
Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2006/2007

**im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
FE-Nummer 96.0809/2004/**

Januar 2007

BVU Beratergruppe
Verkehr + Umwelt GmbH
Dipl.-Volksw. Thomas Selz
Basler Straße 115
79115 Freiburg i. Br.
Telefon: 0761/479 30-0
Telefax: 0761/479 30-40
www.bvu.de

Deutsches Zentrum für
Luft- und Raumfahrt e.V.
Dipl.-Ing. Axel Claßen
Porz-Wahnheide / Linder Höhe
51147 Köln
Telefon: 02203/601-3848
Telefax: 02203/601-2377
www.dlr.de

Institut für Seeverkehrs-
wirtschaft und Logistik
Prof. Dr. Manfred Zachcial
Universitätsallee EW1, Block A
28359 Bremen
Telefon: 0421/220 96-36
Telefax: 0421/220 96-55
www.isl.org

Inhaltsverzeichnis

0.	Zusammenfassung	6
1.	Einleitung	9
2.	Die kurz- und mittelfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft	10
2.1	Bevölkerung	10
2.2	Wirtschaftliche Eckdaten	10
2.3	Sonstige Leitdaten	13
3.	Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Güterverkehrs	16
3.1	Güterverkehr nach Landverkehrsträgern	16
3.2	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen	24
3.3	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterarten	29
3.4	Seeverkehr	38
4.	Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs	43
4.1	Personenverkehr nach Landverkehrsträgern	43
4.2	Motorisierter Individualverkehr	51
4.3	Personenverkehr mit Bus und Bahn	55
4.4	Entwicklung des Personen-Luftverkehrs	59

Tabellenverzeichnis

Tab. L-1: Sozio-ökonomische Leitdaten (diverse Einheiten; % p.a.)	12
Tab. G-1: Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger (Mrd Tkm; % p.a.)	16
Tab. G-2: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (Mio t; % p.a.)	21
Tab. G-3: Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mrd Tkm; % p.a.)	27
Tab. G-4: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mio t; % p.a.)	27
Tab. G-4: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mio t; % p.a.)	28
Tab. G-5: Güterverkehrsleistung der Straße (Nahbereich) nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)	29
Tab. G-6: Güterverkehrsleistung der Straße (Regional- + Fernbereich) nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)	30
Tab. G-7: Güterverkehrsleistung der Eisenbahn nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)	31
Tab. G-8: Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)	32
Tab. G-9: Umschlag der deutschen Seehäfen nach Kontinenten 2001 - 2010 (Mio Tonnen)	38
Tab. G-10: Seegüterumschlag nach Güterabteilungen 2001 - 2010 (Mio Tonnen)	42
Tab. P-1: Personenverkehrsleistung der Landverkehrsträger (Mrd Pkm; % p.a.)	45
Tab. P-2: Personenverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (Mrd Pers-Fahrten; % p.a.)	48
Tab. P-3: Komponenten des motorisierten Individualverkehrs	55
Tab. P-4: Luftverkehrsaufkommen – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr	60

Abbildungsverzeichnis

Abb. L-1: Entwicklung sozio-ökonomischer Leitdaten	13
Abb. G-1: Entwicklung der modalen Güterverkehrsleistung (% p.a.)	17
Abb. G-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach der Verkehrsleistung (Straße: nur Verkehr > 50 km)	20
Abb. G-3: Entwicklung des modalen Güterverkehrsaufkommens (% p.a.)	22
Abb. G-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach dem Verkehrsaufkommen (Straße: nur Verkehr > 50 km)	22
Abb. G-5: Gütertransportintensität (Tkm pro Tsd € BIP) auf deutschem sowie auf deutschem + ausländischem Gebiet	24
Abb. G-6.0: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Mrd Tkm/a)	33
Abb. G-6.1: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 1 Nahrungs- und Futtermittel (Mrd Tkm/a)	33
Abb. G-6.2: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 2 Feste mineralische Brennstoffe (Mrd Tkm/a)	34
Abb. G-6.3: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse (Mrd Tkm/a)	34
Abb. G-6.4: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 4 Erze, Metallabfälle (Mrd Tkm/a)	35
Abb. G-6.5: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 5 Eisen/Stahl/NE-Metalle (Mrd Tkm/a)	35
Abb. G-6.6: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 6 Steine/Erden/Baustoffe (Mrd Tkm/a)	36
Abb. G-6.7: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 7 Düngemittel (Mrd Tkm/a)	36
Abb. G-6.8: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 8 Chemische Erzeugnisse (Mrd Tkm/a)	37
Abb. G-6.9: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 9 Halb- und Fertigwaren (Mrd Tkm/a)	37
Abb. P-1: Entwicklung der modalen Personenverkehrsleistung (% p.a.)	46
Abb. P-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach der Verkehrsleistung	47
Abb. P-3: Entwicklung des modalen Personenverkehrsaufkommens (% p.a.)	49

Abb. P-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach dem Verkehrsaufkommen	50
Abb. P-5: Luftverkehrsaufkommen – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr	61

Abkürzungen

BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BWS	Bruttowertschöpfung
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
E18+	Einwohner über 18 Jahre
FV	Fernverkehr
Fzkm	Fahrzeugkilometer
KBA	Kraftfahrtbundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Mio	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd	Milliarde
NST	Nomenclature des statistiques de transport (Systematik der statistischen Güterarteneinteilung)
NV	Nahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
p.a.	per anno
Pkm	Personenkilometer
StBA	Statistisches Bundesamt
t	Tonnen
Tkm	Tonnenkilometer
Tsd	Tausend
VCI	Verband der chemischen Industrie
VDA	Verband der Automobilindustrie
WSV	Wirtschaftsvereinigung Stahl

0. Zusammenfassung

Mit diesem Bericht legen

- die BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (Güter- und Personenverkehr der Landverkehrsträger),
- das DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (Luftverkehr),
- das ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (Seeverkehr)

ihre im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung halbjährlich zu erstellende Verkehrsprognose vor. Die **Verkehrsprognose Winter 2006/2007** gibt einen Überblick zu den Ergebnissen des vergangenen Jahres 2006 und stellt die kurzfristig für 2007 sowie mittelfristig bis 2010 zu erwartenden Entwicklungen vor.

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** ist ungebrochen dynamisch. Trotz einer leichten Verlangsamung des Wachstums, u.a. aufgrund der Ölpreissteigerung, wird die Expansion auch weiterhin von den USA und den asiatischen Ländern bestimmt. Der Euroraum wächst deutlich geringer als die USA und die asiatischen Länder. Für das Jahr 2007 prognostiziert das DIW ein Wachstum des Bruttoinlandprodukts (BIP) im Euroraum von 2,2 %.¹ Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) erwartet für die **deutsche Wirtschaft** ein Wachstum von 1,4 % im Jahr 2007 und von 1,6 % p.a. bis zum Jahr 2010.²

Im Jahr 2006 ist die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung** um 6,6 % auf 619 Mrd Tkm gestiegen.³ Wie schon im Jahr 2005 konnte die Bahn ihren Marktanteil trotz des starken Wettbewerbs mit dem Straßengüterverkehr leicht erhöhen; die Entwicklung der Binnenschifftransporte wurde durch Niedrigwasser gedämpft. Der Stra-

¹ DIW-Wochenbericht Nr. 1-2/2007: Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung 2007/2008.

² Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Projektion der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland (Herbstprojektion 2006), Oktober 2006.

³ Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes 16.01.2007: Vorläufige Ergebnisse 2006. Zur sprachlichen Vereinfachung wird nicht jedes Mal eigens darauf hingewiesen, dass die Werte für 2006 noch vorläufig sind.

ßengüterverkehr stieg um 7,3 % an, die Wachstumsrate der Bahn lag bei + 10,6 %, die des Binnenschiffs bei – 1,0 %.

Nach der hier vorgelegten Prognose von BVU/DLR/ISL wird für das Jahr 2007 im Vergleich zu 2006 ein etwas geringeres Güterverkehrswachstum erwartet. Der Straßengüterverkehr wächst wie seit 2004 schwächer als die Bahn, aber stärker als das Binnenschiff. Bis 2010 gehen die Wachstumsraten etwas zurück, der Straßenverkehr nimmt leicht überdurchschnittlich zu. Die gesamtmodale Leistung steigt bis 2010 auf 688 Mrd Tkm. Im langjährigen Vergleich relativ hoch fiel in den Jahren 2005 und 2006 das Wachstum des deutschen Binnenverkehrs aus. Gegenüber dem grenzüberschreitenden Verkehr, der auch in den Folgejahren überdurchschnittlich ansteigen wird, wuchs der deutsche Binnenverkehr aber auch 2005 und 2006 langsamer. Wachstumskräfte im grenzüberschreitenden Landverkehr sind immer noch die wirtschaftliche Integration der EU-Staaten, verstärkt durch die Erweiterungen 2004 und 2007, die Öffnung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs 2006 / 2007, die stufenweise Freigabe der Kabotage in der erweiterten EU, und auch der Überseehandel mit seinen Rückwirkungen auf Hinterlandverkehre.

Im **Seeverkehr** schlägt sich noch stärker als im grenzüberschreitenden Landverkehr die Dynamik des Außenhandels nieder, besonders durch die Verkehre von/nach den USA und Asien. 2005 und 2006 waren im Seeverkehr wieder sehr hohe Wachstumsraten zu verzeichnen, die sich in den Folgejahren ganz leicht abschwächen werden. Der Umschlag der deutschen Seehäfen steigt von 306 Mio t 2006 auf 368 Mio t 2010.

Die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** der Landverkehrsträger ist 2006 um - 0,3 % auf 1.025 Mrd Pkm zurückgegangen.⁴ Der Rückgang trat trotz des erstmals seit 2001 mit + 0,8 % wieder deutlicher steigenden privaten Verbrauchs ein, weil die gesamtmodale Leistung quantitativ von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (- 0,7 %) bestimmt wird, der durch die hohen Kraftstoffpreise gedämpft wurde. Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wurde durch den leichten Rückgang der jährlichen Fahrleistungen pro Pkw wie schon 2005 überkompensiert. Der öffentliche Verkehr stieg im Jahr 2006 um 1,9 % an, der Fernverkehr et-

was schwächer als der Nahverkehr. Angebotsverbesserungen vor allem in größeren Ballungszentren sowie die gestiegenen Kraftstoffpreise waren unter anderem die Triebkräfte.

Nach der Prognose von BVU/DLR/ISL wird für 2007 und 2008 bis 2010 von einer ganz leichten Zunahme der gesamten Personenverkehrsleistung auf 1.050 Mrd Pkm im Jahr 2010 ausgegangen. Ein sehr niedriges Wachstum des Individualverkehrs wird von einem ebenfalls schwächeren Wachstum des Verkehrs mit Bussen und Bahnen begleitet. Dieses wird stärker vom Fern- als vom Nahverkehr getragen; für den Nahverkehr werden ab 2008 quasi stagnierende bzw. nur noch schwach steigende Wachstumsraten erwartet.

Im **Luftverkehr** war 2006 mit + 5,6 % ein starkes, gegenüber 2005 (+ 7,6 %) aber etwas abgeschwächtes Passagierwachstum auf 154 Mio Personen zu verzeichnen. Für 2007 und 2008 bis 2010 wird auch weiterhin ein Zuwachs der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen erwartet. Treiber dieses Wachstums ist der grenzüberschreitende Verkehr. Im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2010 resultiert ein jährliches Wachstum von 4,7 % auf 184 Mio Personen im Jahr 2010.

⁴ Individualverkehr 2006: Abschätzung BVU, Eisenbahn und Bus/Straßenbahn/U-Bahn: Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes 16.01.2007.

1. Einleitung

Mit der „Verkehrsprognose Winter 2006/2007“ im Rahmen der „Gleitenden Kurz- und Mittelfristprognose des Güter- und Personenverkehrs“ legen

- die BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH
(Güter- und Personenverkehr der Landverkehrsträger),
- das DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
(Luftverkehr),
- das ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
(Seeverkehr)

im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Winterprognose 2006/2007 für die Jahre 2007 und 2008 bis 2010 vor. Grundlage sind die offiziellen Prognosen der deutschen Bundesregierung zur Wirtschaftsentwicklung.⁵

Nachfolgend werden die Ergebnisse dargestellt.

Die nächste Kurzfristprognose wird im Sommer 2007 erscheinen. Sie wird den Prognosehorizont 2008 haben, während im nächsten Winter wieder eine Mittelfristprognose erarbeitet werden wird. Der mittelfristige Prognosehorizont wird dann 2011 sein.

⁵ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Projektion der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland (Herbstprojektion 2006), Oktober 2006.

2. Die kurz- und mittelfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft

2.1 Bevölkerung

Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresende 2006 bei knapp 82,4 Mio Personen. Seit 2003 geht die Bevölkerungszahl aufgrund der gegenüber den Jahren davor abgeschwächten Zuwanderung zurück. Bis 2010 ergibt sich daher aus der 11. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes von 2006 eine leichte Abnahme auf etwa 82,0 Mio Personen. Die 10. Koord. Bevölkerungsvorausberechnung von 2003 war dem gegenüber in einigen Prognose-Varianten noch von einem Wachstum bis nach 2010 ausgegangen.

Die fahrfähige Bevölkerung (18 Jahre und älter) wird zwischen 2006 und 2010 von 68,1 Mio Personen auf 68,9 Mio Personen wachsen, während die Bevölkerungszahl zwischen 10 Jahren und 18 Jahren, die für den Schülerverkehr bestimmend ist, von 7,9 Mio Personen auf 7,3 Mio Personen zurückgehen wird.

2.2 Wirtschaftliche Eckdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** ist ungebrochen dynamisch. Die Energiepreise haben wieder etwas nachgegeben, kurzfristig werden keine neuerlichen Steigerungen erwartet.⁶ Das weltwirtschaftliche Wachstum wird weiterhin von den USA und den asiatischen Ländern bestimmt. Für die US-Wirtschaft werden nach + 3,5 % 2005 für 2006 und 2007 immer noch reale BIP-Wachstumsraten von 3,3 % bzw. 2,6 % erwartet. In **China** werden nach + 9,9 % 2005 von + 10,6 % 2006 leichte Rückgänge der Wachstumsraten auf + 9,8 % 2007 und + 9,5 % im Jahr 2008 erwartet. Dennoch wird China im Betrachtungszeitraum ein beherrschender Wachstumsmarkt bleiben. Japan wächst mit + 2,7 %, + 2,5 %, + 1,9 %, 2,0 % in den Jahren 2005 bis 2008 in vergleichbarer Größenordnung wie die europäischen Länder.

⁶ Vgl. dazu: DIW-Wochenbericht Nr. 1-2/2007: Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung 2007/2008.

Die wirtschaftliche Entwicklung in **Europa** wird vom Euroraum mit einem realen Wirtschaftswachstum von + 2,6 % 2006, + 2,2 % 2007 und + 2,4 % 2008 geprägt. Das gegenüber 2005 (+ 1,4 %) höhere Wachstum ist auf die Ausrüstungsinvestitionen, Steigerungen beim privaten Konsum, und ein starkes Wachstum des Außenhandels zurückzuführen. Nach wie vor wachsen die Länder der EU-15 außerhalb der Währungsunion (Großbritannien, Schweden, Dänemark) etwas stärker als der Euroraum, mindestens bis 2007. Die Beitrittsländer der Jahre 2004 und 2007 setzen ihren Aufholprozess mit teilweise leicht abgeschwächten Wachstumsraten fort. Für Polen werden nach + 3,2 % im Jahr 2005 für 2006 + 5,7 %, für 2007 + 6,0 % und für 2008 + 4,5 % Wachstum erwartet, für Tschechien lauten die entsprechenden Einschätzungen + 6,0 %, + 6,0 %, + 5,1 %, + 5,0 % sowie für Ungarn + 4,1 %, + 4,1 %, + 3,2 %, + 3,4 %.

In den Beitrittsländern hat sich die Lage am Arbeitsmarkt verbessert, ihr Außenbeitrag ist trotz steigender Exporte überwiegend leicht negativ.

In **Deutschland** wuchs das reale BIP im Jahr 2005 um 0,9 %, 2006 und in den Folgejahren verzeichnet Deutschland eine Wachstumsrate etwa im Durchschnitt des Euroraums. Die Entwicklung verlief daher im Jahr 2006 nochmals positiver als noch im Frühjahr vom BMWI vorhergesehen. In der Herbstprojektion des BMWI wird ein Wachstum von 2,3 % (nach 1,6 % in der Frühjahrsprojektion) erwartet.⁷ Mit + 0,8 % trug der private Verbrauch erstmals seit 2001 nennenswert zum Wirtschaftswachstum bei. Der bei weitem stärkste Beitrag kam wie in den Vorjahren vom Export (+ 10,0 %).

Saisonbereinigt stieg das BIP im ersten bis dritten Quartal des Jahres 2006 um knapp 2,4%.⁸ Auch für das vierte Quartal überwiegen positive Erwartungen. Der IFO-Geschäftsklimaindex ist im Jahr 2006 weiter gestiegen und befindet sich auf hohem Niveau. Der Aufwärtstrend hält damit seit Frühjahr 2005 an. Gerade auch bei den Branchen Bau und Einzelhandel, die eher mit Rückgängen und Stagnation konfrontiert waren, war zuletzt eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Für das Jahr 2007 geht das BMWI von einem Wachstum von real 1,4 % aus. Dämpfend wirkt vor

⁷ Herbstprojektion 2006 des BMWI, vgl. Fußnote in Kapitel 1.

⁸ Statistisches Bundesamt, Fachserie 18, Reihe 1.3, drittes Quartal 2006.

allein die Mehrwertsteuer-Erhöhung, mittelfristig, 2008 bis 2010, erwartet das BMWI daher wieder eine etwas höhere Wachstumsrate von 1,6 % pro Jahr.

In Tabelle L-1 ist die Entwicklung wichtiger Leitdaten zusammen gestellt.

Tabelle L-1: Sozio-ökonomische Leitdaten (diverse Einheiten; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2007	2010	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
Bevölkerung am 31.12.	82,5	82,5	82,4	82,4	82,3	82,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Bevölkerung 18+	67,5	67,7	67,9	68,1	68,3	68,9	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Bevölkerung 10-18	8,3	8,2	8,0	7,9	7,7	7,3	-1,4	-2,0	-1,4	-1,8	-1,8
Erwerbstätige im Inland	38,7	38,9	38,8	39,1	39,3	39,7	0,4	-0,1	0,6	0,6	0,4
Bruttoinlandsprodukt ¹	2.084	2.110	2.129	2.179	2.210	2.320	1,2	0,9	2,3	1,4	1,6
Exporte ¹	783	858	917	1.009	1.077	1.225	9,6	6,9	10,0	6,7	4,4
Importe ¹	716	766	816	899	948	1.068	6,9	6,5	10,2	5,5	4,0
Privater Verbrauch ¹	1.226	1.227	1.228	1.238	1.242	1.275	0,1	0,1	0,8	0,3	0,9
Inlandskraftstoffabsatz ²	54,6	55,0	53,2	52,4	51,8	51,1	0,7	-3,3	-1,4	-1,1	-0,5
dar. Ottokraftstoffe ²	25,9	25,0	23,4	22,2	21,2	19,8	-3,1	-6,4	-5,3	-4,5	-2,3
dar. Diesellokraftstoffe ²	28,7	29,9	29,7	30,2	30,6	31,3	4,1	-0,6	1,6	1,3	0,8

Quellen:
 Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWI),
 Mineralölwirtschaftsverband, BVU

Anmerkungen:

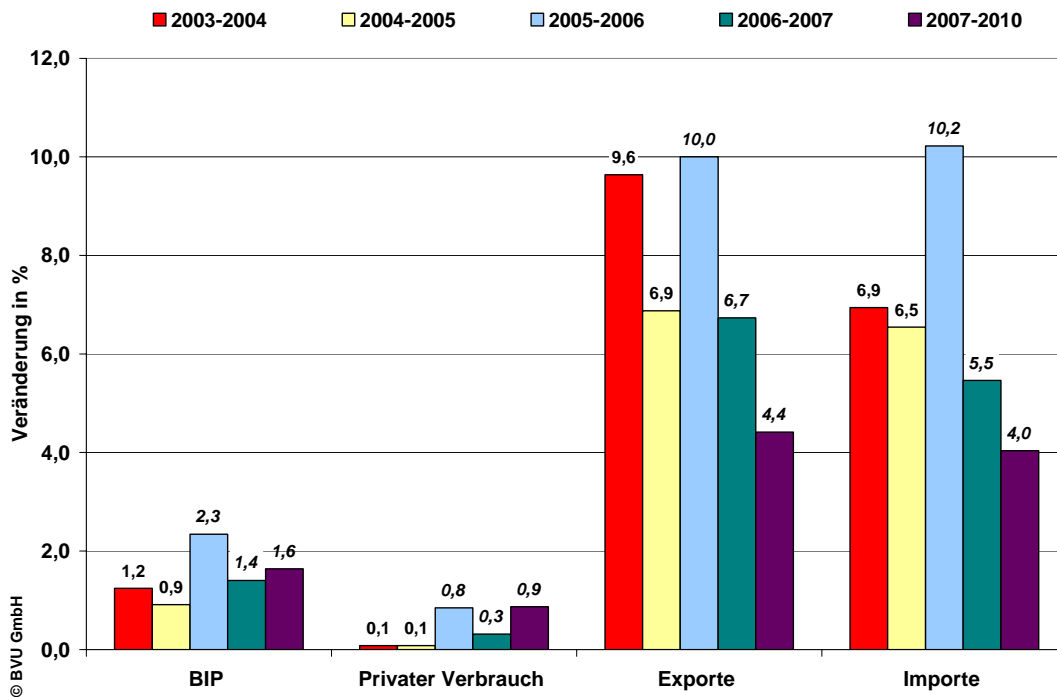
- 1 Zu Preisen von 2000 (real,Kettenindizes). Prognose: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Herbstprojektion vom Oktober 2006 für 2006, 2007 und 2010
- 2 Für 2006, 2007 und 2010 Prognose: Mineralölwirtschaftsverband (einschließlich biogener Kraftstoffe)

Die Exporte werden auch 2006, 2007 und bis 2010 mit Wachstumsraten von + 10,0 %, + 6,7 % sowie + 4,4 % p.a. Wachstumsmotor bleiben. Bei einem Wachstum der Importe von + 10,2 %, + 5,5 % und + 4,0 % p.a. wird sich der Außenbeitrag weiter vergrößern.

Nach dem unterproportionalen Wachstum 2005 wird der private Konsum nach Einschätzung des BMWI sowohl 2006 (0,8 %) als auch 2007 (0,3 %) leicht steigen und diesen Trend bis 2010 mit + 0,9 % p.a. weiter fortsetzen. Saisonbereinigt stieg der private Verbrauch in den ersten drei Quartalen des Jahres 2006 wie vom BMWI prognostiziert um 0,8 %. Die Bruttoanlageinvestitionen stiegen im Jahr 2006 um 5,2%, und werden 2007 nach Einschätzung des BMWI etwas geringfügiger um 3,4 % zunehmen sowie mittelfristig zwischen 2008 und 2010 um 3,6 % p.a. Davor

waren seit 2001 reale Rückgänge der Investitionen zu verzeichnen. Abbildung L-1 verdeutlicht die Entwicklung wichtiger Leitdaten grafisch.

Abbildung L-1: Entwicklung sozio-ökonomischer Leitdaten



Nach Einschätzung des BMWI wird der praktisch seit 1995 andauernde Rückgang der Bruttowertschöpfung des **Baugewerbes** im Jahr 2006 erstmals gebrochen. Es wird mit einem Anstieg von 3,6% gerechnet, der sich im Jahr 2007 mit 1,6 % fortsetzen und auch mittelfristig andauern soll, wenn auch etwas verhaltener (2008 – 2010 + 0,4 % p.a.). Im ersten bis dritten Quartal 2006 war genau die vom BMWI erwartete Zunahme von 4,4% zu verzeichnen.

2.3 Sonstige Leitdaten

Die besonders für den Schienenverkehr wichtige **Rohstahlproduktion** in Deutschland ging nach dem kräftigen Anstieg von 2004 im Jahr 2005 um 4,0 % auf etwa 44,5 Mio Tonnen zurück, weil trotz anhaltend hoher Nachfrage zunächst Lagerbe-

stände abgebaut wurden. Für 2006 wird nach Verbandsangaben mit einem deutlichen Wiederanstieg von 2,6 % gerechnet, danach mit einer Quasi-Stagnation.

Nach den Zunahmen in den Jahren 2003 und 2004 kehrte der **Steinkohleabsatz** in Deutschland aus deutscher und importierter Steinkohle im Jahr 2005 (- 3,7 %) zum langfristigen Trend eines abnehmenden Steinkohleabsatzes in Energiewirtschaft und Stahlindustrie zurück, der sich auch in den Folgejahren bis 2010 (- 2,7 % p.a.) fortsetzen wird.

Nach Einschätzung des Mineralölwirtschaftsverbands stieg der Absatz von **Mineralölprodukten** in Deutschland (einschließlich biogener Kraftstoffe) erstmals seit 1999 im Jahr 2006 mit + 1,6 % erstmals wieder an⁹. Steigerungen beim **Dieselmotorkraftstoff** (+ 1,6 %), leichtem Heizöl (+ 5,9 %) und Flugturbinenkraftstoffen (+ 4,5 %) wurden überlagert von Einbußen bei **Otto-Kraftstoff** (- 3,4 %), und schwerem Heizöl (- 2,2 %). Die tatsächliche Entwicklung von Januar bis Oktober 2006 war geringfügig weniger positiv als nach Einschätzung des Mineralölwirtschaftsverbands: In diesem Zeitraum sank der Absatz an Otto-Kraftstoffen um 5,9 %, der Dieselabsatz ohne Biokomponenten nahm um 0,9 % zu. Der Heizöl-Absatz lag deutlich höher (+ 9,3 %), der Zuwachs des Flugturbinenkraftstoffs bei + 4,3 %. Für 2007 erwartet der Mineralölwirtschaftsverband einen ganz leichten Anstieg des Absatzes um 0,6 %. Mittelfristig rechnet der Verband vor allem aufgrund von Effizienzsteigerungen im Energieeinsatz mit weiteren leichten Rückgängen bei Kraftstoff (außer Flugturbinenkraftstoff) und Heizöl, und damit auch des Gesamtabsatzes.

Für die dynamisch wachsenden Transporte hochwertiger Güter ist die Bruttowertschöpfung des gesamten **verarbeitenden Gewerbes** (ohne Bau-, Bergbau und Energie/Wasserversorgung) ein wichtiger Indikator. Nach – 2,0 % Einbuße im Jahr 2002 und einem moderaten Wachstum von 0,7 % im Jahr 2003 waren 2004 und 2005 Steigerungen von 3,4 % bzw. 3,3 % zu verzeichnen. Die Projektion des BMWI quantifiziert das Wachstum des Verarbeitenden Gewerbe für 2006 mit + 5,1 % und für 2007 mit + 2,4 %. Für den Zeithorizont bis 2010 werden vom BMWI keine sektoralen Aussagen gemacht; die BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH erwartet eine weiter leicht über der BIP-Zunahme (1,6 % p.a.) liegende Wachstumsrate

⁹ MWV, Jahresprognose 2006, Juni 2006

des Verarbeitenden Gewerbes von 1,9 % p.a. Für die **Ernährungsindustrie** werden nach 1,6 % Wachstum 2005 Zuwachsraten von 1,8 % für 2006, 1,5 % für 2007, sowie 1,7 % p.a. für 2008 bis 2010 erwartet.

Für die **Chemische Industrie** werden als Zuwachs der Bruttowertschöpfung nach + 4,1 % 2005 für 2006 + 1,0 % prognostiziert, für 2007 + 1,3 % sowie für die Folgejahre jeweils + 1,9 % p.a.

3. Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Güterverkehrs

3.1 Güterverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** stieg 2006 um 6,6 %. Entgegen dem langjährigen Trend war das Wachstum der Schiene mit + 10,6 % besonders hoch und übertraf sogar das des Straßengüterverkehrs insgesamt (+ 7,3 %), so dass wie schon 2005 auch der Marktanteil der Schiene anstieg. Die Binnenschifffahrt konnte im Jahr 2006 ihren Marktanteil nicht steigern und musste einen Rückgang von – 1% verzeichnen. Die Einbußen sind unter anderem mit dem langen, kalten und schneereichen Winter (zugefrorenen Wasserstraßen) sowie der Hitzeperiode im Juli 2006 (Niedrigwasser) zu begründen.

In Tabelle G-1 und Abbildung G-1 sind die Transportleistungen der Landverkehrsträger zusammen gefasst. Der Kabotage-Verkehr ausländischer Lkw in Deutschland ist aufgrund seiner steigenden Bedeutung in die Summenwerte mit hinein gerechnet.

Tabelle G-1: Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger (Mrd Tkm; % p.a.)

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
Straßengüterverkehr ¹	392,5	404,5	434,1	448,6	488,0	3,0	7,3	3,4	2,8
Inländische Lkw	266,9	271,8	288,3	294,8	309,0	1,8	6,1	2,3	1,6
Nahverkehr	26,0	25,6	27,0	27,2	27,6	-1,5	5,4	1,1	0,5
Regionalverkehr	48,5	49,9	52,6	53,5	54,4	2,8	5,5	1,7	0,6
Fernverkehr	192,4	196,3	208,7	214,1	227,0	2,1	6,3	2,6	2,0
Ausländische Lkw	125,7	132,7	145,8	153,8	179,0	5,6	9,9	5,5	5,2
Ausländische Lkw grenzüb. ²	121,9	128,3	140,6	147,7	169,1	5,2	9,7	5,0	4,6
Kabotage ³	3,8	4,4	5,1	6,2	9,9	18,0	16,0	20,0	17,0
Eisenbahn ⁴	91,9	95,4	105,5	109,5	118,2	3,8	10,6	3,8	2,6
Binnenschifffahrt	63,7	64,1	63,4	64,1	65,4	0,7	-1,0	1,1	0,7
Rohrfernleitungen ⁵	16,2	16,7	16,0	16,1	16,4	3,1	-4,2	0,5	0,6
Alle Landverkehrsträger ¹	564,3	580,7	619,0	638,4	688,1	2,9	6,6	3,1	2,5

Quellen:

Kraffahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

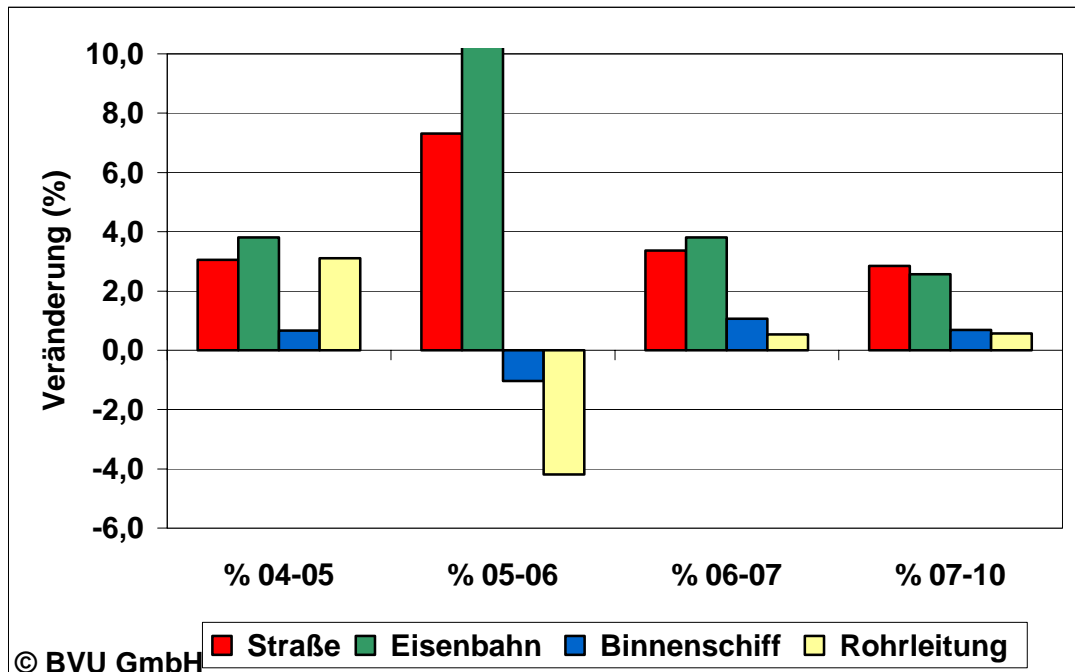
1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw

2 Für 2004 Daten lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

3 Für 2003/4 Daten lt. KBA / Eurostat; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

4 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor durch das Statistische Bundesamt

5 Nur Rohöl

Abbildung G-1: Entwicklung der modalen Güterverkehrsleistung (% p.a.)


Der Nahbereich des **Straßengüterverkehrs** verzeichnete 2005 – wie seit mehreren Jahren in Folge - einen Leistungsrückgang von - 1,5%. Entsprechend der Erholung der Bauwirtschaft werden 2006 und 2007 wieder leichte Zunahmen von 1,1 % und 0,2 % erwartet. Im Jahr 2005 wuchs der Regionalverkehr entgegen dem allgemeinen Trend stärker als der Fernverkehr. Für 2006, 2007 und bis 2010 wird jedoch wieder eine überdurchschnittliche Zunahme des Fernbereichs erwartet.

Die **Schiene** wird nach den relativ hohen Zuwächsen des Jahres 2005 (insgesamt + 3,8 %) vor allem im Jahr 2006 mit einer Leistungssteigerung um 10,6 % stärker wachsen als die Straße. 2005 wurde die Leistungssteigerung in tkm von einem parallelen Rückgang des Aufkommens in t begleitet, weil kürzere zu länger laufenden Verkehren umgeschichtet wurden und die durchschnittliche Entfernung sich entsprechend erhöhte. 2006 stieg dagegen auch das Aufkommen der Schiene kräftig (+ 7,8 %). Aufgrund von weiter steigender Wettbewerbsfähigkeit, guter Stahlkonjunktur und der Freigabe der grenzüberschreitenden und der nationalen Eisenbahnverkehre in der EU ab 2006 / 2007 wird auch für die Jahre 2007 (+ 3,8 %) und 2008 bis 2010 (+ 2,6 % p.a.) ein starkes, ab 2008 aber nicht mehr überproportionales

Wachstum für die Schiene erwartet. Mit der Schienen-Gütertransportmenge im Jahr 2006 von 342,0 Mio t wurde die Menge des Eisenbahn-Güterverkehrs in Westdeutschland von 1985 (324,4 Mio t) zum ersten Mal übertroffen. Die dahinterstehende Leistung ist 2006 mit 105,5 Mrd Tkm jedoch um über die Hälfte höher als die entsprechende Leistung von 1985 (64,0 Mrd Tkm). So stark sind in der Zwischenzeit die Transportentfernungen angestiegen. Dieser Trend wird sich auch bis 2010 weiter fortsetzen.

Das **Binnenschiff** musste nach Leistungssteigerungen in den Jahren 2004 und 2005 im Jahr 2006 Einbußen von – 1,0 % hinnehmen. Gründe dafür sind unter anderem die lange Winterperiode sowie die Hitzewelle im Sommer 2006. Für die Jahre 2007 (+ 1,1 %) bis 2010 (+ 0,7 % p.a.) werden wieder leichte Zuwächse prognostiziert. Ähnlich starke Niedrigwasser-Einflüsse wie 2006 in direkt aufeinanderfolgenden Jahren erscheinen eher unwahrscheinlich, daher sollte das Binnenschiff seine Einbußen aufholen können. Es profitiert aber auch vom Boom des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bei Containern, aber auch bei Massen- und sonstigem Stückgut (z.B. neue Autos). Wie beim grenzüberschreitenden Straßenverkehr kommt das Wachstum zu einem erheblichen Anteil ausländischen Schiffen zugute.

Der **Rohrleitungsverkehr** mit Rohöl hat 2006 – analog zum rückläufigen Mineralölabsatz - um - 4,2 % abgenommen. In den folgenden Jahren 2007 (+ 0,5 %) bis 2010 wird wieder mit leichten Zunahmen gerechnet (jeweils 0,6% p.a.). Da die Mineralöl-Raffinerien fast an ihrer Kapazitätsgrenze arbeiten und keine Kapazitätserweiterungen absehbar sind, sind in den kommenden Jahren für die zuliefernden Rohrleitungen nur moderate Steigerungen zu erwarten.

Nach Vorliegen der, mindestens für deutsche Lkw, endgültigen Daten für 2005 und des Berichts der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Verkehrsverlagerungen infolge der Lkw-Maut“ können zur Wirkung der Anfang 2005 eingeführten **streckenabhängigen Lkw-Gebühr** auf das Niveau der Verkehrsleistung und auf deren Aufteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern folgende Feststellungen getroffen werden:

- Das im Vergleich zur Schiene unterdurchschnittliche Wachstum des Straßengüterverkehrs im Jahre 2005 liegt mit großer Wahrscheinlichkeit neben Wett-

bewerbswirkungen an den Kraftstoffpreissteigerungen, aber auch an der Maut. Das auch im Jahr 2006 stärkere Wachstum der Schiene dürfte dagegen weniger als 2005 auf die Maut, sondern eher auf das starke Wachstum des schienenaffinen Seehafen-Hinterlandverkehrs und des internationalen Verkehrs auf große Entfernungen bei entsprechend wettbewerbsfähigen Angeboten zurückzuführen sein

- Im grenzüberschreitenden Verkehr wird von den Lkw-Fahrern versucht, früher auf das ausländische Netz zu wechseln (z.B. im Verkehr Skandinavien – Benelux schon im Emsland statt erst im Rhein-Ruhr-Raum).
- Der Wechsel ins nachgeordnete Straßennetz ist jedoch von untergeordneter Bedeutung. Die dortige Fahrleistungsentwicklung zeigt keine zur Autobahn spiegelbildliche Entwicklung.
- Eine weitere Reaktion auf die Maut ist der Wechsel vom Werk- zum gewerblichen Verkehr, also von Eigenerstellung zu Fremdvergabe von Transportleistungen: Bei deutschen Lkw setzt sich die Zunahme von 1,9 % 2005, bezogen auf die Transportleistung, über alle Hauptverkehrsrelationen und Verkehrsarten aus einem Zuwachs des gewerblichen Verkehrs um 4,1 % und einem parallelen Rückgang des Werkverkehrs um 5,6 % zusammen. 2006 ist das Wachstum des Werkverkehrs in den ersten drei Quartalen zumindest unterproportional mit + 5,0 % gegenüber + 6,9 % beim gewerblichen Verkehr.
- Obwohl allgemein von einer weitgehenden Ausschöpfung der Rationalisierungsreserven im Straßengüterverkehr auszugehen ist, führten die Kraftstoffpreissteigerungen und die Mauteinführung im Jahr 2005 dennoch zu starken Reaktionen bei der Einsatz-/Fahrtorganisation: Der im vorigen Spiegelstrich erwähnten Steigerung der Tonnenkilometer deutscher Lkw um 1,9 % steht eine Stagnation der Fahrleistung (- 0,2 %) gegenüber. Dahinter steckt wiederum ein Anstieg der beladenen Fahrzeugkilometer um 1,3 % und ein paralleler Rückgang der Leerfahrten, überwiegend im Binnenverkehr, um – 5,4 %. In den ersten 8 Monaten 2006 nahmen die Leerfahrten zwar wieder zu, blieben aber wie im langjährigen Trend mit + 4,6 % spürbar unter dem Wachstum der beladenen Fahrten von + 5,7 %.¹⁰

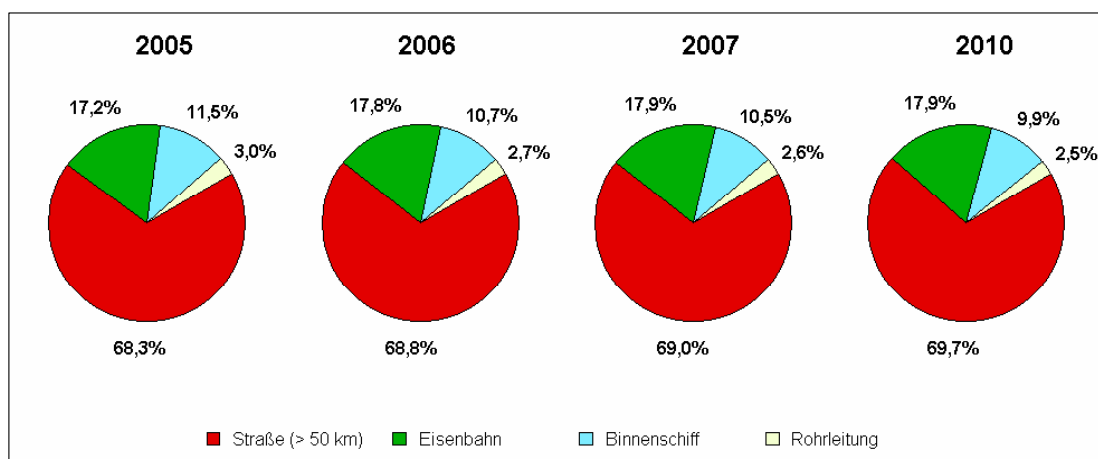
¹⁰ Vgl. zur Fahrleistungsentwicklung Statistische Mitteilungen des KBA, Reihe 8, 12/2006.

Der Kostendruck begünstigt bei ansonsten unveränderten Bedingungen die ausländischen Fahrzeuge aufgrund von deren Kostenvorteilen, obwohl die Verlager Aspekte der Transportqualität wieder stärker in ihre Vergabeentscheidungen einbeziehen. Die deutschen Lkw entwickelten sich daher 2006 im grenzüberschreitenden Verkehr unterproportional: Ihre Verkehrsleistung im internationalen Verkehr erhöhte sich um gut 7 %. Für **ausländische Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr** werden dagegen für 2006 + 9,7 % Steigerung der in Deutschland erbrachten Verkehrsleistung erwartet. Ausländische Lkw werden also gerade auch bei langen Streckenanteilen im Inland genutzt. Für 2006 wird somit bei ausländischen Lkw ein ähnlich starkes Wachstum wie 2004 vor der Mauteinführung erwartet.

Für die stufenweise Freigabe der **Kabotage** in der EU-25 werden zwar die vertraglich vereinbarten Optionen zum Aufschub ausgenutzt, dennoch zeigen bereits die für 2004 verfügbaren Auswertungen der Eurostat-Daten durch das KBA starke Zuwächse der Kabotage in Deutschland (+ 27 %). Daher werden für 2005, 2006, 2007 und 2008-2010 mit + 18 %/ + 16 %/ + 20 %/ + 17 % p.a. trotz eines längeren Anpassungszeitraums hohe Zuwächse für den deutschen Binnenverkehr mit ausländischen Lkw erwartet.

In den Jahren 2005 und 2006 setzte sich der langjährige Trend stetig zunehmender **Modal Split-Anteile** des Lkw fort. Die Bahn konnte jedoch in beiden Jahren ihren Anteil ebenfalls erhöhen, Rohrleitung und Binnenschifffahrt mussten Modal Split-Anteile an die Straße abgeben (vgl. Abbildung G-2). In den folgenden Jahren von 2007 bis 2010 wird mit einer Fortsetzung dieses Trends gerechnet, die Bahn kann ihren Anteil behaupten.

Abbildung G-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach der Verkehrsleistung (Straße: nur Verkehr > 50 km)



Im Berichtszeitraum setzt sich der Trend zunehmender Durchschnittsentfernungen weiter fort, so dass das gesamtmodale Güteraufkommen schwächer wächst als die Leistung. 2006 beträgt das Wachstum der gesamtmodalen Leistung 6,6 %, die Tonnage verzeichnet einen geringeren Zuwachs von 5,4 %. Tabelle G-2 und Abbildung G-3 verdeutlichen die Entwicklung der Tonnage, analog zu Tabelle G-1, wo die Leistung dokumentiert worden war.

Tabelle G-2: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (Mio t; % p.a.)

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
Straßengüterverkehr ¹	3.065,9	3.077,9	3.258,2	3.315,9	3.438,7	0,4	5,9	1,8	1,2
Inländische Lkw	2.750,5	2.742,2	2.889,8	2.928,1	2.990,6	-0,3	5,4	1,3	0,7
Nahverkehr	1.622,8	1.585,7	1.657,6	1.670,3	1.681,3	-2,3	4,5	0,8	0,2
Regionalverkehr	542,4	554,8	587,6	595,6	604,7	2,3	5,9	1,4	0,5
Fernverkehr	585,2	601,7	644,5	662,1	704,6	2,8	7,1	2,7	2,1
Ausländische Lkw	315,5	335,7	368,4	387,8	448,0	6,4	9,7	5,3	4,9
Ausländische Lkw grenzüb. ²	300,7	318,8	348,9	364,9	413,0	6,0	9,4	4,6	4,2
Kabotage ³	14,8	16,9	19,4	22,9	35,1	14,1	15,4	17,8	15,2
Eisenbahn ⁴	322,0	317,3	342,0	351,5	368,1	-1,5	7,8	2,7	1,6
Binnenschifffahrt	235,9	236,8	235,8	237,4	240,4	0,4	-0,4	0,7	0,4
Rohrfernleitungen ⁵	93,8	95,5	94,3	95,0	96,9	1,8	-1,2	0,7	0,7
Alle Landverkehrsträger	3.717,6	3.727,5	3.930,3	3.999,7	4.144,1	0,3	5,4	1,8	1,2

Quellen:
Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Für 2004 Daten lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 3 Für 2003/4 Daten lt. KBA / Eurostat; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 4 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor durch das Statistische Bundesamt
- 5 Nur Rohöl

Abbildung G-3: Entwicklung des modalen Güterverkehrsaufkommens (% p.a.)

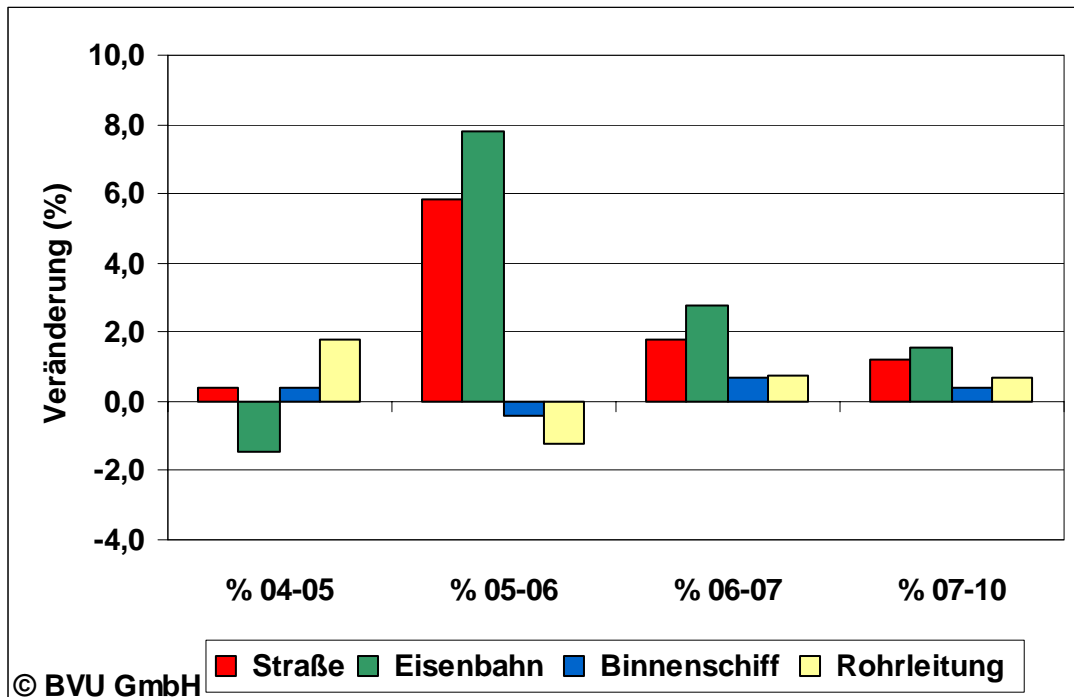
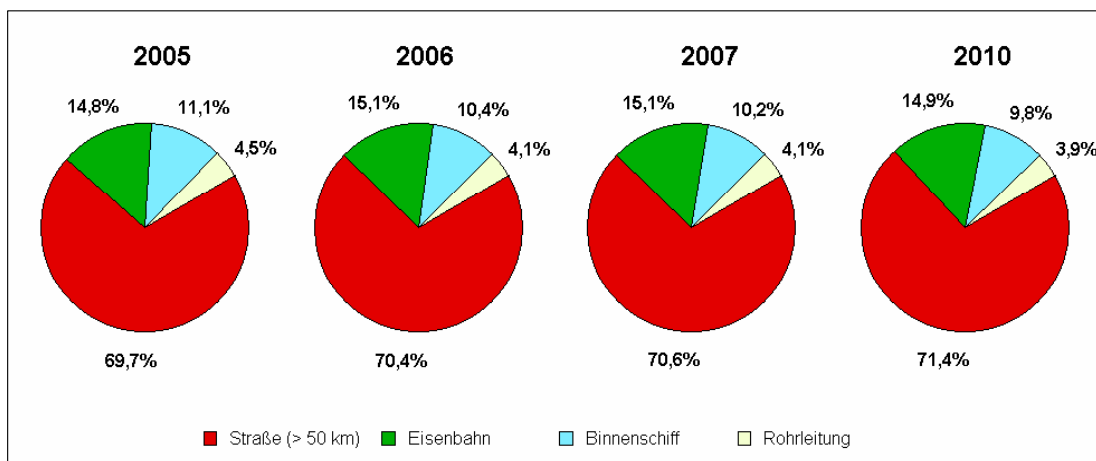


Abbildung G-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach dem Verkehrsaufkommen (Straße: nur Verkehr > 50 km)

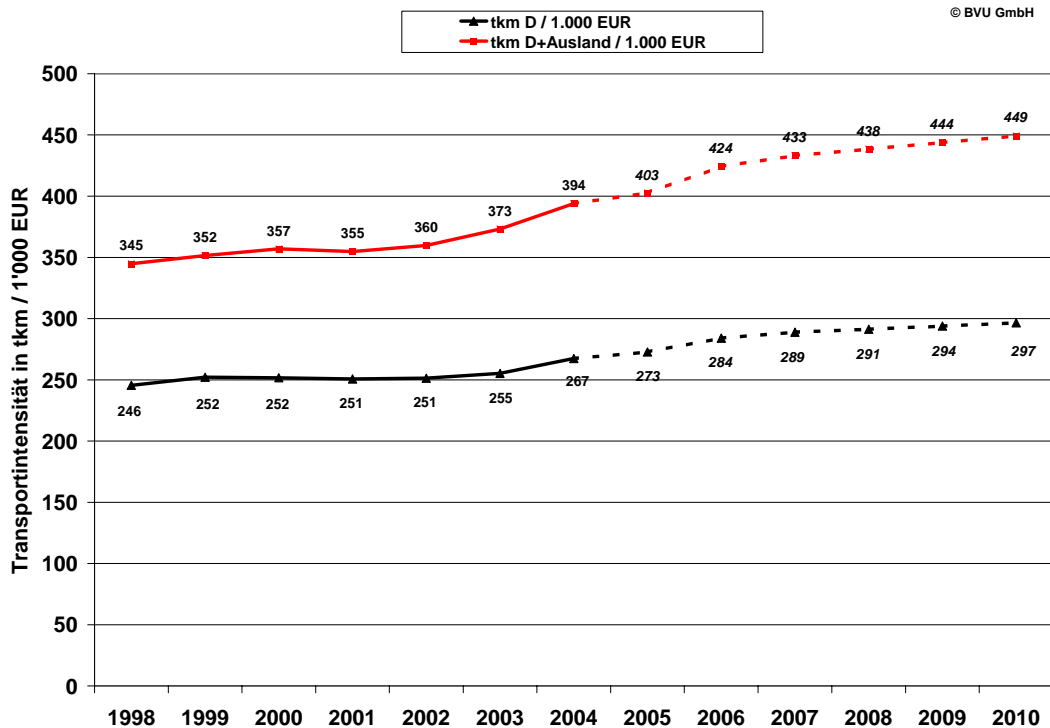


In Abbildung G-4 sind die modalen Anteile nach dem Aufkommen zusammengestellt. Wie bei der Leistung ergeben sich leichte Verschiebungen zugunsten der Straße.

Eine wichtige Kenngröße zur Entwicklung des Transportaufwands einer Volkswirtschaft ist die „Transportintensität des BIP“, ausgedrückt in „Tkm pro Tsd € BIP“. Abbildung G-5 veranschaulicht die Transportintensität, einmal nach der auf deutschem Territorium erbrachten Verkehrsleistung („Tkm D pro Tsd € BIP“), einmal nach der auf deutschem + ausländischem Territorium erbrachten Verkehrsleistung („Tkm D + Ausland pro Tsd € BIP“). Die Transportleistungen sind über alle Verkehrsmittel summiert. Es wird folgendes deutlich:

- Die Transportleistung in Deutschland und dem Ausland liegt um 50 % über der in Deutschland erbrachten Transportleistung: 2005 (vgl. Abb. G-5): 403 zu 273 Tkm/Tsd € BIP. D.h., dass jedem in Deutschland zurückgelegten Tonnenkilometer ein weiterer halber Tonnenkilometer auf ausländischem Territorium gegenüber steht (im Durchschnitt über alle Hauptverkehrsbeziehungen). Wird nur der grenzüberschreitende Verkehr betrachtet, ergibt sich für jeden in Deutschland zurückgelegten Tonnenkilometer mehr als ein weiterer Tonnenkilometer im Ausland.
- Die Transportintensität in Deutschland steigt von 2000 bis 2005
 - in Deutschland von 252 Tkm auf 273 Tkm (+ 8 %),
 - auf deutschem + ausländischem Territorium aber von 357 auf 403 Tkm (+ 13 %).
- Von 1998 bis 2007 ergeben sich Steigerungen der Transportintensität
 - in Deutschland von 246 auf 289 km (+ 17 %),
 - auf deutschem + ausländischem Territorium von 345 auf 449 Tkm (+ 30 %).

Abbildung G-5: Gütertransportintensität (Tkm pro Tsd €BIP) auf deutschem sowie auf deutschem + ausländischem Gebiet



3.2 Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen

Die Tabellen G-3 und G-4 veranschaulichen die Transportleistung und die Transportmengen nach Verkehrsträgern und Hauptverkehrsrelationen. Die folgenden Aussagen sind Analysen dieser Tabellen, vor allem über relative Anteile der einzelnen Hauptverkehrsrelationen und der Verkehrsträger in den Hauptverkehrsrelationen.

Bedingt durch den Trend zur Integration und internationalen Arbeitsteilung wächst der deutsche Binnenverkehr schon seit vielen Jahren schwächer als die grenzüberschreitenden Hauptverkehrsrelationen. An der gesamtmodalen Güterverkehrsleistung macht der Binnenverkehr 2010 50,0 % aus, 2005 waren es noch 52,1 %. Dennoch sind die Steigerungen der Binnenverkehrsleistung unerwartet hoch: 2005 nahm der Binnenverkehr um 3,2 % zu, für 2006 und 2007 werden + 5,5 % bzw. + 2,5 % erwartet. Sie kommen ganz überwiegend durch erhöhte Transportentfernun-

gen zustande, auch das Aufkommen des Binnenverkehrs in Tonnen steigt jedoch leicht an.

Wegen des Straßengüterverkehrs ist der Anteil der Straße an der gesamtmodalen Leistung im Binnenverkehr mit etwa 80 % höher als bei Versand und Empfang, wo Werte zwischen 50 % und 60 % erreicht werden, und höher als beim Transit (Werte bis knapp 70 %). Nach der Tonnage ergibt sich ein etwas anderes Bild: Hier kommt die Straße im Binnenverkehr auf ein Niveau von etwa 90 %, im Versand auf etwa 60 %, im Empfang auf etwa 45 % und im Transit wie bei der Leistung auf knapp 70 %. Der höhere Tonnage-bezogene Straßenanteil im Binnenverkehr liegt daran, dass die Straße im Massengut-/Baustoff-Transport auf kurze Entfernungen konkurrenzlos ist. Der niedrige Straßenanteil beim Empfang liegt an der dort starken Position von Binnenschiff und Rohrleitungen.

Innerhalb der Straßenverkehrsleistung machte der Binnenverkehr 2005 59,8 % aus (nach dem Aufkommen jedoch 85 %). Beide Anteile gehen bis 2010 leicht zurück. Bei der Schiene stellte die Binnenverkehrsleistung (in Tkm) 2005 nur noch 46,5 % der gesamten Schienengüterverkehrsleistung; 1998 waren es noch 49 %. Auf das Bahn-Verkehrsaufkommen (in Tonnen) bezogen, machte der Binnenverkehr 2005 63,6 % aus. Wie bei der Straße nimmt die Bedeutung des Binnenverkehrs weiter ab.

Bei der Binnenschifffahrt hat der Binnenverkehr innerhalb Deutschlands die vergleichsweise geringste Bedeutung mit einem Anteil an der Binnenschiffsleistung von 18,2 % bzw. am Aufkommen von 23,9 % (2005). Auch bei der Binnenschifffahrt geht die Bedeutung des Binnenverkehrs weiter zurück.

Wie aus den Tabellen G-3 und G-4 hervorgeht, bringen die steigenden Anteile von **Versand und Empfang** die wachsende Bedeutung des Exports und Imports für die deutsche Wirtschaft zum Ausdruck. An der Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger machten Versand und Empfang zusammen 2002 32,1 % aus, bis 2010 wird dieser Anteil auf 33,7 % anwachsen.

Seit 2002 übersteigt die Leistung im **Transitverkehr** diejenige im grenzüberschreitenden Versand. Bis 2010 wird sie um etwa 8,6 % größer sein als der Versand. Wegen der Rohstoffimporte ist der Empfang deutlich größer als Versand und Transit.

Der Transit hat nach der Leistung zwischen 1998 und 2005 über 50 % zugenommen, bis 2010 wird er um weitere 21 % zunehmen.

In den Jahren 1998 bis 2003 hat die Güterverkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt, also in der Summe aus Versand, Empfang und Transit, um durchschnittlich 3,0 % pro Jahr zugenommen, 2004 waren es durch den EU-Erweiterungseffekt 9,4 % Zunahme, 2005 und 2006 war schließlich eine Steigerung um 2,5 % bzw. 7,7 % zu verzeichnen, für 2007 werden Steigerungen von 3,8 % sowie für 2008 bis 2010 von 3,4 % p.a. erwartet.

Tabelle G-3: Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mrd Tkm; % p.a.)

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
Straßengüterverkehr									
Binnenverkehr ¹	235,8	241,8	256,3	262,6	276,0	2,6	6,0	2,5	1,7
Grenzüb. Versand	48,0	49,4	52,6	54,9	61,5	2,8	6,6	4,3	3,9
Grenzüb. Empfang	51,8	53,7	58,8	60,9	68,9	3,6	9,5	3,6	4,2
Grenzüb. Transit	56,9	59,6	66,3	70,2	81,7	4,8	11,3	5,8	5,2
Alle HVR	392,5	404,5	434,1	448,6	488,0	3,0	7,3	3,4	2,8
Eisenbahn									
Binnenverkehr	41,4	44,4	46,9	48,4	52,0	7,3	5,5	3,3	2,4
Grenzüb. Versand	21,0	20,9	24,0	25,0	27,2	-0,5	15,1	4,0	2,8
Grenzüb. Empfang	19,8	19,2	22,2	23,0	24,5	-3,1	15,3	3,7	2,1
Grenzüb. Transit	9,7	10,9	12,4	13,1	14,5	12,3	13,8	5,4	3,5
Alle HVR	91,9	95,4	105,5	109,5	118,2	3,8	10,6	3,8	2,6
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	11,3	11,7	11,5	11,6	11,6	3,5	-1,3	0,2	0,0
Grenzüb. Versand	13,4	13,9	13,8	14,0	14,3	3,7	-0,5	1,1	0,6
Grenzüb. Empfang	23,6	23,4	23,4	23,5	24,1	-1,1	0,1	0,8	0,7
Grenzüb. Transit	15,3	15,1	14,7	15,0	15,5	-1,4	-3,0	2,2	1,2
Alle HVR	63,7	64,1	63,4	64,1	65,4	0,7	-1,0	1,1	0,7
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	4,9	4,9	4,7	4,8	4,8	-1,0	-3,2	0,4	0,5
Grenzüb. Empfang	11,3	11,8	11,3	11,4	11,6	4,9	-4,6	0,6	0,6
Alle HVR	16,2	16,7	16,0	16,1	16,4	3,1	-4,2	0,5	0,6
Alle Landverkehrsträger									
Binnenverkehr ¹	293,4	302,8	319,4	327,4	344,4	3,2	5,5	2,5	1,7
Grenzüb. Versand	82,4	84,1	90,5	93,9	102,9	2,1	7,6	3,7	3,1
Grenzüb. Empfang	106,6	108,1	115,6	118,9	129,0	1,5	6,9	2,8	2,8
Grenzüb. Transit	81,9	85,6	93,4	98,3	111,7	4,5	9,1	5,2	4,4
Alle HVR	564,3	580,7	619,0	638,4	688,1	2,9	6,6	3,1	2,5

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Dt. + ausl. Fahrzeuge; Für 2004 Daten ausländischer Fahrzeuge lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 3 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor durch das Statistische Bundesamt (Aufteilung auf Hauptverkehrsrelationen wie bisher)

Tabelle G-4: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mio t; % p.a.)

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
Straßengüterverkehr									
Binnenverkehr ¹	2.639,8	2.629,5	2.768,8	2.806,4	2.866,5	-0,4	5,3	1,4	0,7
Grenzüb. Versand	180,4	187,3	200,7	208,7	231,3	3,8	7,2	4,0	3,5
Grenzüb. Empfang	163,8	174,7	192,0	198,5	222,5	6,6	9,9	3,4	3,9
Grenzüb. Transit	81,9	86,5	96,7	102,2	118,4	5,6	11,9	5,7	5,0
Alle HVR	3.065,9	3.077,9	3.258,2	3.315,9	3.438,7	0,4	5,9	1,8	1,2
Eisenbahn									
Binnenverkehr	203,9	201,7	210,5	215,3	223,1	-1,1	4,3	2,3	1,2
Grenzüb. Versand	49,5	48,2	54,9	56,8	60,8	-2,6	14,0	3,4	2,3
Grenzüb. Empfang	54,2	51,1	58,4	60,2	63,0	-5,6	14,2	3,1	1,6
Grenzüb. Transit	14,4	16,2	18,3	19,2	21,2	12,9	12,6	5,3	3,4
Alle HVR	322,0	317,3	342,0	351,5	368,1	-1,5	7,8	2,7	1,6
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	55,2	56,7	56,3	56,3	56,0	2,6	-0,7	0,0	-0,2
Grenzüb. Versand	51,4	53,4	53,2	53,7	54,5	3,9	-0,2	1,0	0,5
Grenzüb. Empfang	105,1	103,2	103,4	104,0	105,9	-1,8	0,2	0,6	0,6
Grenzüb. Transit	24,2	23,6	22,9	23,4	24,1	-2,6	-2,7	1,9	1,0
Alle HVR	235,9	236,8	235,8	237,4	240,4	0,4	-0,4	0,7	0,4
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	22,8	22,5	22,0	22,0	22,2	-1,5	-2,0	0,1	0,3
Grenzüb. Empfang	71,0	73,0	72,3	72,9	74,7	2,9	-1,0	0,9	0,8
Alle HVR	93,8	95,5	94,3	95,0	96,9	1,8	-1,2	0,7	0,7
Alle Landverkehrsträger									
Binnenverkehr ¹	2.921,7	2.910,4	3.057,5	3.100,0	3.167,7	-0,4	5,1	1,4	0,7
Grenzüb. Versand	281,3	288,9	308,9	319,2	346,6	2,7	6,9	3,4	2,8
Grenzüb. Empfang	394,1	402,0	426,0	435,6	466,1	2,0	6,0	2,3	2,3
Grenzüb. Transit	120,5	126,2	137,9	144,8	163,7	4,8	9,3	5,0	4,2
Alle HVR	3.717,6	3.727,5	3.930,3	3.999,7	4.144,1	0,3	5,4	1,8	1,2

Quellen:

Krafftahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Dt. + ausl. Fahrzeuge; Für 2004 Daten ausländischer Fahrzeuge lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 3 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor durch das Statistische Bundesamt (Aufteilung auf Hauptverkehrsrelationen wie bisher)

3.3 Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterarten

In Übereinstimmung zum hauptsächlichen Vorgehen bei der Analyse der Hauptverkehrsrelationen wird die Analyse der Güterarten auf die jeweilige Güterverkehrsleistung aufgebaut. Bei der Straße wird wegen der stark unterschiedlichen Gutstruktur der Nahbereich¹¹ von der Summe aus Regional- und Fernbereich getrennt ausgewiesen. In Tabelle G-5 sind zunächst die Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr des Nahbereichs zusammengestellt.

Tabelle G-5: Güterverkehrsleistung der Straße (Nahbereich) nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
0 Landw. Erzeugnisse	1,2	1,3	1,4	1,4	1,4	7,4	6,2	0,6	0,3
1 Nahrungs- und Futtermittel	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	-3,6	6,1	0,6	0,3
2 Feste mineral. Brennstoffe	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-16,0	-2,2	-4,8	-5,8
3 Erdöl/Mineralölprodukte	1,1	1,2	1,3	1,3	1,2	7,3	4,4	0,2	-0,9
4 Erze, Metallabfälle	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	-1,3	4,7	-0,4	-1,4
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,1	4,8	0,1	-0,3
6 Steine/Erden/Baustoffe	15,2	14,7	15,5	15,6	15,6	-3,4	5,3	0,5	0,0
7 Düngemittel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-2,3	2,4	-2,2	-1,4
8 Chemische Erzeugnisse	2,0	1,9	2,0	2,1	2,1	-3,2	4,2	1,6	0,1
9 Halb- und Fertigwaren	3,1	3,2	3,4	3,5	3,9	3,8	6,1	4,7	3,4
Alle Güter	25,9	25,5	26,8	27,1	27,5	-1,5	5,3	1,1	0,4

Quellen:
Kraftfahrtbundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Steine/Erden/Baustoffe (NST 6) sind mit einem Anteil von 57,8 % (2006) an der gesamten Leistung des **Straßengüterverkehrs** im **Nahbereich** dessen Hauptgutart. Wie in den vergangenen Jahren geht hier die Leistung überdurchschnittlich zurück, während, analog zum Güterverkehr aller Verkehrsträger, besonders die Halb- und Fertigwaren (NST 9) an Boden gewinnen. Im Nahbereich sind dies zu einem we-

¹¹ Der getrennte Ausweis ist für den Nahbereich des innerdeutschen Verkehrs (Binnenverkehrs) sinnvoll. Der (quantitativ ohnehin unbedeutende) Nahbereich des grenzüberschreitenden Verkehrs zählt bei dieser Betrachtung nach Güterarten zum Regional- und Fernbereich.

sentlichen Teil auch Vor-/Nachläufe zum Straßengüterfern-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr.

Tabelle G-6 liefert die entsprechenden Leistungen des **Regional- und Fernbereichs** der **Straße** in der Differenzierung nach Güterarten.

Tabelle G-6: Güterverkehrsleistung der Straße (Regional- + Fernbereich) nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
0 Landw. Erzeugnisse	33,6	35,1	36,0	37,4	40,0	4,5	2,7	3,9	2,3
1 Nahrungs- und Futtermittel	62,2	65,8	72,3	75,0	81,1	5,7	9,9	3,7	2,7
2 Feste mineral. Brennstoffe	2,1	1,9	1,8	1,7	1,4	-7,9	-6,7	-5,2	-5,5
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	8,9	8,7	10,3	10,5	11,0	-2,8	18,9	1,8	1,4
4 Erze, Metallabfälle	4,5	4,8	5,8	6,2	6,2	5,7	21,5	6,9	0,0
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	25,0	24,3	24,6	24,6	24,6	-2,9	1,2	0,2	-0,1
6 Steine/Erden/Baustoffe	43,9	42,3	46,5	47,5	48,4	-3,8	10,0	2,0	0,7
7 Düngemittel	2,3	2,2	2,2	2,2	2,3	-6,4	-0,4	4,4	0,8
8 Chemische Erzeugnisse	34,1	35,9	36,4	37,1	40,5	5,2	1,5	1,7	3,0
9 Halb- und Fertigwaren	150,0	158,2	171,3	179,3	205,0	5,5	8,3	4,7	4,6
Alle Güter	366,7	379,0	407,2	421,5	460,6	3,4	7,4	3,5	3,0

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Einschl. Kabotage ausländischer Lkw; die Güterstruktur der ausländischen Lkw wurde von BVU geschätzt

Zum Niveau ausländischer Fahrzeuge vgl. Anmerkungen zu Tabellen G-1 bis G-4

Die Güterarten Landwirtschaftliche Erzeugnisse (NST 0), Nahrungs- und Futtermittel (NST 1), Chemische Erzeugnisse (NST 8) und Halb- und Fertigwaren¹² (NST 9) wachsen überdurchschnittlich. Positive, wenn auch deutlich geringere Wachstumsraten verzeichnen Mineralölerzeugnisse, Düngemittel sowie Steine und Erden. Rückgänge des Steinkohleabsatzes schlagen auch auf den Straßengüterverkehr durch, so dass hier deutliche Leistungsabnahmen erkennbar sind. Bei Eisen-/Stahltransporten (NST 5) machen sich konjunkturelle Schwankungen bemerkbar.

¹² Die vollständige Bezeichnung der Güterart NST 9 lautet „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigerzeugnisse“. Es handelt sich also um alle höherwertigen Industrie-Erzeugnisse mit Ausnahme von Nahrungsmitteln und konsumnahen Chemischen Erzeugnissen. Die Bezeichnung „Halb- und Fertigwaren“ wurde zur Vereinfachung gewählt.

In Tabelle G-7 ist die Entwicklung der Güterstruktur des **Bahngüterverkehrs** dokumentiert. Die Zuwächse bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen in den vergangenen Jahren sind auf die Auflösung von Getreide-Interventionslagern zurückzuführen. Der Zuwachs bei Landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie bei Nahrungs- und Futtermitteln ist jedoch auch in den folgenden Jahren hoch. Der Rückgang bei Kohle fällt aufgrund der gesunkenen Absatzzahlen zwar etwas weniger stark als bei der Straße aus, dafür hat der Rückgang aber für die Bahn aufgrund der höheren Anteile dieser Güterart an der Gesamtleistung eine höhere Bedeutung. Die Rückgänge bei Eisen und Stahl (NST 5) von 2005 können schon 2006 wieder aufgeholt werden.

Tabelle G-7: Güterverkehrsleistung der Eisenbahn nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
0 Landw. Erzeugnisse	2,9	4,0	4,6	4,8	5,4	37,3	15,1	3,4	4,4
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,4	1,3	1,5	1,5	1,7	-5,1	16,1	2,9	3,1
2 Feste mineral. Brennstoffe	7,7	7,1	7,5	7,3	6,6	-7,0	5,4	-3,3	-2,9
3 Erdöl/Mineralölserzeugnisse	8,3	10,0	10,4	10,5	11,4	21,4	3,8	1,2	2,7
4 Erze, Metallabfälle	7,3	7,2	8,2	8,2	8,6	-1,0	13,6	0,3	1,6
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	12,5	11,8	13,2	13,4	14,0	-5,9	11,9	1,6	1,5
6 Steine/Erden/Baustoffe	7,2	7,4	8,1	8,3	8,9	2,9	10,1	1,5	2,7
7 Düngemittel	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	-1,1	3,9	0,1	0,9
8 Chemische Erzeugnisse	9,4	9,2	9,5	9,9	10,3	-2,1	3,1	4,4	1,2
9 Halb- und Fertigwaren	33,2	35,3	40,3	43,4	48,9	6,2	14,2	7,9	4,0
Alle Güter	91,9	95,4	105,5	109,5	118,2	3,8	10,6	3,8	2,6

Quellen:

Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor durch das Statistische Bundesamt, vgl. Anmerkungen zu den Tabellen G-1 bis G-4; nur die Güterart NST 9 Halb- und Fertigwaren ist betroffen

Das Wachstum im Bereich Steine und Erden lässt sich auf die Erholung der Bauindustrie zurückführen. Ein ähnlich moderates Wachstum weisen Mineralöltransporte, Transporte mit Chemischen Erzeugnisse sowie mit Erze und Metallabfällen auf. Die Halb- und Fertigwaren (NST 9) werden über den gesamten Prognosezeitraum überdurchschnittlich wachsen. Diese Güterart NST 9 enthält auch den größten Teil des Kombinierten Verkehrs, für den die „eigentlichen“ Transportgüter nicht im Bahn-

frachtbrief erfasst werden.¹³ Im Jahr 2005 stellt die Güterart NST 9 37 % der gesamten Bahn-Güterverkehrsleistung, 2010 42 %; im Straßengüterverkehr (Regional- und Fernbereich) hat diese Güterart Anteile von 42 % (2005) bzw. 45 % (2010) an der Gesamtleistung.

In Tabelle G-8 stehen schließlich die **Binnenschiffsleistungen** nach Güterarten.

Tabelle G-8: Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
0 Landw. Erzeugnisse	4,0	5,3	5,2	5,4	5,6	33,6	-0,8	3,2	1,2
1 Nahrungs- und Futtermittel	6,1	6,2	5,7	5,9	6,1	1,9	-8,0	2,8	0,9
2 Feste mineral. Brennstoffe	8,7	8,6	8,5	8,2	7,4	-1,2	-0,3	-4,2	-3,4
3 Erdöl/Mineralölzeugnisse	10,5	10,7	10,5	10,6	10,8	1,1	-1,6	0,8	0,8
4 Erze, Metallabfälle	6,8	6,3	6,1	6,1	6,2	-7,3	-3,2	-0,2	0,4
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	4,0	3,9	3,8	3,8	3,9	-2,7	-4,2	1,5	0,5
6 Steine/Erden/Baustoffe	10,8	10,2	10,5	10,5	10,8	-5,6	2,3	0,6	1,0
7 Düngemittel	2,7	2,6	2,5	2,5	2,6	-4,3	-2,1	-0,7	0,5
8 Chemische Erzeugnisse	4,8	4,9	5,0	5,2	5,5	3,1	2,2	3,8	1,9
9 Halb- und Fertigwaren	5,2	5,4	5,5	5,9	6,6	2,8	2,8	6,1	3,9
Alle Güter	63,7	64,1	63,4	64,1	65,4	0,7	-1,0	1,1	0,7

Quellen:
Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Die Güterart NST 9 Halb- und Fertigwaren stellt beim Massengut-Verkehrsmittel Binnenschifffahrt naturgemäß mit 2005 8,4 % der gesamten Binnenschifffahrtsleistung einen viel geringeren Anteil am gesamten Binnenschiffsgüterverkehr im Vergleich zu den Konkurrenten Bahn und Straße; diese Güterart wächst aber von ihrem niedrigen Ausgangsniveau aus sehr dynamisch. Hier profitiert der Containerverkehr per Binnenschiff vom Boom des Außenhandels und damit des Überseecontainerverkehrs.

¹³ Die Halb- und Fertigwaren machen aber auch einen wesentlichen Teil der tatsächlichen Ladegüter im Kombinierten Verkehr aus.

Abbildung G-6.0: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 0¹⁴
Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Mrd Tkm/a)

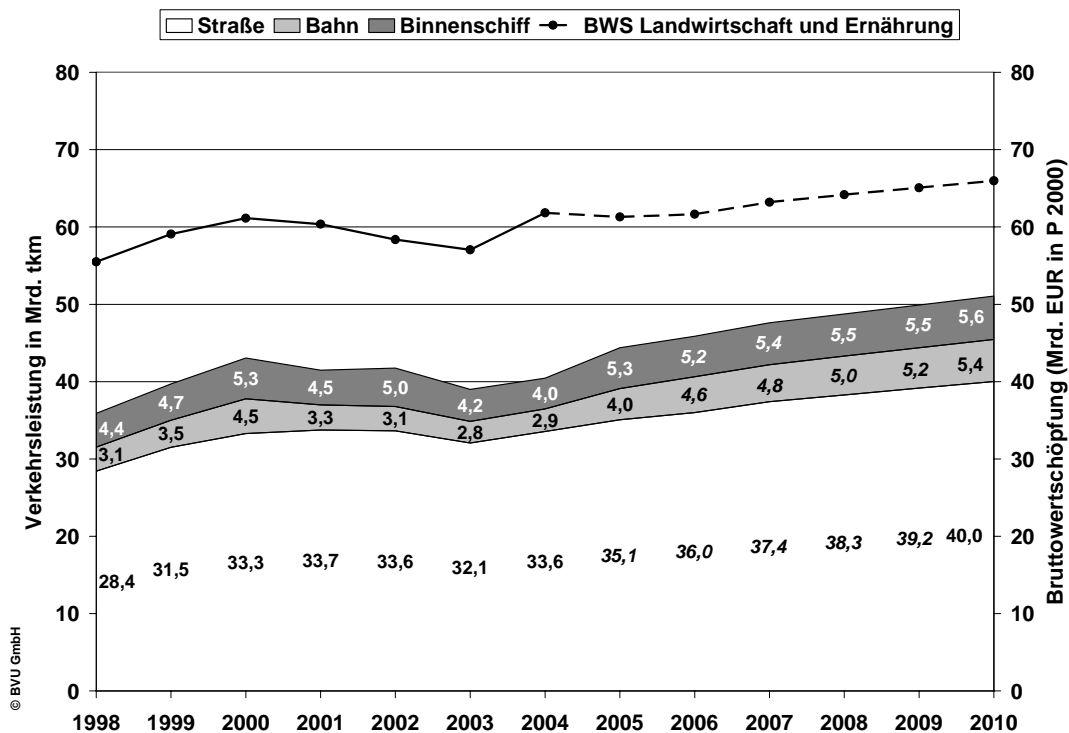
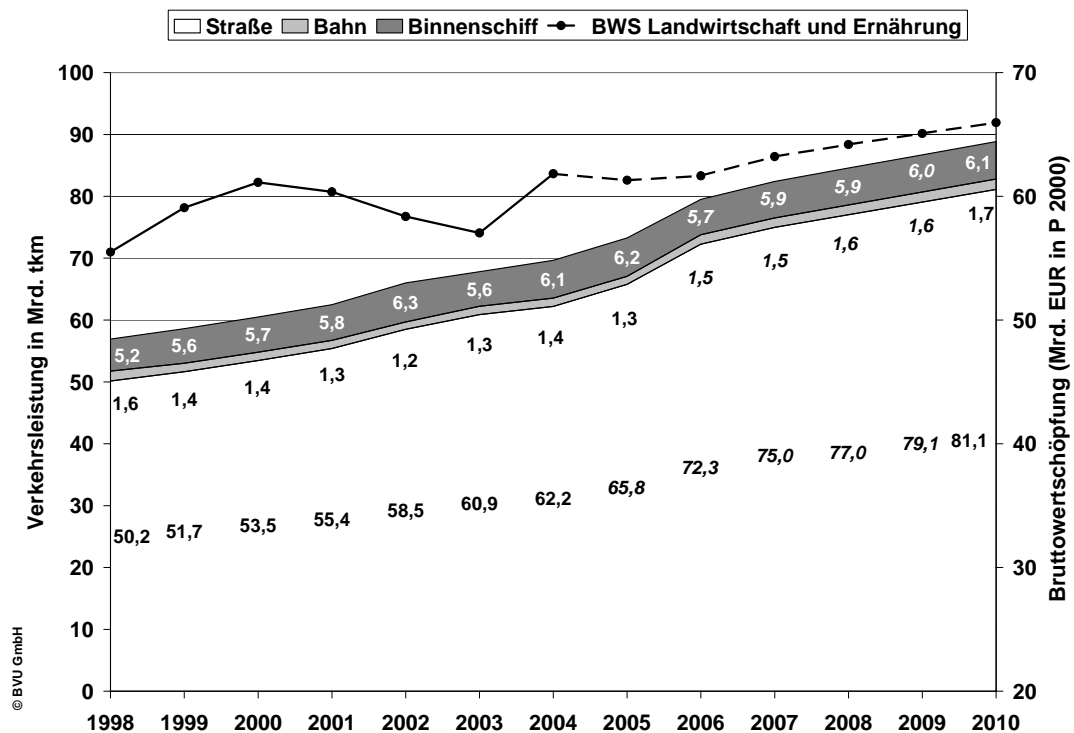


Abbildung G-6.1: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 1
Nahrungs- und Futtermittel (Mrd Tkm/a)



¹⁴ BWS Bruttowertschöpfung (vgl. Abkürzungsverzeichnis).

Abbildung G-6.2: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 2
Feste mineralische Brennstoffe (Mrd Tkm/a)

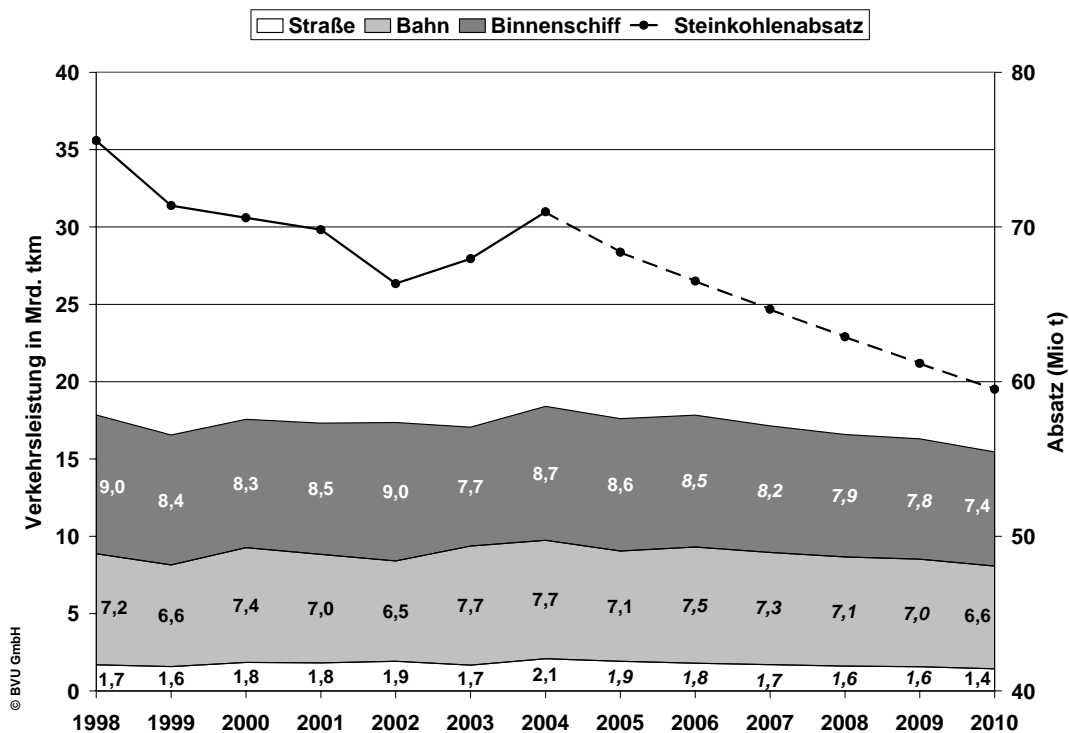
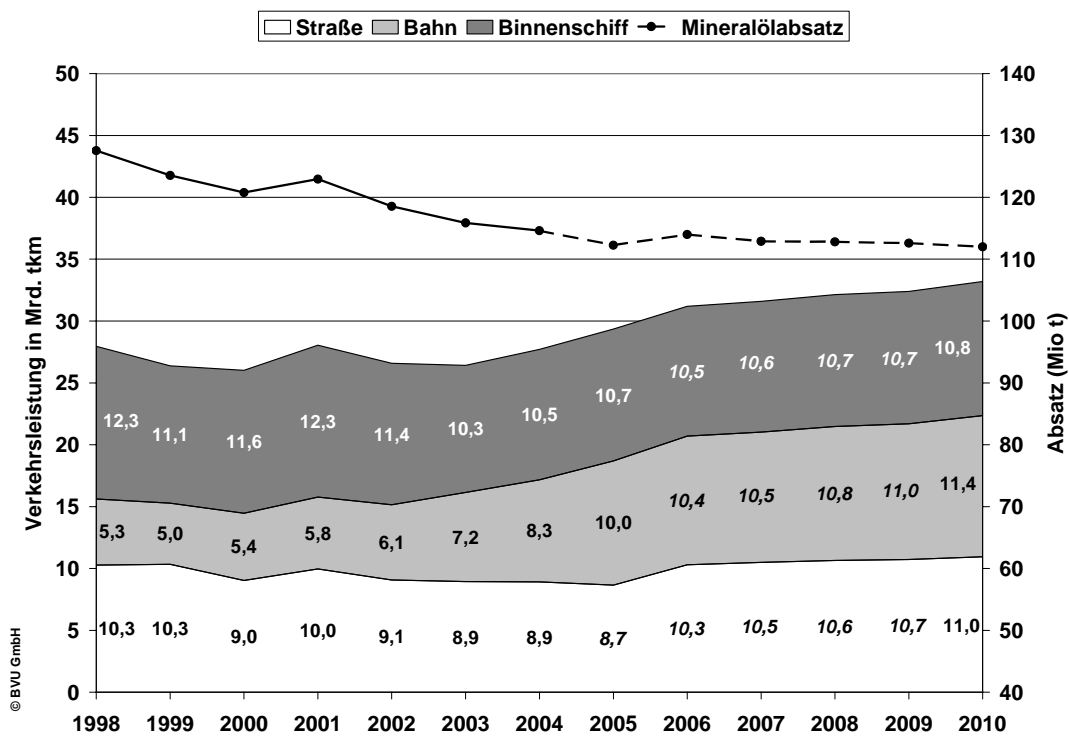
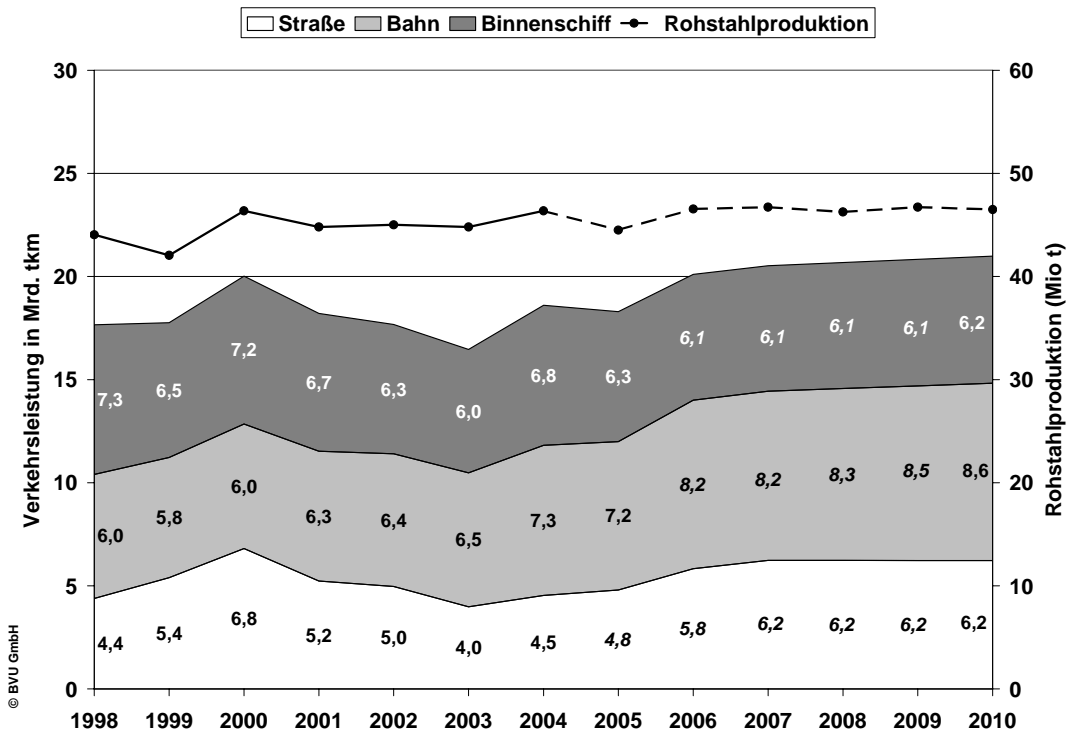


Abbildung G-6.3: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 3
Erdöl/Mineralölerzeugnisse (Mrd Tkm/a)



**Abbildung G-6.4: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 4
Erze, Metallabfälle (Mrd Tkm/a)**



**Abbildung G-6.5: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 5
Eisen/Stahl/NE-Metalle (Mrd Tkm/a)**

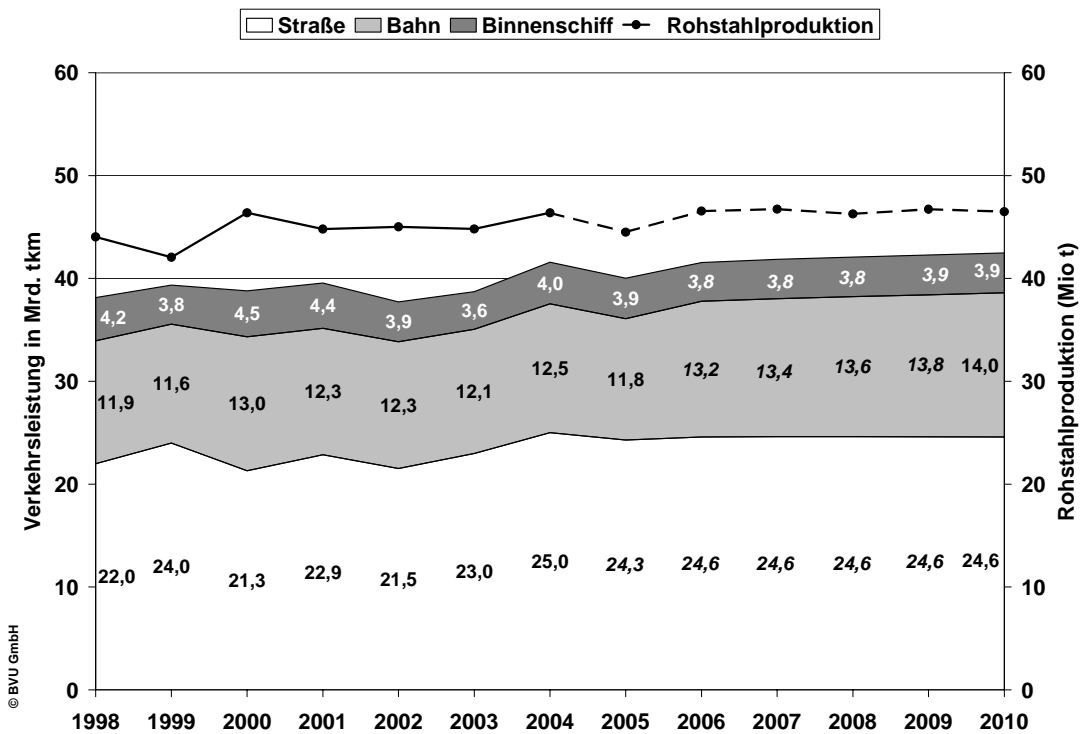


Abbildung G-6.6: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 6 Steine/Erden/Baustoffe (Mrd Tkm/a)

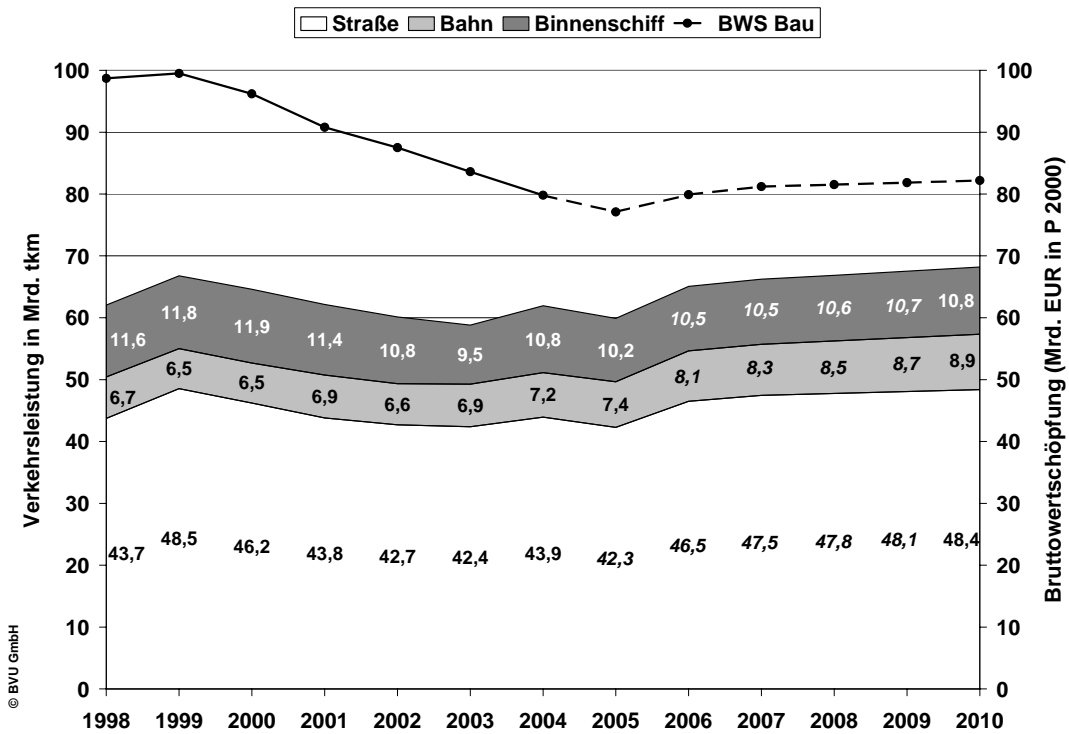
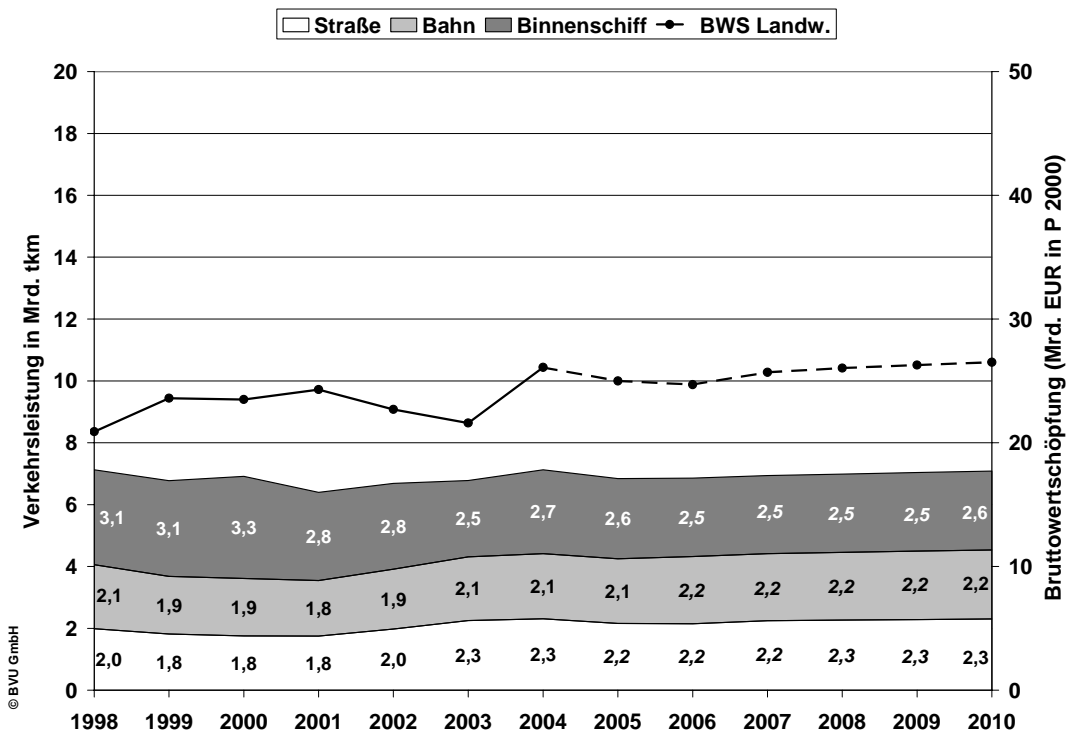
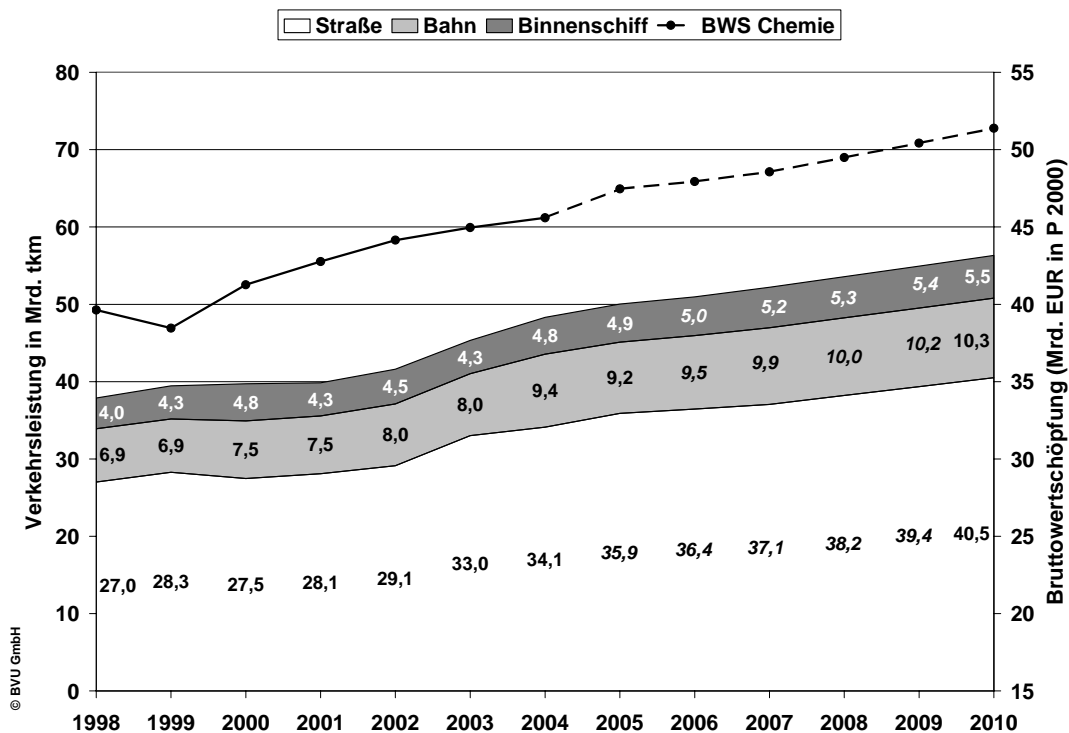


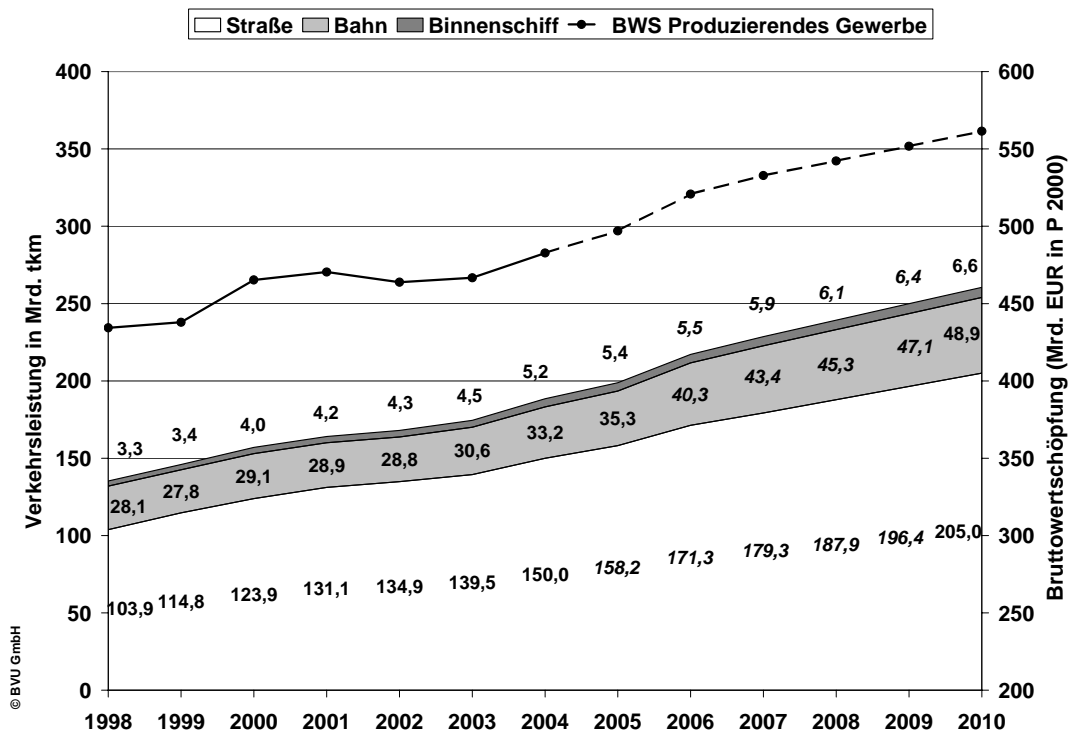
Abbildung G-6.7: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 7 Düngemittel (Mrd Tkm/a)



**Abbildung G-6.8: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 8
Chemische Erzeugnisse (Mrd Tkm/a)**



**Abbildung G-6.9: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 9
Halb- und Fertigwaren (Mrd Tkm/a)**



3.4 Seeverkehr

Betrachtet man die bislang vorliegenden Zahlen für das Jahr 2006 (Januar bis August), dann erhöhte sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen mit 7,8 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres 2005 deutlich stärker, als noch im Rahmen der letzten Prognose bzw. der Aktualisierung im Sommer erwartet. Diese war von 5,2 % ausgegangen. Dabei wurde aber die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands und insbesondere auch diejenige des deutschen Außenhandels auf Basis der zugrundeliegenden Eckwerteprognosen unterschätzt. Damit war der Zuwachs zumindest in den ersten Monaten des Jahres 2006 im langfristigen Vergleich nicht nur überdurchschnittlich, sondern übertraf sogar die Werte des Spitzenjahres 2004 (+6,7 %). Allerdings ist nicht davon auszugehen, dass diese hohe Zuwachsrate der ersten sieben Monate direkt auf das Gesamtjahr zu übertragen ist. Die wachstumsstärksten Monate des Jahres 2005 waren in der zweiten Jahreshälfte, so dass sich die Basis für die Berechnung der jährlichen Zuwachsraten in der zweiten Jahreshälfte stärker erhöhen wird. Es ist daher selbst bei einer weiterhin positiven Entwicklung der Umschlagmengen von einem Abflachen der Zuwachsraten im Vorjahresvergleich bis zum Jahresende auszugehen. Wie in Tabelle G-9 ausgewiesen, wurden für das Gesamtjahr 2006 daher nur 7,4 % Umschlagsteigerung angenommen.

Tabelle G-9: Umschlag der deutschen Seehäfen nach Kontinenten 2001 - 2010 (Mio Tonnen)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2010
International	238	238	247	264	277	298	317	359
Europa	153	150	154	166	169	182	193	213
Afrika	16	16	14	15	19	21	22	26
Amerika	36	36	39	40	41	41	42	45
Asien	31	34	38	41	46	51	57	74
Australien	2	2	2	2	2	2	2	2
Küstenschifffahrt	8	8	8	8	8	8	8	8
Insgesamt	246	246	255	272	285	306	325	368
%-Veränderung p.a.	10,3%	0,2%	3,4%	6,7%	4,8%	7,4%	6,2%	4,2%

Quellen:

Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fachserie 8/Reihe 5: Verkehr-Seeschifffahrt, verschiedene Jahrgänge (Daten für 2000-2005), Ausblick 2006/2010 ISL, Bremen

Dabei wird sich weiterhin ein überproportionales Wachstum der Fahrtgebiete Europa und Asien einstellen. Ursache dafür ist auf der einen Seite die Fortsetzung der dynamischen Entwicklung in Asien mit entsprechenden Exporten auch Richtung Deutschland und dem übrigen Europa, wo inzwischen durch die stabilisierte Konjunktur auch eine gesteigerte Nachfrage zu verzeichnen ist. Zum anderen sorgt die ebenfalls positive wirtschaftliche Entwicklung der Staaten Osteuropas und vor allem Russlands und des Baltikums für eine gesteigerte Nachfrage nach Konsum- und Investitionsgütern, die zu einem großen Teil auch über die deutschen Häfen im Transit umgeschlagen werden. Dieser Trend setzt sich aktuell weiter fort.

Neben der weiteren Steigerung des Transhipments über die deutschen Nordseehäfen ist hervorzuheben, dass die deutschen Ostseehäfen zumindest in den ersten sieben Monaten von 2006 ihren Anteil am Gesamtumschlag mit einem Wachstum (9,1 %) oberhalb des Durchschnitts aller Häfen (7,8 %) steigern konnten – eine Entwicklung, die seit langem nicht mehr zu beobachten war. Hier wirkt sich ebenfalls der zunehmende Verkehr mit den Nordosteuropäischen Staaten aus, in diesem Fall aber nicht mit Waren aus Übersee, sondern aus Europa (et vice versa).

Betrachtet man die Entwicklung nach Güterhauptgruppen in den ersten acht Monaten, dann fällt einerseits der überproportionale Zuwachs bei den Güterarten Land- und Forstwirtschaftliche Erzeugnisse (+21,8 %), den sonstigen Halb- und Fertigwaren (+12,1 %) sowie auch bei den festen mineralischen Brennstoffen (vor allem Kohle) mit +10,1 % auf. Insbesondere die Zunahme in den beiden erstgenannten Gruppen schlägt sich auch im Containerumschlag nieder, der sich im gleichen Zeitraum um 14,0 % erhöhte.

Auffallend ist der recht deutliche Rückgang beim Umschlag von Düngemitteln um - 11,7 %. Und auch beim Erdöl war in den ersten Monaten des Jahres zumindest ein leichter Rückgang (-0,8 %) zu verzeichnen. Anders als im Vorjahr war bei den Mengen der umgeschlagenen festen mineralischen Brennstoffe, d.h. insbesondere Kohle, kein Mengenrückgang (2005: -9,6%), sondern ein deutlicher Anstieg (+10,1 %) zu verzeichnen. Da sich auch bei den Erzen eine ähnliche Trendumkehr zeigt (2005: -1,8 %; Jan. bis Aug. 2006: +1 %), liegt der Rückschluss auf eine bessere

Stahlkonjunktur in Deutschland nahe, die sich nach aktuellen Meldungen auch bestätigt. Dies schlägt sich u.a. auch im Umschlag von Eisen und Stahl nieder (+9,2 % in den ersten sieben Monaten von 2006).

Der Stückgutumschlag stieg bis August 2006 insgesamt gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 10,9 % auf 111,9 Mio. Tonnen. Dabei nahm die Containerladung um 12 % auf rund 72 Mio. Tonnen zu, was einer weiteren Steigerung des durchschnittlichen Containerisierungsgrades entspricht. Hinzu kommt, dass die Zahl der umgeschlagenen Container (in TEU) mit 14 % noch stärker gestiegen ist. Der Fährverkehr konnte ebenfalls 9,7 % gegenüber dem Vorjahr zulegen und umfasste in den ersten acht Monaten 2006 gut 26,6 Mio. Tonnen. Der Massengutumschlag verzeichnete einen Anstieg um 3,6 % und betrug im Jahr 2006 bis einschließlich August 89,7 Mio. Tonnen.

Für die letzten Monate des Jahres 2006 wird eine grundsätzliche Fortsetzung des positiven Trends erwartet. Allerdings wird aus oben genannten Gründen im Jahresvergleich mit leicht niedrigeren Zuwachsraten gerechnet, als sich dies noch im ersten Halbjahr darstellte.

Wachstumsmotor wird unverändert der Containerverkehr sein, der sich i.W. aus der Güterabteilung 9 (Andere Halb- und Fertigwaren) speist. Im Jahr 2005 wurden in dieser Gruppe mit 94 Mio. Tonnen, d.h. zwar mehr als 34 % des Gesamtumschlags von 285 Mio. Tonnen, aber nur ein Wachstum von 0,2 % gemeldet. Dies geschah trotz der oben angesprochenen deutlichen Steigerung des Containerverkehrs über die deutschen Häfen. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass mehr Güter konkret anderen Gruppen zugeordnet wurden und tendenziell weniger in der Sammelgruppe „Sonstiges“ verbucht wurde.

Hier stellte sich die Frage, ob dieser Trend zur Präzisierung sich auch weiter fortsetzt. Wäre das der Fall gewesen, wäre es zu einem weiterhin deutlich unterproportionalen Wachstum der Güterabteilung 9 im Vergleich zum Containerverkehr gekommen. Nutznießer wären dann im Wesentlichen die Güterabteilungen 0, 1, und 8 gewesen.

Wie bereits in der Aktualisierung vom Sommer erwartet, hat sich das Wachstum des Umschlags der Güterabteilung 9 bereits in 2006 normalisiert. Mit rund 12 % Zuwachs in den ersten Monaten ist die Bindung an den Containerverkehr wieder deutlich zu erkennen. Ebenfalls auf ein normales, in diesem Fall geringeres Niveau als 2005, zurückgekehrt sind die Zuwachsraten der drei anderen genannten Gütergruppen.

Für das Jahr 2007 werden von den großen Institutionen in globalem Maßstab und auch für Deutschland wiederum leicht nachgebende Wachstumsraten für den Außenhandel bzw. internationalen Handel prognostiziert, die sich auch in den Erwartungen zum Seeverkehr niederschlagen. Entsprechend wird für 2007 ein Zuwachs des Güterverkehrs über See um 6,2 % unterstellt. Getragen wird das Wachstum vor allem von den Asienverkehren mit knapp 10 % p.a. In Tabelle G-9 ist die Umschlagsentwicklung nach Kontinenten, in Tabelle G-10 nach Güterabteilungen zusammengestellt, jeweils für die Vergangenheit und die Prognose.

Auch für den Zeitraum bis 2010 wird eine Fortsetzung dieser Normalisierung der Wachstumsraten unterstellt. Im Ergebnis wird für das Jahr 2010 ein Umschlagvolumen der deutschen Seehäfen von rund 368 Mio. Tonnen prognostiziert. Das entspricht im Durchschnitt über den Zeitraum 2006 – 2010 einer jährlichen Zuwachsrate von 4,7 %. Bis zum Jahr 2010 wird sich der Anteil der Güterabteilung 9 am Gesamtumschlag von 368 Mio. Tonnen wahrscheinlich auf gut 38 % erhöht haben. Dies trägt wesentlich zum Wachstum des Containerumschlags bei. Hinzu kommt, dass sich die Tendenz zu durchschnittlich leichteren Containern weiter fortgesetzt hat und dass außerdem der Anteil der Leercontainer weiterhin hoch ist und mit der Dominanz Asiens bei den Containerverkehren über deutsche Seehäfen eher steigen wird. Gleiches gilt für die Transshipment-Anteile, so dass für den Containerumschlag (TEU) eine merklich höhere Zuwachsrate zu erwarten ist. Weitere Zuwächse werden auch bei den Einfuhren von Kohle und von chemischen Erzeugnissen über die deutschen Seehäfen gesehen.

Tabelle G-10: Seegüterumschlag nach Güterabteilungen 2001 - 2010 (Mio Tonnen)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2010
0 Land- u. forstwirt. Produkte	16	16	16	14	19	22	26	32
1 Nahrungs- und Futtermittel	18	19	19	19	19	21	21	22
2 Mineralische Brennstoffe	9	12	12	19	22	24	26	29
3 Erdöl, Mineralölprodukte	12	12	12	14	13	13	14	15
4 Erze, Metallabfälle	60	57	57	63	65	65	65	66
5 Eisen u. Stahl	9	9	9	10	11	12	13	14
6 Steine u. Erden	13	13	13	13	14	16	16	16
7 Düngemittel	6	6	6	6	6	6	6	6
8 Chemische Erzeugnisse	15	16	16	18	21	22	23	26
9 Sonst. Halb- u. Fertigwaren	76	79	86	94	94	104	114	141
Insgesamt	246	246	255	272	285	306	325	368

Quellen:

Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fachserie 8/Reihe 5: Verkehr-Seeschifffahrt, verschiedene Jahrgänge (Daten für 2000-2005), Ausblick 2006/2010 ISL, Bremen

Die hohen Zuwachsraten des Seeverkehrs führen dazu, dass die Infrastrukturen in den Häfen, aber auch im Hinterland deutlich schneller ausgelastet werden, als dies ursprünglich erwartet wurde. So sind in Bremerhaven in den ersten zehn Monaten im Containerumschlag rund 20 % mehr umgeschlagen worden als zwischen Januar und Oktober 2005. Bei allen Planungen wurden dagegen Zuwachsraten von 5 % bis 7 % p.a. unterstellt. Insofern ist es für die Ermöglichung des weiteren Wachstums umso wichtiger, dass entsprechende Infrastrukturvorhaben auch zügig umgesetzt werden.

4. Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs

4.1 Personenverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Personenverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** ging 2005 um $-1,5\%$ zurück bei einem leichten Anstieg des privaten Verbrauchs um $0,1\%$. Der motorisierte Individualverkehr, der 2005 85% der Nachfrage im Personenverkehr ausmachte, war ebenfalls rückläufig und fiel um $-2,0\%$. Im Jahr 2006 war ein leichter Rückgang des gesamten Personenverkehrs um $-0,3\%$ zu verzeichnen, im Individualverkehr sogar um $-0,7\%$. Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wirkte sich demnach schwächer aus als der deutliche Rückgang der jährlichen Fahrleistung pro Pkw, der selbst wieder eine Reaktion auf die auch 2006 noch deutlichen Kraftstoffpreiserhöhungen ist. Die Verbraucher schichten zwar Budget-Anteile zugunsten von Mobilitätsleistungen um, dies kompensiert die Preissteigerungen aber nicht vollständig. Der Linienverkehr mit Bus/Straßenbahn/U-Bahn nahm 2006 um $0,5\%$ (nach $+0,4\%$ 2005) zu, der Bahn-Nahverkehr um $3,8\%$ (nach $+2,7\%$), der Bahn-Fernverkehr um $2,8\%$ (nach $4,0\%$). In Tabelle P-1 und Abbildung P-1 sind die Verkehrsleistungen der Landverkehrsträger zusammengestellt.

Die ausgewiesenen Zeitreihen sind nunmehr an den aktuellen Statistiken orientiert, d.h. beim motorisierten Individualverkehr an den Fahrleistungsrechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), die die Erkenntnisse aus den Verkehrsleistungserhebungen des Jahres 2002 berücksichtigen, und beim Verkehr mit Bus und Bahn an der ab 2004 gültigen statistischen Methodik einer Kombination von vierteljährlichen Stichproben bei Unternehmen > 250.000 Fahrgästen pro Jahr mit einer jährlichen Stichprobe bei allen Unternehmen (zuzüglich einer 5-jährlichen Vollerhebung zur Eichung, deren erste 2004 durchgeführt wurde). Die Vergangenheitswerte für den motorisierten Individualverkehr wurden schon vom DIW nach neuem Niveau rückgerechnet, diejenigen für Bus und Bahn nach Maßgabe des Niveaus 2004 in dieser Prognose. Bei Bus und Bahn resultieren die Niveau-Unterschiede zwischen der bis 2003 gültigen Systematik und der ab 2004 gültigen Systematik

- aus der Einbeziehung auch von Kleinunternehmen < 6 Busse in die Jahreserhebung ab 2004 (etwa + 4 %), sowie
- beim Aufkommen zusätzlich aus dem für diese Prognose zur besseren Vergleichbarkeit mit Eckzahlen der amtlichen Statistik zugrunde gelegten Verkehrsmittelfahrt-Konzept, bei dem Umsteiger z.B. zwischen Bus und Straßenbahn eines Unternehmens doppelt erfasst werden, wie es auch beim Unternehmensfahrt-Konzept zwischen Verkehrsmitteln verschiedener Unternehmen oder zwischen Eisenbahn-Fernverkehr und –Nahverkehr geschieht (weitere + 6 %).^{15/16}

¹⁵ Der bis 2003 gültigen Statistik lag nur das Unternehmensfahrt-Konzept zugrunde; die Statistik ab 2004 weist nach beiden Konzepten aus.

¹⁶ Ein weiterer Niveau-Unterschied besteht zwischen den Ergebnissen der Quartals-Statistik ab 2004, die nur die großen Unternehmen erfasst, sowie der Jahres-Statistik ab 2004. Die Zahlen in der Winterprognose basierten noch auf dem Niveau der Quartals-Statistik für 2004, während nunmehr auf das Niveau der Jahres-Statistik 2004 umgestellt wurde. Der entsprechende Unterschied liegt im Eisenbahn-Nahverkehr und bei Straßenbahn/U-Bahn bei 1 – 2 %, im Bus-Liniennahverkehr bei 5 bzw. 8 %, sowie beim Bus-Linienfernverkehr bei 29 %/33 %. Beim Bus-Gelegenheitsverkehr gibt es nur die Jahresstatistik.

**Tabelle P-1: Personenverkehrsleistung der Landverkehrsträger
(Mrd Pkm; % p.a.)**

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
Individualverkehr ¹	887,4	869,7	863,8	868,6	885,1	-2,0	-0,7	0,6	0,6
Öffentlicher Verkehr	155,3	157,8	160,8	162,0	164,9	1,6	1,9	0,8	0,6
Straßenverkehr	82,7	82,9	83,3	83,6	84,4	0,2	0,5	0,3	0,3
Linienverkehr ²	55,3	55,6	55,9	56,0	56,1	0,4	0,5	0,2	0,1
Gelegenheitsverkehr ²	27,4	27,3	27,5	27,6	28,3	-0,4	0,5	0,6	0,8
Eisenbahnverkehr	72,6	74,9	77,5	78,4	80,5	3,3	3,4	1,2	0,9
Nahverkehr ³	40,2	41,3	42,8	43,2	43,8	2,7	3,8	0,8	0,5
Fernverkehr ³	32,4	33,7	34,6	35,2	36,7	4,0	2,8	1,7	1,4
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	95,5	96,8	98,7	99,1	100,0	1,4	1,9	0,5	0,3
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	59,8	61,0	62,1	62,9	65,0	2,0	1,8	1,2	1,1
Alle Landverkehrsträger	1.042,7	1.027,5	1.024,6	1.030,6	1.050,0	-1,5	-0,3	0,6	0,6

Quellen:

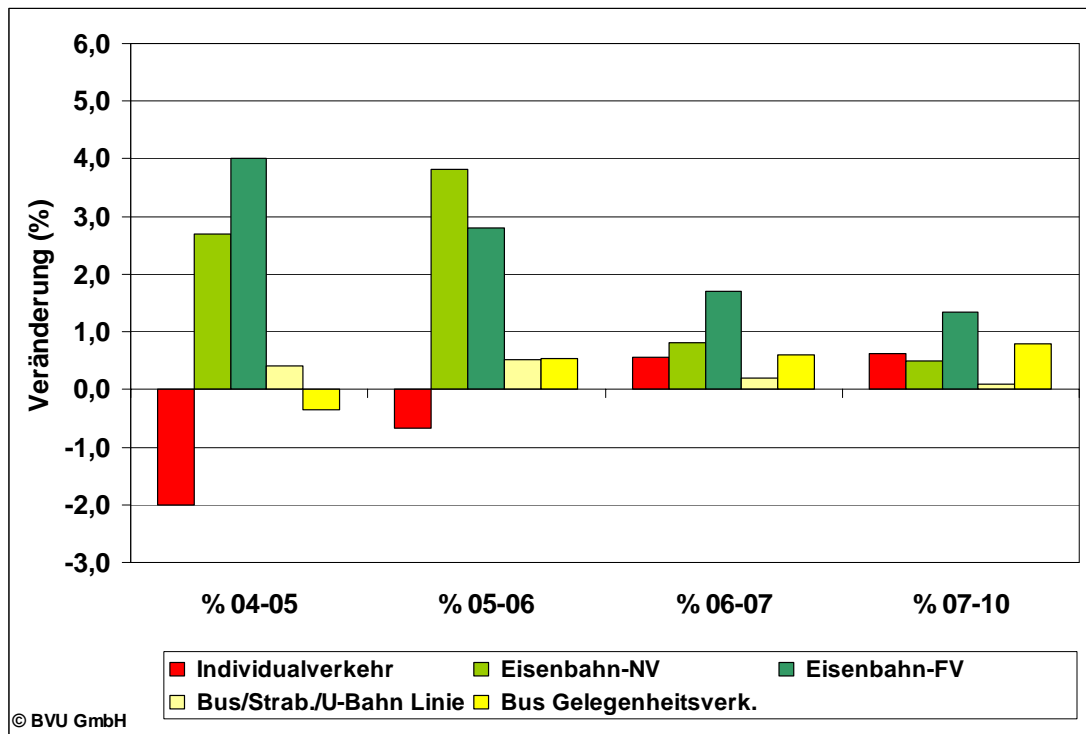
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Wie im Text erwähnt, wurde das Niveau der Zeitreihen des Individualverkehrs an die Bereinigung nach den Erhebungen des Jahres 2002 sowie der Zeitreihen des Öffentlichen Verkehrs an die Neukonzeption der amtlichen Statistik angepasst

- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen
- 2 Abgrenzung nach Personenbeförderungsgesetz in Linienverkehr (Private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) und Gelegenheitsverkehr (Reisebusse)
- 3 Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr nach Zuggattungen
- 4 Öffentlicher Nahverkehr: Straßen-Linienverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Nahverkehr
- 5 Öffentlicher Fernverkehr: Straßen-Gelegenheitsverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Fernverkehr

Abbildung P-1: Entwicklung der modalen Personenverkehrsleistung (% p.a.)

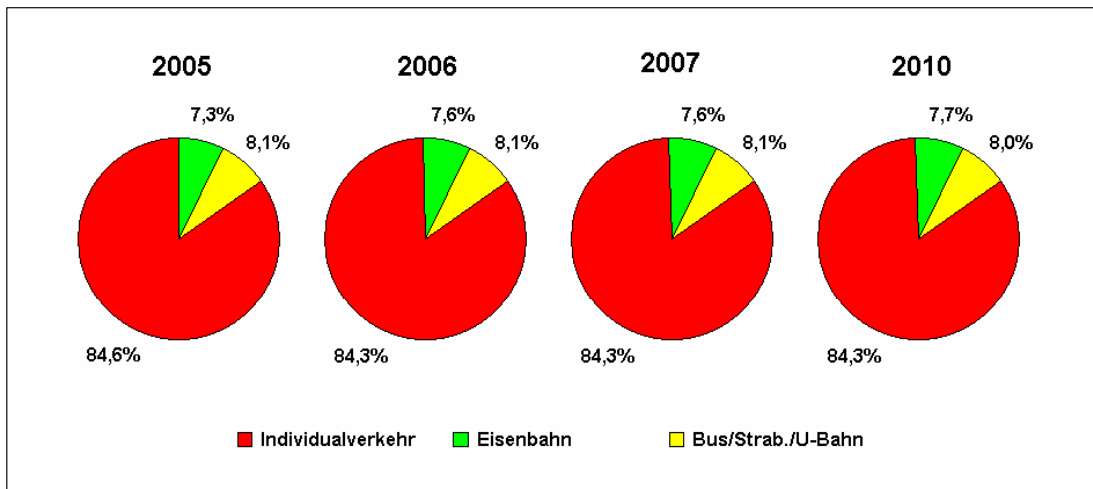


Auch für 2007 (+ 0,6 %) und bis 2010 (+ 0,6 % p.a.) wird mit einer eher schwachen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs gerechnet. Der private Verbrauch soll 2007 in Folge der Mehrwertsteuererhöhung nur leicht um 0,3 % steigen, 2008 – 2010 aber jährlich um 0,9 %; auch der Pkw-Bestand erhöht sich leicht weiter um 0,9 % 2007 und 0,8 % pro Jahr bis 2010. Die Kraftstoffpreissteigerungen werden sich in dieser Größenordnung nicht fortsetzen, angesichts der hohen Nachfrage auf dem Weltmarkt und der politischen Situation im Nahen Osten sind fühlbare Kostensenkungen jedoch unwahrscheinlich. Die Kraftstoffpreisentwicklung dämpft zwar das Wachstum des Individualverkehrs, führt aber nicht zu einem Rückgang. Auch für Bus und Bahn wird mit Zunahmen gerechnet, für den Fernverkehr per Bahn am stärksten (2007 + 1,7 %, 2008-2010 + 1,4 % p.a.), geringer für den Eisenbahn-Nahverkehr 2007 + 0,8 %, 2008-2010 + 0,5 % p.a.). Hier wirken sich die zu erwartenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel aus, führen aber per saldo nicht zu einem Rückgang. Der Bus-Gelegenheitsverkehr scheint die Talsohle durchschritten zu haben, er steigt 2006 um 0,5 % an, 2007 um 0,6 %, danach um jährlich 0,8 %. Der Linienverkehr auf der Straße weist 2006 eine leichte Zunahme um 0,5 % aus, 2007 steigt er noch um 0,2 %, mittelfristig werden jedoch nur ganz leichte Zuwächse

um 0,1 % pro Jahr erwartet, die vorwiegend in den Ballungsräumen erzielt werden und den Kürzungen bei Fördermitteln insbesondere im ländlichen Raum entgegenwirken.

Wie aus Abbildung P-2 hervorgeht, werden die **Modal Split-Anteile** zwischen Pkw, Bus und Bahn im Prognosezeitraum fast unverändert bleiben.

Abbildung P-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach der Verkehrsleistung



Für das **Personenverkehrsaufkommen**, also Personenfahrten statt Personenkilometern, ergibt sich im Jahr 2006 für die Summe aller Landverkehrsmittel ein etwas niedrigerer Rückgang von $-0,1\%$ als bei der Leistung ($-0,3\%$). Weil die Durchschnittsentfernungen ab 2007 wieder marginal zunehmen, werden für das Personenverkehrsaufkommen im Individualverkehr für 2007 und 2008-2010 noch geringere Zuwächse als für die Leistung erwartet. Die leichten Zuwächse der Nahverkehrsleistungen mit Bus/Straßenbahn/U-Bahn von 2007 bis 2010 schlagen sich auch im jeweiligen Aufkommen nieder. Das Aufkommen ist in Tabelle P-2 und Abbildung P-3 dokumentiert.

**Tabelle P-2: Personenverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger
(Mrd Pers-Fahrten; % p.a.)**

	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
Individualverkehr ¹	57,28	56,14	55,93	56,14	56,86	-2,0	-0,4	0,4	0,4
Öffentlicher Verkehr	11,13	11,23	11,38	11,42	11,50	0,9	1,3	0,4	0,2
Straßenverkehr	9,06	9,10	9,16	9,19	9,23	0,5	0,7	0,3	0,2
Linienverkehr ²	8,96	9,00	9,06	9,09	9,13	0,5	0,7	0,3	0,2
Gelegenheitsverkehr ²	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	-0,2	0,8	0,4	0,6
Eisenbahnverkehr	2,07	2,13	2,21	2,23	2,26	2,9	3,9	0,8	0,4
Nahverkehr ³	1,96	2,01	2,09	2,11	2,13	2,9	4,0	0,7	0,4
Fernverkehr ³	0,12	0,12	0,12	0,12	0,13	2,9	2,7	1,7	1,2
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	10,91	11,01	11,16	11,20	11,26	0,9	1,3	0,4	0,2
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	0,21	0,22	0,22	0,22	0,23	1,5	1,8	1,1	0,9
Alle Landverkehrsträger	68,40	67,37	67,31	67,56	68,36	-1,5	-0,1	0,4	0,4

Quellen:

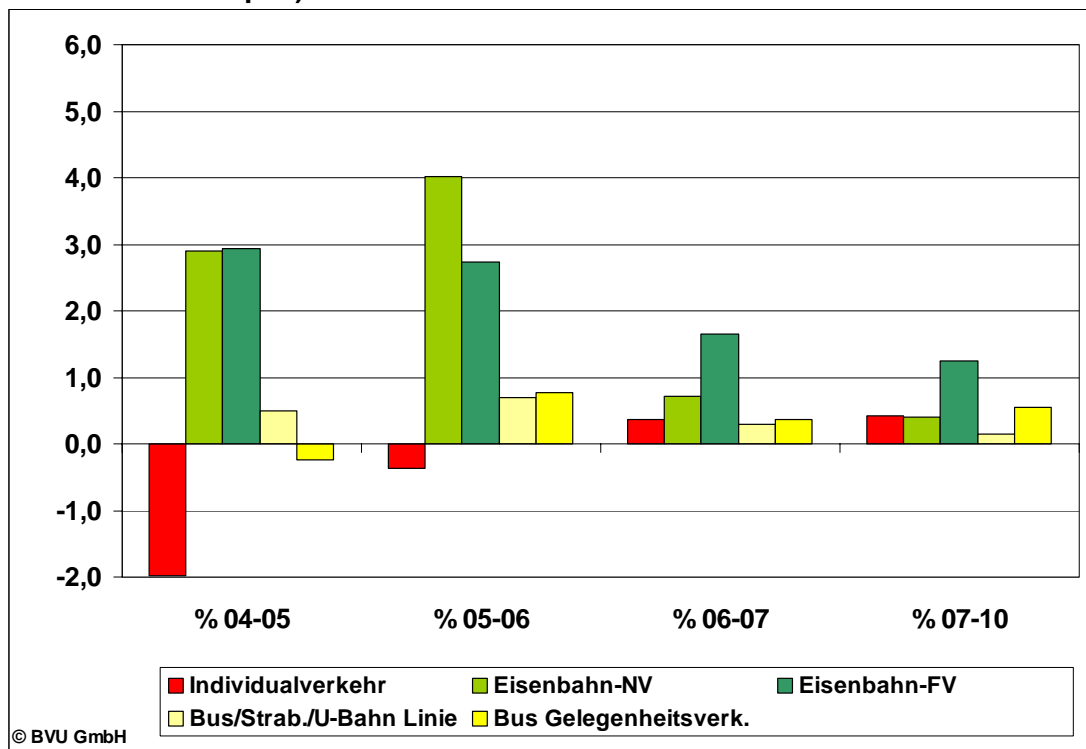
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Wie im Text erwähnt, wurde das Niveau der Zeitreihen des Individualverkehrs an die Bereinigung nach den Erhebungen des Jahres 2002 sowie der Zeitreihen des Öffentlichen Verkehrs an die Neukonzeption der amtlichen Statistik angepasst

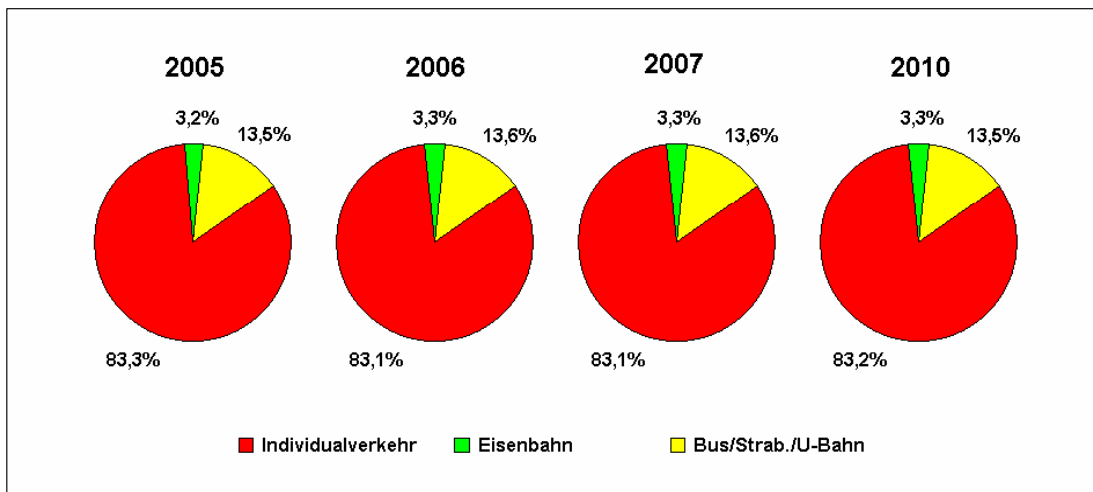
- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen
- 2 Abgrenzung nach Personenbeförderungsgesetz in Linienverkehr (Private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) und Gelegenheitsverkehr (Reisebusse)
- 3 Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr nach Zuggattungen
- 4 Öffentlicher Nahverkehr: Straßen-Linienverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Nahverkehr
- 5 Öffentlicher Fernverkehr: Straßen-Gelegenheitsverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Fernverkehr

Abbildung P-3: Entwicklung des modalen Personenaufkommens (% p.a.)



Die in Abbildung P-4 dargestellten **Modal Split-Anteile** des Personenverkehrs nach dem Aufkommen zeigen ein sehr ähnliches Bild wie die Anteile nach der Leistung (Abbildung P-2). Die Bahn hat nach der Leistung eine fast gleich starke Position wie der Linien- und Gelegenheitsverkehr auf der Straße (einschließlich Straßen- und U-Bahn); nach dem Aufkommen ist der Bus/Straßenbahn-/U-Bahn-Verkehr aber deutlich umfangreicher als der Eisenbahnverkehr.

Abbildung P-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach dem Verkehrsaufkommen



Die **Personenverkehrsintensität** wird aufgrund der Preisentwicklung im MIV nach der relativ starken Zunahme 2004 in den Folgejahren 2005 und 2006 zurückgehen, dann aber wieder ganz leicht ansteigen, von 12.741 km pro Einwohner und Jahr 2006 über 12.803 km im Jahr 2007 auf 2010 13.038 km pro Einwohner und Jahr.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Leistung des motorisierten Individualverkehrs wird besonders von folgenden Einflussfaktoren bestimmt:

- Pkw-Bestand im Verhältnis zur Bevölkerung über 18 Jahren („fahrfähige Bevölkerung“), als Möglichkeit, Fahrten zu unternehmen.
- Nutzerkosten, besonders die Kraftstoffpreise, als die Kosten für Fahrten, die mit dem vorhandenen Pkw-Bestand unternommen werden; dessen Fixkosten, besonders die Anschaffungskosten, werden als versunkene Kosten behandelt.
- Verhältnis dieser Nutzerkosten zum Einkommen/zum privaten Verbrauch und damit zur gesamten Wirtschaftsentwicklung.

Die **Motorisierung** der fahrfähigen Bevölkerung hat in den Jahren 2004 und 2005 trotz teilweise rückläufigem, teilweise schwach steigendem privaten Verbrauch um durchschnittlich 0,6 % pro Jahr zugenommen. Für den **Pkw-Bestand** ergab sich eine Zunahme um 0,9 % für 2005 gegenüber 2004.¹⁷

Für die Jahre 2006 bis 2010 wird eine weitere Zunahme des Pkw-Bestands um 0,9% 2006 und 2007 sowie danach + 0,8 % p.a. erwartet. Die Motorisierung steigt damit von 673 Pkw pro Tsd Einwohner über 18 Jahren im Jahr 2005 auf 690 Pkw im Jahr 2010 an.

Aufgrund der Kraftstoffpreisentwicklung war in den Jahren seit 2001 eine sehr starke Zunahme des Anteils von Diesel-Pkw am gesamten Pkw-Bestand zu verzeichnen. Der Diesel-Anteil betrug im Jahr 2000 13,9 %; im Jahr 2005 waren es bereits 21,0 %. Es wird erwartet, dass dieser Anteil der Diesel-Pkw 2006 22,7 %, 2007 24,6 % beträgt und bis 2010 weiter auf 30,8 % ansteigt. Diese Zunahme hält vor allem aufgrund der immer noch niedrigeren Preise für Diesel als für Otto-Kraftstoff weiter an. Insbesondere für Firmenwagen, die durchschnittlich deutlich mehr Kilometer pro Jahr zurück legen als private Pkw, lohnen sich Autos mit Dieselmotoren.

¹⁷ Vgl. Statistische Mitteilungen, Reihe 1, des KBA.

Die ausgewiesenen Zeitreihen zur Fahr- und Verkehrsleistung sind im Einklang mit den Zeitreihen aus den Fahrleistungsrechnungen des DIW¹⁸ und den ihnen zugrundeliegenden Annahmen. In diesen werden die Fahrleistungen

- aus dem Inlandsabsatz von Kraftstoff, dem im Ausland getankten Kraftstoff und den durchschnittlichen Verbrauchsmengen (Top-Down-Ansatz), sowie parallel
- aus dem Kfz-Bestand und der durchschnittlichen Jahresfahrleistung pro Kfz (Bottom-up-Ansatz)

ermittelt. Beide Rechnungen des DIW finden getrennt nach Fahrzeugarten statt und berücksichtigen die Flotten-Zusammensetzung sowie die Erkenntnisse aus den Verkehrsleistungserhebungen des Jahres 2002. Für den motorisierten Individualverkehr wird also die **Inländerfahrleistung** betrachtet. Dies ist die Fahrleistung von in Deutschland zugelassenen Pkw im In- und Ausland. Für Busse und Bahnen wird dagegen die **Inlandsfahrleistung** analysiert; allerdings sind auch bei Bussen und Bahnen die Fahrleistungen von Bussen, die im Ausland zugelassen sind, auf deutschem Gebiet nicht enthalten. Aus statistischen Gründen ist die Inländerfahrleistung für den motorisierten Individualverkehr sicherer zu bestimmen als die Inlandsfahrleistung. Im Gegensatz zum Lkw-Verkehr unterscheiden sich Inländer- und Inlandsfahrleistung beim Pkw-Verkehr auch nur marginal. Nach den Fahrleistungserhebungen 2002 wurden 2002 23 Mrd Pkwkm von deutschen Pkw im Ausland sowie 19 Mrd Pkwkm von ausländischen Pkw im Inland erbracht. Diese beiden Größen machen also 3,9 % bzw. 3,2 % der Inländerfahrleistung 2002 aus; der Unterschied zwischen beiden, der die eigentliche Differenz zwischen Inländer- und Inlandsfahrleistung bestimmt, beträgt sogar nur 0,7 %.¹⁹

Die **durchschnittlichen Jahresfahrleistungen** von Pkw mit Otto-Motoren sind bis 2004 weiter zurückgegangen, von 1995 12.491 km pro Pkw und Jahr auf 12.000 km im Jahr 2000 und 10.851 km im Jahr 2005. Der Rückgang von 2003 auf 2004 war allerdings nur marginal. Bis 2010 wird ein weiteres Absinken auf dann 9.756 km

¹⁸ Für 2005 vgl. DIW-Wochenbericht Nr. 32/2006: Rückgang von Fahrleistung und Kraftstoffverbrauch im Jahr 2005.

¹⁹ IVT Heilbronn, Fahrleistungserhebung 2002 (im Auftrag der BAST); IVV-Aachen, Fahrleistungserhebung 2002, Teil Grenzüberschreitender Verkehr (im Auftrag der BAST).

erwartet. Die zunehmende Nutzung von (kleineren) Otto-Pkw als Zweit- und Drittfahrzeug und der zunehmende Anteil von Privat-Pkw am Pkw-Bestand mit Otto-Motor aufgrund des Wechsels von gewerblichen Fahrzeugen zum Diesel-Motor wirken senkend auf die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Pkw mit Otto-Motoren. Die allgemeine Strukturentwicklung wirkt jedoch fahrleistungssteigernd; zu nennen sind die Suburbanisierung der Siedlungsentwicklung, die Verlagerung von Arbeitsplätzen in Gewerbegebiete, ein überdurchschnittliches Wachstum des Einzelhandels an nicht integrierten Standorten, das Entstehen von Freizeitzentren an dezentralen, gut (nur) per Pkw erreichbaren Standorten. Wegen des niedrigeren durchschnittlichen Verbrauchs und der damit verbundenen Neigung von Vielfahrern zum Diesel-Motor war die durchschnittliche Fahrleistung von Diesel-Pkw schon immer höher als diejenige von Otto-Pkw. Die Entwicklung der durchschnittlichen Fahrleistung bei Diesel-Pkw ist uneindeutig: Rückgänge (1994 bis 1997 sowie 1999/2000 und 2002/2003) wechseln sich mit Anstiegen ab, z.B. 2004/2005. Der Wechsel vieler gewerblicher Fahrzeugflotten zum Diesel-Pkw steigert die Jahresfahrleistung der Diesel-Pkw, während der überproportionale Anstieg der Diesel-Pkw-Bestände eigentlich eine leichte Zunahme der Bedeutung der privaten Nutzung ausdrückt, die die Fahrleistung im Durchschnitt marginal senkt. Bis 2010 wird mit einem Rückgang von 19.464 km pro Pkw und Jahr 2005 auf 19.076 km 2006 sowie 18.268 km 2010 gerechnet. Die Entwicklung „Vor allem Vielfahrer wechseln zum Diesel“ wird damit als weitgehend abgeschlossen betrachtet.

Im Durchschnitt der Otto- und Diesel-Pkw insgesamt ergibt sich ein ganz leichter Rückgang, eher eine Stagnation, von 12.424 km Jahresfahrleistung 2006 auf 12.382 km 2010.

Die resultierende **jährliche Gesamtfahrleistung von Pkw** reflektiert also mehrere zugrundeliegende Strukturentwicklungen. Für 2005 ergibt sich ein Fahrleistungswert des motorisierten Individualverkehrs in Höhe von 578 Mrd Fahrzeugkilometern, gegenüber 2004 also eine Abnahme um -2,1 %. Für 2006 wird mit einem weiteren Rückgang von - 1% gerechnet, der unter anderem auf die erhöhten Benzinpreise zurückzuführen ist. Ab 2007 und bis 2010 (+ 0,7 % p.a.) werden jedoch wieder leichte Zuwächse der Fahrleistung erwartet, entsprechend dem geringfügigen

Bestandswachstum und dem Wiederanziehen des privaten Verbrauchs nach 2007. Die weitere Zunahme der Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr ist prinzipiell auch mit den zu beobachtenden Rückgängen im Inlandsabsatz von Kraftstoff vereinbar, weil die Durchschnittsverbräuche tendenziell sinken²⁰ und weil der Einsatz von biogenen Kraftstoffen („Bio-Diesel“) steigt, der in der amtlichen Mineralöl-Absatzstatistik des Bundesamtes für Gewerbliche Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bisher nicht enthalten ist. Wenngleich das Tanken im Ausland ein nicht zu vernachlässigendes Niveau erreicht hat, ist eine weitere Zunahme des Tankens im Ausland eher unwahrscheinlich, weil das Preisdifferenzial zwischen In- und Ausland sich seit 2004 nicht weiter vergrößert hat. Die Preissteigerungen von 2005 und 2006 waren nicht durch Steuererhöhungen in Deutschland, sondern durch die weltweit große Nachfrage nach Rohöl bestimmt. Die Niveau-Unterschiede zwischen In- und Ausland werden jedoch mittelfristig nicht verschwinden. Die Fahrleistung von Pkw mit Otto-Motor ist zwischen 2005 und 2007 dabei mit – 4,8 % 2005/2006, – 3,2 % 2006/2007 und – 3,8 % p.a. 2007/2010 weiterhin deutlich rückläufig, während die Diesel-Pkw-Fahrleistung parallel um 7,0 %, 7,9 % und 7,5 % p.a. ansteigt.

Bei den **Pkw-Besetzungsgraden** nach der Leistung (Personenkilometer dividiert durch Fahrzeugkilometer, entfernungsgewichtete Besetzungsgrade) werden - entgegen bisheriger Annahmen, die stetige Rückgänge prognostizierten - leichte Zunahmen mit Werten von 1,503 2004 und 1,504 2005 und 1,509 Personen pro Pkw im Jahr 2006 erwartet. Dies ist wahrscheinlich eine Reaktion auf die stark gestiegenen Kraftstoffpreise in den vergangenen Jahren. Ab 2007 bis 2010 werden die Pkw-Besetzungsgrade wieder etwas zurückgehen. Die zunehmende Motorisierung wirkt besetzungsgradsenkend, die zunehmende Bedeutung privater Reisezwecke und die Bildung von Fahrgemeinschaften besetzungsgraderhöhend.

Wegen der beschriebenen leichten Rückgänge der Besetzungsgrade ab 2007 ist die Zunahme der **Fahrleistung** des motorisierten Individualverkehrs höher als bei seiner **Verkehrsleistung**, ausgedrückt in Personenkilometern. Im Bereich so geringer Zuwachsraten wirken sich auch entsprechend marginale Unterschiede sichtbar aus.

²⁰ 2005 z.B. um mehr als 3 %.

Die durchschnittliche Entfernung pro Personenfahrt wird im Bereich von gut 15 km pro Fahrt 2005 (15,5 km, 2010 15,6 km) ganz leicht ansteigen, so dass das **Verkehrsaufkommen** des motorisierten Individualverkehrs, ausgedrückt in Personenfahrten, etwas schwächer als die Verkehrsleistung steigen wird.

In Tabelle P-3 sind die beschriebenen Kenngrößen des motorisierten Individualverkehrs zusammengestellt.

Tabelle P-3: Komponenten des motorisierten Individualverkehrs

	Einheit	2004	2005	2006	2007	2010	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-10
Pkw-Bestand am 01.07. ¹	Mio. Pkw	45,3	45,7	46,1	46,5	47,6	0,9	0,9	0,9	0,8
Motorisierung Erwachsener	Pkw/Tsd E1	669	673	677	680	690	0,6	0,6	0,6	0,5
Gesamtfahrleistung ²	Mrd Fzkm	590	578	572	576	589	-2,1	-1,0	0,7	0,7
Jahresfahrleistung pro Pkw	Tsd Fzkm/P	13,0	12,7	12,4	12,4	12,4	-3,0	-1,9	-0,2	-0,1
Verkehrsleistung ²	Mrd Pkm	887	870	864	869	885	-2,0	-0,7	0,6	0,6
Besetzungsgrad ³	Pkm/Fzkm	1,50	1,50	1,51	1,51	1,50	0,1	0,3	-0,1	-0,1
Verkehrsaufkommen	Mrd Fahrten	57,3	56,1	55,9	56,1	56,9	-2,0	-0,4	0,4	0,4
Beförderungsweite	Pkm/Fahrt	15,5	15,5	15,4	15,5	15,6	0,0	-0,3	0,2	0,2

Quellen:

Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Pkw-Bestand zum 1. Juli des jeweiligen Jahres, einschließlich vorübergehend stillgelegter Fahrzeuge
- 2 Inländerfahrleistung bzw. Inländerverkehrsleistung von Pkw einschließlich Kombi; Abgrenzung zur Inlandsfahrleistung siehe Text
- 3 Entfernungsgewichteter Besetzungsgrad (Verkehrsleistung dividiert durch Fahrleistung)

4.3 Personenverkehr mit Bus und Bahn

Während die **Leistung im gesamten öffentlichen Verkehr** (Bus/Straßenbahn/U-Bahn, Eisenbahn-Nah- und –Fernverkehr, Bus-Gelegenheitsverkehr) von 2004 auf 2005 um 1,6 % stieg, betrug der Zuwachs 2006 gegenüber 2005 sogar 1,9 %. Im Straßenverkehr nahmen 2006 Linienverkehr (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn; + 0,5 %) und zum ersten Mal seit 2000 auch der Gelegenheitsverkehr um 0,5 % zu. Der eigentliche Schienennahverkehr (DB AG und Dritte) wuchs 2006 um 3,8 %, der Fernverkehr um 2,8 %.

Der **öffentliche Verkehr auf der Straße** (Linienverkehr Bus/Straßenbahn/U-Bahn, Bus-Gelegenheitsverkehr) wird im Prognosezeitraum leicht zunehmen (2006 + 0,5 %, 2007 + 0,3 %, bis 2010 + 0,3 % p.a.). Diese Steigerung kommt durch eine Zunahme des Linienverkehrs um 0,5 % im Jahr 2006 und weitere Zunahmen bis 2010 (+ 0,1%) sowie die bereits erwähnte Trendwende beim Gelegenheitsverkehr zustande (2006 + 0,5 %, 2007 + 0,6 %, bis 2010 + 0,8 % p.a.). Für den **Eisenbahnverkehr** (Summe aus Nah- und Fernverkehr) werden nach + 3,4 % 2006 für das Prognosejahr 2007 eine Zunahme um 1,2 % sowie nach 2007 von 0,9 % p.a. bis 2010 erwartet. Die (leicht) positive Entwicklung wird vor allem vom Fernverkehr getragen werden.

Die positive Entwicklung im **Eisenbahn-Fernverkehr** der Jahre 2005 und 2006 geht auf begrenzte Angebotsausweitungen und verbesserte Pünktlichkeit zurück, noch stärker aber auf preisliche Sonderangebote als Reaktion auf den Wettbewerb der Low-Cost-Fluggesellschaften („Billigflieger“), wie etwa das „Lidl-Ticket“ oder die „Frühjahr/Sommer/Herbst Spezial“-Angebote. Im Jahr 2006 dürfte die Fußball-Weltmeisterschaft einen Zuwachs von 0,2 Prozentpunkten im Eisenbahn-Fernverkehr bewirkt haben. Die positiven Prognosen des privaten Verbrauchs wirken tendenziell belebend auf den Eisenbahn-Fernverkehr. Wenn die preislichen Sonderangebote in den Folgejahren beibehalten werden, bedeutet das noch kein Wachstum, weil die damit erreichte Mehrnachfrage der Vorjahre ja bereits in der Basis für die Wachstumsraten enthalten ist. 2007 erfolgt eine spürbare Preiserhöhung (Preiserhöhung i.e.S. + Mehrwertsteuer-Anhebung), andererseits wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 deutliche Fahrzeitverbesserungen durch die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt erreicht. Die Sturmschäden vom Januar 2007 dürften für die Gesamtjahresentwicklung kaum ins Gewicht fallen. Insgesamt wird für 2007 und die Jahre bis 2010 keine Wiederholung der starken Wachstumsraten des Jahres 2005 und 2006, aber doch ein spürbarer Zuwachs erwartet: + 1,7 % (2007) bzw. + 1,4 % p.a. (2008-2010) werden prognostiziert.

Der Markteintritt von Dritten wird im Gegensatz zum Nahverkehr beim Fernverkehr im Berichtszeitraum keine große Bedeutung erlangen und die Zuwachsraten nicht spürbar beeinflussen.

Die Transportweite wird im Eisenbahn-Fernverkehr etwas ansteigen, von 283 km 2005 auf 285 km 2010, jedoch wird der Anstieg nicht mehr so stark sein, wie er es in den Vorjahren aufgrund der Umschichtungen von Zugangeboten vom Fern- zum Nahverkehr und durch Umstellung auf ein entfernungsdegressives Preissystem war. Die laufenden Sonderangebote sind überwiegend entfernungsunabhängig; dies wirkt auf eine tendenzielle Erhöhung der Reiseweite hin. Die Fahrgastzahlen werden deshalb 2006 nur um 2,7 % steigen (Leistung + 2,8 %), 2007 um 1,7 % (Leistung + 1,7 %), 2008-2010 + 1,2 % p.a. (Leistung + 1,4 %).

Obwohl sich das Klima für Investitionen im Öffentlichen Verkehr tendenziell verschlechterte, nahm im **Eisenbahn-Nahverkehr** durch weitere Angebotsverbesserungen wie neue Fahrzeuge, Taktverdichtungen, Streckenreaktivierung sowie durch Verbundausweitungen und preisliche Sonderangebote die Nachfrage im Jahr 2006 noch stärker als 2005 zu, um 3,8 % (Leistung) bzw. 4,0 % (Aufkommen). 2005 stieg die durchschnittliche Entfernung im Nahverkehr, 2006 nahm sie jedoch wie in den Vorjahren leicht ab, weil die Zuwächse überwiegend in den S-Bahnnetzen stattfanden, und dort auch auf kürzeren Entfernungen. Für den Prognosezeitraum wird aufgrund der allgemeinen Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur mit einer ganz leichten Zunahme der Reiseweite gerechnet (2006 20,46 km, 2010 20,54 km). Durch die Ländertickets sind die S-Bahnen auch auf größere Entfernungen attraktiv.

Für 2007 wird bei der Leistung im Eisenbahn-Nahverkehr ein Wachstum von 0,8 % erwartet, und auch im mittelfristigen Zeitraum bis 2010 kann der Schienen-Nahverkehr noch leicht wachsen (+ 0,5 %). Ursachen dafür sind positive Impulse des Arbeitsmarktes, das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum besonders in Ballungsräumen, wo der Eisenbahn-Nahverkehr relativ große Bedeutung hat. Auch die Schülerzahlen werden sich in den Ballungsräumen trotz Rückgängen für Gesamtdeutschland noch positiv entwickeln. Die Auswirkungen der Kürzungen von Investitions- und Regionalisierungsmitteln werden sich verstärkt auf schwach ausgelastete Strecken konzentrieren und deshalb nicht zu statistisch durchschlagenden Rückgängen führen.

Der **Linienverkehr auf der Straße** (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahnen/U-Bahnen) nahm 2006 um 0,5 % nach der Leistung bzw. um 0,7 % nach dem

Aufkommen zu. Dahinter stehen allerdings Zunahmen im Schienenverkehr (Straßenbahn, U-Bahn) und Stagnation bzw. Abnahmen im Busverkehr. Im Linienverkehr auf der Straße können wie beim Eisenbahn-Nahverkehr günstige Angebote für Kurzstrecken bzw. für die überdurchschnittlich häufig Kurzstrecken fahrenden Schüler als Ursache für eine Abnahme der Durchschnittsentfernung benannt werden. Trotz der zunehmend stärker spürbaren Zurückhaltung der öffentlichen Hand bei Förder- und Investitionsmitteln und des Auslaufens der Wirkungen der neuartigen Zeitkarten für Schüler kann für 2007 und für 2008 bis 2010 aufgrund neuer Preisangebote und noch laufender Investitionsmaßnahmen mit Zunahmen der Leistung (+ 0,2 % bzw. + 0,1 % p.a.) und des Aufkommens (+ 0,3 % bzw. + 0,2 % p.a.) gerechnet werden. Die allgemeine Strukturentwicklung begünstigt zwar eigentlich die Zunahme der Reiseweiten, andererseits besteht, abgesehen vom Schülerverkehr, häufig bei Standortverlagerungen an weiter entfernte Orte kein adäquates ÖV-Angebot mehr. Dies gilt auch bei Verlagerungen in Ballungsräumen an deren Peripherie. Daher finden die leichten Zuwächse auch mittelfristig vor allem in den Ballungsräumen, und dort auf den Straßen- und U-Bahnnetzen statt, so dass die Durchschnittsentfernung ganz leicht sinkt.

Der **Omnibus-Linienfernverkehr** ist ein dynamisch wachsendes Segment, besonders auf Relationen ohne Wettbewerb von Billigfluglinien (z.B. von/nach Osteuropa, von/nach Städten ohne Flughafen). Er beschränkt sich aus genehmigungsrechtlichen Gründen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, dort ist der Marktzutritt weitgehend unreglementiert, zumal nach dem EU-Beitritt der östlichen Nachbarländer. Eine statistische Zeitreihe für dieses Segment kann jedoch noch nicht aufgestellt werden, da der Linienfernverkehr erst seit der Statistik-Umstellung 2004 eigens erhoben wird; die Werte für den Linienfernverkehr 2004 sind jedoch nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes aufgrund von Anlaufschwierigkeiten noch nicht statistisch valide. Die Werte von 2005 und 2006 erscheinen durch den starken Rückgang auch nur begrenzt plausibel. Der Anteil des Omnibus-Linienfernverkehrs am gesamten Linienverkehr auf der Straße beträgt etwa 3 % (nach der Leistung) gerechnet. Allerdings umfassen die Daten des Statistischen Bundesamtes nur die in Deutschland zugelassenen Busse, während die ausländischen Busse, besonders aus den Ostländern, aus Kostengründen (analog zum Straßengüterverkehr) eine starke Position in diesem Segment haben, aber nicht erfasst werden.

Der **Gelegenheitsverkehr** auf der Straße, also der Reisebusverkehr, ging seit dem Jahr 2000 bis 2005 zurück, bedingt durch den Wettbewerb mit preisgünstigen Flügen (klassische Charterflugreise und neue „Billigflieger“ mit der Zielgruppe Privatreisen), durch den Wettbewerb mit der Bahn sowie auch durch die schwache Entwicklung des privaten Verbrauchs. 2006 stieg die Leistung des Gelegenheitsverkehrs wieder um 0,5 % an, das Aufkommen um 0,8 %. Wegen des Wettbewerbs mit den Fluggesellschaften, der nur das mittlere und obere Entfernungssegment betrifft, ging die Reiseweite leicht zurück. Als Reaktion im Wettbewerb mit den preisgünstigen Fluglinien bieten etliche Busunternehmen kombinierte Flug-/Busreisen an, bei denen der Bus leer an den Zielort fährt, um dort verfügbar zu sein. Für 2007 und 2008 bis 2010 wird mit einer weiteren Belebung der Nachfrage im Gelegenheitsverkehr gerechnet (Leistung + 0,6 % bzw. + 0,8 % p.a.) sowie auch wieder mit einer steigenden Reiseweite.

4.4 Entwicklung des Personen-Luftverkehrs

In 2006 hat sich der Wachstumskurs des Luftverkehrs weiter fortgesetzt. Mit einem erwarteten Gesamtzuwachs von ca. 5,6 % erreicht der Luftverkehr 2006 dabei aber nicht mehr die starken 7,6 % des Vorjahres. Da aber die Statistiken für 2006 noch nicht vollständig vorliegen, basiert dieser Wert auf einer Hochrechnung. Demnach wird das Verkehrsaufkommen der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen 2006 bei rund 154 Mio. Fluggästen liegen.

Gegenüber der Verkehrsprognose vom Sommer 2006 fällt das Wachstum für 2006 insgesamt also noch einmal stärker aus, als mit 4,9 % prognostiziert. Dies liegt u.a. an zwei Effekten. Zunächst zeigte sich am Reiseverhalten, dass die Kerosinpreise, die unterjährig auf ein Rekordhoch von \$ 78 pro Barrel gestiegen waren, eine geringere Dämpfungswirkung entfalten konnten, als gemeinhin erwartet wurde. Zudem entwickelt sich das Wachstum der Low-Cost-Carrier nachhaltiger als erwartet, was ebenfalls zu einer höheren Wachstumsquote führt. Im europäischen Vergleich hat Deutschland 2006 am stärksten zum Luftverkehrswachstum beigetragen.

Tabelle P-4: Luftverkehrsaufkommen – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr

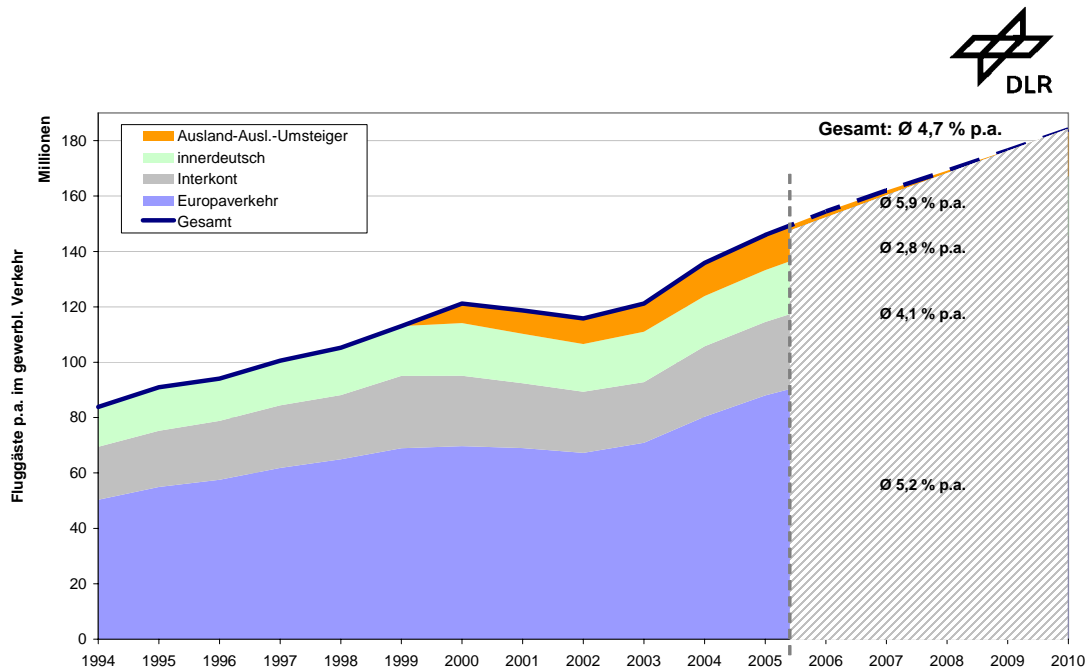
Verkehr nach Endziel	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2005/10 Ø p.a.
innerdeutsch	18,1 Mio.	18,7 Mio.	19,6 Mio.	20,4 Mio.	20,8 Mio.	21,2 Mio.	21,5 Mio.	
+/-	-0,1%	3,5%	4,6%	4,2%	1,8%	1,7%	1,7%	2,8%
Europaverkehr	80,4 Mio.	88,0 Mio.	93,7 Mio.	98,2 Mio.	103,0 Mio.	107,9 Mio.	113,1 Mio.	
+/-	13,3%	9,5%	6,4%	4,8%	4,8%	4,8%	4,8%	5,2%
Interkont	25,4 Mio.	26,6 Mio.	27,8 Mio.	29,1 Mio.	30,2 Mio.	31,3 Mio.	32,5 Mio.	
+/-	15,8%	4,8%	4,4%	4,8%	3,8%	3,7%	3,5%	4,1%
Ausland-Ausland-Umsteiger	12,0 Mio.	12,7 Mio.	13,3 Mio.	14,2 Mio.	15,1 Mio.	16,0 Mio.	16,9 Mio.	
+/-	17,2%	6,1%	4,3%	7,0%	6,3%	6,0%	5,6%	5,9%
Summe	135,9 Mio.	146,2 Mio.	154,4 Mio.	162,0 Mio.	169,1 Mio.	176,4 Mio.	184,0 Mio.	
+/-	12,1%	7,6%	5,6%	4,9%	4,4%	4,3%	4,3%	4,7%

Quelle: DLR, Statistisches Bundesamt (Fachserie 8, Reihe 6.1)

In der Einzelbetrachtung zeigt sich der innerdeutsche Verkehr mit + 4,6 % im Vergleich zu den letzten beiden Jahren deutlich dynamischer. Beim grenzüberschreitenden Verkehr war auch 2006 die größte Dynamik im Europaverkehr zu verzeichnen. Allerdings sind hier die Wachstumsraten deutlich zurückgegangen. Nach 13,3 % in 2004 und 9,5 % in 2005 ging das Wachstum 2006 auf 6,4 % zurück. Insgesamt weist der Europaverkehr mit rund 60 % den größten Verkehrsanteil am Gesamtaufkommen auf – mit steigender Tendenz. Abbildung P-5 veranschaulicht das Verhältnis der Verkehrsgruppen zueinander. Der Anteil der innerdeutschen Verkehre sinkt demnach weiter, trotz der zuletzt positiveren Entwicklung.

Unterjährig war die Verkehrsentwicklung 2006 uneinheitlich. Das erste Halbjahr zeigte sich mit über 6,5 % Wachstum deutlich stärker als das zweite Halbjahr, das im Durchschnitt rund 2,5 % geringeres Wachstum aufwies. Dies lag nur zu einem geringen Teil an der Fußball-Weltmeisterschaft, deren positive Verkehrsstimulierung in die erste Jahreshälfte fiel. Viel stärker wirkten sich eine befürchtete Abkühlung der Weltwirtschaft und die bevorstehende Mehrwertsteuererhöhung auf das Reiseverhalten der Deutschen aus. Hinzu kamen als belastende Faktoren die vereitelten Terroranschläge in London sowie eine Verschärfung der sicherheitspolitischen Lage im Mittleren Osten.

Abbildung P-5: Luftverkehrsaufkommen – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr



Das Luftverkehrsaufkommen wird sich auch im laufenden Jahr (2007) weiter positiv entwickeln, wobei das Wachstum voraussichtlich leicht unter dem des Vorjahres bleiben wird. Mit knapp 5 % wird das Wachstum aber im Bereich des langjährigen Mittels liegen. Treiber dieses Wachstums sind Fluggäste von und zu europäischen Destinationen, die weiterhin das stärkste Wachstumspotenzial aufweisen. Ebenfalls zum Wachstum werden die Ausland-Ausland-Umsteiger beitragen, deren Anteil am Gesamtverkehr mit rund 9 % aber nicht so dominant ist, wie der des Europaverkehrs.

Der Mittelfristausblick zeichnet ein freundliches Bild. Über den Betrachtungszeitraum von 2005-2010 wird ein mittleres Luftverkehrswachstum von 4,7 % erwartet. Wesentliche Einflussfaktoren werden zukünftig weiterhin die Entwicklungen der sicherheitspolitischen Lage, der Low-Cost-Carrier und der Wirtschaft sein. Hinzu kommt an einigen deutschen Flughäfen zunehmend ein Kapazitätsproblem, was ebenfalls potenzielle Auswirkungen auf die Nachfrage bzw. die insgesamt in Deutschland erbrachte Luftverkehrsleistung in sich birgt.