



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2013/14

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

FE-Nr. 96.0999/2012

München / Köln, Februar 2014

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	4
2	Rahmenbedingungen	6
2.1	Demographische Leitdaten	6
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	9
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	14
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	20
3	Güterverkehr	22
3.1	Überblick	22
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	43
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	54
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	61
4	Personenverkehr	65
4.1	Überblick	65
4.2	Motorisierter Individualverkehr	71
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	78
4.4	Eisenbahnverkehr	83
4.5	Luftverkehr	86

Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	7
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	9
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	11
Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	15
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	24
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	45
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	47
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	49
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	51
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	53
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	55
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	56
Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten	58
Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten	60
Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	63
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	66
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	76
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	82
Tabelle P-4: Luftverkehr	88

Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	7
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	12
Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	16
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	25
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	25
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	40
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	40
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	42
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	45
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	47
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	49
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	51
Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	53
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	67
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	67
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	69
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	70
Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2013	74
Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	75
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	76



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 und digitale Infrastruktur die "**Mittelfristprognose Winter 2013/14**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2014 bis 2017 und gibt auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2013. 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 Februar 2014 die Grundlage. Diese Zusammenfassung wurde gegenüber früheren Ausgaben gestrafft.

Im **Güterverkehr** wird der **Straßengüterverkehr** im Jahr **2014** von der spürbaren Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland wie in Europa angeregt. Dies gilt auch für den Außenhandel, hier wiederum für die innereuropäischen Handelsströme und somit auch für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr. Zudem wird sich die für den Lkw-Verkehr bedeutende Bauproduktion spürbar verbessern. Für den gesamten Straßengüterverkehr zeichnet sich ein Wachstum um **1,9 %** (Aufkommen) bzw. **2,9 %** (Leistung) ab. Es fällt jeweils um rund einen Prozentpunkt höher aus als im Jahr 2013. In den Jahren von **2015 bis 2017** werden die meisten Leitdaten etwas schwächer steigen als im laufenden Jahr. Beim Außenhandel hingegen wird sich die Dynamik noch etwas verstärken. Zusammen ist für den Lkw-Verkehr ein nahezu gleich hohes Wachstum (1,6 % bzw. 2,8 p.a.) wie im laufenden Jahr zu erwarten.

Beim **Eisenbahnverkehr** ist zu berücksichtigen, dass das für 2013 ausgewiesene Plus ausschließlich statistisch bedingt ist, weil einige Unternehmen neu erfasst wurden, aber bereits im Jahr 2012 am Markt tätig waren. Im Jahr **2014** wird auch der Schienengüterverkehr spürbar stärker wachsen. Neben der gesamtwirtschaftlichen Belebung machen sich die merklich steigende Stahlproduktion und die verstärkt expandierenden Steinkohleneinfuhr bemerkbar. Insgesamt wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um **2,8 %** (Aufkommen) bzw. **3,1 %** (Leistung) prognostiziert. In den Jahren von **2015 bis 2017** werden für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten sowie für die Rohstahlproduktion, den Steinkohlenabsatz und die Bauproduktion geringere und nur für den Mineralölproduktenabsatz höhere Veränderungsraten erwartet. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Insgesamt wird ein Plus um **2,2 %** (Aufkommen) bzw. **2,6 %** (Leistung) p.a. prognostiziert.

Die **Binnenschifffahrt** wird im Jahr **2014** vor allem auf Grund weiter kräftig steigender Steinkohleneinfuhren erneut spürbar zulegen, und zwar um **1,4 %** (Aufkommen und Leistung) und

damit geringfügig schwächer als im Vorjahr (1,7 % bzw. 2,2 %). Dies stellt zwar einerseits den geringsten Anstieg aller Güterverkehrsträger – mit Ausnahme der Rohrleitungen – dar, ist aber andererseits im Vergleich zur Entwicklung seit 2008 erneut als nicht ungünstig einzustufen. In den Jahren von **2015 bis 2017** werden bei den meisten, für die Binnenschifffahrt bedeutenden, Branchen geringere Veränderungsraten erwartet. Deshalb dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt in diesem Zeitraum erneut steigen, allerdings mit **0,6 %** bzw. **0,8 %** p.a. schwächer als im vergangenen und im laufenden Jahr.

Die Transporte in **Rohrleitungen**, deren Leistung im Jahr 2013 auf Grund einer geänderten Lieferbeziehung erheblich zugelegt hat, werden im Jahr **2014** um knapp 1 % und **danach** etwas schwächer (-0,3 % p.a., Aufkommen) sinken.

Das Transportaufkommen im **Luftfrachtverkehr** bewegte sich im Jahr 2013 in etwa auf Höhe des Vorjahres. Einhergehend mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und insbesondere der konjunkturellen Erholung in Europa wird für das Jahr **2014** mit einem Zuwachs des Aufkommens im Luftfrachtverkehr um **3,0 %** im Vergleich zum Vorjahr gerechnet. Wachstumsimpulse kommen dabei im grenzüberschreitenden Verkehr sowohl aus Verbindungen innerhalb Europas als auch aus dem interkontinentalen Bereich. Für die Jahre **bis 2017** wird für den Luftfrachtverkehr insgesamt von einem jährlichen Plus um **3,1 %** ausgegangen.

Der **Seeverkehr**, der im Jahr 2013 ein Minus (-0,6 %) eingefahren hat, wird im Jahr **2014** von dem deutlich beschleunigten Wachstumstempo des deutschen Außenhandels profitieren. Somit ist vor allem für den Containerverkehr ein erheblich höherer Zuwachs zu erwarten. Bei Kohle und Rohöl sollte sich das letztjährige drastische Minus nach aller Voraussicht nicht wiederholen, sondern sich zumindest erheblich abschwächen. Das bedeutet für den gesamten Seeverkehr einen Anstieg in Höhe von **2,7 %**, d.h. das erste nennenswerte Plus seit 2011. In den Jahren von **2015 bis 2017** wird der Containerverkehr in etwa so stark wachsen wie im laufenden Jahr. Die Massengutbereiche werden voraussichtlich in einem etwas höheren Ausmaß dämpfen. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Anstieg um **2,5 %** p.a.

Im **Personenverkehr** wird der **Individualverkehr** im Jahr **2014** auf Grund der steigenden privaten Konsumausgaben, des erweiterten Pkw-Bestands sowie der weiter sinkenden Kraftstoffpreise spürbar wachsen (**1,2 %**, Aufkommen und Leistung), also fast exakt wie im Vorjahr (1,1 %). In den Jahren von **2015 bis 2017** werden sich alle diese Haupteinflussfaktoren ähnlich entwickeln. Dies lässt insgesamt eine nochmalige spürbare Zunahme des Pkw-Verkehrs erwarten (**1,0 %** p.a.).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) wird das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2014** wie im Vorjahr steigen (**0,7 %**). Für den Gelegenheitsverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen. Der Linienfernverkehr wird weiterhin drastisch expandieren, jedoch wird das Ausmaß durch die statistische Erfassung nach wie vor noch nicht abgebildet. Das Minus im gesamten Fernverkehr schlägt bei der Leistung des gesamten ÖSPV (**+0,2 %**) stärker durch als beim Aufkommen. In den Jahren von **2015 bis 2017** ist für den Nahverkehr vor allem wegen der Verlangsamung des Anstiegs der Erwerbstätigenzahl ein etwas schwächeres Plus zu erwarten. Im Gelegenheitsverkehr setzt sich der Rückgang fort. Der Linienfernverkehr wird ab 2015 statistisch vollständig erfasst, so dass dann bei der Fahrgastzahl mit einer zweistelligen Millionenzahl zu rechnen ist. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen ein Plus um **0,5 %** und bei der Leistung erstmals seit 2004 eine nennenswerte Zunahme in Höhe von **1,2 %**.

Im **Eisenbahnverkehr** wird der Nahverkehr im Jahr **2014** zunächst von der Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen angeregt. Hinzu kommt eine nicht unerhebliche Angebotsausweitung, unter anderem in Gestalt des City-Tunnels in Leipzig. Im Fernverkehr gesellt sich zu der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung ein erheblicher Basiseffekt aus den massiven letztjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von **2,7 %** (Aufkommen) bzw. **3,1 %** (Leistung). In den Jahren von **2015 bis 2017** wird davon ausgegangen, dass der Nahverkehr auf der Schiene spürbar stärker wächst als der ÖSPNV. Im Fernverkehr wird sich die konjunkturelle Aufwärtsbewegung nahezu unverändert auswirken. Im Vergleich zum laufenden Jahr entfällt allerdings der erhebliche Basiseffekt. Für den gesamten Eisenbahnverkehr ist deshalb ein Plus in Höhe von rund **2 %** p.a. zu erwarten.

Im **Luftverkehr** werden im Jahr **2014** Destinationen in Amerika und Asien wichtige Wachstumsimpulse für den Luftverkehr geben. Daneben ist unter der Voraussetzung einer stabilen politischen Lage in Nordafrika, insbesondere in Ägypten, mit Erholungseffekten im Passagierverkehr mit Afrika zu rechnen. Leichte Steigerungen sind im innerdeutschen Verkehr zu erwarten. Insgesamt wird nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer sich abzeichnenden leichten Angebotsausweitung der Luftverkehrsunternehmen für das Jahr 2014 mit einem Zuwachs des Flugaufkommens um insgesamt **3,0 %** im Vergleich zum Vorjahr gerechnet. Es ist davon auszugehen, dass sich der Wachstumspfad in den Folgejahren in ähnlichem Maße fortsetzen wird. Für die Jahre bis **2017** wird folglich mit einer jährlichen prozentualen Steigerung um **3,0 %** gerechnet.

1 Einleitung

Die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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 2013/14**" auf die Jahre **2014** und **2017**. Darüber hinaus wird auch ein Überblick über die Entwicklung im Jahr **2013** gegeben. Dabei stellen die hierfür ausgewiesenen Werte naturgemäß allesamt noch Schätzwerte dar. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **14.2.2014** 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 Energie vom Februar 2014 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 die Prognosen des IWF, der Weltbank und der OECD herangezogen.

Bei zahlreichen, sowohl gesamt- und branchenwirtschaftlichen als auch verkehrlichen, Größen und Indikatoren war die Entwicklung in den **letzten beiden Jahren**, d.h. seit dem Auslaufen der kräftigen Aufwärtsbewegung nach der Finanzkrise, von einer **hohen Volatilität** geprägt. Deshalb waren die Ergebnisse der in diesem Zeitraum erstellten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose, wie auch bei den entsprechenden gesamtwirtschaftlichen Konjunkturprognosen, mit **höheren Unsicherheiten** behaftet als zum jeweiligen Zeitpunkt üblich. Grundsätzlich gilt

das, angesichts der nach wie vor vorhandenen Risiken insbesondere im außenwirtschaftlichen Umfeld, nach wie vor.

Allerdings **unterscheidet** sich die Situation zum gegenwärtigen Zeitpunkt von derjenigen in den letzten beiden Jahren dadurch, dass sich die konjunkturelle Aufwärtsentwicklung seit dem zweiten Quartal 2013 stabilisiert hat, während es im vierten Quartal der Jahre 2011 und 2012 zu einer Abschwächung bzw. sogar zu einem spürbaren Einbruch kam. Deshalb waren am Anfang der Jahre 2012 und 2013 die konjunkturellen Perspektiven spürbar ungünstiger als noch im jeweils vorangegangenen Sommer. Konkret wurde in der Vorjahresmitte sowohl für 2012 als auch für 2013 von allen Konjunkturforschern übereinstimmend ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,5 % bis 2 % erwartet, am jeweiligen Jahresanfang dagegen nur noch ein Anstieg um rund 0,5 %, der in beiden Fällen dann auch eingetreten ist. Im Vergleich dazu wurden die – im Vorjahr erstellten und ähnlich hohen – Prognosen für das Jahr **2014** bisher **nicht reduziert**, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass dies auch im weiteren Verlauf nicht erforderlich sein wird. Von daher kann festgestellt werden, dass die Unsicherheiten der Prognoseergebnisse **geringer** sind als in den beiden Vorjahren. Selbstverständlich kann es aber auch in dieser Situation, wie immer, zu exogenen Ereignissen kommen, die die tatsächliche Verkehrsentwicklung massiv beeinflussen. Dabei sind die Abwärtsrisiken sicherlich nach wie vor größer als die Aufwärtsrisiken.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Seit der Kurzfristprognose vom Sommer 2013 werden die Werte für die demographischen Leitdaten auf der **Basis des Zensus 2011** ausgewiesen. Gemäß dessen Ergebnissen belief sich die **Einwohnerzahl** Deutschlands im Mai 2011 auf 80,2 Mio. und lag damit um 1,5 Mio. bzw. knapp 2 % unter dem Resultat der früheren Bevölkerungsfortschreibung für diesen Zeitpunkt (81,7 Mio.). Sie ist in allen Jahren von 2003 **bis 2010** gesunken, und zwar um insgesamt rund 1 Mio. Personen. Damals waren die Wanderungsgewinne zu gering, um die Verluste aus der natürlichen Bewegung (Geburten minus Sterbefälle) ausgleichen zu können. **Ab dem Jahr 2011** nahm die Einwohnerzahl jedoch wieder zu, und zwar um zunächst 0,11 Mio. und im Folgejahr um 0,20 Mio. auf 80,5 Mio. (jeweils Jahresende). Im Jahr **2013** hat sich diese Entwicklung nochmals verstärkt, für das Jahresende schätzte das Statistische Bundesamt "knapp 80,8 Mio."¹, woraus sich ein Anstieg um knapp 0,25 Mio. Personen ableiten lässt. Für den Jahresdurchschnitt (80,6 Mio.) errechnet sich daraus eine Zunahme um 0,2 Mio. bzw. 0,2 % (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).

Diese Trendwende ist ausschließlich auf den **Außenwanderungssaldo** zurückzuführen, der nach (v.a. statistisch bedingten) Verlusten² in Höhe von 56.000 (2008) bzw. 13.000 (2009) Personen bereits im Jahr 2010 einen Gewinn in Höhe von 128.000 Personen verzeichnete und sich in den beiden Folgejahren nochmals deutlich auf 279.000 bzw. 369.000 erhöhte. Im Jahr 2013 belief er sich nach der o.a. Schätzung des StBA auf "etwas mehr als 400.000 Personen"; nach dem überraschend hohen Wert für den September (64.000), der nach Abschluss der StBA-Schätzung erschien, dürften es noch einige Zehntausend mehr werden. Dies stellt den höchsten Wert seit dem Jahr 1993 (462.000) dar, das noch massiv von den Auswirkungen des Falls des Eisernen Vorhangs und des Bürgerkriegs im damaligen Jugoslawien geprägt war. Natürlich ist dieser Verlauf mit der Arbeitsmarktentwicklung in Deutschland sowie in den wichtigsten (ost- und südeuropäischen) Herkunftsländern zu erklären.

Damit ist es jetzt 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.³ Dort wurde ein vergleichsweise

¹ Statistisches Bundesamt, Erneuter Anstieg der Bevölkerung für 2013 erwartet, Pressemitteilung 7/14 vom 08.01.2014, https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/01/PD14_007_12411.html

² In den Jahren 2008, 2009 und in geringerem Umfang auch noch 2010 wurden im Gefolge der bundesweiten Einführung der persönlichen Steuer-Identifikationsnummer umfangreiche Bereinigungen der Melderegister vorgenommen, die zum großen Teil als Fortzüge in die Statistik eingeflossen sind.

³ Die gesamte tatsächliche Veränderung der Einwohnerzahl von 2009 bis zum Jahresende 2013 (+0,5 Mio., Basis Zensus) liegt bereits um über 1,1 Mio. Personen oder 1,4 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV (-0,6 Mio.).

geringer Anstieg des Wanderungssaldos (2013: 100.000, 2017: 180.000¹) zu Grunde gelegt, so dass für die Einwohnerzahl für alle Jahre ab 2010 eine Abnahme um 0,1 % bis 0,2 % p.a. berechnet wurde. In der letzten Gemeinschaftsdiagnose der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute vom Herbst 2013 wurde im Rahmen eines Sonderkapitels "eine ökonomisch begründete Projektion für den Wanderungssaldo vorgenommen, die sich ändernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen in Rechnung stellt", womit in erster Linie die (divergierenden) Entwicklungen auf den Arbeitsmärkten gemeint waren.² Im Ergebnis wurden Wanderungssalden

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

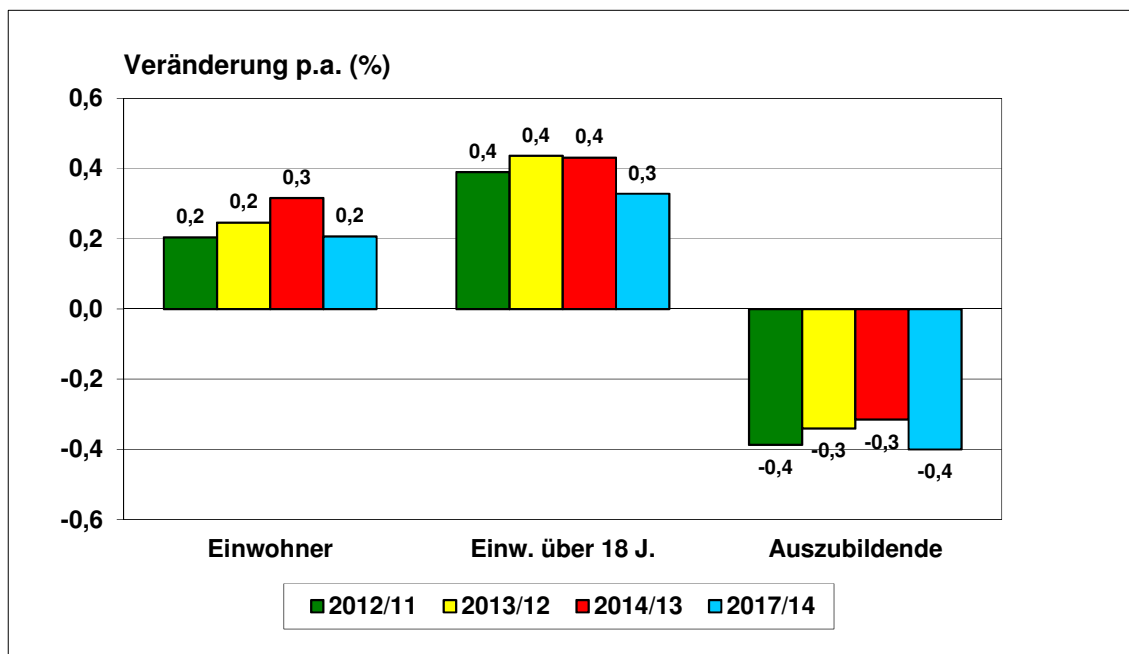
	Mio. Personen					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Einwohner ¹⁾	80,25	80,41	80,61	80,86	81,37	0,2	0,2	0,3	0,2
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	68,50	68,77	69,07	69,37	70,05	0,4	0,4	0,4	0,3
Auszubildende ²⁾	13,67	13,62	13,57	13,53	13,37	-0,4	-0,3	-0,3	-0,4

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2011

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



¹ In der höheren Variante ("1-W2"). In der niedrigeren ("1-W1") wurden konstant 100.000 Personen angenommen.

² Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Konjunktur zieht an – Haushaltsüberschüsse sinnvoll nutzen, Essen, Oktober 2013, S. 66-72.

zwischen 466.000 (2014) und 352.000 (2017, jeweils Basisszenario) projiziert, die für die vorliegende Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose übernommen und mit denen die Ergebnisse der 12. KBV modifiziert wurden. Damit erhöht sich die Einwohnerzahl Deutschlands im Jahr **2014** um 0,3 % und in den Jahren von **2015 bis 2017** um jeweils 0,2 %. Ein derartiges Ausmaß ist für die Personenverkehrsentwicklung nicht mehr völlig unerheblich, erreicht aber bei Weitem nicht die Größenordnung der Jahre von 1989 bis 1993 (0,7 % bis 0,9 %).

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu, darunter auch in den Jahren ab 2003, in denen die gesamte Einwohnerzahl sank. Nach einer annähernden Stagnation in den Jahren 2009 und 2010 ist die Zahl der Erwachsenen in den Jahren von 2011 bis 2013 – entsprechend der Entwicklung der gesamten Einwohnerzahl – wieder spürbar gestiegen (0,4 % p.a.). Für das begonnene Jahr ist ein ähnlich hoher, danach ein geringfügig schwächerer Zuwachs zu erwarten. In dieser Altersgruppe findet der Rückgang, der aus den langfristig sinkenden Geburtenzahlen entsteht, 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 seit Mitte des letzten Jahrzehnts merklich verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2012/13) 1,5 %. Seit 2008 wird sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bis 5 %, 2011 sogar 7 %) gedämpft. Zum Teil kam dies durch doppelte Abiturjahrgänge in zahlreichen Bundesländern (2011 bis 2013) und durch die Aussetzung der Wehrpflicht (2011) zustande. Dadurch wurde der Rückgang der Zahl aller Auszubildenden in diesen drei Jahren auf durchschnittlich 0,3 % p.a. abgeschwächt. Im Prognosezeitraum fallen bei der Studentenzahl die Sondereffekte der letzten Jahre zwar weg; dennoch bleibt die Zahl der Studienanfänger mit jeweils rund 470.000 nur knapp unter dem hohen Niveau der letzten drei Jahre (im Mittel 490.000).¹ Für die gesamte Studentenzahl kann daraus eine Zunahme um gut 3 % p.a. abgeleitet werden. Die Schülerzahl sinkt nach der letzten KMK-Prognose in diesen Jahren geringfügig schwächer (-1,3 % p.a.) als zuvor.² Damit schrumpft die Zahl aller Auszubildenden um 0,3 % bis 0,4 % p.a., also in einem ähnlichen Ausmaß wie in den letzten drei Jahren.

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2012 – 2025 – Fortschreibung, Bonn 2012.

² 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 **Weltwirtschaft**, die in den Jahren 2010 und 2011 von einer kräftigen Erholung nach der schwersten Rezession der Nachkriegsgeschichte geprägt war, ist im Jahr **2013**, wie im vorangegangenen Jahr, moderat gewachsen, nämlich um rund 3 % (vgl. Tab. R-2). Dabei hat sich die Entwicklung im Euroraum bzw. in der EU sowie auch in Japan leicht verbessert, in den USA dagegen etwas verlangsamt. In China war die Dynamik nach wie vor am stärksten ausgeprägt. Für **2014** rechnen der IWF, die Weltbank und die OECD weltweit mit einer spürbaren Beschleunigung des Wachstums. Eine günstigere Entwicklung wird vor allem für den Euroraum, in dem sich das letztjährige leichte Minus in ein fühlbares Plus drehen wird, und für die USA erwartet, für die asiatischen Länder dagegen ähnliche Wachstumsraten wie im vergangenen Jahr.¹ Für die Jahre von **2015 bis 2017** wird von diesen Institutionen übereinstimmend ein nochmals etwas höheres Wachstum der Weltwirtschaft prognostiziert. Erneut wird dies vor allem für Europa und die USA zutreffen. In China und auch in Indien wird sich das kräftige Wachstum fortsetzen.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung p.a. in %			
	12/11	13/12	14/13	17/14
Welthandel ¹⁾	2,7	2,7	4,5	5,5
BIP				
Welt	3,1	3,0	3,7	4,0
EU	-0,4	0,0	1,3	1,8
Euroraum	-0,7	-0,4	1,0	1,5
USA	2,8	1,9	2,8	3,1
Japan	1,4	1,7	1,7	1,1
China	7,7	7,7	7,5	7,1
Indien	3,2	4,4	5,4	6,6

1) In der Definition des IWF

Quellen: IWF, Weltbank, OECD

¹ IWF, World Economic Outlook, Update vom 21.1.2014, S. 2, Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2014, S. 18, und OECD, Economic Outlook Nr. 94, November 2013, S. 226. Für die Werte in Tabelle R-2 wurden die des IWF herangezogen, weil dessen Mittelfristprognose vom Oktober 2013 den gesamten Prognosezeitraum abdeckt, während die beiden anderen Prognosen nur bis 2015 (OECD) bzw. 2016 (Weltbank) reichen. Für 2014 und 2015 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 12. Februar 2014¹, in der die Entwicklung im begonnenen Jahr prognostiziert wird, und der darauf aufbauenden **mittelfristigen Projektion** des BMWi bis zum Jahr 2018.

Das **BIP** ist im Jahr **2013** gemäß den ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 0,4 % gestiegen. Dies entspricht nahezu exakt den Erwartungen des BMWi, die unseren Prognosen vom Jahresanfang (0,4 %) sowie vom Sommer 2013 (0,5 %) zu Grunde gelegt wurden. Gedämpft wurde die deutsche Konjunktur nach wie vor durch die verhaltene Entwicklung im Euroraum, die auf die deutschen Exporte ausstrahlte. Im Verlauf des Jahres war das Wachstum durchaus stärker, das aber wegen des Rückgangs im vierten Quartal 2012 auf einer gedrückten Basis aufsetzte und deshalb im Jahresdurchschnitt zu einem ähnlich geringen Wachstum führte wie im Jahr 2012. Im Jahr **2014** ist dieser statistische Überhang aus dem Vorjahr nicht negativ, sondern spürbar positiv. Deshalb und auf Grund der zu erwartenden Beschleunigung des Anstiegs im Verlauf des Jahres wird auch das jahresdurchschnittliche Wachstum deutlich stärker ausfallen als im Vorjahr. Im Jahreswirtschaftsbericht wurde dies mit einem Wert von 1,8 % quantifiziert. Dies liegt in der Mitte des sehr engen Spektrums, das durch die anderen jüngeren Konjunkturprognosen gezogen wird (1,7 % bis 2,0 %).² Für **2015** besteht Konsens, dass die deutsche Wirtschaft, unter den o.a. weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, nochmals etwas stärker wachsen wird als im laufenden Jahr. Die Mittelfristprojektion des BMWi wie auch die Bundesbank und das DIW erwarten einen Anstieg in Höhe von 2,0 %, das IfW sogar 2,5 %. Für **2016 und 2017** wurde vom BMWi ein Wachstum von 1,4 % prognostiziert, woraus sich für den gesamten mittelfristigen Zeitraum 1,6 % p.a. errechnen (vgl. Tab. R-3 und Abb. R-2).

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2013** um 0,9 % gestiegen und damit in nahezu dem gleichen Ausmaß wie im Vorjahr (0,8 %). Maßgeblich waren erneut spürbare Tariflohnerhöhungen und zunehmende Beschäftigtenzahlen. Hinzu kam eine leicht gesunkene Sparquote. Im Jahr **2014** wird der Beschäftigungsaufbau unverändert ausfallen, die Bruttolöhne und -gehälter dagegen noch etwas stärker erhöht werden als im Vorjahr. Letzteres trifft auch für weitere Komponenten der verfügbaren Einkommen (Sozialleistungen, Selbständigen- und Vermögenseinkommen) zu. Aus diesen Gründen werden die (realen) Konsumausgaben spürbar stärker wachsen als 2013. Im Jahreswirtschaftsbericht wird mit einem Anstieg um 1,4 % gerechnet, was auch hier den anderen oben erwähnten Prognosen entspricht (1,3 % bis 1,6 %).

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Jahreswirtschaftsbericht 2014, Berlin, Februar 2014.

² Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen von HWWI (Hamburg), IWH (Halle), RWI (Essen), der Bundesbank, ifo (München), DIW (Berlin) und IfW (Kiel), die zwischen dem 10.12.2013 und dem 19.12.2013 publiziert wurden.

Von **2015 bis 2017** werden die Konsumausgaben gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi nahezu genau so stark zulegen (1,3 % p.a.).

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

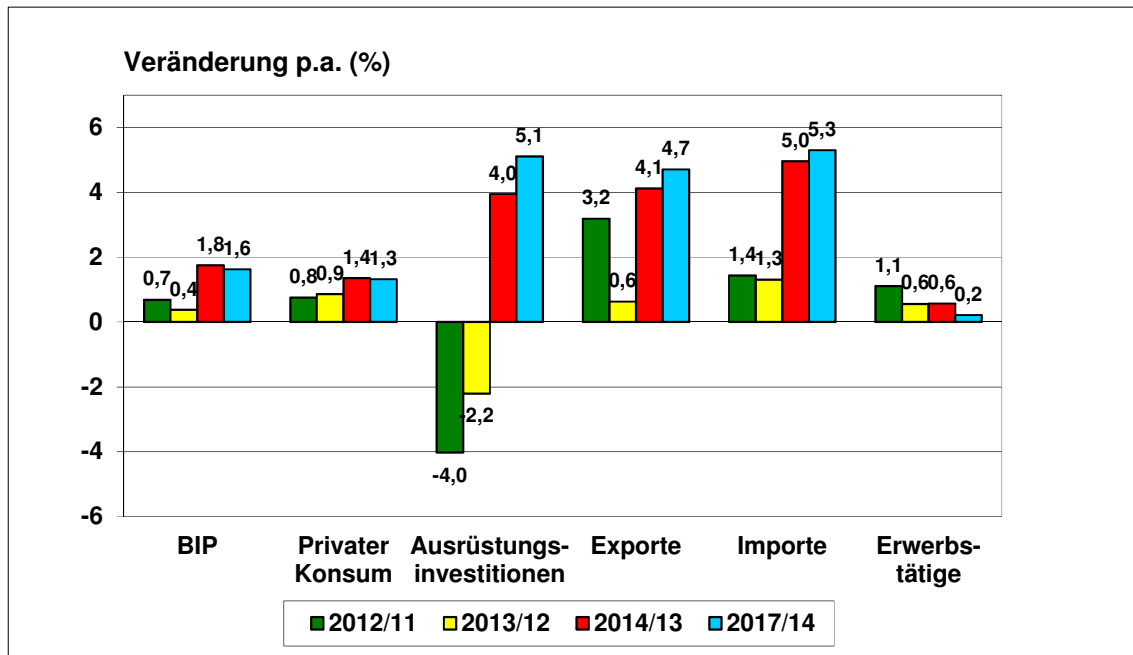
	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	110,4	111,1	111,5	113,5	119,1	0,7	0,4	1,8	1,6
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	105,7	106,5	107,5	108,9	113,3	0,8	0,9	1,4	1,3
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	114,2	109,6	107,1	111,4	129,3	-4,0	-2,2	4,0	5,1
Exporte ¹⁾	136,0	140,3	141,2	147,0	168,7	3,2	0,6	4,1	4,7
Importe ¹⁾	135,8	137,8	139,6	146,5	171,1	1,4	1,3	5,0	5,3
Erwerbstätige ³⁾	41,2	41,6	41,8	42,1	42,4	1,1	0,6	0,6	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 Energie

Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr **2013** erneut gesunken, und zwar um 2,2 %. Dieses Minus ist ausschließlich auf den kräftigen Rückgang im Jahr 2012 und im ersten Quartal 2013 zurückzuführen, der durch die Unsicherheiten bezüglich der Schuldenkrise und der Zukunft der Währungsunion sowie die nachlassende Dynamik der Weltwirtschaft zustande kam. Seitdem hat sich das Investitionsklima, nicht zuletzt wegen der nach wie vor äußerst günstigen Finanzierungsbedingungen, allmählich aufgehellt, so dass es im Verlauf von 2013 zu einem Anstieg kam. Er war jedoch zu schwach ausgeprägt, um das vorangegangene Minus auszugleichen. Im Jahr **2014** wird die gesamtwirtschaftliche Belebung sowohl in Deutschland als auch in der Weltwirtschaft zu einer wieder steigenden Kapazitätsauslastung und auch zu höheren Gewinnerwartungen führen, was durch die niedrigen Zinsen verstärkt wird. Deshalb werden die Ausrüstungsinvestitionen deutlich zulegen. Vom BMWi wird eine Zunahme um 4,0 % erwartet, die anderen Prognosen liegen allesamt noch darüber (5,3 % bis 6,0 %). Ein derart enges Spektrum bei dieser Größe mit ihrer großen Schwankungsbreite ist ungewöhnlich; vor einem Jahr reichte es von -6 % bis 0 %. Von **2015 bis 2017** werden die genannten Auftriebskräfte nahezu unverändert stark zum Tragen kommen. Vom BMWi wird eine Zunahme um 5,1 % 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 2013 noch um 16 % verfehlt wurde, im Jahr 2017 wieder erreicht.

Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Exporte** sind im Jahr **2013** um lediglich 0,6 % gestiegen. Ähnlich wie beim BIP und den Investitionen hat auch hier der kräftige Rückgang im Winterhalbjahr 2012/13 gedämpft. Die anschließende Belebung fiel auf Grund der verhaltenen Weltkonjunktur und der schleppenden Erholung im Euroraum lediglich moderat aus, so dass sie das Jahresergebnis nur noch leicht ins Plus ziehen konnte. Dies liegt nicht nur spürbar unter den Erwartungen vom Jahresanfang (2,8 %), sondern stellt auch – mit Ausnahme des Krisenjahres 2009 – die schwächste Entwicklung seit 1993 dar. Im Jahr **2014** werden sowohl der Welthandel als auch die Wirtschaft in den wichtigsten Partnerländern wieder stärker wachsen, was spürbar auf die deutschen Exporte ausstrahlen sollte. Im Jahreswirtschaftsbericht wird deren Zunahme auf 4,1 % quantifiziert, was am unteren Rand des Spektrums der anderen Prognosen (3,9 % bis 6,0 %) liegt. Für **2015** erwartet die Mittelfristprojektion des BMWi ein Plus um 4,8 %. Hier sind die vier Prognosen, in denen nicht nur die Entwicklung im Jahr 2014, sondern auch die im Jahr 2015 vorausgeschätzt wurde (IWH, Bundesbank, DIW, IfW), mehrheitlich optimistischer (4,1 % bis 7,6 %). Für **2016 und 2017** wird vom BMWi ein Wachstum von 4,7 % erwartet, was mithin auch für den gesamten mittelfristigen Zeitraum zutrifft.

Die **Importe** sind im Jahr **2013** entsprechend der gesamtwirtschaftlichen Produktion ähnlich schwach wie im Vorjahr gewachsen (1,3 %). Wie bei den Exporten wurde das Jahresergebnis durch den Einbruch im Winterhalbjahr gedrückt; im Verlauf war ein stärkeres Plus zu verzeichnen. Dies sollte sich im Jahr **2014** fortsetzen, so dass die Einfuhren erheblich stärker als im

Vorjahr zulegen werden. Im Jahreswirtschaftsbericht werden 5,0 %, in den anderen Prognosen 5,0 % bis 6,7 % geschätzt. Von **2015 bis 2017** wird die Dynamik unvermindert anhalten. Die Mittelfristprojektion des BMWi rechnet mit einem Anstieg um 5,3 % p.a., die vier o.a. Prognosen für 2015 mit 4,8 % bis 8,7 % (IfW).

Die (jahresdurchschnittliche) Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2013** infolge des geringen Produktionswachstums schwächer gestiegen. Dennoch liegt das verbleibende Ausmaß (0,6 %) über den Erwartungen. Offensichtlich hat sich die seit zwei Jahren zu beobachtende schwache Produktivitätsentwicklung fortgesetzt. Infolge der wieder anziehenden Produktion ist auch für das Jahr **2014** mit einem Anstieg der Erwerbstätigenzahl zu rechnen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird eine Zunahme um erneut 0,6 % erwartet, was wiederum in der Mitte des Spektrums der anderen Prognosen (0,4 % bis 0,8 %) liegt. Von **2015 bis 2017** wird die Erwerbstätigenzahl gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi schwächer steigen (0,2 % p.a.).

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2013** nach ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts geringfügig gesunken (-0,3 %). Zwar wurde der Wohnungsbau (+1 %) 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. Dagegen wurden der Wirtschaftsbau im Gefolge der allgemeinen Investitionsschwäche deutlich (-4 %) und der öffentliche Bau trotz der Beseitigung der Flutschäden etwas (-1 %) eingeschränkt. Die **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung stärker korreliert ist als die Investitionen, ist im Gegensatz zu den Investitionen spürbar gewachsen (2,2 %). Hier hat sich die milde Witterung im Dezember (+19 %) merklich ausgewirkt und das Jahresergebnis um rund einen Prozentpunkt angehoben. Gleichzeitig wurden damit die dämpfenden Witterungseinflüsse im Januar und im März annähernd ausgeglichen. Im Jahr **2014** wirken die konjunkturellen Einflussfaktoren expansiver. Im Wohnungsbau wird sich die Aufwärtsbewegung beschleunigen. Entscheidend im Vergleich zu 2013 ist, dass sowohl für den Wirtschaftsbau als auch für den öffentlichen Bau auf Grund der konjunkturellen Belebung, der (fortgesetzten) Beseitigung der Flutschäden und der Verbesserung der Finanzlage der öffentlichen Haushalte ein spürbares Wachstum zu erwarten ist. Aus diesen Gründen wurde für die **Bauinvestitionen** im Jahreswirtschaftsbericht mit einer Zunahme um 3,2 % und in den anderen Prognosen mit einem noch etwas stärkeren Plus (3,6 % bis 4,3 %) gerechnet. Für die Jahre von **2015 bis 2017** wird in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg der **Bauinvestitionen** um 2,4 % p.a. erwartet (2015: 4,2 %, danach: 1,6 %). Für die **Produktion** wurden diese Veränderungsraten übernommen (vgl. Tab. R-4 und Abb. R-3).

Bei der **Industrieproduktion** hat sich die im Verlauf des Jahres **2013** zwischenzeitlich zu beobachtende Aufwärtstendenz im vierten Quartal wieder abgeschwächt, so dass die Produktion im gesamten Jahr über eine annähernde Stagnation nicht hinausgekommen ist. Nach wie vor ist diese Größe, die eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung des Güterverkehrs besitzt, mit einer hohen Volatilität behaftet. In den zwölf Monaten des vergangenen Jahres hat die Veränderung der (saison- und arbeitstäglich bereinigten) Produktion gegenüber dem Vormonat acht Mal das Vorzeichen gewechselt. Für das Jahr **2014** zeichnet sich mit der allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung eine stabilere Entwicklung, d.h. ein spürbares Plus, ab. Trotz der erwähnten Abschwächung im vierten Quartal des Vorjahres ging die Industrieproduktion erstmals seit 2011 mit einem spürbaren Überhang in Höhe von 1 % ins neue Jahr.¹ Darüber hinaus signalisieren Frühindikatoren wie der Auftragseingang und die Ergebnisse des ifo-

¹ Der statistische Über- bzw. Unterhang gibt an, in welchem Ausmaß eine Größe gegenüber dem Vorjahr steigen bzw. sinken würde, wenn sie im gesamten Jahr auf dem letzten Stand des Vorjahres 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.

Konjunkturtests aus den letzten Monaten ebenfalls eine spürbare Belebung. In der jüngsten Prognose des DIW vom November 2013 wurde der Anstieg der Industrieproduktion auf 3,2 % quantifiziert,¹ was hier übernommen wurde. Für die Jahre von **2015 bis 2017** wurde unterstellt, dass diese Größe, wie in früheren Aufschwungperioden, etwas stärker als das BIP wächst. Konkretisiert wurde das, indem die Wachstumsdifferenz zwischen beiden Größen in diesen Aufschwungjahren fortgeschrieben wurde. Daraus errechnet sich ein Anstieg in Höhe von gut 2 % p.a.

Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Bauproduktion ¹⁾	113,1	111,2	113,6	117,1	125,9	-1,8	2,2	3,2	2,4
Industrieproduktion ²⁾	108,5	107,3	107,2	110,6	117,8	-1,1	-0,1	3,2	2,1
Chemieproduktion ³⁾	101,0	98,1	98,7	102,0	109,3	-2,8	0,6	3,4	2,3
Rohstahlproduktion ⁴⁾	44,3	42,7	42,6	43,6	45,1	-3,7	-0,0	2,2	1,1
Steinkohlenabsatz ⁴⁾	54,8	52,9	53,3	53,4	51,7	-3,4	0,7	0,2	-1,1
Mineralölproduktenabsatz ⁴⁾	103,0	103,0	104,0	102,3	100,2	0,0	1,0	-1,6	-0,7

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2010 = 100)
2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2010 = 100)
3) Produktionsindex für die Herstellung von chemischen Erzeugnissen (2010 = 100)
4) Mio. t

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

Die Produktion der **chemischen Industrie** konnte im Jahr **2013** einen leichten Anstieg um 0,6 % verbuchen. Hier hat die konjunkturelle Belebung bereits im Verlauf des Jahres, d.h. früher als in den meisten anderen Wirtschaftszweigen, eingesetzt. Im Jahr **2014** wird sich letztere verstärken; zudem ist der positive Überhang bei der Chemieproduktion mit über 2 % noch spürbar höher als in der gesamten Industrie. Vom Verband der Chemischen Industrie wurde für das laufende Jahr ein Plus um 2 % erwartet.² Dies ist eher als Untergrenze zu betrachten, zumal für BIP und Industrieproduktion vom VCI geringere Zunahmen zu Grunde gelegt wurden als hier. Die vom DIW prognostizierte Zunahme um 3,4 %³ ist derzeit als aussichtsreicher zu betrachten

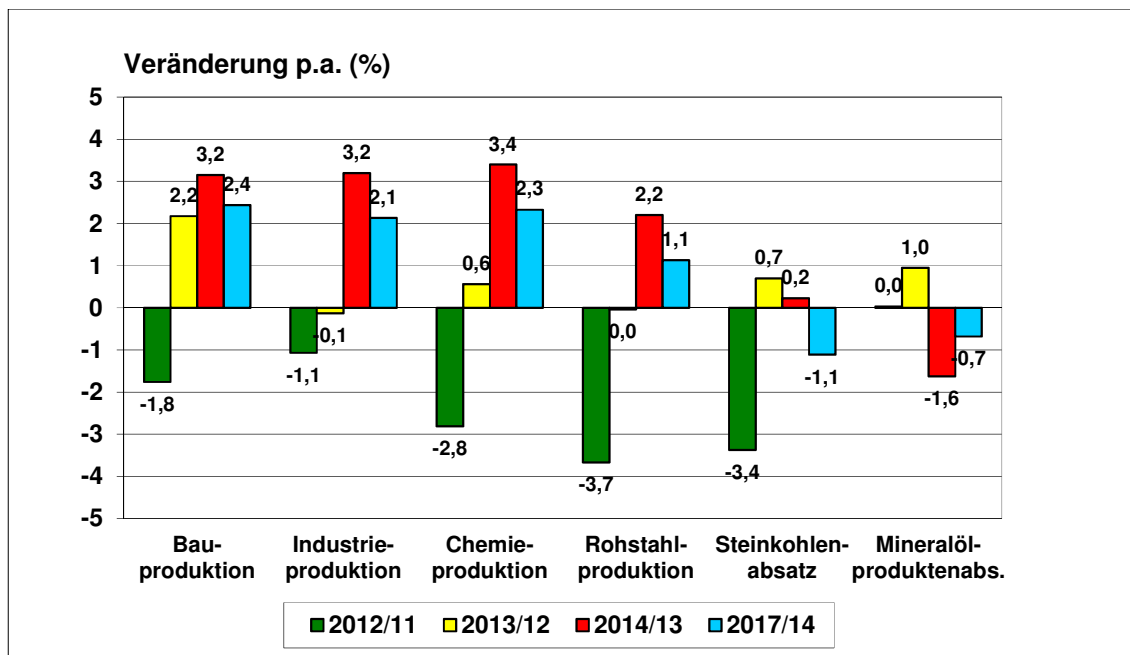
¹ D. Lucke, Deutsche Industrie: Durchwachsene Lage, positive Aussichten, in: DIW-Wochenbericht Nr. 47/2013, S. 16-25.

² Verband der Chemischen Industrie e.V., Presseinformation vom 12.12.2013, <https://www.vci.de/Presse/Pressemitteilungen/Seiten/Chemiekonjunktur-2013-und-Prognose-2014-Kley-Es-wird-nur-langsam-aufwaerts-gehen.aspx>

³ D. Lucke, a.a.O.

und wurde deshalb für die vorliegende Verkehrsprognose herangezogen. Für die Jahre von **2015 bis 2017** wurde in Anlehnung an das Wachstum der gesamten Industrieproduktion, deren Entwicklung derjenigen der Chemieindustrie bereits in früheren Aufschwungperioden ähnelte, ein Plus um 2,3 % p.a. angenommen.

Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** hat im Verlauf des Jahres **2013** eine Berg- und Talfahrt vollzogen. Nach einer annähernden Stagnation in den ersten fünf Monaten brach sie zwischen Juni und August überraschend um 6 % ein und lag damit kumuliert um 2,6 % unter dem Stand von 2012. Nach einer leichten Belebung in den beiden folgenden Monaten ist die Erzeugung anschließend ebenso überraschend um 6 % (November) bzw. sogar 13 % (Dezember) gestiegen und erreichte damit im gesamten Jahr noch eine annähernde Stagnation. Innerhalb der Hauptabnehmerbranchen nahm die Produktion in der Bauwirtschaft und im Fahrzeugbau nicht unwesentlich zu, im Maschinenbau allerdings ab. Die Stagnation der Rohstahlerzeugung ist somit wohl vor allem auf weitere Importe zurückzuführen. Im Jahr **2014** zeichnet sich bei allen bedeutenden Verarbeitern eine merklich günstigere Entwicklung ab als im Vorjahr. Deshalb wird die deutsche Rohstahlproduktion, auch wenn sich der Außenhandelsaldo nochmals verschlechtern sollte, nach aller Voraussicht ebenfalls spürbar steigen. Von der Wirtschaftsvereinigung Stahl wurde

ein Niveau von 43 Mio. t erwartet¹. Dies entspricht einem Zuwachs um 1 % und ist ebenfalls als Untergrenze einzustufen; vom DIW wurde – für den Produktionsindex der Metallerzeugung und -bearbeitung, dessen Entwicklung zwar nicht identisch mit der der Rohstahlproduktion ist, aber nahe an dieser liegt – ein Anstieg um 4,8 % prognostiziert. Aus den Erwartungen für die o.a. Hauptabnehmerbranchen kann ein Plus um gut 2 % abgeleitet werden, das letztendlich für diese Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose herangezogen wurde. Für die Jahre von **2015 bis 2017** zeichnet sich bei den meisten Verarbeitern ein weiterer, aber geringerer Nachfrageanstieg ab, so dass auch die deutsche Rohstahlproduktion schwächer wächst (1,1 % p.a.). Das dann erreichte Niveau (rund 45 Mio.) liegt noch um 7 % unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2007 (48,6 Mio.).

Der Verbrauch von **Steinkohle** ist im Jahr **2013** gemäß den Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) um 4 % gestiegen.² Verantwortlich hierfür war der Verbrauch in den Kraftwerken, auf den rund 70 % der Gesamtnachfrage entfallen und der – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – um knapp 7 % zunahm. Dazu haben die niedrigeren Temperaturen in den ersten Monaten, das schwache Angebot von Windenergie und weiterhin deutliche Preisvorteile der Kraftwerkskohle gegenüber Erdgas beigetragen. Dagegen sind die Lieferungen an die Stahlindustrie laut AGEB um knapp 2 % gesunken, was bei einer stagnierenden Produktion auf eine erhöhte Effizienz zurückzuführen ist. 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 Lagerbewegungen eine Diskrepanz zwischen den Entwicklungen der beiden Größen ergeben. Im Jahr 2013 stieg er in einem schwächeren Ausmaß als der Verbrauch. Der Inlandsabsatz deutscher Steinkohle ging nach den Ergebnissen des Gesamtverbands Steinkohle um fast ein Drittel (-3,5 Mio. t) zurück, was die längerfristigen Kapazitätsplanungen sogar noch übertrifft. Die Einfuhren nahmen dagegen erheblich zu, nämlich um rund 10 % (+4 Mio. t), der Gesamtabsatz somit um lediglich um 0,5 Mio. t oder knapp 1 %. Dies liegt also erneut, wie schon 2012, deutlich unter der o.a. Verbrauchsentwicklung. Ob es wiederum zu einem Lagerabbau kam, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Vielmehr bleibt abzuwarten, ob die vorläufigen Werte bestätigt werden. Im Jahr **2014** werden die Lieferungen an die Stahlindustrie entsprechend deren Produktion geringfügig steigen. Der Bedarf der Kraftwerke ist hinsichtlich der Energieträgerstruktur der Stromerzeugung auch kurz-

¹ Wirtschaftsvereinigung Stahl, Stahl an der Grenze der Belastbarkeit, Medieninformation vom 11.2.2014, <http://www.stahl-online.de/wp-content/uploads/2014/02/140211-PM-HB-Euroforum.pdf>

² Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch steigt moderat, AGEB-Pressedienst Nr. 08/2013 vom 18.12.2013

fristig mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.¹ Nachdem sich der Anteil der Steinkohle in den beiden letzten Jahren erhöht hat, darunter im Jahr 2013 spürbar (von 18,5 % auf 19,7 %), kann nicht mehr ohne weiteres von einer Entwicklung gemäß des (rückläufigen) langfristigen Trends ausgegangen werden. Bei einer angenommenen Konstanz ergibt sich auch für den gesamten Steinkohlenverbrauch eine annähernde Stagnation, die bis auf weiteres auch für den Absatz angesetzt wird. Für die Jahre von **2015 bis 2017** wurde angenommen, dass der Einsatz in den Kraftwerken wieder auf den sinkenden Trend einschwenkt, so dass der Gesamtabsatz – trotz leicht steigender Verfeuerung in den Stahlindustrie – um rund 1 % p.a. abnimmt. Dies entspricht einem Rückgang um deutlich unter 1 Mio. t pro Jahr. In allen Jahren ab 2014 wird der Absatz des deutschen Steinkohlebergbaus entsprechend den Kapazitätsplanungen weiter zweistellig sinken, d.h. um gut 1,5 Mio. t p.a. Somit verbleibt für die Importkohlemengen ein Plus um knapp 2 Mio. t (2014) bzw. rund 1 Mio. t (ab 2015), was 4 % bzw. 2 % entspricht.

Der **Absatz von Mineralölprodukten** ist im Jahr **2013** um 1 % gestiegen. Maßgeblich für die Gesamtveränderung war erneut, wie in den meisten Jahren seit 2007, die Nachfrage nach leichtem Heizöl. Sie stieg in den ersten fünf Monaten angesichts niedriger Temperaturen, leerer Tanks und vergleichsweise günstiger Preise drastisch (26 %). Trotz eines Rückgangs im weiteren Verlauf verblieb im Gesamtjahr ein Wachstum um 6 % bzw. 1 Mio. t. Im Vergleich dazu besaßen die Veränderungen bei allen anderen Produkten, d.h. Zunahmen bei Dieselkraftstoff und Rohbenzin sowie Abnahmen bei schwerem Heizöl und Kerosin, eine weit geringe Bedeutung und haben sich zudem annähernd ausgeglichen, so dass der gesamte Inlandsabsatz ebenfalls um 1 Mio. t bzw. 1 % stieg. Im Jahr **2014** wird der Absatz von leichtem Heizöl wieder auf das Normalniveau zurückfallen, d.h. deutlich sinken. Dies dominiert erneut die Gesamtentwicklung. Auch die Nachfrage nach schwerem Heizöl und nach Ottokraftstoff, letztere auf Grund des sinkenden Pkw-Bestands dieser Antriebsart und von weiteren Effizienzfortschritten, wird abnehmen. Dem steht lediglich bei Dieselkraftstoff, hier infolge des zunehmenden Pkw-Bestands und des weiter steigenden Lkw-Verkehrs, eine im Gesamtergebnis sichtbare Zunahme gegenüber. Zusammen errechnet sich ein Rückgang um 1,6 %. In den Jahren von **2015 bis 2017** werden sich diese Tendenzen grundsätzlich fortsetzen. Allerdings wird der Absatz von leichtem Heizöl, der im Trend wegen der Substitutionen im Neubau und der fortgesetzten Energieeinsparmaßnahmen abnimmt, wegen des Wegfalls des diesjährigen Sonderfaktors schwächer sinken als im Jahr 2014. Dies trifft dann auch für den Gesamtabsatz zu (-0,7 % p.a.).

Die deutsche **Raffinerieproduktion** hat sich in einigen der letzten Jahre spürbar schwächer entwickelt als der Produktenabsatz, insbesondere in den Jahren 2008 und 2010 belief sich die

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.

Differenz der Veränderungsdaten auf 8 bzw. 7 Prozentpunkte. Dies war zum einen auf stark rückläufige Produktausfuhren und zum anderen auf steigende Importe zurückzuführen. Im Jahr **2013** sind die Exporte, wie schon im Vorjahr, wieder 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. Andererseits sind die Einfuhren – nach Abnahmen in den Jahren 2011 und 2012 – im vergangenen Jahr wieder deutlich (knapp 10 %) gewachsen. Dazu beigetragen haben mehrere wartungsbedingte Unterbrechungen der Raffinerieproduktion, die somit trotz des zunehmenden Inlandsabsatzes um bemerkenswerte 3 % gesunken ist. In diesem Ausmaß hat auch die deutsche **Rohöleinfuhr**, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, abgenommen. Auf deren Herkunftsstruktur wird bei der Kommentierung dieser beiden Verkehrsträger eingegangen. Für alle Jahre **ab 2014** wurden für die Ausfuhren eine Konstanz und für die Einfuhren ein wesentlich schwächerer Rückgang als 2013 angenommen, auch weil die deutsche Produktion durch Unterbrechungen etc. voraussichtlich weniger stark betroffen sein wird. Daraus ergeben sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr ähnliche Minderungsdaten wie für den Inlandsabsatz.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der jüngeren Vergangenheit ging vom **Rohölpreis** aus, der – wie schon in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts – in den Jahren 2010 und 2011 deutlich angestiegen ist. Im Jahresdurchschnitt 2012 verharrte der in US-Dollar fakturierte Weltmarktpreis auf dem Vorjahresniveau von 112 USD (Brent-Öl), um im Jahr **2013** nach einer, im Vergleich zu den Vorjahren, verhältnismäßig ruhigen Entwicklung um 3 % auf knapp 109 USD zu sinken. Während im Jahr 2012 der Euro gegenüber dem US-Dollar um immerhin 7 % abgewertet wurde (1,28 nach 1,39 USD) und damit einen Anstieg des deutschen Einfuhrpreises in ähnlicher Höhe auslöste, wurde er im abgelaufenen Jahr um 3 % (auf 1,33 USD) aufgewertet, so dass der Einfuhrpreis noch etwas stärker (-5 %) sank als der Weltmarktpreis.

Für das Jahr **2014** wird in der Mehrheit der jüngeren nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen, gestützt auf die Entwicklung an den Warenterminbörsen, angenommen, dass der Rohölpreis in US-Dollar mehr oder minder stark sinkt.¹ Konkret reichen diese Erwartungen für 2014 von 103 bis 106 USD und für 2015 von 98 bis 101 USD. Die US-Energiebehörde EIA rechnet in ihrem jüngsten Kurzfristausblick mit Preisen in Höhe von 105 USD (2014) bzw. 101 USD (2015).² Dies ist nahezu identisch mit den entsprechenden Erwartungen der Bundesbank,³ die hier übernommen wurden. Grundsätzlich hängen diese Erwartungen mit der spürbar erhöhten Förderung in den USA zusammen. Für den Wechselkurs des Euro wurde, erneut gemäß den Prognosen der Bundesbank, eine geringfügige Aufwertung in 2014 und eine Konstanz danach unterstellt. Somit sinkt der deutsche Einfuhrpreis im laufenden und im kommenden Jahr im gleichen Ausmaß wie der Weltmarktpreis (-4 bis -5 %). Natürlich steht diese Annahme unter dem Vorbehalt, dass es in Nordafrika, im Nahen und im Mittleren Osten zu keiner militärischen Eskalation und auch sonst zu keinen gravierenden Störungen in wichtigen Produzentenländern 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, jedoch wäre jede andere Annahme willkürlich.

Die Nutzerkosten des öffentlichen Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** werden etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen. Evtl. höhere Steigerungen sind nicht stark

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

² EIA, Short-term Energy Outlook, 11.2.2014, <http://www.eia.gov/forecasts/steo/>

³ Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Dezember 2013, S. 17.

genug, um spürbare Nachfrageveränderungen auszulösen. Im **Luftverkehr** hat sich der in den Jahren 2011 und 2012 zu beobachtende Preisanstieg, gemessen an den durchschnittlichen Einnahmen pro Pkm, im Jahr 2013, wie am Jahresanfang erwartet, nicht fortgesetzt.¹ Dies kann auch für den Prognosezeitraum erwartet werden.

Im **Güterverkehr** sind nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamts im Jahr 2013 die Preise im Schienenverkehr stärker gestiegen als im Straßenverkehr. Allerdings sind die Differenzen nicht stark genug, um den intermodalen Wettbewerb wesentlich zu beeinflussen. Auch hier ist davon auszugehen, dass dies im Prognosezeitraum anhalten wird. Eine Ausnahme davon liegt in der Luftfracht, wo es seit mittlerweile nahezu zwei Jahren offensichtlich zu preisinduzierten Verschiebungen zum Seeverkehr kommt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.3).

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 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 Januar 2014 wurde der City-Tunnel in Leipzig in Betrieb genommen. Auf dessen Auswirkungen sowie auf das **Bedienungsangebot** im Schienenpersonenverkehr wird bei dessen Prognose eingegangen (vgl. Abschn. 4.4).

¹ Bei der Lufthansa ist diese Kennziffer in den ersten drei Quartalen um 1,8 % gesunken. Zumindest die Tendenz dürfte auch auf den gesamten deutschen Luftverkehr annähernd zutreffen.

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

Der gesamtmodale Güterverkehr hat im Jahr **2013** nach dem spürbaren Rückgang des vorangegangenen Jahres wieder auf den Wachstumspfad zurückgefunden. Zwar wuchs die gesamtwirtschaftliche Produktion ähnlich schwach wie im Jahr 2012. Jedoch drehte sich, wie am Jahresanfang erwartet, das Vorzeichen der Veränderung in nahezu allen transportintensiven Branchen von einem teilweise kräftigen Minus in ein Plus bzw. zumindest in eine Stagnation (vgl. Abschn. 2.3). Dies gilt auch für die Bauwirtschaft, bei der die Witterungseinflüsse in Gestalt des äußerst kalten Winters im ersten Quartal mit entsprechenden Folgen auf die anteilsgewichtigen Baustofftransporte von den anschließenden Aufholeffekten und der äußerst milden Witterung im Dezember annähernd ausgeglichen wurden. Das gesamtmodale **Transportaufkommen** (ohne den hier grundsätzlich ausgeklammerten Seeverkehr) ist gemäß der derzeitigen Datenlage um **0,9 %** und die **Leistung** um **1,9 %** gestiegen. Damit wurden die bisherigen Höchststände aus dem Jahr 2008 noch um 3 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung) verfehlt.

Die Abweichung in der letztjährigen Entwicklung dieser beiden Größen entstand vor allem im Straßengüterverkehr, innerhalb dessen sich die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen, die über weit überdurchschnittliche Entfernungen verlaufen, erneut günstiger entwickelt haben als die mit deutschen Lkw. Darüber hinaus kam es bei den Rohrleitungen zu einem Struktureffekt (vgl. unten), der zu einem drastischen Leistungszuwachs in Höhe von 2 Mrd. tkm führte und somit nicht unwesentlich zum gesamtmodalen Anstieg (12 Mrd.) beitrug. 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. unten und 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 2013 liegt sehr nahe an unserer Prognose vom Jahresanfang (1,3 % (Aufkommen) bzw. 1,9 % (Leistung)), aber um gut einen Prozentpunkt über derjenigen vom Sommer 2013 (-0,4 % bzw. 0,8 %). Entscheidend für die letztgenannte Abweichung ist, dass der Effekt der widrigen Witterungsverhältnisse vom Jahresanfang 2013 überschätzt bzw. der spätere Ausgleich durch die günstigen Bedingungen im De-

zember (naturgemäß) nicht erwartet wurde. Dagegen wurde die konjunkturelle Entwicklung im weiteren Verlauf des Jahres – im Gegensatz zu 2012 – nahezu korrekt antizipiert. Dies gilt auch für die Prognose vom Jahresanfang und erklärt die hohe Übereinstimmung zwischen Prognose und (vorläufigem) Ist.

Innerhalb der einzelnen **Güterbereiche** ist das starke Plus in der Güterabteilung der "Sonstigen Produkte" in Höhe von 37 Mio. t allein verantwortlich für das Gesamtergebnis (+36 Mio. t). Prozentual ist das Wachstum in Höhe von nahezu 8 % angesichts der verhaltenen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung durchaus überraschend. Zu dieser Abteilung zählen vor allem die Sammelgüter, die weit überwiegend im Lkw-Verkehr transportiert werden, und zu ihnen wiederum große Teile des Containerverkehrs. Letzterer dürfte im Jahr 2013 aber auch nicht im genannten Ausmaß gestiegen sein. Ein Teil der kräftigen Zunahme ist vielmehr auf den stark steigenden Internet-Handel zurückzuführen. Gemäß der Marktbeobachtung des BAG führen Straßengüterverkehrsunternehmen vermehrt Linienverkehre mit Sammelgut für Online-Händler, KEP-Dienste etc.¹ Der zweitstärkste Aufkommenseffekt (+7 Mio. t) entstand in der Güterabteilung "Kohle, Rohöl, Erdgas". Allerdings ist hier zu beachten, dass der gesamtmodale Güterverkehr gemeinhin ohne den (exterritorialen) Seeverkehr, der keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands erbringt, definiert wird. Dessen Einbeziehung nur beim Aufkommen würde den Vergleich mit der Transportleistung verzerren. Einschließlich des Seeverkehrs, bei dem der Umschlag sowohl mit Kohle als auch mit Rohöl im Jahr 2013 massiv eingebrochen ist, ist das Aufkommen dieser Güterabteilung leicht gesunken.

In der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** drehte sich beim Binnenverkehr die Entwicklung im Jahr 2012 (-2,7 %), als die anteilsstarken Baustofftransporte witterungsbedingt gesunken waren, im Jahr 2013 wieder in ein moderates Plus (0,5 %). Auch die grenzüberschreitenden Verkehrsströme sollten gemäß dem derzeitigen Datenstand für den Verkehr der ausländischen Lkw nach dem letztjährigen Rückgang wieder gestiegen sein, allerdings – entsprechend der sehr verhaltenen Entwicklung der Außenhandelsströme nach und aus Europa, die im landgebundenen Güterverkehr dominieren – nur leicht. Die wesentlich expansiveren Handelsbeziehungen mit außereuropäischen Partnerländern machen sich dagegen nahezu ausschließlich im Seeverkehr und in der Luftfracht bemerkbar. Innerhalb des grenzüberschreitenden Verkehrs wurde der Empfang von einigen kräftig steigenden Massengutimporten (Kohle, Erze, Mineralölprodukte) zusätzlich angetrieben (+3 %).

Im Jahr **2014** werden nach aller Voraussicht alle gesamt- und die meisten branchenwirtschaftlichen Leitdaten spürbar stärker zunehmen als im abgelaufenen Jahr. Dies lässt auch ein ent-

¹ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Bericht Herbst 2013, Köln 2013, S. 10.

sprechend höheres Wachstum des gesamtmodalen Güterverkehrs erwarten. Es wird derzeit auf knapp 2 % (Aufkommen) bzw. knapp 3 % (Leistung) quantifiziert. Mit Ausnahme der Mineralölprodukte dürften dazu alle Güterbereiche beitragen. Die für das Gesamtergebnis bedeutendsten Impulse entstehen zum einen erneut bei den "Sonstigen Produkten" sowie zum anderen bei den Transporten von Baustoffen und von chemischen Produkten, jeweils entsprechend ihren branchenwirtschaftlichen Konjunkturverläufen. Die grenzüberschreitenden Verkehrsströme werden im laufenden Jahr vom Außenhandel mit Europa spürbar stärker angeregt als in den beiden Vorjahren, so dass sie ein höheres Plus verzeichnen dürften. Aber auch der – grundsätzlich wachstumsschwächere – Binnenverkehr wird wieder zunehmen. Damit wird das Aufkommen aber immer noch um 1 % unter dem Vorkrisenniveau liegen, die Leistung dagegen um 1 % darüber.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3390,6	3306,7	3336,8	3400,3	3565,8	-2,5	0,9	1,9	1,6
Eisenbahnverkehr ³⁾	374,7	366,1	369,0	379,2	405,2	-2,3	0,8	2,8	2,2
- dar.: Kombiniertes V.	76,5	77,9	81,4	86,4	101,7	1,8	4,5	6,1	5,6
Binnenschifffahrt	222,0	223,2	226,9	230,0	234,2	0,5	1,7	1,4	0,6
Rohrleitungen ⁴⁾	86,6	87,9	87,3	86,5	85,9	1,5	-0,6	-0,9	-0,3
Luftfracht ⁵⁾	4,4	4,3	4,3	4,5	4,9	-2,7	0,4	3,0	3,1
Insgesamt	4078,3	3988,2	4024,3	4100,5	4295,8	-2,2	0,9	1,9	1,6
Seeverkehr ⁶⁾	292,8	295,1	293,3	301,1	324,7	0,8	-0,6	2,7	2,5
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	457,8	445,9	453,0	466,3	506,6	-2,6	1,6	2,9	2,8
Eisenbahnverkehr ³⁾	113,3	110,1	111,9	115,3	124,7	-2,9	1,6	3,1	2,6
- dar.: Kombiniertes V.	39,8	39,8	40,7	42,9	49,6	0,0	2,3	5,4	4,9
Binnenschifffahrt	55,0	58,5	59,7	60,6	62,0	6,3	2,2	1,4	0,8
Rohrleitungen ⁴⁾	15,6	16,2	18,2	18,0	17,8	3,7	12,2	-1,0	-0,4
Luftfracht ⁵⁾	1,5	1,4	1,4	1,5	1,6	-4,1	0,4	2,8	3,0
Insgesamt	643,3	632,1	644,2	661,7	712,7	-1,7	1,9	2,7	2,5

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

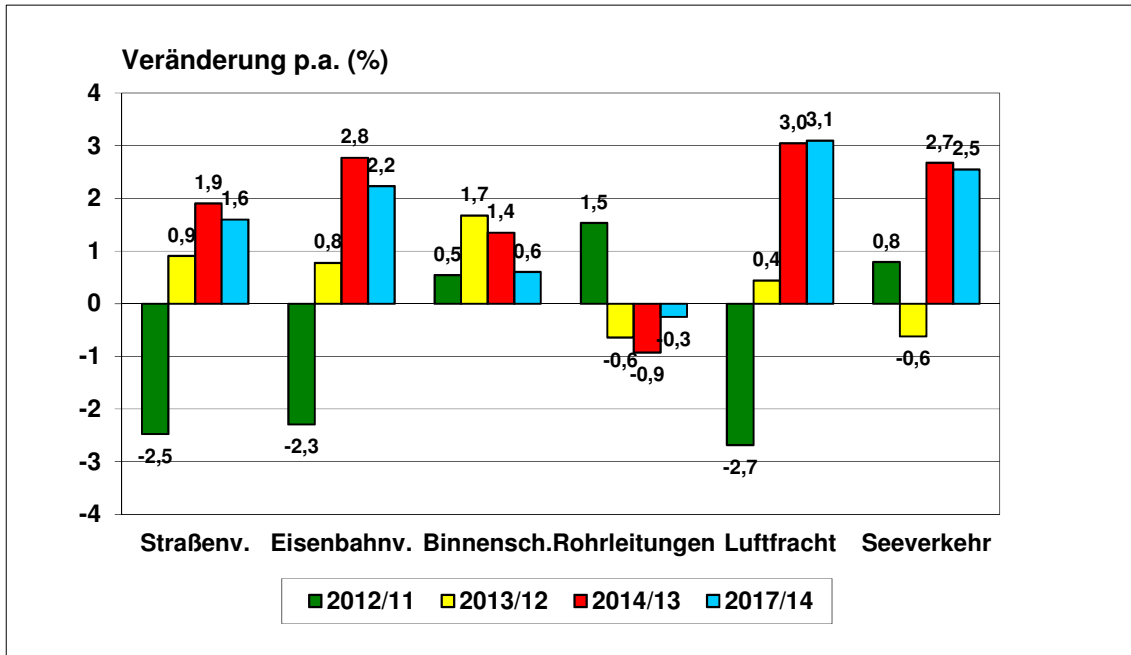
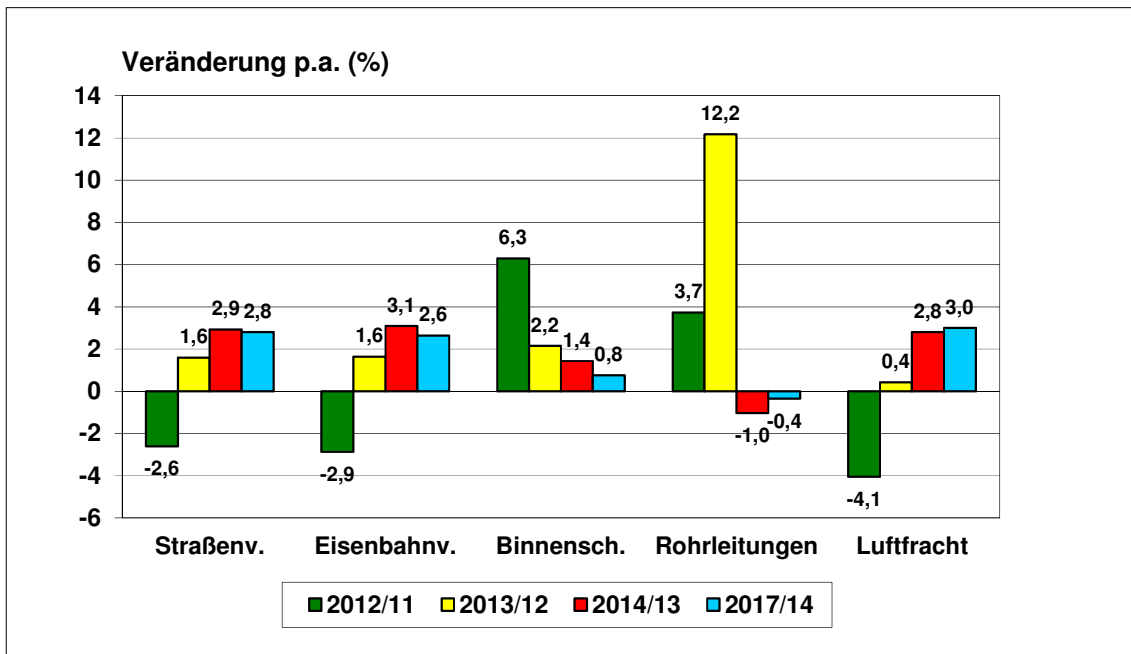


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Für den Zeitraum von **2015 bis 2017** ist aus derzeitiger Sicht damit zu rechnen, dass die meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten etwas schwächer steigen werden als im laufenden Jahr. Somit ist auch für den gesamtmodalen Güterverkehr ein nur etwas geringeres Plus zu erwarten als im laufenden Jahr. Es wird auf **1,6 %** (Aufkommen) bzw. **2,5 %** (Leistung) p.a. quantifiziert. Damit wird ab 2015 auch das Aufkommen über dem Vorkrisenniveau liegen, während die Leistung ihren bisherigen Höchststand im Jahr 2017 um 9 % übertreffen wird. Erneut dürften nahezu alle Güterbereiche zur Gesamtentwicklung beitragen. Trotz der noch etwas höheren Dynamik des deutschen Außenhandels werden die grenzüberschreitenden Verkehrsströme wohl nicht stärker expandieren als im laufenden Jahr, weil einige Massengüterbereiche stärker dämpfen werden.

Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist wie immer zunächst auf die Datenlage für den Verkehr der **ausländischen Lkw** einzugehen. Sie werden vom KBA aus dem Eurostat-Datenpool gewonnen und erst mit einer Zeitverzögerung von 1,5 bis 2 Jahren veröffentlicht. Für das Jahr **2012**¹ liegen diese Daten noch nicht vor. Die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw ist in diesem Jahr um lediglich rund **1 %** gestiegen. Dies kann annähernd auch für deren Transportleistung angenommen werden. 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 fast 6 % gewachsen. Für das Aufkommen wurde ein etwas höheres Plus (knapp 2 %) angenommen. Da der Verkehr der **deutschen Lkw** um 3,1 % (Aufkommen) bzw. 4,6 % (Leistung) gesunken ist, ging der **gesamte** Straßengüterverkehr um rund **2,5 %** (beide Größen) zurück. Die Mengenentwicklung ist zum großen Teil durch die verminderten Baustofftransporte zu erklären. Dagegen hängt die Entwicklung der Leistung zu einem wesentlichen Teil mit den grenzüberschreitenden Transporten zusammen, die um knapp 2 % gesunken sein dürften. Hierin zeigt sich erneut die schwache Entwicklung des Außenhandels mit Europa.

Im Jahr **2013** hat der Verkehr der **deutschen Lkw** in den ersten **drei Quartalen**, für die statistische Daten vorliegen, annähernd stagniert (0,3 % bzw. 0,1 %). Die Ergebnisse für die einzelnen Monate sind durch die Verschiebung der Osterferien bzw. von Arbeitstagen sowie durch die Witterungseinflüsse (Januar und März) bzw. entsprechende Basiseffekte aus dem Vorjahr (Februar) wenig aussagefähig; dennoch zeigte sich im Verlauf des Jahres eine leichte Aufwärtstendenz. Im **vierten Quartal** ist die, als Indikator zu verwendende, mautpflichtige Fahrleistung

¹ Auf die Datenlage für das Jahr 2011, für das in dieser Ausgabe ebenfalls andere Werte ausgewiesen werden als zuvor, wird in Abschnitt 3.4 eingegangen.

auf Bundesautobahnen geringfügig (0,4 %) gestiegen. Für die Transportnachfrage in diesem Zeitraum kann, ähnlich wie in den Vormonaten, ein etwas höheres Plus angenommen werden. Für das **gesamte Jahr** ergibt sich daraus eine geringe Zunahme um jeweils rund **0,5 %**. Allerdings sind die grenzüberschreitenden Transporte nochmals gesunken, darunter bei der Leistung spürbar (-4 %). Bei dieser Größe stellt das den sechsten Rückgang in Folge dar; beim Aufkommen wurde der Schrumpfungsprozess lediglich im Jahr 2011 durch einen geringfügigen Anstieg (1 %) unterbrochen.

Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen Lkw** hat sich im Jahr 2013 um **3,7 %** erhöht, also deutlich stärker als im Jahr zuvor. Hier war im Verlauf eine noch klarere Aufwärtstendenz zu beobachten als bei den deutschen Fahrzeugen. Die Transportnachfrage dürfte in ähnlicher Größenordnung gewachsen sein. Das bedeutet für den **gesamten Straßengüterverkehr** einen nicht unbedeutenden Anstieg um 0,9 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung). Für den Vergleich mit der vor einem Jahr erstellten Winterprognose (1,3 % bzw. 1,9 %) und der Sommerprognose 2013 (-0,5 % bzw. 0,6 %) gelten die Ausführungen zum gesamtmodalen Güterverkehr, von dem 83 % bzw. 70 % auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen. Gleiches trifft für den Verlauf nach Güterbereichen im Allgemeinen und das starke Wachstum der Sammelgüter im Besonderen zu.

Im Jahr **2014** wird sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wie in Europa spürbar aufhellen. Dies gilt auch für den Außenhandel und hier wiederum auch für die innereuropäischen Handelsströme. Somit ist für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr (in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge) ein spürbar höheres Plus um etwa 4 % (beide Größen) zu erwarten als im Vorjahr. Allerdings wird hier die frühere Dynamik (2008/1995: 7,1 % p.a.) nach wie vor noch deutlich verfehlt. Zudem werden sich einige wesentliche branchenwirtschaftliche Leitdaten des Lkw-Verkehrs, insbesondere die Bauproduktion, spürbar verbessern. Deshalb ist für alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte ein Plus zu erwarten. Für den gesamten Straßengüterverkehr zeichnet sich ein Wachstum um knapp **2 %** (Aufkommen) bzw. knapp **3 %** (Leistung) ab.

In den Jahren von **2015 bis 2017** werden die meisten Leitdaten etwas schwächer steigen als im laufenden Jahr. Beim Außenhandel hingegen wird sich die Dynamik noch etwas verstärken. Dies wird auf den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr ausstrahlen. Für den gesamten Straßengüterverkehr ist ein nahezu gleich hohes Wachstum (1,6 % bzw. 2,8 p.a.) wie im laufenden Jahr zu erwarten. 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 wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2017 um 11 % 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. 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 um 2,3 % bzw. 2,9 % (Aufkommen und Leistung) **gesunken**. Ab Oktober 2012 wurden zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Jahr 2011 bereits tätig waren, aber noch nicht statistisch erfasst wurden, neu in den statistischen Berichtskreis aufgenommen. Deshalb war der tatsächliche Rückgang noch um etwa 0,5 Prozentpunkte höher als ausgewiesen.

Im Jahr **2013** wurde die statistische Darstellung des Schienengüterverkehrs durch diese Berichtskreiserweiterung noch spürbarer beeinflusst als im vorangegangenen Jahr. Aus diesem Grund hat das Statistische Bundesamt ab Juni 2013 neben der "rechnerischen Veränderung", die sich aus allen jeweils vorliegenden Meldungen ergibt, auch die "bereinigte Veränderung", die sich ohne die neu erfassten Unternehmen errechnet, ausgewiesen. Die Differenz ist beachtlich: **bis November** nahmen Aufkommen und Leistung "rechnerisch" um 0,7 % bzw. 0,2 % **zu**, "bereinigt" dagegen um 0,8 % bzw. 1,6 % **ab**. Wenn man davon ausgeht, dass sich der Verkehr der neu aufgenommenen Unternehmen im Jahr 2013 überdurchschnittlich entwickelt hat, dann fällt die tatsächliche Veränderung etwas günstiger aus als die bereinigte. Dies kann allerdings bis auf weiteres nur gemutmaßt werden. Etwas gedämpft wurde der Schienengüterverkehr durch die Auswirkungen des Hochwassers im Juni.

Bei der Schätzung der Ergebnisse im **gesamten Jahr** 2013 ist zunächst zu berücksichtigen, dass der Wert für den Dezember 2012 hinsichtlich der neu erfassten Unternehmen Nachmeldungen für alle Monate bis September beinhaltet. Sichtbar wird das im grenzüberschreitenden Empfang, für den im Dezember 2012 ein Anstieg um insgesamt 29 % und allein in der Güterabteilung "Fahrzeuge" auf das Sechzehnfache ausgewiesen wird. Eines der beiden neu erfassten Unternehmen transportiert Automobile aus der Slowakei in deutsche Nordseehäfen.¹ Diese Nachmeldungen **entfallen** im Jahr 2013, so dass allein deshalb für die "rechnerische Verände-

¹ Bundesamt für Güterverkehr (2013), .a.a.O., S. 31.

zung" im Dezember ein spürbares Minus und im Jahresergebnis ähnliche Werte wie für die o.a. bereinigte Veränderung, d.h. ein **leichtes Minus**, zu erwarten wären.

Dem steht jedoch entgegen, dass nach Auskunft des StBA im Jahr 2013 **weitere Unternehmen** in den Markt eingetreten sind, deren Verkehr für die Monatsstatistik bisher noch nicht erfasst wurde, aber in die Jahreswerte einfließen wird. **Einschließlich** dieser Transporte hat das StBA für das Gesamtjahr 2013 ein (rechnerisches) **Plus um 0,8 %** (Aufkommen) bzw. **1,6 %** (Leistung) geschätzt.¹ Die Abweichung zu den "bereinigten" Veränderungen ist bei der letztgenannten Größe noch wesentlich höher, weil die neu erfassten Transporte laut StBA über weit überdurchschnittliche Strecken verlaufen. Inwieweit diese Unternehmen bereits im Jahr 2012 tätig waren, was die tatsächliche Veränderung des Jahres 2013 also wieder absenken (und den Rückgang des Jahres 2012 dämpfen) würde, ist derzeit noch nicht klar. Es wäre sinnvoll, wenn eines Tages konsistente Werte für die Jahre von 2011 bis 2013 verfügbar wären, d.h. die neu aufgenommenen Unternehmen für den Zeitraum ab ihrem Markteintritt melden würden. Die dafür erforderlichen Informationen sind bei ihnen sicherlich vorhanden.

Zu den zusätzlichen Transporten sind derzeit über deren Gesamthöhe hinaus noch keine Informationen verfügbar. Das erschwert auch die Analyse der letztjährigen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nach **Güterbereichen**. Für die Schätzung wurden sie vorläufig entsprechend der Struktur der bis November erfassten Transporte aufgeteilt. Im Ergebnis kehrten die **"Sons-tigen Produkte"** nach dem (ungewöhnlichen) Rückgang des Jahres 2012 im abgelaufenen Jahr auf einen soliden Wachstumspfad zurück. Der – in absoluten Zahlen – zweithöchste Beitrag entstand bei den **Kohletransporten**. Die Zuwächse sowohl bei der Importkohle als auch im Binnenverkehr heben den gesamten Schienengüterverkehr um fast 1 % an. Diesen expansiven Segmenten stand vor allem die erneut rückläufige **Stahlproduktion** gegenüber, die bei Erzen und bei Metallen zu einem neuerlichen Aufkommensrückgang führte, der den Gesamtwert um über 1 % drückte.

Der **Kombinierte Verkehr** (KV) legte im Jahr 2013 nach einem schwachen ersten Halbjahr, in dem das Aufkommen um lediglich 2 % stieg und die Leistung sogar leicht sank (-0,4 %), in der zweiten Jahreshälfte eine starke Dynamik an den Tag (+7 % bzw. 5 %). Im gesamten Jahr wuchs das Aufkommen um 4,5 % und damit stärker als das in der Summe der KV-affinen Güterabteilungen. Der Containerisierungsgrad ist also im Jahr 2013 weiterhin gestiegen. Insbesondere im grenzüberschreitenden Empfang (11 %) und im Durchgangsverkehr (8 %) waren hohe Wachstumsraten zu beobachten. Nennenswerte Basiseffekte aus den vorjährigen Sperrungen des Gotthard (Juni 2012), des Brenners (Juni-September) und des Simplon (August-

¹ Statistisches Bundesamt, Güterverkehr 2013: Transportaufkommen steigt um 0,8 %, Pressemitteilung 41/14 vom 07.02.2014, https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/02/PD14_041_463.html

September) waren in den letztjährigen Monatswerten nicht zu erkennen. Allerdings wurde die KV-Leistung (+2,3 %) von spürbar sinkenden Transportweiten im grenzüberschreitenden Verkehr gedrückt.

Die Ausweitung des Berichtskreises erschwert auch den Vergleich der Ist-Entwicklung im Jahr 2013 mit unseren **Prognosen**. Dessen ungeachtet kann festgestellt werden, dass die tatsächliche Entwicklung des Schienengüterverkehrs spürbar unter der Winterprognose vom Jahresanfang 2013 (2,1 % bzw. 2,5 %, Aufkommen und Leistung) liegt. Die Ursache liegt vor allem im Stahlbereich. Für die Rohstahlproduktion wurde damals ein Anstieg um knapp 1 % angenommen, tatsächlich hat sie lediglich stagniert. Dies hatte entsprechende Folgen auf die o.a. Entwicklung der Transporte von Erzen und Metallen, die (einschließlich Steinen und Erden) nicht um zusammen 2 Mio. t zu-, sondern um 4,5 Mio. t abnahmen. Die Differenz entspricht knapp 2 % des gesamten Schienenverkehrsaufkommens. Der überraschend hohe Anstieg der Kohletransporte konnte das nicht ausgleichen. In der Sommerprognose (-0,3 % bzw. -1,1 %) wurde die Grundtendenz hingegen unterschätzt. Hier waren zum einen die neu erfassten Transporte noch nicht bekannt, zudem wurde die konjunkturelle Aufwärtsbewegung im zweiten Halbjahr unterschätzt.

Im Jahr **2014** wird auch der Schienengüterverkehr spürbar stärker wachsen als im Vorjahr. Mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung wird die Transportnachfrage **außerhalb der Massengüter** wieder steigen. Dies betrifft die o.a. grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilungen "Sonstige Produkte", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter", für die allesamt ein Plus von 4 % bis 5 % erwartet wird. Bereits davon profitiert der **Kombinierte Verkehr**. Hinzu kommt ein voraussichtlich weiter steigender Containerisierungsgrad. Insgesamt wird dessen Beförderungsmenge mit einem Wachstum um 6 % wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden. Die Leistung (5,4 %) dürfte, wie schon seit 2011, etwas schwächer zulegen.

Innerhalb der **Massengüter** sollte die merklich steigende Stahlproduktion nach den spürbaren Rückgängen in den Jahren 2012 und 2013 zu einem Plus der Transportnachfrage führen. Die Kohlebeförderungen auf der Schiene finden zu rund einem Viertel im grenzüberschreitenden Empfang statt. Er erhält Impulse von der nach wie vor verstärkt expandierenden Steinkohleneinfuhr. Deshalb dürften die gesamten Kohletransporte trotz eines stagnierenden Steinkohlenabsatzes steigen. Lediglich bei den Mineralölprodukten wird sich absatzbedingt ein geringer Rückgang einstellen. **Insgesamt** wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um **2,8 %** (Aufkommen) bzw. **3,1 %** (Leistung) prognostiziert. Damit wird letztere das Vorkrisenniveau knapp erreichen, die Menge dagegen um 2 % darüber liegen.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird nunmehr auch der grenzüberschreitende Versand, der 2012 und 2013 auf Grund der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa gesunken ist, auf den Wachstumspfad zurückfinden. Für den Empfang trifft dies in allen Jahren seit 2010 zu. Im Jahr 2012 war das vor allem auf die oben erwähnten Fahrzeugtransporte aus der Slowakei zurückzuführen.

In den Jahren von **2015 bis 2017** werden die meisten Leitdaten etwas schwächer steigen als im laufenden Jahr. Deshalb sollten auch die Zuwachsraten in den o.a., dadurch überwiegend tangierten, Güterabteilungen etwas niedriger ausfallen als im laufenden Jahr. Dies gilt auch für die Massengutbereiche. Für die Rohstahlproduktion, den Steinkohlenabsatz und die Bauproduktion werden geringere und nur für den Mineralölproduktenabsatz höhere Veränderungsraten erwartet. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Insgesamt wird ein Plus um **2,2 %** (Aufkommen) bzw. **2,6 %** (Leistung) p.a. prognostiziert. Beides liegt somit um rund 0,5 Prozentpunkte unter den Vorausschätzungen für 2014. Für den Kombinierten Verkehr ist weiterhin eine deutlich überdurchschnittliche Expansion (5 %, Leistung) zu erwarten. Damit wird ab dem Jahr 2015 nun auch die Leistung des Schienengüterverkehrs das Vorkrisenniveau übertreffen, darunter im Jahr 2017 um 8 % (Aufkommen: 9 %).

Das mittelfristig prognostizierte Aufkommenswachstum (2,2 %) ist höher als die Zunahme des Straßengüterverkehrs (1,6 %). 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 Aufkommen – jedoch weit geringere Anteile als auf die Massengüter bei den Eisenbahnen. Aus diesem Grund wiederum steigt die Leistung des Lkw-Verkehrs (2,8 %) annähernd im gleichen Ausmaß wie die des Schienenverkehrs (2,6 %). 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 2013 bis 2017 um 229 Mio. t bzw. um 54 Mrd. tkm. Dies übertrifft die Zunahme des Schienenverkehrs (36 Mio. t bzw. 13 Mrd. tkm) um den Faktor 6 bzw. 4.

Binnenschifffahrt

In den Tabellen dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose werden turnusgemäß noch die Veränderungen im Jahr **2012** gegenüber 2011 ausgewiesen. Deshalb sei daran erinnert, dass das damalige starke Wachstum der Transportleistung der Binnenschifffahrt (6,3 %) einzig und allein auf die teilweise massiven Behinderungen des Jahres 2011 und den dadurch ausgelösten Einbruch um 12 % zurückzuführen ist. Letzterer wurde also im Jahr 2012 bei weitem

noch nicht aufgeholt. 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 auch für die einzelnen wesentlichen Teilmärkte.

In den ersten **fünf Monaten** des Jahres **2013** sind Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt um 2,4 % bzw. 4,5 % gestiegen. Dies war maßgeblich auf die Kohletransporte (+1,8 Mio. t, insgesamt +2,2 Mio. t) zurückzuführen, die in diesem Zeitraum durch den kräftig gestiegenen Einsatz in den Kraftwerken (vgl. Abschn. 2.3) ebenso stark angetrieben wurden. Die Zunahme der durchschnittlichen Transportweite entstand nicht, wie es in derartigen Konstellationen häufig der Fall ist, aus Verschiebungen in der Güterstruktur hin zu Segmenten mit längeren Entfernungen. Offensichtlich kam es in einigen Güterarten (Kohle, Baustoffe) immer noch zu Nachholeffekten auf die o.a. gegenläufigen Entwicklungen des Jahres 2011.

Diese günstige Entwicklung wurde im **Juni** jedoch durch das sog. "**Jahrhunderthochwasser**" drastisch unterbrochen, in dessen Folge größere Teile des Wasserstraßennetzes unpassierbar waren. Im Einzelnen waren die Elbe, die Donau, der Main und der Neckar für jeweils rund zwei Wochen gesperrt. Auf den betroffenen Flussabschnitten wurden im Jahr 2012 über 30 Mio. t, d.h. rund 15 % der Gesamtmenge befördert. Wie schon während der massiven Betriebsstörungen im Jahr 2011 wurden größere Teile der betroffenen Transporte nicht vollständig, sondern nur in Teilstrecken auf andere Verkehrsmittel verlagert. Somit haben weniger die beförderten Mengen (-4 %) abgenommen als die Transportentfernungen und damit auch die Leistung (-10 %).

Im **Juli** kam es erneut zu einem Minus, diesmal infolge der wiederholten **Streiks** des Personals der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Davon betroffen waren zwar deutlich geringere Teile der Transportnachfrage als während des Hochwassers. Dennoch waren die Streiks im Monatsergebnis (-3 %, Aufkommen und Leistung) sichtbar. Auf die Jahreswerte schlägt das nur mit wenigen Zehntelprozentpunkten durch. Im August fanden nochmals Streiks statt, die aber zu vereinzelt waren, um sich im Monatsergebnis niederzuschlagen. Vielmehr verlief die Entwicklung zwischen **August und Oktober** sehr ruhig mit Wachstumsraten zwischen (zusammen) 3 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung). Für die beiden letzten Monate können ähnliche Verläufe angenommen werden.

Damit errechnen sich für das **gesamte Jahr** Zunahmen um **1,7 %** bzw. **2,2 %**. Dies ist bereits vor dem Hintergrund der Entwicklung seit 2008 als nicht ungünstig einzustufen. Zudem entwi-

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.

ckelten sich **alle anderen** Verkehrsträger im vergangenen Jahr – der starke Anstieg der Transportleistung der Rohrleitungen ist durch einen Sonderfaktor bedingt – zumindest etwas **schwächer**. Der Abstand zum Vorkrisenniveau vermindert sich damit allerdings nur unwesentlich auf 8 % (Aufkommen) bzw. 7 % (Leistung).

Den größten Wachstumsbeitrag nach **Güterabteilungen** steuerten nach wie vor die, ohnehin gewichtigen, Kohlebeförderungen (Aufkommensanteil 2013: 16 %) bei (+8 % bzw. 2,8 Mio. t). Auch die, annähernd gleich hohen, Transporte von Mineralölprodukten (Anteil: 17 %, einschl. Kokereierzeugnisse) haben, entsprechend der Entwicklung von Absatz und Importen insbesondere von leichtem Heizöl, spürbar (+4,5 % bzw. 1,7 Mio. t) zum Gesamtanstieg beigetragen. Dem Plus in diesen beiden Segmenten steht jedoch ein Minus in der bedeutendsten Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (Aufkommensanteil: 24 %, Leistung allerdings nur 16 %) gegenüber. Hier haben sich die (absoluten und relativen) Verluste der letzten Jahre, die nicht auf die Güterstruktur innerhalb der Güterabteilung (v.a. Erze vs. Baustoffe) zurückgeführt werden können, zwar noch fortgesetzt, aber deutlich abgeschwächt. Nach einem, vor allem witterungsbedingt, äußerst schwachen ersten Quartal (-10 %) waren anschließend fast nur noch positive Veränderungsdaten zu beobachten, so dass im Gesamtjahr ein Rückgang um nur mehr 1 % verblieb. In absoluten Zahlen belief er sich auf Grund des erwähnten Gewichts dieser Güterabteilung aber immerhin auf 0,7 Mio. t und machte somit einen Teil des Anstiegs in den beiden vorgenannten Bereichen zunichte.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** nahm der grenzüberschreitende Empfang, in der Binnenschifffahrt die anteilsstärkste, im Jahr 2013 am kräftigsten zu, nämlich um 4 % bzw. knapp 4 Mio. t. Hier kommen die eben erwähnten Zuwächse bei den Einfuhren von Kohle (2,8 Mio. t) und von Erzen (1,3 Mio.t, einschl. Steinen und Erden) deutlich zum Tragen. Der Versand und der Binnenverkehr steigen moderater. Lediglich im Durchgangsverkehr ist ein Rückgang (-4 %) zu erwarten, der vor allem bei den Mineralöltransporten (-10 %) entsteht. Dies wiederum ist vor dem Hintergrund des letztjährigen, noch kräftigeren Anstiegs (15 %) zu interpretieren.

Die Veränderung des Jahres 2013 liegt auch etwas über den **Prognosen** sowohl vom Jahresanfang (1,1 %, beide Größen) als auch vom Sommer 2013 (0,6 % bzw. 1,7 %). In ersterer wurden in erster Linie das kräftige Wachstum der Kohlen- und der Mineralölproduktentransporte unter- und in der letztgenannten vor allem die Auswirkungen des Hochwassers überschätzt.

Im Jahr **2014** werden die Transporte von Kohle auf Grund weiter kräftig steigender Steinkohleneinfuhren erneut spürbar, wenngleich nicht nochmals im Ausmaß des Vorjahrs zulegen (+3,8 % bzw. 1,4 Mio. t). Für die (bedeutendste) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sons-

tige Bergbauerzeugnisse" ist – im Gegensatz zu den Jahren 2011 bis 2013 – nun wieder zumindest eine annähernde Stagnation zu erwarten, weil der Anstieg vor allem der Bau-, aber auch der Rohstahlproduktion stark genug sein sollte, um sich auch bei der Binnenschifffahrt niederzuschlagen. Allerdings ist diese Annahme mit höheren Unsicherheiten behaftet.

Die Beförderungen der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" werden sich im kommenden Jahr, im Gegensatz zu 2013, auf Grund der sich verbessernden Branchenkonjunktur ebenfalls erhöhen (+3,4 %) und damit einen nicht unwesentlichen Wachstumsbeitrag (0,9 Mio. t) liefern. Lediglich für die Transporte von Mineralölprodukte ist auf Grund des Rückgangs von Absatz und Importen ein im Gesamtergebnis sichtbares Minus (-0,3 Mio. t) zu erwarten. In allen anderen Güterabteilungen belaufen sich die absoluten Veränderungen jeweils auf maximal 0,25 Mio. t. Hinzu kommt – unter der Annahme von annähernd normalen Wasserständen – ein leichter Basiseffekt aus dem letztjährigen Hochwasser. Insgesamt dürften die Wasserstraßentransporte im Jahr 2014 um **1,4 %** (Aufkommen und Leistung) und damit geringfügig schwächer als im Vorjahr steigen. Dies stellt zwar einerseits den geringsten Anstieg aller Güterverkehrsträger – mit Ausnahme der Rohrleitungen – dar, ist aber andererseits im Vergleich zur Entwicklung seit 2008 erneut als nicht ungünstig einzustufen. Der Abstand zum Vorkrisenniveau vermindert sich damit etwas auf 6 % (Aufkommen) bzw. 5 % (Leistung).

Für die Jahre von **2015 bis 2017** werden bei den, für die Binnenschifffahrt bedeutenden, Branchen Bau, Kohle und Stahl geringere und nur bei Mineralöl günstigere Veränderungsrate erwartet als für 2014. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung wird sich lediglich bei den chemischen Erzeugnissen bemerkbar machen. Insgesamt dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt in diesem Zeitraum erneut steigen, allerdings mit knapp **1 % p.a.** schwächer als im vergangenen und im laufenden Jahr. Damit bleiben beide Größen auch im Jahr 2017 noch um 4 % bzw. 3 % 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 **2013** nahm die Rohöleinfuhr trotz eines steigenden Produktenabsatzes spürbar ab (-3 %, vgl. Abschn. 2.3). In deren **Herkunftsstruktur** waren erneut bemerkenswerte Verschiebungen zu beobachten, die die modale Teilung der Rohöltransporte zwischen den Pipelines und dem Seeverkehr maßgeblich beeinflussten. Nach den ungewöhnlichen Bewegungen im Jahr 2012 liefen sie im vergangenen Jahr wieder in die gewohnte Richtung. 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, im Jahr 2012 aber um bemerkenswerte 12 % gestiegen sind, nahmen im Jahr 2013 wieder kräftig ab (-8 %). Dazu haben vor allem die Lieferungen aus Großbritannien (-30 %) beigetragen, während diejenigen aus Norwegen noch um bemerkenswerte 18 % zugelegt haben. Dagegen haben sich die Importe aus der ehemaligen GUS, deren Anteil an der gesamten deutschen Einfuhr zwischen 1991 und 2011 von 17 % auf 51 % gestiegen ist, nach einem Rückgang um 8 % im Jahr 2012 im vergangenen Jahr zumindest stabilisiert.

Da diese Transporte mehrheitlich über Rohrleitungen erfolgen, wurde dadurch der Pipeline-durchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** deutlich angehoben, der somit – im Gegensatz zu den gesamten Rohöleinfuhren – spürbar stieg (2,4 %). Auch das in den deutschen Seehäfen angelandete Nordseeöl wird über Rohrleitungen in die Raffinerien befördert, allerdings im **Binnenverkehr**. Er nahm ähnlich kräftig ab (-9 %) wie die Nordsee-einfuhren. Zudem wurde im April eine Raffinerie geschlossen. Damit errechnet sich für den **gesamten** Durchsatz eine Abnahme um **0,6 %**.

Die durchschnittliche **Transportweite** wird maßgeblich von der Struktur nach den einzelnen Leitungen beeinflusst und unterliegt deshalb grundsätzlich erheblichen Unwägbarkeiten. Hier ist seit September 2012 ein drastischer Effekt zu beobachten, weil die Raffinerie in Karlsruhe nicht mehr über die SPSE-Leitung aus Marseille, die in Deutschland nur über 24 km verläuft, sondern über die TAL aus Triest (454 km) beliefert wird. Laut Auskunft des Mineralölwirtschaftsverbands ist dies dauerhaft angelegt. Dadurch erhöhte sich die mittlere Transportweite im Empfang von 170 km (2011) bzw. 175 km (2012) auf 208 km (2013), d.h. um 22 % bzw. um 19 % gegenüber 2012. Die **Transportleistung** allein im Empfang stieg also in einem noch etwas stärkeren Ausmaß, was durch den schrumpfenden Binnenverkehr, in dem sich die mittlere Transportweite nur unwesentlich verändert hat, nur teilweise ausgeglichen wird. Insgesamt erhöhte sich die Leistung der Rohrleitungen somit um bemerkenswerte **12 %**. Verschiebungen zwischen den einzelnen Pipelines werden nicht öffentlich bekannt gegeben, sondern können erst nach Vorliegen der statistischen Daten recherchiert werden. Aus diesem Grund wurde der drastische Anstieg der Transportleistung in der Winterprognose nicht antizipiert.

Im Jahr **2014** ist für die Rohöleinfuhr ein geringeres Minus zu erwarten (-1,5 %) als im vergangenen Jahr (vgl. Abschn. 2.3). Hinsichtlich der Herkunftsstruktur wurde angenommen, dass sich die Anteilsgewinne des GUS-Öls in einem gewissen Ausmaß fortsetzen. Daraus resultiert für den Pipelinedurchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** ein Rückgang um 1 %. Der **Binnenverkehr** wird voraussichtlich in annähernd dem gleichen Ausmaß abnehmen, weil wieder weniger Nordseeöl nach Deutschland importiert wird. Damit errechnet sich für den **gesamten** Durchsatz ein Minus in gleicher Höhe. Die mittlere Transportweite unterliegt grundsätzlich den o.a. Unwägbarkeiten. Unter der Voraussetzung, dass spürbare Strukturverschiebungen innerhalb der einzelnen Leitungen unterbleiben, wird die **Transportleistung** aller Pipelinetransporte wie das Aufkommen um **1 %** sinken.

Für die Jahre von **2015 bis 2017** zeichnet sich hinsichtlich der Rohöleinfuhr ein etwas geringes Minus ab als im laufenden Jahr (knapp -1 %). Bei gleichen Annahmen zur Herkunftsstruktur resultiert für die Pipelinetransporte ein nur noch sehr geringer Rückgang um 0,3 % (Aufkommen) bzw. 0,4 % (Leistung) p.a.

Luftfracht

Das Transportaufkommen im Luftfrachtverkehr bewegte sich im Jahr **2013** in etwa auf Höhe des Vorjahres (+ 0,4 %). Damit wurde das Niveau aus dem Jahr 2011 noch nicht wieder erreicht. Angesichts der mäßigen wirtschaftlichen Entwicklung in Europa sowie einigen globalen Märkten verzeichnete die Luftfracht im Jahresverlauf eine vergleichsweise volatile Entwicklung. Einen im Vergleich zu den Vorjahren ungewöhnlichen Verlauf wies der grenzüberschreitende Verkehr auf, der hinsichtlich der Ausladung höhere prozentuale Zuwächse verzeichnete als hinsichtlich der Einladung.

Einhergehend mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und insbesondere der konjunkturellen Erholung in Europa wird für das Jahr **2014** mit einem Zuwachs des Aufkommens im Luftfrachtverkehr um 3,0 % im Vergleich zum Vorjahr gerechnet. Wachstumsimpulse kommen dabei im grenzüberschreitenden Verkehr sowohl aus Verbindungen innerhalb Europas als auch aus dem interkontinentalen Bereich. Bei letztgenanntem sind absolut gesehen vor allem die Verbindungen zu Destinationen auf dem asiatischen sowie dem amerikanischen Kontinent entscheidend.

Der interkontinentale Verkehr ist zudem für die Folgejahre maßgeblich. Für die Jahre **bis 2017** wird für den Luftfrachtverkehr insgesamt von einem jährlichen Plus um 3,1 % ausgegangen.

Seeverkehr

Der Seeverkehr hat im Verlauf des Jahres **2013** eine leichte, aber stetige Aufwärtsentwicklung an Tag gelegt. Im ersten Quartal ist er noch spürbar geschrumpft (-5 %), wozu allerdings die Arbeitstageverschiebung und das ungewöhnlich hohe Vorjahresniveau beigetragen haben. Nach einer annähernden Stagnation im zweiten Vierteljahr war in den vier folgenden Monaten ein Anstieg um immerhin knapp 2 % zu verzeichnen. Für die beiden letzten Monate wurde vom Statistischen Bundesamt auf der Basis erster Informationen aus einigen Häfen eine annähernde Konstanz geschätzt. Daraus errechnet sich für das gesamte Jahr 2013 eine leichte Abnahme um **0,6 %**. Somit hat der Seeverkehr – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern mit Ausnahme der Rohrleitungen – einen, wenngleich leichten, Nachfrageverlust verbuchen müssen. Im Jahr 2012 war das Gegenteil der Fall. Damit hat sich der Abstand zum Vorkrisenniveau (7 %) geringfügig erhöht.

Der **Containerverkehr** ist in den ersten zehn Monaten über ein lediglich geringes Plus (0,4 %) nicht hinausgekommen. Am günstigsten hat sich hier noch der Verkehr innerhalb Europas (3,1 %) entwickelt, der überwiegend aus Feeder-Transporten im Ostseeraum besteht. Dagegen sind die Transporte auf den klassischen Wachstumsrelationen mit den USA (+1,4 %) und Asien (-2,5 %) schwächer gestiegen bzw. sogar gesunken. Letzteres trifft sogar für die Verkehre mit China (-1,2 %) zu, worin sich die Abschwächung des Außenhandels zwischen diesem Land und Deutschland widerspiegelt. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Verlagerungen von der Luftfracht im Seeverkehr, in dem eine um den Faktor 65 höhere Menge befördert wird, nicht sichtbar sind. Der Umschlag von "Sonstigen Produkten", der mit dem Containerverkehr im Allgemeinen stark korreliert, nahm in diesem Zeitraum sogar um äußerst bemerkenswerte 9 % ab. Offensichtlich kam es in der Güterartenstruktur des Containerverkehrs zu entsprechenden Verschiebungen, vor allem zu landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+28 %) und zu den "Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch" (+6 %).

Zu der schwachen Entwicklung des grundsätzlich wachstumsstarken Containerverkehrs hinzu kam, dass sich bei einigen Massengütern die spürbare Expansion des Jahres 2012 nicht nur nicht wiederholt, sondern, wie erwartet, in ein Minus gedreht hat. Hier machten sich zum einen die bereits erwähnten Verschiebungen in der Herkunftsstruktur von **Rohöl** bemerkbar, in deren Gefolge die Lieferungen aus der Nordsee wieder auf den sinkenden Trendpfad einschwenkten. Der Umschlag von **Kohle** zeigte im vergangenen Jahr ein differenziertes Bild: Die gesamten Steinkohleneinfuhren sind zwar kräftig gestiegen (9 %), darunter aber diejenigen aus der EU (v.a. Polen) und aus Russland weit überdurchschnittlich (34 % bzw. 18 %). Sie werden mehrheitlich auf der Schiene nach Deutschland transportiert. Die Einfuhren aus den anderen Förderregionen nahmen dagegen nur um 3 % zu. Die Kohle aus Übersee wird, wie schon der Name sagt, ausschließlich mit dem Seeschiff nach Europa und hier wiederum zu größeren Teilen di-

rekt nach Deutschland, also nicht über die Rheinmündungshäfen, befördert. Diese Mengen sind in den ersten zehn Monaten sogar stark gesunken, was auch für das gesamte Jahr zu erwarten ist.¹ Zusammen mit Rohöl wird das Minus auf 17 % quantifiziert, was 7,5 Mio. t entspricht. **Alein dadurch** schrumpfte der gesamte Seeverkehr im Jahr 2013 um **2,6 %**. Dagegen legte der Umschlag von **Mineralölprodukten**, der im Vorjahr stark gedämpft hat, auf Grund steigender Produkteneinfuhren spürbar zu (19 % bzw. 2,4 Mio. t). Damit sanken im Jahr 2013 **alle Massengüter** zusammen² um knapp 7 % bzw. 7 Mio. t. Dass deren Entwicklung den gesamten Seeverkehr dämpft, ist nicht ungewöhnlich, das letztjährige Ausmaß hingegen schon etwas.

Die Abweichung zwischen dem voraussichtlichen Jahresergebnis und der **Prognose** vom Jahresanfang (+1,6 %) ist in erster Linie auf den Containerverkehr zurückzuführen. Dies wiederum kam nicht durch eine Fehleinschätzung der weltwirtschaftlichen Situation oder des deutschen Außenhandels zustande, sondern durch die – vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen – überraschend schwache Entwicklung des Containerverkehrs selbst. Der Massengutbereich entwickelte sich insgesamt annähernd wie erwartet, wobei die stärker als prognostiziert sinkenden Rohöleinfuhren durch stärker steigende Produktenimporte ausgeglichen werden. In der Sommerprognose (-0,9 %) wurde die Entwicklung dagegen schon recht zutreffend eingeschätzt

Im Jahr **2014** wird sich das Wachstumstempo des deutschen Außenhandels deutlich beschleunigen. Somit ist auch für den **Containerverkehr** und die hier einschlägigen Güterabteilungen ein erheblich höherer Zuwachs (7 %) zu erwarten als im Vorjahr. Der Umschlag von chemischen Erzeugnissen dürfte auf Grund der merklich steigenden Produktion nunmehr auch einen erwähnenswerten Wachstumsbeitrag liefern.

Bei den **Massengütern** sollte sich das letztjährige drastische Minus bei Kohle und Rohöl nach aller Voraussicht nicht wiederholen, sondern sich zumindest erheblich abschwächen. Rückläufige Rohöltransporte – bei erneut sinkenden Anlandungen aus der Nordsee – können von leicht steigenden Einfuhren von Überseekohle nicht ausgeglichen werden. Für den Umschlag von Mineralölprodukten, der im Vorjahr stark gewachsen ist, ist ebenfalls ein lediglich geringes Minus zu erwarten. Für alle Massengüter (zusammen) ergibt sich daraus sogar ein geringer Anstieg (0,5 %). Das bedeutet für den gesamten Seeverkehr ein Plus in Höhe von **2,7 %**, d.h. das erste nennenswerte Wachstum seit 2011. Damit wiederum verringert sich der Abstand zum Vorkrisenniveau auf 5 %.

¹ Die Güterabteilung "Kohle, rohes Erdöl, Erdgas", deren Umschlag in den ersten zehn Monaten um 12 % sank, wird in der Seeverkehrsstatistik nicht weiter differenziert. Die Aufteilung auf Kohle und Rohöl kann jedoch näherungsweise über die Herkunftsländer bestimmt werden, denn Transporte aus den USA, Kanada, Kolumbien, Südafrika und Australien sind ausschließlich Kohleimporte.

² In der Güterartensystematik NST-2007 definiert als Summe von Kohle, Öl, Erzen, Steinen und Erden sowie Metallen und Metallerzeugnissen (B2, B3, B5 und B7).

In den Jahren von **2015 bis 2017** wird das Wachstumstempo des Containerverkehrs mit der anhaltenden Dynamik des deutschen Außenhandels in etwa so hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Auch die Transporte von chemischen Erzeugnissen sollten spürbar zulegen. Für die Massengutbereiche signalisieren die Leitdaten eine insgesamt wieder etwas schwächere Entwicklung als im Jahr 2014; sie werden also in einem etwas höheren Ausmaß dämpfen. Für den gesamten Umschlag ergibt sich daraus ein Anstieg um **2,5 % p.a.** Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2016 erstmals erreicht.

Modal Split

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

Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt** im Jahr 2012 Marktanteile gewonnen hat. Dies kam jedoch ausschließlich durch den Basiseffekt auf Grund der extremen Wasserstände des Jahres 2011 zustande. Im Jahr 2013 blieben die Anteile stabil, was auf den Sonderfaktor der stark erhöhten Steinkohleeinfuhren zurückzuführen ist. Im Prognosezeitraum vermindert sich dieser erheblich, so dass der längerfristige Trend sinkender Marktanteile der Binnenschifffahrt wieder zum Vorschein kommen wird. Bei den **Rohrleitungen** wurde der Trend rückläufiger Anteile in den Jahren 2012, als deren Transporte von der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung kaum betroffen waren, und vor allem 2013, hier von den Auswirkungen der Strukturverschiebung auf die mittlere Transportweite, ebenfalls überschattet. Ab dem Jahr 2014 werden sie wieder trendgemäß abnehmen. Vice versa sind die Marktanteile sowohl des **Straßengüterverkehrs** als auch der **Eisenbahnen** in den Jahren 2012 und 2013 leicht gesunken, werden sich aber ab dem Jahr 2014 wieder erhöhen. Allein zwischen diesen beiden Verkehrsträgern kann der Schienengüterverkehr beim Aufkommen ab 2014 vor allem wegen des überdurchschnittlich steigenden Kombinierten Verkehrs geringe Anteile gewinnen, bei der Leistung bleibt das Verhältnis im gesamten Betrachtungszeitraum exakt konstant.

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

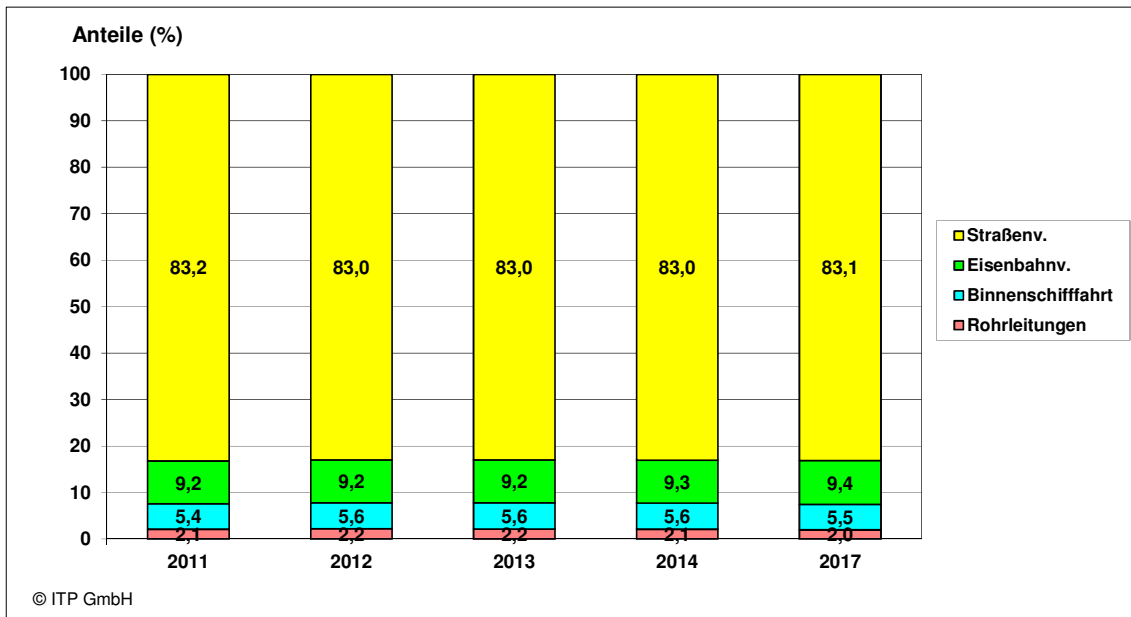
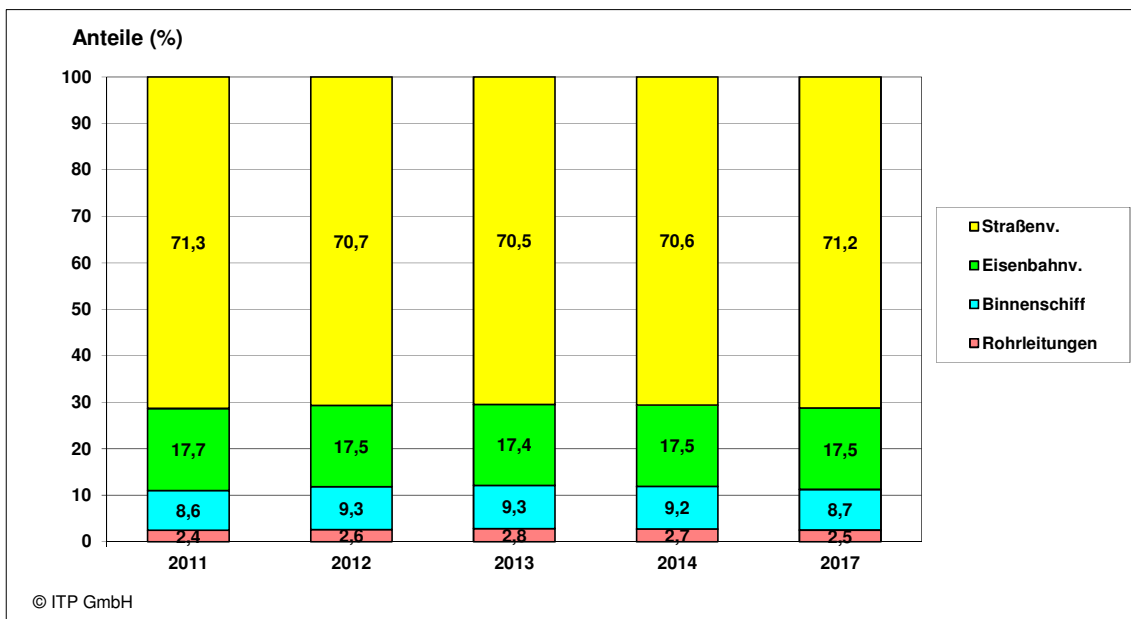


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Transportintensität

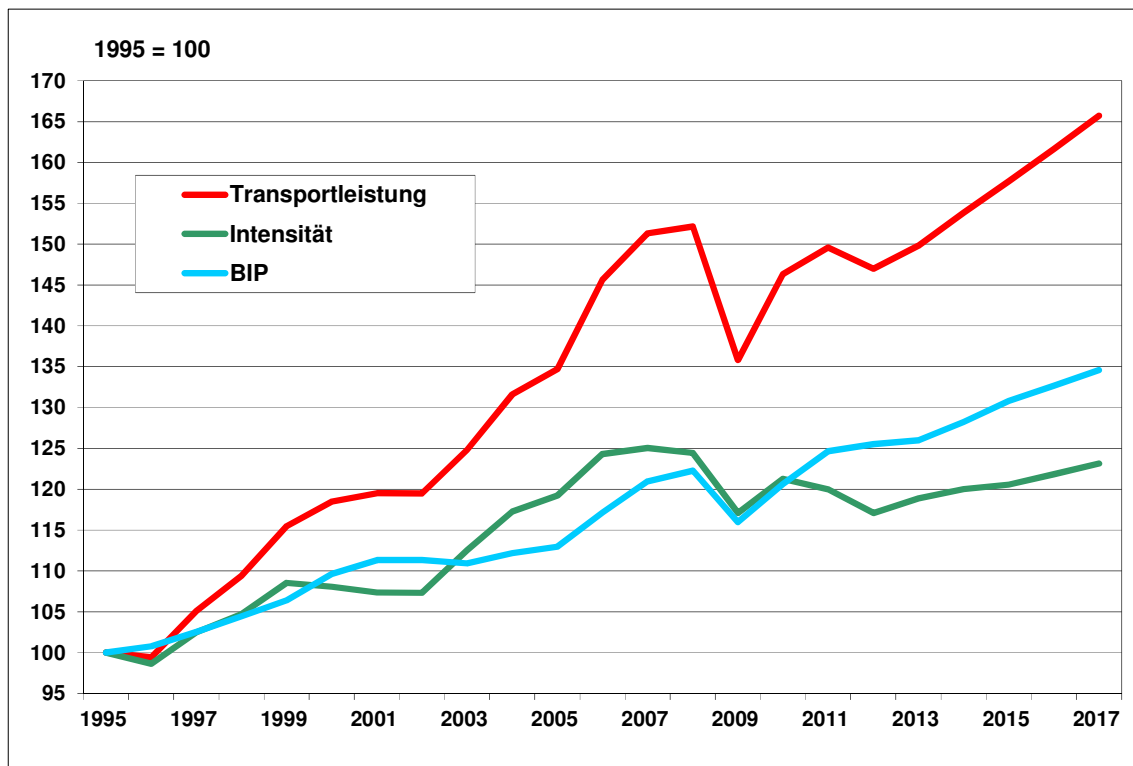
In Abbildung G-5 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Diese Größe ist im Rahmen der Berichterstattung zur nachhaltigen Entwicklung von Beginn an einer der sog. "**Nachhaltigkeitsindikatoren**". Ziel der Bundesregierung war es damals, "die Intensität gegenüber dem Basiswert des Jahres 1999 bis zum Jahr 2010 um 2 % und bis zum Jahr 2020 um weitere drei Prozentpunkte zu vermindern".¹

Im gesamten Zeitraum **bis 2007** ist die Transportleistung (+51 %) stärker gewachsen als das BIP (+21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen**, und zwar um 25 % bzw. 1,9 % p.a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus. Auch in den folgenden Jahren prägte die Entwicklung des Außenhandels diejenige der Transportintensität, d.h. den Rückgang im Jahr **2009** und den Wiederanstieg im Jahr **2010**.

Für das Jahr **2011**, in dem sowohl das BIP (3,3 %) als auch die Ex- und Importe (8,0 % bzw. 7,4 %) noch deutlich zunahm, wäre für die Transportleistung ein Zuwachs in mindestens der Höhe des BIP, also eine mindestens konstante Intensität, zu erwarten. Nach den vorläufigen Daten des KBA für die ausländischen Lkw ergibt sich jedoch nur ein Anstieg um 2,2 %, so dass die Intensität in diesem Jahr also um gut 1 % sank, was wiederum – nach dem Krisenjahr 2009 – den bis dato zweitstärksten Rückgang seit 1996 darstellt. Es bleibt abzuwarten, ob sich dies nach Vorliegen der differenzierten Werte für die ausländischen Lkw bestätigen wird (vgl. die o.a. Ausführungen zum Straßengüterverkehr in Abschn. 3.4). In jedem Fall verdeutlicht dieser Sachverhalt nochmals die Bedeutung des Verkehrs der ausländischen Lkw für die Entwicklung des gesamtmodalen Güterverkehrs und für die damit verbundenen politischen Fragestellungen.

Im Jahr **2012** ist die Verkehrsleistung trotz eines (geringen) BIP-Wachstums (0,7 %) spürbar gesunken (-1,7 %) und somit auch die Intensität (-2,4 %). 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 insgesamt nur noch vergleichsweise schwach (3,2 % bzw. 1,4 %), darunter der für die territoriale Güterverkehrsleistung – der Seeverkehr ist hier nicht enthalten – entscheidende Handel mit Europa kaum mehr, so dass der frühere Hauptantriebsfaktor der Intensität im Jahr 2012 vollständig wegfiel. Damit fiel letztere auf das Niveau von 2009 zurück, wobei allerdings der o.a. noch vorläufige Rückgang im Jahr 2011 zu berücksichtigen ist.

¹ Vgl. zuletzt Statistisches Bundesamt, Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht 2012, Wiesbaden 2012, S. 34.

Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität


Im Jahr **2013** hat sich das Wachstum der Außenhandelsströme nochmals verlangsamt. Jedoch haben sich fast alle Massenguttransporte, die den gesamtmodalen Güterverkehr im vorangegangenen Jahr spürbar gedämpft hatten, ins Plus gedreht. Deshalb hat die Transportleistung nach dem derzeitigen Erkenntnisstand ein deutlich höheres Wachstum (1,9 %) verzeichnet als das BIP (0,4 %), die Intensität also merklich zugenommen (1,5 %).

Im Jahr **2014** wird mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung in Deutschland und Europa auch der Außenhandel mit den europäischen Partnerländern stärker wachsen als im Vorjahr. Unter diesen Voraussetzungen wird die Transportleistung (2,7 %) erneut stärker steigen als das BIP (1,8 %), die Intensität also nochmals spürbar steigen (0,9 %). Letzteres gilt im gleichen Ausmaß auch für die **mittelfristige** Prognose, gemäß der sowohl das BIP (1,6 % p.a.) als auch die Transportleistung (2,5 %) etwas schwächer wachsen werden als im Jahr 2014. Damit wird die Intensität im Jahr 2017 zwar den Wert von 2010 übertreffen, den bisherigen Höchststand aus den Jahren 2006/08 aber noch um 1 % bis 2 % verfehlen (vgl. Abb. G-5).

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 sechs 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, der keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands erbringt, – sind Aufkommen und Leistung im Jahr **2013** nach dem derzeitigen Erkenntnisstand um 0,9 % bzw. 1,9 % gestiegen. In absoluten Zahlen betrug das Mengenwachstum 36 Mio. t und entstand bereits allein in der Güterabteilung der "Sonstigen Produkte" (37 Mio., +8 %). Der zweitstärkste Aufkommenseffekt (7 Mio. t, +4 %) war in der Güterabteilung "Kohle, Rohöl, Erdgas" zu verzeichnen. Allerdings ist hier zu beachten, dass das Aufkommen dieser Güterabteilung einschließlich des Seeverkehrs, bei dem der Umschlag sowohl mit Kohle als auch mit Rohöl im Jahr 2013 massiv eingebrochen ist, leicht gesunken ist. Auch bei der Leistung tragen die Zunahmen in diesen beiden Güterabteilungen (zusammen 11,4 Mrd. tkm) nahezu den gesamten Gesamtanstieg (12,2 Mrd.) bei. In der aufkommensstärksten Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3), die zum größten Teil aus Baustoffen besteht, dürfte die Beförderungsmenge wegen des witterungsbedingten Einbruchs am Jahresanfang leicht gesunken, die Leistung jedoch dagegen gestiegen sein. In allen übrigen Güterbereichen waren sowohl die prozentualen als auch die absoluten Veränderungen vergleichsweise bedeutungslos.

Im Jahr **2014** wird für das Aufkommen des gesamtmodalen Güterverkehrs ein Anstieg um 1,9 % bzw. 76 Mio. t erwartet. Mit Ausnahme der Mineralölprodukte dürften dazu alle Güterbereiche beitragen. Die für das Gesamtergebnis bedeutendsten Impulse entstehen zum einen erneut bei den "Sonstigen Produkten", die allerdings mit einem erheblich geringeren (prozentualen) Plus (3 %) auch einen niedrigeren Wachstumsbeitrag (15 Mio. t) liefern werden als im Vor-

jahr, und zum anderen in den Güterabteilungen "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (22 Mio. t bzw. 2,1 %) und "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (ebenfalls 22 Mio. t, 3,6 %), hier auf Grund ihrer branchenwirtschaftlichen Konjunkturverläufe. Für die gesamtmodale Leistung ist im Jahr 2014 mit einem noch höheren Plus (2,7 % oder 17 Mrd. tkm) zu rechnen. Bei dieser Größe entstehen die größten Beiträge in den Güterabteilungen "Sonstige Produkte" (5 Mrd. tkm, 3,8 %) und "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (4,3 Mrd. tkm, 4,7 %). Die Baustofftransporte (1,2 Mrd. tkm, 2,2 %) schlagen hier auf Grund der kurzen Strecken weniger stark durch.

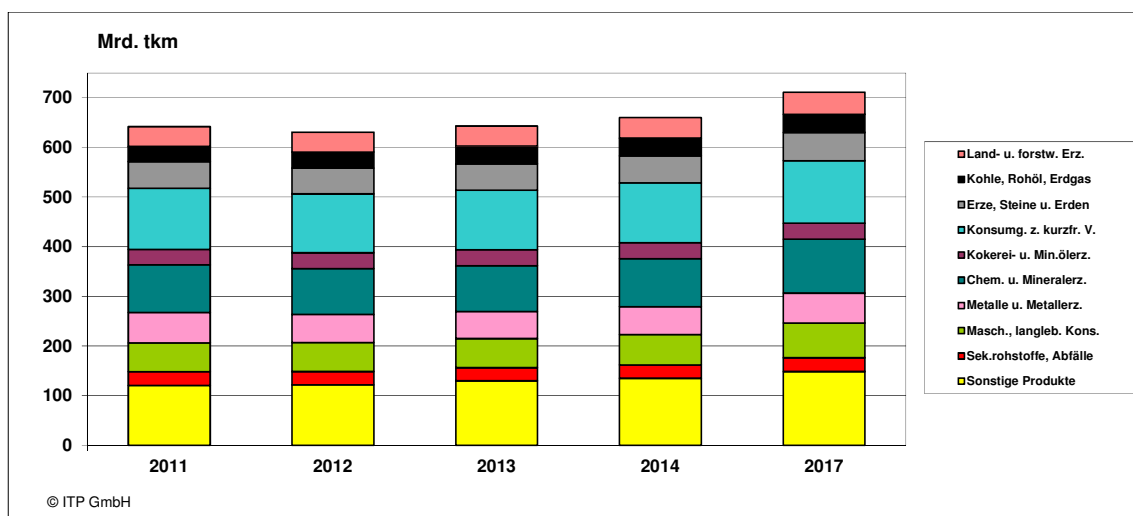
Für die Jahre von **2015 bis 2017** ist für den gesamtmodalen Güterverkehr ein nur etwas geringeres Plus zu erwarten als im laufenden Jahr. Es wird auf 1,6 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung) p.a. quantifiziert. Die Struktur nach Güterabteilungen ähnelt derjenigen des Jahres 2014 stark. Bei der Leistung werden die drei, grundsätzlich wachstumsstarken, Güterabteilungen B6, B8 und B10 mit zusammen 40 Mrd. tkm erneut den Löwenanteil des Gesamtanstiegs (51 Mrd.) beisteuern. Beim Aufkommen kommen die Baustofftransporte noch hinzu.

Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	211,7	212,5	210,9	213,9	223,7	0,4	-0,7	1,4	1,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	162,3	170,8	177,6	179,3	182,3	5,2	4,0	0,9	0,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	1097,6	1038,9	1033,2	1055,4	1103,2	-5,3	-0,6	2,1	1,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	556,0	545,4	547,9	548,4	556,1	-1,9	0,5	0,1	0,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	182,1	182,6	186,0	181,9	177,5	0,3	1,8	-2,2	-0,8
B6 Chemische u. Mineralerz.	629,0	608,9	609,0	630,6	685,3	-3,2	0,0	3,6	2,8
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	263,3	250,8	251,2	255,8	267,5	-4,8	0,2	1,9	1,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	212,7	212,3	210,3	220,0	245,3	-0,2	-0,9	4,6	3,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	300,5	285,2	280,8	282,3	285,9	-5,1	-1,5	0,5	0,4
B10 Sonstige Produkte	458,6	476,6	513,2	528,4	564,2	3,9	7,7	3,0	2,2
Insgesamt	4073,9	3983,9	4020,0	4096,0	4290,9	-2,2	0,9	1,9	1,6
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	40,3	40,2	40,5	41,3	44,2	-0,2	0,6	2,1	2,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	30,2	32,3	35,6	36,0	36,7	7,0	10,1	1,1	0,7
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	53,8	51,8	53,1	54,3	57,0	-3,7	2,5	2,2	1,7
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	122,9	118,7	119,5	120,7	126,1	-3,4	0,6	1,0	1,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	31,2	32,0	32,5	32,1	31,9	2,6	1,8	-1,3	-0,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	96,0	92,1	92,3	96,6	108,5	-4,1	0,2	4,7	4,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	60,9	56,6	54,6	56,1	60,2	-7,2	-3,4	2,7	2,4
B8 Masch., langleb. Konsumg.	58,3	58,5	58,5	61,5	70,0	0,3	0,0	5,1	4,4
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	27,6	26,7	26,4	26,8	27,7	-3,3	-1,3	1,5	1,2
B10 Sonstige Produkte	120,4	121,8	129,9	134,8	148,5	1,1	6,6	3,8	3,3
Insgesamt	641,8	630,7	642,8	660,2	711,1	-1,7	1,9	2,7	2,5

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 **2013** – nach dem derzeitigen Stand der Schätzungen für die ausländischen Fahrzeuge – die Entwicklung in der Güterabteilung der "Sonstigen Produkte" (32 Mio. t, +8 %) hauptverantwortlich für das Aufkommensplus im gesamten Straßengüterverkehr (30 Mio. t). Üblicherweise entfällt der größte Beitrag auf die Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3), die zum größten Teil aus Baustoffen besteht. Im Jahr 2013 war deren Veränderung (-0,4 % bzw. 4 Mio. t) jedoch zu gering, um das Gesamtergebnis spürbar zu beeinflussen. Bei der Transportleistung (+7 Mrd. tkm) entfiel ebenfalls ein erheblicher Teil auf die "Sonstigen Produkte" (6 Mrd. tkm).

Im Jahr **2014** wird für den Straßengüterverkehr ein Anstieg um 1,9 % bzw. 2,9 % vorausgeschätzt. Wie im gesamtmodalen Güterverkehr dürften dazu alle Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte beitragen. Nunmehr ist auch für die anteilsstarken Baustofftransporte ein spürbares Plus zu erwarten. Von der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6) entfallen vom Aufkommen der deutschen Lkw über 70 % auf letztere, weshalb sie ebenfalls stark von der Baukonjunktur geprägt wird. Zusammen tragen die beiden Güterabteilungen B3 und B6 40 Mio. t und damit den Löwenanteil des gesamten Mengenwachstums (64 Mio. t) bei. Die langfristigen wachstumsstarken Güterabteilungen B8 und B10 steuern hierzu auch noch knapp ein Drittel (20 Mio. t) und über 40 % (5,7 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (13,2 Mrd. tkm) bei. Weitere 3,5 Mrd. tkm stammen aus der Güterabteilung B6, während in B3 auf Grund der kurzen Strecken ein nur untergeordneter Anstieg um 0,9 Mrd. tkm entsteht.

In den Jahren von **2015 bis 2017** wird für den Straßengüterverkehr ein ähnlich hoher Anstieg (1,6 % bzw. 2,8 % p.a.) wie im laufenden Jahr vorausgeschätzt. Wie im gesamtmodalen Güterverkehr ähnelt die Struktur nach Güterabteilungen derjenigen des Jahres 2014 stark. Die größten Effekte auf den gesamten Leistungsanstieg (40 Mrd. tkm) gehen von den Güterabteilungen B6 (10 Mrd. tkm), B8 und B10 (jeweils 8 Mrd. tkm) aus. Beim Aufkommen (+165 Mio. t) dominieren die beiden Güterabteilungen B3 und B6 (jeweils knapp 50 Mio. t).

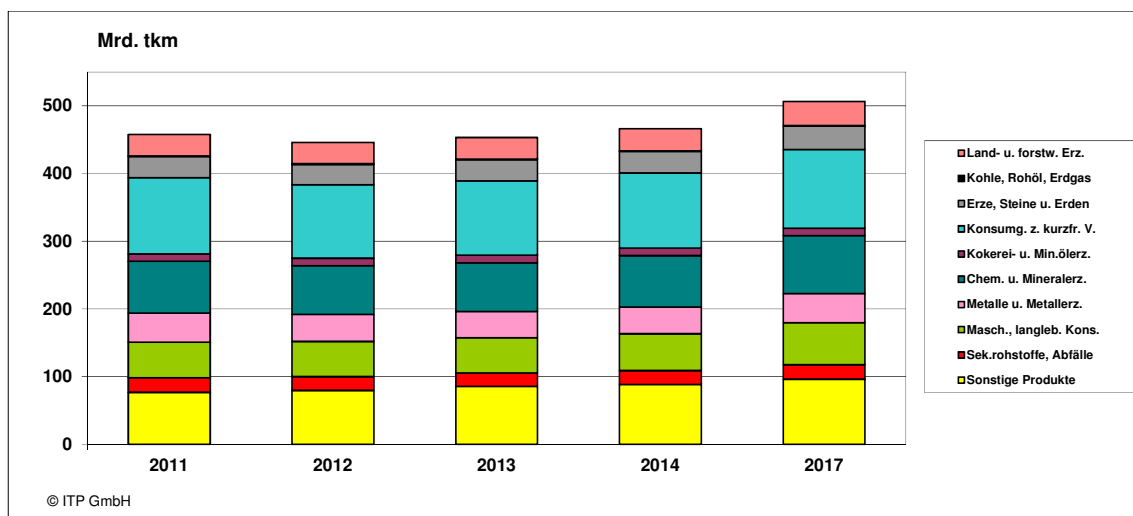
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	191,2	192,0	190,0	193,0	202,9	0,4	-1,0	1,6	1,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,5	7,8	9,3	9,4	9,5	4,1	19,4	0,6	0,7
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	980,7	930,8	927,1	947,9	994,3	-5,1	-0,4	2,3	1,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	531,7	520,0	523,9	524,2	531,5	-2,2	0,8	0,1	0,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	96,3	101,4	101,6	98,5	94,8	5,2	0,2	-3,1	-1,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	561,4	540,0	541,1	560,3	609,2	-3,8	0,2	3,5	2,8
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	183,8	175,3	178,9	181,4	188,8	-4,6	2,0	1,4	1,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	199,8	196,6	193,8	202,9	226,3	-1,6	-1,4	4,7	3,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	272,5	257,5	253,6	254,4	257,1	-5,5	-1,5	0,3	0,3
B10 Sonstige Produkte	365,7	385,3	417,4	428,4	451,4	5,4	8,3	2,6	1,8
Insgesamt	3390,6	3306,7	3336,8	3400,3	3565,8	-2,5	0,9	1,9	1,6
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	31,9	31,4	31,8	32,7	35,7	-1,6	1,4	2,8	3,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,0	1,1	1,0	1,0	1,1	8,5	-10,2	1,8	2,1
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	31,0	30,0	31,0	32,0	34,4	-3,1	3,4	3,1	2,5
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	112,7	108,4	109,8	110,9	116,1	-3,8	1,3	1,1	1,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,9	11,2	11,3	11,0	11,0	2,8	0,4	-2,1	-0,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	76,4	71,9	72,2	75,7	85,9	-5,9	0,4	4,9	4,3
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	43,0	39,9	38,6	39,6	42,9	-7,2	-3,3	2,6	2,7
B8 Masch., langleb. Konsumg.	52,7	52,1	51,8	54,5	62,3	-1,1	-0,6	5,2	4,6
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	21,3	20,4	20,1	20,3	21,1	-4,1	-1,4	1,2	1,3
B10 Sonstige Produkte	76,9	79,4	85,5	88,4	96,2	3,3	7,6	3,5	2,8
Insgesamt	457,8	445,9	453,0	466,3	506,6	-2,6	1,6	2,9	2,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen



Eisenbahnverkehr

Bei der Kommentierung des Eisenbahngüterverkehrs in der Differenzierung nach Güterabteilungen ist auf zwei wesentliche Effekte aus dem Jahr **2012** einzugehen, die in Tabelle G-4 noch sichtbar sind. Zum einen waren die kräftigen Ausschläge bei den Transporten von Kohle (B2, +18 % bzw. 9 %) und von Kokereierzeugnissen (B5, -14 % bzw. -6 %) ausschließlich durch eine veränderte statistische Zuordnung bedingt und hoben sich in absoluten Zahlen annähernd auf. Zum anderen kam der drastische Zuwachs in der Güterabteilung B8 (24 % bzw. 13 %) durch die damals neu aufgenommenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zustande.

Im Jahr **2013** ist der Eisenbahngüterverkehr einschließlich des Verkehrs der neu erfassten Unternehmen gestiegen, und zwar um 2,8 Mio. t (0,8 %) bzw. 1,8 Mrd. tkm (1,6 %). Entscheidend dafür waren – unter der Annahme, dass die bis November ausgewiesene Güterstruktur durch die Nachmeldungen der neu erfassten Unternehmen nicht wesentlich verändert wird – die Beförderungen der "Sonstigen Produkte", die nach dem Rückgang des Jahres 2012 wieder spürbar wuchsen (6 % bzw. 5 %) und mit absoluten Zunahmen in Höhe von 4,7 Mio. t bzw. 1,8 Mrd. tkm allein verantwortlich für das Gesamtergebnis waren. Der zweithöchste Beitrag entstand bei den Kohletransporten. Deren Plus um 3,1 Mio. t bzw. 0,7 Mrd. tkm hoben den gesamten Schienengüterverkehr um fast 1 % an.

Für das Jahr **2014** wird eine spürbar stärkere Zunahme um 2,8 % (Aufkommen) bzw. 3,1 % (Leistung) prognostiziert, was 10 Mio. t bzw. 3,5 Mrd. tkm entspricht. Der Großteil davon (zusammen 6,6 Mio. t bzw. 2,8 Mrd. tkm) entsteht in den drei wachstumsträchtigen Güterabteilungen "Sonstige Produkte", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter". Die Kohlebeförderungen werden weiterhin von der Steinkohleneinfuhr profitieren und vor allem beim Aufkommen einen spürbaren Wachstumsbeitrag leisten (1 Mio. t), der bei der Leistung wegen der kurzen Entfernungen der Kohletransporte (172 km, insgesamt: 303 km, jeweils 2013) geringer ausfällt (0,2 Mrd. tkm). Im Gegensatz zum vergangenen Jahr werden auch die Transporte von Erzen und Metallen zunehmen (zusammen 3,2 Mio. t bzw. 0,6 Mrd. tkm). Lediglich bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen, bei denen die Deutsche Bahn nach wie vor unrentable Beförderungen in der Fläche aufgibt, und bei Mineralölprodukten, hier auf Grund des sinkenden Absatzes, wird sich ein Rückgang einstellen, der aber zu schwach ist, um im Gesamtergebnis spürbare Spuren zu hinterlassen.

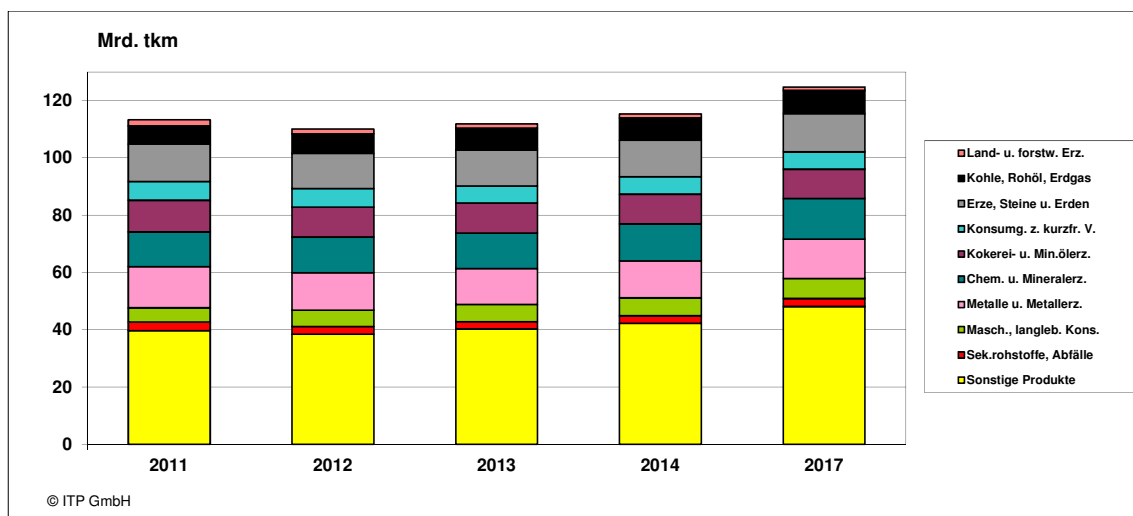
In den Jahren von **2015 bis 2017** beläuft sich der prognostizierte Gesamtzuwachs auf 26 Mio. t bzw. 9,4 Mrd. tkm. Der Großteil davon (18 Mio. t bzw. 7,9 Mrd. tkm) entsteht erneut in den drei o.a. wachstumsträchtigen Güterabteilungen. Auch die Transporte von Kohlen, Erzen, Metallen und Baustoffen werden weiterhin moderat zunehmen und damit einen gewissen Wachstumsbeitrag beisteuern (zusammen 8 Mio. t bzw. 1,7 Mrd. tkm).

Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	5,5	4,1	3,8	3,5	2,8	-25,5	-8,0	-7,2	-7,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	34,7	41,0	44,1	45,1	46,2	18,0	7,6	2,3	0,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	57,8	52,6	51,3	52,5	55,4	-9,0	-2,5	2,3	1,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,3	12,7	11,4	11,4	11,6	3,2	-9,9	0,3	0,4
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	50,0	43,2	44,6	44,0	43,4	-13,5	3,3	-1,4	-0,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	42,0	42,8	42,3	43,9	48,0	2,0	-1,3	4,0	3,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	67,7	64,2	61,1	63,0	67,1	-5,1	-4,9	3,2	2,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	11,0	13,7	14,4	15,1	16,8	24,4	5,1	4,8	3,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	16,2	15,5	15,1	15,5	16,2	-4,2	-2,9	2,7	1,6
B10 Sonstige Produkte	77,6	76,3	81,0	85,2	97,7	-1,7	6,2	5,1	4,7
Insgesamt	374,7	366,1	369,0	379,2	405,2	-2,3	0,8	2,8	2,2
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	2,2	1,7	1,5	1,4	1,1	-24,1	-9,9	-7,1	-6,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	6,3	6,8	7,6	7,8	8,2	9,0	10,9	2,9	1,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	13,1	12,3	12,5	12,8	13,3	-6,0	1,9	1,8	1,4
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	6,6	6,5	6,0	6,0	6,1	-1,4	-7,5	0,4	0,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	11,1	10,4	10,5	10,4	10,2	-5,9	0,7	-1,3	-0,5
B6 Chemische u. Mineralerz.	12,1	12,4	12,4	13,0	14,2	3,0	0,1	4,1	3,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	14,4	13,1	12,5	12,9	13,7	-8,9	-4,6	3,2	2,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	5,1	5,7	6,0	6,3	7,0	12,9	4,6	4,8	3,7
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,9	2,7	2,6	2,6	2,8	-8,5	-3,7	2,7	1,6
B10 Sonstige Produkte	39,7	38,4	40,2	42,2	48,1	-3,2	4,7	4,9	4,5
Insgesamt	113,3	110,1	111,9	115,3	124,7	-2,9	1,6	3,1	2,6

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen


Binnenschifffahrt

Auch bei der Kommentierung der Binnenschifffahrt in der Differenzierung nach Güterabteilungen sei daran erinnert, dass das starke Wachstum der Transportleistung im Jahr **2012**, das in Tabelle G-5 ausgewiesen wird, einzig und allein auf den Basiseffekt aus den massiven Behinderungen des Jahres 2011 zurückzuführen ist.

Im Jahr **2013** sind Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt um 1,7 % bzw. 2,2 % gestiegen, d.h. um 3,7 Mio. t bzw. 1,3 Mrd. tkm. Den mit Abstand größten Wachstumsbeitrag steuerten die Kohlebeförderungen bei (2,8 Mio. t bzw. 0,7 Mrd. tkm). Auch die Transporte von Mineralölprodukten nahmen, entsprechend der Entwicklung von Absatz und Importen insbesondere von leichtem Heizöl, spürbar zu (1,7 Mio. t bzw. 0,5 Mrd. tkm). Dem steht ein Minus in der bedeutendsten Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" gegenüber, das prozentual (-1,3 %) zwar nicht mehr so hoch ausfällt wie im Vorjahr (-6 %), aber auf Grund des Gewichts dieser Güterabteilung das Gesamtaufkommen um 0,7 Mio. t reduziert.

Im Jahr **2014** wird ein Gesamtanstieg um jeweils 1,4 % prognostiziert, d.h. um 3,1 Mio. t bzw. 0,9 Mrd. tkm. Dabei werden die Transporte von Kohle auf Grund weiter kräftig steigender Importe erneut spürbar, wenngleich nicht nochmals im Ausmaß des Vorjahrs zulegen (1,4 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm) und damit für rund die Hälfte (Aufkommen) bzw. zwei Fünftel (Leistung) der Gesamtzunahme verantwortlich zeichnen. Für die (bedeutendste) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" ist – im Gegensatz zu den Jahren 2011 bis 2013 – nun wieder zumindest eine annähernde Stagnation zu erwarten. Die Beförderungen in der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" schließlich werden im kommenden Jahr, im Gegensatz zu 2013, ebenfalls einen nicht unwesentlichen Wachstumsbeitrag (0,9 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm) liefern. Lediglich für die Mineralölprodukte ist ein im Gesamtergebnis sichtbares Minus, allerdings nur beim Aufkommen (-0,3 Mio. t), zu erwarten. In allen anderen Güterabteilungen belaufen sich die absoluten Veränderungen auf maximal 0,25 Mio. t bzw. 0,1 Mrd. tkm.

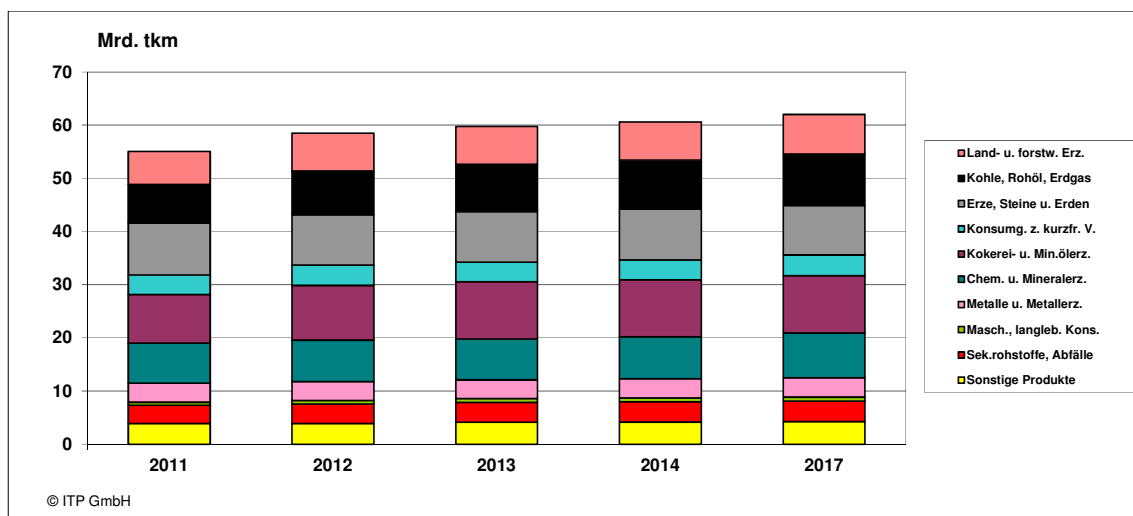
In den Jahren von **2015 bis 2017** dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt um 0,6 % bzw. 0,8 % p.a. steigen, d.h. um (zusammen) 4,2 Mio. t bzw. 1,4 Mrd. tkm. Erneut werden die größten Beiträge bei den Kohletransporten (2,3 Mio. t bzw. 0,5 Mrd. tkm) sowie in der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (1,7 Mio. t bzw. ebenfalls 0,5 Mrd. tkm) entstehen. Für die (bedeutendste) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" ist mit einem leichtem Minus zu rechnen (-1,4 Mio. t bzw. -0,2 Mrd. tkm), das sich aber im Gesamtergebnis nur begrenzt niederschlagen wird.

Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	14,9	16,3	17,1	17,4	18,0	9,4	4,7	1,8	1,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	33,5	34,1	36,9	38,3	40,6	1,9	8,2	3,8	2,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	59,1	55,6	54,9	55,0	53,6	-6,0	-1,3	0,2	-0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,1	12,8	12,6	12,7	13,0	5,3	-1,3	0,8	0,8
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	35,8	38,0	39,7	39,4	39,3	6,0	4,5	-0,8	-0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	25,7	26,1	25,6	26,5	28,1	1,6	-1,8	3,4	2,1
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	11,9	11,2	11,2	11,5	11,7	-5,5	0,1	2,1	0,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1	5,2	3,7	1,4	0,9
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	11,8	12,2	12,1	12,4	12,6	3,1	-0,6	2,1	0,6
B10 Sonstige Produkte	15,3	14,9	14,8	14,9	15,2	-2,2	-1,2	0,7	0,7
Insgesamt	222,0	223,2	226,9	230,0	234,2	0,5	1,7	1,4	0,6
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	6,2	7,1	7,1	7,2	7,4	15,8	-0,1	1,0	0,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,3	8,2	8,8	9,2	9,7	12,0	8,2	3,7	1,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	9,8	9,5	9,5	9,6	9,3	-2,9	0,6	0,2	-0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	3,7	3,8	3,7	3,8	3,9	5,1	-3,2	1,1	1,1
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	9,1	10,3	10,7	10,7	10,7	12,4	4,6	-0,4	0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	7,6	7,8	7,7	7,9	8,4	3,2	-1,5	3,3	2,0
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	3,6	3,6	3,5	3,6	3,7	-0,2	-0,6	2,1	0,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	16,0	6,0	1,5	1,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,5	3,7	3,7	3,8	3,9	6,6	1,0	2,1	0,6
B10 Sonstige Produkte	3,9	3,9	4,1	4,2	4,2	0,3	6,5	0,8	0,5
Insgesamt	55,0	58,5	59,7	60,6	62,0	6,3	2,2	1,4	0,8

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 musste im Jahr **2013** ein Minus hinnehmen (-0,6 % bzw. 1,8 Mio. t). Der Umschlag der, grundsätzlich wachstumsstarken, "Sonstigen Produkte" hat sogar spürbar abgenommen (-6 % bzw. 3,8 Mio. t). Allerdings kam es in der Güterartenstruktur des Containerverkehrs offensichtlich zu Verschiebungen, vor allem zu landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+30 % bzw. 5,8 Mio. t) und zu den "Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch" (+7 % bzw. 3,0 Mio. t). Deshalb verblieb aggregiert (einschließlich B8) ein Plus in Höhe von 3 % bzw. 5,3 Mio. t. Dem stand jedoch ein massives Minus bei Kohle und Rohöl um 17 % entgegen, was 7,5 Mio. t bedeutet. Hier gingen sowohl die Rohöltransporte – bei wieder sinkenden Anlandungen aus der Nordsee – als auch die Kohleimporte aus Übersee zurück. Allein das bedeutet für den gesamten Seeverkehr ein Minus um 2,6 %. Gedämpft wurde der Gesamtrückgang durch eine erhebliche Zunahme des Umschlags von Mineralölprodukten auf Grund steigender Einfuhren (19 % bzw. 2,4 Mio. t).

Im Jahr **2014** wird mit einer Zunahme des Seeverkehrs um 2,7 % bzw. knapp 8 Mio. t gerechnet. Auf Grund der deutlichen Beschleunigung des deutschen Außenhandels werden die o.a. wachstumsstarken Güterabteilungen, einschließlich der chemischen Erzeugnisse, spürbar zulegen (4 %) und mit 7,5 Mio. t nahezu das gesamte Plus erzeugen. Innerhalb der Massengüter sollte sich bei Kohle und Rohöl das letztjährige drastische Minus nach aller Voraussicht nicht wiederholen, sondern sich zumindest erheblich abschwächen (-1 % bzw. 0,4 Mio. t). Rückläufige Rohöltransporte – bei erneut sinkenden Anlandungen aus der Nordsee – können hier von leicht steigenden Einfuhren von Überseekohle nicht ausgeglichen werden. Für den Umschlag von Mineralölprodukten, der im Vorjahr stark gewachsen ist, ist ebenfalls ein lediglich geringes Minus (-0,1 Mio. t) zu erwarten. Da beim Umschlag von Erzen und Metallen sogar ein leichter Anstieg (zusammen 0,8 Mio. t) zu erwarten ist, ergibt sich für die Summe der Massengüter sogar ein geringer Anstieg (0,5 Mio. t).

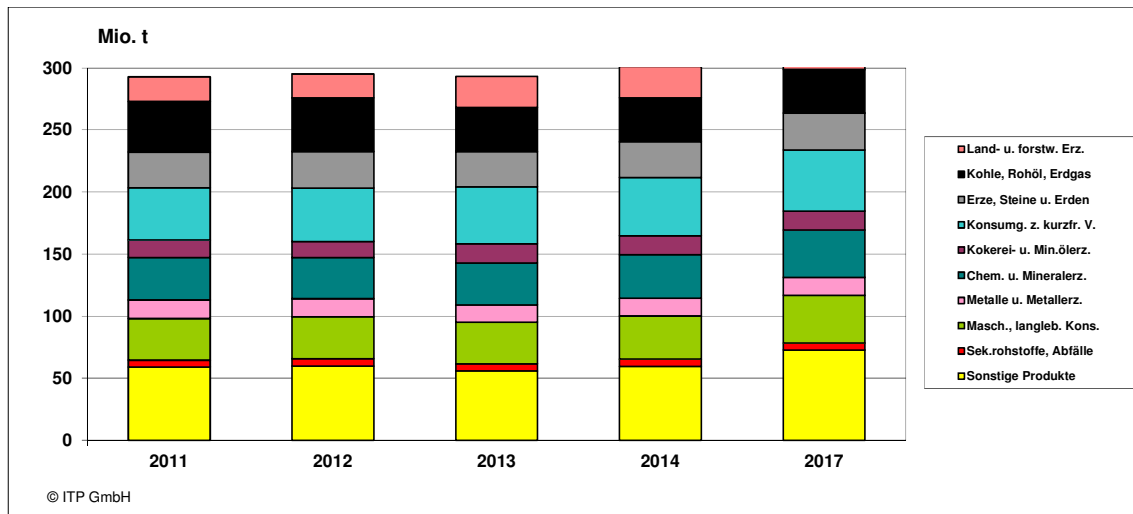
In den Jahren von **2015 bis 2017** wird die Zunahme der o.a. wachstumsstarken Güterabteilungen, ähnlich wie die des Containerverkehrs, mit der anhaltenden Dynamik des deutschen Außenhandels in etwa so hoch ausfallen wie im laufenden Jahr. Der Zuwachs um knapp 4 % p.a. bedeutet 23 Mio. t und entspricht damit nahezu dem Gesamtanstieg (24 Mio. t, 2,5 % p.a.). Bei den Massengütern fällt vor allem der nochmals zu erwartende Rückgang bei Kohle und Rohöl (-0,4 % p.a. bzw. 0,4 Mio. t) ins Gewicht.

Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	19,8	19,2	24,9	25,2	26,0	-3,2	30,1	1,1	1,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	40,8	43,3	35,7	35,4	35,0	5,9	-17,4	-1,0	-0,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	28,7	29,4	28,3	28,9	29,8	2,5	-3,9	2,1	1,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	42,1	43,1	46,1	46,9	49,3	2,4	7,0	1,9	1,6
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	14,1	13,0	15,4	15,3	15,3	-8,2	18,6	-0,5	-0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	34,2	33,1	33,7	35,1	38,0	-3,3	1,6	4,2	2,7
B7 Metalle u. Metallzeugnisse	14,9	14,6	14,1	14,3	14,6	-1,6	-3,8	1,6	0,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	33,6	33,8	33,5	34,7	38,4	0,5	-0,7	3,6	3,4
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,4	5,9	5,7	5,7	5,7	10,5	-4,6	0,0	0,0
B10 Sonstige Produkte	59,1	59,7	55,9	59,6	72,6	1,0	-6,4	6,7	6,8
Insgesamt	292,8	295,1	293,3	301,1	324,7	0,8	-0,6	2,7	2,5

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 **2013** sind die hier anteilsstarken Baustofftransporte, die im vorangegangenen Jahr den Rückgang des gesamten Binnenverkehrs ausgelöst haben, wieder gestiegen und somit auch das Binnenverkehrsaufkommen (0,5 %). Die Leistung, bei der die kurzen Baustofftransporte weniger durchschlagen, dürfte noch etwas stärker zugenommen haben (1,2 %). Im Jahr **2014** wird sich die konjunkturelle Belebung auch auf den Binnenverkehr auswirken (+1,6 % bzw. 2,2 %). Daran partizipieren alle Verkehrsträger mit Ausnahme der von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht betroffenen Pipelinetransporte. Für die Jahre von **2015 bis 2017** gilt dies nahezu im gleichen Ausmaß.

Vor der Kommentierung der **grenzüberschreitenden** Verkehrsströme soll auch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklung in den Jahren **2011 und 2012** auf Grund der Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw noch erheblichen Unschärfen unterliegt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.4).

Sowohl der grenzüberschreitende **Versand** als auch der **Empfang** haben im Jahr **2012** um jeweils knapp 1 % (Aufkommen) abgenommen, 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) bereits kaum mehr. Dabei hatten auf beiden Hauptrelationen nahezu alle Verkehrsträger, auch der Lkw-Verkehr, Einbußen hinzunehmen. Das Plus im Empfang auf der Schiene kam durch die oben erwähnten, statistisch neu erfassten Automobiltransporte aus der Slowakei in deutsche Seehäfen zustande.

Im Jahr **2013** hat sich der deutsche Außenhandel vor allem auf der Exportseite nochmals abgeschwächt, darunter auch mit den europäischen Partnerländern. Deshalb kam der grenzüberschreitende Versand über ein geringes Wachstum (0,9 %) nicht hinaus. Der grenzüberschreitende Empfang (+3,2 %) wurde dagegen von den kräftig steigenden Kohleimporten zusätzlich angetrieben. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass der gesamtmodale Güterverkehr, wie schon bei der güterartenspezifischen Analyse erwähnt, grundsätzlich ohne den Seeverkehr definiert ist. Dass dieser im Jahr 2013 bei den Einfuhren von Kohle und Rohöl massiv an die

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Straßengüterverkehr¹⁾	3390,6	3306,7	3336,8	3400,3	3565,8	-2,5	0,9	1,9	1,6
Binnenverkehr	2868,4	2787,4	2807,3	2851,0	2948,2	-2,8	0,7	1,6	1,1
Grenzüb. Versand	207,0	204,3	207,1	214,0	238,2	-1,3	1,4	3,4	3,6
Grenzüb. Empfang	186,0	184,8	188,3	195,5	219,5	-0,6	1,9	3,8	3,9
Durchgangsverkehr	129,2	130,2	134,1	139,8	159,9	0,8	3,0	4,3	4,6
Eisenbahnverkehr²⁾	374,7	366,1	369,0	379,2	405,2	-2,3	0,8	2,8	2,2
Binnenverkehr	257,2	247,1	245,6	251,5	264,3	-3,9	-0,6	2,4	1,7
Grenzüb. Versand	46,3	45,3	45,0	46,4	50,9	-2,1	-0,7	3,1	3,2
Grenzüb. Empfang	56,3	58,2	62,4	64,7	71,4	3,4	7,1	3,7	3,3
Durchgangsverkehr	15,0	15,5	16,0	16,6	18,5	3,7	3,3	3,7	3,7
Binnenschifffahrt	222,0	223,2	226,9	230,0	234,2	0,5	1,7	1,4	0,6
Binnenverkehr	54,8	54,6	55,1	55,3	55,3	-0,4	1,0	0,5	0,0
Grenzüb. Versand	46,9	48,2	48,3	48,9	49,4	2,9	0,2	1,1	0,4
Grenzüb. Empfang	101,6	100,0	103,9	106,0	109,2	-1,6	3,9	2,0	1,0
Durchgangsverkehr	18,7	20,3	19,6	19,8	20,2	8,6	-3,6	1,2	0,6
Rohrfernleitungen³⁾	86,6	87,9	87,3	86,5	85,9	1,5	-0,6	-0,9	-0,3
Binnenverkehr	19,7	23,4	21,2	21,1	20,8	18,2	-9,1	-0,7	-0,4
Grenzüb. Empfang	66,8	64,5	66,1	65,5	65,0	-3,4	2,4	-1,0	-0,2
Luftfracht⁴⁾	4,436	4,317	4,336	4,468	4,896	-2,7	0,4	3,0	3,1
Binnenverkehr	0,116	0,111	0,111	0,113	0,121	-4,3	0,0	1,8	2,3
Grenzüb. Versand	2,225	2,192	2,198	2,256	2,452	-1,5	0,3	2,6	2,8
Grenzüb. Empfang	1,957	1,903	1,915	1,975	2,179	-2,8	0,6	3,1	3,3
Durchgangsverkehr	0,138	0,112	0,112	0,124	0,144	-18,8	0,0	10,7	5,1
Gesamter Güterv.	4078,3	3988,2	4024,3	4100,5	4295,8	-2,2	0,9	1,9	1,6
Binnenverkehr	3200,3	3112,5	3129,3	3179,0	3288,8	-2,7	0,5	1,6	1,1
Grenzüb. Versand	302,4	300,0	302,6	311,5	340,9	-0,8	0,9	3,0	3,0
Grenzüb. Empfang	412,7	409,5	422,6	433,5	467,4	-0,8	3,2	2,6	2,5
Durchgangsverkehr	163,0	166,1	169,8	176,4	198,8	1,9	2,2	3,9	4,1
Seeverkehr⁵⁾	292,8	295,1	293,3	301,1	324,7	0,8	-0,6	2,7	2,5
Binnenverkehr	3,2	3,6	3,3	3,3	3,4	10,7	-7,7	1,1	1,1
Grenzüb. Versand	112,5	116,0	118,7	122,1	131,5	3,1	2,4	2,8	2,5
Grenzüb. Empfang	177,1	175,6	171,3	175,7	189,8	-0,9	-2,4	2,6	2,6

1) Einschl. Kobotageverkehr 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 %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Straßengüterverkehr²⁾	457,8	445,9	453,0	466,3	506,6	-2,6	1,6	2,9	2,8
Binnenverkehr	271,5	262,5	265,6	271,2	284,8	-3,3	1,2	2,1	1,7
Grenzüb. Versand	54,6	52,7	53,4	55,4	62,1	-3,5	1,4	3,6	3,9
Grenzüb. Empfang	53,1	51,6	52,2	54,3	61,5	-2,8	1,2	4,0	4,2
Durchgangsverkehr	78,7	79,2	81,7	85,4	98,2	0,6	3,3	4,5	4,8
Eisenbahnverkehr³⁾	113,3	110,1	111,9	115,3	124,7	-2,9	1,6	3,1	2,6
Binnenverkehr	59,0	56,3	57,6	59,4	63,6	-4,5	2,3	3,1	2,3
Grenzüb. Versand	21,0	20,3	19,8	20,4	22,0	-3,2	-2,3	2,6	2,6
Grenzüb. Empfang	23,0	23,2	23,9	24,6	26,7	0,6	3,0	3,1	2,8
Durchgangsverkehr	10,3	10,3	10,6	11,0	12,4	-0,6	2,8	4,1	4,1
Binnenschifffahrt	55,0	58,5	59,7	60,6	62,0	6,3	2,2	1,4	0,8
Binnenverkehr	10,4	10,9	11,1	11,1	11,2	4,9	1,4	0,4	0,2
Grenzüb. Versand	11,7	12,7	13,0	13,1	13,3	8,4	2,2	1,2	0,5
Grenzüb. Empfang	21,5	22,2	23,1	23,6	24,5	3,5	4,0	2,2	1,2
Durchgangsverkehr	11,4	12,7	12,6	12,7	13,0	10,7	-0,5	1,2	0,6
Rohrfernleitungen⁴⁾	15,6	16,2	18,2	18,0	17,8	3,7	12,2	-1,0	-0,4
Binnenverkehr	4,2	4,9	4,4	4,4	4,3	15,9	-10,0	-1,2	-0,8
Grenzüb. Empfang	11,4	11,3	13,8	13,6	13,5	-0,8	21,8	-1,0	-0,2
Luftfracht⁵⁾	1,480	1,420	1,426	1,466	1,602	-4,1	0,4	2,8	3,0
Binnenverkehr	0,046	0,044	0,044	0,045	0,048	-4,3	0,0	2,3	2,2
Grenzüb. Versand	0,759	0,724	0,726	0,745	0,809	-4,6	0,3	2,6	2,8
Grenzüb. Empfang	0,675	0,652	0,656	0,676	0,745	-3,4	0,6	3,0	3,3
Gesamter Güterv.	643,3	632,1	644,2	661,7	712,7	-1,7	1,9	2,7	2,5
Binnenverkehr	345,2	334,6	338,8	346,1	363,9	-3,0	1,2	2,2	1,7
Grenzüb. Versand	88,0	86,4	87,0	89,6	98,2	-1,8	0,6	3,0	3,1
Grenzüb. Empfang	109,6	108,9	113,6	116,8	127,0	-0,7	4,3	2,9	2,8
Durchgangsverkehr	100,4	102,1	104,9	109,1	123,6	1,6	2,7	4,0	4,2

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

Eisenbahnen, die Binnenschifffahrt und die Pipelines verlor, kommt also in der gängigen Definition nicht zum Ausdruck. Einschließlich des Seeverkehrs hat sich der Empfang lediglich um 1,5 % ausgeweitet. Im Jahr **2014** wird der deutsche Außenhandel mit den europäischen Partnerländern, wie schon mehrfach erwähnt, wesentlich stärker wachsen als im vergangenen Jahr. Deshalb werden auch der grenzüberschreitende Versand und Empfang – im Gegensatz zu

2012 und 2013 – wieder ein nennenswertes Plus verzeichnen (jeweils rund 3 %). In den Jahren von **2015 bis 2017** wird das in nahezu dem gleichen Ausmaß anhalten.

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 ist für das Jahr **2012** von einem geringen Wachstum (knapp 2 %) auszugehen. Es ist sogar noch überzeichnet, weil im Jahr 2011 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 wurden, so dass es also zu Substitutionen vom Durchgangsverkehr zu Versand und Empfang kam. Deshalb sank der Durchgangsverkehr der Binnenschifffahrt damals um 17 %. Im Jahr 2012 stellte sich ein entsprechender Basiseffekt ein. Der (Wieder-) Anstieg um 8,6 % entspricht 1,6 Mio. t und somit der Hälfte der Zunahme des gesamtmodalen Transitverkehrs (3,1 Mio. t). Ohne diesen Sonderfaktor wäre er im Jahr 2012 also um lediglich 1 % gewachsen. Dies gleicht dem Anstieg des Lkw-Verkehrs (0,8 %).

Drei Viertel des gesamten Transitverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Die Veränderung von deren (gesamter) Transportleistung ist in aller Regel nicht weit von derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung, die im Jahr **2013** um 3,7 % gestiegen ist. Die Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt dagegen noch sehr unsicher. Dennoch kann – parallel zur gesamten Fahrleistung der ausländischen Lkw – für deren Transitverkehr ebenfalls ein spürbar höherer Anstieg als im Jahr 2012 angenommen werden, auch wenn das nicht unbedingt den Erwartungen auf Grund der konjunkturellen Entwicklung in Europa entspricht. Daraus errechnet sich ein gesamtmodaler Anstieg um gut 2 %. In den Jahren **ab 2014** sollte die allgemeine wirtschaftliche Aufwärtsbewegung in Europa dazu führen, dass der Transitverkehr wieder auf den gewohnten Wachstumspfad einschwenken wird (rund 4 %).

Luftfracht

Das Aufkommen der Luftfracht lag im Jahr **2013** nahezu auf Niveau des Vorjahres. Insgesamt wird für das Jahr 2013 von einem Anstieg des Fracht- und Postverkehrs in der Luftfahrt um 0,4 % im Vergleich zum Jahr 2012 ausgegangen. Damit liegt das Gesamtaufkommen nach wie vor unter dem Aufkommen des Jahres 2011. Generell zeigt sich in der Luftfracht eine vergleichsweise volatile Entwicklung. Grund hierfür sind die unsichere bzw. mäßige wirtschaftliche Entwicklung in Europa sowie auf den globalen Wachstumsmärkten. Innerdeutsch gab es im Jahr 2013 keine maßgebliche Veränderung im Vergleich zum Vorjahr (0,0 %). Grenzüberschreitend

wird im Vorjahresvergleich ein leichter Zuwachs um insgesamt 0,5 % erwartet. Dabei zeigte sich eine für Deutschland ungewöhnliche Entwicklung: So wies die Ausladung höhere prozentuale Zuwachsraten auf als die Einladung. Für das Gesamtjahr 2013 wird gegenüber dem Jahr 2012 von einer Steigerung des grenzüberschreitenden Empfangs um 0,6 %, des grenzüberschreitenden Versands um 0,3 % ausgegangen. Ursache für den vergleichsweise niedrigen Zuwachs sind die mäßigen Wirtschaftswachstumsraten Asiens und Amerikas. Einen wachstumshemmenden Einfluss haben zudem die politischen Unruhen im Norden Afrikas ausgeübt.

Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t					Veränderung in % ¹⁾			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Gesamt ²⁾	4,436	4,317	4,336	4,468	4,896	-2,7	0,4	3,0	3,1
Innerdeutsch	0,116	0,111	0,111	0,113	0,121	-4,3	0,0	1,8	2,3
Grenzüberschreitend	4,182	4,094	4,113	4,231	4,631	-2,1	0,5	2,9	3,1
- davon Europa	1,209	1,202	1,209	1,231	1,301	-0,6	0,6	1,8	1,9
- darunter EU	0,933	0,924	0,932	0,946	0,989	-1,0	0,9	1,5	1,5
- davon Interkontinental	2,973	2,892	2,904	3,000	3,330	-2,7	0,4	3,3	3,5
- davon Afrika	0,140	0,124	0,106	0,117	0,136	-11,4	-14,5	10,1	5,2
- davon Amerika	0,939	0,921	0,922	0,945	1,021	-1,9	0,1	2,5	2,6
- davon Asien	1,891	1,844	1,873	1,935	2,170	-2,5	1,6	3,3	3,9
- davon Austral./Ozean.	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,0	0,0	0,0	0,0

¹⁾ Veränderungsrate beziehen sich auf Angaben in Mio. t. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.

²⁾ inkl. Durchgangsverkehr (2011: 0,138; 2012: 0,112; 2013: 0,112; 2014: 0,124; 2017: 0,144 Mio. t)

Quellen: Statistisches Bundesamt, Iplan, eigene Prognosen

Einhergehend mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wird für das Jahr **2014** der Luftfrachtverkehr wachsen. Insgesamt wird ein Zuwachs um 3,0 % im Vergleich zum Jahr 2013 erwartet.

Damit wird das Luftfrachtaufkommen im Jahr 2014 erstmals wieder das Aufkommen aus dem Jahr 2011 übersteigen. Die positive Entwicklung wird sich sowohl im innerdeutschen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr niederschlagen. So wird für den innerdeutschen Verkehr ein Plus um 1,8 % gegenüber dem Vorjahr angenommen. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist im Jahresvergleich mit einem Zuwachs um 2,9 % zu rechnen. Dabei entwickelt sich der grenzüberschreitende Empfang weiter besser als der Versand. Für die Einladung wird demnach ein Zuwachs um 2,6 %, für die Ausladung ein Plus um 3,1 % prognostiziert. Steigerungen sind dabei zum einen für den europäischen Raum zu erwarten. So wird die Euro-Zone im kommenden Jahr voraussichtlich die Rezessionsphase verlassen. Für die Luftfracht bedeutet dies gegenüber dem Jahr 2013 ein Plus in Europa um 1,8 % (EU: 1,5 %). Zum anderen kommen Wachstumsimpulse vor allem aus dem Interkontinentalbereich. Hierbei ist insgesamt von einer Steigerung um 3,3 % gegenüber dem Vorjahr auszugehen. Deutliche Zuwächse erzielen hierbei Destinationen in Afrika, für die ein prozentualer Zuwachs um 10,1 % angenommen wird. Grund hierfür ist zum einen der Basiseffekt aus dem Jahr 2013. Zudem mehren sich ausländische Investitionsprojekte in Afrika, die positive Impulse auf die dortige gesamtwirtschaftliche Entwicklung geben dürften. Günstig für den interkontinentalen Luftfrachtverkehr wirkt weiterhin der asiatische Raum, der insgesamt ein anhaltendes – wenn in Teilen auch abgeschwächtes – Wirtschaftswachstum aufweist. In der Luftfracht wird sich dies voraussichtlich in einem Wachstum um 3,3 % im Vergleich zum Vorjahr niederschlagen. Für den amerikanischen Kontinent wird insgesamt ein Zuwachs um 2,5 % erwartet. Grund hierfür ist u.a. die wirtschaftliche Entwicklung in Mittel- und Südamerika, die sich nach einer Schwächephase zu bessern scheint. Positive Effekte dürfte zudem die Fußball-Weltmeisterschaft in Brasilien im kommenden Jahr erzielen.

Für die Folgejahre bis zum Jahr **2017** wird insgesamt mit einem jährlichen Plus um 3,1 % gerechnet. Impulse kommen dabei vornehmlich aus dem Interkontinentalbereich. Wachstumstreiber sind dabei weiterhin Destinationen im asiatischen Raum.

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. Im Jahr 2013 ist er wie der Gesamtverkehr leicht gesunken. Eine noch ungünstigere Entwicklung wurde dadurch verhindert, dass die Transportströme weit überwiegend nicht mit den südeuropäischen Krisenstaaten, sondern zu einem hohen Anteil mit den Ostseeanrainerländern verlaufen. Für den Prognosezeitraum ist – entsprechend des generellen konjunkturellen Verlaufs – wieder mit einem Anstieg zu rechnen, der aber weiterhin etwas unterproportional zum Gesamtverkehr verlaufen wird.

Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten

	Mio. t ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Europa	167,4	167,6	165,7	169,3	179,7	0,1	-1,1	2,2	2,0
Afrika	14,0	14,6	15,0	14,8	14,0	4,9	2,4	-1,3	-1,7
Nordamerika	23,5	23,4	24,1	25,0	27,9	-0,6	2,9	3,9	3,8
Mittel-/Südamerika	22,1	22,0	20,3	20,5	21,2	-0,7	-7,8	1,2	1,1
Asien	60,5	61,9	63,2	66,4	76,4	2,4	2,1	5,0	4,8
Australien	2,1	2,0	1,8	1,8	2,0	-2,4	-13,3	2,7	2,6
Zusammen ²⁾	289,6	291,5	290,0	297,8	321,3	0,7	-0,5	2,7	2,6
Innerhalb Deutschlands	3,2	3,6	3,3	3,3	3,4	10,7	-7,7	1,1	1,1
Insgesamt	292,8	295,1	293,3	301,1	324,7	0,8	-0,6	2,7	2,5

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit **Asien**. Hier war auch im Jahr 2013 noch ein spürbarer Anstieg zu beobachten. Dies kommt auch dadurch zustande, dass in diesem Fahrtgebiet der Anteil der Massengüter, die im vergangenen Jahr den Seeverkehr massiv gebremst haben, sehr gering ist. Für die Jahre ab 2014 ist weiterhin ein weit überdurchschnittliches Wachstum zu erwarten. Bei den Transporten mit **Nordamerika**, die im Jahr 2012 – entgegen der Gesamtentwicklung – leicht gesunken sind, war im Jahr 2013 ebenfalls ein Plus zu verzeichnen. Für den Prognosezeitraum ist hier mit einem weiteren überproportionalen Anstieg zu rechnen.

Der Verkehr mit **Mittel- und Südamerika** ist im Jahr 2013 deutlich gesunken. Dies ist nicht, wie man angesichts der Gesamtentwicklung des Seeverkehrs im vergangenen Jahr vermuten könnte, auf Kohle aus Kolumbien, sondern auf Einfuhren aus Brasilien und hier wiederum vor allem auf Erze zurückzuführen. Hier wird für die Jahre ab 2014, der Gesamtentwicklung der einzelnen Güterarten folgend, von einem leichten Anstieg ausgegangen. 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 (-18 %). Dazu haben die Abnahmen der Rohölimporte wesentlich beigetragen. Im Jahr 2012 hat sich der Verkehr mit Afrika dagegen spürbar erhöht. Dies ist maßgeblich auf die nunmehr drastisch gewachsenen Rohöleinfuhren (+40 %) zurückzuführen, unter denen sich diejenigen aus Libyen mehr als verdreifacht haben. Im Jahr 2013 hat sich diese Entwicklung in abgeschwächtem Ausmaß fortgesetzt, wobei Öl aus Libyen durch Nigeria und Algerien ersetzt wurde. Für die Jahre ab 2014 ist mit einem Auslaufen dieser Entwicklung zu rechnen, weshalb der Gesamtverkehr mit Afrika wieder leicht sinken wird.

3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Wie einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Abschnitt 3.1 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 bis 2 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.

Nach den bisher vom **KBA** für das Jahr **2011** veröffentlichten Werten sind Aufkommen und Leistung der ausländischen Fahrzeuge um 2,3 % bzw. 2,7 % gestiegen. Allerdings passt dies nur begrenzt zur Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung, die als sehr belastbar eingestuft werden kann und sich im Jahr 2011 um 6,5 % erhöht hat. Die Abweichungen können endgültig erst geklärt werden, wenn die detaillierten Statistiken des KBA verfügbar sind, die erstens territorial abgegrenzt und zweitens nach dem Herkunftsland der Lkw, d.h. dem Meldeland, differenziert sind, was nach wie vor noch nicht der Fall ist.

In der Sommerprognose 2013 haben wir die damals vorliegenden ersten Eckwerte des KBA außer Acht gelassen und uns weiterhin auf die mautpflichtige Fahrleistung gestützt. Mittlerweile hat jedoch das DIW für "Verkehr in Zahlen 2013/14" die Veränderungen gemäß KBA weitgehend unverändert übernommen (jeweils 3,3 %).¹ Um damit übereinzustimmen, haben wir für die vorliegende Ausgabe diese Schätzwerte (vorläufig) übernommen. Dies liegt auch unterhalb der damaligen Entwicklung der deutschen Fahrzeuge (9 % bzw. 4 %). Bei der Beförderungsmenge ist dies mit den damals witterungsbedingt stark gestiegenen Baustofftransporten zu erklären. Bei der Leistung würde es Marktanteilsgewinne der deutschen Lkw bedeuten.

Im Jahr **2012** ist der Verkehr der deutschen Fahrzeuge erheblich gesunken, und zwar um 3,1 % (Aufkommen) bzw. 4,6 % (Leistung). Für die ausländischen Fahrzeuge kann, gestützt auf die Ergebnisse der Mautstatistik (+0,9 %), ein Wachstum der Transportleistung in gleicher Höhe angenommen werden, das beim Aufkommen noch etwas höher ausfällt (knapp 2 %). Damit haben sich deren Marktanteilsgewinne im Jahr 2012 nicht nur fortgesetzt, sondern sogar nochmals spürbar verstärkt.

Im Jahr **2013** sind Aufkommen und Leistung der deutschen Fahrzeuge nach den bisher vorliegenden Daten leicht gestiegen (rund 0,5 %, vgl. Abschn. 3.1). Die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Fahrzeuge hat sich um 3,7 % erhöht, also deutlich stärker als im Jahr zuvor. Dies kann auch für die Transportnachfrage angenommen werden, so dass deren Marktanteile weiterhin gestiegen sind.

Für alle Jahre **ab 2014** ist aus derzeitiger Sicht wegen der klaren 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. 3.1). Da die ausländischen Lkw nahezu ausschließlich hier tätig sind, werden sie davon überdurchschnittlich stark profitieren (4 % bis 5 %). Zwar wird auch der Verkehr mit deutschen Fahrzeugen stärker zulegen als im Jahr 2013, aber nicht im Ausmaß der ausländischen Lkw.

Die Leistung des **Kabotageverkehrs** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2012** wird von Eurostat gegenwärtig mit 8,3 Mrd. tkm angegeben. Damit ist sie erneut kräftig (22 %) gewachsen, nachdem sich der Anstieg im Jahr 2011 auf 11 % abgeschwächt hatte.² Darin kommt nach wie vor die endgültige Freigabe der Kabotagetransporte für osteuropäische Unternehmen im Jahr 2010 zum Ausdruck. Für alle Jahre **ab 2013** nehmen wir eine stetige Verminderung des An-

¹ Vgl. DIW (Bearb.) / BMVBS (Hrsg.) Verkehr in Zahlen 2013/2014, S. 241 u. 245

² Für 2011 wurde der letzte, vom KBA veröffentlichte Stand (6,789 Mrd. tkm, gemäß der Statistik "VE 2") herangezogen.

stiegs an. Diese Erwartung ist allerdings mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenigen für den Gesamtverkehr der ausländischen Lkw.

Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2967,5	2875,7	2892,2	2937,1	3039,7	-3,1	0,6	1,6	1,2
- Nahverkehr	1659,7	1611,6	1611,7	1631,6	1671,6	-2,9	0,0	1,2	0,8
- Regionalverkehr	657,6	646,0	660,7	673,6	705,9	-1,8	2,3	2,0	1,6
- Fernverkehr	650,2	618,1	619,8	631,9	662,2	-4,9	0,3	2,0	1,6
Ausländische Fahrzeuge	423,1	431,0	444,5	463,2	526,1	1,9	3,1	4,2	4,3
- Grenzüb. Verkehr	398,8	404,3	415,7	432,6	491,7	1,4	2,8	4,1	4,4
- Kabotage	24,3	26,7	28,8	30,6	34,4	9,7	8,0	6,0	4,0
Insgesamt	3390,6	3306,7	3336,8	3400,3	3565,8	-2,5	0,9	1,9	1,6
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	293,6	280,0	281,3	286,6	300,4	-4,6	0,5	1,9	1,6
- Nahverkehr	29,3	28,8	29,2	29,5	30,2	-1,9	1,5	1,1	0,8
- Regionalverkehr	58,9	57,8	59,2	60,3	63,1	-1,8	2,3	1,9	1,5
- Fernverkehr	205,4	193,4	192,9	196,8	207,1	-5,8	-0,3	2,0	1,7
Ausländische Fahrzeuge	164,2	165,9	171,8	179,6	206,2	1,0	3,5	4,6	4,7
- Grenzüb. Verkehr	157,4	157,6	162,5	169,5	194,2	0,1	3,1	4,3	4,6
- Kabotage	6,8	8,3	9,3	10,1	12,0	21,8	12,0	9,0	5,9
Insgesamt	457,8	445,9	453,0	466,3	506,6	-2,6	1,6	2,9	2,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) wurde der Nahverkehr (bis 50 km) im Jahr **2013** von den Baustoffbeförderungen erneut etwas gebremst, allerdings nicht nochmals in dem Ausmaß von 2012 und nur noch beim Aufkommen. Die seit 2011 zu beobachtende, gegen den langjährigen Trend laufende, überdurchschnittliche Entwicklung des Regionalverkehrs (51 bis 150 km) im Vergleich zum Fernverkehr (über 150 km) hat sich fortgesetzt. Hier hat sich zum einen der rückläufige grenzüberschreitende Verkehr (der deutschen Lkw) ausgewirkt, der weit überwiegend im Fernverkehr durchgeführt wird. Aber auch bei innerdeutschen Beförderungen stieg der Regionalverkehr überdurchschnittlich. Dies dürfte weiterhin auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen sein, wie sie nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 beobachtet werden konnten.¹ In allen Jahren von **2014 bis 2017** ist für den Nahverkehr, entsprechend der Entwicklung

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



der Bauwirtschaft, ein nicht unwesentlicher Anstieg zu erwarten. Der Regional- und der Fernverkehr werden (zusammen) stärker zulegen. Da nunmehr auch die grenzüberschreitenden Beförderungen wieder ins Plus geraten, dürfte der Fernverkehr zumindest gleich stark wie der Regionalverkehr zunehmen.

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2013** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um rund 1 % zu (Aufkommen und Leistung). Für **2014** ist ein etwas höherer Anstieg zu erwarten (1,2 % bzw. 1,4 %). Im mittelfristigen Prognosezeitraum von **2015 bis 2017** ist mit einem etwas schwächeren Anstieg zu rechnen (0,9 % bzw. 1,2 % p.a.).

Alle diese Verläufe sind auf den **Individualverkehr** zurückzuführen, auf den rund 80 % des gesamten Personenverkehrs entfallen. Er dürfte im Jahr **2013** um 1,1 % (Aufkommen und Leistung) gestiegen sein. Der Pkw-Bestand hat sich erneut spürbar ausgeweitet. Sowohl die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten als auch die Kraftstoffpreise wirkten expansiv.

Im Jahr **2014** werden die privaten Konsumausgaben nochmals stärker wirken als im Vorjahr. Für den Pkw-Bestand ist ebenfalls ein geringfügig höheres Plus zu prognostizieren. Die Kraftstoffpreisentwicklung wird ähnlich wie im Jahr 2013 wirken. Aus diesen Gründen ist für den Individualverkehr ein erneuter Anstieg zu erwarten (1,2 %, Aufkommen und Leistung).

In den Jahren von **2015 bis 2017** hält die Dynamik der privaten Konsumausgaben weitgehend an. Der Pkw-Bestand wird sich nach wie vor spürbar ausweiten. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird ein weiterer leichter Rückgang angenommen. Dies lässt insgesamt eine nochmalige spürbare Zunahme des Individualverkehrs erwarten (1,0 % p.a., beide Größen).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2013** gestiegen (0,7 %). Die Zahl der Erwerbstätigen nahm zu, die der Auszubildenden jedoch ab. Der Gelegenheitsverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Der Buslinienfernverkehr ist, soweit statistisch erfasst, um knapp 20 % gewachsen. Bei der Fahrtzahl des gesamten ÖSPV ist der Fernverkehr kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie lediglich stagnierte. Dennoch ist dies das günstigste Ergebnis des ÖSPV seit 2004.

Im Jahr **2014** sind für die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten des Nahverkehrs und damit auch für diesen selbst sehr ähnliche Entwicklungen zu erwarten wie im Vorjahr. Für den Gelegenheitsverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die ähnlich ausfallen dürfte wie im Jahr 2013. Der Linienfernverkehr wird weiterhin drastisch expandieren, jedoch wird das Ausmaß durch die statistische Erfassung nach wie vor noch nicht abgebildet. Im ge-

samten ÖSPV nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (0,7 %). Bei der Leistung (+0,2 %) schlägt das Minus im Fernverkehr stärker durch.

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	56730	56782	57406	58117	59789	0,1	1,1	1,2	1,0
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9354	9328	9391	9456	9604	-0,3	0,7	0,7	0,5
Eisenbahnverkehr	2483	2550	2578	2649	2804	2,7	1,1	2,7	1,9
Luftverkehr ⁴⁾	176	179	181	186	203	1,8	0,8	3,0	3,0
Insgesamt	68744	68839	69557	70407	72400	0,1	1,0	1,2	0,9
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	912,4	913,2	923,3	934,7	961,6	0,1	1,1	1,2	1,0
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	78,0	76,0	76,1	76,2	79,1	-2,5	0,1	0,2	1,2
Eisenbahnverkehr	85,4	88,8	88,7	91,5	97,3	4,0	-0,1	3,1	2,1
Luftverkehr	55,2	56,2	56,6	58,3	63,9	1,8	0,8	3,0	3,1
Insgesamt	1131,0	1134,2	1144,7	1160,7	1201,9	0,3	0,9	1,4	1,2
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

In den Jahren von **2015 bis 2017** wird die Zahl der Auszubildenden in einem geringfügig höheren Ausmaß abnehmen als im laufenden Jahr. Bedeutender noch ist die Verlangsamung des Anstiegs der Erwerbstätigenzahl (0,2 % p.a.). Deshalb ist für den Nahverkehr ein etwas schwächeres Plus (0,5 % p.a.) als im laufenden Jahr zu erwarten. Im Gelegenheitsverkehr setzt sich der Rückgang fort. Im Linienfernverkehr werden ab 2015 alle, also auch die neu in den Markt eingetretenen, Unternehmen erfasst. Somit ist bei der Fahrgastzahl mit einer zweistelligen Millionenzahl zu rechnen. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich daraus beim Aufkommen ein Plus wie im Nahverkehr (0,5 %) und bei der Leistung erstmals seit 2004 eine nennenswerte Zunahme (1,2 %).

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2013** der Nahverkehr (SPNV) nur ein vergleichsweise geringes Plus verbuchen. Aufkommen und Leistung stiegen um 1,2 % bzw. 0,6 %, also kaum dynamischer als im Straßennahverkehr, was ungewöhnlich ist. Im Fernverkehr ist die Nachfrage sogar gesunken, nämlich um 0,5 % (Aufkommen) bzw. 1,1 % (Leistung). Entscheidend war hier die Sperrung der Strecke zwischen Hannover und Berlin nach der "Jahrhundertflut" im Sommer.

Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme des Aufkommens in Höhe von 1,1 %, während die Leistung nahezu stagnierte (-0,1 %).

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

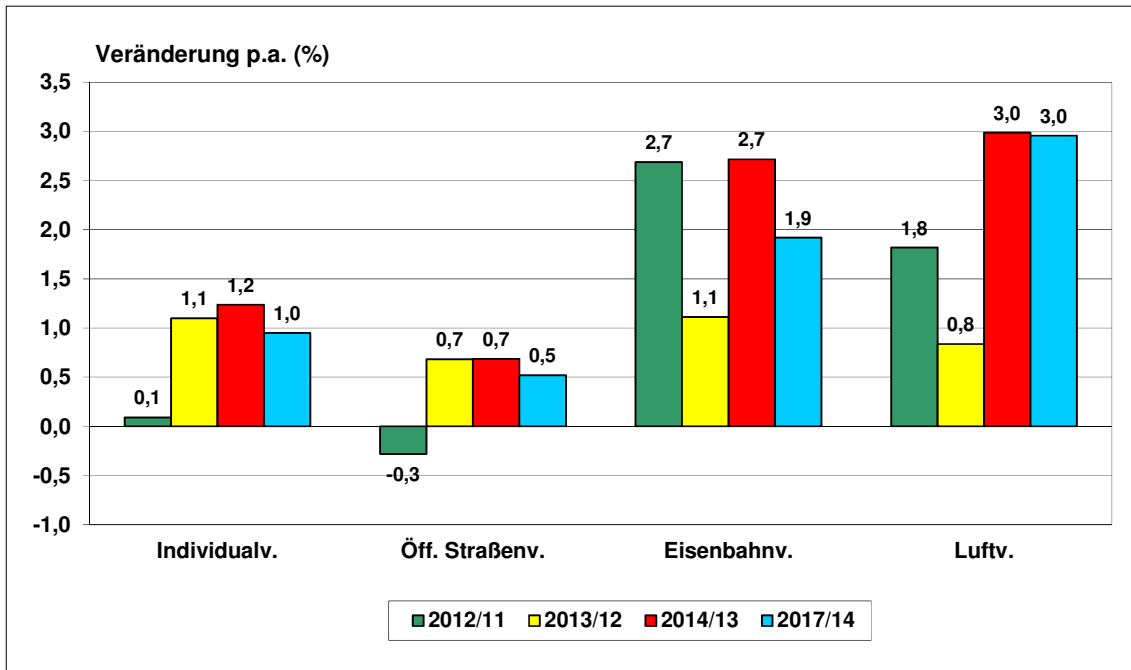
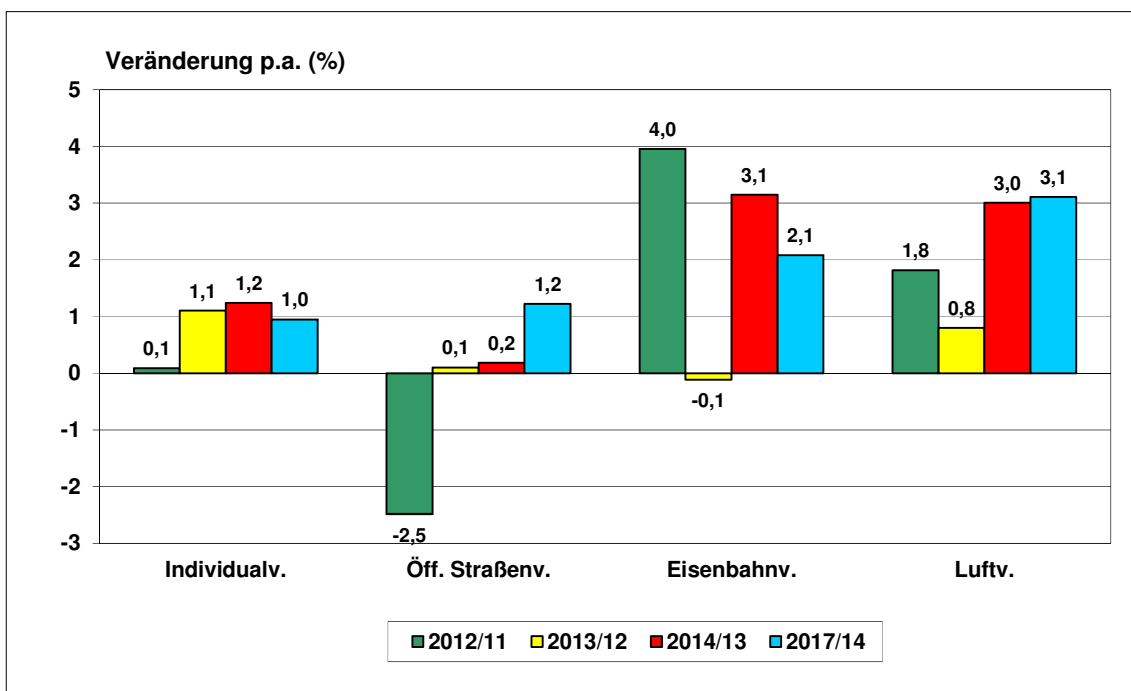


Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten



Im Jahr **2014** wird der Nahverkehr zunächst von der Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen angeregt. Hinzu kommt eine nicht unerhebliche Angebotsausweitung, unter anderem in Gestalt des City-Tunnels in Leipzig. Dadurch wird der Anstieg um 0,5 Prozentpunkte auf fast 3 % angehoben (beide Größen). Im Fernverkehr gesellt sich zu der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung ein erheblicher Basiseffekt aus den massiven letztjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Aus diesen Gründen ist hier ebenfalls ein erheblich höherer Nachfrageanstieg zu erwarten als im vergangenen Jahr. Für den gesamten Eisenbahnverkehr ergibt sich daraus ein Plus in Höhe von 2,7 % (Aufkommen) bzw. 3,1 % (Leistung).

In den Jahren von **2015 bis 2017** sind die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse etwas schwächer. Dämpfend wirkt nach wie vor die Entwicklung der Auszubildenden. Dennoch wird davon ausgegangen, dass der Nahverkehr auf der Schiene spürbar stärker wächst als der ÖSPNV. Im Fernverkehr wird sich die konjunkturelle Aufwärtsbewegung nahezu unverändert sowohl auf die Privat- als auch die Geschäftsreisen auswirken. Im Vergleich zum laufenden Jahr entfällt allerdings der erhebliche Basiseffekt. Deshalb wird der Nachfrageanstieg geringer ausfallen (gut 2 % p.a., beide Größen). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Wachstum in Höhe von ebenfalls rund 2 % p.a.

Im **Luftverkehr** hat das Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen im Jahr **2013** im Vergleich zum Vorjahr leicht zugenommen (+0,8 %). Dabei musste der innerdeutsche Verkehr vergleichsweise starke Einbußen verkraften. Zuwächse konnte der grenzüberschreitende Verkehr verzeichnen. Dabei konnte der Verkehr innerhalb Europas von Verlagerungen im Tourismusverkehr profitieren. Vor allem die politischen Unruhen in Ägypten sorgten für eine Verschiebung der Touristenströme vorwiegend zu Zielen in Südeuropa. In der Folge verzeichneten im interkontinentalen Bereich Verbindungen auf den afrikanischen Kontinent Verluste, mehr oder minder hohe Zuwächse waren hingegen beim Passagieraufkommen zu Destinationen in Amerika und Asien zu beobachten.

Letztgenannte werden voraussichtlich zudem im Jahr **2014** wichtige Wachstumsimpulse für den Luftverkehr geben. Daneben ist unter der Voraussetzung einer stabilen politischen Lage in Nordafrika, insbesondere in Ägypten, mit Erholungseffekten im Passagierverkehr mit Afrika zu rechnen. Leichte Steigerungen sind im innerdeutschen Verkehr zu erwarten. Insgesamt wird nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer sich abzeichnenden leichten Angebotsausweitung der Luftverkehrsunternehmen für das Jahr 2014 mit einem Zuwachs des Fluggastaufkommens um insgesamt 3,0 % im Vergleich zum Vorjahr gerechnet.

Es ist davon auszugehen, dass sich der Wachstumspfad in den Folgejahren in ähnlichem Maße fortsetzen wird. Für die Jahre bis **2017** wird folglich mit einer jährlichen prozentualen Steigerung um 3,0 % gerechnet.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs folgende Bewegungen: Der Anteil des Individualverkehrs am Aufkommen ist über den gesamten Betrachtungszeitraum stabil, bei der Leistung dagegen leicht rückläufig. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt bei beiden Größen ab und derjenige der Eisenbahnen außer im Jahr 2013 zu. Der Anteil des Luftverkehrs wächst durchgängig, was im Jahr 2013 nur vorübergehend unterbrochen wurde.

Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens

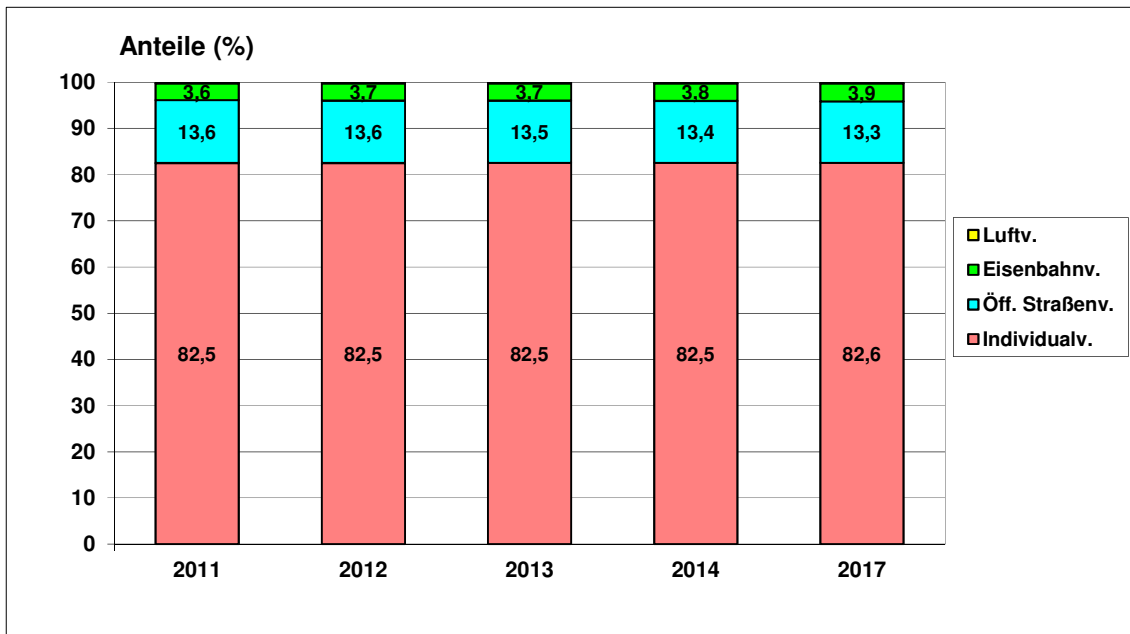
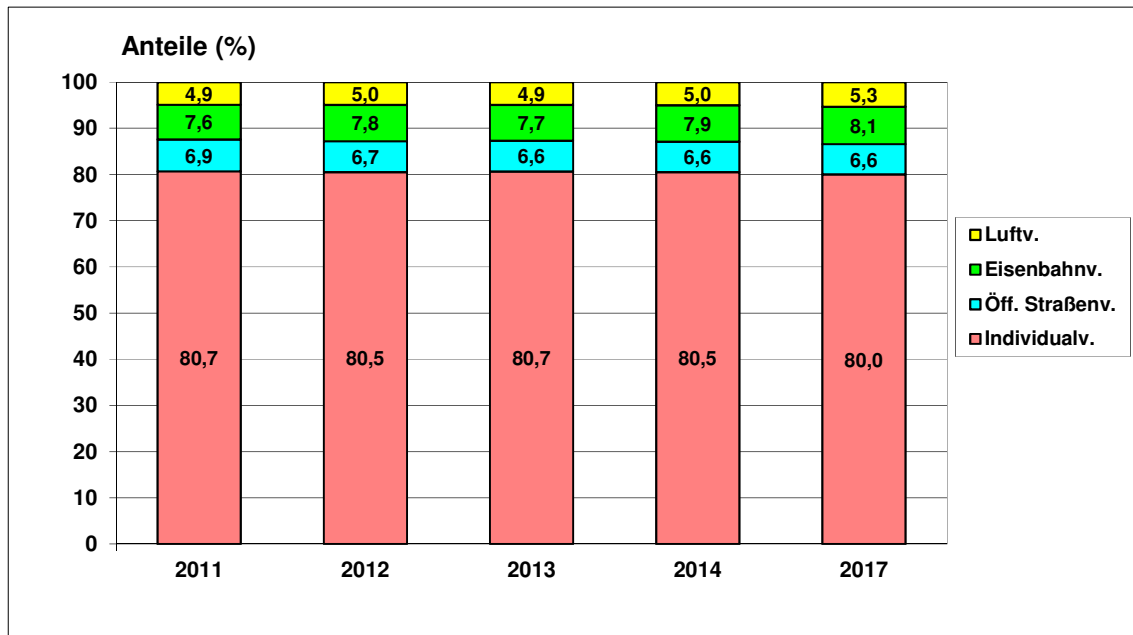


Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung



4.2 Motorisierter Individualverkehr

Bei der Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs ist zunächst nochmals auf das Jahr **2012** einzugehen. Grundsätzlich wird die Vergangenheitsentwicklung vom DIW anhand des Pkw-Bestands, des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur, von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte und weiterer Parameter geschätzt. Der Absatz von Ottokraftstoff, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, war im Jahr 2012 um fast 6 % gesunken, d.h. in einem ungewöhnlich hohen Ausmaß. Bei Verwendung der gleichen Entwicklungen für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw und die Fahrleistung der Diesel-Pkw wie im Jahr zuvor hätte sich ein spürbarer **Rückgang** der (gesamten) Pkw-Fahrleistung errechnet. Dies war weder durch die Entwicklung der Haupteinflussfaktoren zu erklären noch mit anderen Indikatoren, insbesondere der von der BAST durch die Dauerzählstellen erfassten Fahrleistung auf Bundesfernstraßen, die im Jahr 2012 annähernd stagniert hat, kompatibel. Die ökonomische Analyse mit den Haupteinflussfaktoren hatte ebenfalls eine annähernde Stagnation zum Ergebnis. Vor diesem Hintergrund haben wir uns vor einem Jahr an dieser Stelle für einen Mittelwert entschieden und "eine Abnahme der gesamten Fahrleistung (aller Pkw auf allen Straßen) in Höhe von 1,5 % als Untergrenze einer realistischen Entwicklung" angenommen.

Nach den jetzt vorliegenden Schätzungen des DIW ist der motorisierte Individualverkehr im Jahr 2012 um **0,2 %** (Pkw-Fahrleistung) bzw. **0,1 %** (Verkehrsaufkommen und -leistung) gestiegen.¹ Dies liegt also sehr nahe an dem Ergebnis der ökonomischen Schätzung. Die Abweichung zum o.a. Rückgang kommt in erster Linie dadurch zustande, dass für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw nunmehr wieder ein spürbarer Rückgang (-1,5 %) errechnet wurde, nach einer Stagnation im Jahr 2011.² Zweitens wurde für die Fahrleistung der Diesel-Pkw eine Zunahme (5,3 %) angenommen, die nur wenig unter ihrem Bestandswachstum liegt.

Bei der Darstellung der Entwicklung im Jahr **2013** ist wie immer zunächst 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. Außerdem wird der Bestandsaufbau eines

¹ Vgl. U. Kunert, S. Radke, Nachfrageentwicklung und Kraftstoffeinsatz im Straßenverkehr: Alternative Antriebe kommen nur schwer in Fahrt, in: DIW-Wochenbericht 50/2013, S. 13-23, sowie Verkehr in Zahlen, a.a.O., S. 217 u. 219.

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.

Jahres dann durch die Haupteinflussgrößen des gleichen Jahres erklärt und nicht durch diejenigen des Vorjahres.

Leider hat das KBA den Pkw-Bestand zum 1.1.2014 – erstmals seit 2009 – nicht vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose veröffentlicht. Somit musste er **geschätzt** werden. In den vier Jahren von 2009 bis 2012 fiel die Bestandsausweitung sehr **kräftig** aus und lag jeweils über 1 %, im Mittel bei 1,3 % p.a. und damit wiederum klar über der Trendrate. Die Erklärung für diesen Verlauf, die an dieser Stelle schon häufiger erwähnt wurde, ist zum einen im vorangegangenen Zeitraum zu suchen, in dem sich der Pkw-Bestand von 2006 bis 2008 jahresdurchschnittlich um lediglich 0,5 % erweiterte.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.

Im Gegensatz dazu hat die Pkw-Dichte in den vergangenen vier Jahren wieder um **1,0 %** p.a. zugenommen. Dabei wurde sie von den stärker als zuvor wachsenden **Einkommen** zusätzlich angetrieben. Der erneute Kraftstoffpreisanstieg der letzten Jahre machte sich dagegen wie immer nur begrenzt bemerkbar, weil er die Pkw-Nutzung weit mehr als den Besitz tangiert. 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 Jahren 2011 und 2012 mit 0,3 % bzw. 0,4 % spürbar stärker (vgl. Abschn. 2.1)² und trug zuletzt rechnerisch mehr als ein Drittel zur Bestandsausweitung (1,2 %) bei. Dies wiederum zeigt, dass die Veränderungen in den demographischen Leitgrößen für die Verkehrsentwicklung auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht völlig unbedeutend sein können.

Im Jahr **2013**, d.h. zum 1.1.2014, dürfte die **Pkw-Dichte** die vergleichsweise starke Dynamik der vier Vorjahre nicht nochmals erreichen, da die oben erwähnten Nachholeffekte mittlerweile endgültig abgeschlossen sein dürften. Der Anstieg dürfte, bei einer vergleichbaren Entwicklung der verfügbaren Einkommen, ähnlich wie im Jahr 2012 ausfallen (0,7 %). Bei einer erneuten Zunahme der Zahl der fahrfähigen Einwohner um 0,4 % errechnet sich für den **Pkw-Bestand** ein Plus um 1,1 %.

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.

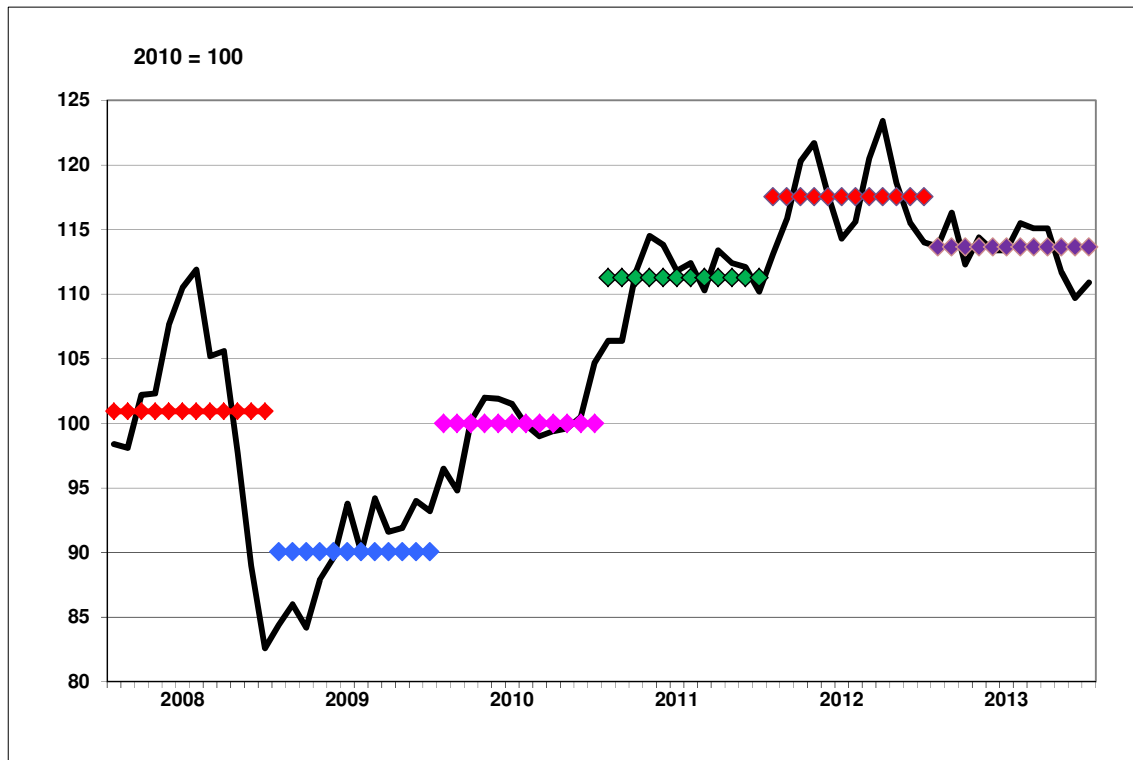
² Diese Werte beziehen sich noch auf die Entwicklung auf der Basis der Bevölkerungsfortschreibung. Für den Verlauf auf der Basis des Zensus 2011 liegen noch keine altersspezifischen Daten vor. Jedoch kann mit höchster Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse auf Basis des Zensus nahezu identisch sein werden.

Die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2013 ist zu diesem Zeitpunkt des Jahres über die o.a. Indikatoren zu schätzen. Der Absatz von **Ottokraftstoff**, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, ist um **lediglich 0,7 %** gesunken. Dies stellt (nach 2011) das zweitniedrigste Minus **seit dem Jahr 1999** dar. Üblicherweise fällt der Rückgang dieser Größe angesichts der abnehmenden Zahl benzinbetriebener Pkw und des tendenziell sinkenden Durchschnittsverbrauchs spürbar stärker aus; im Durchschnitt der Jahre von 2000 bis 2012 belief er sich auf 3,1 %.

Nähme man für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw die o.a. Abnahme des Jahres 2012 (-1,5 %) sowie für die Fahrleistung der Diesel-Pkw einen erneuten Anstieg im Ausmaß des Bestandswachstums (ca. 4 %) an, dann würde sich, über beide Antriebsarten aggregiert,¹ eine Zunahme der (gesamten) Pkw-Fahrleistung um über **2 %** errechnen. Dies ist genauso **wenig plausibel**, wie es der starke Rückgang vor einem Jahr war. Die Pkw-Fahrleistung auf Bundesfernstraßen hat nach Auskunft der BAST in den ersten drei Quartalen annähernd stagniert. Deshalb haben wir den Rückgang des spezifischen Verbrauchs auf 1 % abgesenkt und die Zunahme der Fahrleistung der Diesel-Pkw halbiert. Daraus errechnet sich ein Wachstum der gesamten Fahrleistung (aller Pkw auf allen Straßen) in Höhe von **1,1 %**. Für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw bedeutet das eine exakte Konstanz. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge und die mittlere Fahrtweite wurde, wie vom DIW für 2012 geschätzt, jeweils eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2013 ebenfalls ein Anstieg um **1,1 %** (vgl. Tab. P-2).

Diese Entwicklung harmoniert gut mit der Entwicklung der **Haupteinflussfaktoren**. Der **Pkw-Bestand** hat sich, wie dargestellt, erneut spürbar ausgeweitet. Auch die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wirkten expansiv, da sowohl die privaten Konsumausgaben (0,9 %) als auch die Erwerbstätigenzahl (0,6 %) merklich gestiegen sind. Schließlich wirkten auch die **Kraftstoffpreise** – im Gegensatz zu 2012 und vor allem zu 2010 und 2011, als sie den Pkw-Verkehr spürbar gebremst haben – anregend. Der Rohölpreis in US-Dollar (Brent) sank im Jahresdurchschnitt um 3 % und der (nominale) deutsche Einfuhrpreis wegen der leichten Aufwertung des Euro mit 5 % noch etwas stärker (vgl. Abschn. 2.4). Somit ging der Kraftstoffpreis um 3,5 % zurück. Dies bezieht sich jeweils auf die Jahresdurchschnittsbetrachtung. Zwischen dem bisherigen Höchststand, der im September 2012 erreicht wurde, und dem Jahresende 2013, als der niedrigste Wert seit Februar 2011 zu beobachten war, beträgt die Preissenkung beachtliche 10 % (vgl. Abb. P-5). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, errechnet sich im Jahresdurchschnittsvergleich ein Rückgang um 5 %.

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

Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2013


Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Die **Witterungseinflüsse** haben sich vor allem im Jahr 2010, aber auch in den beiden folgenden Jahren bemerkbar gemacht. Im vergangenen Jahr war das in einem gewissen Ausmaß ebenfalls der Fall, nämlich in Gestalt der widrigen Witterung in den ersten drei Monaten des Jahres. In diesem Zeitraum nahm der Ottokraftstoffabsatz um 8 % ab, anschließend jedoch um 2 % zu. Somit war der dämpfende Effekt nicht vernachlässigbar.

In der **Prognose** vom Jahresanfang 2013 wurde für die zentralen Kennziffern des Individualverkehrs ein Anstieg um 0,6 % prognostiziert. Die **Abweichung** zur derzeitigen o.a. Schätzung (1,1 %) ist vor allem auf den Verlauf der Kraftstoffpreise zurückzuführen. Für sie wurde vor einem Jahr eine nominale Stagnation angenommen, tatsächlich sind sie um 3,5 % gesunken. Bei Ansetzung der empirisch langjährig belegten Preiselastizitäten ergibt sich daraus eine Erhöhung der Pkw-Fahrleistung um 0,5 %. Die exakte Übereinstimmung mit der o.a. Abweichung ist zufällig, die Grundtendenz nicht.

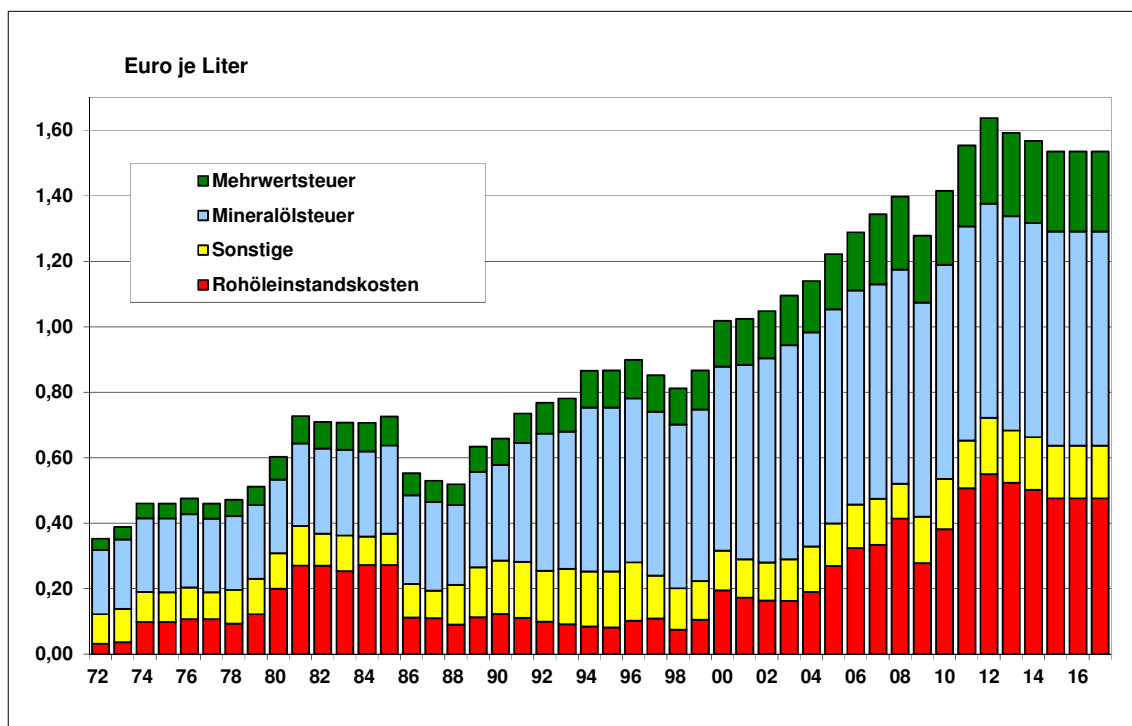
Im Jahr **2014** werden die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten nochmals expansiver wirken als im Vorjahr. Insbesondere die privaten Konsumausgaben steigen spürbar stärker (1,4 % nach 0,9 %), die Erwerbstätigenzahl dagegen wie zuletzt (0,6 %).

Für den **Pkw-Bestand** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2013 gleichermaßen. Der einzige nennenswerte Unterschied besteht in der Beschleunigung des Wachstums der privaten Konsumausgaben, die auf den Pkw-Besitz ausstrahlen. Aus diesem Grund ist für die Pkw-Dichte mit 0,8 % ein geringfügig höheres Plus zu prognostizieren als im Vorjahr. Da die Zahl der fahrfähigen Einwohner voraussichtlich ebenfalls im letztjährigen Ausmaß zunimmt (0,4 %), fällt auch die Bestandsausweitung mit 1,2 % minimal höher aus als im Jahr 2013.

Auch die **Kraftstoffpreisentwicklung** verläuft ähnlich wie im Jahr 2013. Für den Weltrohölpreis wird wie für den (nominalen) deutschen Einfuhrpreis eine weitere leichte Preissenkung angenommen (vgl. Abschn. 2.4). Unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz nicht erhöht wird, trifft dies auch für den Kraftstoffpreis zu (-1,5 %, vgl. Abb. P-6). Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, bedeutet das eine Absenkung um gut 3 %. Damit fällt der stimulierende Effekt etwas schwächer aus als im Vorjahr (-5 %).

Unter diesen Voraussetzungen ist für die **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2014 wiederum ein Wachstum in der Größenordnung des vergangenen Jahres zu erwarten, das auf 1,2 % quantifiziert wird. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der

Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper



Quellen: Mineralölwirtschaftsverband, eigene Prognosen

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	42,928	43,431	43,926	44,454	45,777	1,2	1,1	1,2	1,0
Pkw-Dichte (1000) ²⁾	639	643	648	653	665	0,7	0,7	0,8	0,6
Durchschn. Fahrh. (1000 Fzkm) ³⁾	14,18	14,05	14,04	14,05	14,03	-0,9	0,0	0,0	0,0
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	608,8	610,1	616,8	624,5	642,4	0,2	1,1	1,2	1,0
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,499	1,497	1,497	1,497	1,497	-0,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	912,4	913,2	923,3	934,7	961,6	0,1	1,1	1,2	1,0
Durchschn. Fahrtweite (km)	16,08	16,08	16,08	16,08	16,08	0,0	0,0	0,0	0,0
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,730	56,782	57,406	58,117	59,789	0,1	1,1	1,2	1,0

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

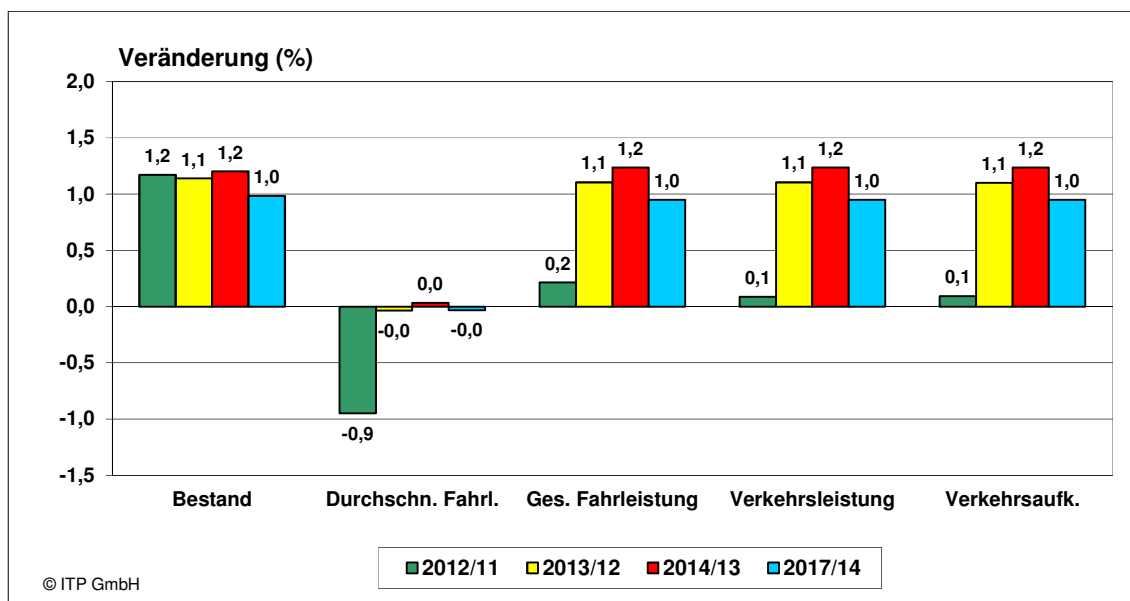
2) Pro 1000 Einwohner über 18 Jahre (Jahresende)

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


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

In den Jahren von **2015 bis 2017** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs insgesamt etwas weniger expansiv als im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl wird sich nur

noch um 0,2 % p.a. erhöhen. Bedeutender ist, dass die Dynamik der **privaten Konsumausgaben** weitgehend anhält (1,3 % p.a. nach 1,4 %).

Aus diesem Grund wird die Pkw-Dichte etwas schwächer als im Jahr 2014, aber nach wie vor spürbar steigen (0,6 % p.a.). Die Zahl der fahrfähigen Einwohner nimmt nahezu unverändert zu, so dass sich für den **Pkw-Bestand** ein Anstieg um 1,0 % p.a. errechnet. Für die **Kraftstoffpreisentwicklung** wird – erneut unter der Annahme, dass der Mineralölsteuersatz im Prognosezeitraum nicht erhöht wird – ein nur noch leichter Rückgang im Jahr 2015 angenommen (vgl. erneut Abschn. 2.4). Dies lässt insgesamt eine nochmalige spürbare Zunahme des Individualverkehrs erwarten, die mit **1,0 % p.a.** nur wenig schwächer ausfällt als für das laufende Jahr prognostiziert wird.

Vor dem Hintergrund, dass der Individualverkehr über viele Jahre des vergangenen Jahrzehnts deutlich schwächer bzw. teilweise gar nicht (von 2002 bis 2008) 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 **Hauptinflussfaktoren** zurückzuführen. Sie werden im Folgenden nochmals zusammengefasst dargestellt (jeweils Veränderung in % p.a.):

	2008/02	2012/08	2017/13
Pkw-Bestand:	0,7	1,3	1,0
Private Konsumausgaben:	0,5	1,1	1,3
Kraftstoffpreisindex (nominal):	5,5	3,9	-0,9
Pkw-Fahrleistung:	0,0	1,1	1,0

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 2012 – 2013** wird wegen der Vorläufigkeit der Ergebnisse noch ausgeklammert – nahmen sowohl der Pkw-Bestand als auch die Konsumausgaben rund 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 1,1 %. Zwischen **2013 und 2017** wird sich der Pkw-Bestand zwar schwächer ausweiten, also weniger expansiv wirken als zuvor, aber immer noch stärker als zwischen 2002 und 2008. 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 2012 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 2013 vor. Im Linienverkehr wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte für eine fundierte Schätzung ausreichen. Dagegen wird der Gelegenheitsverkehr in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass die Schätzung für das Jahr 2013 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 (noch) 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 eintraten**, sind grundsätzlich nicht meldepflichtig und in den vom Statistischen Bundesamt derzeit veröffentlichten Werten (noch) **nicht enthalten**. Die ursprüngliche Absicht des StBA, den Verkehr dieser Unternehmen auf freiwilliger Basis zu erfassen, musste mittlerweile aufgegeben werden. Aus diesen Gründen spiegelt die statistische Erfassung des Buslinienfernverkehrs im Jahr 2013 die tatsächliche Entwicklung am Markt bei weitem nicht wider. Deshalb wiederum haben wir (noch) davon abgesehen, diesen Verkehr gesondert auszuweisen.

¹ Die Jahresstatistik für 2012 wurde erst kurz vor Abschluss der Prognosen publiziert. Die wesentlichen Angaben wurden uns aber vom Statistischen Bundesamt freundlicherweise bereits vorher zur Verfügung gestellt.

Aus der Jahresstatistik für **2012** ergaben sich einige nicht unwesentliche Veränderungen gegenüber den Ergebnissen der Quartalsstatistik, und zwar laut Auskunft des StBA weniger auf Grund der Entwicklung bei den kleineren Unternehmen als vielmehr infolge von Nachmeldungen bzw. Korrekturen. Im **Nahverkehr** hat sich das Fahrgastaufkommen (-0,3 %) etwas ungünstiger entwickelt (Quartalsstatistik: +0,3 %), die Verkehrsleistung (-1,3 %) blieb dagegen nahezu unverändert (Quartalsstatistik: -1,2 %). Der Rückgang der mittleren Fahrtweite, der schon den Ergebnissen der Quartalsstatistik zu entnehmen war, hat sich also bestätigt, dessen Ausmaß (-1,0 %) allerdings vermindert (Quartalsstatistik: -1,5 %). Es ist nach wie vor ungewöhnlich und kann vorerst vor allem mit raumstrukturellen Verschiebungen erklärt werden, dass also längere Fahrten in der Fläche entfielen und kürzere in den Ballungsräumen hinzukamen.

Beim **Fernverkehr**, der in der Quartalsstatistik nicht erfasst wird, wurde für das Jahr 2012 vor einem Jahr an dieser Stelle und auch in der Sommerprognose 2013 auf Grund der allgemeinen Rahmendaten ein weiterer Rückgang angenommen (Aufkommen -1,6 %, Leistung -2,8 %), der sich aber gegenüber den Jahren zuvor abschwächen sollte. Dies wird von den nun vorliegenden statistischen Daten nur in der Tendenz bestätigt. Demnach nahmen die beiden Größen um 2,8 % bzw. 5,5 % ab. Das Minus entstand allein beim Gelegenheitsverkehr (-3,1 % bzw. -6,0 %). Hier sank die Fahrtenzahl in allen Segmenten, d.h. bei den Ferientouristen, den Ausflugsfahrten und auch dem dominierenden Mietomnibusverkehr, erneut um 2,2 % bis 3,5 %. Offensichtlich ging dies vor allem zu Lasten der längeren Fahrten. Damit ist die Verkehrsleistung des **gesamten ÖSPV** im Jahr 2012 um 2,5 % gesunken (bisher: -1,5 %). Dessen Aufkommen veränderte sich wie der Nahverkehr.

Im Jahr **2013** ist der **Nahverkehr** nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik in den ersten drei Vierteljahren um 0,6 % gestiegen (Aufkommen und Leistung). Innerhalb dieses Zeitraums verlief die Entwicklung, von den Auswirkungen des entfallenen Schalttags und der Verschiebung der ersten Osterferienwoche in den März abgesehen, sehr ruhig. Witterungsverhältnisse wie am Jahresanfang 2013 wirken auf den ÖPNV ambivalent: Einerseits werden Fahrten vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert, andererseits aber auch ÖPNV-Fahrten unterlassen. Im zweiten Quartal hat das "Jahrhunderthochwasser" in den betroffenen Gebieten auch den ÖPNV zum Erliegen gebracht. Andererseits waren der Anteil dieser Gebiete und der Zeitraum zu gering, um sich im Jahresergebnis bemerkbar zu machen. Für das Gesamtjahr sind deshalb sehr ähnliche Veränderungsdaten anzunehmen. Vom Statistischen Bundesamt wurden Zunahmen um 0,7 % (Aufkommen) bzw. 0,6 % (Leistung) geschätzt.¹ Die unterdurchschnittliche Entwicklung der im ÖSPNV erbrachten Leistung hat sich im Jahr 2013 also nicht wiederholt. Angeregt wurde der Nahverkehr vor allem von der zunehmenden Zahl der Erwerbstätigen (0,6 %). Die

¹ Statistisches Bundesamt, Mehr Fahr- und Fluggäste im öffentlichen Personenverkehr 2013, Pressemitteilung 38/14 vom 5.2.2014, https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/02/PD14_038_461.html

Zahl der Auszubildenden nahm nur noch leicht ab (-0,3 %), die der – weit überdurchschnittlich mobilen – Studenten dagegen um fast 5 % zu. 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 Rückgang der Kraftstoffpreise hat im ÖSPV offensichtlich keine sichtbaren dämpfenden Impulse ausgelöst. In Berlin kam es in den letzten Jahren zu Rückverlagerungen zur S-Bahn, die in manchen Fällen im gesamtdeutschen Ergebnis sichtbar waren. Diese Effekte waren bereits im Jahr 2012 ausgelaufen (vgl. Abschn. 4.4). In unserer Prognose vom Jahresanfang 2013 wurde ein leichter Rückgang um 0,3 % bzw. 0,5 % erwartet. Die nicht unwesentlich günstigere tatsächliche Entwicklung ist in erster Linie auf die demographischen Leitdaten zurückzuführen. Für die Zahl der Erwerbstätigen wurde damals eine Stagnation und für die der Auszubildenden ein stärkerer Rückgang (-0,7 %) angenommen.

Im **Fernverkehr**, für den noch keine Daten für 2013 vorliegen, gibt es keine Gründe, um ein Ende des langjährigen, seit 2001 anhaltenden, Abwärtstrends des **Gelegenheitsverkehrs** anzunehmen. Der durchschnittliche Rückgang zwischen 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, und 2012 beträgt pro Jahr 3,4 % (Aufkommen) bzw. sogar 4,0 % (Leistung). Letzterer hat sich nach den nunmehr vorliegenden Daten im Jahr 2012 sogar nochmals verstärkt. Vor diesem Hintergrund haben wir angenommen, dass das Minus des Jahres 2013 bei der Fahrgastzahl ähnlich hoch ausfällt wie im Jahr davor, bei der Leistung dagegen geringer. Der **Buslinienfernverkehr** ist, soweit statistisch erfasst, nach der o.a. Schätzung des StBA um knapp 20 % auf 3 Mio. gestiegen. Wie in der Einleitung zu diesem Abschnitt erwähnt, sind hier nur die im Jahr 2009 bereits tätigen Unternehmen erfasst, die damals vor allem Linienverkehre ins Ausland und zu Flughäfen betrieben. Somit bildet die statistische Erfassung das Geschehen am Markt bei weitem nicht ab. Nach Schätzungen einiger Online-Portale und Angaben einzelner Anbieter zu Aufkommen und Marktanteilen kann das gesamte Volumen des Jahres 2013 auf 8 bis 9 Mio. Fahrgäste geschätzt werden. Wir übernehmen jedoch, wie immer, die von der amtlichen Statistik ausgewiesene Zahl. Aber auch in dieser Definition wird das Minus im gesamten Fernverkehr vom Linienfernverkehr spürbar abgeschwächt und beläuft sich auf 1,8 % (Aufkommen) bzw. 1,2 % (Leistung).

Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Fernverkehr kaum spürbar, weshalb sie im Ausmaß des Nahverkehrs stieg (0,7 %). Bei der Verkehrsleistung wirkt der Fernverkehr grundsätzlich dämpfend. Allerdings fiel dessen letztjähriger Rückgang so gering aus, dass die gesamte ÖSPV-Leistung stagnierte. Seit der Einführung der Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept im Jahr 2004 ist diese Größe durchgängig gesunken, wenngleich in einigen Jahren nur leicht. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass dieses Ergebnis nicht nur durch den Linienverkehr zustande kommt, sondern auch durch die Erwartung für den Gelegenheits-

verkehr. Sollte dessen Leistung stärker gesunken sein, dann würde das auch für den gesamten ÖSPV zutreffen.

Im Jahr **2014** sind für die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten des **Nahverkehrs** sehr ähnliche Entwicklungen zu erwarten wie im Vorjahr. Sowohl für die Zahl der Erwerbstätigen (0,6 %) als auch die der Auszubildenden (-0,3 %) wird exakt der gleiche Anstieg erwartet. Lediglich die privaten Konsumausgaben nehmen stärker zu, jedoch besitzen sie einen weit geringeren Einfluss. Schließlich entwickeln sich der Pkw-Bestand und die Kraftstoffpreise, die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs, fast exakt wie im Jahr 2013. Dies ist somit auch für den ÖSPNV zu erwarten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2013 für das laufende Jahr gleichermaßen, und zwar auch im Ausmaß (-2 % bis -3 %). Der **Linienfernverkehr** wird weiterhin drastisch expandieren, jedoch wird das durch die statistische Erfassung nach wie vor noch nicht abgebildet. Schätzt man den ausgewiesenen Zuwachs ähnlich hoch ein wie im letzten Jahr (20 %), dann wird der **Fernverkehr** zusammen um rund 1 % schrumpfen. Im **gesamten ÖSPV** nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (0,7 %). Bei der Leistung (+0,2 %) schlägt das Minus im Fernverkehr stärker durch, dennoch ist diese Entwicklung im Vergleich zu den letzten Jahren außerordentlich günstig.

In den Jahren von **2015 bis 2017** wird die Zahl der Auszubildenden in einem geringfügig höheren Ausmaß abnehmen (-0,4 %) als im laufenden Jahr. Bedeutender noch ist die Verlangsamung des Anstiegs der Erwerbstätigenzahl (0,2 % p.a.). Für die privaten Konsumausgaben (1,3 %) gelten die o.a. Ausführungen. Die Einflüsse vom Individualverkehr unterscheiden sich ebenfalls nicht von denen des laufenden Jahres. Insgesamt ist für den **Nahverkehr** wegen der Bedeutung der Erwerbstätigenzahl ein etwas schwächeres Plus (0,5 % p.a.) als im laufenden Jahr zu erwarten.

Im **Gelegenheitsverkehr** ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die sich aber erneut etwas abschwächen dürfte. Beim **Linienfernverkehr** hingegen wird zum Tragen kommen, dass im Jahr 2014 wieder (nach zuletzt 2009) eine Vollerhebung aller im ÖSPV tätigen Unternehmen stattfinden wird. Das bedeutet, dass nach deren Abschluss – also ab 2015 – auch die in den Jahren 2012 und 2013 in den Markt eingetretenen Start-ups von der Personenverkehrsstatistik erfasst werden. Bis zum Jahr 2017, dem Horizont dieser Ausgabe der Mittelfristprognose, wird auch der Markt einigermaßen eingeschwungen sein. Somit ist bei der Fahrgastzahl mit einer zweistelligen Millionenzahl zu rechnen. Das treibt den Zuwachs im gesamten **Fernverkehr** massiv auf etwa 3 % p.a. Für den **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus beim Aufkommen ein

Plus wie im Nahverkehr (0,5 %) und bei der Leistung erstmals seit 2004 eine nennenswerte Zunahme (1,2 %).

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9354	9328	9391	9456	9604	-0,3	0,7	0,7	0,5
- Nahverkehr ³⁾	9275	9250	9316	9381	9522	-0,3	0,7	0,7	0,5
- Fernverkehr ⁴⁾	79,5	77,3	75,9	75,0	82,0	-2,8	-1,8	-1,3	3,0
Eisenbahnverkehr	2483	2550	2578	2649	2804	2,7	1,1	2,7	1,9
- Nahverkehr	2358	2419	2448	2514	2660	2,6	1,2	2,7	1,9
- Fernverkehr	125	131	131	135	144	4,9	-0,5	3,0	2,3
Insgesamt	11838	11878	11970	12104	12408	0,3	0,8	1,1	0,8
- Nahverkehr	11633	11669	11763	11895	12182	0,3	0,8	1,1	0,8
- Fernverkehr	205	209	207	210	226	1,9	-1,0	1,4	2,6
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	78,0	76,0	76,1	76,2	79,1	-2,5	0,1	0,2	1,2
- Nahverkehr ³⁾	55,7	55,0	55,3	55,7	56,3	-1,3	0,6	0,6	0,4
- Fernverkehr ⁴⁾	22,2	21,0	20,8	20,6	22,7	-5,5	-1,2	-0,9	3,4
Eisenbahnverkehr	85,4	88,8	88,7	91,5	97,3	4,0	-0,1	3,1	2,1
- Nahverkehr	49,9	51,4	51,8	53,2	56,5	3,1	0,6	2,8	2,0
- Fernverkehr	35,5	37,3	36,9	38,3	40,8	5,1	-1,1	3,6	2,2
Insgesamt	163,4	164,8	164,8	167,7	176,4	0,9	0,0	1,8	1,7
- Nahverkehr	105,6	106,5	107,1	108,9	112,8	0,8	0,6	1,7	1,2
- Fernverkehr	57,8	58,4	57,7	58,8	63,5	1,0	-1,2	2,0	2,6
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 **2012** gemäß der Jahresstatistik ebenfalls zu nicht völlig unwesentlichen Modifikationen gegenüber den Werten aus der Quartalsstatistik. Für den **Nahverkehr** werden jetzt Wachstumsraten in Höhe von 2,6 % (Aufkommen) bzw. 3,1 % (Leistung) ausgewiesen (Quartalsstatistik: 2,1 % bzw. 3,0 %). Im **Fernverkehr** stimmen die Werte mit denen aus der Quartalsstatistik exakt überein. Hier sind die Unternehmen alleamt groß genug, um für die Quartalsstatistik meldepflichtig zu sein; es kam auch zu keinen nachträglichen Korrekturen. Der Fernverkehr ist im Jahr 2012 um rund 5 % (beide Größen) gestiegen. Dies kam jedoch weniger konjunkturell als durch Basiseffekte infolge des Rückgangs im Jahr 2011 zustande.

Im Jahr **2013** ist der **Eisenbahnnahverkehr** gemäß den Ergebnissen der Quartalsstatistik in den ersten drei Vierteljahren um 1,1 % (Aufkommen) bzw. 0,4 % (Leistung) gestiegen. Der Schalttag und die Verschiebung der Osterferien wirkten wie im ÖSPNV. Dies gilt auch für das "Jahrhunderthochwasser" im zweiten Quartal. Für das Gesamtjahr wurden vom Statistischen Bundesamt ähnliche Zunahmen (1,2 % bzw. 0,6 %) geschätzt. Dies ist nicht weit entfernt von der Prognose vom Jahresanfang (1,1 % bzw. 1,3 %).

Damit hat sich der SPNV erstmals seit dem Jahr 2009 nicht wesentlich dynamischer als der ÖSPNV entwickelt. Grundsätzlich unterliegt der SPNV zwar den gleichen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Einflüssen. Allerdings besitzt erstens der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein wesentlich geringeres Gewicht. Zweitens konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Deshalb ist der geringe Abstand der Veränderungsrate, der im vergangenen Jahr zu verzeichnen war, **überraschend**.

Dazu beigetragen hat die Situation bei der **Berliner S-Bahn**. Dort wurde das Angebot, das ab dem zweiten Halbjahr 2009 auf Grund der Probleme mit dem Fahrzeugmaterial massiv eingeschränkt worden war, in den folgenden Jahren allmählich wieder aufgestockt. Dies löste zuletzt im Jahr 2012 einen zusätzlichen Anstieg der bundesweiten Fahrgastzahl um knapp 1 % aus. Im Jahr 2013 hat sich das nicht mehr fortgesetzt; in den ersten drei Quartalen nahm die Fahrgastzahl im Berliner SPNV sogar um 2,5 % ab. Denkbar wäre auch ein Einfluss der sinkenden Kraftstoffpreise, deren Einfluss auf den SPNV in den Ballungsräumen grundsätzlich größer ist als in den ländlich geprägten Räumen, in denen die Alternativen zum Pkw eine weit geringere Attraktivität besitzen. Allerdings kann dieser Effekt angesichts der Größenordnungen bestenfalls sehr schwach gewesen sein.

Im **Fernverkehr** ließen die Signale für das Jahr 2013 von Anbeginn an auf eine nicht allzu günstige Entwicklung schließen. Bereits die gesamtwirtschaftlichen Impulse waren wie überall sehr moderat ausgeprägt. Im Vergleich zum o.a. kräftigen Plus im Jahr 2012 entfielen die Basiseffekte aus den baustellenbedingten Reisezeitverlängerungen des Jahres 2011. Schließlich wurden auch die Flughafenzubringerreisen, auf die nach Schätzungen von Intraplan mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung entfallen, von dem sehr verhaltenen Wachstum des Luftverkehrs (knapp 1 %, vgl. Abschn. 4.5) tangiert. Bereits aus diesen Gründen war für den Fernverkehr ein erheblich geringerer Nachfrageanstieg zu erwarten als im Jahr 2012. In der Winterprognose wurde er auf 1,2 % (Aufkommen) bzw. 0,9 % (Leistung) quantifiziert.

Zu Beginn des Jahres haben sich jedoch die, bereits 2012 spürbaren, störungsbedingten Verlagerungen vom **Luftverkehr** nahezu ungebrochen fortgesetzt. Erneut profitierte der Schienenfernverkehr von den diversen (Warn-) Streiks (Vorfeldlotsen, Flugbegleiter, Security-Personal). Auch deshalb lag das tatsächliche Plus im ersten Quartal beim Aufkommen (1,1 %) sehr nahe bei der Prognose und bei der Leistung (2,1 %) sogar noch darüber. Im weiteren Verlauf haben sich die Auswirkungen der "Jahrhundertflut" auf das Streckennetz der Deutschen Bahn erheblich ausgewirkt. Auf Grund der **Hochwasserschäden** musste die Neubaustrecke Hannover – Berlin über mehrere Monate gesperrt werden. Die erforderliche Umleitung verlängert die Reisezeit um mehr als eine Stunde. Auf dieser Strecke werden nach Berechnungen von Intraplan im Querschnitt Reisende in einer Größenordnung von rund 10 Mio. pro Jahr befördert, vor allem zwischen den Ballungszentren in Nordrhein-Westfalen und Berlin. Das entspricht 8 % der gesamten Fahrgastzahl im Fernverkehr. Deshalb waren die Rückgänge im zweiten und dritten Quartal um zusammen gut 2 % (beide Größen) nicht erstaunlich. Einschließlich des ersten Vierteljahrs errechnet sich ein Minus um rund 1 %. Am 4. November 2013 wurde auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke der Betrieb wieder aufgenommen. Begleitet wurde dies durch preislich attraktive Sonderangebote der DB. Deshalb nahm die Nachfrage im vierten Quartal zu und dämpfte den Rückgang im Gesamtjahr. Letzterer wurde vom StBA auf 0,5 % (Aufkommen) bzw. 1,1 % (Leistung) geschätzt. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus eine Zunahme des Aufkommens in Höhe von 1,1 %, während die Leistung nahezu stagnierte (-0,1 %).

Im Jahr **2014** wird der **Nahverkehr** von der o.a. Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen (0,6 %) und der Auszubildenden (-0,3 %) zunächst im gleichen Ausmaß beeinflusst wie der ÖSPNV. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass der SPNV im laufenden Jahr – also im Gegensatz zu 2013 – wieder spürbar stärker wächst als der ÖSPNV. Dazu trägt eine nicht unerhebliche Angebotsausweitung bei. Nach Auskunft der Bundesnetzagentur wird die Betriebsleistung des SPNV im Jahr 2014 bundesweit um 7 Mio. Zugkilometer bzw. knapp 1 % erhöht. Rund die Hälfte davon entfällt auf den City-Tunnel Leipzig (CTL). Allerdings wird das nicht im

gleichen Ausmaß nachfragerrelevant. Nach Prognosen von Intraplan führt der CTL zu einem Mehrverkehr von rund 70 Mio. Pkm, was 0,2 % der bundesweiten SPNV-Leistung entspricht. Zusammen mit den übrigen Angebotsausweitungen, die mehrheitlich außerhalb der Ballungsräume stattfinden, kann deren Gesamteffekt auf knapp 0,5 % quantifiziert werden, ist also nicht unwesentlich. Dadurch wird der Anstieg auf fast 3 % angehoben (beide Größen).

Im **Fernverkehr** gesellt sich zu der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung ein erheblicher Basiseffekt aus den massiven letztjährigen flutbedingten Betriebsstörungen. Er ist bei der Leistung auf rund 1 % zu quantifizieren. Schließlich werden die Flughafenzubringerreisen von dem beschleunigten Wachstum des Luftverkehrs (3 %) profitieren. Lediglich die streikbedingten Verlagerungen vom Luftverkehr werden unter normalen Umständen entfallen. Aus diesen Gründen ist eine erheblich günstigere Nachfrageentwicklung zu erwarten als im vergangenen Jahr. Wegen des erwähnten Basiseffekts aus der Streckensperrung wächst die Leistung (3,6 %) dabei noch stärker als das Aufkommen (3,0 %). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 2,7 % (Aufkommen) bzw. 3,1 % (Leistung).

In den Jahren von **2015 bis 2017** sind die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse, wie bereits mehrfach erwähnt, etwas schwächer. Dämpfend wirkt nach wie vor die Entwicklung der Auszubildenden. In diesem Zeitraum wird nach dem derzeitigen Planungsstand der neue Flughafen in Berlin in Betrieb genommen. Im Gegensatz zu Tegel ist er an das Berliner S-Bahn-System angeschlossen. Deshalb entsteht hier – allein bezogen auf den Berliner SPNV – ein erheblicher Effekt. Bezogen auf die gesamtdeutsche Fahrgastzahl und verteilt auf drei Jahre geht das allerdings unter. Dennoch wird, wie für 2014, auch für den mittelfristigen Prognosezeitraum davon ausgegangen, dass der **Nahverkehr** auf der Schiene spürbar stärker wächst als der ÖSPNV. Quantifiziert wird dies mit einem Plus um rund 2 % (beide Größen). Im **Fernverkehr** wird sich die konjunkturelle Aufwärtsbewegung nahezu unverändert sowohl auf die Privat- als auch die Geschäftsreisen auswirken. Im Vergleich zum laufenden Jahr entfällt allerdings der erhebliche Basiseffekt. Deshalb wird der Nachfrageanstieg geringer ausfallen (gut 2 % p.a., beide Größen). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von ebenfalls rund 2 % p.a.

4.5 Luftverkehr

Das Fluggastaufkommen verzeichnete im Jahr **2013** insgesamt nur einen geringen Zuwachs. Insgesamt wird mit einer Steigerung im Vergleich zum Jahr 2012 um 0,8 % gerechnet. Zahlreiche Regionalflughäfen mussten dabei teils deutliche Rückgänge verkraften, die meisten Großflughäfen konnten hingegen mehr oder minder große Zugewinne verzeichnen. Verluste waren insbesondere im innerdeutschen Verkehr zu beobachten. Zwar dürfte es durch die Auswirkungen des Hochwassers vom Frühsommer 2013, in deren Folge u.a. die Bahnstrecke Hannover – Berlin für mehrere Monate gesperrt war, zu zeitweisen Verschiebungen des Passagieraufkommens von der Bahn zum Flugzeug gekommen sein. Insgesamt wird jedoch von einem Rückgang des innerdeutschen Fluggastaufkommens um 3,7 % im Vergleich zum Vorjahr ausgegangen.

Im grenzüberschreitenden Verkehr ist für das Jahr 2013 ein leichtes Wachstum im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 % anzunehmen. Dabei weist der interkontinentale Verkehr mit einem Plus um 2,2 % zwar ein etwas höheres Wachstum auf als der Flugverkehr innerhalb Europas. Für letztgenanntes wird mit einer Steigerung um 1,4 % im Vergleich zum Jahr 2012 gerechnet. Vor allem vom Tourismusverkehr konnten jedoch die EU-Staaten profitieren. Grund hierfür sind vor allem die politischen Unruhen in Ägypten im Laufe des Jahres 2013, in deren Folge das Auswärtige Amt von Reisen nach Ägypten abgeraten hatte. Zahlreiche Reiseveranstalter stellten zeitweise das Angebot für Reisen in die Region ein und brachten keine neuen Reisenden nach Kairo sowie in die Touristengebiete am Roten Meer. In der Folge wichen zahlreiche Touristen in die südlichen Länder Europas, vor allem Spanien und Griechenland, sowie in die Türkei aus. Profitieren von den Verschiebungen der Reisendenströme konnten zwar auch Destinationen in Marokko, absolut gesehen waren die dortigen Zuwächse jedoch vergleichsweise gering. Insgesamt ist für Afrika mit einem Rückgang des Fluggastaufkommens im Jahr 2013 um 1,7 % im Vergleich zum Vorjahr zu rechnen. Für Amerika wird mit einem Zuwachs des Passagierverkehrs um 3,4 % im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 gerechnet. Zwar kam es in den USA im vergangenen Herbst zum sogenannten Government Shutdown, in dessen Folge etwa mehrere Touristenattraktionen geschlossen blieben. Betroffen war jedoch nur ein vergleichsweise kurzer Zeitraum, so dass es insgesamt nicht zu massiven Auswirkungen auf den Reiseverkehr kam. Für Asien belaufen sich die Einschätzungen für das Jahr 2013 im Vorjahresvergleich auf ein Plus um 2,7 %. Generell nimmt hierbei der Wettbewerbsdruck im internationalen Marktumfeld durch Luftfahrtunternehmen aus Nah- und Fernost weiter zu. Passagiere werden dabei zunehmend über die dortigen Drehkreuze in die Welt verteilt.

Vor dem Hintergrund einer sich abzeichnenden leichten Angebotsausweitung der Luftverkehrsunternehmen sowie eines witterungs- und streikbedingten leichten Basiseffekts aus dem Vorjahr wird für das Jahr **2014** insgesamt ein Zuwachs um 3,0 % im Vergleich zum Jahr 2013 erwartet. Zum einen wird der innerdeutsche Verkehr voraussichtlich eine leichte Steigerung des Fluggastaufkommens verzeichnen. Hierbei ist von einem Plus um 1,8 % im Vergleich zum Vorjahr auszugehen. Zum anderen werden die Zuwächse vor allem für den grenzüberschreitenden Verkehr, insbesondere die interkontinentalen Verbindungen erwartet. Für Europa ist einhergehend mit den verbesserten Konjunkturaussichten und dem Verlassen der Rezessionsphase in der Europäischen Union im Vorjahresvergleich mit einem Zuwachs des Passagieraufkommens um 2,4 % zu rechnen. Für Verbindungen zu Destinationen innerhalb der EU ist von einem Wachstum um 2,0 % auszugehen. Merklich höhere Wachstumsraten werden sich voraussichtlich im interkontinentalen Flugverkehr zeigen. Hierbei wird das Plus auf insgesamt 5,5 % im Vergleich zum Vorjahr geschätzt. Vergleichsweise hohe prozentuale Zuwächse verzeichnet dabei vor allem Afrika, für das eine Steigerung des Passagieraufkommens um 8,5 % im Vergleich zum Jahr 2013 prognostiziert wird. Dies gilt insbesondere für Verbindungen mit Destinationen in Nordafrika. Der Grund für die relativ hohe Steigerungsrate liegt vor allem im Basiseffekt aus dem Vorjahr, mithin in deutlichen Zuwachsraten im Tourismusverkehr. Voraussetzung hierfür ist eine vergleichsweise ruhige und stabile politische Lage in Ägypten, in deren Folge Reisende in die Touristengebiete am Roten Meer zurückkehren. Gefördert werden dürfte der Touristenstrom durch preisgünstige Angebote der Reiseveranstalter bzw. ansässigen Hotels. Positive Effekte für das Fluggastaufkommen mit Amerika kann im Jahr 2014 die Fußball-Weltmeisterschaft in Brasilien entfalten. Unterstützt wird diese Entwicklung durch positivere Konjunkturaussichten für Mittel- und Südamerika. Insgesamt wird mit einer Steigerung der Anzahl der Fluggäste auf den betreffenden Strecken um 5,3 % im Vergleich zum Vorjahr gerechnet. Ein mit 4,6 % vergleichsweise deutliches Plus wird zudem für den Flugverkehr mit dem asiatischen Kontinent erwartet, der weiterhin von wirtschaftlichem Wachstum sowie der zunehmenden Bedeutung als Drehkreuz im interkontinentalen Flugverkehr profitieren dürfte.

Für die Folgejahre bis **2017** wird insgesamt ein Zuwachs des Passagieraufkommens um 3,0 % p.a. erwartet. Die Steigerungen resultieren dabei insbesondere aus Zuwächsen des Fluggastaufkommens im Interkontinentalbereich. Dabei wird der Flugverkehr mit dem asiatischen Raum voraussichtlich stärker wachsen als mit Destinationen in Amerika.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers.					Veränderung p.a. in % ³⁾			
	2011	2012	2013	2014	2017	12/11	13/12	14/13	17/14
Fluggäste ¹⁾	176,0	179,2	180,7	186,1	203,1	1,8	0,8	3,0	3,0
Innerdeutsch (Einsteiger)	24,4	23,5	22,6	23,0	24,3	-3,7	-3,7	1,8	1,8
Grenzüberschreitend ²⁾	151,6	155,7	158,1	163,1	178,8	2,7	1,5	3,2	3,1
- davon Europa	117,0	119,4	121,1	124,0	133,9	2,1	1,4	2,4	2,6
- <i>darunter EU</i>	88,5	89,5	92,7	94,6	100,4	1,1	3,6	2,0	2,0
- davon Interkontinental	33,9	35,6	36,4	38,4	44,1	5,0	2,2	5,5	4,7
- <i>darunter Afrika</i>	5,3	6,0	5,9	6,4	7,6	13,2	-1,7	8,5	5,9
- <i>darunter Amerika</i>	14,2	14,6	15,1	15,9	17,9	2,8	3,4	5,3	4,0
- <i>darunter USA</i>	9,8	10,0	10,4	10,7	11,7	2,0	4,0	2,9	3,0
- <i>darunter Asien</i>	14,3	14,9	15,3	16,0	18,5	4,2	2,7	4,6	4,9
- <i>darunter Australien / Ozeanien</i>	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung ⁴⁾	55,2	56,2	56,6	58,3	63,9	1,8	0,8	3,0	3,1
Innerdeutsch	10,6	10,3	9,9	10,1	10,7	-2,8	-3,9	2,0	1,9
Grenzüberschreitend	44,6	45,9	46,7	48,2	53,2	2,9	1,7	3,2	3,3

1) Einschließlich Doppelzählungen der Umsteiger.

2) Inkl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2011: 0,7; 2012: 0,7; 2013: 0,6; 2014: 0,7; 2017: 0,8 Mio).

3) Veränderungsdaten beziehen sich auf Angaben in Mio. Personen. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.

4) Innerhalb Deutschlands.