	6
Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	9
Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	13
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	22
Tabelle G-2a: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen (NST/R)	40
Tabelle G-2b: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)	41
Tabelle G-3a: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen (NST/R)	42
Tabelle G-3b: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)	43
Tabelle G-4a: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen (NST/R)	45
Tabelle G-4b: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)	46
Tabelle G-5a: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST/R)	47
Tabelle G-5b: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST-2007)	48
Tabelle G-6a: Seeverkehr nach Güterabteilungen (NST/R)	49
Tabelle G-6b: Seeverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)	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: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	56
Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten	59
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	69
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	74
Tabelle P-4: Internationaler Luftverkehr nach Kontinenten	83
Tabelle P-5: Luftverkehr	84

Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	7
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	10
Abbildung R-3: Entwicklung der Rohstahlproduktion von 2007 bis 2010	14
Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	15
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	23
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	23
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	35
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	35
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	37
Abbildung G-6a: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen (NST/R)	40
Abbildung G-6b: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen (NST-2007)	41
Abbildung G-7a: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen (NST/R)	42
Abbildung G-7b: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen (NST-2007)	43
Abbildung G-8a: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen (NST/R)	45
Abbildung G-8b: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen (NST-2007)	46
Abbildung G-9a: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST/R)	47
Abbildung G-9b: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST-2007)	48
Abbildung G-10a: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen (NST/R)	49
Abbildung G-10b: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen (NST-2007)	50

Abbildungsverzeichnis (Fortsetzung)

Abbildung P-1:	Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	60
Abbildung P-2:	Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten	61
Abbildung P-3:	Modal Split des Verkehrsaufkommens	63
Abbildung P-4:	Modal Split der Verkehrsleistung	64
Abbildung P-5:	Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	66
Abbildung P-6:	Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2011	68
Abbildung P-7:	Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	70
Abbildung P-8:	Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2007 bis 2010	80



Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
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

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 2010/11**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2011 bis 2014 und gibt auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2010. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die im Jahreswirtschaftsbericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie dargestellte Projektion vom Januar 2011 die Grundlage.

Zwar beinhalten die Ergebnisse der jetzt erstellten Winterprognose nach wie vor eine **höhere Unschärfe** als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich. Im Vergleich zur Situation vor einem Jahr sind die Unsicherheiten allerdings als **deutlich geringer** einzustufen.

Für die Entwicklung der **Weltwirtschaft** ist für nahezu alle Industrieländer ein weiterer Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion zu erwarten, der in den meisten Regionen annähernd so stark ausfallen wird wie im Vorjahr. Für **Deutschland** wurde in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg des BIP um 2,3 % im Jahr 2011 sowie um 1,6 % bis zum Jahr 2014 erwartet.

Der **Güterverkehr** hat im Jahr **2010** nach dem scharfen Einbruch des vorangegangenen Jahres wieder auf den Wachstumspfad zurückgefunden. Für das gesamtmodale Transportaufkommen wird gemäß der derzeitigen Datenlage ein Anstieg um rund 3 % und für die Leistung eine Zunahme um gut 7 % geschätzt. Für das Jahr **2011** ist ein weiteres Wachstum der Güterverkehrsnachfrage zu erwarten, das aber in zahlreichen Branchen deutlich langsamer verlaufen wird. Es wird mit gut 3 % (Aufkommen) bzw. knapp 5 % (Leistung) prognostiziert. Für den Zeitraum von 2011 **bis 2014** ist auf Grund der Entwicklung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten eine erneute Zunahme zu erwarten. Sie fällt mit 2,5 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung) p.a. nur unwesentlich schwächer aus als im laufenden Jahr.

Für den **Straßengüterverkehr** ist im Jahr **2010** ein Wachstum um 1 % (Aufkommen) bzw. 5,4 % (Leistung) zu schätzen. Diese moderate Entwicklung kam durch witterungsbedingte Behinderungen der transportintensiven Bautätigkeit am Jahresanfang sowie durch spürbare Schwächen der deutschen Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr zustande. Im Jahr **2011** ist für das Aufkommen des Lkw-Verkehrs mit einem stärkeren Wachstum in Höhe von 3,2 % zu rechnen, weil die hier anteilsgewichtigen Baustofftransporte nicht nochmals sinken werden. Für die Transportleistung zeichnet sich ein annähernd unveränderter Anstieg in Höhe von 5,5 % ab. **Nach 2011** wird sich der Anstieg etwas vermindern (2,6 % bzw. 4,5 % p.a.).

Der **Eisenbahnverkehr** hat sich im Jahr **2010** kräftig von seinem Einbruch im vorangegangenen Jahr erholt und verbuchte ein Plus um 14 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung). Neben den Montangütern, deren Transportvolumen mit dem Wiederanstieg der Stahlproduktion erheblich zunahm, trugen die Transporte von Halb- und Fertigwaren entscheidend zur Gesamtentwicklung bei. Auch im Jahr **2011** stehen die Signale für den Eisenbahnverkehr wieder auf Wachstum. Auf Grund des nicht wiederholbaren Anstiegs sowohl im Montanbereich als auch bei den Halb- und Fertigwaren wird die Nachfrage jedoch spürbar schwächer steigen als im Vorjahr, und zwar um gut 3 % (Aufkommen) bzw. fast 5 % (Leistung). Beide Größen werden sich dann nur noch um 1 % bzw. 3 % unter dem Vorkrisenniveau befinden. **Nach 2011** wird die Expansion in nahezu allen Güterbereichen anhalten (3 % bzw. 4 % p.a.). Damit werden die bisherigen Höchststände aus dem Jahr 2008 im Jahr 2014 spürbar übertroffen (7 % bzw. 8 %).

Auch in der Binnenschifffahrt stellte sich im Jahr **2010** eine kräftige Erholung (14 %) ein. Mit dieser unerwartet günstigen Entwicklung wurden über zwei Drittel (Aufkommen) bzw. sogar neun Zehntel (Leistung) des vorjährigen Einbruchs wettgemacht. Für das Jahr **2011** ist, wie bei den Eisenbahnen, eine spürbare Verminderung des Wachstumstempos zu erwarten. Sie entsteht vor allem aus der Abschwächung in den Güterbereichen, die im Vorjahr zweistellig wuchsen (Montangüter, Chemische Erzeugnisse sowie Halb- und Fertigwaren). Insgesamt dürfte die Binnenschifffahrt um 2 % zunehmen. Damit liegt die Leistung im Jahr 2011 bereits leicht über dem Vorkrisenniveau. Die Auswirkungen des Tankerunfalls bei St. Goarshausen auf das Jahresergebnis werden sich in sehr engen Grenzen halten. **Nach 2011** werden sich die Zuwachsraten nochmals leicht auf gut 1 % p.a. verringern.

Die Transporte in **Rohrfernleitungen** haben im Jahr **2010** stagniert (Aufkommen) bzw. sind um 2 % gestiegen (Leistung). Im Jahr **2011** werden sie nur noch sehr geringfügig zunehmen, **anschließend** vollständig stagnieren.

Die **Luftfracht** kehrte im Jahr **2010** nicht nur wieder in den Aufwind zurück, sondern legte einen ungeahnten Steigflug an den Tag (23 %, Aufkommen). Das stellt das mit Abstand höchste Wachstum aller Verkehrsträger dar. Damit wiederum wurde nicht nur der Einbruch im vorangegangenen Jahr vollständig aufgeholt, sondern sogar der Verlust gegenüber dem Trendverlauf. Im Jahr **2011** wird die Dynamik, parallel zum deutschen Außenhandel, erheblich niedriger ausfallen (8 %) als im Vorjahr. **Nach 2011** sollte sich die Luftfracht auf dem langfristigen Trend einpendeln und um knapp 5 % p.a. steigen.

Der **Seeverkehr** fand im Jahr **2010** ebenfalls in den Vorwärtsgang zurück. Im Vergleich zu den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt, die im Jahr 2009 ähnlich stark gesunken sind wie der Seeverkehr, fällt das Wachstum (6 %) jedoch moderat aus. Im Jahr **2011** und auch **danach** wird

der Seeverkehr, wie die anderen Verkehrsträger mit Ausnahme des Lkw-Verkehrs, mit vermindertem Tempo zulegen (3 % bzw. 2,5 % p.a.).

Im **Personenverkehr** zeichnet sich für die gesamte Verkehrsleistung (aller Verkehrsarten) im Jahr **2010** eine annähernde Stagnation ab. Einer spürbaren Zunahme stand die Entwicklung der Kraftstoffpreise entgegen. Im Jahr **2011** sind nahezu alle Haupteinflussfaktoren deutlich expansiver ausgeprägt als im Vorjahr. Deshalb ist ein Anstieg um rund 1 % zu erwarten. Nach 2011 wird er sich voraussichtlich wieder etwas vermindern.

Auf den **Individualverkehr** entfallen über 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklung der beiden Größen selten wesentlich unterscheidet. Im Jahr **2010** ist er kraftstoffpreisbedingt nicht über eine Stagnation hinausgekommen. Für das Jahr **2011** ist ein Anstieg um rund 1 % zu erwarten, der **nach 2011** in eine etwas schwächere Zunahme (knapp 1 %) übergeht.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) blieb das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2010** annähernd auf dem Niveau des vorgegangenen Jahres, in dem es einen vergleichsweise kräftigen Anstieg um 1,7 % verbuchen konnte. Der Fernverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort, weshalb die Leistung des gesamten ÖSPV um rund 1 % gesunken ist. Im Jahr **2011** lässt die gesamtwirtschaftliche Entwicklung für den Nahverkehr einen vergleichsweise deutlichen Anstieg (knapp 1 %) erwarten. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder. Allerdings sinkt sie in einem deutlich geringen Ausmaß (-0,4 %) als in den letzten drei Jahren (1 bis 2 %). **Nach 2011** wird der Nahverkehr weiter steigen und der Fernverkehr erneut schrumpfen. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich daraus ein sehr ähnlicher Verlauf wie im Jahr 2011.

Der **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2010** ein Nachfrageplus verbuchen. Die im Jahr 2009 stark dämpfenden Impulse aus den Angebotsproblemen bei der Berliner S-Bahn und im Fernverkehr haben sich nicht wiederholt. Hinzu gesellten sich im Fernverkehr noch die Verlagerungen wegen der massiven Störungen im Luftverkehr. Aus diesen Gründen fand er wieder auf seinen Wachstumskurs zurück. Im gesamten Eisenbahnverkehr entstanden Zunahmen in Höhe von 1,2 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung). Im Jahr **2011** wird der Nahverkehr vor allem wegen des Basiseffekts aus der Situation bei der Berliner S-Bahn mit rund 2 % spürbar stärker steigen als im Jahr 2010. Im Fernverkehr stehen den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen und den erstmals seit vielen Jahren nicht erhöhten Preisen erstens der Wegfall der letztjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der Störungen im Luftverkehr und zweitens mehrere Baustellen im Streckennetz gegenüber, die zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen führen werden. Aus diesen Gründen ist für den Fernverkehr nur mit einem vergleichsweise schwachen Plus zu

rechnen. Im gesamten Eisenbahnverkehr ist für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen (1,9 %) eine deutlich höhere, für die Leistung (1,4 %) dagegen eine etwas geringere Zunahme als im Jahr 2010 zu erwarten. **Nach 2011** entfällt im Nahverkehr der Basiseffekt aus der Berliner S-Bahn. Deshalb wird er deutlich schwächer steigen. Im Fernverkehr werden sich dagegen die Fortsetzung des Konjunkturaufschwungs sowie – im Jahr 2012 – der Wegfall der diesjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen bemerkbar machen. Deshalb ist nun wieder ein spürbarer Nachfrageanstieg zu erwarten. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Anstieg in Höhe von rund 1 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung) p.a.

Der **Luftverkehr** ist im Jahr **2010** nach dem Einbruch im vorangegangenen Jahr um 5 % gewachsen und hat damit den bisherigen Rekordwert aus dem Jahr 2008 bereits leicht übertroffen. Dies ist insofern bemerkenswert, weil das Betriebsangebot auf Grund der Aschewolke und von massiv behindernden Witterungseinflüssen teilweise dramatisch eingeschränkt wurde. Ohne die Behinderungen hätte sich sogar ein Plus in Höhe von knapp 8 % ergeben. Im Jahr **2011** wird der Luftverkehr den Steigflug fortsetzen. Sowohl die Zahl der Geschäftsflüge als auch die der Urlaubsreisen werden deutlich zunehmen. Hinzu kommen die Basiseffekte aus den Betriebsstörungen des Vorjahrs, die auf etwa 2,5 % quantifiziert werden. Dem steht jedoch ein klarer Bremseffekt aus der Luftverkehrssteuer gegenüber. Zusammengefasst zeichnet sich ein Anstieg in Höhe von rund 6 % ab. Er ist somit trotz der Luftverkehrssteuer höher als im Vorjahr, was auf die Basiseffekte aus den letztjährigen Betriebsstörungen zurückzuführen ist. In den Jahren **nach 2011** wird die Zahl der Geschäfts- und der privaten Flugreisen erneut spürbar zulegen. Auf Grund der insgesamt noch überdurchschnittlich expansiv ausgeprägten Gesamtsituation ist ein Wachstum der Fluggastzahl um rund 4,5 % p.a. zu erwarten.

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 2010/11**" auf die Jahre **2011** und **2014**. Die für 2010 ausgewiesenen Werte stellen naturgemäß allesamt noch Schätzwerte dar. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **10.02.2011** 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 2011 die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf entsprechende Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände.

Der **Winterprognose** vom Februar **2010** haben wir vorausgeschickt, dass sich die **Unsicherheiten** zwar im Vergleich zum Sommer 2009 etwas **reduziert haben**, aber im langjährigen Vergleich immer noch **sehr hoch sind**. Denn damals war zwar klar, dass es bei allen gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten zu einem Wiederanstieg nach den teilweise scharfen Einbrüchen im Jahr 2009 kommen wird, jedoch war das Ausmaß dieses Wiederanstiegs weitgehend offen. In der Ex-post-Überprüfung der letzten Winterprognose ist festzustellen, dass dieses Ausmaß in der Regel höher ausfiel, als es damals erwartet wurde. Mittlerweile haben sich zwar zahlreiche Verläufe verstetigt, andererseits ist die Situation in manchen Branchen immer noch durch die Entwicklung im Jahr 2009 und die daraus resultierende Aufholbewegung geprägt. Deshalb beinhalten auch die Ergebnisse der jetzt erstellten Winterprognose nach wie vor eine **höhere Unschärfe** als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich. Im Vergleich zur Situation vor einem Jahr sind die Unsicherheiten allerdings als **deutlich geringer** einzustufen.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands nimmt seit 2003 in einem geringen Ausmaß ab. Dies kommt dadurch zustande, dass die Wanderungsgewinne die Verluste aus der natürlichen Bewegung in diesem Zeitraum – im Gegensatz zu den Jahren davor – nicht mehr ausgleichen. Allerdings hat sich der Rückgang im Jahr 2010 abgeschwächt. Am Jahresende lebten nach einer Schätzung des Statistischen Bundesamts 81,7 Mio. Menschen in Deutschland und damit 0,1 % weniger als im Vorjahr¹, während der Rückgang in den beiden Vorjahren annähernd doppelt so hoch ausfiel. Diese Abschwächung ist ausschließlich auf den Außenwanderungssaldo zurückzuführen, der nach Verlusten in Höhe von 56.000 (2008) bzw. 13.000 (2009) Personen nun wieder Gewinne in Höhe von 80.000 bis 100.000 Personen verzeichnete. Neben der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven hat dazu maßgeblich beigetragen, dass in den beiden Vorjahren die Kommunen im Rahmen der bundesweiten Einführung der Steueridentifikationsnummer umfangreiche Melderegisterbereinigungen vorgenommen haben, die sich in erhöhten Fortzugszahlen niederschlugen. Für den Jahresdurchschnitt 2010 errechnet sich ein Rückgang in Höhe von 0,15 %. Für die Jahre ab 2011 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 (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).²

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Einwohner ¹⁾	82,12	81,87	81,75	81,61	81,20	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	68,29	68,32	68,32	68,32	68,28	0,0	0,0	-0,0	-0,0
Auszubildende ²⁾	13,85	13,79	13,65	13,48	13,04	-0,4	-1,0	-1,3	-1,1

1) Jahresdurchschnitt

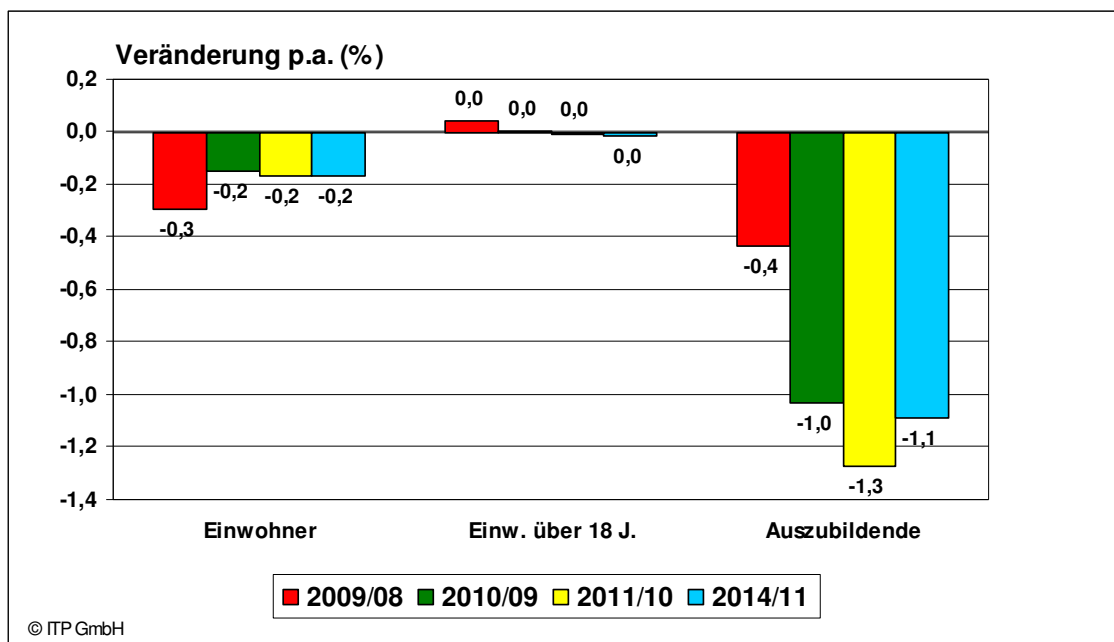
2) Schüler und Studenten, im Schuljahr bzw. Wintersemester t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

¹ Statistisches Bundesamt, Leichte Bevölkerungsabnahme für 2010 erwartet, Pressemitteilung Nr. 012 vom 13.01.2011
http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2011/01/PD11_012_12411,tempLateld=renderPrint.psm

² Nach dem vergleichsweise geringen Rückgang im Verlauf des Jahres 2010 liegt die tatsächliche Einwohnerzahl am Jahresende um 150.000 Personen oder 0,2 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese Divergenz fortsetzt. In der jüngsten Prognose des BBSR wurde für die Jahre bis 2014 eine Abnahme um lediglich 0,1 % p.a. geschätzt (BBSR, Raumordnungsprognose 2025/2050, Bonn 2009). Auf der anderen Seite ist der Unterschied zur 12. KBV im Hinblick auf die Bedeutung für die Verkehrsentwicklung (noch) vernachlässigbar.

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2009 kontinuierlich zu, zuletzt aber nur noch sehr leicht. Im Jahr 2010 dürfte es zu einer Stagnation gekommen sein, während für die Jahre ab 2011 nach den Ergebnissen der 12. KBV eine, allerdings sehr geringfügige, Abnahme vorausgeschätzt wird.

Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus den Schülern (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie aus den Studenten. Seit 1998 geht sie entsprechend der Besetzung der entsprechenden Altersjahrgänge zurück, darunter seit 2004 in einem spürbaren Ausmaß (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 2009/10) 1,3 %. In den Jahren 2008 und 2009 wurde sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 bzw. 5 %) gedämpft. Künftig wird die Studentenzahl deutlich schwächer wachsen. Zudem wird sich der Rückgang der Schülerzahl in den nächsten Jahren noch etwas verstärken. Deshalb wird die Zahl aller Auszubildenden im Prognosezeitraum – im Gegensatz zu den Jahren 2008 und 2009 – wieder um mehr als 1 % p.a. schrumpfen. Für die exakte Quantifizierung wurden die letzten Vorausberechnungen der Kultusministerkonferenz herangezogen (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).¹

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, "Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2005 – 2020" sowie "Prognose der Studienanfänger, Studierenden und Hochschulabsolventen", Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 182 bzw. 176, Bonn 2007 bzw. 2005.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** im Jahr **2010** stand im Zeichen einer kräftigen Erholung nach der tiefen Rezession des Vorjahres. Demzufolge verzeichnete das weltweite BIP ein spürbares Wachstum, das gegenwärtig auf 5 % geschätzt wird.¹ Beschleunigt wurde der Aufschwung von einigen bedeutenden Schwellenländern, vor allem von China (10 %). In den Industrieländern fiel das Plus dagegen deutlich schwächer aus, für die wichtigsten Länder (-gruppen) quantifiziert es der IWF auf 1,8 % (Euroraum), 2,8 % (USA) und 4,3 % (Japan). Für **2011** ist für nahezu alle Industrieländer ein weiterer Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion zu erwarten, der in den meisten Regionen annähernd so stark ausfallen wird wie im Vorjahr. Im Einzelnen wird das Wachstum vom IWF auf 1,5 % (Euroraum), 3 % (USA) bzw. 1,6 % (Japan) geschätzt. In **mittelfristiger** Sicht rechnen der IWF und die OECD gemäß ihren letzten Prognosen mit einem Anhalten des Aufschwungs in einem annähernd unveränderten Tempo.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 19. Januar 2011³, in der die Entwicklung im begonnenen Jahr prognostiziert wird, und der darauf aufbauenden **mittelfristigen Projektion** des BMWi bis zum Jahr 2015.

Das **BIP** ist im Jahr **2010** gemäß den ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 3,6 % gestiegen. Das stellt das stärkste Wachstum seit der Vereinigung Deutschlands dar und erklärt sich vor allem durch das überraschend starke Anspringen des Welthandels und, damit zusammenhängend, der Konjunktur in einigen bedeutenden Schwellenländern. Auf Grund ihrer hohen Exportorientierung ist die deutsche Wirtschaft – vice versa zu 2009 – stärker gewachsen als in den meisten anderen Industrieländern. Diese Entwicklung ist auch deutlich günstiger, als den Verkehrsprognosen vom Winter 2009/10 und vom Sommer 2010 (jeweils +1,4 %) zu Grunde gelegt wurde. Für **2011** wird im Jahreswirtschaftsbericht ein Wachstum des BIP um 2,3 % erwartet. Dies liegt in der Mitte des Spektrums der aktuellen Prognosen der Bundesbank und der deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute (2,2 % bis 2,5 %).⁴ Konsens besteht darüber, dass die gesamtwirtschaftliche Produktion die Aufwärtsbewegung fortsetzen wird, allerdings in einem gegenüber dem Vorjahr verminderten Tempo. Letzteres ist vor allem auf die nachlassenden Impulse aus dem Außenbeitrag, aber auch auf die Abschwächung des Wachstums der

¹ IWF, World Economic Outlook, Update vom 25.01.2011, S. 2.

² IWF, World Economic Outlook, Oktober 2010, und OECD, Economic Outlook Nr. 88, November 2010.

³ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Jahreswirtschaftsbericht 2011, Berlin, Januar 2011.

⁴ Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen von RWI (Essen), ifo (München), IWH (Halle), IfW (Kiel), HWWI (Hamburg) und DIW (Berlin), die zwischen dem 13.12.2010 und dem 4.1.2011 publiziert wurden.

inländischen Nachfrage zurückzuführen. Andererseits befindet sich dieser Prognosewert noch über dem langfristigen Trendwachstum (unter 2 %), so dass sich die (darauf bezogene) Aufholbewegung im laufenden Jahr noch fortsetzt. Damit wird das (Vorkrisen-) Niveau des Jahres 2008 bereits im Jahr 2011 leicht übertroffen. Vor nicht allzu langer Zeit wurde dieses Ereignis verschiedentlich auf einen Zeitpunkt zwischen 2012 und 2014 terminiert. Bis zum Jahr **2014** erwartet die Mittelfristprojektion des BMWi ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,6 % p.a. (2012: 1,8 %, danach knapp 1,6 %). Dies stimmt mit der jüngsten Prognose des IWH¹ und der, im Rahmen der Gemeinschaftsdiagnose erstellten, Mittelfristprojektion der Wirtschaftsforschungsinstitute² exakt überein. Dieser Anstieg fällt also schwächer aus als im laufenden Jahr und liegt auch nicht mehr über der Trendrate.

Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	110,4	105,2	109,0	111,5	117,1	-4,7	3,6	2,3	1,6
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	103,5	103,3	103,9	105,5	109,7	-0,2	0,5	1,6	1,3
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	127,2	98,4	107,7	116,4	131,9	-22,6	9,4	8,0	4,3
Exporte ¹⁾	168,6	144,5	165,0	175,7	202,1	-14,3	14,2	6,5	4,8
Importe ¹⁾	146,0	132,3	149,5	159,1	183,3	-9,4	13,0	6,4	4,8
Erwerbstätige ³⁾	40,3	40,3	40,5	40,8	41,1	-0,0	0,5	0,8	0,2

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

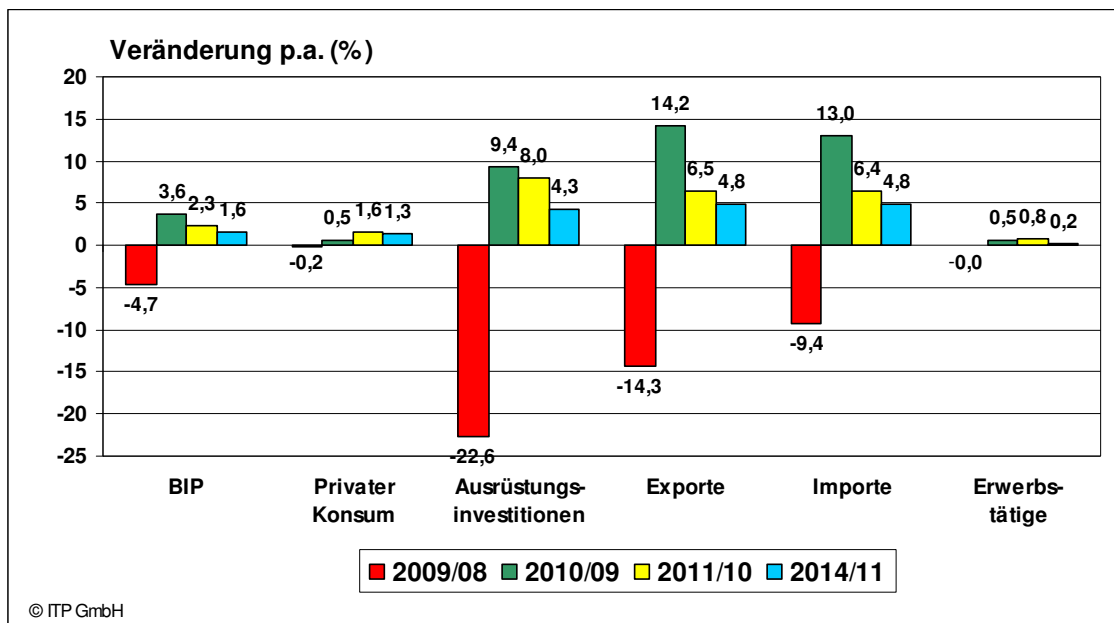
Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2010** um 0,5 % gestiegen. Ausschlaggebend hierfür war die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt, d.h. die Zunahme der Beschäftigung und der Abbau der Kurzarbeit. Somit nahmen die verfügbaren Einkommen zu, was allerdings durch die (im Jahresdurchschnittsvergleich, nicht im Verlauf) erhöhte Sparquote teilweise kompensiert wurde. Im Jahr **2011** werden die verfügbaren Einkommen etwa im Ausmaß des Vorjahres steigen. Da sich die Sparquote nun wieder zurückbilden dürfte, werden die Konsumausgaben spürbar stärker expandieren als im Jahr 2010. Im Jahreswirtschaftsbericht wird mit einem Wachstum um 1,6 % gerechnet, was ebenfalls innerhalb der Bandbreite der anderen oben er-

¹ K. van Deuverden, R. Scheufele, Mittelfristprojektion des IWH: Wirtschaftsentwicklung und Staatsfinanzen – Eine Vorausschau der Jahre 2011 bis 2015, in: Institut für Wirtschaftsforschung Halle, Wirtschaft im Wandel, Heft 1/2011, S. 33.

² Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Deutschland im Aufschwung – Wirtschaftspolitik vor wichtigen Entscheidungen, Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2010, S. 44-46.

währten Prognosen liegt (1,4 % bis 1,7 %, mit der Ausnahme des DIW (1,1 %)). **Nach 2011** werden die Konsumausgaben weiterhin zunehmen. In der Mittelfristprojektion des BMWi wird ein Plus um 1,3 % p.a. erwartet, vom IWH etwas weniger (1,0 %). Diese Entwicklung ist insofern bemerkenswert, als die Konsumausgaben zwischen 2002 und 2010 lediglich in einem Jahr (2006, 1,4 %) um mehr als 1 % gewachsen sind. Im Durchschnitt dieses Zeitraums belief sich die Zunahme auf bescheidene 0,2 %, von 1991 bis 2001 dagegen noch auf 1,9 % p.a.

Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Ausrüstungsinvestitionen** verbuchten im Jahr **2010** nach dem tiefen Einbruch im vorangegangenen Jahr (-23 %) einen kräftigen (Wieder-) Aufschwung in Höhe von gut 9 %, nachdem sich die (nationalen und internationalen) Konjunkturperspektiven aufgehellt haben, die Kapazitätsauslastung in der Industrie wieder, ausgehend von einem sehr geringen Niveau, stieg und Ersatzinvestitionen mittlerweile vielfach nicht mehr aufgeschoben werden konnten. Zudem wurden am Jahresende einige Investitionen vorgezogen, um in den Genuss der dann noch geltenden degressiven Abschreibungsregeln zu kommen. Im Jahr **2011** werden zwar zunächst die vorgezogenen Projekte fehlen. Jedoch bleibt das Investitionsklima auf Grund der weiter steigenden Kapazitätsauslastung, der verbesserten Ertragsperspektiven und des historisch niedrigen Zinsniveaus günstig. Aus diesen Gründen ist mit einem nahezu unverändert hohen Wachstum zu rechnen, das im Jahreswirtschaftsbericht auf 8 % geschätzt wird. Die Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute liegen zwischen 6 % und gut 9 %. In **mittelfristiger Sicht** wird

die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung zu einer weiterhin steigenden Kapazitätsauslastung und auch zu höheren Gewinnerwartungen führen, was auf die Ausrüstungsinvestitionen ausstrahlen wird. In der Mittelfristprojektion des BMWi wird für 2012 noch eine Zunahme um 7 %, für die beiden Folgejahre dagegen um nur mehr 3 % erwartet, woraus sich für den Zeitraum 2012-2014 ein Anstieg um 4,3 % p.a. errechnet.¹ Damit wird das Niveau von 2008 hier erst im Jahr 2013 übertroffen.

Die **Exporte** haben sich im Jahr **2010** von dem dramatischen Einbruch im vorangegangenen Jahr (-14 %) in einem ungeahnten Tempo erholt und damit im gleichen Ausmaß, in dem sie die zurückliegende Rezession ausgelöst haben, zum Wiederaufschwung beigetragen. Angetrieben vom Welthandel und der bereits wieder äußerst kräftigen konjunkturellen Dynamik in einigen Teilen der Weltwirtschaft, sind die deutschen Ausfuhren um bemerkenswerte 14 % gewachsen und lagen damit nur noch um 2 % unter dem Vorkrisenniveau. Im Jahr **2011** wird das weltwirtschaftliche Umfeld die deutschen Exporte grundsätzlich erneut kräftig anregen. Allerdings werden sie auf Grund der Abschwächung des Wachstumstempos des Welthandels sowie der konjunkturellen Dynamik in einigen wichtigen Handelspartnerländern nicht nochmals im Tempo des Vorjahres expandieren. Im Jahreswirtschaftsbericht wird eine Zunahme um 6,5 % geschätzt. Hier sind die Prognosen der Institute, wie schon vor einem Jahr für 2010, in der Regel optimistischer und reichen von diesen 6,5 % bis zu knapp 10 %. Für das Jahr **2012** erwartet die Mittelfristprojektion des BMWi einen Anstieg um erneut 6,5 %, was mit den vier Prognosen, in denen nicht nur die Entwicklung im Jahr 2011, sondern auch die im Jahr 2012 vorausgeschätzt wurde (Bundesbank, IWH, IfW, DIW) nahezu exakt übereinstimmt. Für die Jahre **nach 2012** rechnet das BMWi jedoch nur noch mit einem Zuwachs um knapp 4 %, woraus sich für die Jahre 2012 bis 2014 ein Plus um 4,8 % p.a. errechnet. Dies ist sowohl angesichts der Gesamtentwicklung der deutschen Wirtschaft, die durch die BMWi-Projektion gezeichnet wird, als auch im Vergleich mit der langjährigen Vergangenheitsentwicklung (2008/1993: 7,5 % p.a., darunter 2007/03 sogar 9,6 %) sehr gering. In der mittelfristigen Projektion des IWH wurde für den Zeitraum von 2012 bis 2015 ein Anstieg um fast 8 % p.a. vorausgeschätzt.

Die **Importe** sind im Jahr **2010**, nach dem auch hier starken Einbruch im vorangegangenen Jahr (-9,4 %), mit dem Anziehen der gesamtwirtschaftlichen Produktion kräftig gewachsen. Im Jahr **2011** wird die Zunahme der inländischen Nachfrage einen weiteren Anstieg der Importe bewirken, der im Jahreswirtschaftsbericht auf 6,4 % geschätzt wird. Wie bei den Exporten rechnen die anderen Prognosen mehrheitlich mit einem höheren Anstieg (bis zu gut 9 %). Für die Jahre **bis 2014** gelten die Ausführungen zu den Exporten gleichermaßen: Für 2012 schätzt die BMWi-Projektion die Zunahme auf 6,9 % p.a., was von den erwähnten vier anderen Prognosen

¹ Das IWH weist in seiner Mittelfristprognose die Ausrüstungsinvestitionen nicht aus, sondern nur die gesamten Anlageinvestitionen (Ausrüstungen und Bauten).

(6 % bis 7 %) bestätigt wird. Für 2013 und 2014 liegt das vom BMWi erwartete Wachstum (knapp 4 %) dagegen deutlich unter der Projektion des IWH (über 8 %).

Die Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2010** – im Gegensatz zu den Erwartungen vom Jahresanfang – leicht gestiegen (0,5 %). Zwar wurden mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung zunächst Kurzarbeit abgebaut und Arbeitszeitkonten aufgefüllt, so dass sich zunächst nur das Arbeitsvolumen, nicht aber die Erwerbstätigenzahl erhöhte. Im weiteren Verlauf des Jahres wuchs aber auch letztere. Im Jahr **2011** wird sich der Beschäftigungsaufbau mit dem Produktionsanstieg noch etwas beschleunigen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird eine Zunahme um 0,4 Mio. Personen oder 0,8 % erwartet, was hier eher am oberen Rand des Spektrums der anderen Prognosen liegt (0,3 % bis 0,9 %). Für den Zeitraum **nach 2011** ist ein erneuter Beschäftigungsaufbau zu erwarten, der aber mit der Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Dynamik geringer ausfallen wird als im laufenden Jahr. In der Mittelfristprojektion des BMWi wird die Zunahme auf 0,2 % p.a. geschätzt, vom IWH dagegen immerhin auf 0,75 % p.a.

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2010** trotz spürbarer dämpfender Witterungseinflüsse am Anfang und am Ende des Jahres um beachtliche 2,8 % gestiegen. Das stellt den zweithöchsten Zuwachs seit 1994 dar. Maßgeblich dazu beigetragen hat der Wohnungsbau (+4,4 %), der von den historisch niedrigen Hypothekenzinsen und den Modernisierungsprogrammen angeregt wurde. Der öffentliche Bau erhielt Impulse aus den Konjunkturpaketen, blieb aber mit einem Zuwachs um 2,8 % deutlich hinter den Erwartungen zurück. Dagegen wirkte im gewerblichen Bau infolge der Zeitverzögerung zwischen der Investitionsentscheidung und der Bautätigkeit die Rezession noch nach, so dass er über eine Stagnation nicht hinauskam. Im Jahr **2011** wird der Wohnungsbau weiterhin von den günstigen Finanzierungsbedingungen, den Modernisierungsprogrammen und der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt profitieren, was durch den deutlichen Anstieg der Baugenehmigungen in den letzten Monaten bestätigt wird. Allerdings wird das Wachstum nicht mehr so stark ausfallen wie im Vorjahr. Auch der Wirtschaftsbau wird sich im Verlauf des Jahres im Gefolge der steigenden Kapazitätsauslastung ausweiten. Dagegen wird der öffentliche Bau sein hohes Vorjahresniveau wegen des Auslaufens der Konjunkturpakete und der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand nicht halten können. Insgesamt wird im Jahreswirtschaftsbericht mit einer Zunahme um 1,7 % gerechnet, die innerhalb des Spektrums der anderen Prognosen (1,2 % bis 2,8 %) liegt. Für die Jahre **bis 2014** wird in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg um 1,3 % p.a. erwartet. Nachdem die öffentliche Hand ihre Bautätigkeit infolge ihrer Finanzlage weiterhin einschränken wird, entsteht dieses Wachstum vor allem im Wohnungs- und im Wirtschaftsbau. Für die **Produktion** des Baugewer-

bes, die mit der Güterverkehrsentwicklung etwas stärker korreliert als die Investitionen und im Jahr 2010 schwächer (0,6 %) stieg als letztere, werden ab 2011 die gleichen Veränderungsraten wie für die Investitionen angenommen. (vgl. Tab. R-3 und Abb. R-4).

Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Bauproduktion ¹⁾	109,1	108,6	109,2	111,0	115,4	-0,4	0,6	1,7	1,3
Industrieproduktion ²⁾	113,5	93,9	105,0	110,4	120,3	-17,3	11,8	5,1	2,9
Rohstahlproduktion ³⁾	45,8	32,7	43,8	44,5	45,9	-28,7	34,1	1,6	1,1
Steinkohlenabsatz ³⁾	61,4	50,1	57,8	57,1	53,9	-18,4	15,4	-1,2	-1,9
Mineralölproduktenabsatz ³⁾	108,6	104,1	105,8	106,0	105,0	-4,1	1,6	0,2	-0,3
Chemieproduktion ⁴⁾	101,6	87,0	102,3	105,4	114,9	-14,3	17,6	3,0	2,9

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)

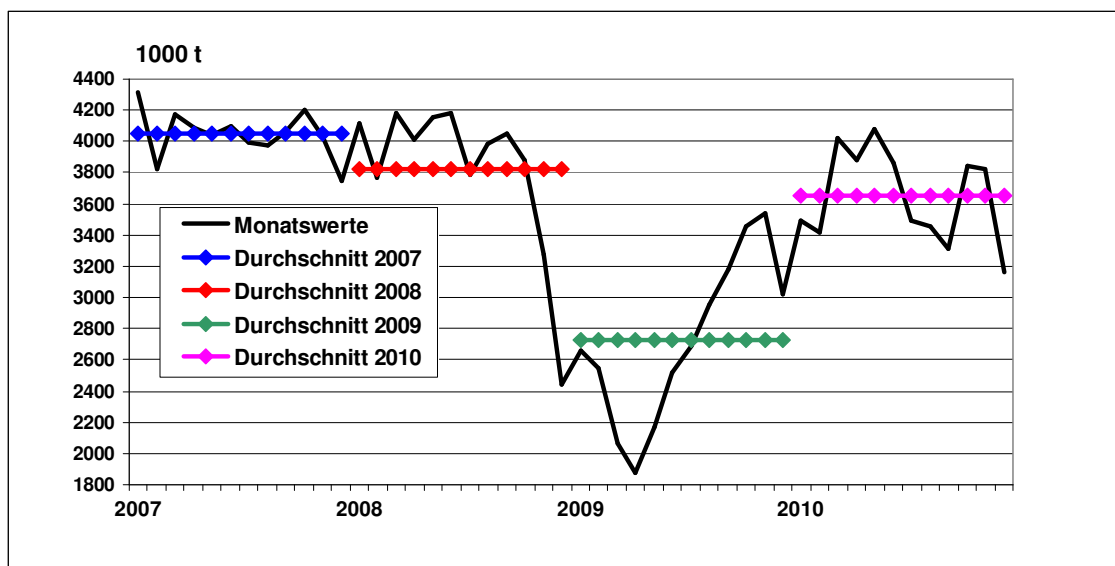
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölwirtschaftsverband, Verband der Chemischen Industrie, DIW, eigene Prognosen

Das gesamte **Verarbeitende Gewerbe** wurde im Jahr 2009 von der Rezession in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen, so dass die Industrieproduktion um 17 % sank. Im Jahr **2010** kam es in nahezu allen Branchen zu einer Gegenbewegung in einer nicht zu erwartenden Stärke. Insgesamt übertraf die Produktion das Niveau von 2009 um knapp 12 %. Im Jahr **2011** wird die Industrieproduktion die im Vorjahr an den Tag gelegte Dynamik nicht fortsetzen können. Andererseits kann erwartet werden, dass analog zur Abwärtsentwicklung im Jahr 2009 und zum Wiederanstieg im Jahr 2010 auch die weitere Aufwärtsentwicklung in der Industrie im Vergleich zur Gesamtwirtschaft deutlich überdurchschnittlich ausfallen wird. Dies wird durch die jüngste Prognose des DIW bestätigt, gemäß der die Industrieproduktion im laufenden Jahr um gut 5 % steigen wird.¹ Damit erreicht sie, im Gegensatz zum BIP, das Vorkrisenniveau im laufenden Jahr noch nicht, sondern liegt noch um 3 % darunter. Deshalb ist für die Jahre bis **2014** zu erwarten, dass sich der dargestellte Aufholprozess fortsetzt. Konkretisiert wurde das, indem die Wachstumsdifferenz zwischen den beiden Größen in früheren Aufschwungjahren fortgeschrieben wurde. Daraus errechnet sich ein Anstieg um rund 3 % p.a. Damit wiederum wird der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 2008 im Jahr 2012 erreicht.

¹ D. Lucke, Deutsche Industrie kommt mit Schwung aus der Krise, in: DIW-Wochenbericht Nr. 47/2010, S. 13-20.

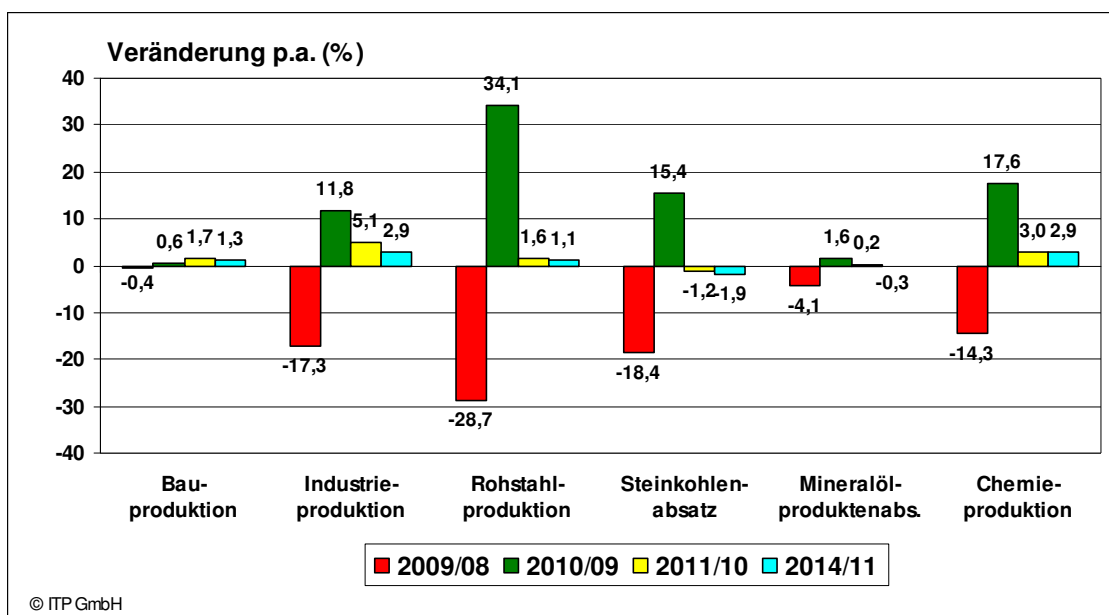
Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** begab sich im Jahr **2009** auf eine dramatische Talfahrt und sank gegenüber dem vorangegangenen Jahr um nahezu ein Drittel (29 %) auf 33 Mio. t und damit auf das niedrigste Niveau seit 1959. Allerdings entstand der Einbruch vor allem im ersten Halbjahr (-44 %). Im zweiten Halbjahr setzte bereits eine kräftige Erholung ein, so dass das Minus deutlich geringer ausfiel (-12 %, vgl. Abb. R-3). Im Jahr **2010** stieg die Rohstahlproduktion um über ein Drittel (34 %). Dieses bemerkenswerte Plus entstand vor allem in der ersten Jahreshälfte. Die Antriebskräfte für den hier zu beobachtenden (Wieder-) Anstieg lagen in der konjunkturellen Aufwärtsbewegung in der Gesamtwirtschaft und in bedeutenden Abnehmerbranchen sowie im Export. Hinzu kamen Sonderfaktoren in Gestalt eines kräftigen Lageraufbaus bei den Stahlverarbeitern. Allerdings kam das dramatische Plus gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (erstes Halbjahr: 64 %) vor allem durch den damaligen Einbruch zustande. Aus diesem Grund und auch wegen des Wegfalls der genannten Sonderfaktoren schwächte sich die Belegung im zweiten Halbjahr massiv auf nur mehr 12 % ab (vgl. nochmals Abb. R-3). Dieser Verlauf spiegelt sich in den Veränderungsdaten zum Vorjahr bei allen einschlägigen Gütertransporten wider. Auf Grund der kräftigen Erholung befand sich die Rohstahlproduktion im Jahr 2010 nur noch um 4 % unter dem Niveau von 2008. Deshalb ist das Wachstumspotenzial für das Jahr **2011** grundsätzlich begrenzt. Zudem ist zu erwarten, dass die Aufwärtsbewegung bei den wichtigsten Stahlverarbeitern im In- und Ausland grundsätzlich anhalten, sich aber in der Regel kräftig vermindern wird. Vom Branchenverband Wirtschaftsvereinigung Stahl wurde ein

Abbildung R-3: Entwicklung der Rohstahlproduktion von 2007 bis 2010



Produktionsanstieg auf 44,5 Mio. t oder knapp 2 % prognostiziert.¹ Für die Jahre **bis 2014** zeichnet sich grundsätzlich das gleiche Bild wie für 2011 ab, d.h. ein leichtes Nachfrageplus bei den meisten Verarbeitern. Konkretisiert wurde das mit der Annahme, dass die Rohstahlproduktion im Jahr 2014 den Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2008 (45,9 Mio. t) erreicht. Das bedeutet gegenüber 2011 ein Wachstum um gut 1 % p.a. Der Abstand zum Anstieg der gesamten Industrieproduktion erhöht sich damit auf 2 Prozentpunkte.

Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



Der Verbrauch von deutscher und importierter **Steinkohle** ist im Jahr **2010**, laut Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen², um 15 % gestiegen. Verantwortlich hierfür war die Nachfrage der Stahlindustrie, die mit 37 % sogar noch etwas stärker zulegte als deren Produktion (34 %, s.o.). Auch der, im Trend schrumpfende, Absatz an die Kraftwerke nahm konjunkturbedingt zu (knapp 8 %). Die, mit einem Anteil von nur noch 2 % allerdings unbedeutende, Nachfrage aus dem Wärmemarkt stieg witterungsbedingt sogar um über ein Drittel. Allerdings deuten die derzeit vorliegenden Daten für die Steinkohlenimporte und die deutsche Förderung daraufhin, dass das Aufkommen an Steinkohle (abzüglich der geringen Exporte) deutlich schwächer (knapp 10 %) gewachsen ist als der Verbrauch. Offensichtlich kam es bei den Nachfragern zu einem erheblichen Lagerabbau. Das Aufkommen ist für die Analyse und Prognose der Transportströme grundsätzlich relevanter als der Verbrauch, üblicherweise entwickeln sich

¹ Wirtschaftsvereinigung Stahl, Gute Chancen auf einen anhaltenden Aufschwung, Medieninformation vom 7.12.2010, http://www.stahl-online.de/medien_lounge/20101207PMStahlprognose.pdf

² Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch in Deutschland, Daten für das 1.-4. Quartal 2010.

die beiden Größen allerdings recht gleichmäßig. Innerhalb des Aufkommens nahm die Einfuhr im Jahr 2010 überdurchschnittlich zu (11 %), während der Absatz deutscher Steinkohle spürbar sank (-8 %). Im Jahr **2011** werden die Steinkohlenlieferungen an die Stahlindustrie entsprechend deren Produktion nur noch leicht steigen. Die Nachfrage der Kraftwerke, auf die rund drei Viertel des Gesamtverbrauchs entfallen, dürfte wieder auf den rückläufigen Trend zurückkehren, der sich aus den absehbaren Verschiebungen in der Energieträgerstruktur der Stromerzeugung ergibt. Für den gesamten Steinkohlenabsatz ist somit ein leichtes Minus um gut 1 % zu erwarten. Die Förderung deutscher Steinkohle wird erneut weit überdurchschnittlich abnehmen, während die Importkohlemengen sich noch etwas ausweiten dürften. Bis zum Jahr **2014** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie nur noch geringfügig steigen, so dass der Gesamtabsatz von den rückläufigen Lieferungen an die Stromerzeuger dominiert wird. Es ist mit einem Minus um 2 % p.a. zu rechnen. Wenn die Kapazitäten des deutschen Steinkohlebergbaus planmäßig zurückgeführt werden, wird der Absatz aus heimischer Förderung pro Jahr nahezu zweistellig sinken. Unter dieser Voraussetzung werden die Importkohlemengen annähernd stagnieren.

Der **Absatz** von **Mineralölprodukten** ist im Jahr **2010** nach Schätzungen des Mineralölwirtschaftsverbands um 1,6 % gestiegen. Im Verlauf des Jahres hat sich die Veränderungsrichtung spürbar verändert. In den ersten vier Monaten war ein erheblicher Rückgang (-10 %), anschließend jedoch ein ebenso deutlicher Anstieg (8 %) zu beobachten. Dies ist erneut – im vierten Jahr in Folge – auf die Nachfrage nach leichtem Heizöl zurückzuführen. Sie lag von Januar bis April um rund ein Drittel (34 %) unter dem hohen Niveau von 2009, als auf Grund der damals niedrigen Preise Käufe sowohl nachgeholt als auch vorgezogen wurden. Damit waren die Verbrauchertanks zu einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß gefüllt. Deshalb sowie auf Grund des anschließenden Preisanstiegs brach der Heizölabsatz im zweiten Halbjahr 2009 um fast die Hälfte ein. Im Jahr 2010 setzte sich die Kaufzurückhaltung der Verbraucher zunächst fort, offensichtlich auch in der Erwartung sinkender Preise. Erst als sich die Tanks allmählich leerten, mussten die vorher unterlassenen Käufe – trotz mittlerweile weiter gestiegener Preise – nachgeholt werden. In Verbindung mit dem niedrigen Vorjahresstand resultierte daraus in den Monaten von Mai bis Dezember ein drastisches Absatzwachstum um 40 %. Somit drehte sich das kräftige Minus der ersten vier Monate (-34 %) im Gesamtjahr noch in ein Plus in Höhe von 4 % oder 0,8 Mio. t. Darauf entfällt nahezu die Hälfte des Anstiegs aller Produkte (1,7 Mio. t). Weitere Wachstumsbeiträge entstanden bei Dieselkraftstoff und Rohbenzin, während der Verbrauch von Ottokraftstoff trendgemäß sank. Im Jahr **2011** ist innerhalb der Hauptprodukte vor allem für Dieselkraftstoff eine weitere Zunahme zu erwarten, die durch den wachsenden Lkw-Verkehr entsteht. Beim Kerosin wird die erneute Belebung der Luftverkehrsnachfrage zwar von einer steigenden Auslastung der Flugzeuge und dem sinkenden spezifischen Verbrauch spürbar gedämpft, dennoch ist hier noch mit einem Absatzplus zu rechnen. Dem stehen Rück-

gänge beim Ottokraftstoff, vor allem wegen des weiterhin sinkenden Durchschnittsverbrauchs des Pkw-Bestands, sowie bei leichtem Heizöl, dessen Absatz nun wieder auf den langfristigen Trendverlauf einschwenken sollte, gegenüber. Saldiert ergibt sich eine annähernde Stagnation des Inlandsabsatzes (+0,2 %). Für die Jahre **bis 2014** sind tendenziell ähnliche Entwicklungen wie im laufenden Jahr zu erwarten. Allerdings sollte sich der Absatzrückgang vor allem beim leichten Heizöl verstärken, so dass der Gesamtabsatz dann leicht sinken wird (-0,3 % p.a.).

Im Gegensatz zum Absatz ist die deutsche **Raffinerieproduktion** im Jahr **2010** spürbar gesunken, nämlich um knapp 5 %. Diese Divergenz, die schon im Jahr 2009 zu beobachten war (-6,2 % gegenüber -4,1 %), hat sich im Jahr 2010 deutlich verstärkt. Zurückzuführen ist sie zum Einen auf die Produktausfuhren. Sie sind schon in den beiden vorangegangenen Jahren deutlich gesunken (9 % bzw. 12 %), im Jahr 2010 mit 21 % aber nochmals wesentlich stärker. Dies hatte vor allem auf den Seeverkehr spürbare Auswirkungen. Zum Anderen sind die Produkteneinfuhren im abgelaufenen Jahr um 8 % gestiegen, was die inländische Produktion zusätzlich dämpfte. Die Rohöleinfuhr, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, korreliert naturgemäß stark mit der Raffinerieproduktion und sank im gleichen Ausmaß (-5 %). Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen. **Prognostisch** wurden bisher sowohl für die Raffinerieproduktion und die davon abhängigen Rohölimporte als auch für die Produkteneinfuhren jeweils die gleichen Veränderungen wie für den Inlandsabsatz angesetzt. Nach der dargestellten Entwicklung in den letzten Jahren bedarf das einer Überprüfung. Die **Produktausfuhren** sind seit ihrem Höchststand im Jahr 2007 (28,1 Mio. t) bis zum Jahr 2010 auf nur noch 17,7 Mio. t gesunken, also um insgesamt 37 %. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass sie zuvor, nämlich von 2003 bis 2007, um fast die Hälfte (48 %) gestiegen sind. Es wäre also denkbar, die Entwicklung zwischen 2007 und 2010 als Reflex auf den vorangegangenen Anstieg zu interpretieren und künftig keinen weiteren Rückgang zu erwarten. Andererseits ist die Schrumpfung während der letzten Jahre zumindest zum Teil darauf zurückzuführen, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Raffinerien verschlechtert hat. Deshalb wurde angenommen, dass die deutschen Produktausfuhren auch im Prognosezeitraum sinken werden, allerdings nicht mit dem Tempo der letzten Jahre, sondern in einem Ausmaß, dass das Durchschnittsniveau der neunziger Jahre im Jahr 2014 erreicht wird. Das drückt die Veränderungsrate der deutschen Produktion im Vergleich zum Inlandsabsatz um etwa einen halben Prozentpunkt. Die **Produkteneinfuhren** haben sich in den letzten Jahren sehr unet entwickelt. Auf einen Rückgang um 23 % im Jahr 2007 folgten ein Anstieg um 21 % (2008) sowie eine erneute Abnahme um 6 % (2009). Dies war auf die Absatzentwicklung vor allem bei leichtem Heizöl (-35 %, +39 %, -6 %) bzw. beim gesamten Inlandsabsatz (-10 %, +7 %, -4 %) zurückzuführen. Dagegen ist die letztjährige kräftige Zunahme der Einfuhren (8 %) vor dem Hintergrund eines deutlich schwächer wachsenden Absatzes sowohl von leichtem

Heizöl (4 %) als auch aller Produkte (1,6 %) überraschend. Dies kann nur zum Teil auf die erwähnte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Raffinerien zurückgeführt werden. Daneben liegen die Gründe für die letztjährige Divergenz auch in den Preisrelationen auf den Spotmärkten, die sich einer Prognostizierbarkeit entziehen. Deshalb wurde unterstellt, dass sich die Einfuhren im Prognosezeitraum nur etwas besser (ca. 1 Prozentpunkt) entwickeln als der Inlandsabsatz. Dies reduziert die Veränderungsrate der deutschen **Raffinerieproduktion** nochmals um rund einen halben Prozentpunkt. Sie sinkt somit im Jahr 2011 um rund 1 % und danach um ca. 1,5 % p.a.

Die Produktion der **Chemischen Industrie** ist im Jahr **2010** um 17,6 % gestiegen und hat damit den Rückgang im vorangegangenen Jahr (-14 %) vollständig ausgeglichen. Dieses kräftige Wachstum, das also noch etwas stärker ausfiel als das der gesamten Industrieproduktion (11 %), ist vor allem darin begründet, dass größere Teile der Chemieindustrie, v.a. die Herstellung von Grundstoffen, am Beginn der Wertschöpfungskette stehen. Deshalb ist deren Herstellung bereits im Jahr 2008 (-4 %) – im Gegensatz zur gesamten Industrieproduktion (+1 %) – gefallen und im Jahr 2009, als die Aufwärtsbewegung bei der Herstellung von chemischen Erzeugnissen früher einsetzte, schwächer gesunken (-14 % gegenüber -17 %). Somit ist mittlerweile auch ein größerer Teil des krisenbedingten Einbruchs wettgemacht, so dass für das Jahr **2011** nicht nur ein deutlich schwächeres Wachstum als im Vorjahr zu erwarten ist, sondern auch eine geringere Zunahme als in der gesamten Industrie (5 %). Vom Verband wird ein Plus um 2,5 % erwartet, das auch mit einer spürbaren Abschwächung bei den Exporten begründet wird.¹ Dies bezieht sich zwar auf die Herstellung einschließlich der pharmazeutischen Erzeugnisse, deren Verlauf aber im laufenden Jahr – im Gegensatz zu 2010 – nicht wesentlich von der Gesamtentwicklung abweichen dürfte. Vom DIW wurde (ohne Pharma) ein Anstieg um 3 % prognostiziert.² Letzteres wurde für die vorliegende Verkehrsprognose herangezogen, weil der Produktionsindex der Chemieindustrie ohne Pharma generell eine engere Korrelation mit den entsprechenden Gütertransporten aufweist als derjenige einschließlich der pharmazeutischen Erzeugnisse. Damit wird er im Jahr 2011 das Vorkrisenniveau, das hier bereits auf 2007 zu datieren ist, erreichen. Bis **2014** wird die Chemieproduktion weiter steigen. Innerhalb der Hauptabnehmer wird sich der Fahrzeugbau über-, die Bauwirtschaft dagegen unterdurchschnittlich entwickeln. Mangels anderer Grundlagen wurde die Wachstumsrate der gesamten Industrieproduktion (3 % p.a.) herangezogen, deren Entwicklung derjenigen der Chemieproduktion bereits in früheren Aufschwungperioden ähnelte.

¹ Verband der Chemischen Industrie, Die Chemie wächst weiter, aber wesentlich langsamer, VCI-Presseinformation vom 14.12.2010, <http://www.vci.de/default~cmd~shd~docnr~128326~lastDokNr~-1.htm>

² D. Lücke, 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 spürbaren Anstieg der Kraftstoffpreise aus, der vor allem den Pkw-Verkehr merklich dämpfte, während der anschließende Rückgang zu einem gegenläufigen Effekt führte. Nach dem bis Juli 2008 anhaltenden drastischen Anstieg und dem folgenden, genauso drastischen, Rückgang bewegte sich der Weltmarktpreis für Rohöl zwischen Mitte 2009 und Oktober 2010, von kurzfristigen Ausschlägen abgesehen, in einem Korridor zwischen knapp 70 und 85 USD/Barrel. Auf Grund des Anstiegs im Verlauf von 2009 lag er im Jahresdurchschnitt 2010 um rund 30 % über dem Vorjahr. Der deutsche Einfuhrpreis erhöhte sich wegen der zwischenzeitlichen Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar noch etwas stärker (38 %). Seit November/Dezember 2010 hat der Rohölpreis den erwähnten Korridor verlassen und ist Anfang Februar 2011 auf über 100 USD/b (Brent) gestiegen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Entwicklung erneut, wie so häufig in den letzten Jahren, eine kurzfristige Übertreibung darstellt und in erster Linie auf die Unruhen in einigen arabischen Ländern zurückzuführen ist. Deshalb wurde für die vorliegende Prognose, gestützt auf zahlreiche jüngere Konjunkturprognosen sowie auf längerfristige Energieprognosen, angenommen, dass der Rohölpreis im Durchschnitt des Jahres 2011 bei 90 USD/b liegen wird und sich in den folgenden Jahren real nur moderat erhöht. Für den Jahresdurchschnitt 2011 bedeutet dies dennoch eine nochmalige Verteuerung um rund 15 %. Kurzfristige Abweichungen um etwa 10 bis 20 USD/b hätten keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung, ein Anstieg wie im ersten Halbjahr 2008 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. Die Preise im **Luftverkehr** – im Durchschnitt der bezahlten Flugpreise, gemessen am durchschnittlichen Ertrag pro verkauftem Pkm ("Yield / RPK") – dürften nach den bisher vorliegenden Informationen im Jahr 2010, wie zu Jahresbeginn erwartet, nicht nochmals gesunken, sondern eher gestiegen sein. Zwar wurden erneut zahlreiche Flüge zu Niedrigpreisen angeboten, um die Kapazitäten auszulasten. Andererseits wurde der Nachfrageanstieg genutzt, um die durchschnittlichen Erlöse anzuheben. Für den Prognosezeitraum wurde eine ähnliche Entwicklung angenommen, wobei der Spielraum angesichts des Wettbewerbs allerdings nach wie vor begrenzt ist. Letzterer könnte sich sogar wieder etwas verschärfen, wenn die Airlines, der Nachfrage folgend, ihre Kapazitäten aufsto-

cken, was bisher nur in geringem Ausmaß der Fall war. Die am Jahresbeginn eingeführte Luftverkehrsteuer wird in einem gewissen Ausmaß einen Preisanstieg auslösen (vgl. Abschn. 4.5).

Für alle **Güterverkehrsträger** ist zu erwarten, dass sich die im Zuge der Wirtschaftskrise teilweise drastisch gesunkenen Preise, wie schon im Verlauf des Vorjahres, weiter erholen, 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 Im Juni 2010 entschied das Bundesverwaltungsgericht, "dass ein Linienfernverkehr mit Bussen unter Umständen genehmigt werden kann, auch wenn die Strecke bereits von der Bahn bedient wird, wenn die Fahrpreise im Busverkehr deutlich günstiger sind als die entsprechenden Bahnpreise."² Dieses Urteil dürfte, auch nach Einschätzung der Marktteilnehmer, dazu führen, dass derartige Verkehre künftig verstärkt angeboten werden. Gegenwärtig werden im BMVBS mehrere Lösungsvarianten geprüft.³ Andererseits kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, in welchem Umfang eine Marktöffnung tatsächlich realisiert wird. Zudem werden derartige Angebote erst allmählich aufgebaut. Deshalb wurden für den Prognosezeitraum keine diesbezüglichen Effekte angenommen.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** sind der Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main sowie die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden übertrifft, zu erwähnen. Die Maßnahmen werden im Herbst 2011 bzw. im Jahr 2012 abgeschlossen und erhöhen die Kapazität des gesamten deutschen Flughafensystems. Auf das Betriebsangebot im Schienenpersonenverkehr wird bei dessen Prognose eingegangen (vgl. Abschnitt 4.4).

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

² Bundesverwaltungsgericht, Pressemitteilung Nr. 56/2010 vom 24.06.2010.
http://www.bundesverwaltungsgericht.de/enid/6124468d6d8d46c08c97e4a3006aeaf5.51d36d7365617263685f646973706c6179436f6e7461696e6572092d093133313034093a095f7472636964092d09353737/Pressemitteilungen/Pressemitteilungen_9d.html

³ BMVBS, Ramsauer: Fernbuslinienverkehr spart Pkw-Fahrten, Pressemitteilung vom 18.11.2010.

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

Der Güterverkehr hat im Jahr **2010** nach dem scharfen Einbruch des vorangegangenen Jahres (-11 %) wieder auf den Wachstumspfad zurückgefunden. Allerdings wurde die Belegung **zu Beginn** des Jahres vor allem im Straßenverkehr von der witterungsbedingt eingeschränkten Bautätigkeit noch gebremst. Im **zweiten Quartal** hat sich der Aufschwung deutlich verstärkt und an Breite gewonnen. Teilweise kam es im Frühjahr, parallel zu den oben beschriebenen Entwicklungen in einigen bedeutenden Branchen, im Vorjahresvergleich zu äußerst kräftigen Zuwachsraten, wobei allerdings die schwache Ausgangsbasis zu berücksichtigen ist. Im **dritten Quartal** hat sich die Aufwärtsbewegung jedoch vor allem im Straßengüterverkehr unerwartet verlangsamt. Für das **vierte Quartal** signalisieren die derzeit vorliegenden statistischen Daten und Indikatoren ein ähnlich moderates Wachstum wie im Vorquartal.

Für das gesamtmodale **Transportaufkommen** wird gemäß der derzeitigen Datenlage ein Anstieg um rund **3 %** geschätzt. Bei der **Leistung** zeichnet sich mit gut **7 %** eine spürbar höhere Zunahme ab als beim Aufkommen, was vor allem auf eine entsprechende Entwicklung im Straßengüterverkehr zurückzuführen ist, auf die noch eingegangen wird. Damit werden beim Aufkommen lediglich rund ein Viertel und bei der Leistung gut die Hälfte des Vorjahresrückgangs wieder wettgemacht. Letztere liegt damit noch um **5 %**, die Beförderungsmenge um **8 %** unter dem bisherigen Höchststand von 2008.

Das stärkste Wachstum entstand in denjenigen **Güterbereichen**, die 2009 besonders stark gesunken sind, d.h. bei Erzen, Eisen- und Stahlprodukten, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren, die von den entsprechenden Entwicklungen in der Stahlindustrie, der Chemieproduktion und der gesamten Industrie profitierten. Dem stehen Abnahmen bei Steinen und Erden sowie Nahrungs- und Futtermitteln gegenüber. Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wurde der grenzüberschreitende Verkehr grundsätzlich vom deutschen Außenhandel angetrieben und stieg deshalb stärker als der Binnenverkehr. In einem spürbaren Ausmaß traf das jedoch lediglich für den Empfang und den Durchgangsverkehr zu, während das Wachstum des Versands von teilweise massiven Schwächen bei einigen Massengütern (Mineralöl, Steine und Erden) deutlich nach unten gezogen wurde.

Für das Jahr **2011** ist mit der Festigung der allgemeinen konjunkturellen Aufwärtsbewegung grundsätzlich ein **weiteres Wachstum** der Güterverkehrsnachfrage zu erwarten. Jedoch ist

damit zu rechnen, dass in den Branchen, die im abgelaufenen Jahr zweistellig wuchsen, der weitere Aufholprozess deutlich langsamer verlaufen wird. Anders formuliert ist in diesen Fällen die letztjährige kräftige Dynamik ein Reflex auf den Einbruch im Vorjahr, der sich im laufenden Jahr **nicht wiederholen** wird. Insgesamt wird für 2011 eine Zunahme des **Transportaufkommens** um gut **3 %** und der **Leistung** um knapp **5 %** prognostiziert. Insbesondere bei der letztgenannten Größe schwächt sich das Wachstumstempo also ab. Darin kommt zum Ausdruck, dass die Aufholbewegung nach dem teilweise kräftigen Anstieg im Vorjahr nunmehr in flachere Bahnen gerät.

Für den Zeitraum von 2011 **bis 2014** ist auf Grund der Entwicklung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten eine erneute Zunahme des gesamtmodalen Güterverkehrs zu erwarten. Sie fällt mit 2,5 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung) p.a. nur unwesentlich schwächer aus als im laufenden Jahr.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3438,4	3094,2	3129,8	3230,1	3490,8	-10,0	1,1	3,2	2,6
Eisenbahnverkehr ³⁾	371,3	312,1	355,4	367,4	397,9	-15,9	13,9	3,4	2,7
Binnenschifffahrt	245,7	203,9	232,5	237,2	245,4	-17,0	14,0	2,0	1,1
Rohrleitungen ⁴⁾	91,1	88,4	88,4	88,7	88,5	-2,9	0,0	0,3	-0,1
Luftfracht ⁵⁾	3,6	3,4	4,2	4,5	5,2	-6,2	22,6	8,2	4,9
Insgesamt	4150,0	3702,0	3810,2	3927,9	4227,9	-10,8	2,9	3,1	2,5
Seeverkehr ⁶⁾	316,7	259,5	275,5	284,2	306,1	-18,0	6,1	3,2	2,5
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	460,1	414,6	437,0	461,0	526,8	-9,9	5,4	5,5	4,5
Eisenbahnverkehr ³⁾	115,7	95,8	107,2	112,1	125,3	-17,1	11,9	4,6	3,8
Binnenschifffahrt	64,1	55,5	63,1	64,3	66,5	-13,4	13,7	2,0	1,1
Rohrleitungen ⁴⁾	15,7	15,9	16,3	16,3	16,3	1,8	2,0	0,2	-0,1
Luftfracht ⁵⁾	1,4	1,3	1,6	1,8	2,1	-4,9	23,8	10,2	6,1
Insgesamt	656,9	583,2	625,2	655,6	737,0	-11,2	7,2	4,9	4,0
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

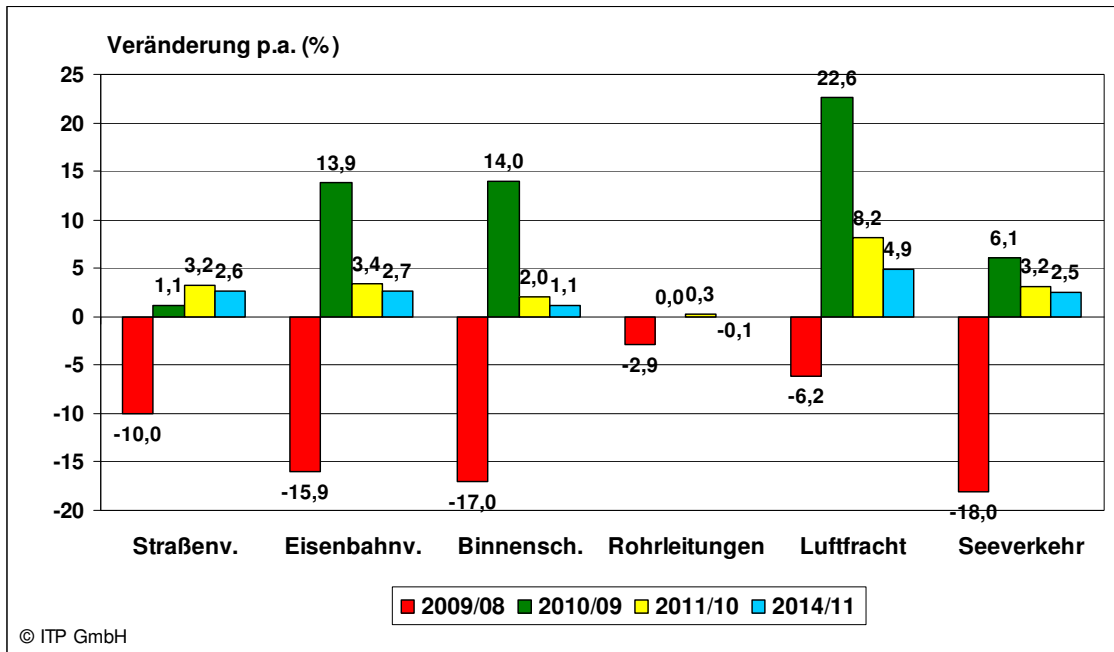
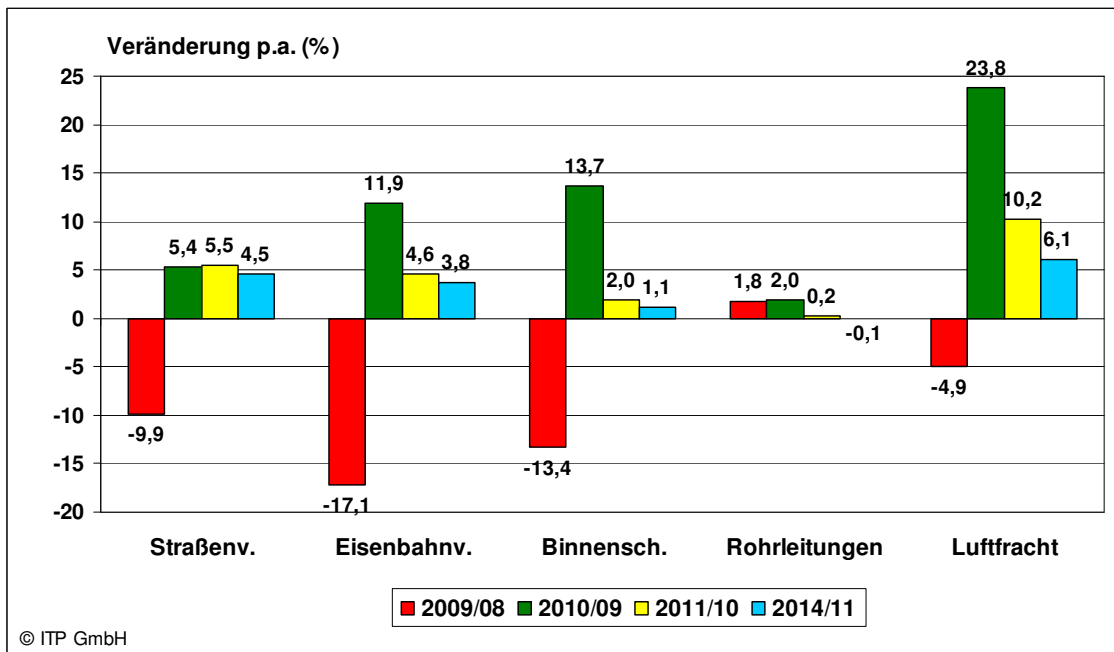


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist aus gegebenem Anlass auf dessen Datenlage einzugehen. Die statistischen Werte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge werden vom **KBA** auf der Basis des Eurostat-Datenpools gewonnen und in seinen statistischen Publikationen veröffentlicht, allerdings zwangsläufig nur für den Verkehr der Fahrzeuge aus den **EU-Mitgliedstaaten**. Die fehlenden Werte werden vom **DIW** für die Publikation "Verkehr in Zahlen" geschätzt.

Im Juni 2010 hat **Prograns** eine neue Auflage seines "World Transport Reports" erstellt und darin die Meinung geäußert, dass die Werte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge erheblich zu hoch seien.¹ Gestützt wurde dies auf die Güterverkehrsstatistik von Eurostat, die von Prograns für die europaweite Analyse und Prognose zu Grunde gelegt wurde bzw. werden musste. Der von Prograns für 2008 publizierte Wert für die Transportleistung der **ausländischen Fahrzeuge** in Deutschland (114 Mrd. tkm) liegt um genau **ein Drittel** unter dem damals vom DIW geschätzten, allerdings noch vorläufigen, Wert (171 Mrd.). Für den **gesamten Straßengüterverkehr** beläuft sich die Abweichung auf immerhin **12 %** (415 zu 473 Mrd. tkm).²

Dies haben das DIW und wir zum Anlass genommen, die diversen vorliegenden Werte einer **eingehendsten Prüfung** zu unterziehen. Deren **Ergebnisse** können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Die vom KBA veröffentlichten Werte für das **Aufkommen** der EU-Fahrzeuge (Versand, Empfang und Durchgangsverkehr) sind plausibel. Die Werte für die Fahrzeuge aus Nicht-EU-Ländern können anhand der Ausländerverkehrszählung der BASt und der Mautstatistik hinzu geschätzt werden. Der Faktor beträgt derzeit 9 % und ist als äußerst valide zu betrachten.
- Die vom KBA veröffentlichten Werte für die (territoriale) **Transportleistung** im grenzüberschreitenden **Versand und Empfang** der EU-Fahrzeuge sind ebenfalls plausibel. Die fehlenden Werte werden analog zum Aufkommen ermittelt.
- Die **Transportleistung** des **Durchgangsverkehrs** wird vom KBA auf der Basis eines von Eurostat erstellten Entfernungswerks ermittelt, das wiederum auf der Umlegung der Transportströme auf das europäische Straßennetz beruht. Eingehende relationsscharfe Analysen haben ergeben, dass hier teilweise unplausible Werte vorliegen, die korrigiert wurden.
- Das entstehende Ergebnis wurde anhand der **Mautstatistik** kalibriert. Im Gegensatz zu den statistischen Erhebungen, die allesamt auf Stichproben beruhen, stellt letztere quasi eine Vollerhebung dar, deren Ergebnisse als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr

¹ Verkehrsrundschau, Transportmarkt-Studie: Gebremstes Wachstum bis 2025, Meldung vom 25.06.2010 <http://www.verkehrsrundschau.de/transportmarkt-studie-gebremstes-wachstum-bis-2025-950836.html>

² Vgl. auch M. Drewitz, S. Rommerskirchen, Mehr als kosmetische Korrekturen – Langfristprognosen zum Güter- und Personenverkehr, in: Internationales Verkehrswesen 1/2011, S. 13-18, hier S. 13.

der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden können. Auf die hier erhobene mautpflichtige Fahrleistung (der Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 12 t) wurde die mittlere Beladung der deutschen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr angesetzt. Es gibt keinen Grund für die Annahme, dass die mittlere Beladung der ausländischen Fahrzeuge davon abweichen sollte.

- Im Ergebnis ergab sich für das Jahr **2008** eine Transportleistung der ausländischen Fahrzeuge in Höhe von **159 Mrd. tkm**. Dies liegt um 7 % unter dem früheren, vom DIW vorläufig berechneten Wert. Für 2007 (154 Mrd. tkm) ist die Abweichung zum früheren Wert (166 Mrd. tkm) gleich hoch. Diese Werte werden in der kommenden Ausgabe von "Verkehr in Zahlen" ausgewiesen und von uns in der vorliegenden Prognose verwendet. Für deutlich niedrigere Werte gibt es keine belastbaren Indikatoren.
- Die Berechnungen von Protrans stützten sich, wie erwähnt, auf den Eurostat-Datenpool. Die dort ausgewiesenen Werte sind generell nicht für alle Lieferländer als gleichermaßen valide zu betrachten.

Aus dem genannten Grund schätzen wir den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge – bis zur Veröffentlichung der endgültigen Werte durch das KBA – 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. Das Ergebnis stimmt nicht immer mit den vorläufigen, von Eurostat veröffentlichten, Werten überein. Mit diesem Verfahren wurde für das Jahr **2009** in der Winterprognose 2009/10, als noch keine Jahreswerte für den Verkehr der deutschen Fahrzeuge vorlagen, ein Rückgang um **13 %** und in der Sommerprognose 2010, als diese Daten verfügbar waren, eine Abnahme um **12,1 %** ermittelt. In der kommenden Ausgabe von "Verkehr in Zahlen" wird ein Rückgang um **12,4 %** ausgewiesen.

Zu Beginn des Jahres **2010** wurde der Straßengüterverkehr von der witterungsbedingt eingeschränkten Bautätigkeit stark in Mitleidenschaft gezogen. Auf die Transporte von Steinen und Erden entfallen immerhin 44 % des gesamten Beförderungsaufkommens der **deutschen Lkw** (2009). Deshalb sank letzteres im Januar um 14 % und im Februar um 11 %. Bei der Leistung, von der nur 18 % auf Baustofftransporte entfallen, waren die Minusraten deutlich schwächer ausgeprägt (-4 % bzw. -0,5 %). Im März lag das Aufkommen zwar immer noch leicht im Minus (-2,8 %), die Leistung stieg jedoch bereits um 6 %. Im zweiten Quartal belief sich die Zunahme auf 2,1 % bzw. 4,1 % und im dritten Vierteljahr auf 2,3 % bzw. 3,6 %. Für das vierte Quartal ist auf der Basis der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung inländischer Fahrzeuge ein Anstieg um 2 % bzw. 4 % zu schätzen. Für den Verkehr der deutschen Fahrzeuge im Gesamtjahr

ergibt sich daraus beim Aufkommen eine Stagnation und bei der Leistung ein Wachstum um **3 %**.

Dies liegt spürbar **unter** den Erwartungen aus der Sommerprognose 2010. Zurückzuführen ist es vor allem auf die Entwicklung im **grenzüberschreitenden Verkehr**, der im Juli und im August sogar gesunken ist. Vor dem Hintergrund der Entwicklung des deutschen Außenhandels und des langjährigen Zusammenhangs zwischen ihm und dem grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr war dies überraschend. Erklärbar ist der Sachverhalt nur durch ein stark überdurchschnittliches Wachstum des Verkehrs der ausländischen Fahrzeuge. Aus derzeitiger Sicht erscheint es denkbar, dass die Kapazitätsengpässe im Lkw-Fuhrpark, von denen immer häufiger berichtet wird, dazu beigetragen haben. Ferner dürfte hier auch die höhere preisliche Wettbewerbsfähigkeit der ausländischen Unternehmen eine Rolle gespielt haben. Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen Fahrzeuge** ist im Jahr 2010 um 10 % gestiegen. Diese Zunahme kann auch für die Transportleistung und für das Aufkommen herangezogen werden.

Somit ist der **gesamte Straßengüterverkehr** – in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – im Jahr 2010 um **1 %** (Aufkommen) bzw. **5,4 %** (Leistung) gestiegen. Damit wurden beim Aufkommen lediglich 10 % und auch bei der Leistung erst die Hälfte der Vorjahresverluste aufgeholt. Damit wiederum liegt der Lkw-Verkehr noch um 9 % bzw. 5 % unter dem Höchststand von 2008.

Die **Diskrepanz** zwischen diesen beiden Größen kommt nur zu einem geringen Teil durch steigende Transportweiten innerhalb der einzelnen Güterabteilungen zustande. Entscheidend ist vielmehr die Verschiebung zwischen ihnen, dass sich also die Bereiche mit vergleichsweise kurzen Entfernungen, in erster Linie die Baustofftransporte (mittlere Transportweite 2009: 42 km, Aufkommensveränderung 2010: -2 %, jeweils deutsche Lkw), stark unterdurchschnittlich und die Segmente über lange Strecken, vor allem die Beförderungen von Eisen- und Stahlprodukten (188 km, +23 %), überdurchschnittlich entwickeln. Auch die grenzüberschreitenden Transporte verlaufen generell über längere Distanzen als der Binnenverkehr. Sie sind zwar nicht bei den deutschen, wohl aber bei allen Transporten überdurchschnittlich gestiegen.

Die **Transportleistung** des Straßengüterverkehrs weist **grundsätzlich** eine **deutlich stärkere Dynamik** auf als das Aufkommen. Seit der Vereinigung Deutschlands, d.h. seit 1991, ist letzteres bis 2008 nur um bescheidene 18 % gestiegen, während sich die Leistung in diesem Zeitraum nahezu verdoppelt hat (+93 %). Jahresdurchschnittlich bedeutet das Wachstumsraten in Höhe von **1,0 %** bzw. **3,9 %**. Auch diese Abweichung ist vor allem auf die o.a. Verschiebungen in der Struktur nach Gütergruppen und Hauptverkehrsverbindungen zurückzuführen. Somit ist

die **letztjährige** Wachstumsdifferenz zwischen Leistung und Aufkommen in Höhe von gut 4 Prozentpunkten **nicht wesentlich größer** ausgeprägt als in der **langjährigen Vergangenheit**.

Grundsätzlich ist das Wachstumstempo der Transportleistung auch größer als das der **Fahrleistung** der Güterverkehrs-Kfz. Letztere ist – bezogen auf die, für die Straßengüterverkehrsstatistik meldepflichtigen, Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mehr als 3,5 t – zwischen 1995, in dem diese Statistik nach dem derzeitigen Konzept eingeführt wurde, und 2008 um insgesamt 18 %, jahresdurchschnittlich also um **1,3 %** gestiegen. Die Vergleichszahlen für die (territoriale) Transportleistung in diesem Zeitraum lauten 69 % bzw. 4,1 % (einschl. der ausländischen Fahrzeuge) sowie – besser vergleichbar – 39 % bzw. **2,6 %** (deutsche Fahrzeuge).

Dieser höhere Anstieg, der auch schon für die alten Bundesländer vor der Vereinigung festzustellen war, hat **mehrere Gründe**. Erstens wachsen innerhalb der Verkehrsnachfrage die Transporte über längere Entfernungen, vor allem die internationalen Beförderungen, überproportional. Sie sind im Durchschnitt aber auch höher ausgelastet (in Tonnen, nicht in Prozent der Kapazität), so dass sich von dieser Seite ein statistischer Effekt hin zu einer steigenden Beladung pro Fahrzeugkilometer ergibt. Zweitens führte der steigende Wettbewerbs- und damit Kostendruck über verbesserte Logistikkonzepte, optimierte Routenplanungen, minimierte Leerfahrten etc. – auch mit Hilfe von technologischen Entwicklungen im Bereich der Telekommunikation und der Datenverarbeitung – zu einer weiteren Rationalisierung und einer verbesserten Ausnutzung des Laderaums. Die auf Leerfahrten zurückgelegte Fahrleistung ist zwischen 1995 und 2008 um 18 % gesunken. Drittens wurden in der länger zurückliegenden Vergangenheit auch die zulässigen Gesamtgewichte erhöht.

In der Sommerprognose 2010 wurde davon ausgegangen, dass das Wachstum der Transportleistung stärker ausfällt als das der **mautpflichtigen Fahrleistung** auf Bundesautobahnen. Gestützt wurde diese Erwartung auf die Entwicklung in den beiden Vorjahren, in denen die Veränderung der mautpflichtigen Fahrleistung um 1 bis 2 Prozentpunkte unter derjenigen der Transportleistung lag. Allein bei den deutschen Fahrzeugen, bei denen im Gegensatz zu den ausländischen Lkw keine Unschärfen in der statistischen Erfassung der Transportleistung vorliegen, belief sich die Entwicklungsdifferenz im Jahr 2009 sogar auf fast 3 Prozentpunkte (-11,2 % gegenüber -8,6 %). Allerdings hat sich diese Divergenz im Jahr 2010 **nicht fortgesetzt**. Vielmehr zeichnet sich nach den Daten für die Transportleistung in den ersten drei Quartalen ein annähernder Gleichlauf zwischen den beiden Größen ab.

Wie im gesamtmodalen Güterverkehr ist auch im Straßenverkehr das stärkste Wachstum in denjenigen **Güterbereichen** zu beobachten, die 2009 besonders stark gesunken sind, d.h. bei Erzen sowie Eisen- und Stahlprodukten. Bei Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fer-

tigwaren fällt der Anstieg vergleichsweise gering aus, was aber an der Umstellung der Güterartensystematik liegen kann (vgl. Abschn. 3.2). Gleiches gilt für den kräftigen Rückgang bei den Mineralölprodukten.

Im Jahr **2011** ist für das Aufkommen des Lkw-Verkehrs mit einem Wachstum in Höhe von **3,2 %** zu rechnen, das somit stärker ausfällt als im Vorjahr. Dies kommt vor allem dadurch zustande, dass die hier anteilsgewichtigen Baustofftransporte nicht nochmals sinken werden. Für die Transportleistung zeichnet sich ein annähernd unveränderter Anstieg in Höhe von **5,5 %** ab. Letztere wird damit das Vorkrisenniveau erreichen, während das Aufkommen immer noch um 6 % darunter liegt. Damit verringert sich die Wachstumsdivergenz zwischen den beiden Größen, die im vergangenen Jahr überdurchschnittlich hoch war, wieder auf ein Normalmaß. Bei allen Güterabteilungen sind positive Vorzeichen zu erwarten. Am höchsten sind sie bei den grundsätzlich überdurchschnittlich dynamischen Transporten von Chemischen Erzeugnissen sowie von Halb- und Fertigwaren. Bei Erzen sowie Eisen- und Stahlprodukten ist die bereits erwähnte Wachstumsabschwächung besonders spürbar.

Nach 2011 wird sich das Wachstum – gemäß der derzeitigen Einschätzung der Leitdaten – in allen Güterbereichen mit Ausnahme der Mineralölprodukte fortsetzen. Mit **2,6 %** bzw. **4,5 %** p.a. fällt es etwas schwächer aus als im laufenden Jahr. Damit wird das bisherige Rekordniveau aus dem Jahr 2008 bei beiden Größen übertroffen, beim Aufkommen allerdings nur knapp (1,5 %).

Eisenbahnverkehr

In der Transportnachfrage im Eisenbahngüterverkehr begann im Jahr **2003** ein vergleichsweise **kräftiger Aufschwung**, der **bis 2007** anhielt. Die jahresdurchschnittlichen Wachstumsraten in diesem Zeitraum waren mit 4,5 % (Aufkommen) bzw. 8,5 % (Leistung) sogar höher als im Straßengüterverkehr. Bereits im Verlauf des Jahres **2008** kam dieser mehrjährige Aufschwung zum Erliegen. Infolge der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Abschwächung fiel der Anstieg mit 2,8 % (Aufkommen) bzw. 0,9 % (Leistung) nur mehr vergleichsweise gering aus. Im Jahr **2009** schließlich schlug sich die krisenhafte Entwicklung der Stahlindustrie im Gesamtergebnis des Eisenbahnverkehrs wesentlich stärker nieder als im Lkw-Verkehr. Mit einem Rückgang um 16 % bzw. 17 % sind das Transportaufkommen und die -leistung auf das Niveau von 2003 bzw. 2005 zurückgefallen.

Im Jahr **2010** hat sich der Schienengüterverkehr kräftig erholt. Bereits am **Jahresanfang** kam es zu spürbaren Zunahmen, da die witterungsbedingt eingeschränkten Transporte von Steinen und Erden für den Schienenverkehr eine wesentlich geringere Bedeutung besitzen als für den Lkw-Verkehr. Deshalb legte der (gesamte) Eisenbahnverkehr im Januar und im Februar um

(zusammen) 7,4 % (Aufkommen) bzw. 4,8 % (Leistung) zu. In den **vier Folgemonaten** verstärkte sich die Dynamik nochmals massiv auf 23 % bzw. 18 %. In den Güterbereichen Erze sowie Eisen und Stahl waren in diesem Zeitraum Wachstumsraten in Höhe von 50 % bis 70 % zu beobachten, was nochmals die Dynamik der Stahlerzeugung verdeutlicht. Im weiteren Verlauf hat sich dieses Tempo nicht allzu sehr abgeschwächt. Auch im **zweiten Halbjahr** stieg der Eisenbahnverkehr mit einer zweistelligen Rate. Im **gesamten Jahr** belief sich das Plus auf **14 %** (Aufkommen) bzw. **12 %** (Leistung). Das liegt auch spürbar über den, vor einem Jahr an dieser Stelle geäußerten, Erwartungen (6 % bzw. 5 %), als die Entwicklung der wichtigsten Leitdaten wesentlich schwächer einzuschätzen war als sie tatsächlich stattgefunden hat. Damit wurden nahezu drei Viertel (Aufkommen) bzw. gut die Hälfte (Leistung) 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. Neben den Montangütern trugen die Transporte von Halb- und Fertigwaren entscheidend zur Gesamtentwicklung bei.

Auch im Jahr **2011** stehen die Signale für den Eisenbahnverkehr wieder auf Wachstum. Auf Grund des nicht wiederholbaren Anstiegs sowohl im Montanbereich als auch bei den Halb- und Fertigwaren wird die Nachfrage jedoch spürbar schwächer steigen als im Vorjahr. Innerhalb der weiteren bedeutenden Güterabteilungen zeichnet sich bei den Steinen und Erden und den Mineralölprodukten eine leichte Zunahme ab. Insgesamt ist ein Anstieg des Aufkommens um gut **3 %** und der Leistung um fast **5 %** zu erwarten. Beide Größen werden sich dann nur noch um 1 % bzw. 3 % unter dem Vorkrisenniveau befinden.

Nach 2011 wird die Expansion in nahezu allen Güterbereichen anhalten. Mit knapp **3 %** bzw. knapp **4 %** p.a. wird sie, entsprechend den Branchenkonjunkturen, ein etwas geringeres Ausmaß annehmen als im laufenden Jahr. Damit werden die bisherigen Höchststände aus dem Jahr 2008 im Jahr 2014 spürbar übertroffen (7 % bzw. 8 %).

Binnenschifffahrt

Im Jahr **2009** wurde die Binnenschifffahrt von dem drastischen Einbruch in der Stahlindustrie ähnlich stark tangiert wie die Eisenbahnen. Insgesamt hat sich das Transportaufkommen um **17 %** und die Transportleistung um **13 %** verringert. Mit 204 Mio. t bzw. 56 Mrd. tkm wurden damit die geringsten Werte seit der Vereinigung Deutschlands erreicht. Beim Aufkommen muss man bis ins Jahr 1965 zurückgehen, um (für die alten Länder) einen ähnlich niedrigen Wert zu finden.

Im Jahr **2010** wurde die Binnenschifffahrt vor allem im **Februar** durch witterungsbedingte Wasserstandsprobleme massiv **behindert**. In diesem Monat sanken deshalb das Aufkommen um

10 % und die Leistung sogar um 19 % unter das ohnehin schon niedrige Vorjahresniveau. Im **weiteren Verlauf** des Jahres stellte sich dann aber eine **kräftige Erholung** gegenüber den geringen Vorjahreswerten ein. Die Zuwachsraten lagen in allen Monaten **bis Oktober**, für den die letzten statistischen Angaben vorliegen, im zweistelligen Bereich. Kumuliert über die ersten zehn Monate belief sich der Anstieg auf 14 % (Aufkommen) bzw. 13 % (Leistung). Jedoch ist im Jahr 2009 die Nachfrage in diesen Monaten aber auch ebenso kräftig gesunken, in den beiden letzten Monaten, in denen die Erholung bereits eingesetzt hatte, dagegen deutlich schwächer. Deshalb war für diese beiden Monate im Jahr 2010 ein verminderter Anstieg zu erwarten. Jedoch haben einige bedeutende deutsche Binnenhäfen dem Statistischen Bundesamt auch für den November und den Dezember zweistellige Zuwächse gemeldet, was bei der Schätzung des Ergebnisses im gesamten Jahr nicht ignoriert werden konnte. Demnach wurde hierfür ein unverändert hohes Plus in Höhe von **14 %** (beide Größen) geschätzt. Dies liegt drastisch über der vor einem Jahr an dieser Stelle erwarteten Prognose (3 % bzw. 2 %). Die Abweichung kann hier nur zum Teil auf die teilweise erheblich günstigeren branchenwirtschaftlichen Leitdaten zurückgeführt werden. Darüber hinaus hat auch die Entwicklung in den ersten Monaten zu einer zu pessimistischen Einschätzung beigetragen. Mit dieser unerwartet günstigen Entwicklung wurden über zwei Drittel (Aufkommen) bzw. sogar neun Zehntel (Leistung) des Einbruchs im vorangegangenen Jahr wettgemacht. Der letztgenannte Wert ist also deutlich höher als im Straßen- und im Schienenverkehr. Die Leistung der Binnenschifffahrt lag damit nur noch geringfügig (1,5 %) unter dem Vorkrisenniveau (Aufkommen: 5 %). Wie im Eisenbahnverkehr stiegen zum Einen die Transporte von Montangütern äußerst kräftig (16 % bis 37 %). Zum Anderen waren aber auch bei den Chemischen Erzeugnissen sowie den Halb- und Fertigwaren zweistellige Zuwachsraten zu beobachten.

Für das Jahr **2011** ist aus derzeitiger Sicht, wie bei den Eisenbahnen, eine spürbare Verminderung des Wachstumstempos zu erwarten. Sie entsteht vor allem aus der, bereits mehrfach erwähnten, Abschwächung in den Güterbereichen, die im Vorjahr zweistellig wuchsen. Erwähnenswert ist die Entwicklung bei den Kohlentransporten, die im Jahr 2010 zweistellig zulegten. Nachdem für 2011 nur für den deutschen Steinkohlenabsatz ein Minus, für die Importkohle dagegen wieder ein Plus erwartet wird, werden die Wasserstraßentransporte auch im laufenden Jahr noch steigen. Für die Transporte von Mineralölprodukten ist wegen der überdurchschnittlichen Entwicklung der Importe lediglich mit einem marginalen Minus zu rechnen. Insgesamt dürfte die Binnenschifffahrt im Jahr 2011 um **2 %** (Aufkommen und Leistung) zunehmen. Damit liegt die Leistung im Jahr 2011 bereits leicht über dem Vorkrisenniveau.

Allerdings war die gesamte Binnenschifffahrt im bisherigen Verlauf des Jahres 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 Tan-

kerunfall, der eine wochenlange Sperrung dieses bedeutenden Wasserstraßenabschnitts auslöste. Auf ihm wurden im Jahr 2009 71 Mio. t, pro Tag also 0,2 Mio. t befördert. Rein rechnerisch entspräche eine Sperrung über vier Wochen also einem Verlust von 6 Mio. t, was knapp 3 % des jährlichen Aufkommens bedeuten würde. Tatsächlich werden die Auswirkungen aber weit weniger heftig ausfallen. Denn erstens wurde die Schifffahrt in Richtung stromaufwärts bereits früher freigegeben. Zweitens wurden die Transporte, insbesondere aus den Rheinmündungshäfen, dennoch mit dem Binnenschiff durchgeführt, allerdings nur bis zu den großen, nördlich der Unfallstelle gelegenen Häfen (Duisburg, Köln, Neuss-Düsseldorf). Wenn die Transporte anschließend mit anderen Verkehrsmitteln weiterbefördert würden, dann würde zwar nicht das Aufkommen der Binnenschifffahrt, aber deren Leistung vermindert werden. Aber auch dies ist drittens nach Informationen der Deutschen Bahn offensichtlich nur in der Minderheit der Güter, natürlich bei den zeitsensitiven, der Fall. Die meisten Güter wurden in den genannten Häfen zwischengelagert und harren bzw. harrten dort der Weiterbeförderung mit dem Binnenschiff. Das kam auch dadurch zustande, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Kapazitätsplanung auf normale Verhältnisse ausrichten und deshalb nicht über Überkapazitäten verfügen, die in derartigen Sondersituationen genutzt werden könnten. Aus diesen Gründen wird erwartet, dass sich die Auswirkungen des Tankerunfalls auf das Jahresergebnis der Binnenschifffahrt in sehr engen Grenzen halten und höchstens in der Nachkommastelle sichtbar sein werden.

Nach 2011 werden sich die Zuwachsraten nochmals leicht verringern. Dies ist für nahezu alle Güterabteilungen zu erwarten. Deshalb dürfte der Anstieg der Binnenschifffahrt nur bei gut **1 %** p.a. liegen. Dennoch wird damit im Jahr 2014 auch das Aufkommen den Stand von 2008 erreichen und die Leistung um 4 % darüber liegen.

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 im Jahr **2009** von dem allgemeinen Einbruch des Güterverkehrs kaum betroffen. Im diesem Jahr sind die Rohölimporte um 7 % gesunken, die Beförderungsmenge der Pipelines dagegen nur um **3 %**. Es wurden, wie schon im Jahr 2008, erneut geringere Rohölmengen über die deutschen Seehäfen eingeführt (-16 %). Deshalb nahmen die Pipelinetransporte, in denen mehrheitlich im Ausland angelandetes Rohöl befördert wird, deutlich schwächer ab.

Im Jahr **2010** sind die Pipelinetransporte im ersten Halbjahr um 4 % gesunken. Danach kam es, entsprechend der unterjährigen Entwicklung des Mineralölproduktenabsatzes und der Rohöleinfuhren, jedoch wieder zu einem Anstieg. Im Gesamtjahr blieb der Durchsatz auf dem **Vorjah-**

resniveau. Der (dominierende) grenzüberschreitende Empfang nahm zwar um 2 % ab. Dennoch fällt auch dieses Minus erneut spürbar geringer aus als bei den gesamten Rohöleinfuhren (-5 %). Offensichtlich haben erneut Verschiebungen zu Lasten der deutschen Seehäfen stattgefunden, die auch in der Herkunftsstruktur des Rohöls begründet sind. Denn die Importe aus der ehemaligen GUS, d.h. aus Russland, Kasachstan und Aserbeidschan, die überwiegend über Rohrfernleitungen nach Deutschland transportiert werden, sind im Gegensatz zu den gesamten Importen im Jahr 2010 nicht gesunken. Der Binnenverkehr über Pipelines ist im Jahr 2010 sogar spürbar gestiegen (7 %). Hier stieg auch die mittlere Transportweite, so dass die (gesamte) Transportleistung ein Plus in Höhe von **2 %** verbuchen konnte. Damit sind die Rohrleitungen der einzige Landverkehrsträger, bei dem die Leistung im Jahr 2010 höher war als im Jahr 2008, andererseits aber auch der einzige Verkehrsträger, dessen Aufkommen im Jahr 2010 nicht stieg. Diese Aussagen sind aber vor dem Hintergrund zu bewerten, dass über Pipelines ausschließlich Rohöl befördert wird.

Im Jahr **2011** ist zwar ein geringfügiger Anstieg des Inlandsabsatzes von Mineralölprodukten, aber ein Rückgang der Rohöleinfuhren um rund 1 % zu erwarten. Es wurde angenommen, dass sich die Anteilsgewinne des Öls aus den GUS-Nachfolgestaaten fortsetzen, so dass die Einfuhr aus diesen Ländern im Jahr 2011 steigt. Unter dieser Voraussetzung ist auch für die Pipeline Transporte ein, allerdings sehr geringer, Zuwachs in Höhe von **0,3 %** zu erwarten.

Nach 2011 wird die Rohöleinfuhr etwas stärker sinken als im laufenden Jahr. Bei gleichen Annahmen zur Herkunftsstruktur resultiert für die Pipelinetransporte eine annähernde Stagnation.

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 in der Winterprognose 2009/10 erwartet, wieder in den Aufwind zurück, sondern legte einen ungeahnten **Steigflug** an den Tag. In den ersten zehn Monaten des Jahres verbuchte sie ein Wachstum um 18 % bis 35 %. In den beiden letzten Monaten schwächte sich die Dynamik – vice versa zum Jahr 2009, als die Aufwärtsbewegung bereits am Jahresende einsetzte – zwar etwas ab. Dennoch fiel das Plus im Gesamtjahr mit **23 %** (Aufkommen) äußerst kräftig aus. Das stellt das mit Abstand höchste Wachstum

aller Verkehrsträger dar. Damit wiederum wurde nicht nur der Einbruch im vorangegangenen Jahr vollständig aufgeholt, sondern sogar der Verlust gegenüber dem Trendverlauf. Das jahresdurchschnittliche Wachstum gegenüber dem Vorkrisenjahr **2007** – im zweiten Halbjahr 2008 war die Luftfracht von der Wirtschaftskrise bereits betroffen – beläuft sich auf **6,3 %** und liegt somit sogar noch über dem langfristigen Trendwachstum in Höhe von 4,5 %, das in der "Verkehrsprognose 2025" prognostiziert wurde. Die Gründe liegen natürlich, wie schon bis zum Jahr 2008, erneut im deutschen Außenhandel, der sich ebenfalls unerwartet stark ausgeweitet hat, sowie speziell in dem weit überdurchschnittlichen Wachstum des Handels mit Asien und Amerika. Die Luftfracht mit diesen beiden Regionen verzeichnete ein Plus von jeweils rund 30 %, der Verkehr mit Europa als dritter wichtigen Herkunfts-/Zielregion dagegen "nur" einen Anstieg um etwa 12 %.

Im Jahr **2011** wird sich der Höhenflug der Luftfracht grundsätzlich fortsetzen. Für den Außenhandel insbesondere mit Asien sind erneut weit überdurchschnittliche Wachstumsraten zu erwarten. Wegen des Wegfalls des letztjährigen Aufholeffekts wird die Dynamik der Luftfracht, parallel zum deutschen Außenhandel, dennoch erheblich niedriger ausfallen als im Vorjahr. Sie dürfte allerdings noch etwas über dem o.a. langfristigen Trend liegen und wird aus derzeitiger Sicht auf **8 %** quantifiziert. **Nach 2011** sollte sich die Luftfracht auf dem langfristigen Trend einpendeln und um knapp **5 % p.a.** steigen.

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 zum Einen vom Außenhandel gebremst. In der bedeutendsten Güterabteilung, den Halb- und Fertigwaren, lag die Umschlagsmenge um 20 % unter dem Vorjahreswert. Hinzu kamen drastische Rückgänge bei Erzen, Eisen- und Stahlprodukten sowie Erdöl und Mineralölprodukten. Insgesamt ist das Transportaufkommen des Seeverkehrs im Jahr 2009 um 18 % zurückgegangen.¹ Mit 260 Mio. t fiel es unter den Stand von 2004.

Im Jahr **2010** fand auch der Seeverkehr in den Vorwärtsgang zurück. In den ersten zehn Monaten belief sich der Anstieg des Umschlags auf 6 %. Für das gesamte Jahr kann eine Zunahme um ebenfalls **6 %** geschätzt werden. Im Vergleich zu den Eisenbahnen und der Binnenschiff-

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

fahrt, die im Jahr 2009 ähnlich stark gesunken sind wie der Seeverkehr, fällt dieses Wachstum jedoch moderat aus. Mit ihm wurde knapp ein Drittel des Einbruchs im Jahr 2009 aufgeholt, so dass der Umschlag des Jahres 2010 noch um 13 % unter dem Stand von 2008 liegt. Das ist das größte Minus aller Verkehrsträger in diesem Zeitraum. Zwar konnte der Umschlag von Halb- und Fertigwaren auch im Seeverkehr zweistellig zulegen. Dem stand jedoch ein deutlicher Rückgang bei **Rohöl und Mineralölprodukten**, der zweitgrößten Güterabteilung, entgegen (-8,5 %). Er entstand weniger bei Rohöl, weil die Einfuhren von Nordseeöl im Jahr 2010 im Gegensatz zum vorangegangenen Jahr nicht überdurchschnittlich gesunken sind, sondern vor allem bei Mineralölerzeugnissen, und hier vor allem im Versand. Dabei handelt es sich zwar um vergleichsweise geringe Mengen (2009: 7,5 Mio. t). Jedoch ist deren Umschlag im ersten Halbjahr 2010 – differenzierte Daten für das dritte Quartal liegen noch nicht vor – um rund 60 % gesunken und damit weit stärker als die gesamten deutschen Ausfuhren (vgl. Abschn. 2.3). Im Gesamtjahr entspricht ein Rückgang in dieser Höhe einem Verlust von immerhin 4,5 Mio. t oder knapp 2 % des gesamten Seeverkehrs. Schließlich ist auch der Umschlag von Eisen- und Stahlprodukten, der im Jahr 2009 massiv sank (-36 %), im Jahr 2010 – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern – nur schwach gestiegen (3 %).

Im Jahr **2011** wird der Seeverkehr seine Vorwärtsbewegung zwar grundsätzlich fortsetzen, jedoch, wie die anderen Verkehrsträger mit Ausnahme des Lkw-Verkehrs, mit vermindertem Tempo. Bei den (langfristigen) Wachstumstreibern Chemische Erzeugnisse sowie Halb- und Fertigwaren wird sich die letztjährige kräftige Belebung abschwächen, bei den Montangütern wird der Aufholeffekt des Vorjahres entfallen und im Ölsegment ist, nun wieder wegen rückläufiger Rohöleinfuhren, mit einem erneut spürbaren Minus zu rechnen. Insgesamt wird das Plus auf **3 %** geschätzt. Damit wird der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 auch im Jahr 2011 noch um 10 % verfehlt.

Auch **nach 2011** wird der Umschlag wachsen, aber, aus den gleichen Gründen wie bei allen anderen Verkehrsträgern, etwas schwächer als im laufenden Jahr, d.h. um etwa **2,5 % p.a.** Der Abstand zum Wert des Jahres 2008 beläuft sich im Jahr 2014 auf 3 %.

Modal Split

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

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

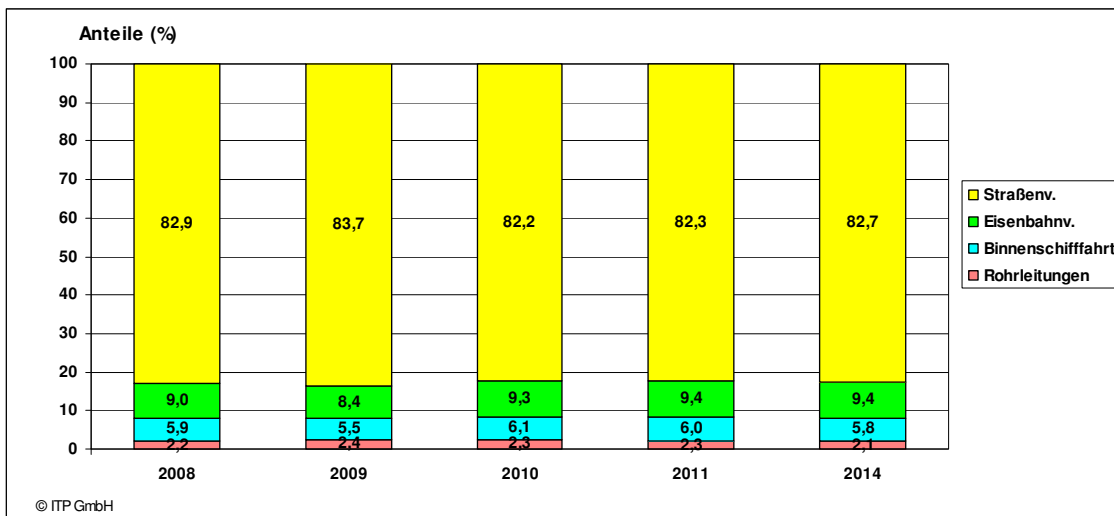
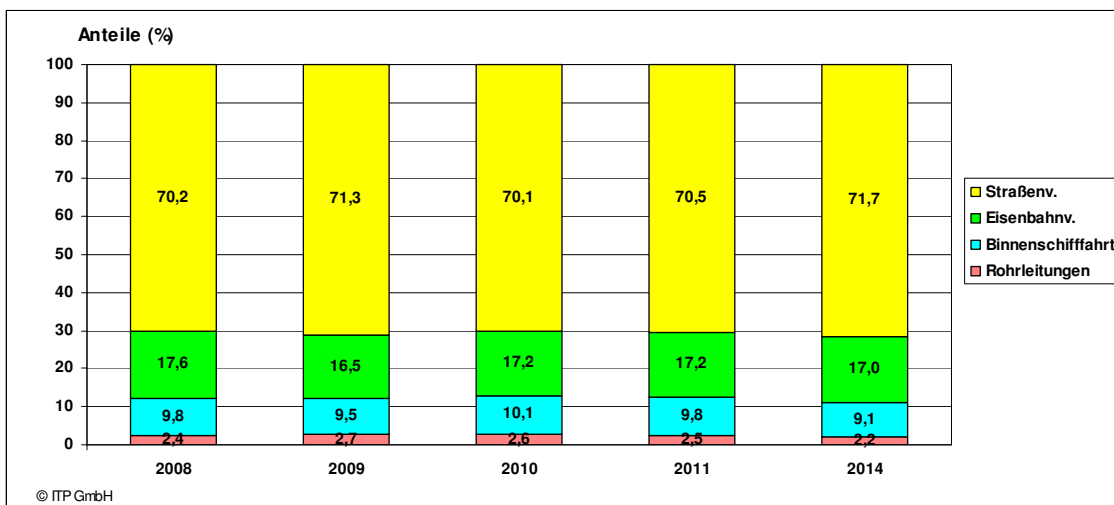


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt**, wie schon seit längerer Zeit, mit Ausnahme des Jahres 2010 Marktanteile verliert. Bei den **Rohrfernleitungen**, die von der Rezession kaum betroffen waren, wurde der Abwärtstrend im Jahr 2009 unterbrochen, wird sich aber danach wieder fortsetzen. Der **Straßengüterverkehr** hat im Jahr 2010 ebenfalls Marktanteile verloren, wird danach aber wieder zulegen. 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. Im Jahr 2009 haben die Eisenbahnen Marktanteile verloren, 2010 aber wieder zurück gewon-

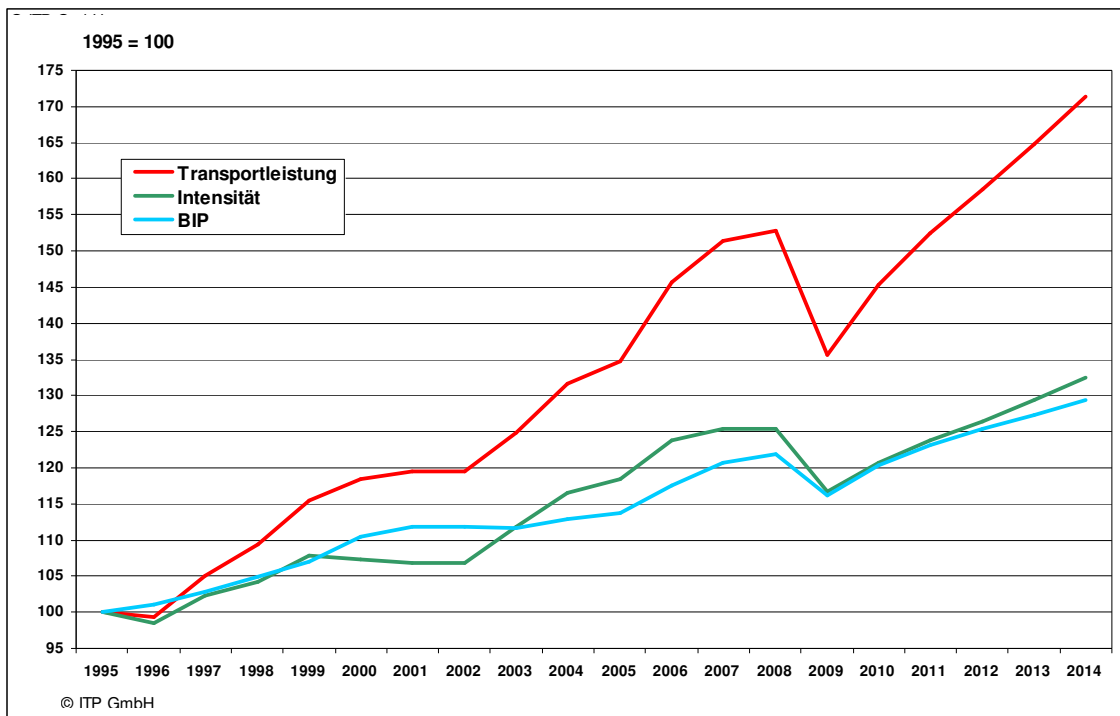
nen. Ab dem laufenden Jahr werden sie leistungsbezogen leicht sinken, aufkommensbezogen aber etwas steigen.

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 %. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus.

Im Jahr **2008** nahmen beide Größen im gleichen Ausmaß zu, die Intensität blieb also **konstant**. Im Jahr **2009** fiel nun der Rückgang der Transportleistung (11 %) stärker aus als derjenige des BIP (4,7 %), so dass die Intensität um bemerkenswerte 7 % und somit auf das Niveau von 2005 **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 3,4 % **zunahm**. Im **Prognosezeitraum** wird sich das fortsetzen, so dass sie ab dem Jahr 2012 über dem bisherigen Höchststand aus den Jahren 2007/08 liegt.

Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität



3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

In der statistischen Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wird ab dem Jahr 2011 eine **einschneidende Veränderung** stattfinden. Sie wird in diesem Jahr auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. "NST-2007" umgestellt. Die Merkmale der aggregierten Darstellung ("10-Positionen") sind den Tabellen dieses Abschnitts zu entnehmen. Die seit 1969 bestehende Systematik ("NST/R") wird ab diesem Jahr aufgegeben. Das hat zum Einen zur Folge, dass die langjährigen Zeitreihen nach NST/R nicht mehr aktualisiert werden können. Zum Anderen sind die neuen Gliederungen unter verkehrsanalytischen und –prognostischen Aspekten nicht immer besser geeignet als die alten. So werden nun Kohle und Rohöl sowie Erze, Steine und Erden in jeweils einer Position zusammengefasst.

In dieser Ausgabe der "Gleitenden Mittelfristprognose" werden noch **beide Systematiken** dargestellt. Denn erstens wird der Güterverkehr des Jahres 2010 vom Statistischen Bundesamt noch nach NST/R ausgewiesen. Zweitens wurde die Prognose ebenfalls noch auf der Basis der NST/R-Einheiten vorgenommen. Die Ergebnisse wurden erst anschließend auf NST-2007 umgerechnet, wobei die Verfahren hierzu noch am Anfang stehen. Drittens dürften die meisten Nutzer der Prognose bis auf Weiteres mit der NST/R-Systematik vertrauter sein. Die Kommentierung erfolgt ausschließlich nach NST/R. In den künftigen Ausgaben der "Gleitenden Mittelfristprognose" wird die NST/R-Systematik mangels Daten nicht mehr dargestellt. Auf Grund der derzeit noch kurzen Zeiträume, für die differenzierte Daten nach NST-2007 zur Verfügung stehen, sind die diesbezüglichen Prognoseergebnisse mit deutlich höheren Unschärfen behaftet als diejenigen nach NST/R. Dies gilt auch für die Ex-post-Werte für den Lkw-Verkehr, da für die ausländischen Fahrzeuge noch keine nach NST-2007 differenzierten Daten verfügbar sind. Sie wurden anhand der Strukturen der deutschen Fahrzeuge geschätzt.

Während das Statistische Bundesamt in allen seinen Publikationen noch nach NST/R ausgewiesen hat, hat das KBA ab dem Jahr 2010 darauf verzichtet. Dies hat die Analyse der Entwicklung des Straßengüterverkehrs im vergangenen Jahr deutlich erschwert. Die hier ausgewiesenen Werte für diesen Verkehrsträger nach NST/R, die zur Analyse zwingend erforderlich waren, wurden durch eine synthetische Umschlüsselung erarbeitet.

Die Kommentierung 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

Die Transportleistung des gesamten Güterverkehrs – ohne den Luftverkehr, dessen statistische Erfassung nicht nach Güterabteilungen differenziert wird und der im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ohnehin unbedeutend ist, sowie ohne den Seeverkehr – ist im Jahr **2010** um 7 % gestiegen. Mit Ausnahme der Nahrungs- und Futtermittel waren in allen Güterbereichen Zuwächse zu beobachten. Der stärkste Impuls entstand bei Halb- und Fertigwaren, die um 15 Mrd. tkm zunehmen und somit über ein Drittel des Gesamtanstiegs (42 Mrd. tkm) beitragen. Danach folgt der Stahlbereich (Erze sowie Eisen- und Stahlprodukte) mit 12 Mrd. tkm, die landwirtschaftlichen Erzeugnisse sowie die Steine und Erden (jeweils 10 Mrd.). Im Jahr **2011** steuern die Halb- und Fertigwaren mit einem Zuwachs von 19 Mrd. tkm sogar rund zwei Drittel des Gesamtanstiegs (30 Mrd.) bei. Alle anderen Güterabteilungen verlieren dagegen stark an Dynamik. Auch ab dem Jahr **2011** wird vor allem die Nachfrage bei Halb- und Fertigwaren nennenswert zum Gesamtanstieg beitragen.

Straßengüterverkehr

Im Jahr **2010** stieg die Transportleistung des Lkw-Verkehrs – mit Ausnahme der Nahrungs- und Futtermittel und der hier quantitativ unbedeutenden Kohlentransporte – in allen Güterbereichen. Allerdings fiel der Anstieg in der grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstarken Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren mit 5 % vergleichsweise moderat aus, trug aber dennoch rund ein Drittel zum Gesamtanstieg (22 Mrd. tkm) bei. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Zunahmen entstanden bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, den Eisen- und Stahlprodukten und bei Steine und Erden. Bei den Chemischen Erzeugnissen dürfte es zu einem leichten Anstieg gekommen sein.¹ Im Jahr **2011** ist für alle Güterabteilungen ein Anstieg zu erwarten. Wie im gesamtmodalen Güterverkehr tragen die Halb- und Fertigwaren (+15 Mrd.) dazu nun sogar rund zwei Drittel bei. Ab dem Jahr **2011** ist ebenfalls in allen Güterbereichen mit einer Zunahme zu rechnen.

¹ Dies ist eine der Güterabteilungen, bei denen die Analyse durch die Umstellung der NST-Systematik erschwert wird. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2010 ist das Aufkommen von Chemischen Erzeugnissen nach NST-2007 um 36 % gesunken, was in Anbetracht der Chemiekonjunktur völlig unplausibel ist. Gleichzeitig ist das Aufkommen der "Sonstigen Mineralerzeugnisse", die in der Gliederung nach "10-Positionen" mit den Chemischen Produkten zusammengefasst werden, um 43 % gestiegen, wofür es ebenfalls keine schlüssige Erklärung gibt. Deshalb wurde hier die Entwicklung der Chemischen Erzeugnisse nach NST/R im Jahr 2010 mit der Summe aus den beiden genannten Abteilungen nach NST-2007 geschätzt. Mit dem bevorstehenden Wegfall der Ausweisung nach NST/R erübrigen sich diese Schätzungen.

Tabelle G-2a: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen (NST/R)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	249,1	230,4	247,1	255,2	282,0	-7,5	7,3	3,3	3,4
1 Nahrungs- und Futtermittel	404,1	401,2	384,1	391,7	416,4	-0,7	-4,3	2,0	2,1
2 Feste mineral. Brennstoffe	100,7	83,7	86,4	87,1	85,6	-16,9	3,3	0,7	-0,6
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	296,8	282,4	280,8	281,5	279,7	-4,9	-0,6	0,2	-0,2
4 Erze und Metallabfälle	118,2	87,0	110,4	112,5	117,3	-26,4	26,8	1,9	1,4
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	208,7	142,5	183,3	188,8	202,2	-31,7	28,6	3,0	2,3
6 Steine und Erden	1471,8	1332,5	1317,3	1335,5	1375,5	-9,5	-1,1	1,4	1,0
7 Düngemittel	42,9	38,9	43,0	43,9	46,7	-9,5	10,7	2,0	2,1
8 Chemische Erzeugnisse	352,9	318,3	335,1	348,6	390,9	-9,8	5,3	4,0	3,9
9 Halb- und Fertigwaren	901,2	781,8	818,5	878,7	1026,4	-13,2	4,7	7,4	5,3
Insgesamt	4146,4	3698,6	3806,1	3923,4	4222,7	-10,8	2,9	3,1	2,5
Transportleistung¹⁾									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	51,8	49,0	53,2	55,5	62,9	-5,4	8,5	4,3	4,3
1 Nahrungs- und Futtermittel	81,0	79,3	78,5	80,6	86,9	-2,0	-1,0	2,6	2,6
2 Feste mineral. Brennstoffe	18,6	16,3	17,3	17,5	17,5	-12,3	5,9	1,5	-0,1
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	48,9	46,6	47,6	47,8	47,9	-4,7	2,1	0,3	0,1
4 Erze und Metallabfälle	20,8	15,2	19,7	20,2	21,3	-26,9	30,0	2,5	1,8
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	49,2	34,4	42,1	43,6	47,4	-30,1	22,7	3,5	2,8
6 Steine und Erden	82,1	76,5	80,7	82,1	88,9	-6,8	5,5	1,8	2,7
7 Düngemittel	7,1	5,8	7,2	7,3	7,5	-18,3	25,5	0,6	1,2
8 Chemische Erzeugnisse	59,4	52,9	56,1	59,2	68,3	-10,9	6,0	5,7	4,9
9 Halb- und Fertigwaren	236,8	205,9	221,1	240,0	286,3	-13,0	7,4	8,5	6,1
Insgesamt	655,5	581,9	623,6	653,8	734,9	-11,2	7,2	4,8	4,0

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6a: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen (NST/R)

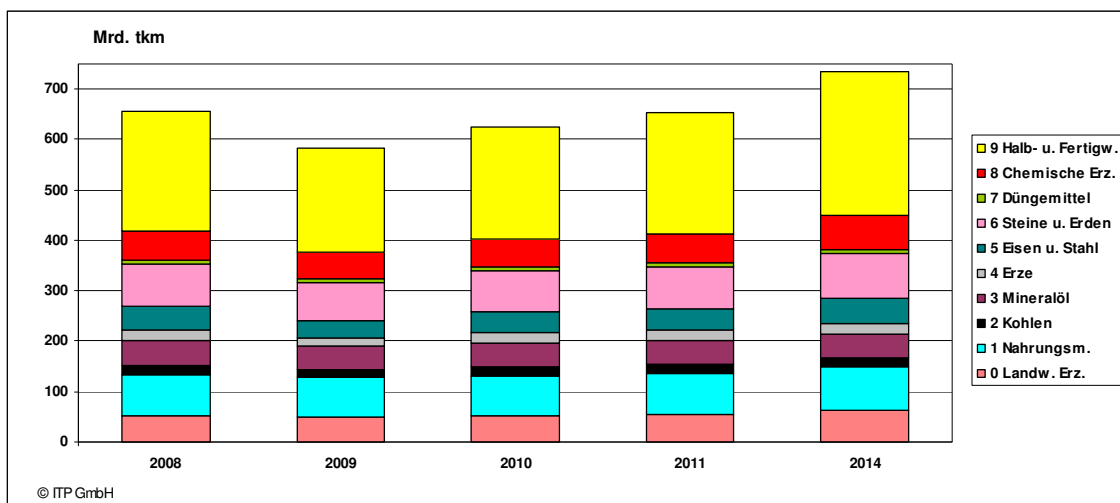


Tabelle G-2b: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	211,5	203,8	218,0	225,1	248,6	-3,6	7,0	3,3	3,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	186,8	164,8	161,8	162,7	161,6	-11,7	-1,8	0,5	-0,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	829,1	746,5	983,3	997,4	1029,0	-10,0	31,7	1,4	1,0
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	599,0	570,7	550,9	571,9	629,1	-4,7	-3,5	3,8	3,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	197,1	186,0	187,3	187,8	185,9	-5,7	0,7	0,2	-0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	575,7	521,7	537,2	549,6	584,1	-9,4	3,0	2,3	2,0
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	279,5	196,1	249,4	257,2	276,3	-29,8	27,2	3,1	2,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	233,2	194,6	194,6	208,9	243,9	-16,6	0,0	7,4	5,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	606,3	529,8	295,7	299,8	308,3	-12,6	-44,2	1,4	0,9
B10 Sonstige Produkte	428,2	384,7	427,7	463,0	555,7	-10,1	11,2	8,2	6,3
Insgesamt	4146,4	3698,6	3806,1	3923,4	4222,7	-10,8	2,9	3,1	2,5
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	46,2	45,1	48,8	50,9	57,5	-2,3	8,1	4,2	4,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	32,0	30,5	31,4	31,7	31,6	-4,6	3,0	0,9	-0,1
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	52,5	44,3	52,0	53,0	57,0	-15,7	17,4	2,0	2,4
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	131,8	124,2	124,5	130,8	147,4	-5,8	0,2	5,1	4,1
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	33,7	30,8	32,1	32,3	32,3	-8,8	4,3	0,4	0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	90,9	82,1	85,6	88,8	99,6	-9,7	4,2	3,8	3,9
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	65,6	46,9	57,1	59,2	64,6	-28,5	21,7	3,6	3,0
B8 Masch., langleb. Konsumg.	58,2	47,5	48,8	53,0	63,3	-18,5	2,7	8,7	6,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	30,6	27,9	27,2	27,7	29,8	-8,7	-2,5	1,8	2,5
B10 Sonstige Produkte	114,0	102,6	116,1	126,4	151,7	-10,0	13,2	8,9	6,3
Insgesamt	655,5	581,9	623,6	653,8	734,9	-11,2	7,2	4,8	4,0

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6b: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen (NST-2007)

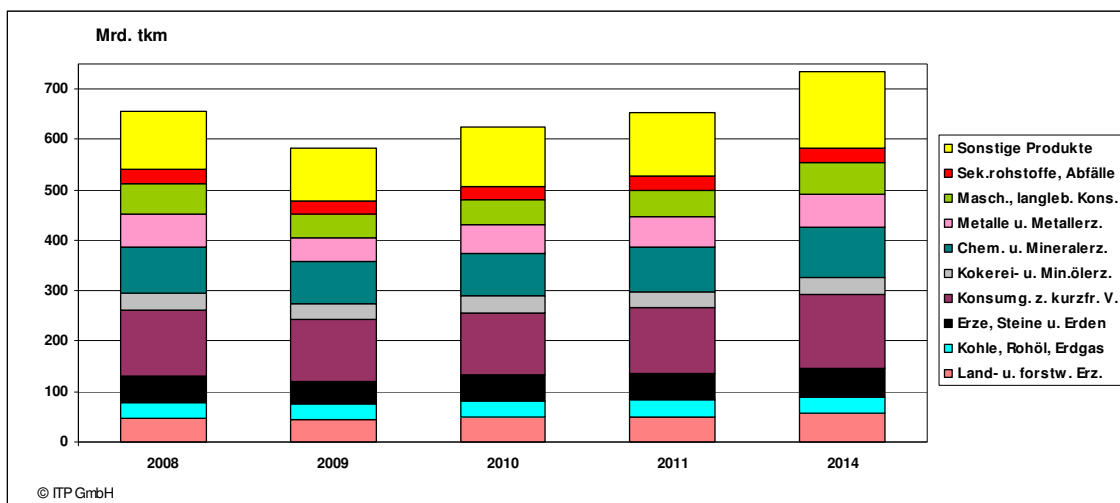


Tabelle G-3a: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen (NST/R)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	228,9	210,4	226,4	233,7	258,3	-8,1	7,6	3,3	3,4
1 Nahrungs- und Futtermittel	385,0	384,1	367,1	374,4	398,9	-0,2	-4,4	2,0	2,1
2 Feste mineral. Brennstoffe	16,4	14,3	4,7	4,7	4,8	-12,9	-67,0	0,6	0,7
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	130,5	121,2	117,3	117,3	115,2	-7,1	-3,2	0,0	-0,6
4 Erze und Metallabfälle	45,1	35,1	43,6	44,3	46,3	-22,2	24,3	1,8	1,5
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	129,7	90,4	113,5	117,4	127,5	-30,3	25,6	3,5	2,8
6 Steine und Erden	1378,1	1247,9	1230,2	1246,2	1280,5	-9,4	-1,4	1,3	0,9
7 Düngemittel	29,9	29,5	30,6	31,5	34,6	-1,4	3,6	3,2	3,2
8 Chemische Erzeugnisse	305,2	275,2	287,5	299,3	336,9	-9,8	4,5	4,1	4,0
9 Halb- und Fertigwaren	789,6	686,2	708,9	761,1	887,7	-13,1	3,3	7,4	5,3
Insgesamt	3438,4	3094,2	3129,8	3230,1	3490,8	-10,0	1,1	3,2	2,6
Transportleistung¹⁾									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	42,7	39,8	43,7	45,7	52,1	-6,9	9,9	4,5	4,5
1 Nahrungs- und Futtermittel	73,8	72,9	72,2	74,2	80,4	-1,2	-1,0	2,7	2,7
2 Feste mineral. Brennstoffe	2,1	2,1	0,7	0,7	0,8	-1,7	-65,7	2,2	1,7
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	12,2	11,3	11,8	11,9	11,9	-7,7	4,8	0,2	0,2
4 Erze und Metallabfälle	6,1	4,9	6,2	6,4	7,0	-19,0	26,4	3,6	2,7
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	30,2	21,9	26,6	27,7	30,8	-27,4	21,3	4,2	3,5
6 Steine und Erden	61,2	57,9	62,2	63,2	68,9	-5,3	7,4	1,6	2,9
7 Düngemittel	2,7	2,6	2,8	2,9	3,3	-3,2	5,2	3,7	4,8
8 Chemische Erzeugnisse	44,2	39,8	41,4	44,1	51,6	-10,0	4,1	6,4	5,4
9 Halb- und Fertigwaren	184,9	161,3	169,3	184,3	220,1	-12,7	4,9	8,9	6,1
Insgesamt	460,1	414,6	437,0	461,0	526,8	-9,9	5,4	5,5	4,5

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7a: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen (NST/R)

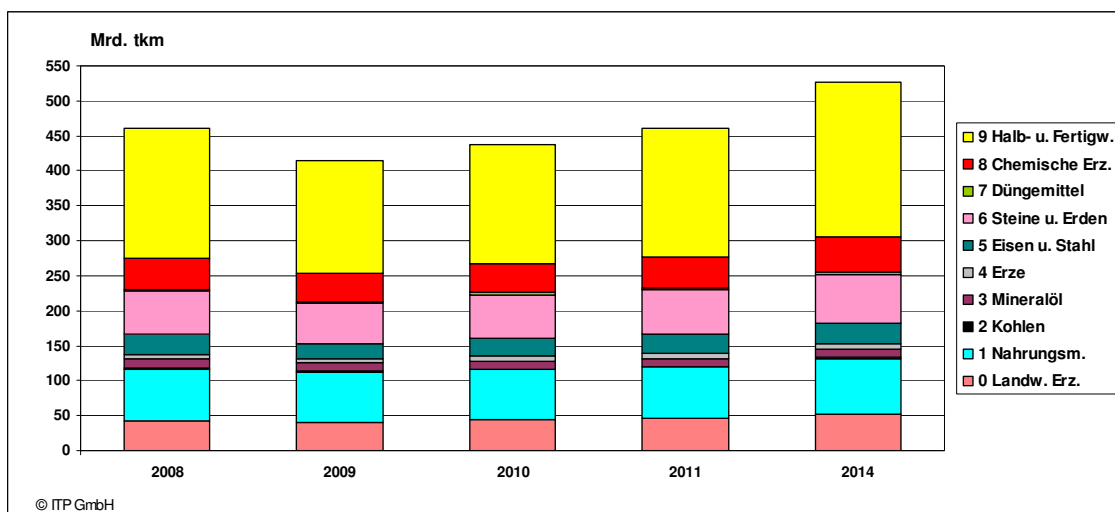


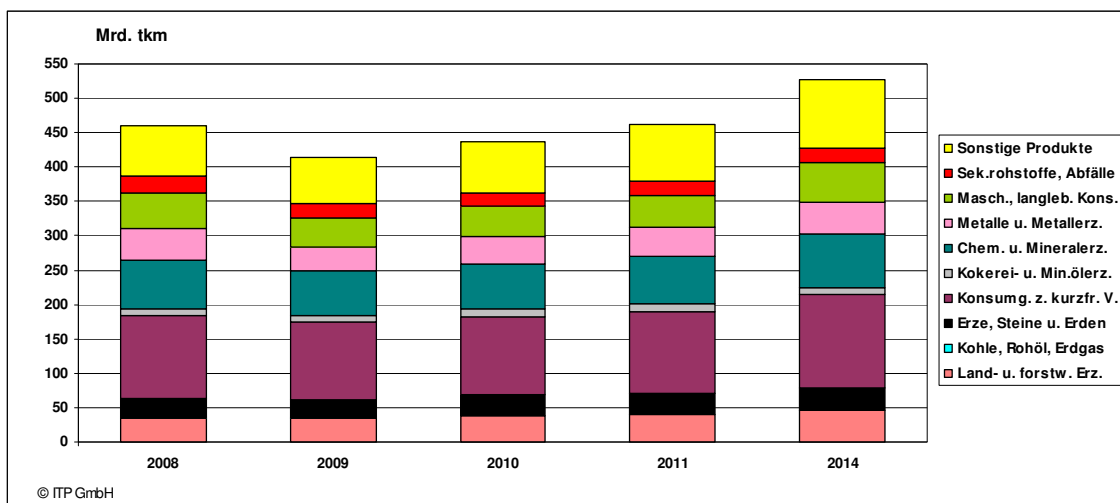
Tabelle G-3b: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	185,8	180,0	193,8	200,1	221,2	-3,1	7,6	3,3	3,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	27,0	20,5	6,5	6,6	6,7	-24,0	-68,3	0,6	0,7
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	705,0	648,2	870,6	882,1	906,9	-8,1	34,3	1,3	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	570,2	544,8	523,8	543,6	598,1	-4,5	-3,9	3,8	3,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	107,2	100,6	97,5	97,4	95,6	-6,1	-3,2	0,0	-0,6
B6 Chemische u. Mineralerz.	507,4	461,1	469,9	480,4	509,8	-9,1	1,9	2,2	2,0
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	196,3	140,8	176,9	183,1	198,7	-28,3	25,7	3,5	2,8
B8 Masch., langleb. Konsumg.	219,9	183,8	182,5	195,9	228,5	-16,4	-0,7	7,4	5,3
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	577,7	504,8	267,2	270,7	278,3	-12,6	-47,1	1,3	0,9
B10 Sonstige Produkte	342,0	309,6	341,2	370,3	446,9	-9,5	10,2	8,5	6,5
Insgesamt	3438,4	3094,2	3129,8	3230,1	3490,8	-10,0	1,1	3,2	2,6
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	35,2	34,4	37,9	39,6	45,1	-2,2	10,0	4,5	4,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	2,1	1,9	0,7	0,7	0,7	-6,0	-65,6	2,2	1,7
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	26,5	24,7	30,1	30,7	33,3	-6,9	22,1	1,8	2,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	119,8	113,5	113,6	119,3	134,7	-5,3	0,0	5,1	4,1
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,7	10,0	10,5	10,5	10,6	-6,7	4,9	0,2	0,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	70,6	65,0	66,0	68,7	78,1	-8,0	1,6	4,2	4,4
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	45,3	33,5	40,6	42,3	46,9	-26,2	21,3	4,2	3,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	52,4	42,7	43,4	47,3	56,5	-18,6	1,8	8,9	6,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	24,0	21,6	19,9	20,2	22,0	-10,0	-8,1	1,7	2,9
B10 Sonstige Produkte	73,4	67,3	74,4	81,7	98,8	-8,3	10,5	9,8	6,6
Insgesamt	460,1	414,6	437,0	461,0	526,8	-9,9	5,4	5,5	4,5

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7b: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen (NST-2007)



Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2010** entstanden die Wachstumsimpulse in allen Bereichen, die im vorangegangenen Jahr kräftig gesunken sind. Die Transporte von Halb- und Fertigwaren stiegen um 6,4 Mrd. tkm, woraus 56 % des Gesamtwachstums (11,4 Mrd.) resultierten. Die Beförderungen von Erzen sowie Eisen- und Stahlprodukten (zusammen 3,8 Mrd. tkm) steuerten weitere 34 % zum Gesamtergebnis bei. Alle anderen Güterabteilungen hatten für die Gesamtentwicklung nahezu keine Bedeutung. Im Jahr **2011** werden die Halb- und Fertigwaren (3,6 Mrd.) erneut den weit überwiegenden Teil (72 %) des Gesamtanstiegs (4,9 Mrd.) liefern. Der Montanbereich (0,4 Mrd.) und die Steine und Erden (0,3 Mrd.) tragen nur noch 8 % bzw. 5 % bei. **Nach 2011** ist das gleiche Entwicklungsmuster zu erwarten.

Binnenschifffahrt

Im Jahr **2010** sind bei der Binnenschifffahrt vor allem die Transporte von Erzen (2,0 Mrd. tkm), Kohlen (1,9 Mrd.), Chemischen Erzeugnissen (1,2 Mrd.) sowie Halb- und Fertigwaren (0,9 Mrd.) deutlich gestiegen. Für das Jahr **2011** sind nur noch relativ geringe Veränderungen zu erwarten. Im Gesamtergebnis spürbar sind die, gegenüber 2010 stark abgeschwächten, Zunahmen bei Halb- und Fertigwaren (0,3 Mrd. tkm), Kohlen, Steinen und Erden, Chemischen Erzeugnissen und Erzen (jeweils 0,2 Mrd. tkm). Für die Jahre **ab 2011** zeichnet sich – mit Ausnahme der Kohlentransporte, die dann auf Grund der stagnierenden Importkohle einen nur noch bescheidenen Beitrag zum Gesamtergebnis liefern werden, – ein ähnliches Bild ab.

Seeverkehr

Im Jahr **2010** ist, wie beim Straßen- und beim Eisenbahnverkehr, der absolut stärkste Impuls beim Umschlag von Halb- und Fertigwaren aufgetreten, die auf Grund der Entwicklung des deutschen Außenhandels zweistellig wuchsen. Daraus ergibt sich ein Anstieg um 10 Mio. t, der für 62 % des Gesamtwachstums (16 Mio. t) verantwortlich ist. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Effekte entstanden bei Erzen (4,8 Mio. t). Dem stand ein kräftiges Minus im Ölbereich (Rohöl und Produkte, 4,2 Mio. t) entgegen. Im Jahr **2011** wird der Seeverkehr vor allem in den langfristigen Wachstumssegmenten Chemische Erzeugnisse sowie Halb- und Fertigwaren steigen, jedoch wird sich die Belegung auch hier abschwächen. Mit einer Zunahme um 1,0 bzw. 6,4 Mio. t sind sie für 12 % bzw. 74 % des Gesamtanstiegs verantwortlich. Im Ölsegment ist erneut mit einem leichten Minus zu rechnen. **Nach 2011** zeigt sich ein ähnliches Muster.

Tabelle G-4a: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen (NST/R)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	10,1	8,9	8,7	9,0	10,2	-12,1	-2,3	4,1	4,1
1 Nahrungs- und Futtermittel	3,5	3,2	2,8	2,9	3,0	-8,9	-12,1	1,5	1,5
2 Feste mineral. Brennstoffe	49,6	40,7	45,9	45,7	43,8	-18,0	12,8	-0,4	-1,4
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	38,1	38,9	39,7	40,2	41,4	2,3	1,9	1,4	1,0
4 Erze und Metallabfälle	36,1	26,3	31,7	32,2	33,3	-27,2	20,4	1,6	1,1
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	64,5	43,3	59,6	61,0	64,1	-32,8	37,6	2,4	1,6
6 Steine und Erden	41,9	41,4	43,3	44,6	48,2	-1,2	4,5	3,0	2,6
7 Düngemittel	7,3	5,2	7,0	7,1	7,2	-28,9	35,9	0,6	0,6
8 Chemische Erzeugnisse	26,5	25,0	26,3	27,4	30,4	-5,5	5,2	4,1	3,5
9 Halb- und Fertigwaren	93,7	79,2	90,4	97,3	116,4	-15,5	14,2	7,7	6,1
Insgesamt	371,3	312,1	355,4	367,4	397,9	-15,9	13,9	3,4	2,7
Transportleistung¹⁾									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	4,5	3,8	3,6	3,7	4,2	-15,4	-7,0	4,1	4,1
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,6	1,5	1,3	1,4	1,4	-8,9	-8,1	1,5	1,5
2 Feste mineral. Brennstoffe	8,1	6,7	7,2	7,2	7,1	-17,2	6,9	0,4	-0,8
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	11,2	10,0	10,1	10,2	10,4	-10,5	0,3	1,2	0,8
4 Erze und Metallabfälle	8,1	5,7	6,9	7,0	7,2	-30,0	21,2	1,6	1,1
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	14,6	9,6	12,2	12,5	13,1	-34,3	27,5	2,4	1,6
6 Steine und Erden	9,1	8,7	8,9	9,1	9,9	-4,1	1,4	3,0	2,6
7 Düngemittel	2,0	1,3	1,9	1,9	1,9	-34,6	44,5	0,6	0,6
8 Chemische Erzeugnisse	9,6	8,6	8,9	9,3	10,3	-11,2	4,0	4,1	3,5
9 Halb- und Fertigwaren	46,7	39,9	46,3	49,8	59,8	-14,6	16,0	7,7	6,2
Insgesamt	115,7	95,8	107,2	112,1	125,3	-17,1	11,9	4,6	3,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8a: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen (NST/R)

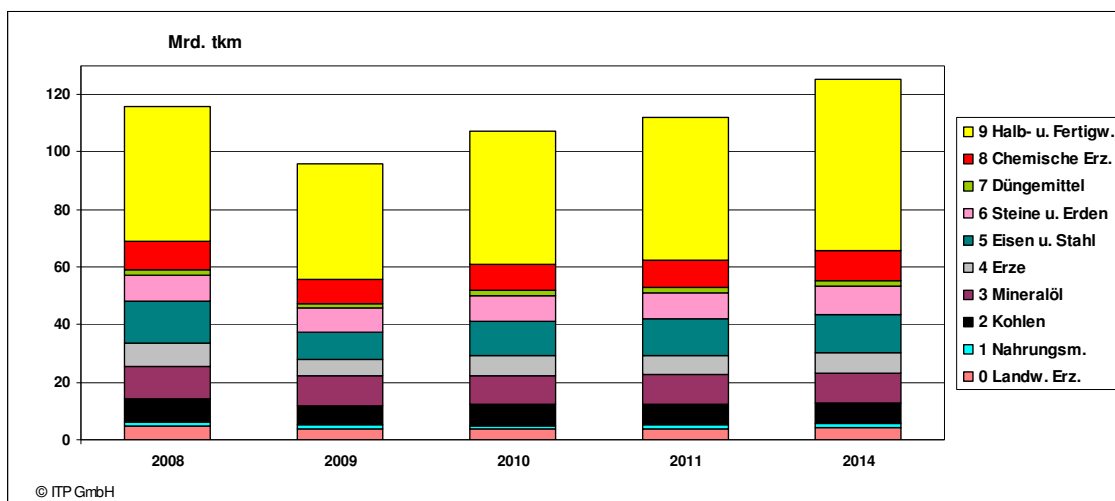


Tabelle G-4b: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	9,7	8,4	7,8	8,1	9,2	-12,8	-7,3	4,1	4,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	34,9	28,2	32,5	32,4	31,1	-19,4	15,6	-0,4	-1,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	52,7	45,2	50,7	52,1	55,9	-14,2	12,1	2,8	2,4
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	13,7	11,6	12,0	12,8	14,9	-15,8	3,6	6,6	5,4
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	52,0	51,0	53,0	53,5	54,1	-1,9	4,0	1,0	0,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	41,1	38,0	41,4	42,7	46,4	-7,5	8,8	3,3	2,8
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	67,0	45,2	61,1	62,6	65,7	-32,5	35,3	2,4	1,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	11,6	9,2	10,5	11,3	13,5	-20,9	14,0	7,7	6,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	16,7	13,5	15,3	15,5	15,7	-19,2	13,6	1,1	0,6
B10 Sonstige Produkte	72,0	61,9	71,1	76,5	91,3	-14,0	14,9	7,6	6,1
Insgesamt	371,3	312,1	355,4	367,4	397,9	-15,9	13,9	3,4	2,7
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	4,2	3,7	3,2	3,4	3,8	-13,1	-12,0	4,1	4,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	6,1	5,3	5,4	5,4	5,3	-13,5	3,0	0,4	-0,8
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	12,4	10,1	11,2	11,5	12,3	-18,9	11,4	2,7	2,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	7,4	6,1	6,3	6,8	7,9	-16,8	3,3	6,7	5,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	13,1	11,5	11,9	12,0	12,2	-12,5	3,4	1,1	0,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	12,1	10,6	11,6	12,0	13,1	-12,9	9,8	3,4	2,9
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	15,6	10,3	12,9	13,2	13,8	-33,8	24,8	2,4	1,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	5,3	4,3	4,8	5,2	6,2	-18,4	11,1	7,7	6,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,1	2,5	2,7	2,8	2,8	-18,9	8,3	1,1	0,5
B10 Sonstige Produkte	36,4	31,5	37,2	40,0	47,8	-13,3	17,9	7,6	6,2
Insgesamt	115,7	95,8	107,2	112,1	125,3	-17,1	11,9	4,6	3,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8b: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen (NST-2007)

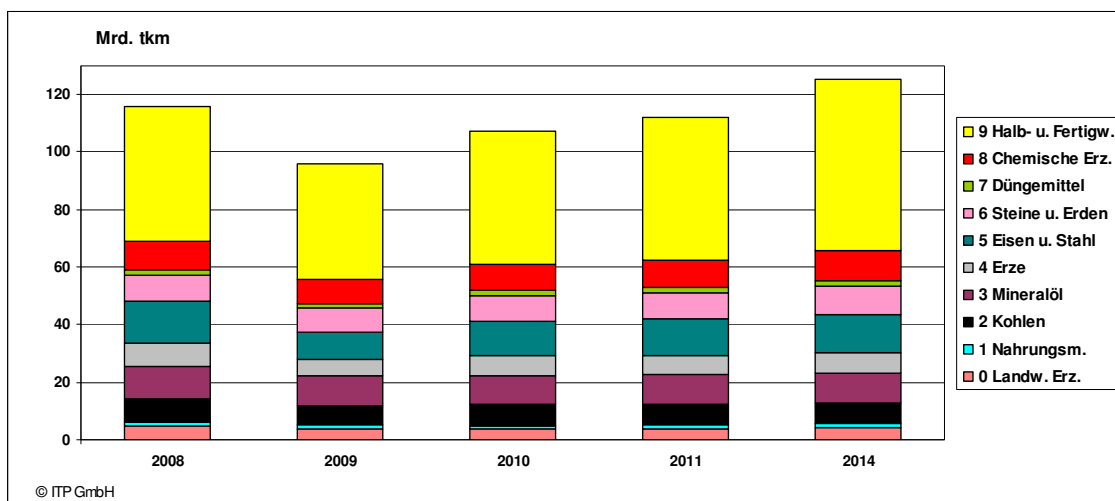


Tabelle G-5a: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST/R)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	10,2	11,1	12,1	12,5	13,5	9,2	9,4	2,7	2,7
1 Nahrungs- und Futtermittel	15,6	13,9	14,2	14,4	14,6	-11,1	2,1	1,5	0,5
2 Feste mineral. Brennstoffe	34,6	28,7	35,8	36,6	36,9	-17,1	24,8	2,2	0,3
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	37,2	33,9	35,4	35,3	34,7	-8,9	4,4	-0,2	-0,6
4 Erze und Metallabfälle	37,0	25,7	35,1	36,0	37,8	-30,7	36,9	2,4	1,6
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	14,5	8,8	10,1	10,3	10,6	-39,6	15,8	1,4	0,9
6 Steine und Erden	51,8	43,2	43,9	44,7	46,8	-16,6	1,6	1,9	1,5
7 Düngemittel	5,7	4,2	5,4	5,3	4,8	-26,9	28,7	-2,8	-2,8
8 Chemische Erzeugnisse	21,2	18,0	21,2	21,9	23,6	-14,9	17,8	3,0	2,6
9 Halb- und Fertigwaren	17,9	16,5	19,2	20,3	22,3	-7,7	16,4	5,9	3,1
Insgesamt	245,7	203,9	232,5	237,2	245,4	-17,0	14,0	2,0	1,1
Transportleistung¹⁾									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	4,5	5,4	5,9	6,1	6,6	19,6	9,5	2,7	2,7
1 Nahrungs- und Futtermittel	5,5	5,0	5,0	5,0	5,1	-10,5	0,1	1,5	0,5
2 Feste mineral. Brennstoffe	8,3	7,5	9,3	9,5	9,6	-10,1	25,3	2,2	0,3
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	9,8	9,4	9,5	9,4	9,3	-4,4	0,9	-0,2	-0,6
4 Erze und Metallabfälle	6,6	4,6	6,6	6,8	7,1	-30,5	44,7	2,4	1,6
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	4,4	2,9	3,4	3,4	3,5	-35,3	17,2	1,4	0,9
6 Steine und Erden	11,8	9,8	9,6	9,8	10,2	-17,0	-2,3	1,9	1,5
7 Düngemittel	2,3	1,8	2,6	2,5	2,3	-22,2	41,5	-2,8	-2,8
8 Chemische Erzeugnisse	5,5	4,6	5,7	5,9	6,4	-17,3	25,5	3,0	2,6
9 Halb- und Fertigwaren	5,2	4,7	5,5	5,9	6,4	-10,4	18,7	5,9	3,1
Insgesamt	64,1	55,5	63,1	64,3	66,5	-13,4	13,7	2,0	1,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9a: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST/R)

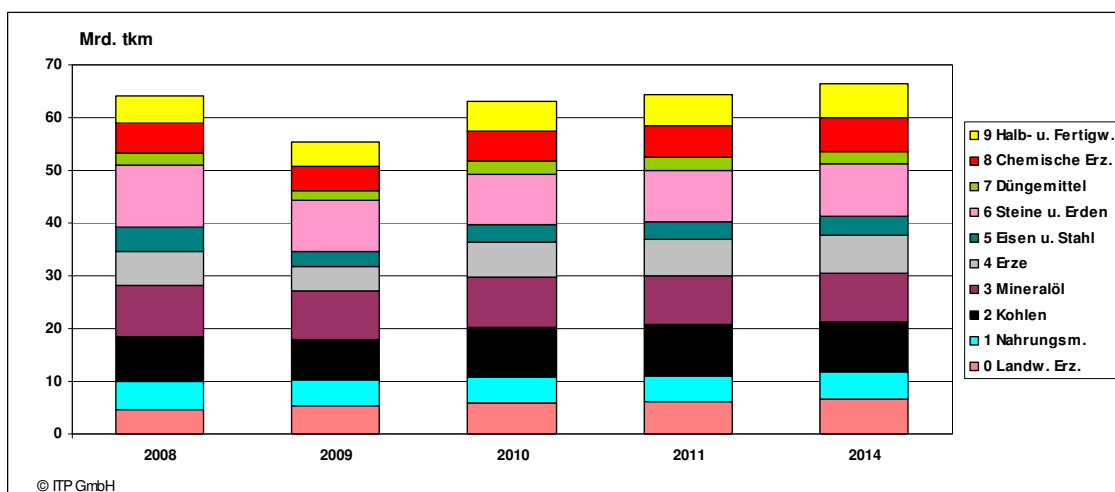


Tabelle G-5b: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	16,1	15,4	16,5	16,9	18,3	-4,4	7,1	2,7	2,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	33,8	27,7	34,3	35,1	35,4	-17,9	23,8	2,2	0,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	71,4	53,1	62,0	63,2	66,2	-25,7	16,8	2,0	1,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	15,1	14,4	15,1	15,5	16,1	-5,1	5,1	2,6	1,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	37,9	34,3	36,9	36,8	36,2	-9,5	7,4	-0,1	-0,6
B6 Chemische u. Mineralerz.	27,2	22,5	26,0	26,5	27,8	-17,3	15,7	1,8	1,6
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	16,2	10,1	11,4	11,5	11,9	-37,8	13,0	1,4	0,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	1,7	1,5	1,7	1,7	1,9	-10,1	7,3	5,9	3,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	12,0	11,6	13,2	13,6	14,3	-3,5	14,5	2,5	1,7
B10 Sonstige Produkte	14,2	13,3	15,4	16,2	17,5	-6,6	16,2	5,2	2,5
Insgesamt	245,7	203,9	232,5	237,2	245,4	-17,0	14,0	2,0	1,1
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	6,7	7,0	7,7	7,9	8,6	4,3	9,5	2,7	2,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	8,2	7,4	9,1	9,3	9,3	-9,9	23,3	2,2	0,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	13,7	9,6	10,7	10,9	11,4	-29,8	11,4	2,0	1,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	4,6	4,5	4,6	4,7	4,8	-1,1	0,5	2,5	1,1
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	9,9	9,3	9,7	9,7	9,5	-6,1	4,9	-0,2	-0,6
B6 Chemische u. Mineralerz.	8,1	6,6	8,0	8,1	8,4	-19,0	21,9	1,3	1,1
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	4,8	3,2	3,7	3,7	3,8	-33,5	15,6	1,4	0,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	-8,2	12,4	5,9	3,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,5	3,8	4,6	4,7	5,0	9,6	21,8	2,5	1,7
B10 Sonstige Produkte	4,2	3,7	4,5	4,8	5,1	-11,2	22,4	4,8	2,0
Insgesamt	64,1	55,5	63,1	64,3	66,5	-13,4	13,7	2,0	1,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9b: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen (NST-2007)

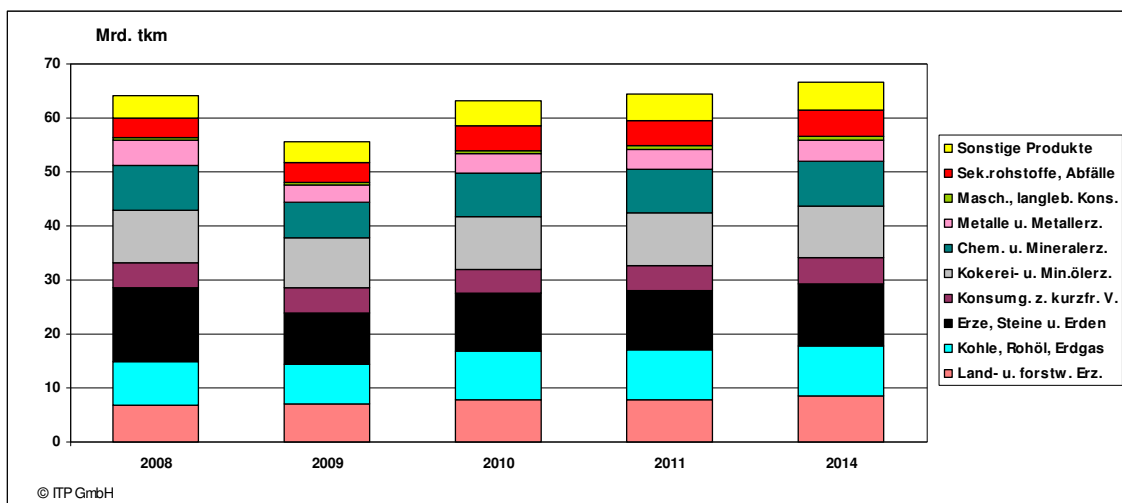


Tabelle G-6a: Seeverkehr nach Güterabteilungen (NST/R)

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	20,4	19,9	21,7	22,8	26,7	-2,3	8,8	5,4	5,4
1 Nahrungs- und Futtermittel	24,6	21,9	22,6	23,3	25,4	-10,9	3,0	3,0	3,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	14,7	14,0	14,6	14,7	14,6	-4,8	4,1	1,1	-0,3
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	60,8	49,7	45,5	44,1	39,6	-18,3	-8,5	-3,1	-3,5
4 Erze und Metallabfälle	23,3	15,3	20,1	20,4	20,9	-34,2	31,5	1,2	0,8
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	14,5	9,3	9,6	9,8	10,4	-35,8	3,0	2,9	1,9
6 Steine und Erden	16,5	14,0	13,6	13,7	13,8	-15,3	-3,1	0,9	0,3
7 Düngemittel	4,9	4,1	5,0	5,0	5,0	-16,4	21,0	0,2	0,2
8 Chemische Erzeugnisse	23,5	20,5	22,3	23,3	26,5	-12,8	8,6	4,5	4,4
9 Halb- und Fertigwaren	113,5	90,8	100,6	107,1	123,1	-20,0	10,9	6,4	4,8
Insgesamt	316,7	259,5	275,5	284,2	306,1	-18,0	6,1	3,2	2,5

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-10a: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen (NST/R)

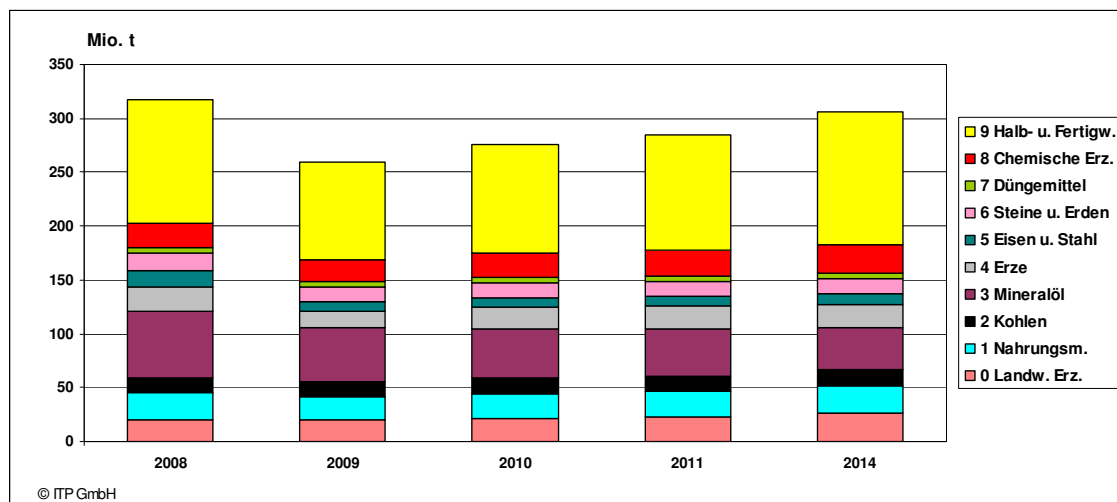
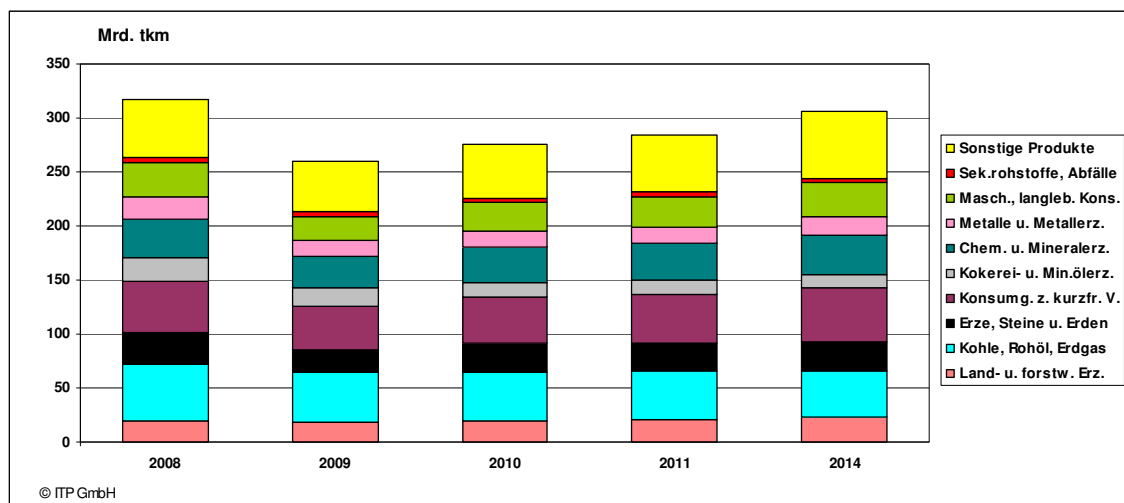


Tabelle G-6b: Seeverkehr nach Güterabteilungen (NST-2007)

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	19,4	18,5	19,1	20,2	23,6	-4,5	3,4	5,4	5,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	52,5	46,3	46,0	45,2	42,1	-11,9	-0,6	-1,6	-2,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	29,4	21,2	26,1	26,4	26,8	-28,0	23,1	1,0	0,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	47,2	39,6	42,7	44,7	50,3	-16,2	7,8	4,8	4,0
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	22,5	17,0	14,1	13,6	12,1	-24,6	-17,0	-3,7	-3,8
B6 Chemische u. Mineralerz.	34,8	29,5	32,8	33,9	37,1	-15,1	11,1	3,2	3,1
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	21,6	14,3	14,8	15,2	16,1	-34,1	3,7	2,9	1,9
B8 Masch., langleb. Konsumg.	30,6	22,6	25,9	27,6	31,7	-26,0	14,6	6,4	4,8
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,7	4,7	4,5	4,6	4,7	-17,2	-3,7	1,3	0,9
B10 Sonstige Produkte	53,0	45,9	49,5	52,9	61,6	-13,3	7,8	6,8	5,2
Insgesamt	316,7	259,5	275,5	284,2	306,1	-18,0	6,1	3,2	2,5

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-10b: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen (NST-2007)



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 **2009** war jedoch, wie schon 2008, auf Grund des Einbruchs der Außenhandelsströme das Gegenteil zu beobachten. Bei nahezu allen Verkehrsträgern fiel der Rückgang im Binnenverkehr unterproportional aus. Insgesamt beträgt die Abnahme gut 9 % (Aufkommen) bzw. gut 8 % (Leistung). Im Jahr **2010** hat sich der Binnenverkehr wieder etwas unterproportional ausgeweitet. Dies wird auch in den Jahren **ab 2011** der Fall sein.

Der **grenzüberschreitende Versand** brach im Jahr **2009** bei allen Verkehrsträgern mehr oder minder drastisch ein. Insgesamt belief sich der Rückgang auf 16 % (Aufkommen und Leistung). Bei den einzelnen Verkehrsträgern reichten die Minusraten von 23 % (Eisenbahnen) bis 14 % (Straßenverkehr). Nur die Luftfracht sank, vor allem wegen der schon 2008 begonnenen Abschwächung, mit 5 % vergleichsweise schwach. Im Jahr **2010** hat trotz der kräftigen Erholung des Exports ein Wiederanstieg um lediglich 5 % (Aufkommen) bzw. 6 % (Leistung) stattgefunden. Dies ist zu einem hohen Anteil auf einige Massengutbereiche (Öl, Steine und Erden) zurückzuführen. **Ab 2011** sind ähnlich hohe Wachstumsraten wie im Jahr 2010 zu erwarten.

Der **grenzüberschreitende Empfang** ist im Jahr **2009** ähnlich stark gesunken wie der Versand (16 % bzw. 14 %). Hier hat die für das Jahr **2010** erwartete kräftige Belegung – im Gegensatz zum Versand – tatsächlich stattgefunden (11 %). **Ab 2011** wird sich der Zuwachs aber wieder spürbar abschwächen.

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. Im Jahr **2009** blieb der Durchgangsverkehr jedoch vom Einbruch der internationalen Warenströme nicht verschont. Der Rückgang um 15 % (Aufkommen) bzw. 14 % (Leistung) war ähnlich ausgeprägt wie in den anderen grenzüberschreitenden Verkehren. Im Jahr **2010** haben die Transitströme jedoch wieder auf ihren überproportionalen Expansionspfad zurückgefunden (12 %). Dies wird auch **ab 2011** der Fall sein, allerdings wird die Dynamik auch hier, entsprechend dem innereuropäischen Handel, spürbar nachlassen (7 %).

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Straßengüterverkehr¹⁾	3438,4	3094,2	3129,8	3230,1	3490,8	-10,0	1,1	3,2	2,6
Binnenverkehr	2912,3	2641,1	2646,5	2712,3	2867,5	-9,3	0,2	2,5	1,9
Grenzüb. Versand	213,8	184,0	191,0	203,4	240,1	-13,9	3,8	6,5	5,7
Grenzüb. Empfang	184,3	157,9	168,1	179,9	215,3	-14,3	6,5	7,0	6,2
Durchgangsverkehr	127,9	111,3	124,1	134,6	167,9	-13,0	11,5	8,4	7,7
Eisenbahnverkehr²⁾	371,3	312,1	355,4	367,4	397,9	-15,9	13,9	3,4	2,7
Binnenverkehr	239,3	210,7	241,9	249,4	267,8	-11,9	14,8	3,1	2,4
Grenzüb. Versand	54,3	41,8	45,2	46,7	50,4	-23,1	8,2	3,4	2,6
Grenzüb. Empfang	57,6	44,2	51,9	53,9	58,1	-23,1	17,4	3,7	2,6
Durchgangsverkehr	20,1	15,4	16,3	17,5	21,6	-23,8	6,3	7,2	7,2
Binnenschifffahrt	245,7	203,9	232,5	237,2	245,4	-17,0	14,0	2,0	1,1
Binnenverkehr	57,6	51,8	53,2	53,7	54,4	-10,0	2,6	1,0	0,4
Grenzüb. Versand	57,9	49,1	51,7	52,8	55,2	-15,2	5,2	2,2	1,5
Grenzüb. Empfang	107,5	83,7	104,9	107,5	111,7	-22,2	25,4	2,5	1,3
Durchgangsverkehr	22,7	19,3	22,8	23,2	24,2	-15,2	18,1	1,9	1,4
Rohrfernleitungen³⁾	91,1	88,4	88,4	88,7	88,5	-2,9	0,0	0,3	-0,1
Binnenverkehr	21,3	20,9	22,3	22,2	22,0	-1,9	6,6	-0,3	-0,3
Grenzüb. Empfang	69,8	67,5	66,1	66,4	66,5	-3,2	-2,0	0,4	0,0
Luftfracht⁴⁾	3,621	3,398	4,165	4,506	5,207	-6,2	22,6	8,2	4,9
Binnenverkehr	0,129	0,110	0,107	0,105	0,097	-15,3	-2,2	-2,5	-2,5
Grenzüb. Versand	1,730	1,644	2,061	2,236	2,596	-5,0	25,4	8,5	5,1
Grenzüb. Empfang	1,709	1,588	1,930	2,095	2,432	-7,1	21,6	8,5	5,1
Durchgangsverkehr	0,053	0,057	0,066	0,071	0,082	8,3	16,1	7,3	5,1
Gesamter Güterv.	4150,0	3702,0	3810,2	3927,9	4227,9	-10,8	2,9	3,1	2,5
Binnenverkehr	3230,6	2924,6	2964,0	3037,6	3211,8	-9,5	1,3	2,5	1,9
Grenzüb. Versand	327,7	276,5	290,0	305,2	348,2	-15,6	4,9	5,3	4,5
Grenzüb. Empfang	420,9	354,9	393,0	409,8	454,1	-15,7	10,7	4,3	3,5
Durchgangsverkehr	170,9	146,0	163,3	175,3	213,7	-14,6	11,8	7,4	6,8
Seeverkehr⁵⁾	316,7	259,5	275,5	284,2	306,1	-18,0	6,1	3,2	2,5
Binnenverkehr	4,1	3,5	3,3	3,3	3,3	-15,3	-6,3	-0,7	0,5
Grenzüb. Versand	119,9	98,9	101,1	105,8	118,1	-17,5	2,2	4,6	3,7
Grenzüb. Empfang	192,6	157,1	171,0	175,1	184,7	-18,4	8,9	2,4	1,8

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Straßengüterverkehr²⁾	460,1	414,6	437,0	461,0	526,8	-9,9	5,4	5,5	4,5
Binnenverkehr	268,1	248,8	257,8	268,2	293,2	-7,2	3,6	4,0	3,0
Grenzüb. Versand	57,2	49,5	51,7	55,3	65,8	-13,5	4,4	7,1	6,0
Grenzüb. Empfang	53,2	45,4	48,6	52,2	62,6	-14,7	7,0	7,3	6,3
Durchgangsverkehr	81,6	70,9	78,9	85,4	105,3	-13,1	11,2	8,2	7,2
Eisenbahnverkehr³⁾	115,7	95,8	107,2	112,1	125,3	-17,1	11,9	4,6	3,8
Binnenverkehr	55,9	48,7	54,5	57,0	63,6	-13,0	11,9	4,6	3,7
Grenzüb. Versand	24,3	18,8	20,8	21,5	23,4	-22,6	10,3	3,7	2,8
Grenzüb. Empfang	22,6	18,0	20,9	21,8	23,7	-20,1	16,0	4,0	2,8
Durchgangsverkehr	12,8	10,3	11,1	11,8	14,6	-19,7	7,4	7,1	7,1
Binnenschifffahrt	64,1	55,5	63,1	64,3	66,5	-13,4	13,7	2,0	1,1
Binnenverkehr	11,6	10,3	10,7	10,8	10,9	-11,6	3,8	0,9	0,3
Grenzüb. Versand	14,7	12,7	13,0	13,3	13,8	-13,9	2,7	2,1	1,4
Grenzüb. Empfang	23,6	20,1	24,4	25,0	25,9	-14,8	21,5	2,4	1,2
Durchgangsverkehr	14,2	12,5	15,1	15,3	15,9	-11,9	20,4	1,9	1,3
Rohrfernleitungen⁴⁾	15,7	15,9	16,3	16,3	16,3	1,8	2,0	0,2	-0,1
Binnenverkehr	4,7	4,4	4,9	4,8	4,8	-5,6	10,1	-0,3	-0,3
Grenzüb. Empfang	11,0	11,5	11,4	11,5	11,5	4,9	-1,1	0,4	0,0
Luftfracht⁵⁾	1,361	1,294	1,602	1,766	2,112	-4,9	23,8	10,2	6,1
Binnenverkehr	0,052	0,044	0,045	0,044	0,041	-16,1	1,9	-1,9	-2,1
Grenzüb. Versand	0,650	0,630	0,793	0,877	1,055	-3,1	25,9	10,5	6,3
Grenzüb. Empfang	0,658	0,620	0,764	0,845	1,016	-5,8	23,2	10,6	6,3
Gesamter Güterv.	656,9	583,2	625,2	655,6	737,0	-11,2	7,2	4,9	4,0
Binnenverkehr	340,3	312,2	327,9	340,8	372,5	-8,3	5,0	3,9	3,0
Grenzüb. Versand	96,9	81,6	86,2	91,0	104,1	-15,8	5,7	5,6	4,6
Grenzüb. Empfang	111,0	95,7	106,1	111,2	124,7	-13,8	10,9	4,8	3,9
Durchgangsverkehr	108,6	93,8	105,0	112,6	135,8	-13,7	12,0	7,2	6,4

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

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. Dies war im Jahr 2010 erneut der Fall. Dazu haben in einem gewissen Ausmaß wohl auch die Transshipmentverkehre beigetragen, bei denen die Güter von Schiff zu Schiff umgeladen wer-

den, in der Regel von größeren, interkontinental eingesetzten, auf kleinere, für den Feederverkehr genutzte, Schiffe. In diesem Marktsegment ist Hamburg für die Häfen im Ostseeraum zwar nach wie vor Marktführer, hat aber nach Erkenntnissen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) bereits 2008 spürbar Marktanteile an die Häfen in den Niederlanden und in Belgien verloren. Das dürfte sich in den Folgejahren fortgesetzt haben und wird auch für den Prognosezeitraum angenommen.

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit Asien. Er verzeichnete im ersten Halbjahr 2010 allerdings eine nur unterdurchschnittliche Zunahme, was auch für das Gesamtjahr angenommen wurde. Angesichts der Dynamik der entsprechenden Außenhandelsströme ist dies überraschend. Die Gründe werden nach Vorliegen der detaillierten Statistiken zu eruieren sein. Trotz der letztjährigen Entwicklung wird für den Prognosezeitraum wieder eine überdurchschnittliche Expansion erwartet. Dagegen haben sich im Jahr 2010 die Transporte mit Nordamerika weit überdurchschnittlich erhöht, was sich ab 2011 fortsetzen sollte. Die Transporte aus und nach Afrika bestehen zu einem überdurchschnittlichen Teil aus Rohstoffen. Sie entwickeln sich in etwa wie der Gesamtverkehr.

Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten

	Mio. t ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Europa	182,1	150,5	157,0	159,6	168,5	-17,4	4,3	1,6	1,8
Afrika	19,3	18,1	19,1	19,7	21,9	-6,6	5,9	3,2	3,5
Nordamerika	26,1	18,0	20,8	22,3	25,9	-31,1	15,6	7,3	5,1
Mittel-/Südamerika	23,0	17,4	21,2	22,5	25,4	-24,6	22,3	5,9	4,2
Asien	57,8	50,8	52,7	55,5	59,8	-12,2	3,8	5,3	2,5
Australien	1,7	1,4	1,4	1,3	1,3	-17,7	-2,0	-1,0	-0,4
Zusammen ²⁾	312,5	256,0	272,2	280,9	302,8	-18,1	6,3	3,2	2,5
Innerhalb Deutschlands	4,1	3,5	3,3	3,3	3,3	-15,3	-6,3	-0,7	0,5
Insgesamt	316,7	259,5	275,5	284,2	306,1	-18,0	6,1	3,2	2,5

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

Im Allgemeinen wächst der Verkehr mit **ausländischen** Fahrzeugen stärker als derjenige mit deutschen Lkw, weil erstere nahezu ausschließlich im überdurchschnittlich expansiven grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Für die Jahre 2009 und 2010 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt von Seiten des KBA noch keine statistischen Werte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge vor, die über den Eurostat-Datenpool gewonnen werden. Sie wurden 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 geschätzt (vgl. auch die Ausführungen zum Straßengüterverkehr in Abschn. 3.2).

Demzufolge ist der Verkehr mit ausländischen Lkw im Jahr **2009** deutlich stärker (-12 %, Aufkommen und Leistung) zurückgegangen als der mit deutschen Fahrzeugen (-10 % bzw. -9 %). Denn die Transporte mit gebietsfremden Fahrzeugen wurden von dem Einbruch der Ex- und Importe überdurchschnittlich getroffen. Damit setzten sich die, tendenziell seit vielen Jahren anhaltenden, Anteilsgewinne der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2009 nicht fort. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Anteile gemeinhin auf den gesamten Verkehr bezogen werden. Bei Bezug nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben sich die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen nach wie vor überdurchschnittlich entwickelt. Im Jahr **2010** sind die Transporte der ausländischen Lkw im Gefolge der kräftigen Belebung des Außenhandels erheblich stärker gestiegen (10 %) als die der deutschen Fahrzeuge. Auch innerhalb des grenzüberschreitenden Verkehrs haben die ausländischen Lkw erhebliche Marktanteile gewonnen. Wie in Abschnitt 3.2 bereits ausgeführt, kann das zum Einen mit Kapazitätsengpässen beim inländischen Fuhrpark und zum Anderen mit der Wettbewerbsfähigkeit erklärt werden. Für die Jahre **ab 2011** kann ein erneutes, weit überdurchschnittliches Wachstum der ausländischen Lkw erwartet werden. Allerdings dürften die Beförderungen mit deutschen Fahrzeugen im Prognosezeitraum etwas stärker wachsen als im Jahr 2010, weil allmählich verstärkt Kapazitäten aufgebaut werden dürften.

Für die **Kabotageverkehre** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2008** wurden in der Winterprognose 2009/2010 die damals von Eurostat veröffentlichten Werte für die Transportleistung herangezogen, auch wenn wir den dort ausgewiesenen Rückgang um 2 % angesichts eines damals noch steigenden gesamten Binnenverkehrs für nicht sehr plausibel gehalten haben. Mittlerweile liegen von Seiten des KBA die entsprechenden Werte vor. Deren Anstieg um 11 % (Leistung, Aufkommen: 6 %) ist deutlich plausibler. Nunmehr weist auch Eurostat für 2008 eine kräftige Zunahme (13 %) aus. Generell werden die Daten für die Kabotageverkehre von Euro-

stat häufig revidiert. Deshalb betrachten wir auch den derzeit von Eurostat für (das Krisenjahr) 2009 ausgewiesenen Anstieg als vorläufig und schätzen, bis zur Veröffentlichung der endgültigen Werte durch das KBA, die Kabotage Transporte in Absprache mit dem DIW in eigener Regie. Wir sind dabei davon ausgegangen, dass sie im Jahr 2009 – bei einem stark rückläufigen gesamten Binnenverkehr – ebenfalls abgenommen haben. Mangels anderer Informationen wurde für die Leistung des Kabotageverkehrs die gleiche Abnahme angesetzt wie für den Binnenverkehr der deutschen Fahrzeuge (7 %). Natürlich ist diese Schätzung mit äußerst hohen Unsicherheiten behaftet. Für die Jahre **ab 2010** ist dagegen wieder ein spürbarer Anstieg zu erwarten. Er dürfte auch wesentlich stärker ausfallen als im Binnenverkehr der deutschen Lkw.

Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	3046,0	2750,3	2752,5	2822,4	2989,9	-9,7	0,1	2,5	1,9
- Nahverkehr	1749,2	1545,3	1505,6	1529,9	1587,0	-11,7	-2,6	1,6	1,2
- Regionalverkehr	623,7	591,7	613,0	629,2	668,7	-5,1	3,6	2,6	2,1
- Fernverkehr	673,2	613,3	633,8	663,2	734,2	-8,9	3,3	4,6	3,4
Ausländische Fahrzeuge	392,3	343,9	377,3	407,8	500,9	-12,3	9,7	8,1	7,1
- Grenzüb. Verkehr	375,5	327,9	360,0	389,4	479,0	-12,7	9,8	8,2	7,2
- Kabotage	16,8	16,0	17,3	18,4	21,9	-5,0	8,0	6,5	6,0
Insgesamt	3438,4	3094,2	3129,8	3230,1	3490,8	-10,0	1,1	3,2	2,6
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	301,4	275,6	284,0	295,5	323,2	-8,6	3,0	4,1	3,0
- Nahverkehr	29,2	26,8	27,3	27,8	28,9	-8,0	1,9	1,6	1,3
- Regionalverkehr	55,8	53,2	55,1	56,6	60,2	-4,6	3,6	2,7	2,1
- Fernverkehr	216,5	195,6	201,5	211,2	234,1	-9,6	3,0	4,8	3,5
Ausländische Fahrzeuge	158,7	139,0	153,0	165,5	203,7	-12,4	10,1	8,2	7,2
- Grenzüb. Verkehr	154,9	135,4	149,1	161,4	198,7	-12,6	10,1	8,2	7,2
- Kabotage	3,9	3,6	3,9	4,1	4,9	-7,2	8,0	6,5	6,0
Insgesamt	460,1	414,6	437,0	461,0	526,8	-9,9	5,4	5,5	4,5

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) nahm im Jahr **2009** der Nahbereich (bis 50 km) vor allem beim Aufkommen überdurchschnittlich ab. Dies ist zum großen Teil auf die Entwicklung der Baustofftransporte infolge der schwachen Baukonjunktur zurückzuführen, auf die 63 % des gesamten Nahverkehrsaufkommens entfallen. Im Regionalbereich (51 bis 150 km) fiel der Rückgang weniger stark aus als im Fernbereich (über 150 km). Offensichtlich kam es wegen geänderter logistischer Abläufe erneut zu Verschiebungen vom



Fern- zum Regionalverkehr, die nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 stattgefunden haben.¹ Im Jahr **2010** hat sich der Nahbereich nochmals unterdurchschnittlich entwickelt, was vor allem – gemäß der Systematik nach NST-2007 – auf die Transporte von Sekundärrohstoffen zurückzuführen ist. Dagegen fanden der Regional- und der Fernbereich auf den langjährigen Trend eines überdurchschnittlich hohen Wachstums zurück. Letzteres ist auch für die Jahre **ab 2011** zu erwarten. In diesem Zeitraum dürfte aber auch der Nahbereich eine moderate Zunahme verbuchen.

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

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Die Verkehrsleistung des **gesamten Personenverkehrs** (aller Verkehrsarten) ist im Jahr **2009** trotz der Rezession nicht nur nicht gesunken, sondern nach den nun vorliegenden Daten zum Individualverkehr seitens des DIW sogar gestiegen. Das vergleichsweise kräftige Wachstum im Krisenjahr 2009 mag auf den ersten Blick überraschen, erklärt sich aber vor allem aus der Entwicklung der Kraftstoffpreise, die im Durchschnitt des Jahres 2009, parallel zur Entwicklung des Rohölpreises, um 11 % unter dem Stand von 2008 lagen.

Für das Jahr **2010** zeichnet sich nach der derzeitigen Datenlage eine annähernde Stagnation ab. Zwar haben sowohl die privaten Konsumausgaben als auch die Erwerbstätigenzahl den Personenverkehr in einem gewissen Ausmaß angeregt. Dem entgegen stand jedoch erneut die Entwicklung der Kraftstoffpreise. Hier drehte sich die Preissenkung im Durchschnitt des Jahres 2009, die in erster Linie durch den Schub und den anschließenden Rückgang im Jahr 2008 zustande kam, wegen des Anstiegs, der vor allem im Verlauf von 2009 zu beobachten war, in eine Preiserhöhung um ebenfalls 11 %. Dies glich die expansiven Wirkungen aus den gesamtwirtschaftlichen Leitdaten vollständig aus.

Im Jahr **2011** sind nahezu alle Haupteinflussfaktoren deutlich expansiver ausgeprägt als im Vorjahr. Lediglich der Pkw-Bestand dürfte das hohe Wachstum der beiden Vorjahre nicht nochmals erreichen. Dagegen nehmen die privaten Konsumausgaben deutlich (1,6 % nach 0,5 %) und die Erwerbstätigenzahl etwas (0,8 % nach 0,5 %) stärker zu als im Jahr 2010. Auf der Kraftstoffpreisseite schwächt sich der dämpfende Effekt stark ab. Der erwartete Anstieg um nominal knapp 5 % und real um 3 % ist zu gering, um in der diesjährigen Entwicklung ähnlich deutliche Bremsspuren wie im Vorjahr zu hinterlassen. Die Geschäftsreisertätigkeit wird von der Fortsetzung der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung angeregt und die Zahl der Urlaubsreisen sollte, wie schon im Jahr 2010, erneut deutlich wachsen. Aus diesen Gründen ist für den gesamten Personenverkehr ein Anstieg um knapp 1 % (Aufkommen) bzw. um 1,3 % (Leistung) zu erwarten.

In den Jahren **nach 2011** wirken die Haupteinflussfaktoren des Personenverkehrs weiterhin expansiv, jedoch allesamt in einem etwas schwächeren Ausmaß. Dies trifft vor allem auf die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in Gestalt der Erwerbstätigenzahl und des privaten Konsums zu. Auch die Ausweitung des Pkw-Bestands wird sich nochmals etwas vermindern. Für den Kraftstoffpreis ist nominal nur noch eine leichte Verteuerung und real kein weiterer Anstieg zu erwarten. Unter diesen Voraussetzungen ist für den Personenverkehr in den Jahren von 2012

bis 2014 ein Anstieg um 0,6 % (Aufkommen) bzw. 1,0 % (Leistung) p.a. zu prognostizieren, der also schwächer ausfällt als im Jahr 2011.

Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	56120	57128	57083	57586	58692	1,8	-0,1	0,9	0,6
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9104	9261	9268	9340	9504	1,7	0,1	0,8	0,6
Eisenbahnverkehr	2348	2369	2396	2442	2507	0,9	1,2	1,9	0,9
Luftverkehr ⁴⁾	166	159	167	177	201	-4,5	5,0	5,9	4,4
Insgesamt	67738	68916	68914	69546	70905	1,7	0,0	0,9	0,6
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	888,5	904,4	905,5	915,3	938,5	1,8	0,1	1,1	0,8
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	79,6	78,9	78,0	77,7	76,7	-1,0	-1,1	-0,4	-0,4
Eisenbahnverkehr	82,5	81,6	83,1	84,2	88,0	-1,1	1,7	1,4	1,5
Luftverkehr	60,8	58,4	61,6	65,4	74,8	-3,9	5,6	6,1	4,6
Insgesamt	1111,4	1123,3	1128,2	1142,6	1178,0	1,1	0,4	1,3	1,0
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

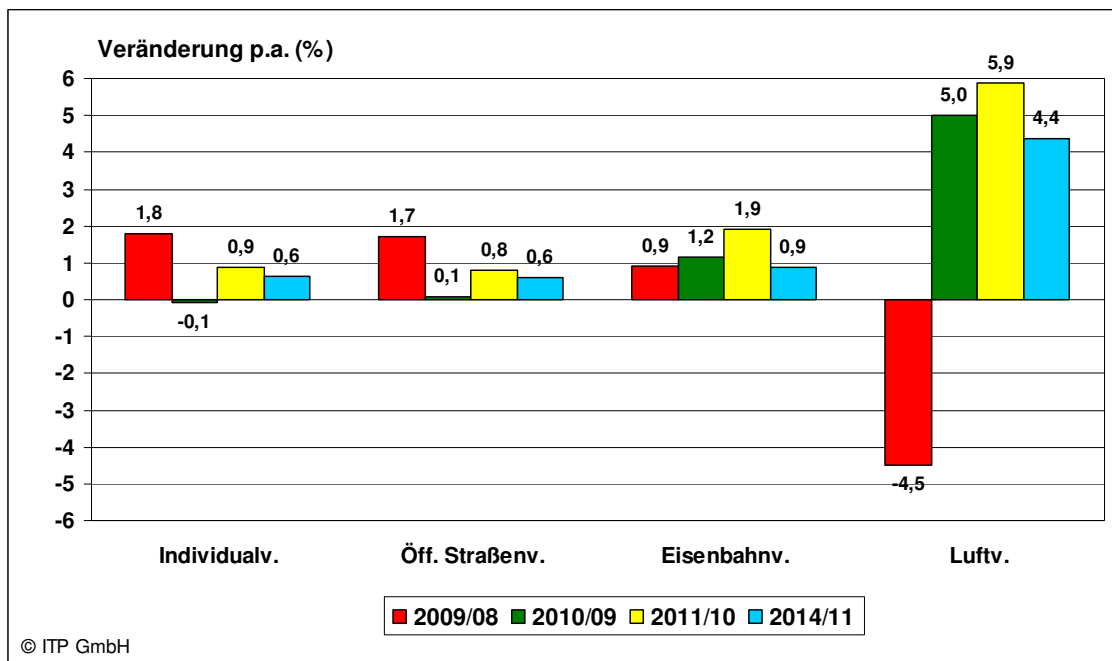
Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Auf den **Individualverkehr** entfallen über 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklung der beiden Größen selten wesentlich unterscheidet. Im Jahr **2009** ist er nach den nun vorliegenden Schätzungen des DIW durchaus kräftig gestiegen (1,8 %), im Jahr **2010** dagegen kraftstoffpreisbedingt nicht über eine Stagnation hinausgekommen. Für das Jahr **2011** ist ein Anstieg um rund 1 % zu erwarten, der **nach 2011** in eine etwas schwächere Zunahme (knapp 1 %) übergeht.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) blieb das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2010** annähernd auf dem Niveau des vorgegangenen Jahres, in dem es auf Grund von Sonderfaktoren in Berlin einen vergleichsweise kräftigen Anstieg um 1,7 % verbuchen konnte. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen haben sich im Jahr 2010 zwar besser entwickelt, als es noch vor einem halben Jahr zu erwarten war. Andererseits war deren Anstieg zu schwach, um im ÖSPV einen nennenswerten Nachfrageimpuls auszulösen. Zudem wurde er von der rückläufigen Zahl der Auszubildenden nach wie vor in einem gewissen Ausmaß gebremst. Der Fernverkehr, d.h. im Wesentlichen der Gelegenheitsverkehr, setzte

seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Bei der Fahrtenzahl ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb die Leistung des gesamten ÖSPV im Jahr 2010 um rund 1 % gesunken ist.

Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

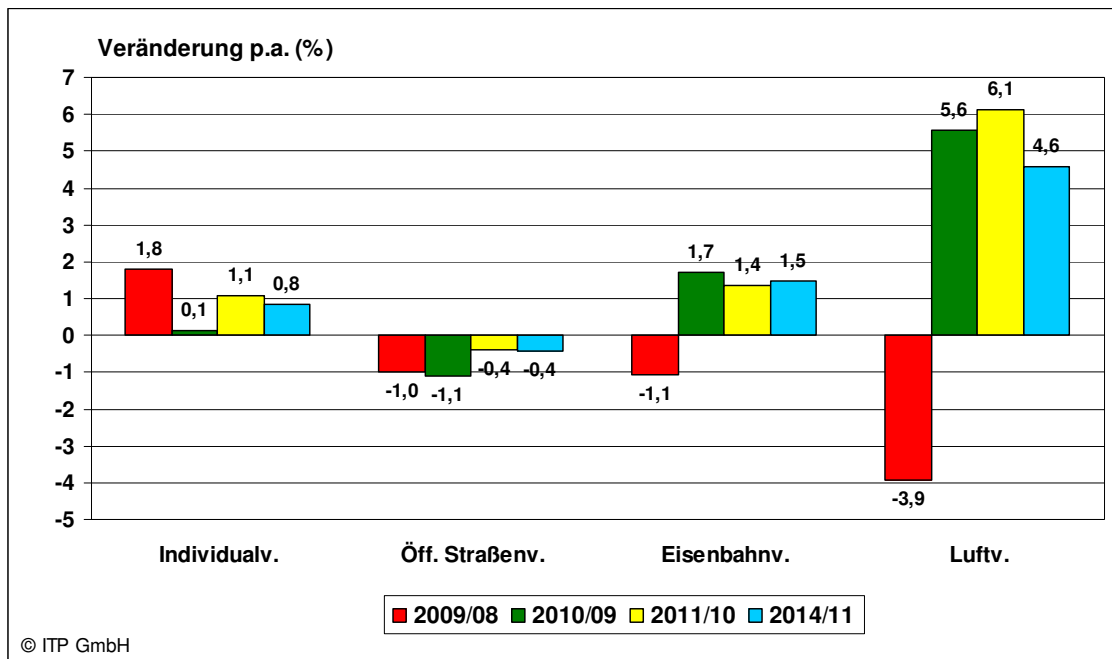


Im Jahr **2011** entwickeln sich die Haupteinflussfaktoren insgesamt deutlich günstiger als im Vorjahr. Dies betrifft vor allem die Erwerbstätigenzahl und die privaten Konsumausgaben. Allerdings wird sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden noch etwas verschärfen. Auch die Kraftstoffpreise steigen deutlich schwächer als im Jahr 2010. Saldiert ist für den Nahverkehr mit einem vergleichsweise deutlichen Anstieg (knapp 1 %, Aufkommen und Leistung) zu rechnen. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV wird dieses Wachstum jedoch vom Fernverkehr erneut zunichte gemacht, so dass sie nochmals sinkt, allerdings in einem deutlich geringen Ausmaß (-0,4 %) als in den letzten drei Jahren (1 bis 2 %).

In den Jahren **nach 2011** wird der Rückgang bei der Zahl der Auszubildenden gleich hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl und der private Konsum werden zwar schwächer steigen. Jedoch sind die erwarteten Wachstumsraten im langjährigen Vergleich überdurchschnittlich hoch. Deshalb ist insgesamt für die Nachfrage im Nahverkehr mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Für den Fernverkehr ist eine weitere Schrumpfung im Ausmaß der

letzten beiden Jahre zu erwarten. Für den gesamten ÖSPV (0,6 % (Aufkommen) bzw. -0,4 % (Leistung) p.a.) ergibt sich daraus ein sehr ähnlicher Verlauf wie im Jahr 2011.

Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten



Der **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2010** ein Nachfrageplus verbuchen. Die im Jahr 2009 stark dämpfenden Impulse aus den Störungen bei der Berliner S-Bahn sowie und den massiven Angebotsproblemen im Fernverkehr haben sich nicht wiederholt, im Fernverkehr sogar zu spürbaren Basiseffekten geführt. Darüber hinaus regte die gesamtwirtschaftliche Belebung die Nachfrage an. Zu diesen Faktoren gesellten im Fernverkehr sich noch die Verlagerungen wegen der massiven Störungen im Luftverkehr hinzu. Aus diesen Gründen fand der Fernverkehr im Jahr 2010 wieder auf seinen Wachstumskurs zurück. Im gesamten Eisenbahnverkehr entstanden Zunahmen in Höhe von 1,2 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung).

Im Jahr **2011** wird der Nahverkehr von den gleichen Einflüssen wie der ÖSPV tangiert. Hinzu kommt, dass in Berlin nun – im Gegensatz zu 2010 – ein positiver Basiseffekt zu erwarten ist. Deshalb wird die Nachfrage im Nahverkehr im laufenden Jahr mit rund 2 % spürbar stärker steigen als im Jahr 2010. Im Fernverkehr wird das Gegenteil der Fall sein. Zwar wirken die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse und die Flughafenzubringerreisen spürbar expansiv. Hinzu kommt, dass erstmals seit vielen Jahren die Preise im Fernverkehr zum letzten Fahrplanwechsel nicht erhöht wurden. Dem stehen jedoch erstens der Wegfall der letztjährigen Verlage-

rungsgewinne 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 verlängern werden. Aus diesen Gründen ist für den Fernverkehr nur mit einem vergleichsweise schwachen Plus zu rechnen. Im gesamten Eisenbahnverkehr lässt dies für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen (1,9 %) eine deutlich höhere, für die Leistung (1,4 %) dagegen eine etwas geringere Zunahme als im Jahr 2010 erwarten.

In den Jahren **nach 2011** entfällt im Nahverkehr der, im laufenden Jahr wirksame, Basiseffekt aus der Berliner S-Bahn. Deshalb wird er deutlich schwächer steigen als im Jahr 2011. Im Fernverkehr werden sich dagegen die Fortsetzung des Konjunkturaufschwungs sowie – im Jahr 2012 – der Wegfall der diesjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen bemerkbar machen. Deshalb ist nun – im Gegensatz zu 2011 – wieder ein spürbarer Nachfrageanstieg zu erwarten. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Anstieg in Höhe von rund 1 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung) p.a.

Der **Luftverkehr** ist im Jahr **2010** nach dem Einbruch im vorangegangenen Jahr um 5 % gewachsen und hat damit den bisherigen Rekordwert aus dem Jahr 2008 bereits leicht übertroffen. Dies ist insofern bemerkenswert, weil das Betriebsangebot auf Grund der Aschewolke und von massiv behindernden Witterungseinflüssen teilweise dramatisch eingeschränkt wurde. Ohne die Behinderungen hätte sich sogar ein Plus in Höhe von knapp 8 % ergeben.

Im Jahr **2011** wird der Luftverkehr den Steigflug fortsetzen. Denn erstens wird der deutsche Außenhandel weiter spürbar wachsen, was auf die Geschäftsflüge ausstrahlt. Zweitens wird auch die Zahl der Urlaubsreisen deutlich zunehmen. Hinzu kommen die Basiseffekte aus den Betriebsstörungen des Vorjahrs, die auf etwa 2,5 % quantifiziert werden. Dem steht jedoch ein klarer Bremseffekt aus der 2011 eingeführten Luftverkehrssteuer gegenüber. Zusammengefasst zeichnet sich ein Anstieg in Höhe von rund 6 % ab. Er ist somit trotz der Luftverkehrssteuer höher als im Vorjahr, was auf die Basiseffekte aus den letztjährigen Betriebsstörungen zurückzuführen ist.

In den Jahren **nach 2011** wird sich der Konjunkturaufschwung festigen. Dies hat entsprechende Folgen auf die Geschäftsreisen. Auch die Zahl der privaten Flugreisen wird erneut spürbar zunehmen. Im Vergleich zum Jahr 2011 entfallen sowohl die Basiseffekte aus den Behinderungen als auch die Bremswirkung aus der Luftverkehrssteuer. Auf Grund der insgesamt noch überdurchschnittlich expansiv ausgeprägten Gesamtsituation ist ein Wachstum der Fluggastzahl um rund 4,5 % p.a. zu erwarten.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs nur sehr geringfügige Bewegungen. Der Anteil des Individualverkehrs wird im Prognosezeitraum in einem kaum sichtbaren Ausmaß sinken. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt beim Aufkommen leicht, bei der Leistung hingegen spürbarer ab. Die Eisenbahnen wachsen ab 2010 überdurchschnittlich. 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 5,5 % (2008) gestiegen ist, verlor im Jahr 2009 deutlich, setzt den Wachstumstrend aber ab 2010 wieder fort.

Abbildung P-3: Modal Split des Verkehrsaufkommens

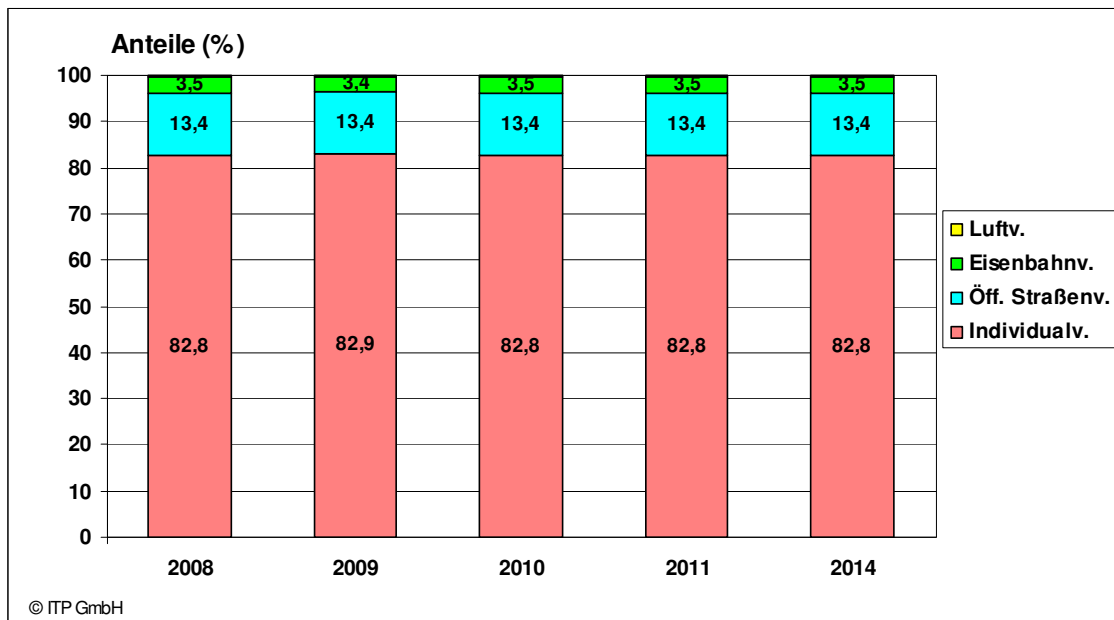
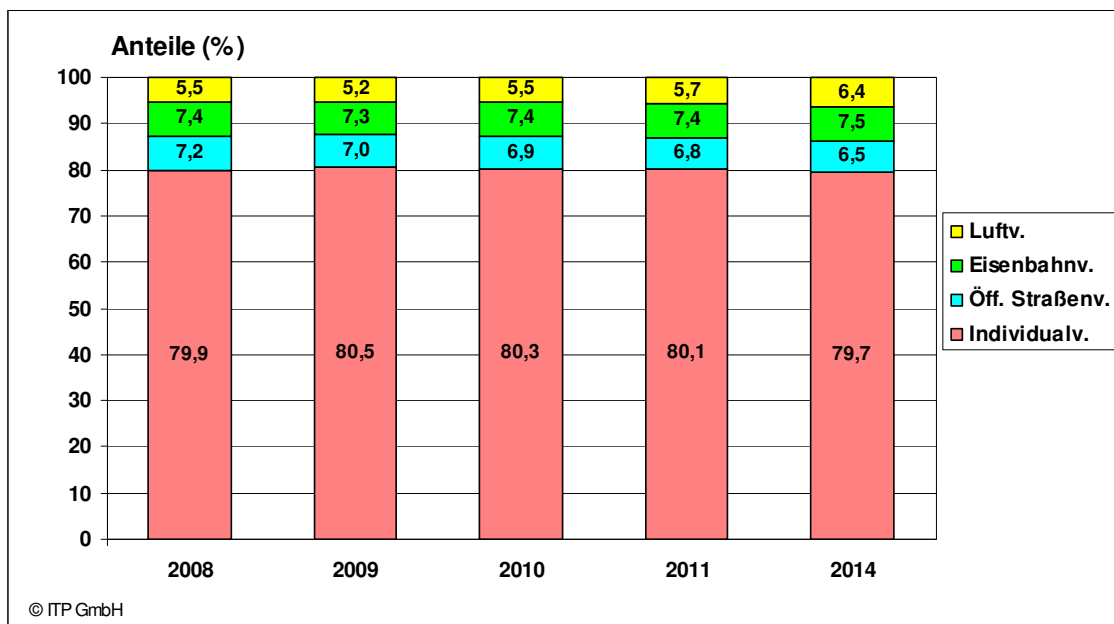


Abbildung P-4: Modal Split der Verkehrsleistung



4.2 Motorisierter Individualverkehr

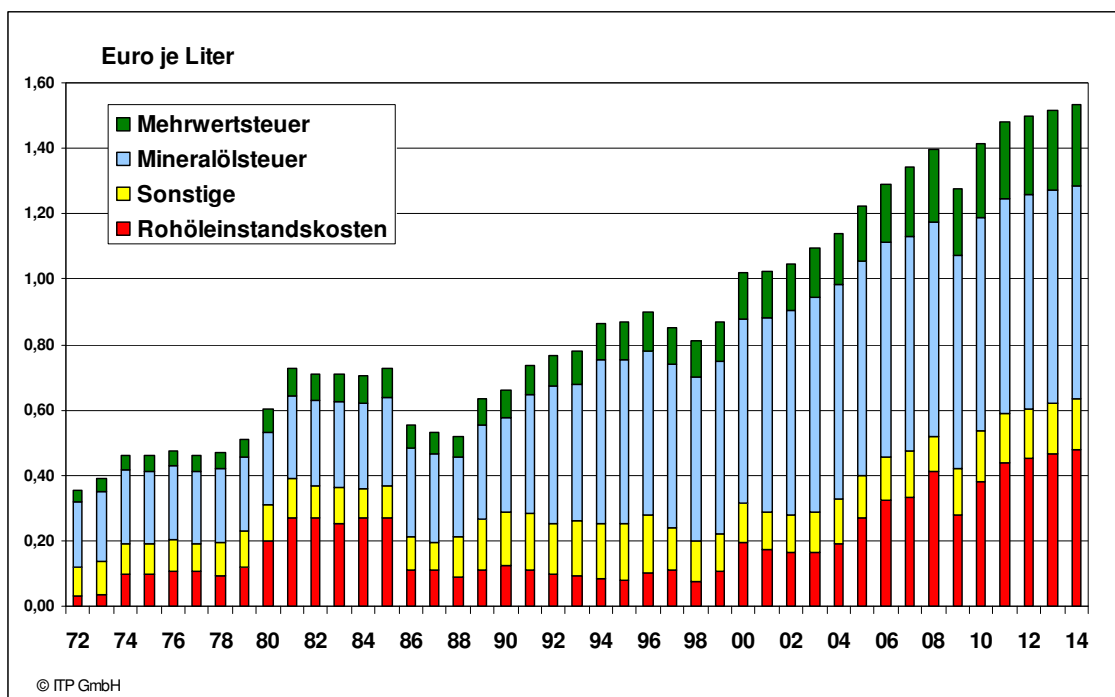
Vor der Darstellung der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs ab dem Jahr 2010 ist auf eine Korrektur des Ausgangsniveaus hinzuweisen, die das DIW kürzlich auf der Basis der Ergebnisse der Erhebung "Mobilität in Deutschland" (MiD) vorgenommen hat. Nunmehr wird für das Jahr **2008** das Verkehrsaufkommen um **2,8 %** und die Leistung um **2,2 % höher** angesetzt als zuvor. Damit errechnet sich für das Aufkommen im Zeitraum zwischen 2002 und 2008, den Bezugsjahren der beiden letzten Erhebungen, jetzt ein Rückgang um 1,0 % (bisher: -3,6 %), was mit der Entwicklung gemäß MID (-0,9 %) vollständig übereinstimmt. Für die Leistung ergibt sich jetzt ein Anstieg um 0,9 % (bisher: -1,2 %). Das hat sich dem Verlauf laut MiD (4,3 %) zwar angenähert, befindet sich aber immer noch deutlich darunter. Für das Jahr **2009** wird vom DIW für beide Größen wie auch für die Pkw-Fahrleistung ein Anstieg um jeweils **1,8 %** geschätzt. Er liegt spürbar über unseren Schätzungen in der Sommerprognose 2010 (0,9 %). Die Abweichung kommt vor allem dadurch zustande, dass dem Pkw-Verkehr ein höherer Teil des Dieselkraftstoffabsatzes zugeschrieben wurde, als es von uns erwartet wurde, so dass die Fahrleistung der Diesel-Pkw entsprechend stärker gestiegen ist. Das vergleichsweise kräftige Wachstum des Individualverkehrs im Krisenjahr 2009 mag auf den ersten Blick überraschen, erklärt sich aber vor allem aus der Entwicklung der Kraftstoffpreise. Sie sind von dem zwischenzeitlichen Tiefpunkt im Jahr 1998 bis 2008 drastisch, nämlich (im Durchschnitt aller Sorten) insgesamt um 82 % bzw. pro Jahr um 6,2 %, gestiegen, im Jahr 2009 dagegen, parallel zur Entwicklung des Rohölpreises, deutlich um 11 % gesunken (vgl. Abb. P-5).

Beim **Pkw-Bestand** ist es sinnvoll, für das laufende 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 ist der Pkw-Bestand im Jahr **2009** von 41,3 Mio. (1.1.2009) auf 41,7 Mio. (1.1.2010), d.h. um **1,0 %** gestiegen. Diese Entwicklung, d.h. eine deutlich über dem Trendwachstum liegende Expansion im Jahr der tiefsten Rezession der Nachkriegsgeschichte, war überraschend. Es war nicht auszuschließen, dass die statistische Erfassung im Zusammenhang mit der Abwrackprämie in irgendeiner Form verzerrt wurde, obwohl letztere grundsätzlich bestandsneutral ausgeprägt war.

Nunmehr liegt der, vom KBA erfreulicherweise früher als in den vergangenen Jahren veröffentlichte, Wert für das Jahresende **2010** vor. Er beläuft sich auf 42,3 Mio., was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um sogar **1,4 %** entspricht. Damit sind also erstens alle Vermutungen hinfällig, dass die kräftige Bestandsausweitung des Jahres 2009 statistisch überzeichnet gewesen ist. Zweitens hat sie sich im Jahr 2010 nochmals **verstärkt** und liegt noch klarer über dem

Trendverlauf als im Jahr 2009. Die **Erklärung** für den Verlauf in den beiden letzten Jahren ist wohl in erster Linie 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 damals noch leicht stieg, bezogene Pkw-Dichte erhöhte sich sogar nur um 0,3 % p.a., was mancherorts bereits Zweifel auslöste, ob das damals geschätzte Trendwachstum (rund 0,6 %) noch Gültigkeit besitzen würde. Jedoch hatte der langjährige Kraftstoffpreisanstieg von 2002 bis 2008 spürbare Folgen auf den Bestandszugang, während der Preisverfall des Jahres 2009 eine ähnlich kräftige Gegenbewegung auslöste. Mit der Entwicklung im vergangenen Jahr errechnet sich für den gesamten Zeitraum (2010/05) ein jahresdurchschnittliches Wachstum um 0,8 % (Bestand) bzw. 0,6 % (Dichte), womit bei der letztgenannten Größe die Trendprognosen bestätigt werden.

Abbildung P-5: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper



Die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2010 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 ver-

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 2007 (0,4 %) unterzeichnet war.

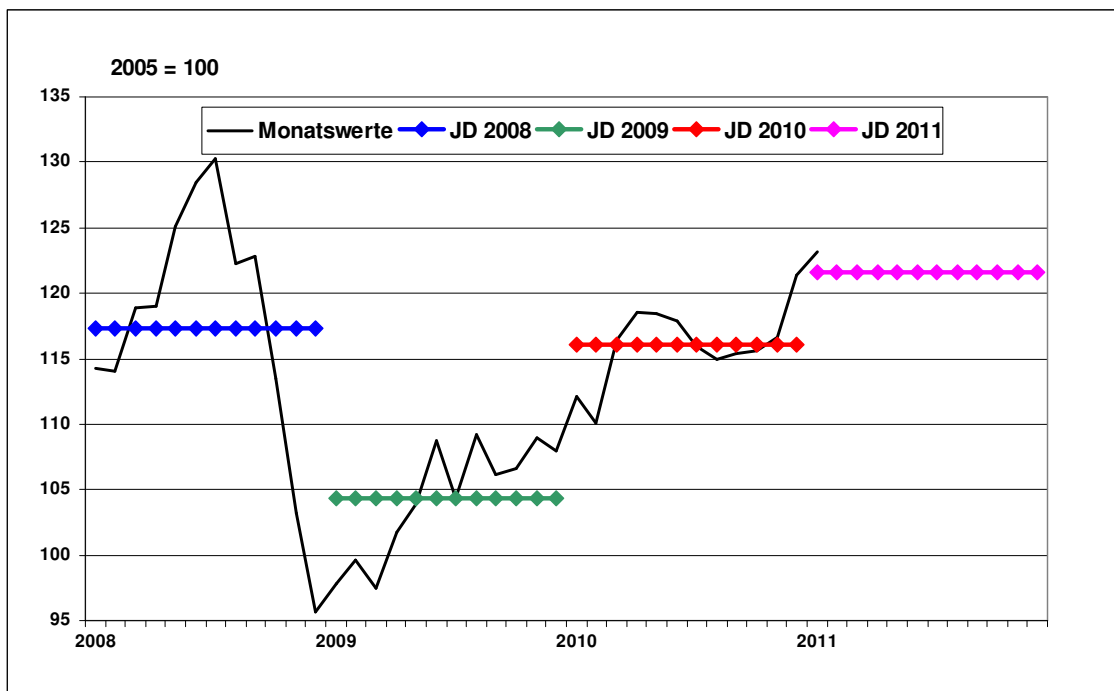
braucht wird, ist laut der amtlichen Mineralölstatistik des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle von Januar bis November um 2,3 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Für das Gesamtjahr wird vom Mineralölwirtschaftsverband ein noch etwas stärkerer Rückgang geschätzt (2,8 %). Für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw wurde eine ähnliche Abnahme wie in den Vorjahren angenommen (2 %).¹ Damit errechnet sich für die Fahrleistung der Otto-Pkw ein Minus um knapp 1 %. Die Fahrleistung der Diesel-Pkw dürfte dagegen in Folge des erneut spürbar gestiegenen Bestands zugenommen haben, wenngleich nicht in dessen Ausmaß (4,1 %), weil diese Fahrzeuge in abnehmendem Ausmaß von "Vielfahrern", sondern immer mehr von Personen mit mittlerer Nutzungsintensität gekauft werden, weshalb die durchschnittliche Jahresfahrleistung pro Diesel-Pkw seit längerer Zeit sinkt. Über beide Antriebsarten aggregiert, errechnet sich für die (gesamte) Pkw-Fahrleistung eine annähernde Stagnation und für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw eine Abnahme um gut 1 %.

Für die durchschnittliche **Besetzung** der Fahrzeuge wurde, wie vom DIW für 2009 geschätzt, eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich auch für die **Verkehrsleistung** des Individualverkehrs im Jahr 2010 eine Stagnation. Die **mittlere Fahrtweite** ist im Jahr 2009 nach DIW ebenfalls unverändert geblieben. Für 2010 wurde – entsprechend dem langjährigen Trend, der vor allem aus Verschiebungen in der Fahrtzweckstruktur entsteht – ein geringer Anstieg unterstellt (0,2 %). Somit errechnet sich auch für die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs eine annähernde Stagnation (vgl. Tab. P-2).

Dass es überhaupt zu dieser Stagnation und nicht, wie in der Sommerprognose 2010 erwartet, zu einem Rückgang gekommen ist, ist maßgeblich auf die **gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen** zurückzuführen. Sowohl die privaten Konsumausgaben als auch die Erwerbstätigenzahl nahmen (nach vorläufigem Datenstand) um jeweils 0,5 % zu, während vor einem halben Jahr noch ein Rückgang um 0,6 % (Konsum) bzw. eine Stagnation (Erwerbstätige) zu Grunde gelegt wurden. Dem entgegen stand jedoch die Entwicklung der **Kraftstoffpreise**. Hier drehte sich die Preissenkung im Durchschnitt des Jahres 2009 (-11 %), die in erster Linie durch den Schub und den anschließenden Rückgang im Jahr 2008 zustande kam, wegen des Anstiegs, der vor allem im Verlauf von 2009 zu beobachten war, in eine Preiserhöhung um ebenfalls 11 % (vgl. Abb. P-6). Verantwortlich hierfür war natürlich die Entwicklung des Rohölpreises, der, gemessen am deutschen Einfuhrpreis, im Jahr 2010 um 38 % gestiegen ist (vgl. Abschn. 2.4). Im Jahresdurchschnitt lagen die Kraftstoffpreise also annähernd auf dem Niveau von 2008.

¹ Diese Werte beziehen sich auf den jeweiligen Bestand. Bei den Neuzulassungen ist der Rückgang des spezifischen Verbrauchs höher, jedoch macht sich das im Bestand nur allmählich bemerkbar.

Abbildung P-6: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2011



Im Jahr **2011** sind nahezu alle Haupteinflussfaktoren deutlich **expansiver** ausgeprägt als im Vorjahr. Lediglich der **Pkw-Bestand** dürfte das hohe Wachstum der beiden Vorjahre nicht nochmals erreichen, da die Nachholeffekte mittlerweile als abgeschlossen zu betrachten sind. Somit wird die Bestandsausweitung im laufenden Jahr, trotz der verbesserten gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren, in ein ruhigeres Tempo einmünden, das auf 0,7 % quantifiziert wird. Dagegen nehmen die **privaten Konsumausgaben** deutlich (1,6 % nach 0,5 %) und die **Erwerbstätigenzahl** etwas (0,8 % nach 0,5 %) stärker zu als im Jahr 2010. Auf der **Kraftstoffpreisseite** schwächt sich der dämpfende Effekt stark ab. Der, dieser Prognose zu Grunde gelegte, jahresdurchschnittliche Rohölpreis von 90 US-Dollar (vgl. nochmals Abschn. 2.4) führt zu einem Anstieg der Kraftstoffpreise um knapp 5 % (nach 11 % im Vorjahr, vgl. Abb. P-5 und P-6). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, errechnet sich eine Erhöhung um 3 % (nach 10 %). Dies ist zu gering, um in der diesjährigen Entwicklung des Individualverkehrs ähnlich deutliche Bremsspuren wie im Vorjahr zu hinterlassen.

Aus diesen Gründen ist für die **Pkw-Fahrleistung** im laufenden Jahr ein vergleichsweise spürbares Wachstum zu erwarten, das gegenwärtig auf rund 1 % quantifiziert wird. Für die durchschnittliche Besetzung und die mittlere Fahrtweite werden die gleichen Entwicklungen wie im Vorjahr angenommen. Damit werden also die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im gleichen Ausmaß zunehmen wie die Fahrleistung (vgl. Tab. P-2). Mit Ausnahme des, im Individualverkehr vergleichsweise unbedeutenden, Ausbildungsverkehrs wird

sich die Expansion auf alle Fahrtzwecke erstrecken. Der Berufsverkehr wird von der Erwerbstätigkeit, der Privat- und der Einkaufsverkehr von den Konsumausgaben und der Geschäftsverkehr von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung angeregt. Der Urlaubsverkehr mit dem Pkw dürfte am sich abzeichnenden Gesamtwachstum zumindest etwas partizipieren.

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	41,321	41,738	42,302	42,612	43,302	1,0	1,4	0,7	0,5
Pkw-Dichte (1000) ²⁾	605	611	619	624	634	1,0	1,4	0,8	0,6
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾	14,147	14,256	14,083	14,132	14,258	0,8	-1,2	0,3	0,3
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	584,6	595,0	595,7	602,2	617,4	1,8	0,1	1,1	0,8
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,520	1,520	1,520	1,520	1,520	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	888,5	904,4	905,5	915,3	938,5	1,8	0,1	1,1	0,8
Durchschn. Fahrtweite (km)	15,83	15,83	15,86	15,89	15,99	0,0	0,2	0,2	0,2
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,120	57,128	57,083	57,586	58,692	1,8	-0,1	0,9	0,6

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

In den Jahren **nach 2011** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs weiterhin expansiv, jedoch allesamt in einem etwas schwächeren Ausmaß. Dies trifft zum Einen auf die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in Gestalt der Erwerbstätigenzahl und des privaten Konsums zu. Auch die Ausweitung des **Pkw-Bestands** wird sich nochmals etwas vermindern und sich allmählich auf das Trendwachstum einpendeln (0,5 % p.a.).

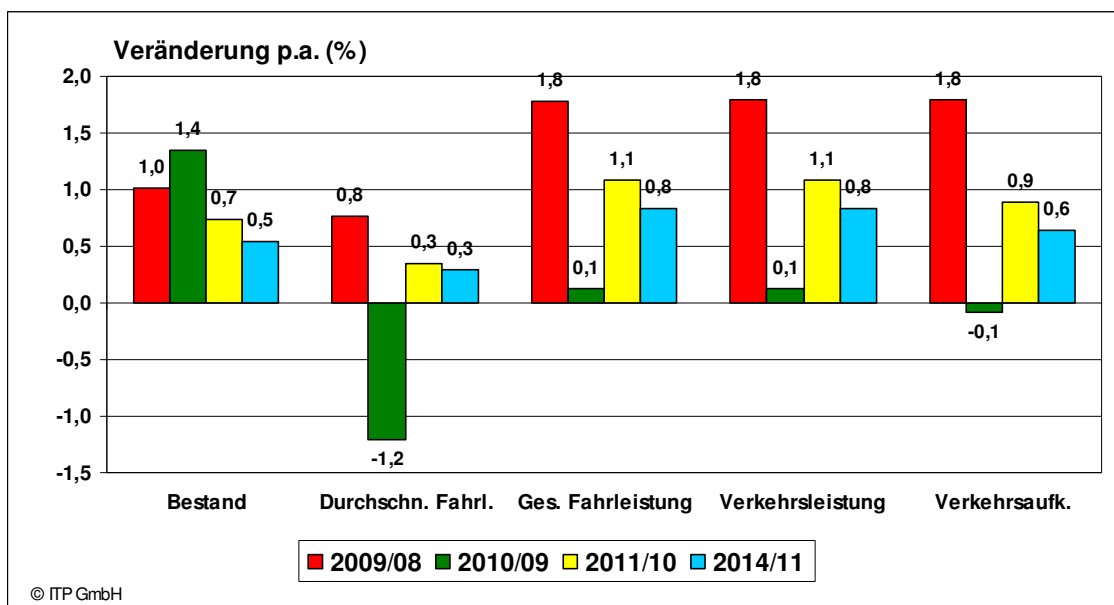
Wie in Abschnitt 2.4 bereits erwähnt, wurde für den Rohölpreis im mittelfristigen Prognosezeitraum ein moderater Anstieg angenommen. Dessen exakte Quantifizierung ist für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Individualverkehrs zwar nicht sonderlich bedeutend; für die Darstellung in Abbildung P-5 wurde sie dennoch vorgenommen. Das HWWI erwartete in seiner Ende 2009 vorgelegten Studie im Zusammenhang mit dem Ausbau des Münchner Flughafens für das Jahr 2020 einen Preis in Höhe von real 103 USD/b.¹ Dies deckt sich weitestgehend mit der diesbezüglichen Erwartung der letzten Energieprognose der IEA vom November 2010 (100

¹ Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut, Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München, Hamburg 2010, S. 10.

USD, in Preisen von 2009, Szenario "New Policies").¹ Aufgesetzt auf den (Prognose-) Wert für 2011 (90 USD) ergibt sich ab 2012 ein jährlicher Anstieg um real rund 1 USD und um nominal rund 3 USD. Bei Gültigkeit der Hypothese, dass der Mineralölsteuersatz im Prognosezeitraum nicht erhöht wird (vgl. ebenfalls Abschn. 2.4), errechnet sich daraus für den gesamten **Kraftstoffpreis** eine Verteuerung um nominal 1 % p.a. (vgl. Abb. P-5). Dies liegt sogar noch leicht unter dem Anstieg des gesamten Verbraucherpreisindex, der in der Mittelfristprojektion des BMWi auf 1,5 % geschätzt wird. Somit ist für den realen Kraftstoffpreis nach 2011 kein weiterer Anstieg zu erwarten.

Unter diesen Voraussetzungen ist für die **Pkw-Fahrleistung** in den Jahren von 2012 bis 2014 ein Anstieg um 0,8 % p.a. zu prognostizieren. Für die durchschnittliche Besetzung und die mittlere Fahrtweite werden die gleichen Entwicklungen wie in den Vorjahren angenommen, so dass die **Verkehrsleistung** im gleichen Ausmaß und die **Fahrtenzahl** etwas schwächer zunehmen als die Fahrleistung (vgl. Tab. P-2 und Abb. P-7).

Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs



¹ International Energy Agency, World Energy Outlook 2010, Presentation to the press, Paris 2010, S. 3.

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 2009 vorliegt.¹ 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 2010 vor. Im Liniennahverkehr werden damit 96 % (2009) 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 2010 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 den bisherigen Ausgaben der "Gleitenden Mittelfristprognose" wurde der ÖSPV, früheren Gepflogenheiten folgend, in den Linien- und den Gelegenheitsverkehr differenziert. Mit dem Linienverkehr soll der ÖPNV auf der Straße abgebildet werden. Er enthält aber auch den, quantitativ allerdings (noch) völlig unbedeutenden, Linienfernverkehr. Da dieser gänzlich anderen Entwicklungen unterliegt als der Nahverkehr, wird ab dieser Ausgabe nur noch der **Liniennahverkehr** dargestellt. Die zweite Komponente des ÖSPV, nunmehr als "Fernverkehr" bezeichnet, enthält somit 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 **2009** ergaben sich einige 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** ist der Unterschied beim Fahrgastaufkommen nicht wesentlich (Jahresstatistik: 1,8 %, Quartalsstatistik: 1,4 %), bei der Leistung dagegen schon. Hier wird in der Jahresstatistik eine spürbar höhere Zunahme (2,2 %) ausgewiesen als in der Quartalsstatistik (0,5 %). Das laut Quartalstatistik schwächere Wachstum der Leistung wurde in der Sommerprognose 2010 mit den kürzeren Reiseweiten in den Ballungsräumen, in denen sich der ÖSPV grundsätzlich überdurchschnittlich entwickelt, sowie in Berlin, wo der ÖSPV im Jahr 2009 wegen des Streiks im vorangegangenen Jahr und der Betriebseinschränkungen bei der S-Bahn weit überdurch-

¹ Die Jahresstatistik für 2009 ist noch nicht publiziert. Die wesentlichen Angaben wurden uns aber vom Statistischen Bundesamt freundlicherweise vorab zur Verfügung gestellt.

schnittlich stieg, erklärt. Nach den jetzt vorliegenden Daten hat die Leistung im Jahr 2009 etwas stärker zugenommen als das Aufkommen.

Für die Entwicklung des **Fernverkehrs** im Jahr 2009 wurde vor einem Jahr an dieser Stelle auf Grund der allgemeinen Rahmendaten eine noch etwas höhere Abnahme als 2008 angenommen (Aufkommen -5 %, Leistung -5,5 %). Anschließend erschien die Konjunkturumfrage des Verbands, wonach die Fahrtenzahl im Jahr 2009 sogar zugenommen hat.¹ Zwar war hier die geringe Teilnehmerzahl zu berücksichtigen. Dennoch wurde dies zum Anlass genommen, den Rückgang des Gelegenheitsverkehrs im Jahr 2009 in der Sommerprognose 2010 mit 4 % (beide Größen) etwas schwächer anzusetzen, als es sonst der Fall gewesen wäre. Nach den nun vorliegenden statistischen Daten fiel er beim Aufkommen in der Tat etwas moderater (-2,2 %), bei der Leistung jedoch noch kräftiger aus (-7,9 %), als es zu erwarten war. Insbesondere die Ausflugsfahrten und die Ferienzeitreisen sind überdurchschnittlich stark gesunken, während sich der Mietomnibusverkehr noch als vergleichsweise stabil erwies. In ihren Wirkungen auf die Verkehrsleistung des **gesamten ÖSPV** im Jahr 2009 heben sich die beiden Abweichungen nahezu auf. Sie ist nach den jetzt vorliegenden Zahlen um 1,0 % gesunken (Winterprognose 2009/10: -1,0 %, Sommerprognose 2010: -0,9 %).

Im Jahr **2010** lagen im **Nahverkehr** sowohl das Beförderungsaufkommen als auch die -leistung gemäß der derzeitigen Datenlage annähernd auf dem Niveau von 2009. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen haben sich zwar besser entwickelt, als es noch vor einem halben Jahr zu erwarten war. Andererseits war deren Anstieg zu schwach, um im ÖSPV einen nennenswerten Nachfrageimpuls auszulösen. Zudem wurde er von der rückläufigen Zahl der Auszubildenden nach wie vor in einem gewissen Ausmaß gebremst. Hier ist zu berücksichtigen, dass die abnehmende Schülerzahl nicht nur den Ausbildungsverkehr im eigentlichen Sinne tangiert, auf den rund ein Viertel des gesamten ÖSPV entfällt, sondern auch die anderen Fahrten der Auszubildenden (Freizeitverkehr etc.). Expansiv wirkten die steigenden Kraftstoffpreise, allerdings ist dieser Effekt vergleichsweise schwach. Die im Ergebnis des Jahres 2009 deutlich sichtbaren Substitutionen von der Berliner S-Bahn dürften im Gesamtjahr 2010 in etwa ähnlich hoch ausgefallen sein. Im ersten Quartal wuchs der ÖSPV in Berlin gegenüber dem (noch unbeeinflussten) Vorjahr nochmals um 6 %, was maßgeblich zum bundesweiten Anstieg (0,7 %) beitrug. Im zweiten Halbjahr wurden die Betriebsstörungen bei der S-Bahn und damit auch die Verlagerungen zu U-Bahn und Bus weitgehend beseitigt (vgl. Abschn. 4.4), so dass es zu einem dämpfenden Basiseffekt kam. Die Gesamtentwicklung im Jahr 2010 ist dennoch günstiger, als es vor einem Jahr an dieser Stelle prognostiziert wurde (rund -0,5 % bei Aufkommen und

¹ Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer, Konjunkturumfrage 2009, S. 13.

Leistung). Dies ist vor allem auf die günstigere Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitgrößen zurückzuführen.

Im **Fernverkehr**, für den noch keine Daten für 2010 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 2009 beträgt pro Jahr knapp 5 % (Aufkommen und Leistung). Auch im Jahr 2010 wurden, wie seit Längerem, die Ferienzeitreisen vor allem von Zielwahländerungen sowie von preisgünstigen Angeboten der Eisenbahnen und der Fluggesellschaften beeinflusst. Andererseits hat sich die gesamtwirtschaftliche Lage aufgehellt, weshalb zu erwarten ist, dass der Rückgang schwächer ausgefallen ist als im Jahr 2009. Er wird mit knapp 2 % (Aufkommen) bzw. knapp 4 % (Leistung) angenommen. Bei der Fahrtzahl des **gesamten ÖSPV** ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb letztere erneut ins Minus gerät (-1 %). Das Aufkommen bleibt wie im Linienverkehr nahezu unverändert.

Im Jahr **2011** entwickeln sich die Haupteinflussfaktoren insgesamt deutlich günstiger als im Vorjahr. Dies betrifft vor allem die Erwerbstätigenzahl und die privaten Konsumausgaben. Allerdings wird sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden noch etwas verschärfen. Auch die Kraftstoffpreise steigen deutlich schwächer als im Jahr 2010. Der Basiseffekt aus den letztjährigen Substitutionseffekten von der Berliner S-Bahn dürfte im Gesamtjahresergebnis kaum mehr sichtbar sein. Da die expansiven Einflüsse überwiegen, ist saldiert für den **Nahverkehr** mit einem vergleichsweise deutlichen Anstieg (knapp 1 %, Aufkommen und Leistung) zu rechnen.

Für den **Fernverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2010 gleichermaßen. Deshalb wurde für ihn ein Rückgang in gleicher Höhe angenommen. Im **gesamten ÖSPV** wird das Aufkommen wie im Linienverkehr zunehmen (knapp 1 %). Bei der Leistung wird dieses Wachstum jedoch vom Fernverkehr erneut zunichte gemacht, so dass sie nochmals sinkt, allerdings in einem deutlich geringen Ausmaß (-0,4 %) als in den letzten drei Jahren (1 bis 2 %).

In den Jahren **nach 2011** wird der Rückgang bei der Zahl der Auszubildenden gleich hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl und der private Konsum werden zwar schwächer steigen. Jedoch sind die erwarteten Wachstumsraten im langjährigen Vergleich überdurchschnittlich hoch. Deshalb ist insgesamt für die Nachfrage im **Nahverkehr** mit einem weiteren Anstieg (0,6 % (Aufkommen) bzw. 0,7 % (Leistung) p.a.) zu rechnen. Für den **Fernverkehr** ist eine weitere Schrumpfung im Ausmaß der letzten beiden Jahre zu erwarten. Für den **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus ein sehr ähnlicher Verlauf wie im Jahr 2011.

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9104	9261	9268	9340	9504	1,7	0,1	0,8	0,6
- Nahverkehr ³⁾	9018	9177	9186	9259	9427	1,8	0,1	0,8	0,6
- Fernverkehr ⁴⁾	85,8	83,8	82,4	81,1	77,5	-2,4	-1,7	-1,6	-1,5
Eisenbahnverkehr	2348	2369	2396	2442	2507	0,9	1,2	1,9	0,9
- Nahverkehr	2224	2245	2270	2316	2372	0,9	1,1	2,0	0,8
- Fernverkehr	124	124	126	126	135	0,1	1,5	0,5	2,3
Insgesamt	11452	11630	11664	11783	12012	1,6	0,3	1,0	0,6
- Nahverkehr	11242	11422	11456	11575	11799	1,6	0,3	1,0	0,6
- Fernverkehr	210	208	208	207	213	-0,9	0,2	-0,3	0,9
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	79,6	78,9	78,0	77,7	76,7	-1,0	-1,1	-0,4	-0,4
- Nahverkehr ³⁾	54,2	55,4	55,4	55,9	57,2	2,2	0,0	0,9	0,7
- Fernverkehr ⁴⁾	25,4	23,4	22,6	21,8	19,5	-7,9	-3,7	-3,6	-3,6
Eisenbahnverkehr	82,5	81,6	83,1	84,2	88,0	-1,1	1,7	1,4	1,5
- Nahverkehr	47,0	47,1	47,3	48,2	49,1	0,3	0,4	1,8	0,6
- Fernverkehr	35,6	34,5	35,7	36,0	38,8	-2,9	3,5	0,7	2,6
Insgesamt	162,2	160,5	161,0	161,9	164,6	-1,0	0,3	0,5	0,6
- Nahverkehr	101,2	102,5	102,7	104,1	106,3	1,3	0,2	1,4	0,7
- Fernverkehr	61,0	58,0	58,3	57,8	58,3	-5,0	0,6	-0,9	0,3
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

Auch im Eisenbahnverkehr haben sich die Daten für das Jahr **2009** gemäß der Jahresstatistik verändert, darunter im **Nahverkehr** spürbar. Er ist nach den jetzt vorliegenden Zahlen leicht gestiegen (Aufkommen: 0,9 %, Leistung: 0,3 %), während die Quartalsstatistik für die größeren Unternehmen (vgl. Abschn. 4.3) ein Minus (-0,6 % bzw. -1,0 %) ausweist. Da die Deutsche Bahn ihre Daten nach deren Publikation nicht mehr ändert bzw. ändern muss, betrifft die Abweichung die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zum Einen wurden hier Korrekturen der statistischen Meldungen vorgenommen, zum Anderen kam es zu Nachmeldungen von neu in den Markt eingetretenen Bahnen, die erst mit Verspätung in die statistische Berichterstattung aufgenommen werden konnten. Im **Fernverkehr** halten sich die Korrekturen in Grenzen.

Im Jahr **2010** lag der **Nahverkehr** im ersten Halbjahr nach den vorläufigen Daten auf dem Vorjahresniveau. Diese vergleichsweise schwache Entwicklung ist wesentlich auf die Situation in Berlin zurückzuführen, wo es in diesem Zeitraum nach wie vor zu erheblichen Effekten auf Grund der Betriebsstörungen kam. Auf die Berliner S-Bahn entfallen immerhin 17 % (2009) des bundesweiten Aufkommens. Somit drückte der Rückgang der Fahrgastzahl in Berlin gegenüber dem (noch unbeeinflussten) Vorjahr um fast 9 % das bundesweite Ergebnis des ersten Halbjahrs um beachtliche 1,5 Prozentpunkte. Im dritten Quartal hat sich die Entwicklung jedoch ins Gegenteil verkehrt. Nach den uns vom Statistischen Bundesamt freundlicherweise vorab mitgeteilten Daten stieg das Aufkommen in Berlin nunmehr gegenüber dem Vorjahr, als das S-Bahn-Desaster begann, um 15 % und erreichte damit beinahe den Wert von 2008. Offensichtlich wurden die Betriebseinschränkungen zumindest drastisch gemildert, wenn nicht sogar vollständig abgebaut. Somit kann angenommen werden, dass dies auch im vierten Quartal der Fall war. Allerdings war hier der Nachfrageeinbruch im Jahr 2009 weniger drastisch als im dritten Quartal. Deshalb kann für das gesamte zweite Halbjahr 2010 ein Anstieg um rund 10 % angenommen werden, was das bundesweite Ergebnis in diesem Zeitraum um 1,5 Prozentpunkte erhöht. Somit wiederum nahmen die Effekte im gesamten Jahr 2010, wie in der Sommerprognose 2010 erwartet, in etwa die Größenordnung des vorgegangenen Jahres an. Also hat sich der stark dämpfende Impuls des Jahres 2009 nicht wiederholt, andererseits ist es aber auch (noch) zu keinem positiven Basiseffekt gekommen. Deshalb wurde die Entwicklung des SPNV im Jahr 2010 wieder stärker von den fundamentalen Faktoren geprägt als im vorangegangenen Jahr, als das S-Bahn-Desaster den Hauptimpuls darstellte. 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. Aus diesen Gründen hat sich der Schienennahverkehr im Jahr 2010 vor allem hinsicht-

lich des Aufkommens (1,1 %) deutlich günstiger entwickelt als der stagnierende ÖSPNV. Der Anstieg der SPNV-Leistung war nur rund halb so hoch (0,4 %).

Die letztjährige Entwicklung des **Fernverkehrs** ist vor dem Hintergrund des Verlaufs im Jahr **2009** zu betrachten. Damals wurde die Nachfrage auf Grund der massiven Angebotsprobleme in Gestalt der Fahrzeugverfügbarkeit der ICEs sowie der Baustelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin, die zu einer drastischen Fahrtzeitverlängerung geführt hat, deutlich gedrückt. Darüber hinaus wurden die Geschäftsreisen von der Rezession und die Flughafenzubringerfahrten vom Rückgang des Luftverkehrs getroffen. Nach den jetzt vorliegenden Daten hat die Fahrgastzahl stagniert, die Leistung ist um knapp 3 % gesunken. Damit ist die mittlere Reiseweite, die im Trend steigt (2008/1991: 0,9 % p.a.), ebenfalls um knapp 3 % geschrumpft, was in erster Linie dadurch zu erklären ist, dass die Angebotsprobleme vor allem überdurchschnittlich lange Relationen betrafen.

Im Jahr **2010** entfiel zunächst der Effekt aus der Baustelle zwischen Hamburg und Berlin. Ferner konnten die Angebotseinschränkungen in Folge der mangelnden Fahrzeugverfügbarkeit deutlich gemildert werden. Aus beiden Umständen entstand also – im Gegensatz zum Nahverkehr – ein spürbarer Basiseffekt. Darüber hinaus regte die gesamtwirtschaftliche Belebung die Zahl der (Inlands-) Geschäftsreisen an. Ferner führte der Wiederanstieg des Luftverkehrs zu einem Anstieg der Zubringerfahrten. Zu diesen Faktoren gesellten sich noch die Verlagerungen wegen der massiven Störungen im Luftverkehr hinzu. Die Zahl der innerdeutschen Fluggäste, die vor allem im April (Aschewolke) und im Dezember (Witterungschaos) 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 ergibt sich für das Gesamtjahr ein spürbarer zusätzlicher Aufkommensanstieg. Bei der Leistung fällt der Effekt auf Grund der überdurchschnittlichen Reiseweiten noch stärker aus. Aus all diesen Gründen fand der Fernverkehr im Jahr 2010 wieder auf seinen Wachstumskurs zurück. Da die stimulierenden Einflüsse allesamt die längeren Fahrten überdurchschnittlich stark tangieren, wuchs die Leistung (3,5 %) spürbar stärker als die Fahrgastzahl (1,5 %). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 1,2 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung).

Im Jahr **2011** wird der **Nahverkehr** zum Einen von dem Anstieg des privaten Konsums und der Erwerbstätigenzahl profitieren. Der Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt, wie erwähnt, 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 – im Gegensatz zu 2010 – ein positiver Basiseffekt zu erwarten ist, der auf etwa 0,5 % (des deutschen Ergebnisses) quantifiziert werden kann. Vorausset-

zung dafür ist natürlich, dass bei der Berliner S-Bahn keine weiteren massiven Probleme auftreten, was im Januar witterungsbedingt nicht der Fall war. Aus diesen Gründen ist zu erwarten, dass Aufkommen und Leistung im Nahverkehr im laufenden Jahr mit jeweils rund 2 % spürbar stärker steigen als im Jahr 2010.

Im **Fernverkehr** wird das Gegenteil der Fall sein. Zwar werden sich auch hier die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse ebenfalls bemerkbar machen. Somit wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen wachsen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen zum Nachfrageplus bei. Nach Schätzungen von Intraplan entfallen mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung auf Zubringerfahrten zu und von den Flughäfen. Somit wird sich das kräftige Wachstum des Luftverkehrs (6 %) mit immerhin 0,4 % im Eisenbahnfernverkehr niederschlagen. Hinzu kommt, dass erstmals seit vielen Jahren die Preise im Fernverkehr zum letzten Fahrplanwechsel nicht erhöht wurden. Unter Berücksichtigung nur dieser Einflüsse wäre mit einem Anstieg des Schienenfernverkehrs um 2 % bis 2,5 % zu rechnen. Dem stehen jedoch mehrere Sonderfaktoren entgegen, die das Nachfrageplus dämpfen. Erstens entfallen – normale Witterungsverhältnisse u.ä. vorausgesetzt – die letztjährigen Verlagerungsgewinne auf Grund der Störungen im Luftverkehr, was das Wachstum im laufenden Jahr um knapp einen Prozentpunkt drückt. Zweitens sind für 2011 im gesamten Streckennetz mehrere Baustellen geplant, die die Fahrzeiten auf zahlreichen bedeutenden Relationen während großer Teile des Jahres spürbar verlängern werden. Aus diesen Gründen ist für den Fernverkehr nur ein vergleichsweise schwaches Plus zu erwarten, das beim Aufkommen auf 0,5 % und bei der Leistung auf 0,7 % quantifiziert wird. Beim Vergleich mit der Vorjahresentwicklung (1,5 % bzw. 3,5 %) ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass die damals deutlich höheren Wachstumsraten durch zahlreiche Sondereffekte erhöht wurden, während im laufenden Jahr das Gegenteil der Fall ist. Im **gesamten Eisenbahnverkehr** lässt dies für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen (1,9 %) eine deutlich höhere, für die Leistung (1,4 %) dagegen eine etwas geringere Zunahme als im Jahr 2010 erwarten.

In den Jahren **nach 2011** wird der **Nahverkehr** grundsätzlich von ähnlichen Einflüssen geprägt wie im laufenden Jahr. Wie bereits mehrfach erwähnt, wird sich das Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten abschwächen. Darüber hinaus entfällt der, im laufenden Jahr wirksame, Basiseffekt aus der Berliner S-Bahn. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass Aufkommen und Leistung im Nahverkehr im mittelfristigen Prognosezeitraum mit 0,8 % bzw. 0,6 % p.a. deutlich schwächer steigen als im Jahr 2011.

Im **Fernverkehr** wird sich die Fortsetzung des Konjunkturaufschwungs bemerkbar machen. Somit wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen wachsen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen weiterhin leicht zum Nachfrageplus bei. Für das Jahr 2012 ist damit



zu rechnen, dass die diesjährigen baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen wieder entfallen, so dass das Plus im kommenden Jahr überproportional ausfallen wird. Für den gesamten mittelfristigen Prognosezeitraum ist daher – im Gegensatz zu 2011 – wieder ein spürbarer Nachfrageanstieg zu erwarten (jeweils rund 2,5 % p.a.). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Anstieg in Höhe von rund 1 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung) p.a.

4.5 Luftverkehr

Als **Vorbemerkung** zur Kommentierung der Entwicklung des Luftverkehrs ist darauf hinzuweisen, dass in den bisherigen Ausgaben der "Gleitenden Mittelfristprognose" sowohl die Werte für die Fluggäste, die in der Öffentlichkeit die größte Beachtung und Verbreitung finden, als auch für die Reisenden, die vor allem im Vergleich zu den anderen Personenverkehrsarten, daneben auch unter analytischen Aspekten die sinnvollere Größe bilden, dargestellt wurden. Letztere ergibt sich aus der Differenz der Fluggäste und der **Umsteiger**, soweit sie in der Luftverkehrsstatistik als solche erfasst werden können. Diese wiederum konnten bis 2007 direkt den Übersichtstabellen der Luftverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamts entnommen werden. Seit 2008 werden sie dort nicht mehr ausgewiesen, jedoch ließen sie sich aus den Detailangaben zum Streckenziel bzw. zur Streckenherkunft der Ein- und Aussteiger sehr genau abschätzen. Seit März 2010 hat das Statistische Bundesamt auch diese Ausweisung eingestellt, weil die ihr zu Grunde liegenden Daten nicht mehr die erforderliche Qualität haben. Damit bleibt keine andere Wahl, als hier nur noch die Werte für die **Fluggäste** auszuweisen. In der kommenden Ausgabe von "Verkehr in Zahlen", die sich derzeit in der Drucklegung befindet, wird dies genauso gehandhabt. Ersatzweise wurde in die tabellarische Darstellung nun auch die **Verkehrsleistung** in der Differenzierung nach Inlands- und Auslandsverkehr aufgenommen, die für manche Nutzer der "Gleitenden Mittelfristprognose" nicht unbedeutend ist.

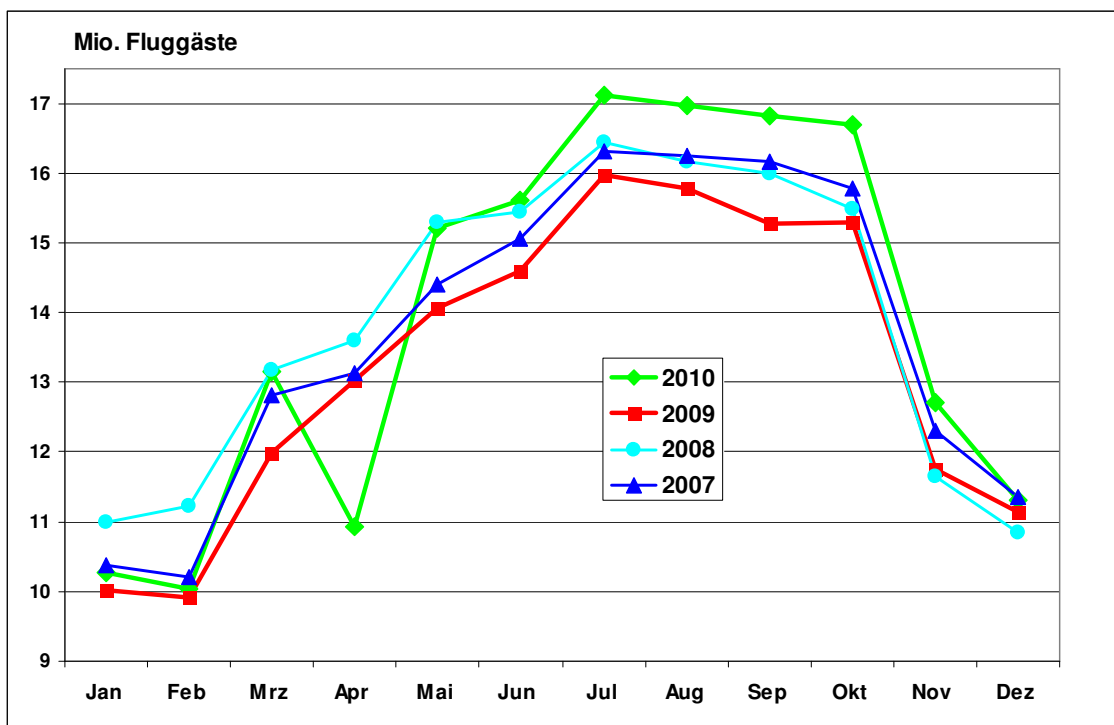
Der Luftverkehr ist seit der vorangegangenen Wachstumsdelle der Jahre 2001/02 bis zum Jahr 2007 kräftig gewachsen, nämlich um insgesamt 44 % bzw. knapp 8 % pro Jahr. Jedoch wurde die Aufwärtsentwicklung bereits im Verlauf des Jahres **2008** durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen 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. In den ersten Monaten des Jahres stieß er, um im Bild zu bleiben, noch auf Gegenwind. Im Januar und im Februar wurde er in einem ungewöhnlichen Ausmaß durch die Winterwitterung (Orkantief "Xynthia") und durch mehrere Warnstreiks der Piloten beeinträchtigt. Deshalb kam die Fluggastzahl im Januar und im Februar über vergleichsweise moderate Wachstumsraten (2,7 % bzw. 1,4 %) nicht hinaus und lag noch klar unter den bisherigen Höchstwerten aus dem Jahr 2008 (vgl. Abb. P-8). Im März zeigte sich erstmals die volle Dynamik (9,7 %), die der Luftverkehr im vergangenen Jahr an den Tag legte. Erstmals wurde das Niveau von 2008 erreicht.

Im April entstand nach dem Vulkanausbruch in Island die **Aschewolke**, die den Luftverkehr in Deutschland über eine Woche nahezu lahmlegte. Deshalb nahm die Fluggastzahl in diesem

Monat um 16 % ab. Auf das Gesamtjahr betrachtet entspricht dies einem Rückgang um rund 2 %. Allerdings ist ein gewisser Teil davon mittlerweile nachgeholt worden. Dies betrifft insbesondere Geschäftsreisen, die während der Luftraumschließung kurzfristig verschoben werden konnten. Bei den privaten Urlaubsreisen war bzw. ist das zu einem geringeren Teil möglich; nur die Minderheit der Betroffenen dürfte in der Lage gewesen sein, ihren Urlaub kurzfristig in spätere Teile des Jahres zu verschieben. Deshalb wurden die ausgefallenen Urlaubsreisen wohl zum größeren Teil ersatzlos gestrichen. Bereits angetretene oder geplante innerdeutsche Reisen wurden mehrheitlich auf andere Verkehrsmittel verlagert.

Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2007 bis 2010



Die weitere Entwicklung verlief bis einschließlich November ungestört, so dass mit Wachstumsraten zwischen 7 % und 10 % die Werte von 2008 erreicht (Mai/Juni) bzw. deutlich übertroffen (Juli bis November) wurden. Im Dezember kam es allerdings nochmals zu einer massiven Behinderung im Gefolge der Witterungsverhältnisse an vielen europäischen Flughäfen. Deshalb konnte in diesem Monat nur noch ein Anstieg um lediglich 1,5 % realisiert werden, womit die Fluggastzahl aber immer noch auf dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2007 – der Dezember 2008 war bereits krisenbeeinflusst – lag.

Trotz dieser teilweise dramatischen Störungen des Betriebsangebots wuchs die Fluggastzahl im **gesamten Jahr** 2010 um 5 % und damit auch noch deutlicher, als es vor einem Jahr an dieser Stelle erwartet wurde (3,6 %). Mit 166,8 Mio. Passagieren wurde der bisherige Rekordwert aus dem Jahr 2008 (166,3 Mio.) bereits leicht übertroffen. Wenn man für die oben erwähnten vier Monate, in denen die Störungen auftraten, die Wachstumsraten der übrigen acht Monate ansetzt, dann errechnet sich ein Plus in Höhe von knapp 8 %. Diese Größenordnung wird bestätigt durch die Marktforschung des Frankfurter Flughafens, wonach die Vorfälle den Flughafen 1,8 Mio. Passagiere gekostet haben.¹ Im Verhältnis zur Gesamtzahl in Höhe von 53 Mio. entspricht dies 2,6 %. Das verteilt sich hälftig auf die Aschewolke und auf die Witterungseinflüsse.

Die **Gründe** für diese Dynamik liegen erstens in dem überraschend starken Anspringen des deutschen Außenhandels. Dies strahlte unmittelbar auf die **Geschäftsflüge** aus. Außerdem kann der internationale Geschäftsreiseverkehr mittlerweile fast als Frühindikator für den Außenhandel betrachtet werden. Denn zahlreiche Reisen werden zur Geschäftsanbahnung durchgeführt, so dass die effektiven Ströme von Waren und Dienstleistungen mit einer gewissen Zeitverzögerung stattfinden. Daraus folgt, dass die Belebung im Geschäftsreiseverkehr sogar noch etwas früher einsetzt als im Außenhandel.

Zweitens ist im Jahr 2010 auch die Zahl der **Urlaubsreisen** wieder merklich gewachsen, vor allem auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Belebung. Dies wird durch Erhebungen bei den Reisebüros bestätigt, denen zufolge die fakturierten Umsätze im Flugverkehr im Jahr 2010 um 12 % über dem Vorjahreswert lagen.² Die FUR erwartet auf der Basis von vorläufigen Daten der Reiseanalyse vom Jahresende 2010 ein Volumen von 70 Mio. Urlaubsreisen der deutschen Bevölkerung, was einem Anstieg um 8 % entspricht.³ Eine nicht unbedeutende Rolle in diesem Zusammenhang besitzt die Abwrackprämie. Im Jahr 2009 wurden größere Budgetanteile der verfügbaren Einkommen für Pkw-Käufe verwendet, die dann für andere Verwendungszwecke nicht zur Verfügung standen. Bei Urlaubsreisen sind die Einsparmöglichkeiten einfacher realisierbar als bei anderen Gütern und Dienstleistungen. Im Jahr 2010 konnten diese Budgets wieder für Urlaubsreisen verwendet werden.

Bei den übrigen privaten Flugreisen zu Verwandten, Freunden und Bekannten ("**VFR-Reisen**") war das hohe Wachstum der letzten Jahre zu einem erheblichen Teil preisinduziert, kam also durch die Angebote der Low Cost Carrier und durch die Sonderangebote der Netzwerkgesellschaften zustande. Im Jahr 2009 wurden sie angesichts der Nachfragesituation gegenüber den

¹ Fraport AG, Market & Trend Research, Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung – Dezember 2010, S. 5a

² ta.ts Reisebürospiegel Dezember 2010, http://www.ta-ts.de/download/kirb Spiegel_01_2011.pdf

³ Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., Urlaubsreisetrends 2011, Kiel, Januar 2011.

Vorjahren sogar noch erhöht. Im Jahr 2010 dürfte das Preisniveau nach den bisher vorliegenden Informationen, wie zu Jahresbeginn erwartet, nicht nochmals gesunken, sondern eher gestiegen sein. Zwar wurden erneut zahlreiche Flüge zu Niedrigpreisen angeboten, um die Kapazitäten auszulasten. Andererseits wurde der Nachfrageanstieg genutzt, um die durchschnittlichen Erlöse anzuheben. Deshalb dürfte der Anstieg der VFR-Flüge im Jahr 2010 begrenzt gewesen sein.

Schließlich ist auch das **Incoming-Segment** des Luftverkehrs im Jahr 2010 gestiegen. Die Zahl der Gästeübernachtungen von Ausländern hat sich gegenüber dem Vorjahr um 10 % erhöht, woran die Zahl der von Ausländern vorgenommenen Flüge mindestens im gleichen Ausmaß partizipiert hat.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** werden die innerdeutschen Flüge von Außenhandel nicht beeinflusst; die Geschäftsflüge reagierten hier lediglich auf die allgemeine wirtschaftliche Belebung. Darüber hinaus wurde der Inlandsverkehr von den Störungen in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen. Aus diesen Gründen wuchsen die innerdeutschen Flüge mit 1,8 % deutlich schwächer als der Gesamtverkehr und lagen damit auch noch deutlich (3 %) unter dem Stand von 2008. Vice versa nahmen die Auslandsflüge, die vom Außenhandel stark angetrieben wurden, mit 5,6 % überdurchschnittlich zu und übertrafen den Höchststand von 2008 leicht (0,8 %). Innerhalb der Auslandsflüge expandierte der Interkontbereich entsprechend den Entwicklungen im deutschen Außenhandel deutlich stärker (7,3 %, gegenüber 2008: 4,3 %) als die Flüge nach und aus Europa (5,1 %, gegenüber 2008: -0,3 %).

Innerhalb der Interkontflüge hat im Jahr 2010 ein bemerkenswertes Ereignis stattgefunden: Zum ersten Mal in der Geschichte des deutschen Luftverkehrs haben die Flüge aus und nach **Asien** diejenigen mit Amerika übertroffen (vgl. Tab. P-4). Sie sind bereits während der Rezession im Jahr 2009 nicht gesunken und haben im Jahr 2010 ein kräftiges Plus (11 %) verbucht, so dass sie nunmehr bereits weit über dem Vorkrisenniveau liegen, der Amerika-Verkehr dagegen noch um 1,5 % darunter. Auch in der langfristigen Betrachtung zeigt sich die Dynamik des Flugverkehrs mit Asien. Im Jahr 1991 war die Zahl der Fluggäste im Verkehr mit Amerika noch doppelt so hoch, darunter die mit den USA um die Hälfte höher. Im Jahr 2001 wurden die USA, im Jahr 2004 Nordamerika und nunmehr schließlich ganz Amerika überflügelt. Gemessen in Veränderungen, hat sich der Asien-Verkehr zwischen 1991 und 2010 mehr als vervierfacht, der Europa- und der Afrika-Verkehr annähernd verdreifacht, der Amerika-Verkehr dagegen "nur" verdoppelt.

Die **Verkehrsleistung** wuchs mit 5,6 % noch stärker als das Aufkommen (vgl. Tab. P-5). Die mittlere Reiseweite nahm somit zum dritten Mal in Folge spürbar zu (0,5 %). Im innerdeutschen

Verkehr stieg sie um 0,3 %, was hier zumindest zum Teil darauf zurückzuführen sein dürfte, dass während der Behinderungen vor allem Reisen über kürzere Strecken auf andere Verkehrsmittel verlagert wurden. Im Auslandsverkehr hat sich die Reiseweite sogar um 0,7 % verlängert.

Tabelle P-4: Internationaler Luftverkehr nach Kontinenten

	Mio. Pers. ¹⁾						Veränderung in %		
	1991	2000	2005	2008	2009	2010	10/09	10/08	10/91
Europa	18,10	36,83	47,87	54,20	51,48	54,10	5,1	-0,2	199
Afrika	1,09	2,68	2,69	3,06	2,99	3,19	6,6	4,2	192
Amerika	3,28	5,92	6,18	6,85	6,47	6,75	4,3	-1,5	106
- darunter USA	2,48	3,88	4,24	4,87	4,57	4,75	3,9	-2,5	91
Asien	1,69	3,85	5,30	6,21	6,21	6,88	10,8	10,7	308
Australien / Ozeanien	0,06	0,06	0,05	0,06	0,06	0,05	-8,2	-15,7	-14
Insgesamt	24,22	49,34	62,08	70,38	67,21	70,97	5,6	0,8	193

1) Einsteiger, nach Streckenzielen.

Quellen: Statistisches Bundesamt

Im Jahr **2011** wird der Luftverkehr den Steigflug fortsetzen. Dafür sprechen zunächst die **fundamentalen Faktoren**. Denn erstens wird der deutsche Außenhandel weiter spürbar wachsen. Dies strahlt unmittelbar auf die **Geschäftsflüge** aus. Zweitens wird auch die Zahl der **Urlaubsreisen** deutlich zunehmen. Die FUR rechnet für den gesamten Urlaubstourismus mit einem Rekordjahr, wobei der Anstieg gegenüber 2010 (noch) nicht quantifiziert wurde. Die Buchungslage bei den Reisebüros ist hervorragend. Gemäß dem oben erwähnten Reisebürospiegel liegt der Auftragsbestand für das Touristikjahr 2010/11 um 9 % über dem Vorjahresstand. Natürlich trägt die gesamtwirtschaftliche Belebung dazu maßgeblich bei. Am Rande sei darauf hingewiesen, dass von der gegenwärtigen Situation in Tunesien und Ägypten, wie immer in derartigen Fällen, kein messbarer Einfluss auf die Entwicklung der Urlaubsflüge ausgeht, weil die gebuchten Reisen in diese Zielgebiete weitestgehend auf andere Regionen verlagert werden. Bei den **VFR-Reisen** ist dagegen auf Grund der Preisentwicklung mit einem eher schwächeren Anstieg zu rechnen. Aggregiert über diese Segmente wäre auf Grund der allgemeinen Einflusskräfte ein Anstieg des Luftverkehrs im Jahr 2011 um rund 5 % zu erwarten.

Hinzu kommen die **Basiseffekte** aus den Betriebsstörungen des Vorjahrs. Wie oben bereits dargestellt, können sie – bei Anlegen eines "Normalniveaus" für diese Behinderungen, wie sie

also im langjährigen Durchschnitt auftreten¹ – auf etwa 2,5 % des Gesamtjahresergebnisses quantifiziert werden. Im innerdeutschen Verkehr liegt der Wert bei 4 %, im Auslandsverkehr bei 2 %. In diesem Ausmaß sind also die Prognosewerte für das Jahr 2010 zu **erhöhen**.

Tabelle P-5: Luftverkehr

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2008	2009	2010	2011	2014	09/08	10/09	11/10	14/11
Fluggäste¹⁾	166,3	158,9	166,8	176,6	200,9	-4,5	5,0	5,9	4,4
Innerdeutsch	24,7	23,6	24,0	25,2	27,2	-4,6	1,8	5,0	2,5
Grenzüberschreitend ²⁾	141,6	135,3	142,8	151,4	173,7	-4,5	5,6	6,0	4,7
- davon Europa	108,5	103,0	108,2	114,4	130,4	-5,1	5,1	5,7	4,5
- davon Interkontinental	32,4	31,5	33,7	36,1	42,3	-2,8	7,3	7,1	5,4
Verkehrsleistung³⁾	60,8	58,4	61,6	65,4	74,8	-3,9	5,6	6,1	4,6
Innerdeutsch	11,0	10,6	10,8	11,3	12,3	-3,6	2,1	5,2	2,7
Grenzüberschreitend	49,8	47,8	50,8	54,1	62,5	-4,0	6,3	6,3	5,0

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger
2) Einschl. ungebrochener Transit (2009: 0,834 Mio.), regional nicht aufteilbar
3) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Dem steht jedoch ein klarer Bremseffekt aus der 2011 eingeführten **Luftverkehrssteuer (LVS)** gegenüber. Gemäß einer Studie von Intraplan / Klophaus führt sie zu einer Verminderung der deutschen Fluggastzahl um 2,7 %.² Dabei wird der innerdeutsche (3,7 %) und der Europa-Verkehr (3,5 %) in einem überdurchschnittlichen Ausmaß betroffen, der Interkontbereich (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. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand ist dies 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 bietet die Lufthansa ihre Niedrigpreisangebote in einem unveränderten Ausmaß an und kalkuliert die LVS offensichtlich bei Nachfragesegmenten ein, die sehr preisunempfindlich sind. Deshalb ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt schwer, die tatsächlichen Auswirkungen der LVS zu quantifizieren. In einer groben Annäherung wurden sie auf **1,5 %** (statt 2,7 %) geschätzt. Dieser Wert gilt für den deutschen Durchschnitt. Flughäfen mit einem

¹ Fraport quantifiziert dieses Normalniveau auf 8.500 Annullierungen. Im Jahr 2010 waren es 22.000. Vgl. Fraport AG, a.a.O., S. 5a

² Intraplan Consult GmbH / R. Klophaus, Auswirkungen der Luftverkehrssteuer auf Verkehr und Volkswirtschaft in Deutschland, München/Worms 2010.

hohen Anteil von Low-Cost-Verkehren und/oder in Grenznähe werden weit überdurchschnittlich betroffen sein. 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.

Für die **Basispreise** (ohne LVS) kann mit hoher Sicherheit erwartet werden, dass sie bestenfalls geringfügig angehoben werden (können). Zwar konnten im Jahr 2010 offensichtlich spürbare Preiserhöhungen durchgesetzt werden, allerdings vor allem deshalb, 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.

Zusammengefasst zeichnet sich für das Jahr 2011 ein Anstieg des Luftverkehrs in Höhe von rund 6 % ab. Er ist somit trotz der Luftverkehrssteuer höher als im Vorjahr, was auf die Basiseffekte aus den letztjährigen Betriebsstörungen zurückzuführen ist. Auf Grund der letztgenannten wird das Wachstum in den ersten Monaten des Jahres (mit Ausnahme des März) weit darüber liegen.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** werden die innerdeutschen Flüge von den fundamentalen Faktoren in einem unterdurchschnittlichen Ausmaß angeregt und von der LVS überdurchschnittlich stark betroffen. Andererseits fallen hier aber auch die Basiseffekte hoch aus. Deshalb liegt der prognostizierte Zuwachs mit 5 % nicht wesentlich unter dem Gesamtwert. Der Europa-Verkehr wächst fundamental klar stärker als der Inlandsverkehr, wurde aber von den Betriebsstörungen weniger betroffen, so dass er – bei etwa gleichen Effekten der LVS – nur wenig stärker steigt (5,7 %). Der Interkontbereich weist das höchste "Fundamentalwachstum" auf und wird von der LVS am schwächsten tangiert. Zwar fallen auch die Basiseffekte am schwächsten aus. Dennoch ist für dieses Segment erneut die höchste Zunahme zu erwarten (7 %).

Für die mittlere Reiseweite wurde angenommen, dass sich die vergleichsweise hohe Zunahme der letzten Jahre nicht wiederholt, sondern sie sich eher gemäß dem langfristigen Trend eines geringen Anstiegs entwickelt. Daraus errechnet sich für die **Verkehrsleistung** ein Anstieg um ebenfalls rund 6 %.

In den Jahren **nach 2011** wird sich der Konjunkturaufschwung festigen. Der deutsche Außenhandel wird zwar, gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi, nicht mehr die Wachstumsrate des



Jahres 2011 erreichen, aber dennoch nach wie vor spürbar zunehmen. Dies hat entsprechende Folgen auf die Geschäftsreisen. Mit der Zunahme des privaten Konsums wird auch die Zahl der privaten Flugreisen erneut spürbar zulegen. Im Vergleich zum Jahr 2011 entfallen sowohl die Basiseffekte aus den Behinderungen als auch die Bremswirkung aus der LVS, so dass der Luftverkehr nach 2011 wieder mehr von den fundamentalen Faktoren bestimmt wird. Auf Grund der insgesamt noch überdurchschnittlich expansiv ausgeprägten Gesamtsituation ist ein Wachstum der **Fluggastzahl** zu erwarten, das mit rund 4,5 % p.a. etwas über dem langfristigen Trendwert liegt. Der innerdeutsche Verkehr wird jedoch wegen des Wegfalls der Basiseffekte spürbar schwächer steigen als im Jahr 2011. Innerhalb der Auslandsflüge wird der Interkontinentbereich gemäß dem langjährigen Trend überdurchschnittlich zunehmen. Für die mittlere Reiseweite wurden die gleichen Annahmen getroffen wie für 2011, so dass die **Verkehrsleistung** im ähnlichen Ausmaß expandiert wie die Passagierzahl.