



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2012/13

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

FE-Nr. 96.0999/2012

München / Köln, Februar 2013

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	6
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Demographische Leitdaten	8
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	11
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	16
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	22
3	Güterverkehr	25
3.1	Überblick	25
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	48
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	60
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	67
4	Personenverkehr	71
4.1	Überblick	71
4.2	Motorisierter Individualverkehr	77
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	85
4.4	Eisenbahnverkehr	89
4.5	Luftverkehr	91

Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	9
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	11
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	13
Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	17
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	27
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	50
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	52
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	54
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	57
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	59
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	61
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	62
Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten	64
Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten	65
Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	69
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	72
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	82
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	88
Tabelle P-4: Luftverkehr	92

Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	9
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	13
Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	18
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	28
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	28
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	45
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	45
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	46
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	50
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	52
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	54
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	57
Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	59
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	73
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	73
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	76
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	76
Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2012	80
Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	81
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	82
Abbildung P-8: Anteile am Gesamtaufkommen der Fluggäste	94
Abbildung P-9: Anteile am Interkontaufkommen der Fluggäste	94

Abkürzungsverzeichnis

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

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die "**Mittelfristprognose Winter 2012/13**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2013 bis 2016 und gibt auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2012. Seit der Sommerprognose 2012 wird der Luftverkehr (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die im Jahreswirtschaftsbericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie dargestellte Projektion vom Januar 2013 die Grundlage.

In nahezu allen (gesamtwirtschaftlichen) Konjunkturprognosen, die in den letzten Monaten erstellt wurden, wurde betont, dass die kurzfristige künftige Entwicklung mit ungewöhnlich hohen **Unsicherheiten** behaftet ist. Dies gilt somit auch für die vorliegende Verkehrsprognose.

Im **Güterverkehr** hat sich der kräftige Aufholprozess, der nach dem scharfen Einbruch des Jahres 2009 in den beiden Folgejahren stattgefunden hat, im Jahr **2012** nicht weiter fortgesetzt. Die gesamtwirtschaftliche Abschwächung wurde durch mehr oder minder ausgeprägte Minusraten in nahezu allen güterverkehrsrelevanten Branchen erheblich verschärft. Deshalb ist der Güterverkehr nicht, wie die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen, schwächer gewachsen als im Jahr 2011, sondern bei den meisten Verkehrsträgern gesunken. Für das gesamtmodale Transportaufkommen wird gemäß der derzeitigen Datenlage ein Minus um 2,5 % geschätzt. Bei der Leistung zeichnet sich ein etwas geringerer Rückgang ab (knapp 2 %). Im Jahr **2013** wird die gesamtwirtschaftliche Produktion zwar ähnlich schwach wachsen wie im Vorjahr. Jedoch wird sich aus derzeitiger Sicht das Vorzeichen der Veränderung in nahezu allen transportintensiven Branchen von einem Minus in ein, wenngleich geringes, Plus drehen. Dies ist somit auch für den gesamtmodalen Güterverkehr zu erwarten. Dessen Zunahme wird auf gut 1 % (Aufkommen) bzw. knapp 2 % (Leistung) quantifiziert. Im Zeitraum von **2014 bis 2016** werden nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten etwas stärker zunehmen als im laufenden Jahr. Dies lässt auch ein entsprechend höheres Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs erwarten. Es wird auf **2 %** (Aufkommen) bzw. nahezu **3 %** (Leistung) p.a. quantifiziert.

Der **gesamte Straßengüterverkehr** ist im Jahr **2012** nach der derzeitigen Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw um 2,7 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung) gesunken. Vor allem die Mengenentwicklung ist zum Teil durch die verminderten Baustofftransporte zu erklären. Dagegen ist die Entwicklung der Leistung im Vergleich zu den Erwartungen der Winterprognose 2011/12 (+1,5 %) überraschend. Sie hängt zu einem wesentlichen Teil mit den grenz-

überschreitenden Transporten zusammen, die um 1 % gesunken sind. Im Jahr **2013** wird die insgesamt etwas günstigere Entwicklung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten wieder zu einem Wachstum des Lkw-Verkehrs führen. Die leichte Aufhellung der Perspektiven für die Wirtschaft in der EU bzw. der Eurozone sollte dazu führen, dass auch der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr auf den Wachstumspfad zurückfindet. Für den gesamten Straßengüterverkehr wird ein Anstieg um gut 1 % (Aufkommen) bzw. knapp 2 % (Leistung) prognostiziert. In den Jahren von **2014 bis 2016** wird sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wie in Europa spürbar aufhellen. Zudem werden sich einige wesentliche branchenwirtschaftliche Leitdaten des Lkw-Verkehrs deutlich verbessern. Somit ist für den gesamten Straßengüterverkehr ein höheres Wachstum zu erwarten als im laufenden Jahr. Es wird derzeit auf 2 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung) p.a. quantifiziert.

Der **Eisenbahnverkehr** ist im Jahr **2012** um 3 % (Aufkommen und Leistung) geschrumpft. Der Kombinierte Verkehr konnte zwar nicht an die Dynamik früherer Jahre anknüpfen, aber dennoch ein Plus verbuchen, das allerdings vor allem bei der Leistung mit 0,4 % recht bescheiden ausfällt. Bei den Massengütern führte vor allem die rückläufige Stahlproduktion zu einem spürbaren Minus der Transportnachfrage. Im Jahr **2013** wird auch der Schienengüterverkehr wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Von der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven profitiert der Kombinierte Verkehr, der wieder in die gewohnte Dynamik (5 %) zurückfindet. Auch die Massenguttransporte werden wieder zunehmen. Insgesamt wird ein Anstieg um gut 2 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung) prognostiziert. In den Jahren von **2014 bis 2016** zeichnet sich in den Massengutbereichen eine ähnliche Entwicklung ab wie im Jahr 2013. Für den Kombinierten Verkehr ist weiterhin eine deutlich überdurchschnittliche Expansion (rund 5 %) zu erwarten. Insgesamt wird ein Plus um gut 2 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung) p.a. prognostiziert.

Die **Binnenschifffahrt** konnte im Jahr **2012** die dramatischen Einbußen des Vorjahres, die auf Grund von teilweise massiven Behinderungen entstanden sind, nur teilweise aufholen. Insbesondere die Leistung, die 2011 um 12 % gesunken war, erhöhte sich lediglich um 5 %. Die Binnenschifffahrt hat also in diesen beiden Jahren (weitere) Marktanteile verloren. Im Jahr **2013** werden – halbwegs normale Wasserstände unterstellt – die anteilsstarken Transporte von Kohlen sowie Erzen, Steinen und Erden leicht zunehmen. Insgesamt wird die Binnenschifffahrt damit im Jahr 2013 ein leichtes Plus in Höhe von rund 1 % verbuchen. Für die Jahre von **2014 bis 2016** werden bei allen für die Binnenschifffahrt bedeutenden Branchen (Bau, Kohle, Stahl, Mineralöl) sehr ähnliche Veränderungsdaten erwartet wie für 2013. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte (+1 % p.a.).

Das Transportaufkommen der **Rohrleitungen** ist im Jahr **2012** um 1,5 % gestiegen. Dieses Plus ist allein auf den Binnenverkehr zurückzuführen (+18 %). Dies wiederum kam durch einen Basiseffekt auf die vorübergehende Schließung einer Raffinerie im Jahr 2011 zustande. Im Jahr **2013** wird die Durchsatzmenge wegen zunehmender Rohöleinfuhren leicht (1 %) und von **2014 bis 2016** nur noch sehr gering (0,3 % p.a.) steigen.

Das Transportaufkommen im **Luftfrachtverkehr** fiel im Jahr **2012** um 2,7 % niedriger aus als im Jahr 2011. Dieses Ergebnis war Ausfluss von Konsolidierungsmaßnahmen der Flugfrachtgesellschaften mit Kapazitätsreduzierungen, Streckenausdünnungen und den allgemeinen Auswirkungen der Wirtschaftskrise. Für das Jahr **2013** wird mit einer langsamen Erholung der Mengen im Luftfrachtverkehr um 1,5 % gerechnet. Diese Entwicklung wird wesentlich vom wirtschaftlichen Wachstum in den großen Zielgebieten Asien und Amerika abhängen. In den Jahren von **2014 bis 2016** wird unter der Voraussetzung einer weiteren Konjunkturbelebung und einer sich stabilisierenden Wirtschaftslage in Europa von einem Wachstum der Tonnage um 3,8 % p.a. ausgegangen.

Der **Seeverkehr** ist im Jahr **2012** im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern mit Ausnahme der Rohrleitungen gewachsen (2 %). Dazu hat der Containerverkehr einen erheblichen Beitrag geleistet. Darüber hinaus war bei bedeutenden Massengutbereichen erneut eine unerwartet günstige Entwicklung zu beobachten. Im Jahr **2013** wird sich das Wachstumstempo des deutschen Außenhandels noch nicht beschleunigen. Somit ist auch für den Containerverkehr ein ähnlicher Zuwachs zu erwarten wie im Vorjahr. Bei den Massengütern ist zusammen mit einem leichten Rückgang zu rechnen. Somit wird der gesamte Umschlag mit knapp 2 % annähernd im gleichen Ausmaß wachsen wie im Vorjahr. In den Jahren von **2014 bis 2016** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs mit der dann deutlichen Beschleunigung des deutschen Außenhandels spürbar höher ausfallen. Die Massengutbereiche werden erneut dämpfend wirken, aber nur in einem geringen Ausmaß. Für den gesamten Seeverkehr ergibt sich daraus ein Anstieg um **gut 2 % p.a.**

Der **Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2012** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um rund 1 % ab (Aufkommen und Leistung). Für **2013** ist dagegen wieder ein moderater Anstieg in Höhe von rund 0,5 % (beide Größen) zu erwarten. Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis **2016** wird er mit 0,8 % p.a. (Aufkommen) bzw. 1 % (Leistung) etwas höher ausfallen.

Alle diese Verläufe sind auf den **Individualverkehr** zurückzuführen. Er dürfte im Jahr **2012** um etwa 1,5 % gesunken sein. Zwar hat sich der Pkw-Bestand erneut spürbar ausgeweitet und auch die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse wirkten noch expansiv. Dem standen allerdings wei-

ter steigende Kraftstoffpreise und ein spürbarer Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen des Jahres 2011 entgegen. Im Jahr **2013** dürfte der Pkw-Bestand das hohe Wachstum der vier Vorjahre nicht nochmals erreichen. Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten zeichnet sich ebenfalls eine etwas schwächere Zunahme ab. Dagegen entsteht aus der Kraftstoffpreisentwicklung, für die eine annähernde Stagnation auf dem derzeitigen Niveau angenommen wird, ein expansiver Impuls. Aus diesen Gründen ist für den Individualverkehr wieder ein Anstieg zu erwarten (0,6 %). In den Jahren von **2014 bis 2016** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs insgesamt expansiver als im laufenden Jahr. Vor allem das Wachstum der privaten Konsumausgaben beschleunigt sich spürbar. Für den Pkw-Bestand ist ein Anstieg wie im Jahr 2013 zu erwarten und für die Kraftstoffpreise wird eine Stagnation angenommen. Dies lässt insgesamt eine geringfügig höhere Zunahme des Individualverkehrs als im laufenden Jahr erwarten (0,9 % p.a.).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) hat das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2012** annähernd stagniert (-0,1 %). Hier hat vor allem die rückläufige Zahl der Auszubildenden gebremst. Zudem kam es in Berlin zu Rückverlagerungen zur S-Bahn. Der Fernverkehr, d.h. im Wesentlichen der Gelegenheitsverkehr, setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort, so dass die Verkehrsleistung des gesamten ÖSPV erneut ins Minus geriet (-1,7 %). Im Jahr **2013** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden etwas höher ausfallen als im Vorjahr. Zudem nimmt die Erwerbstätigenzahl erstmals seit 2009 nicht mehr zu. Deshalb wird der Nahverkehr einen leichten Rückgang hinnehmen müssen (-0,3 %). Für den Fernverkehr wurde ein ähnliches Minus angenommen wie im Vorjahr. Es schlägt bei der Leistung des gesamten ÖSPV durch, weshalb sie um gut 1 % sinkt. In den Jahren von **2014 bis 2016** wird die Zahl der Auszubildenden in einem etwas geringeren Ausmaß abnehmen als im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl steigt wieder, wenngleich nur schwach. Auch die privaten Konsumausgaben nehmen stärker zu. Deshalb ist im Nahverkehr eine günstigere Entwicklung als im laufenden Jahr zu erwarten. Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen. Im gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen ein leichtes Plus (0,2 % p.a.) und bei der Leistung nach wie vor ein Minus (-0,4 % p.a.).

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2012** der Nahverkehr ein spürbares Plus verbuchen. Aufkommen und Leistung stiegen um 2,6 % bzw. 2,8 %. Dazu trugen spürbare Effekte bei der Berliner S-Bahn bei, wo das Angebot, das ab dem zweiten Halbjahr 2009 auf Grund der Probleme mit dem Fahrzeugmaterial massiv eingeschränkt worden war, allmählich wieder aufgestockt wird. Im Fernverkehr ist die Nachfrage im Jahr 2012 ebenfalls kräftig gewachsen, nämlich um 4,5 % (Aufkommen) bzw. 4,2 % (Leistung). Hier entfielen erstens die baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen, die den Fernverkehr im Jahr 2011 spürbar gebremst haben, zumindest weitgehend. Zweitens kam es, wie schon im Jahr 2010, zu spürbaren Verlagerungen vom

innerdeutschen Luftverkehr. Im gesamten Eisenbahnverkehr entstand somit ein Plus in Höhe von 2,7 % (Aufkommen) bzw. 3,4 % (Leistung). Im Jahr **2013** wirkt die Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen und der Auszubildenden schwächer. Darüber hinaus dürften die Rückgewinne bei der Berliner S-Bahn nach der Entwicklung im Vorjahr nunmehr allmählich abgeschlossen sein. Deshalb nimmt die Nachfrage im Nahverkehr mit gut 1 % spürbar schwächer zu als im Jahr 2012. Dies gilt auch für den Fernverkehr. Hier entfallen sowohl die letztjährigen Basiseffekte aus den baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen als auch – unter der Annahme von "normalen" Bedingungen - die störungsbedingten Verlagerungen vom Luftverkehr. Somit wird der Nachfrageanstieg erheblich geringer ausfallen (rund 1 %) als im Vorjahr. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von ebenfalls rund 1 %. In den Jahren von **2014 bis 2016** ist für den Nahverkehr mit einer etwas höheren Zunahme (rund 1,5 % p.a.) zu rechnen als im laufenden Jahr. Im Fernverkehr wird sich die konjunkturelle Beschleunigung noch stärker sowohl auf die Privat- als auch die Geschäftsreisen auswirken. Deshalb ist auch hier ein höherer Nachfrageanstieg zu erwarten (rund 2 % p.a., beide Größen) als im laufenden Jahr. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von rund 1,5 % p.a.

Der **Luftverkehr** wuchs im Jahr **2012** um lediglich 1,8 %. Maßgeblichen Einfluss auf die schwache Gesamtentwicklung hatten die weiterhin angestiegenen Flugpreise sowie Umstrukturierungsmaßnahmen bei den Luftfahrtunternehmen mit nicht unerheblichen Streckennetzausdünnungen. Ein wirtschaftlich schwacher Euroraum und besonders auch touristische Rückverlagerungen von Europa nach (Interkont-)Nordafrika schwächten das Wachstum in Europa ab. Für das Jahr **2013** wird von einer annähernd stagnierenden Entwicklung ausgegangen. Die Fluggastzahlen werden insgesamt lediglich um 1,1 % zunehmen. Im innerdeutschen Luftverkehr wird es nach 2012 nochmals zu einem leichten Rückgang von 0,4 % kommen. Grenzüberschreitend wird ein leichter Anstieg von 1,2 % angenommen. Ausgehend von einer allgemeinen Konjunkturbelebung in **2014** wird für die Folgejahre **bis 2016** von einem Gesamtwachstum von 3 % p.a. bei den Fluggästen ausgegangen. Für den Bereich Europa und EU-27 wird eine Entwicklung von 2,9 % p.a. bzw. 2,6 % p.a. prognostiziert.

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 2012/13**" auf die Jahre **2013** und **2016**. Darüber hinaus wird auch ein Überblick über die Entwicklung im Jahr **2012** gegeben. Dabei stellen die hierfür ausgewiesenen Werte naturgemäß allesamt noch Schätzwerte dar. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **15.2.2013** vorlagen.

Seit der Sommerprognose 2012 wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Dies wurde zum Anlass genommen, die Luftfracht ausführlicher als vorher und nach Quell-/Ziel-Gebieten differenziert darzustellen. Dies wird in das bisherige Kapitel 3.3 (Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen) integriert. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für den Luftverkehr; die intermodalen Interdependenzen wurden berücksichtigt.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bilden der Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom Januar 2013 die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die **weltwirtschaftlichen Leitdaten** (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurden wie bisher die Prognosen des IWF, der Weltbank und der OECD herangezogen. Auf Anregung einiger Nutzer der Gleitenden Mittelfristprognose werden sie seit der Sommerprognose 2012 auch tabellarisch dargestellt.

Bei zahlreichen, sowohl gesamt- und branchenwirtschaftlichen als auch verkehrlichen, Größen und Indikatoren ist die Entwicklung nach wie vor – wie schon seit etwa 1½ Jahren, d.h. seit dem Auslaufen der kräftigen Aufwärtsbewegungen nach der Finanzkrise, – von einer **hohen Volatilität** geprägt. Deshalb sind, wie auch bei nahezu allen aktuellen gesamtwirtschaftlichen Konjunk-

turprognosen betont wird, die Ergebnisse der Verkehrsprognose für das Jahr 2013 mit **höheren Unsicherheiten** behaftet als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich, auch wenn diese Aussage allmählich zur Gewohnheit zu werden scheint. In den Jahren 2010 und 2011 waren diese Unsicherheiten sicherlich ähnlich hoch. Jedoch war damals die konjunkturelle Grundtendenz, nämlich eine kräftige Aufwärtsbewegung, unstrittig. Offen war am Jahresanfang lediglich das Ausmaß des Wachstums. Nunmehr dominiert, ähnlich wie vor einem Jahr, die Frage, ob die Grundannahme der Prognose, dass die im Verlauf von 2012 eingetretene gesamt- und branchenwirtschaftliche Abschwächung demnächst zum Stillstand kommt und im Verlauf von 2013 in eine moderate Aufwärtsbewegung übergeht, eintreffen wird. Sollte dies nicht der Fall sein, könnte bei dem einen oder anderen Güterverkehrsträger sogar das hier prognostizierte leichte Plus in ein ebenso geringes Minus umschlagen. In diesem Zusammenhang sei erneut darauf hingewiesen, dass der Prognosefehler nicht größer ist, wenn für eine Größe ein Plus um 1 % vorausgeschätzt wird und tatsächlich ein Minus um 1 % eintritt, als wenn sich die Prognose auf 5 % und der Ist-Wert auf 3 % belaufen. Letzteres findet jedoch im Allgemeinen eine geringere Beachtung.

Die **Risiken** der Prognose hat die Bundesbank in ihrer letzten Konjunkturanalyse prägnant formuliert: "Die vorliegende Projektion ist durch ein hohes Maß an Unsicherheit gekennzeichnet. Es ist durchaus vorstellbar, dass sich der Euro-Raum schneller erholt und dass sich die Weltwirtschaft stärker beschleunigt als hier unterstellt wurde. Dann ist die Zuversicht berechtigt, dass die deutsche Volkswirtschaft angesichts ihrer guten Verfassung die sich ergebenden Chancen nutzt. Es überwiegen jedoch Abwärtsrisiken. Sollte das weltwirtschaftliche Wachstum hinter den Erwartungen zurückbleiben oder sich die Schuldenkrise in einigen Ländern erneut verschärfen, dann ist eine schwächere Entwicklung als in der Basislinie unterstellt wahrscheinlich."¹

¹ Deutsche Bundesbank, Perspektiven der deutschen Wirtschaft, Gesamtwirtschaftliche Vorausschätzungen für die Jahre 2013 und 2014, in: Monatsbericht Dezember 2012, S. 13.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands nahm von 2003 **bis 2010** in einem geringen Ausmaß ab, und zwar um insgesamt 0,8 Mio. In diesem Zeitraum konnten die Wanderungsgewinne die Verluste aus der natürlichen Bewegung (Geburten minus Sterbefälle) – im Gegensatz zu den Jahren davor – nicht mehr ausgleichen. Allerdings hat dazu maßgeblich beigetragen, dass vor allem in den Jahren 2008 und 2009, in geringerem Umfang auch noch im Jahr 2010 die Kommunen im Rahmen der bundesweiten Einführung der persönlichen Steueridentifikationsnummer umfangreiche Melderegisterbereinigungen vorgenommen haben, die sich in erhöhten Fortzugszahlen niederschlugen. Allein in diesen drei Jahren ist die Einwohnerzahl um 0,5 Mio. gesunken. Im Jahr **2011**, ab dem dieser statistische Effekt vollständig entfiel, stieg sie bereits wieder um knapp 0,1 Mio. auf 81,84 Mio. (Jahresende). Im Jahr **2012** verstärkte sich diese Entwicklung, der letztverfügbare Wert (August) beläuft sich auf 81,95 Mio. Für das Jahresende schätzte das Statistische Bundesamt 82,0 Mio. (+0,2 %).¹ Für den Jahresdurchschnitt (81,9 Mio.) errechnet sich daraus ebenfalls eine Zunahme um 0,2 % (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1). Diese Trendwende ist ausschließlich auf den **Außenwanderungssaldo** zurückzuführen, der nach (v.a. statistisch bedingten) Verlusten in Höhe von 56.000 (2008) bzw. 13.000 (2009) Personen bereits im Jahr 2010 einen Gewinn in Höhe von 128.000 Personen verzeichnete, sich im Jahr 2011 (279.000) mehr als verdoppelte und im Jahr 2012 nochmals spürbar stieg. Nach der o.a. Schätzung des StBA belief er sich auf "mindestens 340.000"; nach dem überraschend hohen Wert für den September (52.000), der nach Abschluss der StBA-Schätzung erschien, dürften es noch einige Zehntausend mehr werden. Natürlich ist dieser Verlauf mit der Arbeitsmarktentwicklung in Deutschland sowie in den wichtigsten (ost- und südeuropäischen) Herkunftsländern zu erklären. Damit ist es jetzt zumindest für **2013** nicht mehr – wie in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose – zulässig, die Veränderungen der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts aus dem Jahr 2009 heranzuziehen, in der (in beiden Hauptvarianten) für alle Jahre von 2010 bis 2014 eine Abnahme um rund 0,2 % p.a. berechnet wurde.² Stattdessen wurde für den Verlauf von 2013 erneut ein Anstieg, allerdings in einem schwächeren Ausmaß als 2012, angenommen. Im Jahresdurchschnittsvergleich erhöht sich die Einwohnerzahl jedoch wegen der höheren Zunahme im Verlauf von 2012 ähnlich wie im Vorjahr. Von **2014 bis 2016** wird das Defizit aus der natürlichen Bewegung allmählich steigen. Ob es auch dann von Wanderungsgewinnen vollständig kompensiert wird, hängt von der

¹ Statistisches Bundesamt, 2012 erneuter Bevölkerungsanstieg erwartet, Pressemitteilung vom 14.01.2013. https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2013/01/PD13_013_12411.html

² Nach der Entwicklung seit 2010 lag die tatsächliche Einwohnerzahl am Jahresende 2012 bereits um rund 800.000 Personen oder 1 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV.

Arbeitsmarktentwicklung in Europa ab und kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Für die Einwohnerzahl wurde eine annähernde Stagnation angenommen.

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

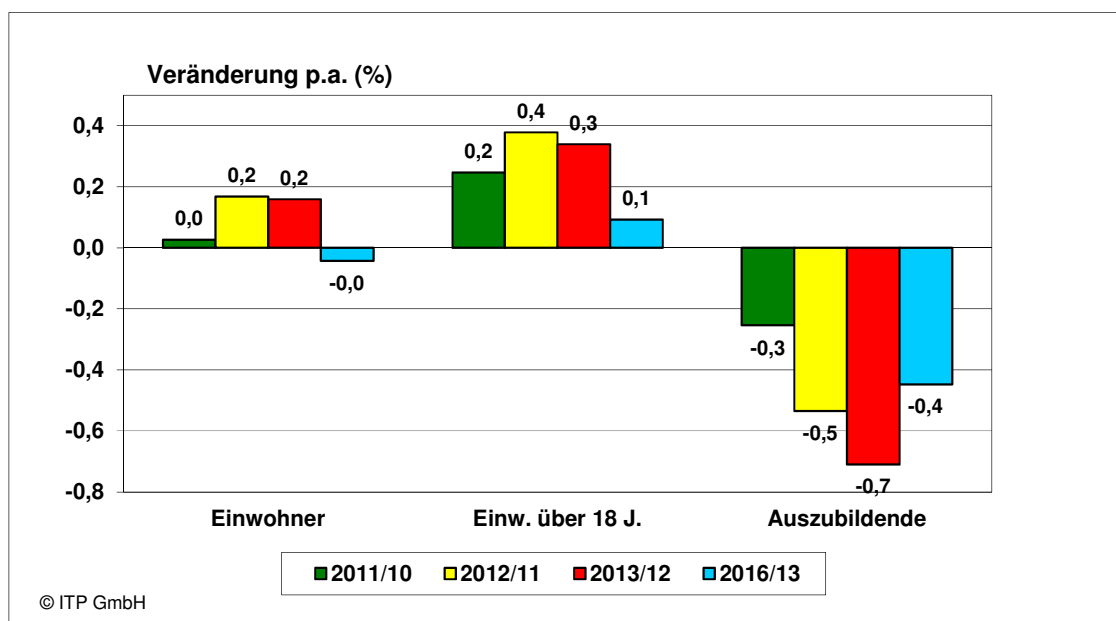
	Mio. Personen					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Einwohner ¹⁾	81,76	81,78	81,92	82,05	81,94	0,0	0,2	0,2	-0,0
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	68,35	68,52	68,78	69,01	69,20	0,2	0,4	0,3	0,1
Auszubildende ²⁾	13,70	13,67	13,59	13,50	13,32	-0,3	-0,5	-0,7	-0,4

1) Jahresdurchschnitt

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



© ITP GmbH

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu. Dies gilt auch für die Jahre von 2003 bis 2008, in denen die gesamte Einwohnerzahl bereits sank (-0,1 % p.a.), die Zahl der Erwachsenen dagegen noch um 0,3 % p.a. wuchs. Entsprechend der Entwicklung der gesamten Einwohnerzahl hat sie in den Jahren 2009 und 2010 annähernd stagniert und ist anschließend in den Jahren 2011 und 2012 wieder gestiegen. Das Ausmaß der letztjährigen Zunahme (0,4 %) ist für

die Personenverkehrsentwicklung nicht völlig unerheblich. Für das begonnene Jahr ist ein ähnlich hoher, danach ein schwächerer Zuwachs zu erwarten. In dieser Altersgruppe findet der Rückgang generell erst später als bei der gesamten Einwohnerzahl statt; zudem ist er absolut wie prozentual schwächer ausgeprägt.

Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus den Schülern (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie aus den Studenten. Seit 1998 geht sie entsprechend der Besetzung der entsprechenden Altersjahrgänge zurück, darunter seit 2004 in einem spürbaren Ausmaß (bis 2010 um 0,8 % p.a.). Bei der Zahl der Schüler, die in den neunziger Jahren noch gestiegen ist, hat sich die Abnahme in den letzten Jahren merklich verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2011/12) 1,7 %.¹ Bereits in den Jahren 2008 bis 2010 wurde sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bis 5 %) gedämpft. Im Wintersemester 2011/12 nahm deren Zahl nochmals deutlicher (7,2 %) zu, was neben doppelten Abiturjahrgängen in Bayern und Niedersachsen auch durch die Aussetzung der Wehrpflicht bedingt war. Deshalb sank die Zahl aller Auszubildenden um lediglich 0,3 %. In den Jahren 2012 und 2013 wurden bzw. werden in weiteren Bundesländern, darunter 2012 in Baden-Württemberg und 2013 in Nordrhein-Westfalen, jeweils zwei Jahrgänge die (Fach-) Hochschulreife erlangen. Deshalb liegt die Zahl der Studienanfänger mit rund 470.000 bzw. 490.000 erneut deutlich über dem langjährigen Durchschnitt (1994-2007: 318.000), erreicht aber den Wert von 2011 (516.000) nicht ganz.² Für die gesamte Studentenzahl kann daraus eine Zunahme um 5 % bzw. 4 % abgeleitet werden. Von 2014 bis 2016 wird sich deren Anstieg nochmals etwas abschwächen. Die Schülerzahl sinkt nach der letzten KMK-Prognose in allen Jahren ab 2012 in einem ähnlichen Ausmaß wie 2011.³ Damit schrumpft die Zahl aller Auszubildenden um 0,4 % bis 0,7 % p.a.

¹ Dieser Wert wurde der Statistik der KMK entnommen (vgl. Schüler, Klassen, Lehrer und Absolventen der Schulen 2002 bis 2011, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 198, Bonn 2012.) Die Abweichung zum (gleich definierten) Wert des StBA (-2,1 %) war bisher nicht aufzuklären.

² Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2012 – 2025 – Fortschreibung, Bonn 2012.

³ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2010 – 2025, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 192, Bonn 2011.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft**, die in den Jahren 2010 und 2011 von einer kräftigen Erholung nach der schwersten Rezession der Nachkriegsgeschichte geprägt war, hat sich im Jahr **2012** abgeschwächt. Das weltweite BIP-Wachstum wird gegenwärtig auf gut 3 %, nach gut 5 % im Jahr 2010 und knapp 4 % im Jahr 2011, geschätzt (vgl. Tab. R-2). Die Abschwächung war vor allem im Euroraum bzw. in der EU zu beobachten, in der die Wirtschaftsleistung geringfügig gesunken ist. Auch in China und in Indien hat sich die Dynamik reduziert, allerdings auf nach wie vor hohem Niveau. Dagegen ist das BIP in den USA etwas stärker gestiegen als 2011. In Japan kam es auf Grund von Aufholeffekten wegen der Naturkatastrophe des Vorjahres sogar zu einer spürbaren Belebung. Für **2013** rechnen der IWF, die Weltbank und die OECD weltweit mit einer leichten Beschleunigung der Dynamik, die allerdings überwiegend in den Schwellenländern entsteht. Für den Euroraum wird eine erneute annähernde Stagnation, für die USA und Japan ein schwächerer Anstieg als im Vorjahr erwartet.¹ Für die Jahre von **2014 bis 2016** wird von diesen Institutionen übereinstimmend eine spürbare Belebung der Weltwirtschaft prognostiziert. Dies wird dann auch auf den Euroraum und die USA zutreffen. In China und in Indien wird sich das kräftige Wachstum fortsetzen.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung p.a. in %			
	11/10	12/11	13/12	16/13
Welthandel ¹⁾	5,9	2,8	3,8	5,9
BIP				
Welt	3,9	3,2	3,5	4,4
EU	1,6	-0,2	0,2	1,9
Euroraum	1,4	-0,4	-0,2	1,5
USA	1,8	2,3	2,0	3,2
Japan	-0,6	2,0	1,2	1,0
China	9,3	7,8	8,2	8,5
Indien	7,9	4,5	5,9	6,7

1) In der Definition des IWF

Quellen: IWF, Weltbank, OECD

¹ IWF, World Economic Outlook, Update vom 24.1.2013, S. 2, Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2013, S. 2, und OECD, Economic Outlook Nr. 92, November 2012, S. 200. Für die Werte in Tabelle R-2 wurden die des IWF herangezogen, weil dessen Mittelfristprognose vom Oktober 2012 den gesamten Prognosezeitraum abdeckt, während die beiden anderen Prognosen nur bis 2014 (OECD) bzw. 2015 (Weltbank) reichen. Für 2013 und 2014 weichen sie nur um wenige Zehntelprozentpunkte voneinander ab.

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 16. Januar 2013¹, in der die Entwicklung im begonnenen Jahr prognostiziert wird, und der darauf aufbauenden **mittelfristigen Projektion** des BMWi bis zum Jahr 2017.

Das **BIP** ist im Jahr **2012** gemäß den ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 0,7 % gestiegen. Dies entspricht exakt den Erwartungen des BMWi, die unseren Prognosen vom Jahresanfang sowie vom Sommer 2012 zu Grunde gelegt wurden. Gedämpft wurde die deutsche Konjunktur durch die Wachstumsabschwächung im Euroraum, die sich direkt auf die deutschen Exporte auswirkte, sowie durch die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Währungsunion, die die Investitionsentscheidungen zusätzlich erheblich reduzierten. Für das Jahr **2013** wird von den Konjunkturforschern übereinstimmend ein moderates Wachstum im Verlauf des Jahres erwartet, das aber wegen des Rückgangs im vierten Quartal 2012 auf einer gedrückten Basis aufsetzt und deshalb im Jahresdurchschnitt kaum höher ausfallen wird als im Vorjahr. Im Jahreswirtschaftsbericht wurde diese Erwartung mit 0,4 % quantifiziert. Dies liegt am unteren Rand des, allerdings engen, Spektrums, das durch die ab Dezember 2012 erstellten Konjunkturprognosen gezogen wird (0,3 % bis 0,9 %).² Für **2014** besteht Konsens, dass die deutsche Wirtschaft, unter den o.a. weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, spürbar stärker wachsen wird als im laufenden Jahr. Die Mittelfristprojektion des BMWi erwartet ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,6 %, einige andere Prognostiker noch etwas mehr (DIW: 2,2 %). Für **2015 und 2016** wurde vom BMWi ein Wachstum von 1,4 % prognostiziert, woraus sich für den gesamten mittelfristigen Zeitraum 1,5 % p.a. errechnen (vgl. Tab. R-3 und Abb. R-2).

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2012** um 0,8 % gestiegen. Ausschlaggebend hierfür waren sowohl der weitere Beschäftigungsaufbau (1,1 %) als auch höhere Tarifabschlüsse. Somit nahmen die verfügbaren Einkommen zu, was bei einer unveränderten Sparquote auf die Konsumausgaben durchschlug. Im Jahr **2013** wird der Beschäftigungsaufbau zwar weitgehend zum Stillstand kommen. Andererseits steigen einige andere Komponenten der verfügbaren Einkommen (Sozialleistungen, Selbständigen- und Vermögenseinkommen) stärker als im Vorjahr. Zudem wird die Preissteigerungsrate voraussichtlich leicht sinken, so dass die realen Konsumausgaben insgesamt nur geringfügig schwächer wachsen als 2012. Im Jahreswirtschaftsbericht wird mit einem Anstieg um 0,6 % gerechnet, was in der Mitte der anderen oben

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Jahreswirtschaftsbericht 2013, Berlin, Januar 2013.

² Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen der Bundesbank, von HWWI (Hamburg), ifo (München), IWH (Halle), IfW (Kiel), RWI (Essen) und DIW (Berlin), die zwischen dem 3.12.2012 und dem 9.1.2013 publiziert wurden.

erwähnten Prognosen liegt (0,2 % bis 1,1 %). Von **2014 bis 2016** werden die Konsumausgaben gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi wieder etwas dynamischer zunehmen (1,1 % p.a.).

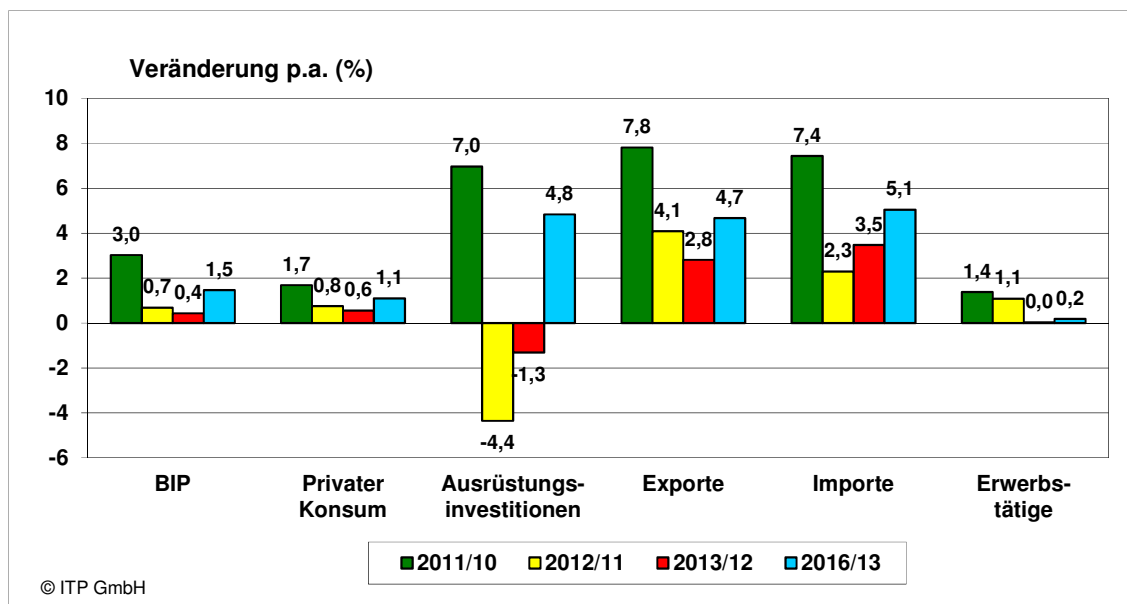
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	107,0	110,2	111,0	111,5	116,4	3,0	0,7	0,4	1,5
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	103,2	104,9	105,7	106,3	109,8	1,7	0,8	0,6	1,1
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	108,5	116,1	111,0	109,6	126,2	7,0	-4,4	-1,3	4,8
Exporte ¹⁾	124,5	134,2	139,7	143,6	164,7	7,8	4,1	2,8	4,7
Importe ¹⁾	124,6	133,8	136,9	141,7	164,2	7,4	2,3	3,5	5,1
Erwerbstätige ³⁾	40,6	41,2	41,6	41,6	41,9	1,4	1,1	0,0	0,2

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr **2012** im Gegensatz zu den Erwartungen vom Jahresanfang als auch vom Sommer 2012 gesunken, und zwar mit 4,4 % in einem beträchtlichen Ausmaß. Die Unsicherheiten bezüglich der Schuldenkrise und der Zukunft der Währungsunion sowie die nachlassende Dynamik der Weltwirtschaft haben die Investitionsneigung trotz der äußerst günstigen Finanzierungsbedingungen massiv abgeschwächt. Im Jahr **2013** wird sich das Investitionsklima, parallel zur Kapazitätsauslastung, allmählich aufhellen, so dass es im Verlauf zu einem Anstieg kommt. Auf Grund des kräftigen Rückgangs im Vorjahr ist im Jahresdurchschnittsvergleich allerdings nach wie vor ein spürbares Minus zu erwarten, das im Jahreswirtschaftsbericht auf -1,3 % geschätzt wird. Hier ist die Prognoseunsicherheit allerdings noch sehr hoch, was sich auch im Spektrum der anderen o.a. Prognosen (-6 % bis 0 %) zeigt. Von **2014 bis 2016** wird die erwartete gesamtwirtschaftliche Belebung wieder zu einer steigenden Kapazitätsauslastung und auch zu höheren Gewinnerwartungen führen, was auf die Ausrüstungsinvestitionen ausstrahlen wird. Vom BMWi wird bis 2016 eine Zunahme um knapp 5 % p.a. erwartet. Damit wird der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008, der nach dem drastischen Einbruch des Jahres 2009 (-23 %) trotz des Wiederanstiegs in den beiden Folgejahren im Jahr 2012 noch um 13 % verfehlt wurde, nunmehr erst im Jahr 2016 erreicht.

Die **Exporte** sind im Jahr **2012** trotz des abgeschwächten Wachstums des Welthandels und der konjunkturellen Eintrübung in Europa um 4,1 % gestiegen, was über den Erwartungen lag. Zurückzuführen ist dies wiederum auf die Ausfuhren in die USA und in die süd- und ostasiatischen Schwellenländer. Jedoch hat sich die Dynamik im Verlauf des Jahres deutlich verlangsamt. Zudem wird die Wirtschaft des Euroraums im Jahr **2013** erneut nicht über eine Stagnation hinauskommen. Somit zeichnet sich eine schwächere Zunahme der Exporte ab. Sie wird im Jahreswirtschaftsbericht auf knapp 3 % quantifiziert, was erneut in der Mitte des Spektrums der anderen Prognosen (1,9 % bis 4,2 %) liegt. Für **2014** erwartet die Mittelfristprojektion des BMWi mit dem Anziehen des Welthandels eine Wachstumsbeschleunigung auf 4,4 %. Hier sind die vier Prognosen, in denen nicht nur die Entwicklung im Jahr 2013, sondern auch die im Jahr 2014 vorausgeschätzt wurde (Bundesbank, IWH, IfW, DIW), optimistischer (5,6 % bis 6,9 %). Für **2015 und 2016** wird vom BMWi ein Wachstum von 4,8 % erwartet, woraus sich für den gesamten mittelfristigen Zeitraum 4,7 % p.a. errechnen.

Die **Importe** sind im Jahr **2012** mit der Abflachung der gesamtwirtschaftlichen Produktion deutlich schwächer gewachsen (2,3 %) als in den beiden Vorjahren. Im Verlauf des Jahres **2013** sollte sich die Dynamik wieder beleben, so dass die Importe – im Gegensatz zum BIP – etwas stärker als im Vorjahr zulegen werden. Im Jahreswirtschaftsbericht werden 3,5 %, in den anderen Prognosen 3,0 % bis 4,6 % geschätzt. Von **2014 bis 2016** wird sich die Dynamik wieder beschleunigen. Die Mittelfristprojektion des BMWi rechnet für alle Jahre bis 2016 mit einem Anstieg um gut 5 % p.a., die vier o.a. Prognosen für 2014 sogar mit 5,6 % bis 7,4 %.

Die (jahresdurchschnittliche) Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2012** trotz der Abschwächung des Produktionswachstums nochmals spürbar (1,1 %) gestiegen. Dies ist vor allem auf die Dynamik des Vorjahres zurückzuführen, die sich im Jahresdurchschnittsvergleich noch merklich niederschlug. Zudem kam es auch im ersten Halbjahr 2012 noch zu einem Beschäftigungsaufbau. Im Jahr **2013** wird er dagegen, korrespondierend zur gesamtwirtschaftlichen Produktion, endgültig zum Stillstand kommen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird eine exakte und in den anderen Prognosen eine annähernde Stagnation (-0,1 % bis +0,1 %) erwartet. Von **2014 bis 2016** wird die Erwerbstätigenzahl gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi wieder etwas steigen (0,2 % p.a.).

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2012** nach ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 1,1 % gesunken. Zwar wurde der Wohnungsbau (+3 %) weiterhin von den nach wie vor historisch niedrigen Hypothekenzinsen, den Modernisierungsprogrammen, der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und nicht zuletzt den Unsicherheiten bei anderen Formen der Kapitalanlage spürbar angeregt. Jedoch wurde der Wirtschaftsbau in Gefolge der allgemeinen Investitionsschwäche merklich (-2 %) und der öffentliche Bau nach dem Auslaufen der Konjunkturprogramme kräftig (-12 %) eingeschränkt. Die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung stärker korreliert ist als die Investitionen, ging noch etwas stärker zurück (-1,7 %) als die Investitionen. Zu den konjunkturellen Einflussfaktoren hinzu kamen ein dämpfender Basiseffekt aus den Witterungsbedingungen, weil die Bautätigkeit im Jahr 2011 (+13 %) nahezu überhaupt nicht behindert wurde, im Jahr 2012 dagegen schon (Februar: -20 %), sowie die geringe Zahl der Arbeitstage im Dezember 2012 (-14 %). Für das Jahr **2013** wirken die konjunkturellen Einflussfaktoren wieder expansiv. Im Wohnungsbau wird sich die Aufwärtsbewegung fortsetzen. Entscheidend im Vergleich zu 2012 ist, dass der Wirtschaftsbau nur mehr leicht schrumpft und der öffentliche Bau, trotz der angespannten Finanzlage vieler Kommunen, wieder steigen sollte. Aus diesen Gründen wurde für die **Bauinvestitionen** im Jahreswirtschaftsbericht mit einer Zunahme um 1,3 % gerechnet, in den anderen Prognosen mehrheitlich mit einem noch etwas stärkeren Plus (0,7 % bis 2,6 %). Die **Produktion** dürfte – vice versa zu 2012 – etwas stärker steigen (1,8 %). Für die Jahre von **2014 bis 2016** wird in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg der **Bauinvestitionen** um 2,2 % p.a. erwartet (2014: 3,2 %, danach: 1,6 %). Für die **Produktion** wurde diese Veränderungsrate übernommen (vgl. Tab. R-4 und Abb. R-3).

Die **Industrieproduktion** ist im Jahr **2012** nach vorläufigen Ergebnissen um 1,3 % gesunken. Dies liegt unter den Erwartungen sowohl vom Jahresanfang (+0,6 %) als auch vom Sommer 2012 (+0,2 %). Die Aufholprozesse auf den scharfen Einbruch des Jahres 2009 waren im Jahr 2011 bereits abgeschlossen. In den ersten drei Monaten des vergangenen Jahres ist die Produktion (saison- und arbeitstäglich bereinigt) noch gestiegen, anschließend aber wieder – bei mehrfachen kleinen Richtungsänderungen und entgegen den Erwartungen – gesunken. In diesem Verlauf zeigt sich die, in der Einleitung zur gesamten Prognose erwähnte, hohe Volatilität der gegenwärtigen konjunkturellen Situation. Für das Jahr **2013** kam die jüngste Industriepronose des DIW vom November 2012 zu einem spürbaren Plus (2,1 %).¹ Allerdings stand sie noch unter der Annahme der damaligen BIP-Prognose des DIW in Höhe von 1,6 % und muss unter den veränderten Rahmenbedingungen als zu optimistisch betrachtet werden. Auf Grund

¹ D. Lucke, Deutsche Industrie stemmt sich gegen die Krise im Euroraum, in: DIW-Wochenbericht Nr. 48/2012, S. 16-24.

der beschriebenen Entwicklung im Verlauf von 2012 ging die Industrieproduktion mit einem Unterhang in Höhe von immerhin 2 % ins neue Jahr.¹ Das bedeutet, dass sie – erneut saison- und arbeitstäglich bereinigt – im Verlauf von 2013 um 3,5 % steigen muss, um dies auszugleichen. Einerseits signalisieren Frühindikatoren wie der Auftragseingang und die Ergebnisse des ifo-Konjunkturtests aus den letzten Monaten eine gewisse Belebung. Andererseits erscheint das genannte Ausmaß des Verlaufsanstiegs aus derzeitiger Sicht als Obergrenze einer realistischen Annahme. Im Jahresergebnis ergibt sich daraus ein geringes Plus (0,3 %). Für die Jahre von **2014 bis 2016** wurde unterstellt, dass die Industrieproduktion, wie in früheren Aufschwungsperioden, etwas stärker als das BIP wächst. Konkretisiert wurde das, indem die Wachstumsdifferenz zwischen beiden Größen in diesen Aufschwungsjahren fortgeschrieben wurde. Daraus errechnet sich ein Anstieg in Höhe von knapp 2 % p.a.

Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Bauproduktion ¹⁾	109,2	123,4	121,3	123,5	131,6	13,0	-1,7	1,8	2,2
Industrieproduktion ²⁾	105,2	114,4	112,9	113,2	119,7	8,7	-1,3	0,3	1,9
Chemieproduktion ³⁾	102,4	103,7	100,0	100,9	107,3	1,3	-3,6	0,9	2,1
Rohstahlproduktion ⁴⁾	43,8	44,3	42,7	43,0	43,9	1,0	-3,7	0,8	0,7
Steinkohlenabsatz ⁴⁾	56,3	54,8	52,9	52,2	49,9	-2,7	-3,4	-1,4	-1,4
Mineralölproduktenabsatz ⁴⁾	105,9	103,0	102,2	102,5	100,3	-2,8	-0,7	0,2	-0,7

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2005 = 100)
2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2005 = 100)
3) Produktionsindex für die Herstellung von chemischen Erzeugnissen (2005 = 100)
4) Mio. t

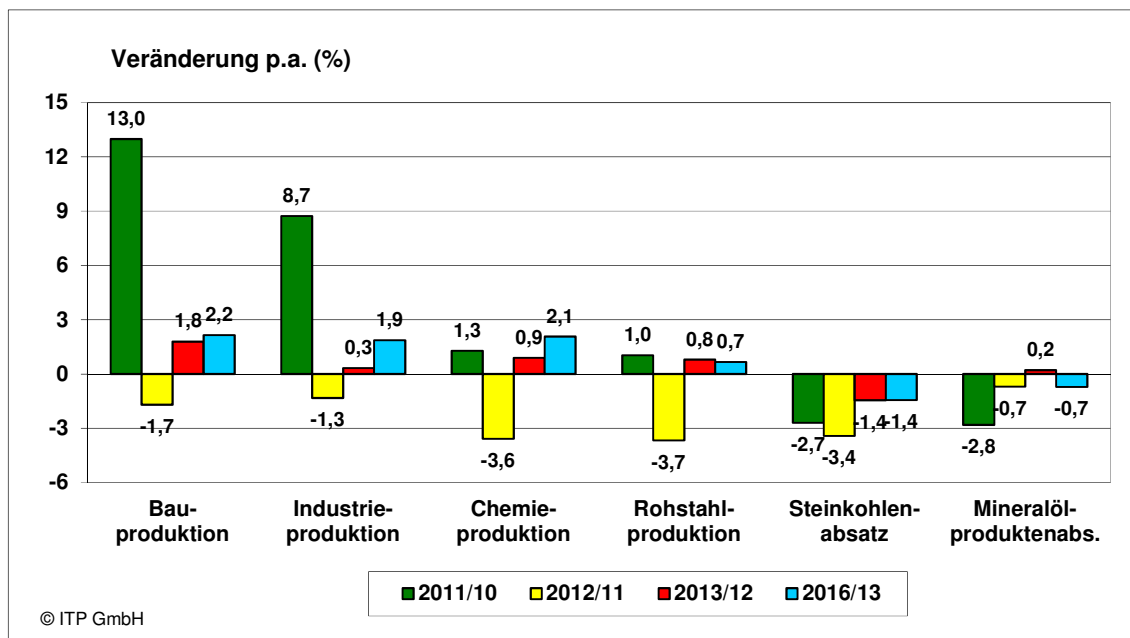
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Verband der Chemischen Industrie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Gesamtverband Steinkohle, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölwirtschaftsverband, DIW, eigene Prognosen

Von der Produktion der **chemischen Industrie** stehen größere Teile, v.a. die Herstellung von Grundstoffen, am Beginn der Wertschöpfungskette. Deshalb machte sich im Jahr 2011 die allgemeine konjunkturelle Abschwächung bereits früher bemerkbar, so dass die Chemieproduktion nicht nur wesentlich schwächer (1 %) als die gesamte Industrie (9 %) zugenommen hat, sondern im Verlauf dieses Jahres bereits spürbar gesunken ist, und zwar (saison- und arbeitstäglich bereinigt) von März bis Dezember um 10 %. Somit ging sie bereits mit einem beträchtli-

¹ Der statistische Über- bzw. Unterhang gibt an, in welchem Ausmaß sich eine Größe gegenüber dem Vorjahr verändert, wenn sie im gesamten Jahr auf dem letzten Stand des Vorjahres bliebe. Um kurzfristige Ausschläge zu glätten, werden für Letzteren nicht Monatswerte, also der Stand vom Dezember, sondern Quartalswerte, also das Niveau vom vierten Vierteljahr, herangezogen.

chen Unterhang von mehr als 4 % ins Jahr **2012**. In dessen Verlauf hat sie zwar, vor allem in den ersten Monaten, etwas zugelegt, lag aber dennoch bis einschließlich Oktober durchgängig unter dem jeweiligen Vorjahresstand. Erst in den beiden letzten Monaten wurde (erneut saison- und arbeitstäglich bereinigt) ein Plus gegenüber dem gedrückten Niveau von 2011 erreicht. Im gesamten Jahr 2012 ist die Chemieproduktion um 3,6 % gesunken, also noch stärker, als es vor einem Jahr an dieser Stelle erwartet wurde. Für das Jahr **2013** wurde vom DIW eine Zunahme um 3 % prognostiziert.¹ Um dies zu realisieren, wäre – bei linearer Entwicklung – im Verlauf des Jahres (4. Quartal 2013 zu 4. Quartal 2012) ein Anstieg um 6 % erforderlich, was vor dem Hintergrund der mittlerweile verschlechterten Perspektiven als weniger realistisch betrachtet werden muss. Vom Verband der Chemischen Industrie wurde ein Plus um 1 % erwartet (ohne pharmazeutische Erzeugnisse).² Dies bedeutet einen Verlaufsanstieg um 2,5 %, was als durchaus realistisch erscheint, und wurde deshalb für die vorliegende Verkehrsprognose herangezogen. In den Jahren von **2014 bis 2016** wird die konjunkturelle Belegung auch auf die Chemieproduktion ausstrahlen. In Anlehnung an das Wachstum der gesamten Industrieproduktion, deren Entwicklung derjenigen der Chemieindustrie bereits in früheren Aufschwungperioden ähnelte, wurde ein Plus um gut 2 % p.a. angenommen.

Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



¹ D. Lucke, a.a.O.

² Verband der Chemischen Industrie e.V., Die chemische Industrie tritt auf der Stelle, VCI-Pressinformation vom 12.12.2012, <https://www.vci.de/Presse/Pressemitteilungen/Seiten/Die-chemische-Industrie-tritt-auf-der-Stelle--VCI-Jahrespressekonferenz-2012.aspx>

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** ist im Jahr **2012** um knapp 4 % gesunken. Zum einen ist dies mit der Entwicklung der Produktion in den Hauptabnehmerbranchen zu erklären, die entweder zurückging (Bau) oder nur verhalten stieg (Fahrzeug- und Maschinenbau). Zum anderen fand auch ein ausgeprägter Lagerabbau (bei Herstellern und Verarbeitern) statt. Dies dürfte sich im Jahr **2013** in die gegenteilige Bewegung verkehren. Zudem sind die konjunkturellen Perspektiven vor allem für die Bauwirtschaft deutlich positiver als im Vorjahr. Aus diesen Gründen ist im laufenden Jahr mit einem Anstieg der Rohstahlproduktion zu rechnen. Von der Wirtschaftsvereinigung Stahl wurde ein Niveau von 43 Mio. t erwartet, was einem Plus von 1 % entspricht¹. Für die Jahre von **2014 bis 2016** zeichnet sich bei den meisten Verarbeitern ein weiterer Nachfrageanstieg ab. Andererseits dürfte er erneut in einem überproportionalen Ausmaß durch Importe gedeckt werden, so dass die deutsche Rohstahlproduktion schwächer wächst (0,7 % p.a.). Das dann erreichte Niveau (knapp 44 Mio.) liegt noch um 10 % unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2007 (48,6 Mio.).

Bei der **Steinkohle** ist nochmals auf die Entwicklung im Jahr **2011** einzugehen. Deren **Verbrauch** wurde von der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) von 57,5 auf 55,3 Mio. t SKE revidiert. Er ist damit in diesem Jahr nicht um 0,7 %, sondern um 4,5 % gesunken. Der Grund für diese spürbare Revision bestand in einem erheblichen (ungeplanten) Lageraufbau in den Kraftwerken. Während es aus energiewirtschaftlicher Sicht entscheidend ist, welche Mengen in den Kraftwerken verfeuert werden, ist es unter verkehrswirtschaftlichen Aspekten maßgeblich, welche Mengen in die Kraftwerke transportiert werden. Deshalb wird in Tab. R-4 schon immer der **Absatz** (von deutscher und importierter Steinkohle) und nicht der Verbrauch ausgewiesen. Natürlich folgt der Absatz grundsätzlich dem Verbrauch, nur kann sich im Fall von erheblichen Lagerveränderungen eine Diskrepanz zwischen den Entwicklungen der beiden Größen ergeben. Im Jahr 2011 sank der Absatz um 2,7 % und damit spürbar schwächer. Im Jahr **2012** ist der **Verbrauch** von Steinkohle gemäß den Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen um 3,1 % gestiegen.² Verantwortlich hierfür war der Verbrauch in den Kraftwerken, auf die rund drei Viertel der Gesamtnachfrage entfallen. Sie nahm gegenüber dem revidierten, geringeren Niveau des Jahres 2011 um 6 % zu. Dazu haben zum einen die niedrigeren Temperaturen im Februar beigetragen, zum anderen ist der Anteil der Steinkohle an der Energieträgerstruktur der Stromerzeugung gestiegen. Dagegen sind die Lieferungen an die Stahlindustrie, korrespondierend zu deren Produktion, um 4 % gesunken. Der **Absatz** von Steinkohle verzeichnete jedoch eine erheblich schwächere Entwicklung als der Verbrauch. Der Inlandsabsatz deutscher Steinkohle ging nach den Ergebnissen des Gesamtverbands Steinkoh-

¹ Wirtschaftsvereinigung Stahl, Erholung im Verlauf von 2013, Medieninformation vom 18.12.2012, http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke_Navigation/MedienLounge/_Dokumente/121218_PM_Prognose_2013.pdf

² Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Niedrige Temperaturen sorgen 2012 für schwachen Anstieg des Energieverbrauchs, AGEB-Pressedienst Nr. 08/2012 vom 19.12.2012

le um 12 % zurück, was den längerfristigen Kapazitätsplanungen entspricht und deshalb nicht weiter verwundert. Allerdings nahm auch die Einfuhr geringfügig ab und somit der Gesamtabsatz um gut 3 % oder 2 Mio. t. Dies ist angesichts der Verbrauchsentwicklung durchaus überraschend. Ob es tatsächlich zu einem Lagerabbau in dem drastischen Ausmaß von 4 Mio. t kam, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Vielmehr bleibt abzuwarten, ob die vorläufigen Werte bestätigt werden. Im Jahr **2013** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie entsprechend deren Produktion geringfügig steigen. Der Bedarf der Kraftwerke ist hinsichtlich der Energieträgerstruktur der Stromerzeugung auch kurzfristig mit gewissen Unsicherheiten behaftet;¹ es wurde eine Entwicklung gemäß des (rückläufigen) langfristigen Trends angenommen. Für den gesamten Steinkohlenverbrauch errechnet sich daraus ein Minus um rund 1,5 %, das zunächst auch für den Absatz angesetzt wird. Für die Jahre von **2014 bis 2016** wird eine nahezu identische Entwicklung angenommen. Dies entspricht jeweils einem Rückgang um knapp 1 Mio. t p.a. In allen Jahren ab 2013 wird der Absatz des deutschen Steinkohlebergbaus entsprechend den Kapazitätsplanungen weiter zweistellig sinken, d.h. um rund 2 Mio. t p.a. Somit verbleibt für die Importkohlemengen ein Plus um über 1 Mio. t pro Jahr, was rund 3 % entspricht.

Innerhalb des **Absatzes** von **Mineralölprodukten** hat sich im Jahr **2012** die Nachfrage nach leichtem Heizöl überraschend schwach entwickelt. Hier wurde von allen Marktbeobachtern nach dem Rückgang im Jahr 2011, als zahlreiche Käufe preisbedingt aufgeschoben wurden, ein spürbarer Anstieg erwartet. Er fand zunächst auch statt (1. Halbjahr: +16 %). Anschließend kam es jedoch im dritten Quartal zu einer neuerlichen drastischen Kaufzurückhaltung (-27 %). Im Gesamtjahr dürfte der Absatz von leichtem Heizöl über eine annähernde Stagnation nicht hinausgekommen sein. Bei den anderen Hauptprodukten nahm der Absatz von Dieselmotorkraftstoff, Kerosin und schwerem Heizöl zu. Dem standen jedoch höhere Absatzrückgänge vor allem bei Ottokraftstoff (-6 % bzw. 1,2 Mio. t) sowie auch bei Rohbenzin, Bitumen und Petrolkoks gegenüber. Somit ist der Gesamtabsatz geringfügig gesunken (-0,7 % bzw. 0,7 Mio. t). Dies liegt spürbar unter den Erwartungen vom Jahresanfang (+1,6 %). Für das Jahr **2013** ist erneut zu erwarten, dass die vorher unterlassenen Heizölkäufe angesichts geleerter Tanks – unabhängig von der Preisentwicklung – nunmehr realisiert werden. Deshalb sollte der Heizölabsatz im laufenden Jahr – annähernd normale Witterungsbedingungen vorausgesetzt – ein spürbares Plus verbuchen. Bei den anderen Hauptprodukten gleichen sich leichte Zuwächse bei Dieselmotorkraftstoff, die infolge des zunehmenden Pkw-Bestands und des weiter steigenden Lkw-Verkehrs entstehen, und bei Kerosin sowie ein Rückgang bei Ottokraftstoff, bedingt durch den sinkenden Pkw-Bestand dieser Antriebsart und durch weitere Effizienzfortschritte, annähernd aus. Deshalb ist für den Gesamtabsatz ein, allerdings sehr geringfügiges, Plus zu erwarten (0,2 %). In den

¹ Schwankungen sowohl des Stromverbrauchs als auch der Erzeugung aus erneuerbaren Energieträgern (Wind, Photovoltaik) werden in aller Regel durch fossile Brennstoffe ausgeglichen, darunter zu einem hohen Anteil durch Steinkohle.

Jahren von **2014 bis 2016** wird der Absatz von leichtem Heizöl wieder auf den Trend, der wegen der Substitutionen im Neubau und der fortgesetzten Energieeinsparmaßnahmen sinkt, zurückfinden. Die Entwicklung bei den anderen Produkten wird derjenigen des laufenden Jahres ähneln. Daraus errechnet sich für den Gesamtabsatz ein Rückgang um 0,7 % p.a., also im Ausmaß von 2012.

Die deutsche **Raffinerieproduktion** hat sich in der jüngeren Vergangenheit spürbar schwächer entwickelt als der Produktenabsatz, insbesondere in den Jahren 2008 und 2010 belief sich die Differenz der Veränderungsraten auf 8 bzw. 7 Prozentpunkte. Dies war zum einen auf stark rückläufige Produktausfuhren und zum anderen auf steigende Importe zurückzuführen. Im Jahr **2012** sind die Exporte, die sich schon im Vorjahr stabilisiert hatten, nunmehr sogar spürbar gestiegen (rund 5 %). Offensichtlich war deren Rückgang zwischen 2007 (28,1 Mio. t) und 2010 (18,0 Mio. t) weniger, wie von manchen Marktteilnehmern geäußert, auf eine verschlechterte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Raffinerien zurückzuführen, sondern eher ein Reflex auf den vorangegangenen Anstieg zwischen 2003 (18,8 Mio. t) und 2007. Der Abbau der Raffineriekapazitäten setzte sich in den beiden letzten Jahren fort (Jahresende 2012: 103,4 Mio. t, 2007: 119,0), was den Exportanstieg noch bemerkenswerter macht. Gleichzeitig haben sich die Einfuhren im vergangenen Jahr, ebenfalls wie schon im Jahr zuvor, spürbar vermindert (-5 %). Beide Größen entwickeln sich somit in die gegenläufige Richtung, als am Jahresanfang angenommen wurde. Dies führt dazu, dass die Raffinerieproduktion trotz des gesunkenen Inlandsabsatzes gestiegen ist. Dieses Plus (ca. 1,5 %) fällt sogar noch etwas stärker aus, als es am Jahresanfang angenommen wurde (0,5 %). Zusätzlich wurden für die Produktion deutlich weniger (Recycling-) Produkte (ca. -6 %) und dafür mehr Rohöl verwendet, so dass die **Rohöleinfuhr**, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, mit rund 3 % nochmals stärker wuchs als die Produktion. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen. Die Entwicklung im vergangenen Jahr hat (wieder einmal) gezeigt, dass der Produktenabsatz als einzige Leitgröße für die Mineralöltransporte nicht hinreichend ist. Andererseits hängen die Produktaus- und -einfuhren in einem hohen Ausmaß von den Preisrelationen auf den Spotmärkten ab und entziehen sich damit nahezu einer Prognostizierbarkeit. Für alle Jahre **ab 2013** wurde für die Ausfuhren eine Konstanz und für die Einfuhren ein gegenüber 2011 und 2012 stark abgeschwächter Rückgang angenommen. Daraus errechnet sich für die **Raffinerieproduktion** des Jahres 2013 eine leichte Zunahme (0,5 %) und für die Folgejahre eine Abnahme in gleicher Größenordnung. Da das Verhältnis des Rohöl- und des Produkteinsetzes in der Produktion ebenfalls kaum prognostizierbar ist, wurde dieser Verlauf auch für die **Rohöleinfuhr** angenommen.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der jüngeren Vergangenheit ging von der Entwicklung des **Rohölpreises** aus, die – wie schon in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts – in den Jahren 2010 und 2011 einen deutlichen Anstieg der Kraftstoffpreise um jeweils 11 % auslöste. Im Verlauf des Jahres **2012** hat der **Weltmarktpreis** eine neuerliche Berg- und Talfahrt an den Tag gelegt. Nach einem Anstieg von rund 110 USD am Jahresanfang auf 125 USD im März ging er bis Mitte Juni auf 90 USD zurück (jeweils Preis für das Nordseeöl Brent). Der Hauptgrund hierfür dürfte weniger in verschlechterten weltweiten Konjunkturerwartungen als mehr in der deutlich erhöhten Produktion von Saudi-Arabien gelegen haben. Nachdem letztere anschließend wieder zurückgefahren wurde, kletterte der Rohölpreis bis Mitte August wieder auf 115 USD. Im weiteren Verlauf bewegte er sich in dem – im Vergleich zu den erratischen Bewegungen in manchen der letzten Jahre – engen Korridor zwischen 106 und 117 USD. Im Jahresdurchschnitt belief er sich auf 112 USD und lag damit nahezu exakt auf dem Vorjahresniveau. Jedoch hat sich der **Euro** gegenüber dem US-Dollar im Verlauf des Jahres spürbar abgewertet. Im Mittel des Jahres belief sich der Effekt auf **8 %** (1,28 nach 1,39 USD). In diesem Ausmaß erhöhte sich also der deutsche **Einfuhrpreis**.

Für den **Prognosezeitraum** wird in allen jüngeren nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen, gestützt auf die Entwicklung an den Warenterminbörsen, angenommen, dass der Rohölpreis in US-Dollar in den kommenden Jahren mehr oder minder stark sinkt.¹ Konkret reichen diese Erwartungen für 2013 von 99 bis 112 USD und für 2014 von 97 bis 107 USD. Der IWF erwartet für die Jahre von 2014 bis 2017 sogar einen Rückgang um 4 % p.a.² Die US-Energiebehörde EIA rechnet auch nach dem Preisanstieg im Januar und Februar 2013 um knapp 10 USD (15.2.: 118 USD) nach wie vor mit sinkenden Preisen in Höhe von 109 USD (2013) bzw. 101 USD (2014).³ Grundsätzlich hängen diese veränderten Erwartungen mit der spürbar erhöhten Förderung in den USA zusammen, die seit Anfang 2011 das Preisdifferential zwischen Brent und (dem US-Öl) WTI auf rund 20 USD getrieben hat.⁴ Für die vorliegende Prognose wurde für alle Jahre aus Gründen der "Vorsicht" angenommen, dass der Rohölpreis auf dem Niveau vom Jahresanfang 2013 (110 USD) verharren wird. Da dieses Niveau annähernd dem Durchschnitt des Jahres 2012 entspricht, bedeutet dies für das Jahr 2013 wie für die Folgejahre eine **Preiskonstanz**. Für den Wechselkurs des Euro wurde, erneut den einschlägigen Prognosen folgend, unterstellt, dass er ebenfalls auf dem Jahresdurchschnittsstand von

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

² IWF, Coping with High Debt and Sluggish Growth, World Economic Outlook, Oktober 2012, S. 217.

³ EIA, Short-term Energy Outlook, 12.2.2013, <http://www.eia.gov/forecasts/steo/>

⁴ Eine lesenswerte Analyse hierzu findet sich in: Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2013, S. 76-79.

2012 (1,28 USD) verharrt. Dies gilt somit auch für den deutschen Einfuhrpreis. Natürlich steht diese Annahme unter dem Vorbehalt, dass es im Nahen und im Mittleren Osten zu keiner militärischen Eskalation und auch sonst zu keinen gravierenden Störungen in wichtigen Produzentländern kommen wird.

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, erscheint aber zumindest in der kurzen Frist angesichts des derzeitigen Niveaus der Kraftstoffpreise als durchaus realistisch. Zudem wäre jede andere Annahme willkürlich.

Für alle **Güterverkehrsträger** ist zu erwarten, dass die Abflachung des Nachfrageanstiegs zu einem gewissen Preisdruck führen wird, aber grundsätzlich in einem Ausmaß, das den intermodalen Wettbewerb nicht wesentlich beeinflusst. Eine Ausnahme davon liegt in der Luftfracht, wo es seit einigen Monaten offensichtlich zu preisinduzierten Verschiebungen zum Seeverkehr kommt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.3).

Die Nutzerkosten des öffentlichen **Personenverkehrs** mit **Bussen und Bahnen** werden etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen. Evtl. höhere Steigerungen sind nicht stark genug, um spürbare Nachfrageveränderungen auszulösen. Im **Luftverkehr** sind die Preise, gemessen an den durchschnittlichen Einnahmen pro Pkm, im Jahr 2012, wie auch 2011, spürbar gestiegen.¹ Dazu haben weniger Anhebungen der Basispreise als vielmehr Reduktionen der Kontingente für Sonderangebote etc. beigetragen. Möglich wurden diese Maßnahmen durch spürbare Angebotsausdünnungen (vgl. Abschn. 4.5). Es ist davon auszugehen, dass dieser Konsolidierungsprozess allmählich zum Stillstand kommen wird, die Flugpreise also ab dem Jahr 2013 zumindest nicht im Ausmaß des letzten Jahres erhöht werden.

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen ist auf den **Buslinienfernverkehr** einzugehen. Die nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Juni 2010 eingeleitete Novellierung des PBefG ist zum 1.1.2013 in Kraft getreten. Auf die Auswirkungen wird bei der Kommentierung des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs eingegangen (vgl. Abschn. 4.3).

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** wurde die, ursprünglich für Juni 2012 geplante, Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden

¹ Bei der Lufthansa und bei Air Berlin hat sich diese Kennziffer in den ersten drei Quartalen gemäß den jeweiligen Zwischenberichten um 4 % bzw. 9 % erhöht. Diese Größenordnung dürfte auf den gesamten deutschen Luftverkehr zutreffen.

übertrifft, auf nunmehr unbestimmte Zeit verschoben. Es wird davon ausgegangen, dass die Kapazität der bestehenden Flughäfen noch ausreicht bzw., insbesondere in Tegel, im Einzelfall erhöht wird, um die Verkehrsnachfrage halbwegs geordnet zu befriedigen. Im Seeverkehr hat der JadeWeserPort in Wilhelmshaven im September 2012 den Betrieb aufgenommen. Dies stärkt tendenziell die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen, auch wenn bisher noch keine Effekte sichtbar wurden.

Auf das **Bedienungsangebot** im Schienenpersonenverkehr und auf das Nachtflugverbot in Frankfurt/Main wird bei der jeweiligen Prognose eingegangen (vgl. Abschn. 4.4 und 3.1).

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

Im Güterverkehr hat sich der kräftige Aufholprozess, der nach dem scharfen Einbruch des Jahres 2009 in den beiden Folgejahren stattgefunden hat, im Jahr **2012** nicht weiter fortgesetzt. Die gesamtwirtschaftliche Abschwächung wurde durch mehr oder minder ausgeprägte Minusraten in nahezu allen güterverkehrsrelevanten Branchen erheblich verschärft. Bereits deshalb ist der Güterverkehr nicht, wie die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen, schwächer gewachsen als im Jahr 2011, sondern bei den meisten Verkehrsträgern **gesunken**.

Erschwerend kam hinzu, dass die Witterungsbedingungen für die Bauwirtschaft nicht nochmals derart milde ausfielen wie 2011. Deshalb haben die Baustofftransporte abgenommen, was auf Grund ihres hohen Gewichts das gesamtmodale **Transportaufkommen** drückt. Für diese Größe wird gemäß der derzeitigen Datenlage ein Minus um **2,5 %** geschätzt. Bei der **Leistung** zeichnet sich ein etwas geringerer Rückgang ab (knapp **2 %**). Die Abweichung entstand vor allem bei der Binnenschifffahrt, deren Transportleistung im Jahr 2011 durch Niedrigwasserstände massiv gedrückt wurde, was sich im Folgejahr in einem entsprechenden Basiseffekt niederschlug. Damit wurden die bisherigen Höchststände der beiden Größen aus dem Jahr 2008, die 2011 bereits annähernd erreicht wurden, im Jahr 2012 wieder um 4 % (Aufkommen) bzw. 2 % (Leistung) unterschritten. Allerdings ist bereits in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass für den Verkehr der ausländischen Lkw noch keine statistischen Daten, sondern lediglich die Ergebnisse der Mautstatistik als Indikator vorliegen (vgl. Abschn. 3.4). Da auf sie mittlerweile bereits ein Viertel der gesamtmodalen Transportleistung entfällt, wird letztere von einer Korrektur bei den ausländischen Fahrzeugen um einige wenige Prozentpunkte durchaus spürbar beeinflusst. Beim Aufkommen ist deren Anteil mit 11 % weniger hoch, so dass sich die Auswirkungen von Revisionen auf den gesamtmodalen Wert in Grenzen halten.

Das, allerdings noch sehr vorläufige, Ergebnis des Jahres 2012 liegt spürbar **unter unseren Prognosen**, und zwar um 3 bis 4 Prozentpunkte unter der vom Jahresanfang und um immerhin noch rund 2 Prozentpunkte unter der vom Sommer. In der letztgenannten wurde mit einer Fortsetzung der eingeleiteten moderaten Aufwärtsbewegung im weiteren Verlauf gerechnet, die im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum, der von einer konjunkturellen Abschwächung gekennzeichnet war, zu spürbaren Wachstumsraten geführt und die Minusraten des ersten Halbjahres annähernd kompensiert hätte. Tatsächlich kam es im zweiten Halbjahr 2012,

insbesondere im vierten Quartal, zu einer Abwärtsbewegung, die die Entwicklung der ersten Jahreshälfte sogar noch verstärkte.

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** entstand der spürbarste dämpfende Effekt bei den bereits erwähnten Baustofftransporten. Das Aufkommen in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", die zum größten Teil aus Baustoffen besteht, sank um 7 % bzw. 81 Mio. t und war somit wesentlich an der Gesamtentwicklung (-102 Mio.) beteiligt. Vom Rückgang der gesamten Transportleistung (-12 Mrd. tkm) entfiel ebenfalls ein beträchtlicher Teil (-5 Mrd.) auf diesen Güterbereich. Ein Aufkommenswachstum fand in lediglich drei Güterbereichen (in der Differenzierung nach den sog. "zusammengefassten Güterabteilungen" der NST-2007) statt. Dabei handelt es sich erstens um die sog. "Sonstigen Produkte" (+3 %), die im Wesentlichen im Kombinierten Verkehr befördert werden und bei denen die Güterart unbekannt oder "Sammelgut" ist. Zweitens sind die Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen gewachsen (2 %). Schließlich – und hier eher unüblich – entstand auch im Bereich "Kohle, Rohöl" ein deutliches Plus (6 %), und zwar in erster Linie auf der Schiene. Dieser Anstieg ist aber lediglich statistisch bedingt (vgl. unten). In allen übrigen Güterbereichen, darunter auch in den, langfristig wachstumsstarken, Bereichen "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" kam es zu mehr oder minder starken Rückgängen.

In der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** drehte sich beim Binnenverkehr die Entwicklung im Jahr 2011 (+9 %), als die witterungsbedingt zweistellig steigende Bauwirtschaft kräftig angetrieben hatte, im Jahr 2012 in das Gegenteil (-3 %). Innerhalb der grenzüberschreitenden Verkehrsströme sind sowohl der Versand als auch der Empfang nach dem derzeitigen Datenstand in einem nicht unwesentlichen Ausmaß gesunken (-1 % bis -2 %). In einem Jahr, in dem der deutsche Außenhandel zwar nicht im Ausmaß früherer Jahre, aber doch noch spürbar wuchs (vgl. Abschn. 2.2), ist dies zunächst bemerkenswert. Mit dem Einfluss der Massengüter, die weniger vom (gesamten) Außenhandel als vielmehr von branchenspezifischen Entwicklungen (vgl. Abschn. 2.3) abhängen, kann das kaum erklärt werden. Dies wird allein schon dadurch bestätigt, dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr, der kaum von Massengütern beeinflusst wird, im ersten Halbjahr um 8 % (deutsche Fahrzeuge) gesunken ist. Eine vice versa weit überdurchschnittliche Entwicklung bei den ausländischen Lkw kann auf Grund der Ergebnisse der Mautstatistik mit höchster Sicherheit ausgeschlossen werden (vgl. den folgenden Unterabschnitt "Straßengüterverkehr" und Abschn. 3.4). Die Gründe für die Abweichung zwischen der Entwicklung des Außenhandels und des (gesamtmodalen) grenzüberschreitenden Güterverkehrs liegen in erster Linie in der sehr verhaltenen Entwicklung der Ströme nach und aus Europa, die im landgebundenen Güterverkehr dominieren. Die wesentlich expansiveren Handelsbeziehungen mit außereuropäischen Partnerländern machen sich dagegen nahezu

ausschließlich im Seeverkehr und in der Luftfracht bemerkbar. Dieser Sachverhalt wird noch genauer analysiert, wenn die güterartenspezifischen Daten für das gesamte Jahr sowie die regionale Struktur der Außenhandelsströme detailliert vorliegen.

Im Jahr **2013** wird die gesamtwirtschaftliche Produktion zwar ähnlich schwach wachsen wie im Vorjahr. Jedoch wird sich aus derzeitiger Sicht das Vorzeichen der Veränderung in nahezu allen transportintensiven Branchen von einem Minus in ein, wenngleich geringes, Plus drehen. Dies ist somit auch für den gesamtmodalen Güterverkehr zu erwarten. Dessen Zunahme wird auf gut **1 %** (Aufkommen) bzw. knapp **2 %** (Leistung) quantifiziert. Damit gleicht die gesamtmodale Transportleistung die Abnahme im Jahr 2012 vollständig aus, das Aufkommen dagegen nur rund zur Hälfte. Mit Ausnahme der Mineralölprodukte dürften dazu alle Güterbereiche beitragen. Die grenzüberschreitenden Verkehrsströme werden im laufenden Jahr vom Außenhandel mit Europa etwas stärker angeregt als im Jahr 2012.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3125,7	3402,5	3311,1	3352,6	3561,5	8,9	-2,7	1,3	2,0
Eisenbahnverkehr ³⁾	355,7	374,7	364,6	372,1	399,7	5,3	-2,7	2,1	2,4
- dar.: Kombiniertes V.	71,7	76,5	78,1	81,9	95,1	6,7	2,0	4,9	5,1
Binnenschifffahrt	229,6	222,0	219,7	222,1	229,9	-3,3	-1,0	1,1	1,1
Rohrleitungen ⁴⁾	88,8	86,6	87,9	88,8	89,6	-2,6	1,5	1,0	0,3
Luftfracht ⁵⁾	4,3	4,5	4,3	4,4	4,9	4,8	-2,7	1,5	3,8
Insgesamt	3804,2	4090,3	3987,7	4039,9	4285,5	7,5	-2,5	1,3	2,0
Seeverkehr ⁶⁾	272,9	292,8	298,1	302,8	324,4	7,3	1,8	1,6	2,3
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	442,0	465,5	453,9	462,6	505,8	5,3	-2,5	1,9	3,0
Eisenbahnverkehr ³⁾	107,3	113,3	109,8	112,5	123,1	5,6	-3,1	2,5	3,0
- dar.: Kombiniertes V.	37,8	39,8	40,0	42,0	49,0	5,3	0,4	5,0	5,3
Binnenschifffahrt	62,3	55,0	57,8	58,5	60,6	-11,6	5,0	1,1	1,2
Rohrleitungen ⁴⁾	16,3	15,6	16,2	16,5	16,9	-3,9	3,7	1,6	0,9
Luftfracht ⁵⁾	1,4	1,5	1,4	1,5	1,6	3,6	-3,9	3,7	2,7
Insgesamt	629,3	650,9	639,1	651,5	708,1	3,4	-1,8	1,9	2,8

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

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

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

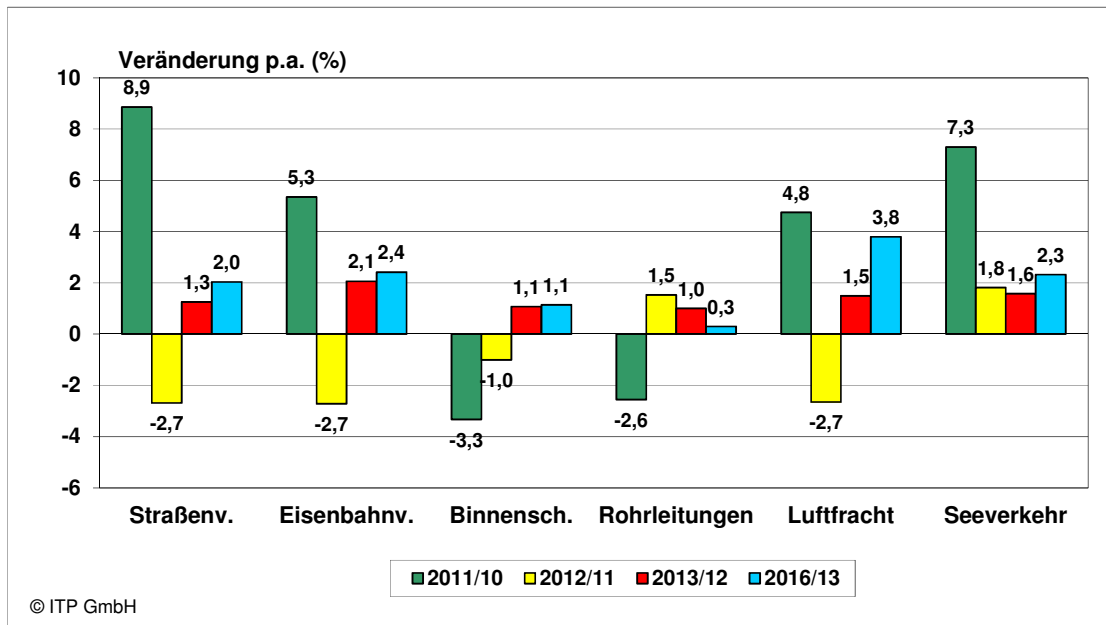
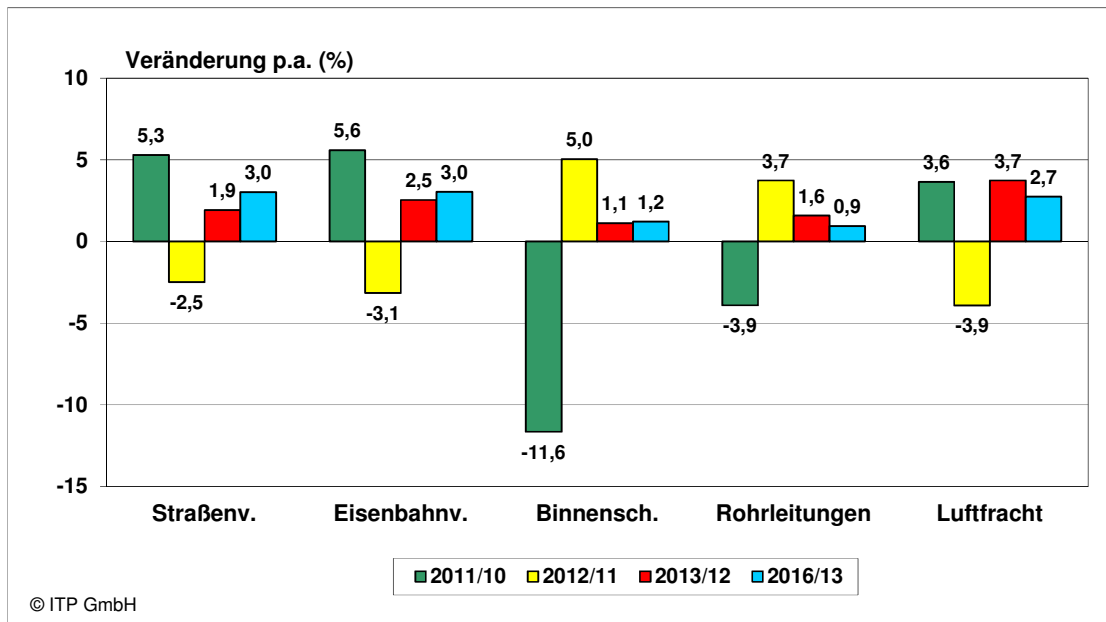


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Für den Zeitraum von **2014 bis 2016** ist aus derzeitiger Sicht damit zu rechnen, dass nahezu alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten etwas stärker zunehmen werden als im laufenden Jahr. Dies lässt auch ein entsprechend höheres Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs erwarten. Es wird auf **2 %** (Aufkommen) bzw. nahezu **3 %** (Leistung) p.a. quantifiziert. Damit wird ab 2015 auch das Aufkommen über dem Vorkrisenniveau liegen, während die Leistung ihren bisherigen Höchststand im Jahr 2016 um 9 % übertreffen wird. Erneut dürften nahezu alle Güterbereiche zur Gesamtentwicklung beitragen. Da für den deutschen Außenhandel nach 2013 wieder eine höhere Dynamik erwartet wird, werden die grenzüberschreitenden Verkehrsströme stärker expandieren als im laufenden Jahr. Aber auch der – grundsätzlich wachstumsschwächere – Binnenverkehr wird stärker zunehmen als im Jahr 2013.

Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist zunächst auf das Jahr **2011** einzugehen. Der Verkehr der **deutschen Fahrzeuge** ist in diesem Jahr um **9 %** (Aufkommen) bzw. um **4 %** (Leistung) gestiegen. Die kräftige Zunahme der Beförderungsmenge ist auf die bereits erwähnten Baustofftransporte zurückzuführen, bei denen sich nicht nur die Basiseffekte aus dem Vorjahr, sondern auch die außerordentlich günstigen Witterungsverhältnisse während des gesamten Jahres niedergeschlagen haben. Die Daten für den Verkehr der **ausländischen Lkw** werden vom KBA aus dem Eurostat-Datenpool gewonnen und erst mit einer Zeitverzögerung von rund 1,5 Jahren veröffentlicht. Bis dahin bildet die Entwicklung der **mautpflichtigen Fahrleistung**, die bereits kurz nach dem Jahreswechsel vorliegt, grundsätzlich einen äußerst geeigneten Indikator. Sie hat sich im Jahr 2011 um **6,5 %** erhöht. Die derzeit für 2011 vorliegenden Werte von Eurostat liegen (aggregiert) erheblich darunter, was darauf hindeutet, dass sie – ähnlich wie 2009 und im Gegensatz zu 2010 – noch nicht plausibilisiert wurden. Wie für 2010 kann davon ausgegangen werden, dass bei einem spürbaren Wachstum der Fahrleistung auch die Auslastung der Fahrzeuge zugenommen hat, die Transportleistung also (noch) stärker gestiegen ist.¹ Für sie wird vom DIW derzeit ein Plus um gut **7 %** und für das Aufkommen ein etwas niedrigerer Wert (**6,5 %**) angesetzt. Damit ist der **gesamte Straßengüterverkehr** im Jahr 2011 um knapp **9 %** (Aufkommen) bzw. gut **5 %** (Leistung) gewachsen. Die Abweichung zwischen diesen beiden Zuwachsraten ist auf die kurzen Strecken der bereits mehrfach erwähnten Baustofftransporte zurückzuführen.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2012** ist der Verkehr der **deutschen Lkw** gegenüber dem Vorjahr gesunken. Einem spürbaren Anstieg im Januar, der allerdings vor allem arbeitstäglich bedingt war, folgte im Februar auf Grund der tiefen Temperaturen, die die Bauwirtschaft beein-

¹ Vgl. die diesbezüglichen Ausführungen in der Winterprognose 2011/12, S. 55-58.

trächtig haben, ein massiver Einbruch um 15 % (Aufkommen). Im weiteren Verlauf waren in vielen einzelnen Monaten kräftige Veränderungen gegenüber dem Vorjahr zu beobachten, die aber allesamt großteils kalenderbedingt waren. Bereinigt zeigte sich über das gesamte Jahr eine abwärts gerichtete Grundtendenz. In den ersten **drei Quartalen**, für die statistische Daten vorliegen, belief sich der Rückgang insgesamt auf 3,3 % (Aufkommen) bzw. 4,9 % (Leistung)

Im **vierten Quartal** ist die, als Indikator zu verwendende, mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesautobahnen um 3,7 % gesunken. Dazu hat zwar die geringe Zahl der Arbeitstage im Dezember beigetragen. Dennoch zeigt sich darin auch die konjunkturelle Abschwächung im vierten Vierteljahr (zuvor: -2,0 %). Für die Transportnachfrage kann in diesem Zeitraum ein ähnliches Minus wie in den ersten drei Quartalen angenommen werden. Für das **gesamte Jahr** ergibt sich daraus ein Rückgang um **3,3 %** (Aufkommen) bzw. **4,8 %** (Leistung).

Dass letztere stärker sank als die Menge, die durchschnittliche Transportweite also abnahm, mag auf den ersten Blick überraschen. Denn die Baustofftransporte schlagen, wie bereits erwähnt und wie in den beiden Vorjahren sichtbar, beim Aufkommen stärker durch. Diese, gegen den Trend laufende, Verminderung der mittleren Transportweite im Jahr 2012 kommt auch dadurch zustande, dass die **grenzüberschreitenden Verkehre** (mit deutschen Lkw), die über weit überdurchschnittliche Distanzen verlaufen, sich in diesem Jahr nicht nur unterproportional entwickeln, sondern sogar **sinken**, und zwar in einem erheblichen Ausmaß. Der Rückgang belief sich in den ersten drei Quartalen insgesamt auf bemerkenswerte 8 % (Aufkommen) bzw. 10 % (Leistung). Er entstand auch in den Güterabteilungen, in denen der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstark ist. So sank die grenzüberschreitend beförderte Menge im ersten Halbjahr¹ in den Güterabteilungen

- "Landwirtschaftliche Erzeugnisse" um 6 %
- "Nahrungs- und Genussmittel" um 17 %
- "Chemische Erzeugnisse" um 7 %
- "Maschinen und Ausrüstungen" um 6 %
- "Fahrzeuge" um 7 %

Eine einzige Güterabteilung wies ein Plus auf, nämlich "Sammelgut".

Diese Entwicklung hätte angesichts des zwar schwächer, aber dennoch wachsenden Außenhandels erwarten lassen, dass der Verkehr der **ausländischen Lkw**, ähnlich wie 2010 und 2011, weit überdurchschnittlich steigt, es also zu (weiteren) massiven Marktanteilsverschiebungen kommt, die mit der (preislichen) Wettbewerbsfähigkeit zu erklären wären. Jedoch ist deren

¹ Daten in der zweidimensionalen Struktur nach Güterarten und Hauptverkehrsverbindungen liegen erst für das erste Halbjahr vor.

mautpflichtige Fahrleistung im Jahr 2012 um lediglich **0,9 %** gestiegen. Bei einer derart geringen Zunahme sollte sich nach aller Erfahrung auch der Auslastungseffekt, d.h. die Differenz zwischen dem Wachstum der Transportleistung und dem der Fahrleistung, gegenüber den Jahren 2010 und (voraussichtlich) 2011 stark vermindern. Dies wird allerdings erst nach Vorliegen der ersten transportstatistischen Zahlen im Jahr 2014 endgültig beurteilt werden können. Dessen ungeachtet ist für die Transportleistung der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2012 eine Zunahme um lediglich **1,5 %** zu schätzen. Zum Vergleich: Zwischen 1991 und 2011 ist diese Größe – trotz der Krise 2009 und bei Bereinigung um die Auswirkungen der Umstellung des statistischen Erhebungsverfahrens im Jahr 2003 – pro Jahr um rund 6 % gestiegen. Für das Aufkommen wurde ein etwas geringeres Plus (1,2 %) angenommen.

Das bedeutet für den **gesamten Straßengüterverkehr**, also in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge, einen Rückgang um **2,7 %** (Aufkommen) bzw. **2,5 %** (Leistung). Vor allem die Mengenentwicklung ist zum Teil durch die verminderten Baustofftransporte zu erklären und wurde tendenziell so auch in der Winterprognose vom Februar 2012 erwartet (-0,5 %). Dagegen ist die Entwicklung der Leistung (Winterprognose 2011/12: +1,5 %) überraschend. Sie hängt zu einem wesentlichen Teil mit den **grenzüberschreitenden** Transporten zusammen. Sie dürften in der Summe der in- und ausländischen Fahrzeuge um **1 % gesunken** sein. Dagegen stieg der gesamte deutsche Außenhandel (Summe der Ex- und Importe) um 3 %. Innerhalb dessen expandierten aber vor allem die Handelsströme mit außereuropäischen Ländern. Die Ein- und Ausfuhren in die EU wuchsen (zusammen) nur sehr geringfügig. Unterstellt man ferner eine trendgemäße Zunahme der Wert-Mengen-Relationen, dann ist ein leichter Rückgang des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs nicht mehr so überraschend, wie er auf den ersten Blick erscheinen mag.

Im Jahr **2013** wird die insgesamt etwas günstigere Entwicklung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten wieder zu einem Wachstum des Lkw-Verkehrs führen, das ähnlich moderat ausfallen wird wie das der wesentlichen Leitdaten. Expansive Impulse entstehen in nahezu allen Güterbereichen, fallen aber durchgängig gering aus. Die leichte Aufhellung der Perspektiven für die Wirtschaft in der EU bzw. der Eurozone (vgl. Abschn. 2.2) sollte dazu führen, dass auch der deutsche Außenhandel mit den europäischen Partnerländern stärker wächst als im Vorjahr. Unter dieser Voraussetzung wird auch der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr auf den Wachstumspfad zurückfinden. Allerdings bleibt dessen Ausmaß im Jahr 2013 begrenzt und wird die frühere Dynamik mit hoher Sicherheit nicht erreichen. Für den gesamten Straßengüterverkehr wird ein Anstieg um gut **1 %** (Aufkommen) bzw. knapp **2 %** (Leistung) prognostiziert.

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wie in Europa spürbar aufhellen. Letzteres wird auf die entsprechenden Handelsströme

und damit auch auf den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr ausstrahlen. Zudem werden sich einige wesentliche branchenwirtschaftliche Leitdaten des Lkw-Verkehrs spürbar verbessern. Somit ist für den gesamten Straßengüterverkehr ein höheres Wachstum zu erwarten als im laufenden Jahr. Es wird derzeit auf **2 %** (Aufkommen) bzw. **3 %** (Leistung) p.a. quantifiziert. Ähnlich wie im gesamtmodalen Verkehr wird damit die Beförderungsmenge im Jahr 2015 erstmals über dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2008 liegen. Bei der Leistung ist das seit 2011 der Fall; hier wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2016 um 10 % übertroffen.

Eisenbahnverkehr

Der Schienengüterverkehr hatte sich in den Jahren **2010** und **2011** kräftig von dem tiefen krisenbedingten Einbruch erholt. Mit einem Plus in Höhe von zusammen 20 % (Aufkommen) bzw. 18 % (Leistung) wurden die Verluste des Jahres 2009 annähernd wettgemacht; die beiden Größen lagen im Jahr 2011 um 1 % über bzw. um 2 % unter den Höchstständen aus dem Jahr 2008. Damit waren die Aufholeffekte abgeschlossen. Es kann nicht oft genug wiederholt werden, dass die hohen Wachstumsraten dieser beiden Jahre auf diesen Sondereinfluss zurückzuführen sind und sich **nicht wiederholen** werden.

Schon allein deshalb war für das Jahr **2012** eine erheblich schwächere Entwicklung zu erwarten. Hinzu kam die gesamtwirtschaftliche Eintrübung und – für den Eisenbahngüterverkehr noch bedeutender – das Minus in schienenaffinen Branchen. Aus diesen Gründen ist die Transportnachfrage in allen Monaten des Jahres (arbeitstäglich bereinigt) **gesunken**. Im gesamten Jahr belief sich der Rückgang auf **3 %** (Aufkommen und Leistung). Damit fielen beide Größen wieder unter das Vorkrisenniveau.

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** mussten auch die, grundsätzlich wachstumsstarken, "Sonstigen Produkte" einen leichten Aufkommensrückgang hinnehmen (-1 %). Die übrigen längerfristig dynamischen Güterabteilungen, d.h. "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter", verbuchten zwar jeweils ein Plus, das aber zu schwach war, um sich im Gesamtergebnis spürbar bemerkbar zu machen. Hierfür wesentlich gravierender war die Entwicklung bei den **Massengütern**. Deren – im langjährigen Vergleich außerordentlich – günstige Entwicklung in den Jahren 2010 und 2011 (+11 % bzw. +7 %, jeweils Leistung) kam einzig und allein auf Grund des vorangegangenen Einbruchs (-21 %) zustande und wird sich deshalb in absehbarer Zeit nicht wiederholen. Vielmehr führte die rückläufige **Stahlproduktion** sowohl bei Erzen (-9 %) als auch bei Metallen (-5 %) zu einem spürbaren Minus der Transportnachfrage.

Für die **Kohletransporte** wurde vor einem halben Jahr an dieser Stelle ein drastischer Mengenanstieg von Januar bis April (22 %) konstatiert.¹ In einigen wenigen Monaten kann eine derartige Entwicklung durchaus stattfinden, z.B. bei einem erheblichen Lageraufbau bei den Abnehmern. Wir gingen davon aus, dass sich der Zuwachs – entsprechend der branchenkonjunkturellen Entwicklung – im weiteren Verlauf des Jahres stark abschwächen würde. Dies war jedoch nicht der Fall. Auch für das gesamte Jahr 2012 wird ein äußerst **kräftiger Anstieg** ausgewiesen (18 %, Ist-Wert bis November: 18,5 %). Die zusätzlichen Beförderungen erfolgten offensichtlich über sehr kurze Strecken, so dass der Effekt bei der Leistung weitaus geringer (9 %) ausfällt. Ein Aufkommensplus in dieser Höhe ist jedoch mit der Entwicklung auf dem Kohlemarkt nicht zu erklären. Bei der Steinkohle ist der Absatz sogar gesunken (-3 %, vgl. Abschn. 2.3); der Verbrauch (+3 %) hat sich wie derjenige von Braunkohle (+5 %) in einem erheblich geringeren Ausmaß erhöht als die statistisch ausgewiesenen Kohletransporte.

Gleichzeitig ist das Aufkommen in der Güterabteilung "**Kokerei- und Mineralölzeugnisse**" im Jahr 2012 ebenso **kräftig gesunken** (-14 %). Hier dominieren zwar die Mineralölprodukte, deren Anteil im Schienenverkehr 75 % beträgt, weshalb sich die Analyse und Prognose dieser Güterabteilung in erster Linie am Mineralölmarkt orientiert. Die detaillierte Analyse zeigte jedoch, dass der letztjährige Rückgang nicht hier, sondern bei den Kokereierzeugnissen entstand, deren Beförderungsmenge um mehr als die Hälfte schrumpfte. Eine derartige Entwicklung hat mit hoher Sicherheit nicht tatsächlich stattgefunden.

Da zudem die absoluten Veränderungen der Transporte von Kohlen und von Kokereierzeugnissen mit +6 bzw. -7 Mio. t annähernd gleich hoch sind, drängte sich die **Schlussfolgerung** auf, dass sie auf Veränderungen in der **statistischen Zuordnung** beruhte. Das Statistische Bundesamt hat dies auf unser Ersuchen hin geprüft und in der Tat festgestellt, dass ein Unternehmen den Transport eines Braunkohlenprodukts im Jahr 2011 noch bei den Erzeugnissen, 2012 dagegen bei Kohlen subsumiert hat. Somit ist festzustellen, dass die statistisch ausgewiesenen, kräftigen Veränderungen der Eisenbahntransporte in diesen beiden Güterabteilungen tatsächlich **nicht stattgefunden** haben.

Die Unterscheidung ist für die meldenden Unternehmen in zahlreichen Fällen nicht einfach, wenn physikalisch sehr **ähnliche** Güter **verschiedenen Güterabteilungen** zugeordnet werden. Hier zeigt sich zum wiederholten Mal, dass die neu eingeführte Systematik NST-2007 in mancher Hinsicht weniger geeignet ist als die vorherige Systematik NST/R, in der Kohle und Kohleerzeugnisse einerseits sowie Rohöl und Mineralölprodukte andererseits in jeweils einer Gü-

¹ Dieser und die folgenden Werte beziehen sich auf die Güterabteilung "Kohle, rohes Erdöl und Erdgas". Bei allen Landverkehrsträgern wird hier jedoch nahezu ausschließlich Kohle transportiert, während Rohöl nur im Seeverkehr und in Pipelines befördert wird. Stein- und Braunkohle werden in der NST-2007 nicht mehr, wie in der früher geltenden NST/R, unterschieden.

terabteilung zusammengefasst waren. Die Trennung in der NST-2007 beruhte in erster Linie auf produktionsseitigen Aspekten, d.h. sie unterscheidet nach Rohstoff und verarbeitetem Produkt. Unter verkehrsstatistischen Aspekten ist dies weit weniger sinnvoll als eine Zuordnung nach Produktmärkten.

Im Rahmen der, im Jahr 2012 durchgeführten, **Nutzerbefragung** äußerten zahlreiche Nutzer der "Gleitenden Mittelfristprognose" den Wunsch, innerhalb des Schienengüterverkehrs die Entwicklung des **Kombinierten Verkehrs**, der seit vielen Jahren grundsätzlich eine weit überdurchschnittliche Dynamik verzeichnet, quantitativ **gesondert** darzustellen. Dem kommen wir ab dieser Ausgabe gerne nach (vgl. Tab. G-1). Die Ausweisung erfolgt in der gängigen Definition der Eisenbahnverkehrsstatistik, d.h. der Transporte in Containern, Wechselbehältern und Kraftfahrzeugen, einschließlich der Behältergewichte.

Im Jahr 2012 konnte der Kombinierte Verkehr (KV) zwar nicht an die Dynamik früherer Jahre anknüpfen, aber dennoch – im Gegensatz zum gesamten Schienengüterverkehr – ein **Plus** verbuchen, das allerdings vor allem bei der Leistung mit 0,4 % recht bescheiden ausfällt. Das Aufkommen stieg mit 2 % stärker und damit auch spürbarer als das in den KV-affinen Güterabteilungen. Der **Containerisierungsgrad** ist also im Jahr 2012 weiterhin gestiegen. Dennoch hat die konjunkturelle Abschwächung auch im KV ihre Spuren hinterlassen, insbesondere im Binnenverkehr, der über eine Stagnation nicht hinaus kam. Der **grenzüberschreitende Versand** musste sogar ein leichtes Minus (-1,5 %) hinnehmen. Hierzu haben mehrere Streckensperrungen im alpenquerenden Verkehr beigetragen. Zwar wurden die des Brenners (Juni-September) und des Simplon (August-September) frühzeitig angekündigt, so dass die Unternehmen auf andere Routen ausweichen konnten oder ihre Transporte zeitlich verschoben.¹ Dennoch kam es hier nach Aussage von Marktteilnehmern auch zu Verlagerungen auf den Lkw. Hinzu kam die Sperrung des Gotthard nach einem Erdbeben im Juni. Im **Durchgangsverkehr** konnten die Verluste des Jahres 2011 (-15 % bzw. 1,4 Mio. t) vollständig wettgemacht werden.

Die unerwartet schlechte Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ist einer der Gründe dafür, dass die Gesamtentwicklung des Schienengüterverkehrs spürbar **unter der Winterprognose** vom Jahresanfang 2012 (0,2 % bzw. 0,6 %) liegt. Die zweite Ursache ist im transportintensiven Montanbereich zu suchen, der stärker als erwartet sinkt. Für die Rohstahlproduktion wurde damals ein Rückgang um 1,6 % angenommen, tatsächlich belief er sich auf 3,7 %. Dies hatte entsprechende Folgen auf die o.a. Entwicklung der Transporte von Erzen und Metallen. In der Sommerprognose (-2 %, Aufkommen und Leistung) wurde die Grundtendenz korrekt antizipiert. Die verbleibende Abweichung ist vor allem auf die konjunkturelle Eintrübung zurückzuführen.

¹ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Bericht Herbst 2012, Köln 2013, S. 35.

Im Jahr **2013** wird auch der Schienengüterverkehr wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Mit der Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven wird die Transportnachfrage **außerhalb der Massengüter** wieder steigen. Dies betrifft die o.a. grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilungen "Sonstige Produkte", "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter", für die allesamt ein Plus von mindestens gut 2 %, mehrheitlich sogar über 3 % erwartet wird. Bereits davon profitiert der **Kombinierte Verkehr**. Hinzu kommt ein weiter steigender Containerisierungsgrad. Insgesamt wird er mit einem Wachstum um voraussichtlich 5 % wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden.

Innerhalb der **Massengüter** werden die Beförderungen von Erzen und Metallen nach dem letztjährigen Rückgang im Jahr 2013 nach derzeitiger Einschätzung, korrespondierend zur Stahlproduktion, zunehmen (2 %). Eine ähnliche Wachstumsrate wird für die Baustofftransporte erwartet. Die Kohlenbeförderungen auf der Schiene finden zu rund einem Viertel im grenzüberschreitenden Empfang statt. Er erhält Impulse von der verstärkt expandierenden Steinkohleneinfuhr. Deshalb dürften die gesamten Kohlentransporte trotz eines rückläufigen Steinkohlenabsatzes steigen (ebenfalls 2 %). Bei den Mineralölprodukten wird sich ein allenfalls geringer Rückgang einstellen. **Insgesamt** wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um gut **2 %** (Aufkommen) bzw. **2,5 %** (Leistung) prognostiziert. Damit wird der letztjährige Rückgang weitgehend, aber nicht vollständig ausgeglichen.

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung spürbar beschleunigen. Deshalb sollten die Zuwachsraten in den o.a., dadurch überwiegend tangierten, Güterabteilungen mehrheitlich höher ausfallen als im laufenden Jahr. In den Massengüterbereichen zeichnet sich insgesamt eine sehr ähnliche Entwicklung ab wie im Jahr 2013. Für die Rohstahlproduktion und den Steinkohlenabsatz werden die gleichen sowie für die Bauproduktion und den Mineralölproduktenabsatz ähnliche Veränderungsraten erwartet. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Insgesamt wird ein Plus um **2,4 %** (Aufkommen) bzw. **3 %** (Leistung) p.a. prognostiziert. Beides liegt somit um rund 0,5 Prozentpunkte über den Vorausschätzungen für 2013. Für den Kombinierten Verkehr ist weiterhin eine deutlich überdurchschnittliche Expansion (rund 5 %) zu erwarten. Damit wird im Jahr 2014 nun auch die Leistung des Schienengüterverkehrs das Vorkrisenniveau erreichen und im Jahr 2016 um 6 % übertreffen.

Das mittelfristig prognostizierte Aufkommenswachstum (2,4 %) ist höher als die Zunahme des Straßengüterverkehrs (2,0 %). Dessen Anstieg wird tendenziell, ähnlich wie der Schienenverkehr von den Massengütern, von den wenig wachstumsträchtigen, aber aufkommensstarken Baustofftransporten gedämpft. Auf diese entfallen von der Leistung – im Gegensatz zum Auf-

kommen – jedoch weit geringere Anteile als auf die Massengüter bei den Eisenbahnen. Aus diesem Grund wiederum steigt die Leistung des Lkw-Verkehrs (3 %) im gleichen Ausmaß wie die des Schienenverkehrs. Der Kombinierte Verkehr allein nimmt dagegen deutlicher zu als alle vergleichbaren Güterarten im Straßenverkehr. Diese Ausführungen gelten allesamt für die prozentualen Veränderungen. In absoluten Zahlen wächst der Lkw-Verkehr natürlich auf Grund seines wesentlich höheren Ausgangsniveaus deutlich stärker, nämlich von 2012 bis 2016 um 250 Mio. t bzw. um 52 Mrd. tkm. Dies übertrifft die Zunahme des Schienenverkehrs (35 Mio. t bzw. 13 Mrd. tkm) um den Faktor 7 bzw. 4.

Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt war im Jahr **2011** über große Teile des Jahres teilweise massiven **Behinderungen** ausgesetzt. Nach den Eissperren auf Teilen des Wasserstraßennetzes und dem Hochwasser auf dem Rhein löste der Tankerunfall bei St. Goarshausen am 13. Januar eine wochenlange Sperrung dieses bedeutenden Wasserstraßenabschnitts aus. Im zweiten Quartal lagen auf dem gesamten Wasserstraßennetz Niedrigwasserstände vor. Auch der November und große Teile des Dezembers waren von teils extremen Niedrigwasserständen betroffen. Während der hierauf zurückzuführenden Betriebsstörungen wurden zahlreiche Güter über kürzere Strecken in die großen, nördlich der betroffenen Wasserstraßen gelegenen Häfen (v.a. Duisburg, Neuss-Düsseldorf, Köln) transportiert und anschließend mit anderen Verkehrsmitteln weiterbefördert. Somit haben weniger die beförderten Mengen abgenommen als die Transportentfernungen. Deshalb ist im gesamten Jahr die Leistung um knapp **12 %** gesunken, das Transportaufkommen dagegen nur um **3 %**.

Aus dieser Entwicklung im Vorjahr war für das Jahr **2012** mit hoher Sicherheit vor allem bei der Leistung ein drastischer **Basiseffekt** zu erwarten, allerdings unter der Annahme, dass sich die Vorjahresbedingungen nicht nochmals wiederholen. Im **Januar** hat sich diese Erwartung bestätigt; Aufkommen und Leistung stiegen gegenüber dem Vorjahr, der von dem Tankerunfall massiv betroffen war, um 15 % bzw. 42 %. Im **Februar** kam es zwar zu einem Rückgang um 14 % bzw. 12 %, der jedoch vor allem auf das überhöhte Niveau in 2011 zurückzuführen ist, als nach der Aufhebung der Sperrung zahlreiche Transporte nachgeholt wurden. In einem gewissen Ausmaß hat allerdings auch der extreme Kälteeinbruch dazu beigetragen, der erneut zu Einschränkungen des Transportangebots – allerdings nicht auf dem Rhein, der mit Abstand bedeutendsten Wasserstraße – geführt hat. Der **März** war in beiden Jahren weitgehend störungsfrei, entsprechend waren auch die Wasserstraßentransporte annähernd gleich hoch. Im gesamten **ersten Quartal** ergab sich daraus ein Leistungsanstieg um 7 %, während das Aufkommen, das im entsprechenden Vorjahreszeitraum von den Behinderungen noch nicht sehr betroffen worden war, stagnierte. Beides lag annähernd auf dem Pfad, der am Jahresanfang erwartet wurde.

Im **zweiten Quartal** waren die gleichen Veränderungen zu beobachten wie im ersten. Allerdings lagen hier im Jahr 2011 erhebliche Behinderungen vor, so dass die Leistung um 15 % sank (Aufkommen: -7 %). Also wurden die Vorjahresrückgänge nur zum Teil aufgeholt. In den vier Monaten von **Juli bis Oktober** (Oktober vorläufig), die im Jahr 2011 nicht von Niedrigwasser geprägt waren, ging die Transportnachfrage um knapp 4 % (Aufkommen) bzw. gut 2 % (Leistung) zurück. Darin kommt in etwa die konjunkturelle Grundtendenz des Jahres 2012 zum Ausdruck. Für den gesamten Zeitraum von Januar bis Oktober errechnen sich Werte in Höhe von -1,5 % bzw. +3,7 %. Die Vorjahresverluste beliefen sich in diesem Zeitraum auf 2 % bzw. 8 %, wurden also ebenfalls nur zum Teil aufgeholt.

In Analogie zu dieser Entwicklung haben wir angenommen, dass auch die drastischen Einbrüche in den beiden letzten Monaten des Jahres 2011 um zusammen 12 % bzw. 23 % nur zum Teil wettgemacht werden. Daraus errechnen sich für das **gesamte Jahr** Veränderungsraten in Höhe von -1 % (Aufkommen) bzw. +5 % (Leistung). Beides liegt spürbar **unter den Prognosen** sowohl vom Jahresanfang (5 % bzw. 11 %) als auch vom Sommer 2012 (1 % bzw. 7 %). Hier wurde noch angenommen, dass die Verluste des Jahres 2011 vollständig (Jahresanfang) bzw. weitgehend (Sommer) aufgeholt werden. Allerdings haben wir schon im Sommer darauf hingewiesen, dass die Prognose für das Jahr 2012 wegen des Einflusses der Wasserstände wesentlich höheren Unsicherheiten unterlag als eine fundierte, auf robusten Zusammenhängen zwischen ökonomischen und verkehrlichen Größen beruhende, Vorausschätzung.

Somit war die Transportleistung der Binnenschifffahrt im Jahr 2012 zwar – im Gegensatz zum Straßen- und zum Schienenverkehr – höher als im Vorjahr, was aber vor dem Hintergrund der Vorjahresentwicklung interpretiert werden muss und deshalb keinesfalls aussagefähig ist. Interessanter ist der Vergleich mit dem Jahr **2010**. Er zeigt für beide Größen einen spürbaren **Rückgang** um 4 % bzw. 7 %. In absoluten Zahlen entspricht dies Verlusten in Höhe von 10 Mio. t oder 4,5 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau (2008) beläuft sich der Abstand nunmehr bereits auf 11 % (Aufkommen) bzw. 10 % (Leistung).

Für das Ergebnis des Zweijahresvergleichs entscheidend sind die Abnahmen bei Erzen, Steinen und Erden (zusammen allein 5,2 Mio. t, -9 %), Nahrungs- und Genussmitteln (2,1 Mio. t, -19 %) und in der Güterabteilung "Sekundärrohstoffe, Abfälle" (1,4 Mio. t, -10 %). Selbst bei den "Sonstigen Produkten", die sich im Gesamtergebnis ohnehin nur begrenzt niederschlagen und hinter denen sich mehrheitlich der Containerverkehr verbirgt, ist das Aufkommen im Zweijahresvergleich um 5 % und die Leistung sogar um 12 % geschrumpft. Bei den anteilsstarken Transporten von Mineralölerzeugnissen und von Kohlen, hier vor allem bei der Einfuhr, konnte die Binnenschifffahrt im Zweijahresvergleich zwar etwas zulegen, jedoch waren die Zuwachsraten (1,8 % bzw. 0,5 %) und damit die Mengengewinne (0,6 bzw. 0,2 Mio. t) zu gering, um das

Gesamtergebnis spürbar zu verbessern. Die Leistung hat sich zwischen 2010 und 2012 auch in diesen beiden Güterbereichen verringert.

Das (prozentuale) Ausmaß der Einbußen im Zweijahresvergleich liegt in allen wesentlichen Güterbereichen erheblich über dem der entsprechenden branchenwirtschaftlichen Verläufe und auch über der Entwicklung der anderen Verkehrsträger. Die Binnenschifffahrt hat also in diesem Zeitraum (weitere) **Marktanteile verloren**. Dies gilt nicht nur für den Gesamtverkehr, wo es durch Verschiebungen in der Güterstruktur nicht ungewöhnlich ist,¹ sondern, wie gezeigt, auch für die einzelnen wesentlichen Teilmärkte.

Bei der Prognose für das Jahr **2013** wurde davon ausgegangen, dass sich diese Anteilsverluste **nicht** im Ausmaß der letzten Jahre **fortsetzen**. Unter dieser Voraussetzung und unter der Annahme halbwegs normaler Wasserstände wird die Transportnachfrage der Binnenschifffahrt wieder stärker von der Entwicklung der **Branchenkonjunktoren** geprägt. Deshalb werden die gewichtigen Kohlenbeförderungen (Aufkommensanteil 2012: 16 %) auf Grund der erhöhten Steinkohleneinfuhr, wie schon zwischen 2010 und 2012, weiterhin wachsen (+3 % bzw. 1 Mio. t). Für die, annähernd gleich hohen, Transporte von Mineralölprodukten (Anteil: 17 %) ist, entsprechend der Entwicklung von Absatz und Importen, eine annähernde Stagnation zu erwarten.

Bei der noch bedeutenderen Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (Aufkommensanteil: 25 %, Leistung allerdings nur 16 %) sind wir davon ausgegangen, dass sich die Anteilsverluste der letzten Jahre, die nicht auf die Güterstruktur innerhalb der Güterabteilung zurückgeführt werden können, nur mehr sehr begrenzt wiederholen. Unter dieser, allerdings kritischen, Annahme wird sich der Anstieg der Rohstahl- und der Bauproduktion auch bei der Binnenschifffahrt niederschlagen, so dass diese Transporte leicht wachsen sollten (1 % bzw. 0,5 Mio. t). Schließlich werden sich auch die Beförderungen der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (Anteil: 12 %), entsprechend der Produktion dieser Güter, erhöhen (um ebenfalls 1 % bzw. 0,3 Mio. t). In allen anderen Güterabteilungen belaufen sich die absoluten Veränderungen jeweils auf maximal 0,2 Mio. t.

Insgesamt wird die Binnenschifffahrt damit im Jahr 2013 ein leichtes Plus in Höhe von rund **1 %** verbuchen (beide Größen). Dies stellt zwar einerseits den geringsten Anstieg aller Güterverkehrsträger dar, ist aber andererseits vor dem Hintergrund der Entwicklung seit 2008 als nicht ungünstig einzustufen. Der Abstand zum Vorkrisenniveau vermindert sich damit nur unwesentlich auf 10 % (Aufkommen) bzw. 9 % (Leistung).

¹ Grundsätzlich wirken die Güterstrukturverschiebungen auch auf den Marktanteil des Eisenbahnverkehrs negativ. Allerdings haben erstens die wachstumsschwachen Bereiche hier einen weit geringeren Anteil als bei der Binnenschifffahrt. Zweitens wird das durch die vergleichsweise hohe Dynamik des Kombinierten Verkehrs häufig ausgeglichen.

Für die Jahre von **2014 bis 2016** werden bei allen für die Binnenschifffahrt bedeutenden Branchen (Bau, Kohle, Stahl, Mineralöl) sehr ähnliche Veränderungsraten erwartet wie für 2013. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Dagegen wird sich die spürbare Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung kaum bemerkbar machen. Lediglich bei den chemischen Erzeugnissen wird sich das Wachstum beschleunigen. Insgesamt dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt in diesem Zeitraum erneut um rund **1 % p.a.** steigen. Damit bleiben beide Größen auch im Jahr 2016 noch um 6 % bzw. 5 % unter den Werten von 2008.

Rohrleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Sie hängen nicht von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, sondern nur von der Rohöleinfuhr ab und waren deshalb weder von dem allgemeinen Einbruch des Güterverkehrs im Jahr 2009 noch von dessen Wiederanstieg in den Jahren 2010 und 2011 betroffen. Aus diesem Grund sind bei diesem Verkehrsträger auch Vergleiche mit dem Vorkrisenniveau überflüssig.

Im Jahr **2012** nahm die Rohöleinfuhr trotz eines leicht sinkenden Produktenabsatzes spürbar zu (3 %, vgl. Abschn. 2.3). In deren **Herkunftsstruktur** waren erneut bemerkenswerte Verschiebungen zu beobachten, allerdings in die entgegengesetzte Richtung als in den Jahren zuvor. Von 2008 bis 2011 sind die Importe aus der ehemaligen GUS um 4 % gestiegen, die gesamten Einfuhren dagegen um 14 % gesunken. Dies ging zu Lasten aller anderen (wesentlichen) Förderregionen (Nordsee, Nahost und Afrika), deren Lieferungen jeweils um 23 % bis 29 % schrumpften. Diese Verschiebungen beeinflussten die modale Teilung der Rohöltransporte zwischen den Pipelines und dem Seeverkehr in diesem Zeitraum maßgeblich. Diejenigen in Rohrleitungen sind kaum gesunken (-0,3 %), der grenzüberschreitende Empfang ist sogar um 3 % gestiegen. Im Jahr 2012 sind die Anlandungen von Nordseeöl, die sich gegenüber ihrem Höchststand aus dem Jahr 1998 (41,6 Mio. t) bis 2011 (22,1 Mio.) nahezu halbiert haben, hingegen um bemerkenswerte 9 % gestiegen. Dazu hat vor allem Norwegen (+26 %) beigetragen. Vice versa haben die Importe aus der ehemaligen GUS um 8 % abgenommen. Letzteres betraf kaum Russland (-2 %), sondern Kasachstan (-26 %) und Aserbaidschan (-30 %).

Dadurch wiederum wurde der Pipelinedurchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** deutlich gedämpft, der somit – also im Gegensatz zu den gesamten Rohöleinfuhren – um über 3 % sank. Bei der Leistung fiel das Minus deutlich schwächer aus (-1 %). Im Juni 2012 entstand ein spürbarer Basiseffekt aus der vorübergehenden Schließung der Raffinerie in Leuna im Juni des Vorjahres. Sie ist an die, in Russland beginnende, Drushba-Leitung angeschlossen, die in

Deutschland über eine weit überdurchschnittlich lange Strecke verläuft. Aus diesem Grund nahm die mittlere Transportweite des grenzüberschreitenden Empfangs im Juni 2011 um 31 % ab und im Juni 2012 um 18 % zu. In den Monaten von September bis Dezember erhöhte sie sich nochmals um 17 %, was das Jahresergebnis dieser Größe auf knapp 3 % anhob.

Im **Binnenverkehr** war das Aufkommen im Jahr 2011 um 13 % gesunken, weil die Raffinerie in Wilhelmshaven in den Monaten von März bis Juni auf Grund von Wartungsarbeiten vorübergehend geschlossen war. Im Jahr 2012 entstand daraus ebenfalls ein massiver Basiseffekt. Darüber hinaus wird auch das in den deutschen Seehäfen angelandete Nordseeöl über Rohrleitungen in die Raffinerien befördert, allerdings im Binnenverkehr. Aus diesen Gründen wuchs die innerdeutsche Durchsatzmenge im gesamten Jahr um 18 %. Damit glich sie nicht nur, wie am Jahresanfang erwartet, den letztjährigem Rückgang vollständig aus, sondern erreichte mit 23,4 Mio. t den höchsten Wert seit der Vereinigung (bisher: 22,8 Mio., 2008). Für eine Größe, die auf Grund der Entwicklung der Rohöleinfuhren tendenziell sinkt, ist das erwähnenswert. Die Leistung im Binnenverkehr expandierte in einem ähnlichen Ausmaß (16 %).

Zusammen ergibt sich daraus für das **Aufkommen** ein Anstieg um **1,5 %**. Die **Leistung** nahm wegen der beschriebenen Entwicklung im Empfang und des höheren Gewichts des stark steigenden Binnenverkehrs – hier ist die mittlere Transportweite um rund ein Viertel höher als im Empfang – stärker zu (**3,7 %**). Damit wird bei dieser Größe das Minus des Vorjahres nahezu vollständig ausgeglichen, beim Aufkommen dagegen nicht ganz. Darüber hinaus erzielten die Pipelines im Jahr 2012 als einziger Landverkehrsträger ein Aufkommensplus und bei der Leistung das zweithöchste Wachstum aller Verkehrsträger, was aber vor dem Hintergrund der Vorjahresentwicklung betrachtet werden muss. In der Winterprognose wurde ein höheres Plus vorausgeschätzt (3,8 % bzw. 5,7 %). Die Abweichung kommt ausschließlich durch die Anteilsverluste des zentralasiatischen Rohöls zustande. In der Sommerprognose (0,4 % bzw. 3,1 %) wurde die Entwicklung bereits recht gut getroffen.

Im Jahr **2013** ist für die Rohöleinfuhr ein lediglich geringes Plus zu erwarten (0,5 %, vgl. Abschn. 2.3). Hinsichtlich der Herkunftsstruktur wurde angenommen, dass sich die Anteilsgewinne des GUS-Öls wieder fortsetzen, allerdings nicht im Ausmaß der Jahre von 2009 bis 2011. Daraus resultiert für den Pipelinedurchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** ein Anstieg um etwa 1,5 %. Der **Binnenverkehr** wird voraussichtlich leicht abnehmen (-0,5 %), weil wieder weniger Nordseeöl nach Deutschland importiert wird. Damit errechnet sich für den **gesamten** Durchsatz eine Zunahme um **1 %**. Die mittlere Transportweite wird von der Struktur nach den einzelnen Leitungen maßgeblich beeinflusst und unterliegt deshalb grundsätzlich erheblichen Unwägbarkeiten. Unter der Voraussetzung, dass (Basis-) Effekte wie in den Jahren 2010 bis 2012 ausbleiben, dürfte sie im grenzüberschreitenden Empfang auf Grund des o.a. "Drushba-

Effekts" etwas steigen. Somit wächst die **Transportleistung** aller Pipelinetransporte etwas stärker (**1,6 %**) als das Aufkommen.

Für die Jahre von **2014 bis 2016** zeichnet sich hinsichtlich der Rohöleinfuhr ein geringes Minus ab (-0,5 %, vgl. Abschn. 2.3). Bei gleichen Annahmen zur Herkunftsstruktur resultiert für die Pipelinetransporte eine entsprechend schwächere Entwicklung als im laufenden Jahr. Das Aufkommen wird dann annähernd **stagnieren** und die Leistung nur noch um knapp 1 % p.a. steigen.

Luftfracht

Das Transportaufkommen im Luftfrachtverkehr fiel im Jahr **2012** um 2,7 % niedriger aus als im Jahr 2011. Dieses Ergebnis war Ausfluss von Konsolidierungsmaßnahmen der Luftfrachtgesellschaften mit Kapazitätsreduzierungen, Streckenausdünnungen und den allgemeinen Auswirkungen der Wirtschaftskrise. Im April 2012 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht Leipzig das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt. Dadurch kam es zusätzlich zu Streckenkürzungen und Flugverlagerungen. Betroffen war hiervon vor allem der Interkontinentalverkehr, insbesondere die Verkehrsströme von und nach Nordamerika und Asien. Betroffen war die Luftfracht auch durch Reduzierungen im Passagierflugverkehr, da 60 % der Fracht als Beiladefracht in Passagierflugzeugen transportiert wird.

Für das Jahr **2013** wird mit einer langsamen Erholung der Mengen im Luftfrachtverkehr um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Damit könnte das recht hohe Niveau von 2011 knapp wieder erreicht werden. Diese Entwicklung wird wesentlich vom wirtschaftlichen Wachstum in den großen Zielgebieten Asien (64 % Anteil am Interkontinentalverkehr) und Amerika (30 % Anteil am Interkontinentalverkehr) abhängen. Für China und Indien wird ein ansteigendes Bruttoinlandsprodukt erwartet. Für die USA und Japan liegen jedoch die Größen etwas unterhalb der z.B. im Sommer 2012 prognostizierten Werte. Unabhängig davon bleibt abzuwarten, inwieweit sich die neue Zertifizierung zum „Bekanntem Versender“ auf die Gesamttonnage auswirken wird. Als sicher gilt jedoch, dass es dabei zu zeitlichen Verlagerungen und Staus bei den Sendungen kommen wird.

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird unter der Voraussetzung einer weiteren Konjunkturbelebung und einer sich stabilisierenden Wirtschaftslage in Europa von einem Wachstum der Tonnage um 3,8 % p.a. ausgegangen. Wachstumstreiber ist und bleibt der Interkontinentalmarkt. Insbesondere bei Asien (ASEAN-Staaten, China, Golfregion) kann mit einem Zuwachs von 5,7 % gerechnet werden.

Unklar bleibt nach wie vor der Eröffnungstermin für den neuen Berliner Großflughafen und das damit verbundene Air Cargo Center. Immerhin war dieses als Beiladefrachtzentrum für bis zu 100.000 t Fracht pro Jahr konzipiert worden.

Seeverkehr

Der Seeverkehr hat seine Vorwärtsbewegung der Jahre 2010 und 2011 im Jahr **2012** grundsätzlich fortgesetzt. Im ersten Quartal war noch ein beachtlicher Anstieg um 8 % zu verzeichnen, der von der konjunkturellen Entwicklung her nicht zu erwarten war. Bereits im zweiten Quartal verringerte sich das Wachstum jedoch auf 2 %. Im dritten Vierteljahr schließlich war ein Minus in Höhe von 2 % zu verzeichnen. Für das vierte Quartal wurde vom Statistischen Bundesamt auf der Basis erster Informationen aus einigen Häfen wieder ein geringes Plus geschätzt. Somit errechnet sich für das gesamte Jahr 2012 eine Zunahme um **1,8 %**. Damit hat der Seeverkehr einerseits gegenüber den beiden Vorjahren erheblich an **Dynamik verloren**, andererseits aber – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern mit Ausnahme der Rohrleitungen – überhaupt noch einen Anstieg verbuchen können. Damit reduziert sich der Abstand zum Vorkrisenniveau auf -6 %.

Zu dieser Entwicklung hat der **Containerverkehr** einen erheblichen Beitrag geleistet. Er expandierte im ersten Quartal um bemerkenswerte 15 %. Trotz der unvermeidlichen Abschwächung verblieb in den ersten drei Quartalen noch ein Wachstum um 4,5 %. Hier zeigt sich die immer noch vorhandene Dynamik des deutschen Außenhandels mit Ländern außerhalb Europas. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Verlagerungen von der Luftfracht (vgl. Abschn. 3.4) im Seeverkehr, in dem eine um den Faktor 65 höhere Menge befördert wird, nicht sichtbar sind. Die Entwicklung des Containerverkehrs schlägt sich vor allem in den Güterabteilungen "Sonstige Produkte", "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" nieder. Das addierte Umschlagswachstum beläuft sich auf 5 Mio. t und gleicht somit nahezu dem Plus des gesamten Seeverkehrs (5,3 Mio).

Darüber hinaus war, wie schon im Jahr 2011, bei bedeutenden **Massengutbereichen** erneut eine unerwartet günstige Entwicklung zu beobachten. Der Umschlag von **Kohle und Rohöl** dürfte zweistellig zugelegt haben. Hier machen sich erstens die bereits erwähnten Verschiebungen in der Herkunftsstruktur von **Rohöl** bemerkbar, in deren Gefolge die Lieferungen aus der Nordsee um 9 % wuchsen. Ähnliches traf auf die Kohletransporte zu, allerdings nur im ersten Halbjahr. Die gesamten **Steinkohleeinfuhren** sind in diesem Zeitraum zwar um knapp 2 % gesunken, darunter aber diejenigen aus der EU (v.a. Polen) und aus Russland weit überdurchschnittlich (-35 % bzw. -11 %). Sie werden mehrheitlich auf der Schiene nach Deutschland transportiert. Die Einfuhren aus allen anderen Förderregionen nahmen dagegen um 8 % zu,

wobei die Lieferungen aus Australien (21 %) und den USA (36 %) heraus stachen. Die Kohle aus Übersee wird, wie schon der Name sagt, ausschließlich mit dem Seeschiff nach Europa und hier wiederum zu großen Teilen direkt nach Deutschland, also nicht über die Rheinmündungshäfen, befördert. Im zweiten Halbjahr verkehrte sich diese Strukturverschiebung jedoch ins Gegenteil, so dass sich die Einfuhren aus außereuropäischen Herkunftsgebieten im gesamten Jahr sogar etwas unterdurchschnittlich (-1,5 %) entwickelt haben (insgesamt: -1 %, vgl. Abschn. 2.3). Aus diesem Grund muss sich die Wachstumsrate in dieser Güterabteilung (Januar – September: 14 %) im vierten Quartal stark abgeschwächt haben. Für das gesamte Jahr wurde eine Zunahme um 10 % geschätzt. Dies entspricht immerhin 4 Mio. t, also erneut nahezu fast dem gesamten Aufkommenswachstum.

Beim Umschlag von Erzen, Steinen und Erden war im ersten Quartal ein zweistelliger Anstieg (12 %) zu beobachten. Er wurde durch anschließende Verluste jedoch nahezu vollständig wettgemacht. Den expansiven Impulsen standen lediglich zwei Güterabteilungen mit nennenswerten Rückgängen gegenüber, nämlich die Beförderungen von Mineralölprodukten (-14 %), diesmal infolge sinkender Einfuhren, sowie von landwirtschaftlichen Produkten (-8 %). Sie dämpften den Gesamtumschlag um 2 bzw. 1,6 Mio. t. Dennoch steuerten im Jahr 2012 **alle Massengüter** zusammen¹ mit 1,8 Mio. t einen spürbaren Beitrag zum Gesamtwachstum des Seeverkehrs bei. Auch dies ist äußerst bemerkenswert, im Allgemeinen entsteht bei den Massengütern eher ein dämpfender Einfluss bzw. bestenfalls ein geringer Wachstumsbeitrag.

Dieser Sachverhalt ist auch der Grund für die (geringe) Abweichung zwischen dem voraussichtlichen Jahresergebnis und der **Prognose** vom Jahresanfang (+1 %), in der die Massengüter unterschätzt wurden. In der Sommerprognose (3,3 %) wurde der Seeverkehr dagegen überschätzt. Hier wurde der Containerverkehr zu hoch eingeschätzt, weil die konjunkturelle Abkühlung im zweiten Halbjahr noch nicht erwartet wurde.

Im Jahr **2013** wird sich das Wachstumstempo des deutschen Außenhandels noch nicht beschleunigen. Somit ist auch für den **Containerverkehr** und die hier einschlägigen Güterabteilungen ein ähnlicher Zuwachs zu erwarten wie im Vorjahr. Der Umschlag von chemischen Erzeugnissen dürfte mit der steigenden Produktion nunmehr auch – im Gegensatz zu 2012 – einen Wachstumsbeitrag liefern.

Dagegen wird sich die letztjährige spürbare Expansion bei Kohlen und Rohöl nach aller Voraussicht nicht wiederholen, sondern in ein Minus drehen. Rückläufige Rohöltransporte – bei wieder sinkenden Anlandungen aus der Nordsee – können von leicht steigenden Einfuhren von

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

Überseekohle nicht ausgeglichen werden. Für den Umschlag von Mineralölprodukten, der im Vorjahr stark gedämpft hat, ist nur mehr ein geringes Minus zu erwarten. Für alle **Massengüter** (zusammen) ergibt sich ein leichter Rückgang (knapp 1 %). Somit wird der gesamte Umschlag mit knapp 2 % annähernd im gleichen Ausmaß wachsen wie im Vorjahr. Damit wiederum verringert sich der Abstand zum Vorkrisenniveau auf 4 %.

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs mit der dann deutlichen Beschleunigung des deutschen Außenhandels spürbar höher ausfallen als im Jahr 2013. Auch die Transporte von chemischen Erzeugnissen sollten auf Grund der nunmehr merklich steigenden Produktion stärker zulegen. Für die Massengutbereiche signalisieren die Leitdaten ähnliche Entwicklungen wie im Jahr 2013; sie werden also erneut dämpfend wirken, aber nur in einem geringen Ausmaß. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Anstieg um gut 2 % p.a. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2016 erstmals übertroffen (2 %).

Modal Split

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

Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt**, wie schon seit längerer Zeit, tendenziell Marktanteile verliert. Die Unterbrechung dieses Trends im Jahr 2012 ist auf den Basiseffekt zurückzuführen. Der Anteil der **Rohrleitungen** stieg im Jahr 2012 etwas, wird 2013 voraussichtlich gleich bleiben und danach wieder trendgemäß sinken. Die Marktanteile des **Straßengüterverkehrs** sind im Jahr 2011 mit dem Basiseffekt aus 2010 gewachsen, im Folgejahr aber wieder gesunken. Für 2013 ist mit einer Stagnation, danach mit einer moderaten Zunahme zu rechnen. 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. Die Verluste von 2009 haben die Eisenbahnen 2010 und 2011 wieder zurück gewonnen, 2011 allerdings nur bei der Leistung. Im Jahr 2012 ist der Anteil der Eisenbahnen bei beiden Größen etwas gesunken. Für 2013 und die Folgejahre sind wieder Gewinne zu erwarten.

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

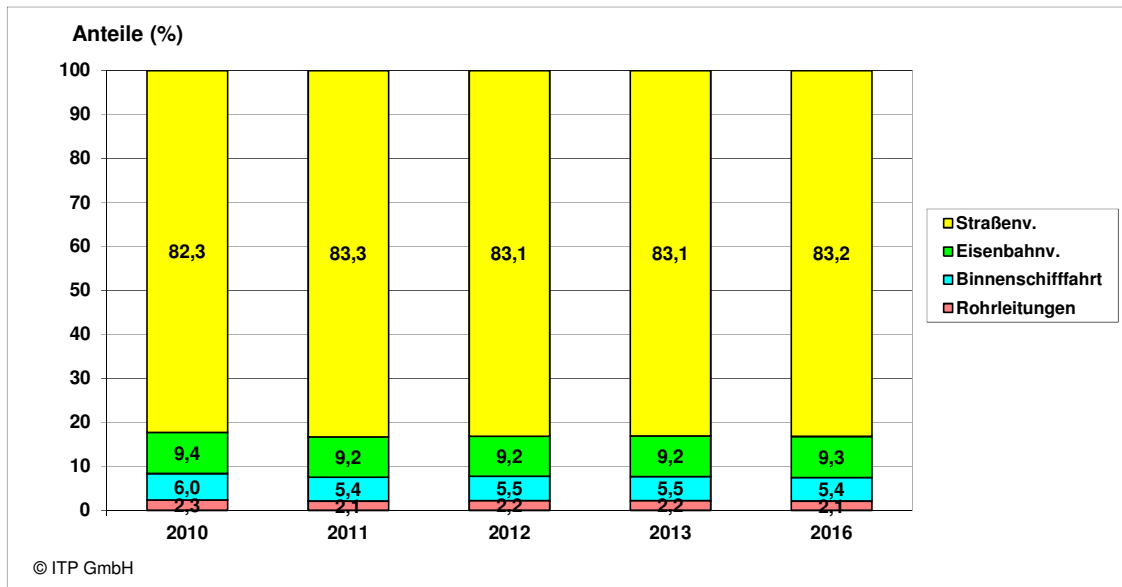
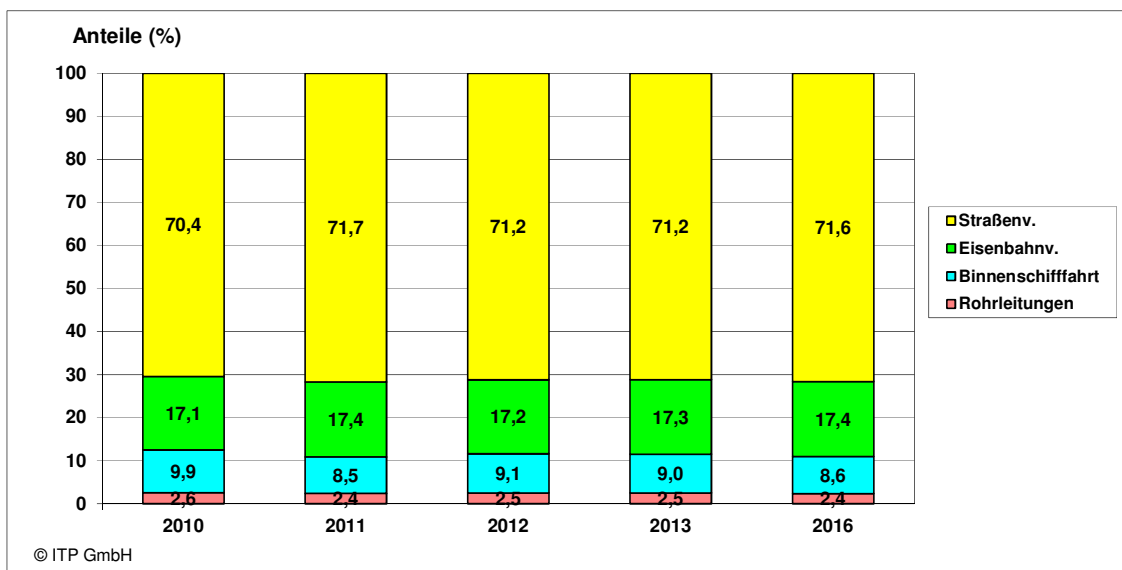


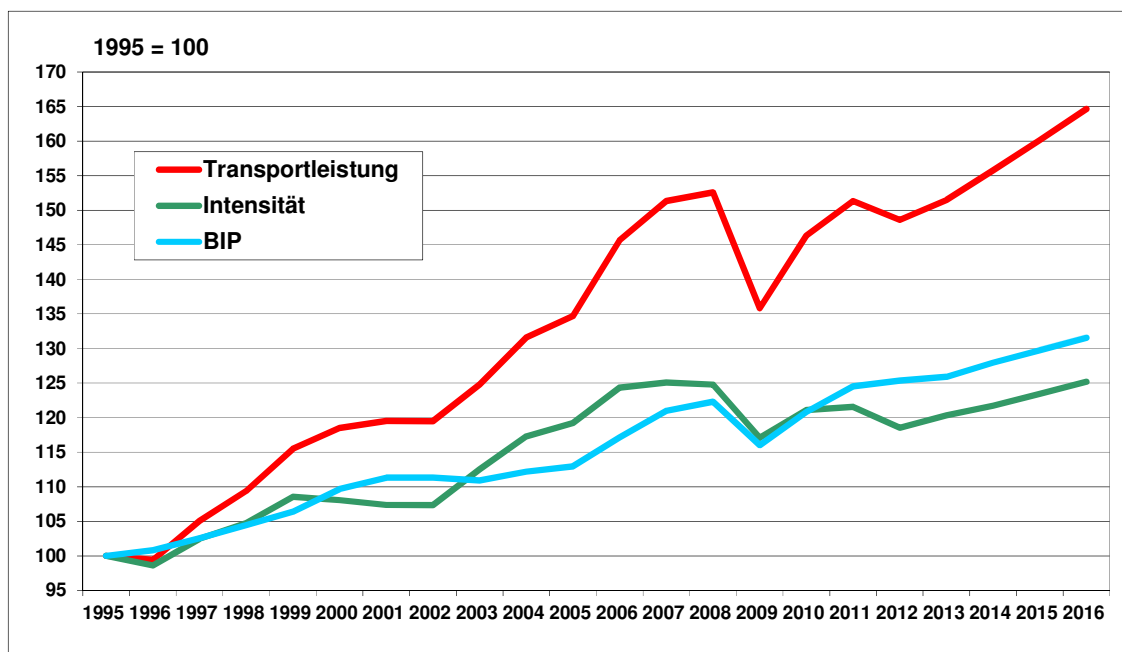
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Transportintensität

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

Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität



Im Jahr **2008** nahmen beide Größen im gleichen Ausmaß zu (1 %), die Intensität blieb also **konstant**. Im Jahr **2009** fiel nun der Rückgang der Transportleistung (11 %) stärker aus als derjenige des BIP (5 %), so dass die Intensität um bemerkenswerte 6 % und somit auf das Niveau von 2004 **sank**. Hier ist der gegenläufige Effekt wie zuvor zu beobachten: Ex- und Importe schrumpften weitaus stärker als das BIP, mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Güterverkehr. In den Jahren **2010** und **2011** kam es zu der gegenläufigen Bewegung. Die Transportleistung stieg jeweils stärker als das BIP, so dass die Intensität um 3 % bzw. 0,4 % **zunahm**.

Im Jahr **2012** ist die Verkehrsleistung, trotz eines (geringen) BIP-Wachstums und im Gegensatz zu den Erwartungen, spürbar gesunken und somit auch die Intensität (-2,5 %). Dies ist zum einen auf die Bauproduktion und weitere transportintensive Branchen zurückzuführen, deren Rückgang sich im Güterverkehr stärker niederschlägt als in der Gesamtwirtschaft. Zudem wuchs der Außenhandel mit Europa – der Seeverkehr ist in der territorialen Transportleistung nicht enthalten – kaum mehr, so dass der frühere Hauptantriebsfaktor der Intensität im Jahr 2012 vollständig wegfiel. In den Jahren von **2013 bis 2016** ist für die transportintensiven Bereiche wieder ein, allerdings geringes, Plus zu erwarten. Auch der Außenhandel mit europäischen Partnerländern sollte, vor allem nach 2013, stärker wachsen als im Vorjahr. Unter diesen Voraussetzungen wird die Transportleistung wieder ein höheres Wachstum verzeichnen als das BIP, die Intensität also zunehmen (1,3 % p.a.). Damit wird sie im Jahr 2016 den bisherigen Höchststand aus den Jahren 2007/08 erreichen.

3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

Die statistische Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wurde ab dem Jahr 2011 auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. "NST-2007" umgestellt. Seitdem wird auch die Prognose auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Statistische Daten in dieser Differenzierung liegen für die Jahre ab 2008 vor, also mittlerweile für fünf Jahre. Damit haben sich die Unschärfen gegenüber der Situation unmittelbar nach der Umstellung spürbar reduziert. Dies wird sich von Jahr zu Jahr weiter verstärken.

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

Gesamter Güterverkehr

Im gesamten Güterverkehr – ohne den Luftverkehr, dessen statistische Erfassung nicht nach Güterabteilungen differenziert wird und dessen Anteil im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ohnehin unbedeutend ist, sowie ohne den Seeverkehr – sind Aufkommen und Leistung im Jahr **2012** nach dem derzeitigen Erkenntnisstand um 2,5 % bzw. knapp 2 % gesunken. Dabei entstand der stärkste dämpfende Effekt in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3), die zum größten Teil aus Baustoffen besteht. Deren Aufkommen sank um 7 % bzw. 81 Mio. t und war somit wesentlich an der Gesamtentwicklung (-102 Mio.) beteiligt. Ein Mengenwachstum fand in lediglich drei Güterabteilungen statt. Dabei handelt es sich um die "Sonstigen Produkte" (+3 % oder 12 Mio. t), um die landwirtschaftlichen Erzeugnisse (+2 % oder 5 Mio. t) sowie um "Kohle, Rohöl" (6 % oder 9 Mio. t). Letzteres ist aber lediglich statistisch bedingt (vgl. Abschn. 3.1). In allen übrigen Güterbereichen, darunter auch in den, langfristig wachstumsstarken, Bereichen "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4), "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6) und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (B8) kam es zu mehr oder minder starken Rückgängen. Auf B4 entfällt rund ein Fünftel der gesamten Transportleistung, so dass das Minus um 4 % in absoluten Zahlen eine Abnahme um 5 Mrd. tkm bedeutet. Das wiederum entspricht fast der Hälfte der Gesamtentwicklung (-12 Mrd. tkm) und hat somit ein ähnlich starkes Gewicht wie die Baustofftransporte, deren Transportleistung um ebenfalls 5 Mrd. sank, prozentual aber noch stärker (-9 %).

Im Jahr **2013** wird für den gesamtmodalen Güterverkehr ein Plus von gut 1 % (Aufkommen) bzw. knapp 2 % (Leistung) erwartet. Dazu dürften alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte beitragen. Für die vier o.a., auch langfristig wachstumsstarken, Güterabteilungen (B4, B6, B8 und B10) wird ein Plus von jeweils 1 % bis 3 % vorausgeschätzt. Damit liefern sie

auch die größten absoluten Beiträge (zusammen 8,5 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (12,4 Mrd. tkm). Beim Aufkommen, das insgesamt um 52 Mio. t zulegt, entsteht der größte Effekt in den anteilsstarken Güterabteilungen B3 und B6 (9 bzw. 17 Mio. t), auch wenn die prozentuale Zunahme vor allem bei der erstgenannten eher schwach ist.

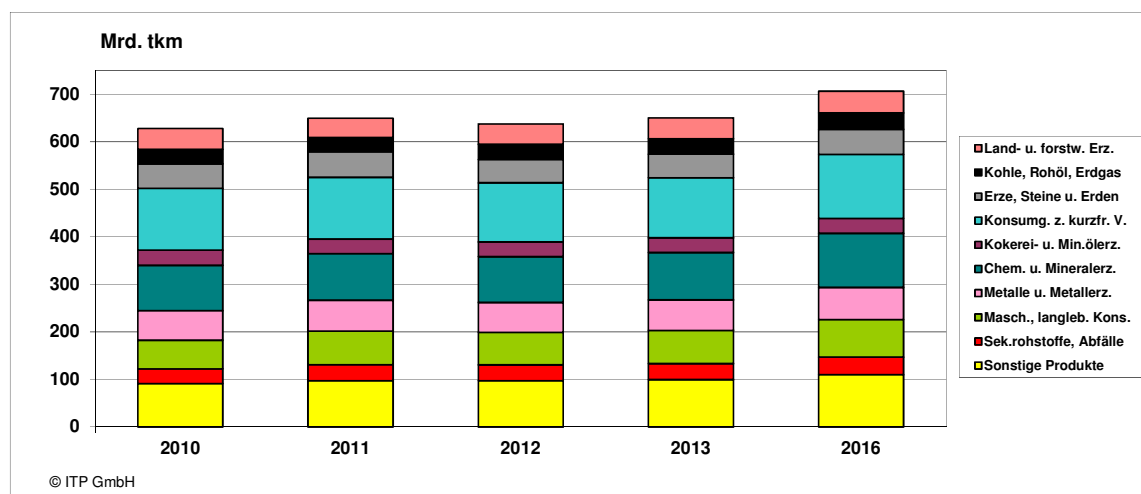
Für die Jahre von **2014 bis 2016** ist ein höheres Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs zu erwarten als im laufenden Jahr. Es wird auf 2 % (Aufkommen) bzw. nahezu 3 % (Leistung) p.a. quantifiziert. Die Struktur nach Güterabteilungen ähnelt derjenigen des Jahres 2013 stark. Bei der Leistung werden die vier Güterabteilungen B4, B6, B8 und B10 mit zusammen 44 Mrd. tkm erneut den Löwenanteil des Gesamtanstiegs (57 Mrd.) beisteuern. Die bauaffinen Güterabteilungen dominieren dagegen das Aufkommensplus.

Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	217,6	220,7	226,0	227,7	238,3	1,4	2,4	0,7	1,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	162,4	160,5	169,9	172,4	177,4	-1,2	5,8	1,5	1,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	994,8	1108,4	1027,3	1036,8	1087,6	11,4	-7,3	0,9	1,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	562,5	571,0	554,7	559,5	585,7	1,5	-2,9	0,9	1,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	187,3	182,4	180,9	180,3	175,1	-2,6	-0,8	-0,3	-1,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	569,8	632,6	621,2	638,5	712,5	11,0	-1,8	2,8	3,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	258,6	268,4	266,3	270,5	280,1	3,8	-0,8	1,6	1,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	201,5	224,7	220,4	223,8	246,2	11,5	-1,9	1,6	3,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	281,1	305,4	292,8	297,8	313,9	8,7	-4,1	1,7	1,8
B10 Sonstige Produkte	364,4	411,7	424,0	428,5	463,7	13,0	3,0	1,1	2,7
Insgesamt	3799,9	4085,8	3983,3	4035,5	4280,6	7,5	-2,5	1,3	2,0
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	43,7	40,8	43,0	43,4	46,0	-6,6	5,4	1,0	1,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	30,8	29,8	32,0	32,7	34,3	-3,2	7,4	2,1	1,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	51,7	53,8	48,8	49,5	52,4	4,1	-9,3	1,4	1,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	129,9	129,8	124,6	126,3	135,2	-0,1	-4,0	1,4	2,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	31,7	30,6	31,1	31,2	30,9	-3,4	1,6	0,1	-0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	95,7	98,1	96,2	99,5	114,2	2,5	-1,9	3,4	4,7
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	61,9	64,6	63,0	64,2	67,7	4,4	-2,6	2,0	1,8
B8 Masch., langleb. Konsumg.	60,1	70,8	68,2	69,7	78,8	17,7	-3,7	2,2	4,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	30,9	33,9	33,4	34,1	36,8	9,8	-1,5	2,2	2,5
B10 Sonstige Produkte	91,5	97,2	97,3	99,4	110,2	6,2	0,1	2,1	3,5
Insgesamt	627,9	649,4	637,6	650,0	706,5	3,4	-1,8	1,9	2,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen


Straßengüterverkehr

Auf den Straßengüterverkehr entfallen über 80 % des gesamtmodalen Transportaufkommens und 70 % der entsprechenden Transportleistung. Somit ähnelt sich die güterartenspezifische Entwicklung bei beiden Größen grundsätzlich stark. Deshalb war auch beim Lkw-Verkehr im Jahr **2012** – nach dem derzeitigen Stand der Schätzungen für die ausländischen Fahrzeuge – die Entwicklung in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3), die zum größten Teil aus Baustoffen besteht, mit einem Rückgang um 72 Mio. t (-7 %) hauptverantwortlich für das gesamte Aufkommensminus im Straßengüterverkehr (-91 Mio.). Von der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6) entfallen vom Aufkommen der deutschen Lkw über 70 % auf letztere, weshalb sie hier als bauaffin einzustufen ist. Dies trifft auch auf die Güterabteilung "Sekundärrohstoffe, Abfälle" (B9) zu, die im Lkw-Verkehr zu größeren Teilen aus Bauschutt besteht. Zusammen (B6 und B9) war hier ein Minus um 24 Mio. t zu verzeichnen. Vom Rückgang der gesamten Transportleistung (-11,6 Mrd. tkm) entfiel ebenfalls ein erheblicher Teil (-6,7 Mrd.) auf den Baubereich (B3, B6 und B9). Ein weiterer starker Effekt (-5,3 Mrd.) entstand in der anteilsgewichtigen Güterabteilung "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4), auf die hier sogar ein Viertel des Gesamtwerts entfällt.

Im Jahr **2013** werden für den Lkw-Verkehr die gleichen Wachstumsraten wie für den gesamtmodalen Güterverkehr, d.h. gut 1 % (Aufkommen) bzw. knapp 2 % (Leistung), erwartet. Dazu dürften alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte beitragen. Die drei Güterabteilungen B4, B8 und B10 liefern erneut den größten absoluten Beitrag (zusammen 3,4 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (8,7 Mrd. tkm). Beim Aufkommen, das insgesamt um 41 Mio. t zulegt, entsteht der größte Effekt in den o.a. bauaffinen Güterabteilungen B3, B6 und B9 (zusammen 28 Mio. t).

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird für den Straßengüterverkehr ein Anstieg um 2 % bzw. 3 % vorausgeschätzt. Erneut wie im gesamtmodalen Güterverkehr dürften dazu alle Güterbereiche mit Ausnahme der, im Lkw-Verkehr unbedeutenden, Transporte von Kohlen und Mineralölprodukten beitragen. Die vier Güterabteilungen B4, B8 und B10 steuern wiederum rund die Hälfte (21 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (43 Mrd. tkm) und mit 69 Mio. t auch noch ein Drittel des Aufkommenswachstums (209 Mio. t) bei. Hier dominieren die drei bauaffinen Güterabteilungen (127 Mio. t).

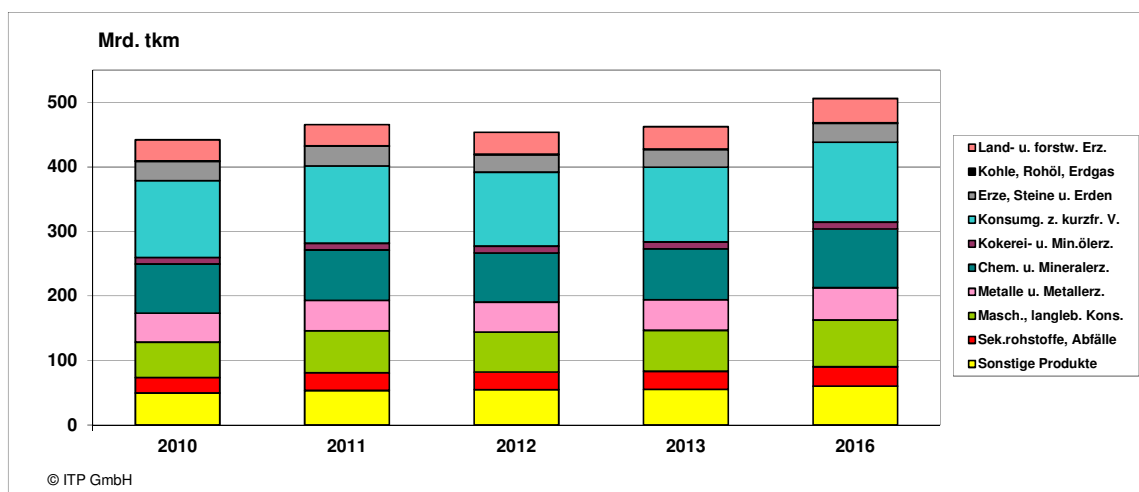
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	194,0	200,2	205,7	207,6	218,8	3,2	2,7	0,9	1,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	6,7	5,7	6,5	6,4	6,3	-14,4	14,2	-1,7	-0,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	884,5	991,5	919,7	927,6	973,2	12,1	-7,2	0,9	1,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	535,5	546,6	529,7	534,0	558,6	2,1	-3,1	0,8	1,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	99,3	96,6	101,3	100,7	96,6	-2,7	4,9	-0,6	-1,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	502,5	565,0	552,8	568,3	633,9	12,4	-2,2	2,8	3,7
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	184,6	188,8	191,2	194,2	200,8	2,3	1,3	1,6	1,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	189,3	211,9	206,5	209,6	230,6	11,9	-2,6	1,5	3,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	252,4	277,3	265,2	270,0	285,6	9,9	-4,4	1,8	1,9
B10 Sonstige Produkte	277,0	318,8	332,5	334,1	357,1	15,1	4,3	0,5	2,2
Insgesamt	3125,7	3402,5	3311,1	3352,6	3561,5	8,9	-2,7	1,3	2,0
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	32,8	32,4	34,2	34,8	37,5	-1,2	5,6	1,6	2,6
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	0,6	0,6	0,8	0,7	0,8	10,3	22,3	-1,0	0,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	30,0	31,0	27,1	27,5	29,3	3,2	-12,4	1,3	2,2
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	118,9	119,5	114,3	115,7	123,8	0,5	-4,4	1,3	2,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,0	10,4	10,9	10,9	10,6	3,8	4,4	-0,1	-0,8
B6 Chemische u. Mineralerz.	76,2	78,5	76,0	78,8	90,9	2,9	-3,1	3,6	4,9
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	45,0	46,7	46,3	47,3	50,2	3,7	-0,8	2,2	2,0
B8 Masch., langleb. Konsumg.	54,8	65,1	62,2	63,6	72,1	18,9	-4,5	2,3	4,2
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	23,9	27,5	27,1	27,8	30,3	15,2	-1,5	2,5	2,9
B10 Sonstige Produkte	49,8	53,7	54,9	55,4	60,3	7,8	2,3	1,0	2,8
Insgesamt	442,0	465,5	453,9	462,6	505,8	5,3	-2,5	1,9	3,0

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen



Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2012** ist der Eisenbahngüterverkehr um rund 3 % gesunken, d.h. um 10 Mio. t bzw. 3,6 Mrd. tkm. Dazu haben die meisten Güterbereiche beigetragen. Die kräftigen Ausschläge bei den Transporten von Kohlen (+6,3 Mio. bzw. +0,6 Mrd. tkm) und von Kokereierzeugnissen (-7,0 Mio. bzw. -0,8 Mrd. tkm) sind ausschließlich statistisch bedingt und heben sich annähernd auf. Daneben waren die im Gesamtergebnis spürbarsten Verluste bei den Güterabteilungen "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3, -5 Mio.t bzw. -0,7 Mrd. tkm) und "Metalle und -erzeugnisse" (B7, -3,6 Mio.t bzw. -1,2 Mrd. tkm) zu beobachten. Beide wurden von der rückläufigen Stahlproduktion wesentlich beeinflusst. Bei der erstgenannten kam noch die sinkende Bauproduktion hinzu. Auch in der grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilung "Sonstige Produkte" (B10) mussten die Eisenbahnen spürbare Verluste hinnehmen (-1,1 Mio.t bzw. -1,2 Mrd. tkm). Der prozentual stärkste Rückgang (jeweils rund 25 %) war bei den "Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft" zu konstatieren, wo es zu Verlagerungen zum Lkw gekommen ist, weil die Bahnen unrentable Beförderungen in der Fläche aufgeben. Für das Gesamtergebnis hat diese Güterabteilung keinen wesentlichen Einfluss.

Für das Jahr **2013** wird wieder ein Anstieg des Eisenbahngüterverkehrs erwartet, und zwar um 7,5 Mio. t (+2 %) bzw. 2,8 Mrd. tkm (+2,5 %). Entscheidend dafür sind die sowohl wachstums- als auch anteilsstarken Güterabteilungen "Sonstige Produkte" (B10, 2,7 Mio.t bzw. 1,5 Mrd. tkm) und "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6, 1,5 Mio.t bzw. 0,5 Mrd. tkm). Die ebenfalls dynamischen, aber weniger bedeutenden Güterabteilungen "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4, 0,4 Mio.t bzw. 0,2 Mrd. tkm) und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (B8, 0,3 Mio.t bzw. 0,1 Mrd. tkm) liefern deshalb geringere Beiträge. Auch die Beförderungen von Erzen, die in der Güterabteilung B3 (1,0 Mio.t bzw. 0,2 Mrd. tkm) subsumiert sind, und von "Metalle und -erzeugnisse" (B7, 1,1 Mio.t bzw. 0,2 Mrd. tkm) werden korrespondierend zur Stahlproduktion zunehmen. Die Kohlenbeförderungen (B2) profitieren von der verstärkt expandierenden Steinkohleneinfuhr und tragen somit ebenfalls zur Gesamtentwicklung bei (0,7 Mio.t bzw. 0,2 Mrd. tkm).

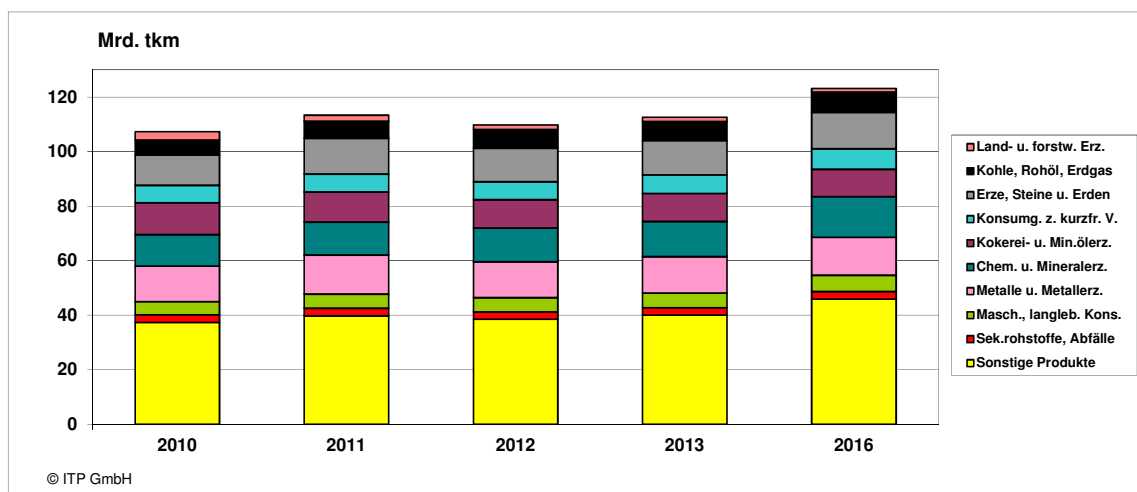
In den Jahren von **2014 bis 2016** beläuft sich der Gesamtzuwachs auf 28 Mio. t bzw. 10,6 Mrd. tkm. Der Großteil davon (21 Mio. t bzw. 9,2 Mrd. tkm) entsteht erneut in den vier o.a. wachstumsträchtigen Güterabteilungen. Hier werden mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auch die prozentualen Zuwachsraten mehrheitlich höher ausfallen als im laufenden Jahr. Die Transporte von Kohlen, Erzen, Metallen und Baustoffen werden weiterhin moderat zunehmen und damit einen gewissen Wachstumsbeitrag beisteuern (zusammen 8 Mio. t bzw. 2 Mrd. tkm). Die anhaltenden Rückgänge bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Mineralölprodukten sind zu gering, um im Gesamtergebnis spürbare Spuren zu hinterlassen.

Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	7,6	5,5	4,1	3,8	3,0	-27,9	-24,9	-8,8	-6,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	32,6	34,7	41,0	41,7	43,5	6,5	18,0	1,7	1,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	50,1	57,8	52,7	53,7	57,1	15,3	-8,7	1,8	2,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,0	12,3	12,9	13,3	14,7	2,0	5,1	3,4	3,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	52,1	50,0	43,0	42,9	41,9	-4,1	-13,9	-0,2	-0,8
B6 Chemische u. Mineralerz.	41,3	42,0	42,7	44,2	50,7	1,6	1,8	3,5	4,7
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	62,3	67,7	64,1	65,2	68,1	8,6	-5,3	1,8	1,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	10,5	11,0	11,9	12,2	13,6	4,6	8,4	2,3	3,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	15,3	16,2	15,5	15,7	16,1	5,7	-4,1	1,3	0,8
B10 Sonstige Produkte	71,7	77,6	76,5	79,2	90,9	8,2	-1,4	3,6	4,7
Insgesamt	355,7	374,7	364,6	372,1	399,7	5,3	-2,7	2,1	2,4
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	3,2	2,2	1,7	1,5	1,2	-30,9	-23,6	-8,7	-6,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	5,5	6,3	6,8	7,0	7,6	15,3	9,0	2,8	2,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	11,1	13,1	12,3	12,6	13,4	17,9	-5,7	1,8	2,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	6,4	6,6	6,6	6,8	7,5	3,2	-0,1	3,4	3,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	11,7	11,1	10,3	10,3	10,0	-5,0	-6,8	-0,3	-0,9
B6 Chemische u. Mineralerz.	11,6	12,1	12,4	12,9	14,9	4,3	2,8	3,7	4,9
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	13,1	14,4	13,1	13,4	13,9	9,8	-8,7	1,8	1,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	4,8	5,1	5,3	5,4	6,0	5,1	4,1	2,3	3,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,7	2,9	2,7	2,7	2,8	6,0	-8,5	1,3	0,8
B10 Sonstige Produkte	37,3	39,7	38,5	40,0	45,9	6,3	-2,9	3,8	4,7
Insgesamt	107,3	113,3	109,8	112,5	123,1	5,6	-3,1	2,5	3,0

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen


Binnenschifffahrt

Im Jahr **2012** ist das Aufkommen der Binnenschifffahrt um 1 % gesunken, die Transportleistung jedoch auf Grund der Basiseffekte aus dem Vorjahr um 5 % gestiegen. **Aussagefähiger** ist der Vergleich mit dem Jahr **2010**. Er zeigt auch für die Leistung einen spürbaren Rückgang um 7 % bzw. 4,5 Mrd. tkm. Die Beförderungsmenge ist in einem geringeren Ausmaß (3 % bzw. 10 Mio. t) geschrumpft. Der bedeutendste Effekt entstand in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3). Dessen Aufkommensrückgang um 5,2 Mio. t (-9 %) ist für mehr als die Hälfte der Gesamtentwicklung im Zweijahresvergleich 2012/10 verantwortlich. Die Abnahme der Leistung fällt prozentual noch höher aus (-12 %), auf Grund der geringeren Bedeutung aber im Gesamtergebnis nicht so sehr ins Gewicht (-1,2 Mrd. tkm). Prozentual sogar noch höher waren die Einbußen in der Güterabteilung "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4, -19 %). Dieses Ausmaß führte trotz des vergleichsweise geringen Anteils zu einem spürbaren absoluten Rückgang (2,9 Mio. t bzw. 0,9 Mrd. tkm), der somit den zweitstärksten Einfluss auf das Gesamtergebnis (2012/10) darstellt. Diese Verluste entstanden vor allem bei den, in dieser Güterabteilung dominierenden, Nahrungs- und Genussmitteln (2,1 Mio.t bzw. 0,9 Mrd. tkm). Darüber hinaus war auch in der Güterabteilung "Sekundärrohstoffe, Abfälle" ein erheblicher Rückgang zu beobachten, der vor allem beim Aufkommen (-1,4 Mio. t bzw. 10 %) ins Gewicht fiel. Selbst bei den "Sonstigen Produkten", die sich im Gesamtergebnis ohnehin nur begrenzt niederschlagen und hinter denen sich mehrheitlich der Containerverkehr verbirgt, ist das Aufkommen im Zweijahresvergleich um 5 % und die Leistung sogar um 12 % geschrumpft. Bei den anteilsstarken Transporten von Mineralölzeugnissen und von Kohlen, hier vor allem bei der Einfuhr, konnte die Binnenschifffahrt im Zweijahresvergleich zwar etwas zulegen, jedoch waren die Zuwachsraten (1,8 % bzw. 0,5 %) und damit die Mengengewinne (0,6 bzw. 0,2 Mio. t) zu gering, um das Gesamtergebnis spürbar zu verbessern. Die Leistung hat sich zwischen 2010 und 2012 auch in diesen beiden Güterbereichen verringert.

Für das Jahr **2013** wird bei Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt ein leichtes Plus in Höhe von rund 1 % erwartet, d.h. um 2,4 Mio. t bzw. 0,6 Mrd. tkm. Spürbare Impulse entstehen bei den anteilsstarken Kohlenbeförderungen, die auf Grund der erhöhten Steinkohleneinfuhr wachsen dürften (+3 %, d.h. 1,0 Mio.t bzw. 0,24 Mrd. tkm). Für die, annähernd gleich hohen, Transporte von Mineralölprodukten ist, entsprechend der Entwicklung von Absatz und Importen, lediglich eine annähernde Stagnation zu erwarten. Bei der noch bedeutenderen Güterabteilung B3 dürfte sich der Anstieg der Rohstahl- und der Bauproduktion auch bei der Binnenschifffahrt niederschlagen, so dass diese Transporte leicht wachsen sollten (1 %, 0,5 Mio.t bzw. 0,1 Mrd. tkm). Die Beförderungen in der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" schließlich werden sich, entsprechend der Produktion dieser Güter, ebenfalls erhöhen (um ebenfalls 1 %, 0,3 Mio. t bzw. 0,1 Mrd. tkm). In allen anderen Güterabteilungen belaufen sich die absoluten Veränderungen auf maximal 0,2 Mio. t bzw. 0,05 Mrd. tkm.

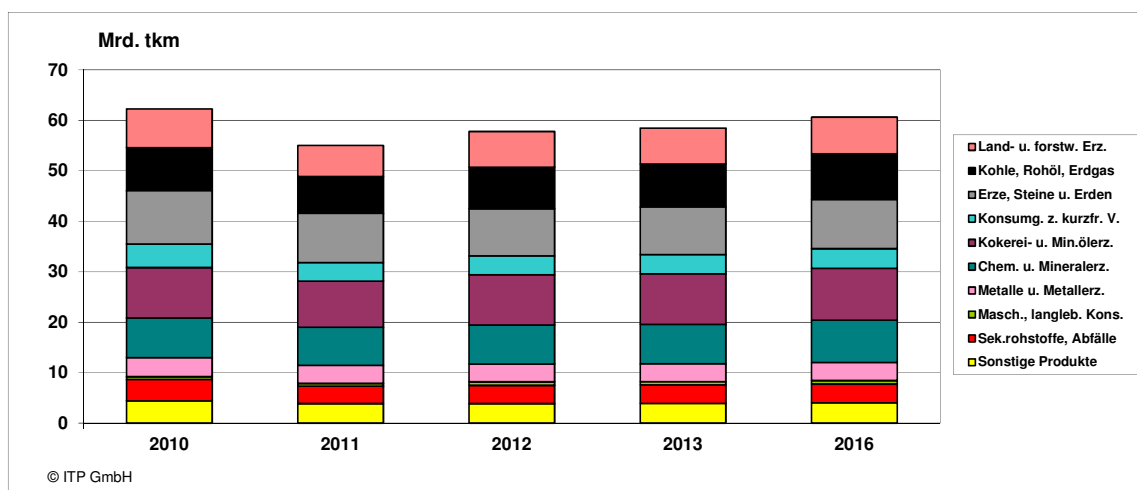
In den Jahren von **2014 bis 2016** dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt erneut um rund **1 % p.a.** steigen, d.h. um 7,7 Mio. t bzw. 2,2 Mrd. tkm. In diesem Zeitraum werden bei allen für die Binnenschifffahrt bedeutenden Branchen (Bau, Kohle, Stahl, Mineralöl) sehr ähnliche Veränderungsraten erwartet wie für 2013. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte und deren Beiträge zum Gesamtergebnis. Lediglich bei der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6) wird sich das Wachstum auf 2,5 % p.a. beschleunigen (2013/12: 1 %). Damit wird auch der absolute Effekt größer und ordnet sich mit 2,0 Mio. t bzw. 0,6 Mrd. tkm zwischen den Transporten von Kohlen und denen von Erzen und Baustoffen ein.

Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	16,0	14,9	16,2	16,3	16,5	-6,8	8,3	0,6	0,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	34,3	33,5	34,5	35,5	38,0	-2,3	2,9	3,0	2,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	60,1	59,1	54,9	55,4	57,3	-1,7	-7,1	1,0	1,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	15,0	12,1	12,1	12,2	12,5	-19,1	0,0	0,6	0,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	35,9	35,8	36,6	36,6	36,6	-0,3	2,0	0,2	0,0
B6 Chemische u. Mineralerz.	25,9	25,7	25,7	25,9	27,9	-0,9	0,0	1,1	2,5
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	11,7	11,9	11,0	11,0	11,2	1,7	-7,4	0,4	0,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	1,7	1,9	2,0	2,0	2,0	9,6	6,0	0,2	1,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	13,4	11,8	12,0	12,0	12,2	-11,5	1,4	0,3	0,5
B10 Sonstige Produkte	15,6	15,3	14,9	15,1	15,7	-2,4	-2,3	1,2	1,3
Insgesamt	229,6	222,0	219,7	222,1	229,9	-3,3	-1,0	1,1	1,1
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	7,7	6,2	7,1	7,1	7,3	-19,8	15,1	0,7	0,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	8,5	7,3	8,2	8,4	9,0	-14,4	12,6	2,9	2,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	10,6	9,8	9,4	9,5	9,8	-7,8	-4,1	1,0	1,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	4,6	3,7	3,8	3,8	3,9	-21,2	3,0	0,9	1,0
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,0	9,1	9,9	10,0	10,2	-8,9	8,6	0,9	0,8
B6 Chemische u. Mineralerz.	7,8	7,6	7,7	7,8	8,4	-3,7	2,6	1,0	2,4
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	3,8	3,6	3,5	3,5	3,6	-5,8	-1,3	0,4	0,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	4,5	16,2	0,2	1,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,2	3,5	3,6	3,6	3,7	-18,1	4,8	0,3	0,5
B10 Sonstige Produkte	4,4	3,9	3,9	3,9	4,1	-12,6	0,7	1,1	1,1
Insgesamt	62,3	55,0	57,8	58,5	60,6	-11,6	5,0	1,1	1,2

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen


Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern nur die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Es nahm im Jahr 2012 nach dem derzeitigen Erkenntnistand um knapp 2 % oder 5,3 Mio. t zu. Das Aufkommen in den Güterabteilungen "Sonstige Produkte" (B10), "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (B4) und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (B8) ist um knapp 4 % gewachsen, was allein schon 5 Mio. t entspricht. Hinzu kamen spürbare Gewinne bei Kohle und Rohöl (4 Mio. t, +10 %). Hier machte sich bemerkbar, dass die Rohöllieferungen aus der Nordsee – im Gegensatz zu den drei Vorjahren und zu den jeweiligen Gesamtimporten – spürbar zulegen. Der Umschlag von Erzen, Steinen und Erden verbuchte dagegen ein lediglich geringes Plus (1 % bzw. 0,2 Mio. t). Gedämpft wurde das Gesamtergebnis durch kräftige Rückgänge in zwei Güterabteilungen, nämlich bei Mineralölprodukten (-14 % bzw. 2,0 Mio. t), hier infolge sinkender Einfuhren, sowie von landwirtschaftlichen Produkten (-8 % bzw. 1,6 Mio. t). In der, an sich wachstumsträchtigen, Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineraleerzeugnisse" (B6) kam es ebenfalls zu einem Minus, das allerdings moderat ausfiel (-1 %) und deshalb im Gesamtergebnis kaum sichtbar ist. Es entstand nahezu ausschließlich bei den Mineraleerzeugnissen, d.h. Baustoffen, und nicht bei chemischen Produkten.

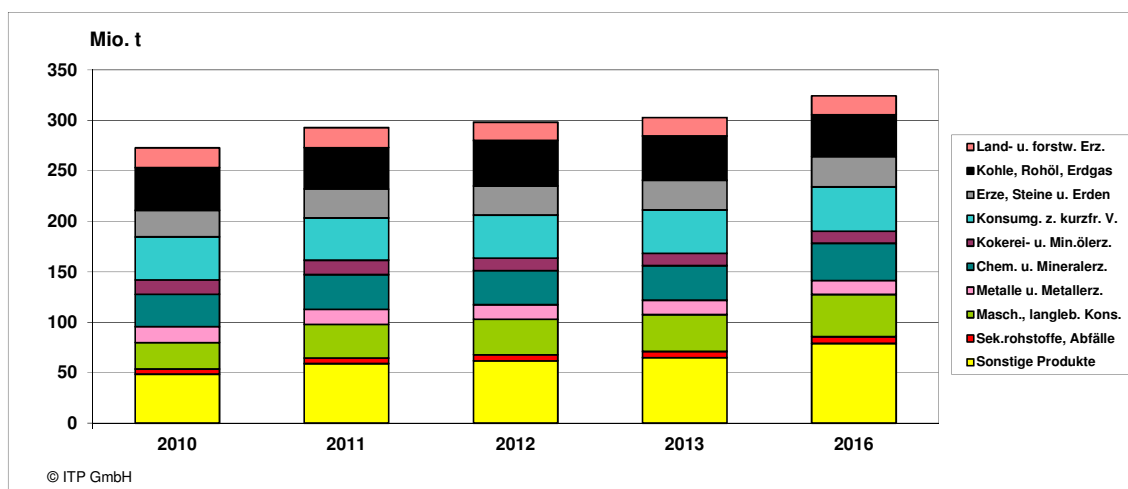
Im Jahr **2013** ist für den Umschlag des Seeverkehrs ein ähnlicher Zuwachs (knapp 2 % bzw. 4,7 Mio. t) zu erwarten wie im Vorjahr. Dies gilt auch für die vier o.a. langfristigen Wachstumstreiber (B4, B8, B10 und nun auch wieder B6), weil auch der deutsche Außenhandel (noch) nicht stärker expandiert als im Jahr 2012. Das (prozentuale) Plus um knapp 3 % entspricht 5,1 Mio. t und damit erneut annähernd dem Gesamtanstieg. Der Erzumschlag (B3) sollte ebenfalls etwas zunehmen (1,3 % bzw. 0,4 Mio. t). Dagegen wird sich die letztjährige spürbare Expansion bei Kohlen und Rohöl nach aller Voraussicht nicht wiederholen, sondern in ein Minus drehen (-2 % bzw. 0,8 Mio. t). Rückläufige Rohöltransporte – bei wieder sinkenden Anlandungen aus der Nordsee – können von leicht steigenden Einfuhren von Überseekohle nicht ausgeglichen werden. Für den Umschlag von Mineralölprodukten, der im Vorjahr stark gedämpft hat, ist nur mehr ein geringes Minus zu erwarten (-0,5 % bzw. 0,1 Mio. t).

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird die Zunahme der o.a. wachstumsstarken Güterabteilungen, ähnlich wie das des Containerverkehrs, mit der dann deutlichen Beschleunigung des deutschen Außenhandels spürbar höher ausfallen als im laufenden Jahr 2013. Der Zuwachs um 4 % bedeutet 23 Mio. t und übertrifft damit sogar den Gesamtanstieg (gut 2 % bzw. 22 Mio. t). Die Massengutbereiche werden insgesamt erneut dämpfend wirken, aber nur in einem geringen Ausmaß. Hier fällt vor allem der Rückgang bei Kohlen und Rohöl (B2, -2 % bzw. 2,8 Mio. t) ins Gewicht, der von einem steigenden Umschlag von Erzen, Steinen und Erden (B3, 1 % bzw. 1,1 Mio. t) nicht ausgeglichen werden kann.

Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	19,7	19,8	18,2	18,3	18,9	0,5	-8,3	0,6	1,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	42,4	40,8	44,8	44,0	41,2	-3,6	9,8	-1,8	-2,2
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	26,2	28,7	28,9	29,3	30,3	9,8	0,6	1,3	1,2
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	42,6	42,1	42,7	42,9	43,8	-1,3	1,6	0,5	0,7
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	14,2	14,1	12,2	12,1	11,9	-0,3	-13,8	-0,5	-0,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	32,2	34,2	33,9	34,3	36,9	6,5	-1,1	1,3	2,4
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	15,7	14,9	14,5	14,3	13,8	-5,3	-2,6	-1,3	-1,2
B8 Masch., langleb. Konsumg.	26,3	33,6	35,1	36,4	41,9	27,6	4,6	3,5	4,8
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,1	5,4	5,9	6,1	6,7	4,7	10,7	3,3	2,9
B10 Sonstige Produkte	48,5	59,1	61,9	65,1	78,9	21,8	4,7	5,2	6,7
Insgesamt	272,9	292,8	298,1	302,8	324,4	7,3	1,8	1,6	2,3

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen


3.3 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Überblick

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands entwickelt sich im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr **2011** war das nicht der Fall, weil die innerdeutschen Lkw-Transporte von der witterungsbedingt steigenden Bautätigkeit so stark angetrieben wurden, dass der gesamtmodale Binnenverkehr mit 9 % (Aufkommen) bzw. 5 % (Leistung) ein ungewöhnlich hohes Plus verbuchte und damit erheblich stärker stieg als die grenzüberschreitenden Beförderungen. Daraus entstand im Jahr **2012** ein Basiseffekt, der die hier anteilsstarken Baustofftransporte vor allem im Straßengüterverkehr stark dämpfte. Hinzu kam die allgemeine gesamtwirtschaftliche Abschwächung, so dass der Binnenverkehr spürbar gesunken ist (-3 % bzw. -3,5 %). Für das Jahr **2013** ist, auf Grund der Entwicklung sowohl der Bau- als auch der Gesamtwirtschaft, wieder ein moderates Plus (rund 1 %) zu erwarten. Es sollte sich von **2014 bis 2016** mit der spürbaren konjunkturellen Belebung etwas erhöhen (rund 2 %).

Sowohl der grenzüberschreitende **Versand** als auch der **Empfang** wiesen bereits im Jahr **2011** eine im langjährigen Vergleich geringe Dynamik auf (jeweils 3 %, Aufkommen, ohne Seeverkehr). Im Jahr **2012** ist derzeit für beide Ströme ein Rückgang um jeweils rund 1,5 % (Aufkommen) zu schätzen, obwohl der deutsche Außenhandel (Summe der Ex- und Importe) noch um 3 % gestiegen ist. Zum Teil ist das auf einige Massengutbereiche (Erze, Metalle, Baustoffe) zurückzuführen. Aber auch außerhalb der Massengüter war ein Minus zu beobachten. Es ist damit zu erklären, dass im Außenhandel vor allem die Handelsströme mit außereuropäischen Ländern expandierten, diejenigen mit den EU-Ländern (zusammen) dagegen nur sehr geringfügig. Im Jahr **2013** sollte die leichte Aufhellung der Perspektiven für die Wirtschaft in der EU bzw. der Eurozone (vgl. Abschn. 2.2) dazu führen, dass auch der deutsche Außenhandel mit den europäischen Partnerländern stärker wächst als im Vorjahr. Unter dieser Voraussetzung wird auch der grenzüberschreitende Verkehr auf den Wachstumspfad (2 % bzw. knapp 3 %) zurückfinden. Von **2014 bis 2016** wird sich die Dynamik des deutschen Außenhandels spürbar erhöhen. Dies wird angesichts der günstigeren Entwicklung in Europa auch die innereuropäischen Handels- und Verkehrsströme anregen (3 % bzw. knapp 4 %). Im Empfang wird die Wachstumsbeschleunigung allerdings durch einige Massengutbereiche (Kohle, Erze, Rohöl) limitiert.

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Straßengüterverkehr¹⁾	3125,7	3402,5	3311,1	3352,6	3561,5	8,9	-2,7	1,3	2,0
Binnenverkehr	2617,4	2867,5	2781,1	2810,1	2954,7	9,6	-3,0	1,0	1,7
Grenzüb. Versand	199,7	210,8	207,4	211,9	234,9	5,6	-1,6	2,2	3,5
Grenzüb. Empfang	184,9	192,5	189,9	194,9	218,4	4,1	-1,4	2,7	3,9
Durchgangsverkehr	123,7	131,7	132,8	135,7	153,5	6,5	0,8	2,2	4,2
Eisenbahnverkehr²⁾	355,7	374,7	364,6	372,1	399,7	5,3	-2,7	2,1	2,4
Binnenverkehr	242,1	257,2	247,2	250,7	264,7	6,2	-3,9	1,4	1,8
Grenzüb. Versand	45,1	46,3	45,1	46,5	51,7	2,5	-2,5	3,1	3,6
Grenzüb. Empfang	52,1	56,3	56,7	58,9	65,9	8,1	0,7	3,8	3,8
Durchgangsverkehr	16,4	15,0	15,5	16,0	17,5	-9,0	3,8	2,9	3,1
Binnenschifffahrt	229,6	222,0	219,7	222,1	229,9	-3,3	-1,0	1,1	1,1
Binnenverkehr	53,1	54,8	54,2	54,3	54,9	3,2	-1,1	0,2	0,4
Grenzüb. Versand	50,6	46,9	47,1	47,4	48,6	-7,4	0,5	0,5	0,9
Grenzüb. Empfang	103,5	101,6	98,8	100,5	105,3	-1,8	-2,7	1,7	1,6
Durchgangsverkehr	22,4	18,7	19,6	19,9	21,0	-16,6	4,8	1,7	1,8
Rohrfernleitungen³⁾	88,8	86,6	87,9	88,8	89,6	-2,6	1,5	1,0	0,3
Binnenverkehr	22,7	19,7	23,4	23,2	22,8	-12,8	18,2	-0,5	-0,7
Grenzüb. Empfang	66,2	66,8	64,5	65,5	66,8	1,0	-3,4	1,5	0,6
Luftfracht⁴⁾	4,250	4,452	4,334	4,399	4,919	4,8	-2,7	1,5	3,8
Binnenverkehr	0,105	0,116	0,112	0,114	0,117	10,5	-3,4	1,8	0,9
Grenzüb. Versand	2,062	2,225	2,188	2,236	2,515	7,9	-1,7	2,2	4,0
Grenzüb. Empfang	1,931	1,958	1,908	1,903	2,125	1,4	-2,6	-0,2	3,7
Durchgangsverkehr	0,151	0,155	0,125	0,146	0,162	2,6	-19,4	16,8	3,5
Gesamter Güterv.	3804,2	4090,3	3987,7	4039,9	4285,5	7,5	-2,5	1,3	2,0
Binnenverkehr	2935,3	3199,4	3106,0	3138,5	3297,2	9,0	-2,9	1,0	1,7
Grenzüb. Versand	297,5	306,2	301,8	307,9	337,6	2,9	-1,4	2,0	3,1
Grenzüb. Empfang	408,6	419,2	411,9	421,8	458,5	2,6	-1,7	2,4	2,8
Durchgangsverkehr	162,7	165,5	168,0	171,7	192,2	1,7	1,5	2,2	3,8
Seeverkehr⁵⁾	272,9	292,8	298,1	302,8	324,4	7,3	1,8	1,6	2,3
Binnenverkehr	3,2	3,2	3,7	3,7	3,8	2,0	15,6	0,3	0,5
Grenzüb. Versand	102,9	112,5	115,8	117,8	127,1	9,3	3,0	1,7	2,6
Grenzüb. Empfang	166,8	177,1	178,6	181,3	193,4	6,2	0,8	1,5	2,2

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 %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Straßengüterverkehr²⁾	442,0	465,5	453,9	462,6	505,8	5,3	-2,5	1,9	3,0
Binnenverkehr	258,1	271,4	260,5	264,1	280,9	5,1	-4,0	1,4	2,1
Grenzüb. Versand	55,5	58,6	57,8	59,4	67,4	5,6	-1,4	2,9	4,3
Grenzüb. Empfang	54,1	56,3	55,5	57,2	64,9	4,1	-1,4	3,1	4,3
Durchgangsverkehr	74,3	79,2	80,0	81,8	92,5	6,6	1,1	2,2	4,2
Eisenbahnverkehr³⁾	107,3	113,3	109,8	112,5	123,1	5,6	-3,1	2,5	3,0
Binnenverkehr	54,5	59,0	56,4	57,2	61,3	8,2	-4,4	1,4	2,3
Grenzüb. Versand	20,7	21,0	20,2	20,9	23,4	1,3	-3,5	3,4	3,7
Grenzüb. Empfang	21,0	23,0	22,8	23,6	26,6	9,9	-1,0	3,7	4,1
Durchgangsverkehr	11,1	10,3	10,3	10,8	11,8	-7,3	-0,1	4,2	3,1
Binnenschifffahrt	62,3	55,0	57,8	58,5	60,6	-11,6	5,0	1,1	1,2
Binnenverkehr	11,1	10,4	11,0	11,0	11,1	-6,2	5,3	0,2	0,3
Grenzüb. Versand	13,4	11,7	12,4	12,5	12,8	-12,5	6,1	0,4	0,8
Grenzüb. Empfang	23,9	21,5	22,1	22,4	23,5	-10,0	2,7	1,7	1,6
Durchgangsverkehr	13,9	11,4	12,4	12,6	13,2	-17,9	8,0	1,7	1,8
Rohrfernleitungen⁴⁾	16,3	15,6	16,2	16,5	16,9	-3,9	3,7	1,6	0,9
Binnenverkehr	4,9	4,2	4,9	4,9	4,7	-12,7	15,9	-0,9	-1,0
Grenzüb. Empfang	11,4	11,4	11,3	11,6	12,2	-0,1	-0,8	2,6	1,7
Luftfracht⁵⁾	1,428	1,480	1,422	1,475	1,600	3,6	-3,9	3,7	2,7
Binnenverkehr	0,044	0,046	0,046	0,047	0,050	4,5	0,0	2,2	2,1
Grenzüb. Versand	0,706	0,759	0,725	0,756	0,846	7,5	-4,5	4,3	3,8
Grenzüb. Empfang	0,677	0,674	0,653	0,672	0,704	-0,4	-3,1	2,9	1,6
Gesamter Güterv.	629,3	650,9	639,1	651,5	708,1	3,4	-1,8	1,9	2,8
Binnenverkehr	328,7	345,0	332,9	337,3	358,1	5,0	-3,5	1,3	2,0
Grenzüb. Versand	90,3	92,0	91,1	93,6	104,4	2,0	-1,0	2,7	3,7
Grenzüb. Empfang	111,0	112,8	112,3	115,6	128,0	1,7	-0,5	2,9	3,5
Durchgangsverkehr	99,4	101,0	102,7	105,1	117,6	1,6	1,7	2,3	3,8

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

Der **Durchgangsverkehr** wies über viele Jahre die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf. In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Aber auch bei dieser Hauptverkehrsverbindung war bereits im Jahr **2011** ein ungewöhnlich geringes Wachstum (knapp 2 %) zu verzeichnen. Allerdings wurden damals auf Grund der Wasserstände einige Transitverkehre,

die vorher mit dem Binnenschiff durchgeführt wurden, nach wie vor auf dem Wasserweg nach Deutschland, dann aber mit anderen Verkehrsmitteln weiter befördert, so dass es also zu Substitutionen vom Durchgangsverkehr zu Versand und Empfang kam. Deshalb sank der Durchgangsverkehr der Binnenschifffahrt damals um 18 % und auch derjenige der Eisenbahnen kräftig (-7 %), während der Transit per Lkw noch im gewohnten Ausmaß (6,6 %) stieg. Für das Jahr **2012** ist erneut nur eine geringe Zunahme des gesamten Durchgangsverkehrs um knapp 2 % zu schätzen. Nunmehr ist aber auch der Lkw-Verkehr betroffen, der sich um lediglich 1 % erhöht hat. Drei Viertel des gesamten Transitverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Deren (gesamte) Transportleistung im Jahr 2012 kann mit den Ergebnissen der Mautstatistik halbwegs genau abgeschätzt werden (vgl. Abschn. 3.4). Deren Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist dagegen noch sehr unsicher. Dessen ungeachtet kann eine erhebliche Wachstumsverminderung des Lkw-Transits auf Grund der konjunkturellen Eintrübung in Europa mit hoher Sicherheit unterstellt werden. Da sich letztere im Jahr **2013** wieder etwas belebt, ist mit einem etwas höheren Anstieg (2 %) zu rechnen. In den Jahren von **2014 bis 2016** wird er sich auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung in Europa nochmals beschleunigen (4 %).

Luftfracht

Die Aufkommensentwicklung in den ersten Monaten des Jahres **2012** knüpfte an das schlechte vierte Quartal aus dem Jahr 2011 an. So lag die Tonnage von Januar bis Mai 2012 um 5,2 % unter dem Vorjahreswert. Betroffen hiervon waren Einladung wie Ausladung (jeweils -5,1 %). Ab Sommer 2012 nahm dieser Negativtrend ab. Für das Gesamtjahr 2012 wird ein Rückgang von 2,7 % erwartet. Die Einladung wird mit 1,7 % weniger stark rückgängig sein als die Ausladung mit 2,7 % (Datenstand Januar bis November 2012). Ursache für die schwache Entwicklung ist der schwächelnde Interkont-Verkehr mit einer instabilen Wirtschaftslage in Nordamerika, einer schwächeren Entwicklung in China und den politischen Unruhen im Norden Afrikas. Betroffen von den Rückgängen war natürlich auch Europa und insbesondere der Euroraum, welcher noch immer unter der Wirtschaftskrise leidet und kaum Wachstum verzeichnet.

Für das Jahr **2013** wird für Deutschland ein leichtes Wirtschaftswachstum erwartet, das sich auch im Bereich der Luftfracht widerspiegeln wird (insgesamt 1,5 %). Aufgrund der im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern teuren Luftfracht sind auch weitere Verlagerungen auf die Seefracht nicht auszuschließen. Nicht unerheblich für den europäischen Luftverkehr ist eine tendenzielle Entwicklung in Richtung Asien und damit einhergehende Verkehrsverlagerungen. Nennenswert ist nach wie vor die Golfregion mit etlichen jungen Luftverkehrsgesellschaften, welche alle über modernstes Fluggerät verfügen. Insgesamt wird für 2013 jedoch eine Stabilisierung des Interkont-Marktes mit einem Zuwachs von knapp 1 % erwartet. Wachstumstreiber

wird insbesondere der asiatische Markt sein. Die Zuwächse im innerdeutschen Bereich werden im Jahr 2013 im Vergleich zum Gesamtaufkommen geringfügig sein und sind im Gesamtaufkommen eher unbedeutend. Abzuwarten bleiben die Auswirkungen der Zertifizierung zum „Bekanntem Versender“ für den grenzüberschreitenden Versand, welche im März (oder nach Prüfung der EU-Kommission erst im April, wie in allen anderen EU-Ländern) 2013 in Kraft tritt. Luftfrachtunternehmen, welche bis dahin nicht zertifiziert sind, werden als unsicher eingestuft und am Flughafen werden für diese Güter aufwändige und kostenintensive Kontrollmaßnahmen notwendig.

Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Gesamt ¹⁾	4,250	4,452	4,334	4,399	4,919	4,8	-2,7	1,5	3,8
Innerdeutsch	0,105	0,116	0,112	0,114	0,117	10,5	-3,4	1,8	0,9
Grenzüberschreitend	3,998	4,181	4,097	4,139	4,640	4,6	-2,0	1,0	4,0
- davon Europa	1,138	1,209	1,205	1,219	1,301	6,2	-0,3	1,2	2,2
- darunter EU-27	0,884	0,939	0,934	0,940	0,985	6,2	-0,5	0,6	1,4
- davon Interkontinental	2,859	2,973	2,892	2,920	3,339	4,0	-2,7	1,0	4,5
-davon Afrika	0,125	0,140	0,121	0,124	0,149	12,0	-13,6	2,5	6,5
-davon Amerika	0,885	0,939	0,923	0,928	0,982	6,1	-1,7	0,5	2,0
- davon Asien	1,847	1,891	1,845	1,865	2,205	2,4	-2,4	1,1	5,7
-davon Austral./Ozean.	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,0	0,0	0,0	0,0

1) Ohne Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, eigene Prognosen

Im Vergleich zum Jahr 2013 wird für die Jahre von **2014 bis 2016** ein höheres Wachstum in Höhe von 3,8 % p.a. bis zu einem Gesamtvolumen von knapp 5 Mio. t erwartet. Impulse gehen auch hier insbesondere vom Interkontinentalverkehr aus (4,5 %). Die weltwirtschaftlichen Leitdaten gehen für 2016 von stabilen Zuwachsraten für China, Indien und den USA aus. Für Asien und Amerika werden Wachstumsraten von 5,7 % p.a. bzw. 2,0 % p.a. erwartet. Laut einer Studie der OECD werden insbesondere die sogenannten BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien und China) wirtschaftlich weiter aufsteigen. Bis 2016 könnte China sogar die Vereinigten Staaten als größte Weltwirtschaftsmacht verdrängen. Aber auch in den kleineren Märkten wie z. B. Indonesien oder Vietnam bzw. dem Verbund Südostasiatischer Nationen (ASEAN) wird eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung vorausgesagt. In Amerika entwickelt sich neben den klassischen Märkten USA und Kanada auch Lateinamerika positiv (Brasilien, Freihandelsab-

kommen der EU mit Kolumbien und Peru). Positive Tendenzen werden von Wirtschaftsinstituten auch im Subsahara-Raum gesehen, wo die Erlöse aus dem Ölgeschäft verstärkt für den Aufbau von Infrastruktur und maschinelle Ausrüstung genutzt werden. So wird für Afrika ein Wachstum von 6,5 % p.a. erwartet, was jedoch im Verhältnis zur Gesamtmenge betrachtet werden muss. Der Europa-Verkehr wird sich mit 2,2 % p.a. Wachstum positiver als der EU-Raum entwickeln. Im EU-Raum bleibt die langfristige Wirkung der verschiedenen Reformmaßnahmen abzuwarten, hier wird ein leichtes Wachstum von 1,4 % p.a. angenommen.

Seeverkehr

In die Darstellung nach Hauptverkehrsverbindungen wird auch diejenige des **Seeverkehrs nach Kontinenten** aufgenommen. Der dominierende Kontinent im Seeverkehr Deutschlands ist der Verkehr mit **Europa**, der aber seit Längerem in der Regel tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. Dies war auch im Jahr 2012 der Fall. Dass es überhaupt zu einem geringen Wachstum kam, ist auch darauf zurückzuführen, dass die Transportströme weit überwiegend nicht mit den südeuropäischen Krisenstaaten, sondern zu einem hohen Anteil mit den Ostseeanrainerländern verlaufen. Für den Prognosezeitraum ist weiterhin eine etwas unterproportionale Entwicklung, d.h. ein lediglich geringer Anstieg, zu erwarten.

Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten

	Mio. t ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Europa	156,5	167,4	169,2	170,7	179,1	7,0	1,1	0,9	1,6
Afrika	17,1	14,0	14,3	14,4	14,8	-18,2	2,7	0,6	0,9
Nordamerika	20,3	23,5	23,2	23,7	25,9	15,7	-1,5	2,2	3,0
Mittel-/Südamerika	20,7	22,1	22,6	23,1	25,2	7,0	2,1	2,3	3,0
Asien	53,7	60,5	63,2	65,4	73,9	12,6	4,5	3,5	4,2
Australien	1,5	2,1	1,9	1,8	1,7	42,8	-11,0	-3,2	-2,7
Zusammen ²⁾	269,7	289,6	294,4	299,1	320,6	7,4	1,7	1,6	2,3
Innerhalb Deutschlands	3,2	3,2	3,7	3,7	3,8	2,0	15,6	0,3	0,5
Insgesamt	272,9	292,8	298,1	302,8	324,4	7,3	1,8	1,6	2,3

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit **Asien**. Er verzeichnete auch im Jahr 2011 – trotz der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan - eine weit überdurchschnittliche Expansion. Dies kommt auch dadurch zustande, dass in diesem Fahrtgebiet der Anteil der Massengüter gering ist. Im Jahr 2012 war erneut der höchste Zuwachs zu beobachten. Dies ist auch für den Prognosezeitraum zu erwarten. Die Transporte mit **Nordamerika**, die sich im Jahr 2011 sogar noch stärker ausgeweitet haben als der Asien-Verkehr, sind im Jahr 2012 leicht gesunken. Für 2013 und auch danach ist auf Grund der konjunkturellen Aufhellung wieder mit einem Anstieg zu rechnen. Die Transporte aus und nach **Afrika** bestehen zu einem großen Teil aus Rohstoffen. Sie gingen von 2009 bis 2011 zurück, darunter im Jahr 2011 kräftig. Dazu haben die Abnahmen der Rohölimporte aus Afrika beigetragen. Im vergangenen Jahr hat sich der Verkehr mit Afrika dagegen spürbar erhöht. Dies ist maßgeblich auf die drastisch gewachsenen Rohöleinfuhren (+40 %) zurückzuführen, unter denen sich diejenigen aus Libyen mehr als verdreifacht haben. Im Prognosezeitraum sollte sich das zumindest abschwächen.

3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Wie einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs bereits erwähnt, ist auf die Datenlage hinsichtlich des Verkehrs der **ausländischen Fahrzeuge** einzugehen. Auf sie entfällt mittlerweile bereits über ein Drittel der Transportleistung des gesamten Straßenverkehrs und ein Viertel derjenigen des gesamtmodalen Güterverkehrs. Deshalb werden deren Veränderungen von denen der ausländischen Lkw maßgeblich beeinflusst.

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

In der Zwischenzeit schätzen wir – und auch das DIW – die Werte anhand der Entwicklung des Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen (pro Güterabteilung und Hauptverkehrsverbindung), der längerfristigen Abweichungen zwischen den beiden Segmenten sowie, als Eichgröße, der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen. Letztere stellt im Gegensatz zu den statistischen Erhebungen, die allesamt auf unterschiedlich großen Stichproben einzelner Meldestaaten beruhen, quasi eine Vollerhebung dar, deren Ergebnisse als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden können, allerdings nur für die Fahrleistung, nicht für die Transportleistung. Auf Fahrten außerhalb von Bundesautobahnen bzw. mit Fahrzeugen mit weniger als 12 t Gesamtgewicht, die beide nicht der Mautpflicht unterliegen, entfallen nur geringe Teile der gesamten Fahrleistung der ausländischen Fahrzeuge, so dass sie durch die Mautstatistik hinreichend zuverlässig abgebildet wird.

Die hier dargestellten Werte für den Verkehr der ausländischen Lkw im Jahr **2010** sind immer noch **nicht endgültig**, weil die Statistik für die Transporte in territorialer Abgrenzung ("VE 3") nach wie vor noch nicht vorliegt, sondern nur für diejenigen einschließlich der Auslandsstrecken ("VE 1" und "VE 2"). Andererseits werden sich die Korrekturen in engen Grenzen halten, weil mit letzteren die territorialen Werte recht genau abgeschätzt werden können.

Für das Jahr **2011** liegen von Seiten des **KBA** noch **keine** Werte vor, bei **Eurostat** hingegen schon. Während diese vor einem Jahr für das Jahr 2010 recht plausibel waren und in die richti-

ge Richtung wiesen, ist das nun bei den Werten für 2011 nicht der Fall. So soll die Versandmenge mit ausländischen Lkw um lediglich 1,5 % gestiegen und die Leistung sogar um 2,5 % gesunken sein. Eine etwas detailliertere Analyse zeigt, dass das vor allem an den Italien-Verkehr liegt, die um mehr als die Hälfte geschrumpft sein sollen. Auch wenn Italien zu den Krisenstaaten gezählt wird, ist dies nicht sehr realistisch und dürfte in den Meldungen der italienischen Statistik begründet sein.

Deshalb schätzen wir den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2011 zunächst selbst bzw. übernehmen die Schätzungen des DIW. Die mautpflichtige **Fahrleistung** der ausländischen Fahrzeuge stieg im Jahr 2011 um **6,5 %**. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einem spürbaren Wachstum der Fahrleistung auch die Auslastung der Fahrzeuge zugenommen hat, die Transportleistung also (noch) stärker gestiegen ist.¹ Das DIW hat die Zunahme nunmehr auf **7,3 %** quantifiziert und die des Aufkommens auf 6,5 % (vgl. Tab. G-11). Da die Transporte mit **deutschen Fahrzeugen** im Jahr 2011 von der kräftig steigenden Bauproduktion angetrieben wurden, wuchs deren Gesamtaufkommen sogar stärker (9 %) als das der ausländischen Lkw. Bei der Leistung (+4 %) traf, auf Grund der kurzen Strecken der Baustofftransporte, allerdings nach wie vor das Gegenteil zu.

Im Jahr **2012** drehte sich der positive Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen bzw. der Bauproduktion des letzten Jahres in einen negativen Effekt. Hinzu kommen die konjunkturell bedingten Einbußen sowie weitere gravierende Marktanteilsverluste im grenzüberschreitenden Verkehr (vgl. Abschn. 3.1). Deshalb ist der Verkehr der **deutschen Fahrzeuge** im Jahr 2012 **gesunken**, und zwar – auf Basis der Daten für die ersten drei Quartale – um gut **3 %** (Aufkommen) bzw. sogar knapp **5 %** (Leistung). Für die **ausländischen Fahrzeuge** kann, gestützt auf die Ergebnisse der Mautstatistik, ein Wachstum um lediglich **1 bis 2 %** angenommen werden (beide Größen). Damit haben sich deren Marktanteilsgewinne im Jahr 2012 nicht nur fortgesetzt, sondern sogar verstärkt.

Im Jahr **2013** ist wegen der leichten Verbesserung der Perspektiven für die Wirtschaft in der EU bzw. der Eurozone damit zu rechnen, dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr auf den Wachstumspfad zurückfindet, die frühere Dynamik aber bei weitem nicht erreichen wird (vgl. Abschn. 3.3). Da die ausländischen Lkw nahezu ausschließlich hier tätig sind, ist für sie ein höheres Plus der Transportnachfrage zu erwarten. Aber auch der Verkehr mit deutschen Fahrzeugen sollte zumindest wieder leicht steigen.

¹ Vgl. die diesbezüglichen Ausführungen in der Winterprognose 2011/12, S. 55-58.

Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2717,3	2967,5	2870,9	2900,9	3049,9	9,2	-3,3	1,0	1,7
- Nahverkehr	1476,3	1659,7	1605,8	1623,2	1708,4	12,4	-3,2	1,1	1,7
- Regionalverkehr	607,2	657,6	639,1	645,2	675,5	8,3	-2,8	1,0	1,5
- Fernverkehr	633,8	650,2	626,0	632,5	666,0	2,6	-3,7	1,0	1,7
Ausländische Fahrzeuge	408,5	435,0	440,2	451,6	511,6	6,5	1,2	2,6	4,2
- Grenzüb. Verkehr	385,8	411,6	416,4	427,0	483,6	6,7	1,2	2,5	4,2
- Kabotage	22,7	23,4	23,8	24,7	28,0	3,4	1,6	3,6	4,3
Insgesamt	3125,7	3402,5	3311,1	3352,6	3561,5	8,9	-2,7	1,3	2,0
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	281,9	293,6	279,5	283,3	301,3	4,2	-4,8	1,4	2,1
- Nahverkehr	26,5	29,3	28,5	28,9	30,6	10,6	-2,8	1,3	1,9
- Regionalverkehr	54,6	58,9	56,8	57,5	60,7	7,9	-3,7	1,2	1,8
- Fernverkehr	200,8	205,4	194,2	197,0	210,0	2,3	-5,4	1,4	2,2
Ausländische Fahrzeuge	160,1	171,8	174,4	179,2	204,6	7,3	1,5	2,8	4,5
- Grenzüb. Verkehr	154,1	165,1	167,6	172,2	196,6	7,1	1,5	2,7	4,5
- Kabotage	6,0	6,7	6,8	7,0	8,0	10,9	1,6	3,6	4,3
Insgesamt	442,0	465,5	453,9	462,6	505,8	5,3	-2,5	1,9	3,0

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wie in Europa spürbar aufhellen. Somit zeichnet sich für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr ein höheres Wachstum ab als im laufenden Jahr. Aus dem gleichen Grund wie in 2013 fällt die Wachstumsbeschleunigung bei den ausländischen Fahrzeugen höher aus als bei den deutschen.

Die Leistung des **Kabotageverkehrs** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2010** wurde von Eurostat kürzlich von 6,5 auf 6,0 Mrd. tkm revidiert. Damit ist sie nicht mehr ganz so drastisch gewachsen (32 % statt 42 %). Da gleichzeitig der Wert für **2011** nur geringfügig von 6,8 auf 6,7 Mrd. tkm korrigiert wurde, ergibt sich für dieses Jahr eine höhere Zunahme (11 % statt 4 %). Dennoch kommt auch darin zum Ausdruck, dass sich die Auswirkungen der endgültigen Freigabe der Kabotagetransporte für osteuropäische Unternehmen im Jahr 2010 stark abgeschwächt haben. Für **2012** nehmen wir, der Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs folgend, ein nur noch geringes Plus an, das sich aus dem gleichen Grund in **2013** und bis **2016** wieder erhöht. Natürlich ist diese Erwartung mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenigen für den Gesamtverkehr der ausländischen Lkw.

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) profitierte im Jahr **2011** der Nahbereich (bis 50 km) von dem kräftigen Wachstum der Baustoffbeförderungen und legte um 12 % (Aufkommen) zu. Ferner wuchs der Regionalverkehr (51 bis 150 km) deutlich stärker (8 %) als der Fernverkehr (über 150 km, 3 %). Diese Abweichung dürfte erneut auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen sein, wie sie nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 beobachtet werden konnten.¹ Im Jahr **2012** wurden der Nahverkehr von den sinkenden Baustofftransporten und der Fernverkehr vom rückläufigen grenzüberschreitenden Verkehr überdurchschnittlich betroffen. Dennoch haben sich alle Stufen den bisherigen Daten zufolge annähernd gleichmäßig entwickelt. Letzteres ist auch für die Jahre **ab 2013** anzunehmen, in denen für alle drei Bereiche wieder ein Anstieg zu erwarten ist.

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

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2012** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um rund 1 % ab (Aufkommen und Leistung). Für **2013** ist dagegen wieder ein moderater Anstieg in Höhe von rund 0,5 % (beide Größen) zu erwarten. Im mittelfristigen Prognosezeitraum von **2014 bis 2016** wird er mit 0,8 % p.a. (Aufkommen) bzw. 1 % (Leistung) etwas höher ausfallen.

Alle diese Verläufe sind auf den **Individualverkehr** zurückzuführen, auf den rund 80 % des gesamten Personenverkehrs entfallen. Er dürfte im Jahr **2012** um etwa 1,5 % gesunken sein. Zwar hat sich der Pkw-Bestand erneut spürbar ausgeweitet und auch die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse wirkten noch expansiv. Dem standen allerdings weiter steigende Kraftstoffpreise und ein spürbarer Basiseffekt aus den Witterungseinflüssen des Jahres 2011 entgegen. Dennoch ist das Ausmaß des Rückgangs, wie es nach dem derzeitigen Datenstand zu schätzen ist, überraschend.

Im Jahr **2013** dürfte der Pkw-Bestand das hohe Wachstum der vier Vorjahre nicht nochmals erreichen. Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten zeichnet sich ebenfalls eine etwas schwächere Zunahme ab. Dagegen entsteht aus der Kraftstoffpreisentwicklung, für die eine annähernde Stagnation auf dem derzeitigen Niveau angenommen wird, ein expansiver Impuls. Aus diesen Gründen ist für den Individualverkehr wieder ein Anstieg zu erwarten (0,6 %).

In den Jahren von **2014 bis 2016** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs insgesamt expansiver als im laufenden Jahr. Vor allem das Wachstum der privaten Konsumausgaben beschleunigt sich spürbar. Für den Pkw-Bestand ist ein Anstieg wie im Jahr 2013 zu erwarten und für die Kraftstoffpreise wird eine Stagnation angenommen. Dies lässt insgesamt eine geringfügig höhere Zunahme des Individualverkehrs als im laufenden Jahr erwarten (0,9 %).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) hat das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2012** annähernd stagniert (-0,1 %). Hier hat vor allem die rückläufige Zahl der Auszubildenden gebremst. Zudem kam es in Berlin zu Rückverlagerungen zur S-Bahn. Die im Nahverkehr erbrachte Leistung sank im Gegensatz zur Fahrgastzahl spürbar (1,2 %). Der Fernverkehr, d.h. im Wesentlichen der Gelegenheitsverkehr, setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Bei der Fahrtzahl des gesamten ÖSPV ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie erneut ins Minus geriet (-1,7 %).

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	56503	57394	56543	56894	58403	1,6	-1,5	0,6	0,9
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9281	9354	9346	9317	9384	0,8	-0,1	-0,3	0,2
Eisenbahnverkehr	2431	2474	2540	2568	2680	1,8	2,7	1,1	1,4
Luftverkehr ⁴⁾	167	176	179	181	198	5,7	1,8	1,1	3,0
Insgesamt	68381	69398	68609	68960	70665	1,5	-1,1	0,5	0,8
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	902,4	916,6	903,0	908,6	932,7	1,6	-1,5	0,6	0,9
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	78,1	77,7	76,4	75,6	74,8	-0,5	-1,7	-1,0	-0,4
Eisenbahnverkehr	83,9	85,1	88,0	89,0	93,5	1,5	3,4	1,1	1,7
Luftverkehr	52,8	55,2	56,1	56,6	61,8	4,5	1,6	1,1	3,0
Insgesamt	1117,2	1134,6	1123,5	1129,8	1162,8	1,6	-1,0	0,6	1,0

1) Innerhalb Deutschlands

2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr

3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen

4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Im Jahr **2013** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden etwas höher ausfallen als im Vorjahr. Zudem nimmt die Erwerbstätigenzahl erstmals seit 2009 nicht mehr zu. Deshalb wird der Nahverkehr einen leichten Rückgang hinnehmen müssen (-0,3 %). Für den Fernverkehr wurde ein ähnliches Minus angenommen wie im Vorjahr. Es schlägt bei der Leistung des gesamten ÖSPV durch, weshalb sie um gut 1 % sinkt.

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird die Zahl der Auszubildenden in einem etwas geringeren Ausmaß abnehmen als im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl steigt wieder, wenngleich nur schwach. Auch die privaten Konsumausgaben nehmen stärker zu. Deshalb ist im Nahverkehr eine günstigere Entwicklung als im laufenden Jahr zu erwarten. Für den Fernverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die auf Grund des stärker steigenden Konsums etwas schwächer ausfallen dürfte als im Jahr 2013. Im gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen ein leichtes Plus (0,2 %) und bei der Leistung nach wie vor ein Minus (-0,4 %).

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2012** der Nahverkehr (SPNV) ein spürbares Plus verbuchen. Aufkommen und Leistung stiegen um 2,6 % bzw. 2,8 %. Er hat sich also erneut wesentlich dynamischer als der Straßennahverkehr entwickelt. Zum einen spielt der Rückgang des Ausbildungsverkehrs im SPNV eine geringere Rolle und zum anderen konzentriert sich der

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

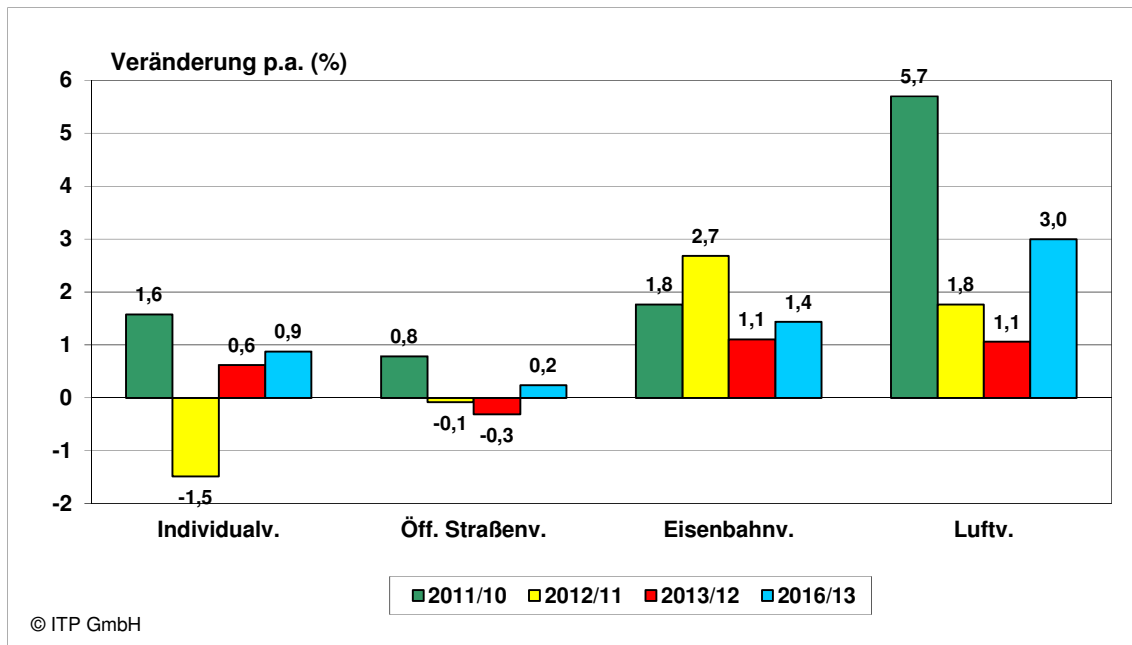
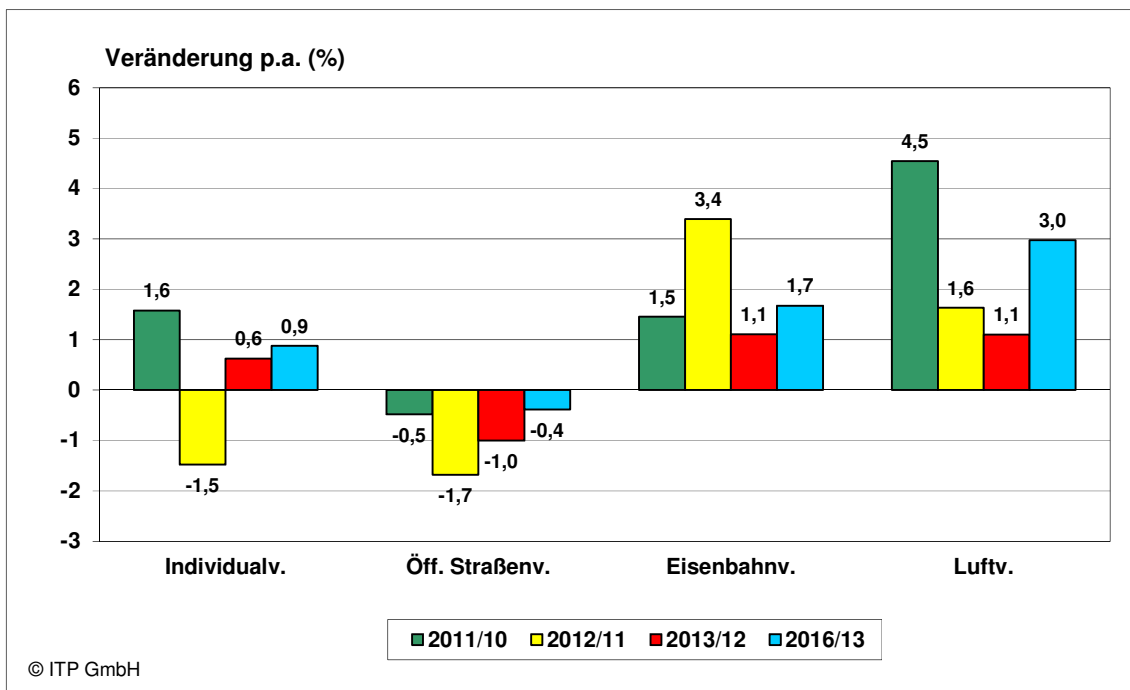


Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten



SPNV zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Hinzu kamen spürbare Effekte bei der Berliner S-Bahn. Dort wird das Angebot, das ab dem zweiten Halbjahr 2009 auf Grund der Probleme mit dem Fahrzeugmaterial massiv eingeschränkt worden war, allmählich wieder aufgestockt. Im Fernverkehr ist die Nachfrage im Jahr 2012 ebenfalls kräftig gewachsen, nämlich um 4,5 % (Aufkommen) bzw. 4,2 % (Leistung). Hier entfielen erstens die baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen, die den Fernverkehr im Jahr 2011 spürbar gebremst haben, zumindest weitgehend. Zweitens kam es, wie schon im Jahr 2010, zu spürbaren Verlagerungen vom innerdeutschen Luftverkehr. Im gesamten Eisenbahnverkehr entstand somit ein Plus in Höhe von 2,7 % (Aufkommen) bzw. 3,4 % (Leistung).

Im Jahr **2013** wirkt die Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen und der Auszubildenden schwächer. Darüber hinaus dürften die Rückgewinne bei der Berliner S-Bahn nach der Entwicklung im Vorjahr nunmehr allmählich abgeschlossen sein. Deshalb nimmt die Nachfrage im Nahverkehr mit gut 1 % spürbar schwächer zu als im Jahr 2012. Dies gilt auch für den Fernverkehr. Hier entfallen sowohl die letztjährigen Basiseffekte aus den baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen als auch – unter der Annahme von "normalen" Bedingungen - die störungsbedingten Verlagerungen vom Luftverkehr. Somit wird der Nachfrageanstieg erheblich geringer ausfallen (rund 1 %) als im Vorjahr. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von ebenfalls rund 1 %.

In den Jahren von **2014 bis 2016** verbessern sich die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse, wie bereits mehrfach erwähnt, spürbar. Tendenziell dämpfend wirkt die Entwicklung der Auszubildenden. Der Effekt bei der Berliner S-Bahn dürfte dann endgültig ausgelaufen sein. Saldiert ist für den Nahverkehr mit einer etwas höheren Zunahme (rund 1,5 % p.a.) zu rechnen als im laufenden Jahr. Im Fernverkehr wird sich die konjunkturelle Beschleunigung noch stärker sowohl auf die Privat- als auch die Geschäftsreisen auswirken. Deshalb ist auch hier ein höherer Nachfrageanstieg zu erwarten (rund 2 % p.a., beide Größen) als im laufenden Jahr. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von rund 1,5 % p.a.

Im **Luftverkehr** betrug das Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen im Jahr **2012** insgesamt 179 Mio. Fluggäste. Das sind rund 3 Mio. Fluggäste bzw. lediglich 1,8 % mehr als im Vorjahr. Dieser Zuwachs wurde fast ausschließlich bei den deutschen Großflughäfen erzielt. Dabei schwächte insbesondere der innerdeutsche Luftverkehr mit einem Minus von 3,6 % das Gesamtergebnis erheblich ab. Aber auch ein schwacher Europaverkehr mit lediglich knappen 2 % Zuwachs trug seinen Teil dazu bei. Maßgeblichen Einfluss auf die schwache Gesamtentwicklung hatten die weiterhin angestiegenen Flugpreise sowie Umstrukturierungsmaßnahmen bei den Luftfahrtunternehmen mit nicht unerheblichen Streckennetzauddünnungen. Ein wirtschaft-

lich schwacher Euroraum und besonders auch touristische Rückverlagerungen von Europa nach (Interkont-) Nordafrika schwächten das Wachstum in Europa ab. So war es vor allem der Interkontinentalverkehr mit einem Wachstum von fast 5 %, verglichen allerdings mit einem schwachen Vorjahr (politische Unruhen in Nordafrika), der eine positive Entwicklung im abgelaufenen Jahr 2012 aufzuweisen hat.

Für das Jahr **2013** wird von einer annähernd stagnierenden Entwicklung ausgegangen. Die Fluggastzahlen werden insgesamt lediglich um 1,1 % zunehmen. Im innerdeutschen Luftverkehr wird es nach 2012 nochmals zu einem leichten Rückgang von 0,4 % kommen. Grenzüberschreitend wird ein leichter Anstieg von 1,2 % angenommen, der insbesondere durch den Interkont-Verkehr mit 3,9 % Zuwachs erbracht wird. Der Europa- und der EU-27-Bereich wird mit einem minimalen Wachstum von 0,4 % lediglich einen geringen Beitrag zum Gesamtanstieg leisten. Es könnte allerdings zu Anteilsverschiebungen kommen, wenn sich durch die politisch brisante Lage in Nordafrika der Tourismus erneut nach (Süd-)Europa verlagern sollte.

Ausgehend von einer allgemeinen Konjunkturbelebung wird für die Jahre von **2014 bis 2016** von einem Gesamtzuwachs von 3 % p.a. bei den Fluggästen ausgegangen. Für den Bereich Europa und EU-27 wird eine Entwicklung von 2,9 % p.a. bzw. 2,6 % p.a. prognostiziert. Inwieweit sich mittelfristig im weltweiten Luftverkehr der für innereuropäische Flüge bereits geltende Emissionshandel auswirkt, bleibt abzuwarten, zumindest bis zur Generalversammlung der Internationalen Zivillufffahrtorganisation (ICAO) im Herbst 2013.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs folgende Bewegungen: Der Anteil des Individualverkehrs sinkt im Jahr 2012 und nimmt anschließend wieder leicht zu, aber nur beim Aufkommen. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt bei beiden Größen außer im Jahr 2012 ab. Die Anteile der Eisenbahnen und des Luftverkehrs nehmen durchgängig zu, auch wenn letzterer in den Jahren 2012 und 2013 vergleichsweise moderat steigt.

Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens

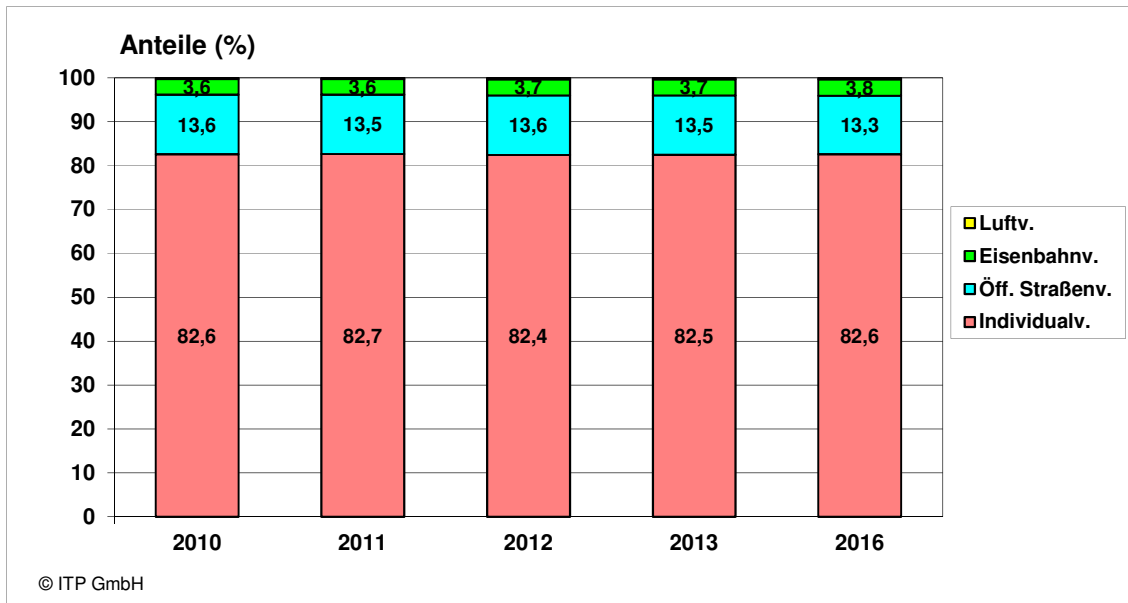
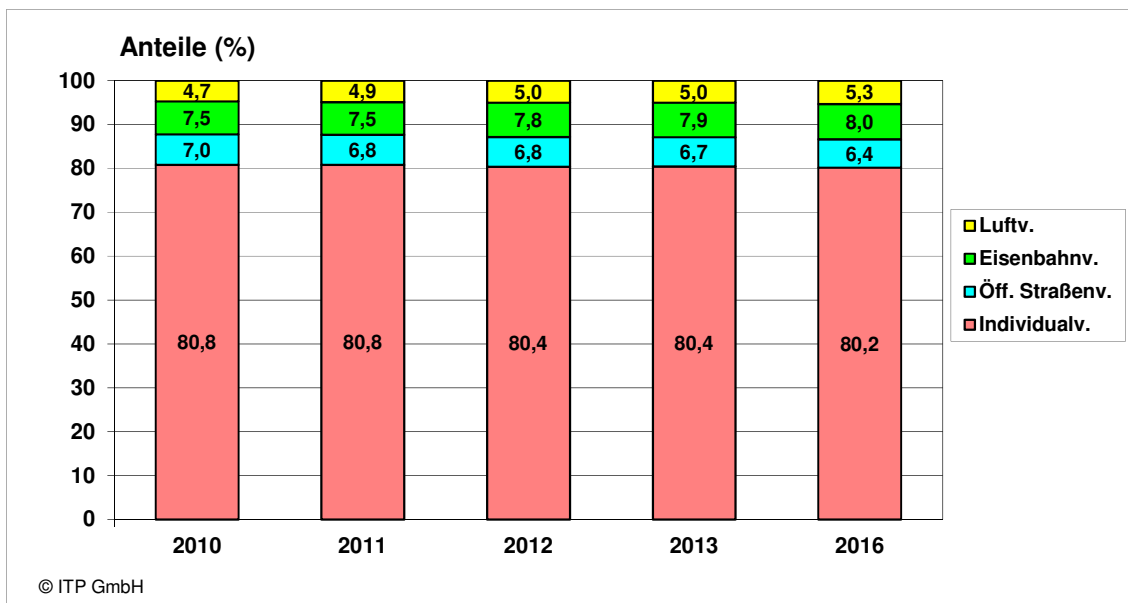


Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung



4.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs im Jahr **2011** wurde vom DIW für das Verkehrsaufkommen und die -leistung wie auch für die Pkw-Fahrleistung mit einem Anstieg um jeweils **1,6 %** quantifiziert.¹ Dies liegt etwas unter unseren Schätzungen aus der Sommerprognose 2012 (1,9 %), die auf der Entwicklung des Kraftstoffabsatzes beruhte. Die Abweichung kommt in erster Linie dadurch zustande, dass für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw vom DIW kein Rückgang mehr errechnet wurde, während wir noch eine Abnahme um 0,5 % angenommen haben.²

Dieses vergleichsweise **hohe Wachstum** ist vor dem Hintergrund der Entwicklung im Jahr **2010** zu interpretieren, als der Pkw-Verkehr sowohl am Jahresanfang als auch am Jahresende in einem spürbaren Ausmaß von den Witterungsverhältnissen in Gestalt von Minustemperaturen und kräftigen Niederschlägen gebremst wurde. Daraus entstand im Folgejahr ein Basiseffekt, der durch die weitgehende Störungsfreiheit in dessen Verlauf noch verstärkt wurde. **Ohne** diesen Einfluss wäre der Individualverkehr im Jahr 2011 um weniger als **1 %** gestiegen. Überdurchschnittlich expansive Einflüsse resultierten aus der spürbaren Zunahme der privaten Konsumausgaben (1,7 %) und der verstärkten Ausweitung des Pkw-Bestands (1,5 %). Sie wurden gedämpft durch den erneut kräftigen Anstieg der Kraftstoffpreise.

Vor der Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs im Jahr **2012** ist auf den **Pkw-Bestand**, eine der zentralen Kennziffern für den Individualverkehr, einzugehen, der vom KBA jeweils für den Stand zum 1. Januar ausgewiesen wird. Dabei ist es sinnvoll, für ein bestimmtes Jahr den statistisch ausgewiesenen Wert für den Januar des Folgejahres, also nicht den des laufenden Jahres, heranzuziehen. Denn der Bestandsaufbau findet überwiegend in der ersten Jahreshälfte statt, so dass der Jahresanfangsbestand stärker vom (tatsächlichen) Jahresdurchschnittswert abweicht als der Jahresendbestand. In dieser Definition belief sich der Pkw-Bestand des Jahres 2012, also am 1.1.2013, auf 43,4 Mio., was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um **1,2 %** entspricht. Damit hat sich die kräftige Bestandsausweitung der Jahre von 2009 bis 2011 (1,0 %, 1,4 % und 1,5 %) nochmals und entgegen den Erwartungen **fortgesetzt**, so dass die Wachstumsrate erneut klar über der Trendrate liegt.

Die **Erklärung** für diesen Verlauf in den letzten vier Jahren, die an dieser Stelle schon häufiger erwähnt wurde, ist zum einen im vorangegangenen Zeitraum zu suchen. In den drei Jahren von

¹ Vgl. U. Kunert, S. Radke, B. Chlond, M. Kagerbauer, Auto-Mobilität: Fahrleistungen steigen 2011 weiter, in: DIW-Wochenbericht 47/2012, S. 3-15.

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

2006 bis 2008 erweiterte sich der Pkw-Bestand pro Jahr um lediglich 0,5 %.¹ Die auf die fahrfähige Bevölkerung, die auch damals noch stieg, bezogene Pkw-Dichte erhöhte sich sogar nur um 0,3 % p.a., was vor allem auf den langjährigen Kraftstoffpreisanstieg und die äußerst verhaltene Entwicklung der verfügbaren Einkommen zurückzuführen ist. Dies löste mancherorts bereits größere Zweifel aus, ob das damals geschätzte Trendwachstum (rund 0,6 %) ² noch Gültigkeit besitzen würde.

In den vergangenen vier Jahren hat die Pkw-Dichte nun wieder um **1,0 %** p.a. zugenommen, was das o.a. Trendwachstum klar übertrifft. Damit wiederum errechnet sich für den gesamten Zeitraum ab 2005 ein jahresdurchschnittliches Wachstum der Dichteziffer um 0,7 %, womit Zweifel an unseren damaligen Trendprognosen fürs Erste ausgeräumt sein dürften. Seit 2010 wird die Bestandsausweitung von den stärker wachsenden **Einkommen** zusätzlich angetrieben. Der erneute starke Kraftstoffpreisanstieg der letzten Jahre machte sich dagegen nur begrenzt bemerkbar.

Ein nicht unwesentlicher Einfluss entsteht mittlerweile auch wieder aus der **demographischen Komponente**, die bis vor kurzem in den Hintergrund gerückt war. Die motorisierungsfähige Bevölkerung über 18 Jahren hatte in den Jahren von 2008 bis 2010 kaum zugenommen (weniger als 0,1 % p.a.) und damit nahezu keinen Einfluss auf die Bestandsentwicklung. Dagegen stieg sie in den beiden letzten Jahren mit 0,2 % bzw. 0,4 % spürbar stärker (vgl. Abschn. 2.1). Das letztjährige Ausmaß trägt rechnerisch mehr als ein Drittel zur Bestandsausweitung (1,2 %) bei. Dies wiederum zeigt, dass die Veränderungen in den demographischen Leitgrößen für die Verkehrsentwicklung doch nicht völlig unbedeutend sein können.

Vom DIW wurde die hohe Zunahme im Jahr 2011 (1,5 %) auch damit begründet, dass die **Abwrackprämie** des Jahres 2009 noch Auswirkungen habe, weil seitdem die Löschungen deutlich unter dem Niveau früherer Jahre liegen.³ Letzteres ist natürlich richtig, hat aber über einen sinkenden Ersatzbedarf auch einen Rückgang der Neuzulassungen zur Folge, so dass die schrumpfenden Stilllegungen grundsätzlich **bestandsneutral** sind.

Die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2012 ist zu diesem Zeitpunkt des Jahres anhand des Pkw-Bestands, des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen

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

² Vgl. Intraplan Consult / BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, München/Freiburg 2007, S. 67. Dort wurde für den gesamten Prognosezeitraum ein Wert von 0,4 % p.a. (2025/06) ausgewiesen. Allerdings ist die Dynamik auf Grund des degressiven Verlaufs an dessen Beginn (0,6 %) höher als am Ende (0,3 %).

³ Vgl. U. Kunert et al., a.a.O., S. 6.

Verbrauch der Fahrzeugflotte zu schätzen. Der Absatz von **Ottokraftstoff**, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, ist um fast **6 %** gegenüber dem Vorjahr **gesunken**. Ein Rückgang dieser Größe ist angesichts der abnehmenden Zahl benzinbetriebener Pkw und des tendenziell sinkenden Durchschnittsverbrauchs nicht ungewöhnlich, das letztjährige Ausmaß hingegen schon. Es liegt auch weit über den Erwartungen. Nimmt man für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw, vor dem Hintergrund der o.a. DIW-Schätzungen für 2011, eine erneute Stagnation sowie für die Fahrleistung der Diesel-Pkw in Folge des erneut spürbar gestiegenen Bestands (5,8 %) einen neuerlichen spürbaren Anstieg an, dann würde sich, über beide Antriebsarten aggregiert, ein Rückgang der (gesamten) Pkw-Fahrleistung um **3 %** errechnen. Damit wiederum würde die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw um über 4 % sinken. Ein derartiges Ausmaß ist jedoch **nicht plausibel**. Es läge schon in der Nähe der Schrumpfraten, die während der beiden Ölpreiskrisen im letzten Jahrhundert zu beobachten waren. Der stärkste Rückgang der mittleren Fahrleistung seit der Vereinigung Deutschlands beträgt -2,4 % und entstand im Jahr 2000, als die Kraftstoffpreise um 19 % stiegen.

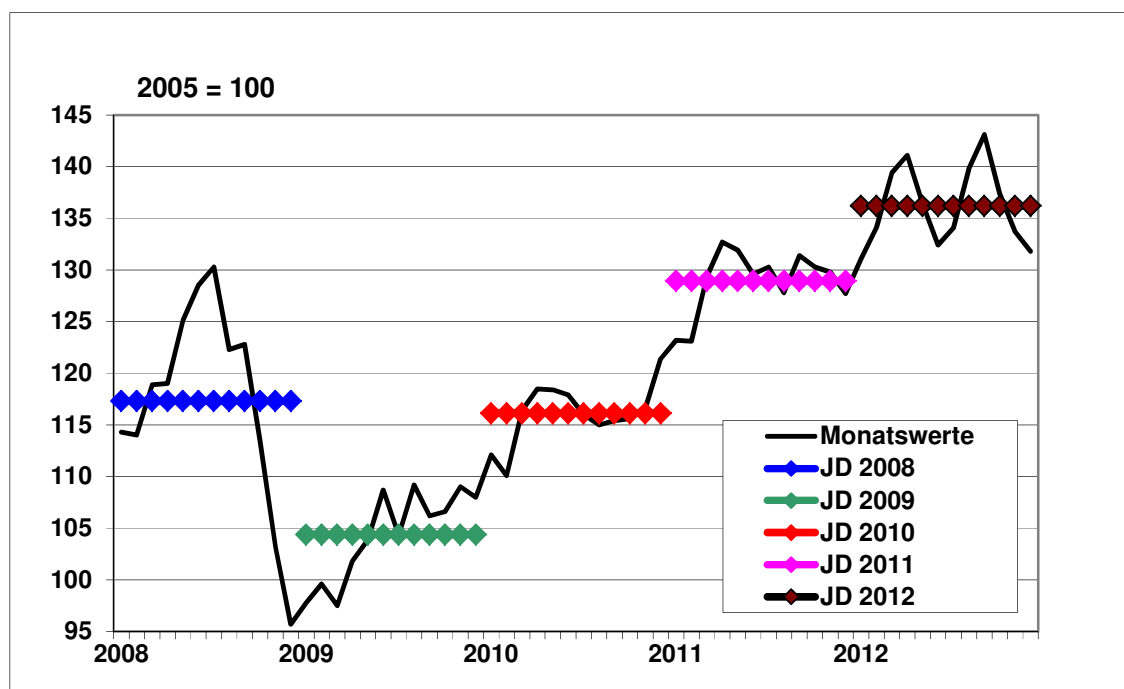
Ein Rückgang der Fahrleistung (aller Pkw) um 3 % wäre auch nicht konsistent mit den Ergebnissen der **Dauerzählstellen** auf Bundesfernstraßen. Nach Auskunft der BASt ist die Fahrleistung aller Fahrzeugarten auf diesen Straßen in den ersten drei Quartalen 2012 um lediglich 0,2 % gesunken, die der Pkw hat annähernd stagniert. Selbst bei einem Abschlag für das vierte Quartal auf Grund der konjunkturellen Entwicklung und der geringeren Zahl der Arbeitstage sowie bei einem weiteren Abschlag für die grundsätzlich unterdurchschnittliche Entwicklung auf den anderen Straßenkategorien, v.a. innerorts, erscheint eine Abnahme der gesamten Fahrleistung (aller Pkw auf allen Straßen) in Höhe von **1,5 %** als **Untergrenze** einer realistischen Entwicklung. Wie dieses Ergebnis mit dem Ottokraftstoffabsatz konsistent gemacht werden kann, muss derzeit noch offen bleiben. Eine Möglichkeit hierfür wäre ein stärkerer Rückgang des spezifischen Verbrauchs. Zunächst wird die turnusgemäße Revision der Mineralölabsatzzahlen im Frühjahr 2013 für das vollständige Vorjahr abgewartet.

Für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw bedeutet das o.a. Ergebnis ein Minus um 2,6 %. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge und die mittlere Fahrtweite wurde, wie vom DIW für 2011 geschätzt, jeweils eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2012 ebenfalls ein Rückgang um **1,5 %** (vgl. Tab. P-2).

Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund der Entwicklung der Rahmenbedingungen durchaus **überraschend**, im Sommer 2012 wurde noch eine Stagnation erwartet. Der **Pkw-Bestand** hat sich, wie dargestellt, spürbar ausgeweitet. Auch die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wirkten expansiv, da sowohl die privaten Konsumausgaben als auch die Erwerbstätigenzahl um rund

1 % gestiegen sind. Die **Kraftstoffpreise** wirkten dagegen erneut etwas dämpfend. Der deutsche Rohöleinfuhrpreis lag im gesamten Jahr 2012 um 8 % über dem Vorjahresstand. Dies ist weniger auf den in US-Dollar fakturierten Weltmarktpreis als vielmehr auf die Abwertung des Euro zurückzuführen (vgl. Abschn. 2.4). Im März 2012, als der deutsche Einfuhrpreis seinen bisherigen Höchststand erreicht hatte, lag er um 10 % über dem früheren Rekordniveau vom Juli 2008, der in US-Dollar fakturierte Preis (für Brent) dagegen noch um 6 % darunter. Auf die Kraftstoffpreise schlug dies mit einer Erhöhung um 5,6 % durch (vgl. Abb. P-5 und P-6). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, bedeutet das eine Verteuerung um 3,6 %. Dies ist ein deutlich geringerer Anstieg als in den beiden Vorjahren (10 % bzw. 9 %). Zwar geht davon eine leichte Bremswirkung auf den Individualverkehr aus, die aber den letztjährigen Rückgang nur zum Teil erklären kann.

Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2012

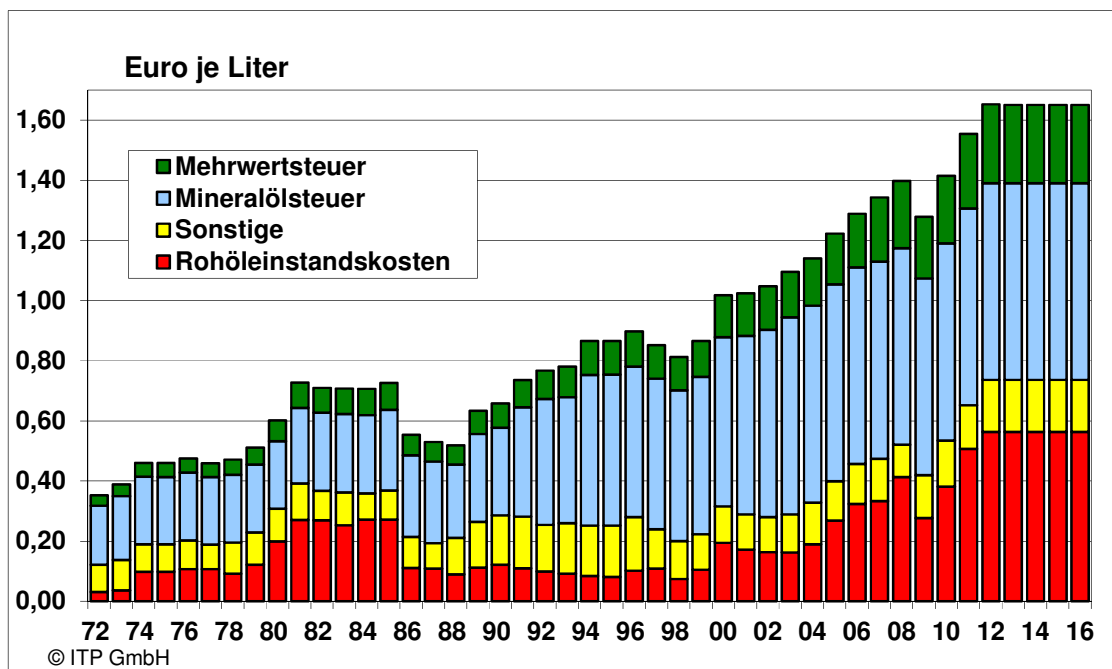


Der im Jahr 2011 starke Impuls aus den **Witterungseinflüssen** entstand zwar in erster Linie aus dem Basiseffekt aus 2010, der im Jahr 2012 also keine Rolle mehr spielt. Andererseits waren die Witterungsbedingungen nicht für die Bauwirtschaft, sondern auch für den Pkw-Verkehr im gesamten Verlauf von 2011 nahezu vollständig störungsfrei. Der Kraftstoffabsatz der Monate Januar, Februar und Dezember 2011 lag nicht nur deutlich über den jeweiligen Werten des Jahres 2010, sondern auch um rund 2 % über denjenigen, die sich aus den lang-

jährigen Saisonfaktoren und dem Gesamtjahreswert ergeben. Für das gesamte Jahr 2012 ergab sich daraus ein negativer Basiseffekt. Hinzu kam der extreme Kälteeinbruch zu Beginn des Februars, dessen Wirkung auf den Kraftstoffabsatz dieses Monats allerdings durch den Schalltag annähernd ausgeglichen wurde. Der Gesamteffekt der letztjährigen Witterungseinflüsse ist insgesamt auf rund **0,5 %** zu quantifizieren.

Mit allen diesen Einflüssen ist eine annähernde Stagnation der Fahrleistung bzw. ein Rückgang um maximal 0,5 % zu schätzen. Andererseits konnte der kräftige Rückgang des Ottokraftstoffabsatzes nicht außer Acht gelassen werden. Eine endgültige Analyse der Gründe für die letztjährige Entwicklung des Individualverkehrs wird vorgenommen, wenn vollständige und endgültige Werte für die wesentlichen Einflussgrößen vorliegen.

Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper



Im Jahr **2013** dürfte der **Pkw-Bestand** das hohe Wachstum der vier Vorjahre nicht nochmals erreichen, da die oben erwähnten Nachholeffekte mittlerweile endgültig abgeschlossen sein dürften. Die vergleichsweise starke Dynamik der Pkw-Dichte dürfte deshalb im laufenden Jahr in ein ruhigeres Tempo einmünden, das auf 0,5 % quantifiziert wird. Da sich auch die Zunahme der Zahl der fahrfähigen Einwohner voraussichtlich auf 0,2 % vermindert (nach 0,4 %), fällt die Bestandsausweitung mit 0,7 % spürbar schwächer aus als im Vorjahr.

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	42,302	42,928	43,431	43,733	44,638	1,5	1,2	0,7	0,7
Pkw-Dichte (1000) ²⁾	618	626	630	633	646	1,2	0,7	0,5	0,7
Durchschn. Fahr. (1000 Fzkm) ³⁾	14,160	14,182	13,810	13,799	13,878	0,2	-2,6	-0,1	0,2
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	599,0	608,8	599,8	603,5	619,5	1,6	-1,5	0,6	0,9
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,506	1,506	1,506	1,506	1,506	-0,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	902,4	916,6	903,0	908,6	932,7	1,6	-1,5	0,6	0,9
Durchschn. Fahrtweite (km)	15,97	15,97	15,97	15,97	15,97	0,0	0,0	0,0	0,0
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,503	57,394	56,543	56,894	58,403	1,6	-1,5	0,6	0,9

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

2) Pro 1000 Einwohner über 18 Jahre (Jahresende)

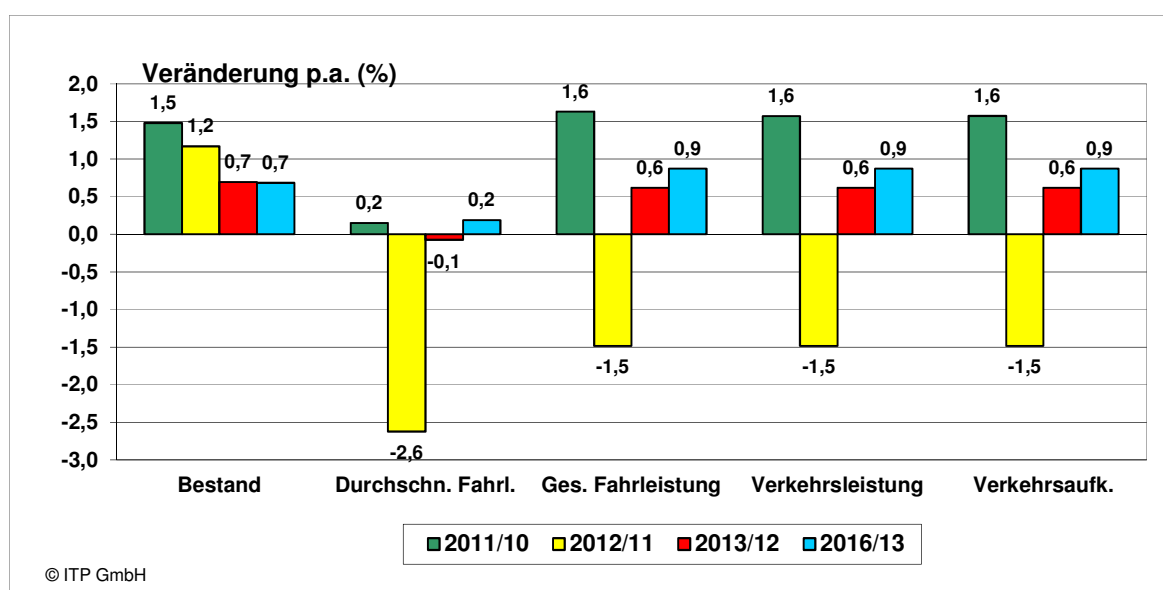
3) Pro Pkw

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

5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs



Für die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten zeichnet sich ebenfalls eine etwas schwächere Zunahme ab als im Vorjahr. Die privaten Konsumausgaben steigen voraussichtlich um 0,6 % (nach 0,8 %) und die Erwerbstätigenzahl überhaupt nicht mehr (2012: 1,1 %).

Aus der für 2013 unterstellten **Kraftstoffpreisentwicklung** entsteht – im Gegensatz zu 2012 und vor allem zu 2010 und 2011, als die Benzinpreise den Pkw-Verkehr spürbar gebremst haben – ein expansiver Impuls. Für den Weltrohölpreis wird wie für den (nominalen) deutschen Einfuhrpreis eine annähernde Stagnation auf dem derzeitigen Niveau angenommen (vgl. Abschn. 2.4). Unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz nicht erhöht wird, trifft dies auch für den Kraftstoffpreis zu. Im Jahresdurchschnittsvergleich errechnet sich daraus sogar ein geringfügiger Rückgang um 0,5 % (vgl. Abb. P-6). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, bedeutet das eine Absenkung um 2 %. Zwar ist das Preisniveau im langjährigen Vergleich immer noch hoch. Jedoch ist nach aller Erfahrung die Veränderung im aktuellen Jahr, d.h. in 2013 die annähernde Konstanz, wichtiger für die Entwicklung des Pkw-Verkehrs als Preisanstiege in den vorangegangenen Jahren. Dies kann als eine Art von "Gewöhnungseffekt" interpretiert werden.

Insgesamt lassen diese Haupteinflussfaktoren für die **Pkw-Fahrleistung** im laufenden Jahr einen Anstieg erwarten, der auf **0,6 %** quantifiziert wird. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu.

In den Jahren von **2014 bis 2016** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs insgesamt expansiver als im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl wird sich – im Gegensatz zu 2013 – wieder erhöhen, wenngleich nur leicht (0,2 % p.a.). Bedeutender ist, dass sich die Zunahme der **privaten Konsumausgaben** spürbar beschleunigt (1,1 % nach 0,6 %). Deshalb wird auch die Pkw-Dichte etwas stärker steigen. Allerdings wird die demographische Komponente schwächer wirken, so dass für den **Pkw-Bestand** ein Anstieg wie im Jahr 2013 zu erwarten ist (0,7 % p.a.). Für die **Kraftstoffpreisentwicklung** wird – erneut unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz im Prognosezeitraum nicht erhöht wird – eine Stagnation angenommen. Dies lässt insgesamt eine geringfügig höhere Zunahme des Individualverkehrs als im laufenden Jahr erwarten. Sie wird auf **0,9 %** quantifiziert.

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

	2008/02	2011/08	2016/13
Pkw-Bestand:	0,7	1,3	0,7
Private Konsumausgaben:	0,5	0,9	1,1
Kraftstoffpreisindex (nominal):	5,6	3,2	0,0
Pkw-Fahrleistung:	0,0	1,4	0,9

Zwischen **2002 und 2008** kam die Fahrleistung über eine Stagnation nicht hinaus. In diesem Zeitraum stiegen der Pkw-Bestand nur moderat, die Konsumausgaben sehr verhalten und die Kraftstoffpreise deutlich. Zwischen **2008 und 2011** – 2012 wird wegen der Vorläufigkeit der Ergebnisse noch ausgeklammert – nahmen sowohl der Pkw-Bestand als auch die Konsumausgaben nahezu doppelt so stark, die Benzinpreise dagegen (bedingt durch die Entwicklung im Jahr 2009) schwächer zu. Alle drei Faktoren wirkten also expansiver als zuvor und führten deshalb – im Gegensatz zur Vorperiode – zu einem Wachstum der Fahrleistung um 1,4 %. Zwischen **2013 und 2016** wird sich der Pkw-Bestand zwar schwächer ausweiten, also weniger expansiv wirken als zuvor. Dagegen fällt der Impuls aus den beiden anderen Antriebskräften stärker aus. Saldiert lässt dies bereits intuitiv einen Anstieg etwa im Ausmaß der Vorperiode erwarten. Ökonometrische Analysen über beliebig lange Vergangenheitszeiträume mit hoch signifikanten Güteparametern bestätigen dieses Ergebnis.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden, die derzeit bis 2011 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 2012 vor. Im Liniennahverkehr wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte für eine fundierte Schätzung ausreichen. Dagegen wird der Gelegenheitsverkehr in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass die Schätzung für das Jahr 2012 allein auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruht. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch rund ein Drittel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

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

Im **Buslinienfernverkehr** wurde der Marktzutritt zum 1. Januar 2013 liberalisiert (vgl. Abschn. 2.4). Hier wird derzeit lediglich der Verkehr von denjenigen Unternehmen statistisch erfasst, die für die Quartalsstatistik bereits meldepflichtig sind, d.h. erstens zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung im Jahr 2009 bereits am Markt tätig waren und zweitens mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Unternehmen, die im Jahr 2013 oder auch schon früher, aber nach 2009, in den Markt eintreten, sind grundsätzlich nicht meldepflichtig. Allerdings beabsichtigt das Statistische Bundesamt, den Verkehr dieser Unternehmen auf freiwilliger Basis zu erfassen. Aus diesen Gründen ist davon auszugehen, dass die statistische Erfassung des Buslinienfernverkehrs im Jahr 2013 die tatsächliche Entwicklung am Markt noch nicht hinreichend widerspiegeln wird. Deshalb wiederum haben wir (noch) davon abgesehen, diesen Verkehr gesondert auszuweisen.

Aus der Jahresstatistik für **2011** ergaben sich einige nicht ganz unwesentliche Veränderungen gegenüber den Ergebnissen der Quartalsstatistik, und zwar laut Auskunft des StBA weniger auf

¹ Die Jahresstatistik für 2011 wurde erst kurz vor Abschluss der Prognosen publiziert. Die wesentlichen Angaben wurden uns aber vom Statistischen Bundesamt freundlicherweise bereits vorher zur Verfügung gestellt.

Grund der Entwicklung bei den kleineren Unternehmen als vielmehr infolge von Nachmeldungen bzw. Korrekturen. Im **Nahverkehr** ist vor allem die Verkehrsleistung mit 0,6 % etwas stärker gestiegen (Quartalsstatistik: 0,2 %), das Fahrgastaufkommen (0,8 %) blieb dagegen nahezu unverändert (Quartalsstatistik: 0,7 %).

Beim **Fernverkehr**, der in der Quartalsstatistik nicht erfasst wird, wurde für das Jahr 2011 vor einem Jahr an dieser Stelle und auch in der Sommerprognose 2012 auf Grund der allgemeinen Rahmendaten ein weiterer Rückgang angenommen (Aufkommen -2,1 %, Leistung -2,7 %), der sich aber gegenüber den Jahren zuvor abschwächen sollte. Dies wird von den nun vorliegenden statistischen Daten grundsätzlich bestätigt. Demnach nahmen die beiden Größen um 2,5 % bzw. 3,2 % ab. Der Rückgang entstand allein beim Gelegenheitsfernverkehr (-3 %). Hier sanken die Ferienzeleisen, die Ausflugsfahrten und auch der dominierende Mietomnibusverkehr erneut um 2 % bis 4,5 %. Damit ist die Verkehrsleistung des **gesamten ÖSPV** im Jahr 2011 um 0,5 % gesunken (bisher: -0,6 %). Dessen Aufkommen verändert sich wie der Nahverkehr.

Im Jahr **2012** blieb nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik das Fahrgastaufkommen im **Nahverkehr**, wie am Jahresanfang erwartet, auf dem Vorjahresniveau (-0,1 %). Angeregt wurde er von der zunehmenden Zahl der Erwerbstätigen (1,1 %). Jedoch sank die der Auszubildenden spürbar (-0,5 %, vgl. Abschn. 2.1). Dies tangiert nicht nur den Ausbildungsverkehr im eigentlichen Sinne, auf den rund ein Viertel des gesamten ÖSPV entfällt, sondern auch die anderen Fahrten der Auszubildenden, die sie mit ihren Zeitfahrausweisen zurücklegen (Freizeitverkehr etc.). Der Anstieg der Kraftstoffpreise war zu gering, um messbare Impulse im ÖSPV auszulösen. In Berlin kam es zu Rückverlagerungen zur S-Bahn (vgl. Abschn. 4.4), deren Auswirkungen auf das gesamtdeutsche Ergebnis sich in engen Grenzen hielten. Die im ÖSPNV erbrachte Leistung sank im Gegensatz zur Fahrgastzahl spürbar (1,2 %). Ein Rückgang der mittleren Fahrtweite in diesem Ausmaß ist ungewöhnlich und auch überraschend. Er könnte mit raumstrukturellen Verschiebungen erklärt werden, dass also längere Fahrten in der Fläche entfielen und kürzere in den Ballungsräumen hinzukamen. Genauer kann das nach Vorliegen der Jahreszahlen beurteilt werden.

Im **Fernverkehr**, für den noch keine Daten für 2012 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 2011 beträgt pro Jahr 4 % (Aufkommen und Leistung). Allerdings hat er sich tendenziell abgeschwächt. Dabei hat eine Rolle gespielt, dass die preisgünstigen Angebote sowohl der Eisenbahnen als auch der Fluggesellschaften in den letzten Jahren nicht mehr im Ausmaß früherer Jahre ausgeweitet wurden. Dennoch dürfte der (dominierende) Gelegenheitsfernverkehr auch im Jahr 2012 erneut ein Minus eingefahren haben. Einschließlich des Gelegenheits-

nahverkehrs wird eine Abnahme der Fahrtenzahl um knapp 2 % angenommen. Die Verkehrsleistung des Fernverkehrs dürfte stärker gesunken sein (gut 2 %), weil der überdurchschnittlich schrumpfende Gelegenheitsverkehr über längere Strecken verläuft. Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Fernverkehr kaum spürbar, weshalb sie wie im Nahverkehr stagnierte, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie erneut ins Minus geriet (-1,7 %).

Auf den **Linienfernverkehr**, der von der Quartalsstatistik erfasst wird, entfallen lediglich 4 % des gesamten Fernverkehrs. Hier ist die Fahrgastzahl demnach um 7 % gestiegen, die Leistung jedoch um fast 4 % gesunken. Allerdings sind diese Werte noch sehr vorläufig. Im Jahr 2011 ist er nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik um 9 % bzw. 16 % gewachsen; in der jetzt vorliegenden Jahresstatistik wurden dagegen -4 % bzw. -0,3 % ausgewiesen. Aus diesem Grund ist es müßig, die Quartalsergebnisse für den Linienfernverkehr interpretieren zu wollen.

Im Jahr **2013** wird der Rückgang der Zahl der Auszubildenden etwas höher ausfallen (-0,7 %) als im Vorjahr. Zudem nimmt die Erwerbstätigenzahl erstmals seit 2009 nicht mehr zu. Zwar entfallen die im Vorjahr etwas dämpfenden Rückverlagerungen zur Berliner S-Bahn. Dennoch ist aus den erstgenannten Gründen damit zu rechnen, dass der **Nahverkehr** einen leichten Rückgang der Nachfrage hinnehmen muss (-0,3 %).

Für den **Fernverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2012 für das laufende Jahr gleichermaßen, und zwar auch im Ausmaß (-1,6 % beim Aufkommen bzw. -2,4 % bei der Leistung). Im **gesamten ÖSPV** nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr geringfügig ab (-0,3 %). Bei der Leistung schlägt das Minus im Fernverkehr stärker durch, weshalb sie um 1 % sinkt.

In den Jahren von **2014 bis 2016** wird die Zahl der Auszubildenden in einem etwas geringeren Ausmaß abnehmen (-0,4 %) als im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl steigt wieder, wenngleich nur schwach (0,2 % p.a.). Auch die privaten Konsumausgaben nehmen stärker zu. Deshalb ist im **Nahverkehr** eine günstigere Entwicklung als im laufenden Jahr zu erwarten, d.h. ein Anstieg um 0,3 % p.a. Für den **Fernverkehr** ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die auf Grund des stärker steigenden Konsums etwas schwächer ausfallen dürfte als im Jahr 2013. Im **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus beim Aufkommen ein leichtes Plus (0,2 %) und bei der Leistung nach wie vor ein Minus (-0,4 %).

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9281	9354	9346	9317	9384	0,8	-0,1	-0,3	0,2
- Nahverkehr ³⁾	9198	9273	9267	9239	9309	0,8	-0,1	-0,3	0,3
- Fernverkehr ⁴⁾	82,2	80,2	78,9	77,6	75,2	-2,5	-1,6	-1,6	-1,1
Eisenbahnverkehr	2431	2474	2540	2568	2680	1,8	2,7	1,1	1,4
- Nahverkehr	2305	2349	2409	2436	2539	1,9	2,6	1,1	1,4
- Fernverkehr	126,1	125,3	130,9	132,5	141,0	-0,7	4,5	1,2	2,1
Insgesamt	11711	11827	11886	11885	12064	1,0	0,5	0,0	0,5
- Nahverkehr	11503	11622	11676	11675	11848	1,0	0,5	0,0	0,5
- Fernverkehr	208,3	205,4	209,8	210,1	216,1	-1,4	2,1	0,1	1,0
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	78,1	77,7	76,4	75,6	74,8	-0,5	-1,7	-1,0	-0,4
- Nahverkehr ³⁾	55,3	55,6	54,9	54,7	54,8	0,6	-1,2	-0,5	0,1
- Fernverkehr ⁴⁾	22,8	22,1	21,5	20,9	19,9	-3,2	-2,8	-2,4	-1,7
Eisenbahnverkehr	83,9	85,1	88,0	89,0	93,5	1,5	3,4	1,1	1,7
- Nahverkehr	47,8	49,6	51,0	51,6	54,1	3,8	2,8	1,3	1,6
- Fernverkehr	36,1	35,5	37,0	37,4	39,5	-1,6	4,2	0,9	1,8
Insgesamt	162,0	162,8	164,4	164,6	168,3	0,5	1,0	0,1	0,7
- Nahverkehr	103,1	105,2	105,9	106,3	108,9	2,1	0,7	0,4	0,8
- Fernverkehr	58,9	57,6	58,5	58,3	59,4	-2,2	1,5	-0,3	0,6
1) Innerhalb Deutschlands 2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen 3) Liniennahverkehr 4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnverkehr führten die Daten für das Jahr **2011** gemäß der Jahresstatistik ebenfalls zu nicht unwesentlichen Modifikationen gegenüber den Werten aus der Quartalsstatistik. Für den **Nahverkehr** werden jetzt Wachstumsraten in Höhe von 1,9 % (Aufkommen) bzw. 3,8 % (Leistung) ausgewiesen (Quartalsstatistik: 2,3 % bzw. 3,0 %). Im **Fernverkehr** stimmen die Werte mit denen aus der Quartalsstatistik exakt überein. Hier sind die Unternehmen allesamt groß genug, um für die Quartalsstatistik meldepflichtig zu sein; es kam auch zu keinen nachträglichen Korrekturen. Der Fernverkehr ist im Jahr 2011 um 0,7 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung) gesunken. Dies war vor allem auf den Wegfall der zusätzlichen Fahrten, die im Jahr 2010 vom Luftverkehr (Aschewolke im April, Witterungschaos im Dezember) verlagert worden sind, und auf die Fahrzeitverlängerungen auf zahlreichen bedeutenden Relationen infolge von Baumaßnahmen zurückzuführen.

Im Jahr **2012** ist der **Nahverkehr** gemäß den Ergebnissen der Quartalsstatistik merklich gestiegen, nämlich um 2,6 % (Aufkommen) bzw. 2,8 % (Leistung). Er hat sich also erneut wesentlich dynamischer als der Straßennahverkehr (ÖSPNV) entwickelt. Grundsätzlich unterliegt der SPNV den gleichen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Einflüssen wie der ÖSPNV. Allerdings besitzt erstens der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein wesentlich geringeres Gewicht. Zweitens konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Hier wirkte sich drittens auch ein Kraftstoffpreisanstieg – im Gegensatz zu den ländlich geprägten Räumen, in denen die Alternativen zum Pkw eine weit geringere Attraktivität besitzen – in einem überdurchschnittlichen Ausmaß aus. Allerdings war dieser Einfluss im vergangenen Jahr nur sehr schwach ausgeprägt. Hinzu kamen spürbare Effekte bei der Berliner S-Bahn. Dort wird das Angebot, das ab dem zweiten Halbjahr 2009 auf Grund der Probleme mit dem Fahrzeugmaterial massiv eingeschränkt worden war, allmählich wieder aufgestockt. Dies löste einen zusätzlichen Anstieg der bundesweiten Fahrgastzahl um knapp 1 % aus. Auch aus diesem Grund lag der tatsächliche Nachfrageanstieg im Jahr 2012 über der Prognose vom Jahresanfang (1,5 %) und vom Sommer (2 %).

Im **Fernverkehr** ist die Nachfrage im Jahr 2012 ebenfalls kräftig gestiegen, nämlich um 4,5 % (Aufkommen) bzw. 4,2 % (Leistung). Auch dies lag deutlich über unseren Prognosen. Zunächst hat die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen trotz der konjunkturellen Abschwächung zugenommen. Ferner trugen die Flughafenzubringerreisen weiterhin zum Nachfrageplus bei, wenngleich nur noch in einem rund halb so hohen Ausmaß wie 2011. Hinzu kamen zwei Sonderfaktoren. Erstens entfielen die baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen, die den Fernverkehr im Jahr 2011 spürbar gebremst haben, zumindest weitgehend. Zweitens

kam es, wie schon im Jahr 2010, zu spürbaren Verlagerungen vom innerdeutschen Luftverkehr, der um fast 4 % gesunken ist, insbesondere während der mehrfachen Streiks (Vorfeldlotsen, Flugbegleiter, Security-Personal) und den erneuten Behinderungen im Dezember. Schließlich entstand im März 2012 ein Basiseffekt aus den Warnstreiks (der Eisenbahner) im Jahr 2011. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus eine Zunahme in Höhe von 2,7 % (Aufkommen) bzw. sogar 3,4 % (Leistung).

Im Jahr **2013** wirkt zunächst die Stagnation der Erwerbstätigenzahl schwächer als im Vorjahr. Zudem wird sich die etwas höhere Abnahme der Zahl der Auszubildenden auch im SPNV etwas bemerkbar machen, wenngleich dieser Einfluss deutlich schwächer ausgeprägt ist als im ÖSPNV. Darüber hinaus dürften die Rückgewinne bei der Berliner S-Bahn nach der Entwicklung im Vorjahr nunmehr allmählich abgeschlossen sein. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass die Nachfrage im **Nahverkehr** mit gut 1 % spürbar schwächer zunimmt als im Jahr 2012.

Dies gilt auch für den **Fernverkehr**. Zwar sind die gesamtwirtschaftlichen Impulse nicht schwächer als im Vorjahr. Jedoch entfallen sowohl die letztjährigen Basiseffekte aus den baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen als auch – unter der Annahme von "normalen" Bedingungen – die störungsbedingten Verlagerungen vom Luftverkehr. Letztere Annahme kann nach den erneuten Warnstreiks des Security-Personals in den ersten Wochen des Jahres allerdings bereits in Zweifel gezogen werden. Schließlich werden auch die Flughafenzubringerreisen, auf die nach Schätzungen von Intraplan mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung entfallen, angesichts des sehr verhaltenen Wachstums des Luftverkehrs (1 %) ungewöhnlich schwach steigen. Aus diesen Gründen ist auch für den Fernverkehr ein erheblich geringerer Nachfrageanstieg zu erwarten als im Vorjahr. Er wird auf rund 1 % (beide Größen) quantifiziert. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von ebenfalls rund 1 %.

In den Jahren von **2014 bis 2016** verbessern sich die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse, wie bereits mehrfach erwähnt, spürbar. Tendenziell dämpfend wirkt die Entwicklung der Auszubildenden. Der Effekt bei der Berliner S-Bahn dürfte dann endgültig ausgelaufen sein. Saldiert ist für den **Nahverkehr** mit einer etwas höheren Zunahme (rund 1,5 % p.a.) zu rechnen als im laufenden Jahr. Im **Fernverkehr** wird sich die konjunkturelle Beschleunigung noch stärker sowohl auf die Privat- als auch die Geschäftsreisen auswirken. Deshalb ist auch hier ein höherer Nachfrageanstieg zu erwarten (rund 2 % p.a., beide Größen) als im laufenden Jahr. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von rund 1,5 % p.a.

4.5 Luftverkehr

Die Entwicklung des Luftverkehrs ist im Jahr 2012 letztendlich nicht so positiv verlaufen wie noch im Sommer **2012** mit einem Zuwachs von 2,8 % (auf 180,7 Mio.) prognostiziert worden ist. Am Ende des Jahres 2012 werden es lediglich 179,4 Mio. Fluggäste (+1,8 %) sein. Grund hierfür sind die anhaltend schwache Wirtschaftslage in der Eurozone und auch in Europa, hohe Kerosinpreise und Gebühren, ergänzt um das schwache und stark rückläufige innerdeutsche Fluggastaufkommen mit einem Minus von 3,6 %. Für den Gesamtzuwachs sorgten nach wie vor die Großflughäfen als Drehkreuze mit Zuwächsen, die teilweise deutlich über 3 % lagen. Einen anhaltenden Negativtrend verzeichnen viele Regionalflughäfen mit hohen Low-Cost-Carrier-Anteilen. Weitere Streckennetz- und Flottenausdünnungen deutscher Fluggesellschaften und streikbedingte Flugausfälle (Kabinenpersonal) ließen insgesamt kein größeres Wachstum zu. Der Streik traf wie üblich schwerpunktmäßig den Inlandverkehr (vereinzelte Relationen mit zweistelligem Minus) aber ebenso auch hochfrequente Europastrecken mit westeuropäischen Zielen. Nach einem vielversprechenden Beginn des Geschäftsreiseverkehrs zu Beginn des Jahres 2012 folgte danach eine leichte Zurückhaltung durch eine nachlassende Wirtschaftskraft. Für das Jahr 2013 wird ebenfalls von einer gebremsten Dynamik in der Geschäftsreisebranche ausgegangen. Der Flugtourismus verzeichnete für das im Oktober abgeschlossene Touristikjahr 2011/12 positive Zahlen, auch bedingt durch das schlechte Sommerwetter hierzulande. Dennoch sind die Erwartungen der Branche für das Jahr 2013 wegen des anhaltend guten privaten Konsums (höhere Lohnabschlüsse im abgelaufenen Jahr) durchweg positiv.

Zum Jahresbeginn **2013** ist die Fluggastentwicklung in der Passage negativ angelaufen. Witterungs- und streikbedingte Flugausfälle drückten das Fluggastaufkommen an den deutschen Flughäfen bereits in den Anfangstagen. Allein am Frankfurter Flughafen kam es im Januar bereits zu 1.200 witterungsbedingten Annullierungen.¹ Insgesamt wird das Jahr 2013 mit einem eher als schwach zu bezeichnenden Zuwachs von 1,1 % prognostiziert. Für die Folgejahre 2014 bis **2016** wird mit einer konjunkturellen Erholung gerechnet und ein wieder einsetzendes Wachstum von 3,0 % p.a. vorhergesagt.

Bei der **Verkehrsleistung** ergibt sich für das Jahr 2012 im innerdeutschen Passageverkehr ein Rückgang um 2,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Für die weitere Entwicklung bis 2016 wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsleistung sich ähnlich wie das Passagieraufkommen entwickeln wird (d.h. Rückgang um 1,0 % im Jahr 2013 gegenüber 2012 und Zuwachs ab 2014 bis 2016 um 1,8 % p.a.).

¹ Fraport AG, Market & Trend Research (UEW-MF), Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung – Januar 2013.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2010	2011	2012	2013	2016	11/10	12/11	13/12	16/13
Fluggäste¹⁾	166,8	176,3	179,4	181,3	198,1	5,7	1,8	1,1	3,0
Innerdeutsch	24,0	24,4	23,5	23,4	24,7	1,7	-3,6	-0,4	1,7
Grenzüberschreitend ²⁾	142,8	151,9	155,8	157,8	173,4	6,4	2,5	1,2	3,2
- davon Europa	108,1	117,0	119,3	119,8	130,5	8,2	1,9	0,4	2,9
- darunter EU-27	82,9	88,5	89,5	89,8	97,0	6,8	1,1	0,3	2,6
- davon Interkontinental	33,9	33,8	35,5	36,9	41,6	-0,3	4,9	3,9	4,1
- davon Afrika	6,4	5,3	6,0	6,3	7,2	-17,2	13,2	5,0	4,4
- davon Amerika	13,5	14,2	14,6	15,0	16,5	5,2	2,8	2,7	3,2
- darunter USA	9,5	9,8	10,0	10,2	11,1	3,2	2,0	2,0	2,9
- davon Asien	13,9	14,2	14,8	15,5	17,8	2,2	4,2	4,7	4,6
- davon Australien/Ozeanien	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung³⁾	52,8	55,2	56,1	56,6	61,8	4,5	1,6	1,1	3,0
Innerdeutsch	10,8	10,7	10,4	10,3	10,9	-0,9	-2,8	-1,0	1,8
Grenzüberschreitend	42,0	44,5	45,7	46,3	50,9	6,0	2,7	2,6	3,1

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

2) Inklusiv ungebrochener Durchgangsverkehr (2010: 0,82; 2011: 1,08; 2012: 1,00; 2013: 1,02; 2016: 1,3 Mio.)

3) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, eigene Prognosen

Angaben zu einzelnen Regionen:

Innerdeutsch lagen die Fluggastzahlen im Jahr 2012 mit 23,6 Mio. Passagieren (d.h. -3,6 % gegenüber dem Vorjahr) deutlich unter der 24 Mio.-Marke und bewegten sich somit auf dem Niveau des Jahres 2009. Anlass für diese negative Entwicklung waren einschneidende Streckennetzauddünnungen bei den deutschen Fluggesellschaften und gestiegene Ticketpreise als Folge konstant hoher Kerosinpreise, zusätzlich erhobener Steuern und gesteigener Gebühren. Aber auch Sparprogramme und Umstrukturierungsmaßnahmen haben ihren Teil zum höheren Ticketpreis beigetragen. Die daraus entstandenen Preiszuschläge haben die einst attraktiven Inlandflugpreise für den Verbraucher überdurchschnittlich verteuert. Die weitere Preisentwicklung für innerdeutsche Flüge wird sich entscheidend auf die Fluggastzahlenentwicklung auswirken. So wird für das laufende Jahr 2013 wiederum von einem leichten Rückgang um 0,4 % ausgegangen. Bei einigermaßen stabilen Flugpreisen und nach abgeschlossener Konsolidierung der Strukturen der innerdeutschen Luftverkehrsbranche wird für das Jahr 2014 wieder ein Anstieg für die innerdeutsche Passage erwartet. Bei einem prognostizierten Wachstum für die

Jahre 2014 bis 2016 von 1,7 % p.a. würde dann die 24 Mio.-Marke im Jahre 2015 wieder überschritten werden können.

Der europäische Luftverkehr verzeichnete für das Jahr 2012 ein Wachstum von 1,9 % gegenüber dem Vorjahr. Dies bedeutete eine erheblich schwächer werdende Wachstumsrate als noch im Vorjahr mit einem Plus von 8,2 %. Ähnlich stellte sich die Entwicklung des EU-27-Marktes dar. Diese Wachstumsrückgänge waren zum großen Teil bedingt durch touristische Rückverlagerungen von den Balearen und Kanaren in die nordafrikanischen Urlaubsregionen. Hinzu kamen wirtschaftlich bedingte Rückgänge im Geschäftsreiseverkehr sowie zweistellige Verluste im touristischen Bereich für Flugreisen nach Griechenland. Im Jahr 2013 werden sich diese Entwicklungen voraussichtlich beruhigen und die Märkte ein geringfügiges Wachstum von 0,4 % erreichen. Ab dem Jahr 2014 wird mit einer konjunkturellen Belebung gerechnet und es werden Wachstumsraten bis zum Jahr 2016 in Höhe von 2,9 % p.a. für Europa und in Höhe von 2,6 % p.a. für den EU-27-Raum erwartet.

Der Interkont-Verkehr wuchs im Jahr 2012 u.a. aufgrund einer niedrigen Vorjahresbasis wegen politischer Unruhen in Nordafrika (Verlagerungen im Tourismusverkehr) mit einem Plus von 4,9 % insgesamt zwar kräftig an. Zum Jahresende 2012 verzeichnete er aber bereits ein sich etwas abschwächendes Wachstum. Dennoch wird für das Jahr 2013 im Interkont-Verkehr ein Wachstum von 3,9 % erwartet. Hierfür stehen insbesondere, zumindest vorerst, die Märkte des wirtschaftlich attraktiven Subsahara-Raums, Lateinamerikas und Chinas, dass seine Konjunkturschwäche vom letzten Herbst überwunden hat. Das für den Flugtourismus attraktive Nordafrika ist allerdings erneut aufgrund einer in Ägypten und zurzeit auch in Algerien nicht stabilen wirtschaftlichen und vor allem politischen Lage bezüglich weiterer Zuwachsraten eher mit Vorsicht einzuschätzen. Dies könnte wie im Jahr 2011 zu einer erneuten Verlagerung von Verkehren in die europäischen Urlaubsregionen und somit zu einer nicht unwesentlichen Verschiebung der Interkont-Statistiken zugunsten der Europa-Statistiken führen. Insgesamt wird für den Interkont-Verkehr für die Jahre ab 2014 bis 2016 ein kontinuierlicher Zuwachs von 4,1 % p.a. angenommen. Diese Prognosewerte liegen deutlich über denjenigen im Europaverkehr. Die dadurch bedingten Anteilsverschiebungen sind in den Abbildungen P-8 und P-9 dargestellt.

Abbildung P-8: Anteile am Gesamtaufkommen der Fluggäste

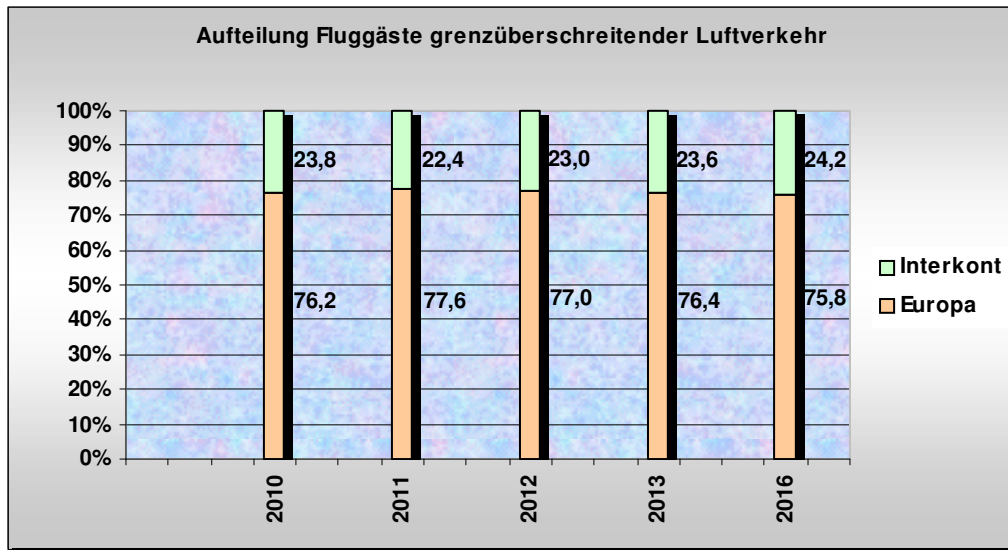


Abbildung P-9: Anteile am Interkontaufkommen der Fluggäste

