

BVU



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Kurzfristprognose Sommer 2007

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

Juli 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 Zachial
Universitätsallee EW1, Block A
28359 Bremen
Telefon: 0421/220 96-36
Telefax: 0421/220 96-55
www.isl.org

Inhaltsverzeichnis

0.	Zusammenfassung	1
1.	Einleitung	4
2.	Die kurzfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft	5
2.1	Bevölkerung	5
2.2	Wirtschaftliche Eckdaten	5
2.3	Sonstige Leitdaten	9
3.	Die kurzfristige Entwicklung des Güterverkehrs	12
3.1	Güterverkehr nach Landverkehrsträgern	12
3.2	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen	23
3.3	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterarten	27
3.4	Seeverkehr	37
4.	Die kurzfristige Entwicklung des Personenverkehrs	42
4.1	Personenverkehr nach Landverkehrsträgern	42
4.2	Motorisierter Individualverkehr	47
4.3	Personenverkehr mit Bus und Bahn	53
4.4	Personen-Luftverkehr	57

Tabellenverzeichnis

Tab. L-1:	Sozio-ökonomische Leitdaten (diverse Einheiten; % p.a.)	7
Tab. G-1:	Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger (Mrd Tkm; % p.a.)	13
Tab. G-2:	Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (Mio t; % p.a.)	20
Tab. G-3:	Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mrd Tkm; % p.a.)	25
Tab. G-4:	Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mio t; % p.a.)	26

Tab. G-5: Güterverkehrsleistung der Straße (Nahbereich) nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)	27
Tab. G-6: Güterverkehrsleistung der Straße (Regional- + Fernbereich) nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)	28
Tab. G-7: Güterverkehrsleistung der Eisenbahn nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)	29
Tab. G-8: Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)	30
Tab. G-9: Umschlag der deutschen Seehäfen nach Kontinenten 2001 - 2008 (Mio. Tonnen)	38
Tab. G-10: Seegüterumschlag nach Güterabteilungen 2001-2008 (Mio. Tonnen)	40
Tab. P-1: Personenverkehrsleistung der Landverkehrsträger (Mrd Pkm; % p.a.)	43
Tab. P-2: Personenverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (Mrd Pers-Fahrten; % p.a.)	46
Tab. P-3: Komponenten des motorisierten Individualverkehrs	52
Tab. P-4: Luftverkehrsaufkommen – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr	58

Abbildungsverzeichnis

Abb. L-1: Entwicklung gesamtwirtschaftlicher Leitdaten	8
Abb. L-2: Entwicklung der Leitdaten wichtiger Branchen	9
Abb. G-1: Entwicklung der modalen Güterverkehrsleistung (% p.a.)	13
Abb. G-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach der Verkehrsleistung (Straße: nur Verkehr > 50 km)	19
Abb. G-3: Entwicklung des modalen Güterverkehrsaufkommens (% p.a.)	21
Abb. G-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach dem Verkehrsaufkommen (Straße: nur Verkehr > 50 km)	21
Abb. G-5: Gütertransportintensität (Tkm pro Tsd € BIP) auf deutschem sowie auf deutschem + ausländischem Gebiet	23
Abb. G-6.0: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Mrd Tkm p.a.)	32

Abb. G-6.1: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 1 Nahrungs- und Futtermittel (Mrd Tkm p.a.)	32
Abb. G-6.2: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 2 Feste mineralische Brennstoffe (Mrd Tkm p.a.)	33
Abb. G-6.3: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse (Mrd Tkm p.a.)	33
Abb. G-6.4: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 4 Erze, Metallabfälle (Mrd Tkm p.a.)	34
Abb. G-6.5: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 5 Eisen/Stahl/NE-Metalle (Mrd Tkm p.a.)	34
Abb. G-6.6: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 6 Steine/Erden/Baustoffe (Mrd Tkm p.a.)	35
Abb. G-6.7: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 7 Düngemittel (Mrd Tkm p.a.)	35
Abb. G-6.8: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 8 Chemische Erzeugnisse (Mrd Tkm p.a.)	36
Abb. G-6.9: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 9 Halb- und Fertigwaren (Mrd Tkm p.a.)	36
Abb. P-1: Entwicklung der modalen Personenverkehrsleistung (% p.a.)	44
Abb. P-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach der Verkehrsleistung	45
Abb. P-3: Entwicklung des modalen Personenverkehrsaufkommens (% p.a.)	46
Abb. P-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach dem Verkehrsaufkommen	47
Abb. P-5: Luftverkehrsaufkommen – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr	59

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
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
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 Sommer 2007** gibt einen Überblick zu den Ergebnissen des vergangenen Jahres 2006 und stellt die kurzfristig für 2007 und 2008 zu erwartenden Entwicklungen vor.

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** ist ungebrochen dynamisch. Trotz einer leichten Verlangsamung des Wachstums, u. a. aufgrund eines Produktionsrückgangs in den USA, wird die Expansion auch weiterhin von den asiatischen Ländern bestimmt. Der Euroraum wächst nach der Frühjahrsprognose 2007 der Wirtschaftsforschungsinstitute 2007 sogar etwas stärker als die USA (2008 wieder deutlich schwächer) und deutlich geringer als die asiatischen Länder. Für das Jahr 2006 prognostiziert das DIW ein Wachstum des Bruttoinlandprodukts (BIP) im Euroraum von 2,7 %, für 2007 2,5 %. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) erwartet für die **deutsche Wirtschaft** nach 2,7 % im Jahr 2006 ein Wachstum von 2,3 % im Jahr 2007, sowie von 2,4 % für 2008.

Im Jahr 2006 ist die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung** um 6,9 % gestiegen. Wie schon im Jahr 2004 konnte die Bahn ihren Marktanteil trotz des starken Wettbewerbs mit dem Straßengüterverkehr stark erhöhen; die Entwicklung der Binnenschifftransporte wurde durch Niedrigwasser gedämpft. Der Straßengüterverkehr stieg um + 7,3 % an, die Wachstumsrate der Bahn lag bei + 12,1 %, die des Binnenschiffs bei - 0,2 %.

Für das Jahr 2007 wird im Vergleich zu 2006 aufgrund der positiven Wirtschaftsentwicklung und des stark wachsenden Außenhandels mit + 7,5 % in der Summe der Landverkehrsträger ein noch höheres Güterverkehrswachstum als 2006 erwartet. Auch 2007 wird die Bahn (leicht) stärker (+ 8,2 %) als der Straßengüterverkehr (+ 8,1 %) wachsen, das Binnenschiff wird die durch Niedrigwasser bedingte Stagnation des Jahres 2006 im Jahr 2007 überwinden (+ 3,3 %). Im langjährigen Vergleich relativ hoch fiel im Jahr 2006 das Wachstum des deutschen Binnenverkehrs aus, teilweise, aber nicht nur wegen des Wachstums der Hinterlandverkehre der deutschen Seehäfen. Die kräftige Erholung der Baubranche bringt Transportsteigerungen besonders im Straßen-Nahverkehr mit sich. Wachstumskräfte im grenzüberschreitenden Landverkehr sind die EU-Integration, die Verkehre mit Osteuropa, der Wettbewerb im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Für 2008 werden demgegenüber mit + 4,9 % über alle Verkehrsmittel etwas schwächere, im langjährigen Vergleich aber immer noch erhebliche Zuwächse erwartet, wobei die Bahn auch 2008 mit + 5,6 % über der Straße mit + 5,3 % und dem Binnenschiff mit + 1,1 % liegen wird.

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. Im Jahr 2006 erhöhte sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen um 6,3 %. Für 2007 und 2008 werden mit + 6,2 % bzw. + 5,7 % ähnlich hohe Zuwachsraten erwartet.

Die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** ist 2006 bei leicht steigendem privaten Verbrauch (0,8 %) vor allem aufgrund der im Jahresverlauf um gut 10 % gestiegenen Kraftstoffpreise um - 0,2 % zurückgegangen. Sie wird quantitativ von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (- 0,7 %) bestimmt. Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wurde vom Rückgang der jährlichen Fahrleistungen pro Pkw mehr als ausgeglichen. Weitere Reaktionen auf die Kraftstoffpreissteigerungen waren ein vorübergehender Anstieg des Pkw-Besetzungsgrads und eine vorübergehende Absenkung der durchschnittlichen Entfernung pro Fahrt. Die Verlagerung von Fahrten auf Bus und Bahn als Reaktion auf die Kraftstoffpreise, weitere Angebotsverbesserungen und preisliche Sonderangebote, in begrenztem Umfang

auch die Fußball-Weltmeisterschaft, bewirkten einen weiteren Anstieg des Öffentlichen Verkehrs im Jahr 2006 um 2,2 %, am stärksten im Schienennahverkehr.

Für 2007 und 2008 werden wieder leichte Zunahmen des Individualverkehrs (+ 0,7 %, + 1,1 %) und der gesamten Personenverkehrsleistung (+ 0,8 %, + 1,0 %) erwartet. Eine leichte Zunahme des Bus- und Bahnverkehrs insgesamt wird vorwiegend vom Schienennah- und -fernverkehr getragen; für den Nahverkehr auf der Straße (Bus / Straßenbahn / U-Bahn) wird 2007/2008 nur eine sehr geringe Zunahme von 0,2 % bzw. 0,1 % erwartet. Rückgänge im regionalen Busverkehr werden dabei von Zunahmen bei Straßen- und U-Bahn begleitet. Die Konjunktur wirkt positiv auf die Verkehrsentwicklung im Berufs- wie im Freizeitverkehr, Kürzungen werden nur im regionalen Busverkehr statistisch wirksam.

Im **Luftverkehr** war 2006 mit + 5,7 % ein starkes, gegenüber 2004 (+ 12,1 %) und 2005 (+ 7,6 %) aber etwas abgeschwächtes Passagierwachstum zu verzeichnen. Für 2007 und 2008 wird auch weiterhin ein Zuwachs der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen erwartet (+ 5,4 % bzw. + 4,7 %). Treiber dieses Wachstums ist der grenzüberschreitende Verkehr. Die Interkontinental-Verkehre (2007 + 7,6 %, 2008 + 4,8 %) werden insgesamt etwas stärker als die Europa-Verkehre (+ 5,3 % / + 5,0 %) wachsen. Im Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2008 resultiert für den gesamten Luftverkehr ein jährliches Wachstum von 5,8 %.

1. Einleitung

Mit der „Verkehrsprognose Sommer 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 Sommerprognose 2007 für die Jahre 2007 und 2008 vor. Grundlage sind die offiziellen Prognosen der deutschen Bundesregierung zur Wirtschaftsentwicklung.¹

Nachfolgend werden die Ergebnisse dargestellt.

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Projektion der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland (Frühjahrsprojektion 2007), April 2007.

2. Die kurzfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft

2.1 Bevölkerung

Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresende 2006 bei 82,3 Mio Personen. Diese Bevölkerungszahl wird wegen der gegenüber den Vorjahren abgeschwächten Zuwanderung bis 2008 praktisch konstant bleiben.

Die fahrfähige Bevölkerung (18 Jahre und älter) wird zwischen 2006 und 2008 von 68,1 Mio Personen auf 68,5 Mio Personen wachsen, während die Bevölkerungszahl zwischen 10 Jahren und 18 Jahren, die für den Schülerverkehr bestimmend ist, von 7,9 Mio Personen auf 7,6 Mio Personen zurückgehen wird.

2.2 Wirtschaftliche Eckdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** ist ungebrochen dynamisch. In praktisch allen Industrieländern ist eine positive konjunkturelle Entwicklung zu verzeichnen, die die dämpfenden Wirkungen der Rohstoffpreissteigerungen mehr als ausgleicht.² Das weltwirtschaftliche Wachstum wird weiterhin von den USA und den asiatischen Ländern bestimmt. Das Konjunkturklima der **US-Wirtschaft** hat sich leicht abgekühlt. Nach + 3,3 % 2006 werden für 2007 und 2008 reale BIP-Wachstumsraten von 2,3 % bzw. 3,0 % erwartet. Für **China** werden für 2007 mit + 10,0 % und für 2008 mit + 9,0 % Wachstumsraten in ähnlicher Größenordnung prognostiziert wie die 2006 erreichte Wachstumsrate von + 10,7 %. Die **südostasiatischen Länder** haben sich von der Tsunami-Katastrophe erholt und profitieren von der Konjunktur in China und ihrer Einbindung in die internationale Arbeitsteilung. Für sie wird nach 5,6 % im Jahr 2006 ein Wachstum von + 4,7 % 2007 und + 5,0 % 2008 erwartet. **Japan** liegt mit Wachstumsraten von + 2,2 %, + 2,4 %, + 2,2 % in den Jahren 2006 bis 2008 im Gegensatz zu den Vorjahren in ähnlicher Größenordnung wie das Wachstum der europäischen Länder.

² Vgl. dazu: DIW-Wochenbericht Nr. 17/2007: Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Frühjahr 2007.

Die wirtschaftliche Entwicklung in **Europa** wird vom Euroraum mit einem realen Wirtschaftswachstum von + 2,7 % 2006, + 2,5 % 2007 und + 2,4 % 2008 geprägt. Hierzu tragen die Bau- und Ausrüstungsinvestitionen und die Exporte am stärksten bei. Das Exportwachstum des Euroraums wird zu einem wesentlichen Anteil vom Anstieg der Exporte in Deutschland bestimmt. Aber auch der private Verbrauch hat Anteil am gesamtwirtschaftlichen Wachstum. Indikatoren wie die geringe Inflation und das immer noch moderate Ausmaß des Wachstums sprechen eher für eine noch bestehende Unterauslastung der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten, während der relativ kräftige Rückgang der Arbeitslosigkeit eher auf eine höhere Auslastung schließen lässt.

2006 bis 2008 wachsen die Länder der **EU-15 außerhalb der Währungsunion** (Großbritannien, Schweden, Dänemark) stärker als der Euroraum. Die **Beitrittsländer des Jahres 2004** setzen ihren Aufholprozess mit weiterhin deutlich höheren Wachstumsraten als der EU-15-Durchschnitt fort. Für Polen werden nach + 3,2 % im Jahr 2005 und + 5,8 % 2006 für 2007 5,3 % und für 2008 + 5,2 % Wachstum erwartet, für Tschechien lauten die entsprechenden Einschätzungen + 6,0 %/ + 5,8 %/ + 5,0 %/ 5,0 % sowie für Ungarn + 4,1 %/ + 3,9 %/ + 2,5 %/ 3,0 %. Die höchsten Wachstumsraten der Beitrittsländer weisen die baltischen Staaten auf, z. B. Lettland 2006 + 11,9 %, Estland + 11,2 %. Ähnliches gilt für die Beitrittsländer des Jahres 2007: Die Wachstumsraten von Rumänien sind für 2006 bis 2008 7,7 %/ + 7,3 %/ 7,0 %, von Bulgarien 6,2 %/ + 6,5 %/ 6,3 %. Für alle Beitrittsländer werden überdurchschnittliche Zunahmen der Binnennachfrage erwartet, die sich auch in positiven Impulsen für die Importe aus den EU-15-Ländern niederschlagen.

In **Deutschland** bestimmen dagegen nach wie vor die Exporte das Wirtschaftswachstum. Im Jahr 2005 wuchs das reale **BIP** in Deutschland um 0,9 %, 2006 um 2,7 %, für 2007 wird in der Frühjahrsprojektion des BMWI eine Wachstumsrate von 2,3 % erwartet.

Saison- und kalenderbereinigt stieg das BIP im ersten Quartal des Jahres 2007 um etwa 3,6 %.³ Damit stellt sich die Entwicklung für 2007 positiver dar, als es ange-

³ Statistisches Bundesamt, Fachserie 18, Reihe 1.3, erstes Quartal 2007.

sichts der Mehrwertsteuererhöhung erwartet worden war. Für 2008 prognostiziert das BMWI eine Wachstumsrate von 2,4 %.

In Tabelle L-1 ist die Entwicklung wichtiger Leitdaten zusammengestellt.

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

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
Bevölkerung am 31.12.	82,5	82,5	82,4	82,3	82,2	82,1	0,0	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1
Bevölkerung 18+	67,5	67,7	67,9	68,1	68,3	68,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Bevölkerung 10-18	8,3	8,2	8,0	7,9	7,7	7,6	-1,4	-2,0	-1,4	-1,8	-1,8
Erwerbstätige im Inland	38,7	38,9	38,8	39,1	39,3	39,4	0,4	-0,1	0,7	0,4	0,4
Bruttoinlandsprodukt ¹	2.084	2.110	2.129	2.187	2.236	2.290	1,2	0,9	2,7	2,3	2,4
Exporte ¹	783	858	917	1.032	1.119	1.212	9,6	6,9	12,5	8,5	8,3
Importe ¹	716	766	816	907	976	1.055	6,9	6,5	11,1	7,7	8,1
Privater Verbrauch ¹	1.226	1.227	1.228	1.237	1.247	1.268	0,1	0,1	0,8	0,8	1,7
Inlandskraftstoffabsatz ²	54,6	55,0	53,2	52,7	52,2	52,0	0,7	-3,3	-0,8	-1,0	-0,4
dar. Ottokraftstoffe ²	25,9	25,0	23,4	22,6	21,7	21,2	-3,1	-6,4	-3,5	-4,0	-2,3
dar. Dieselmotoren ²	28,7	29,9	29,7	30,1	30,5	30,8	4,1	-0,6	1,4	1,2	1,0

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

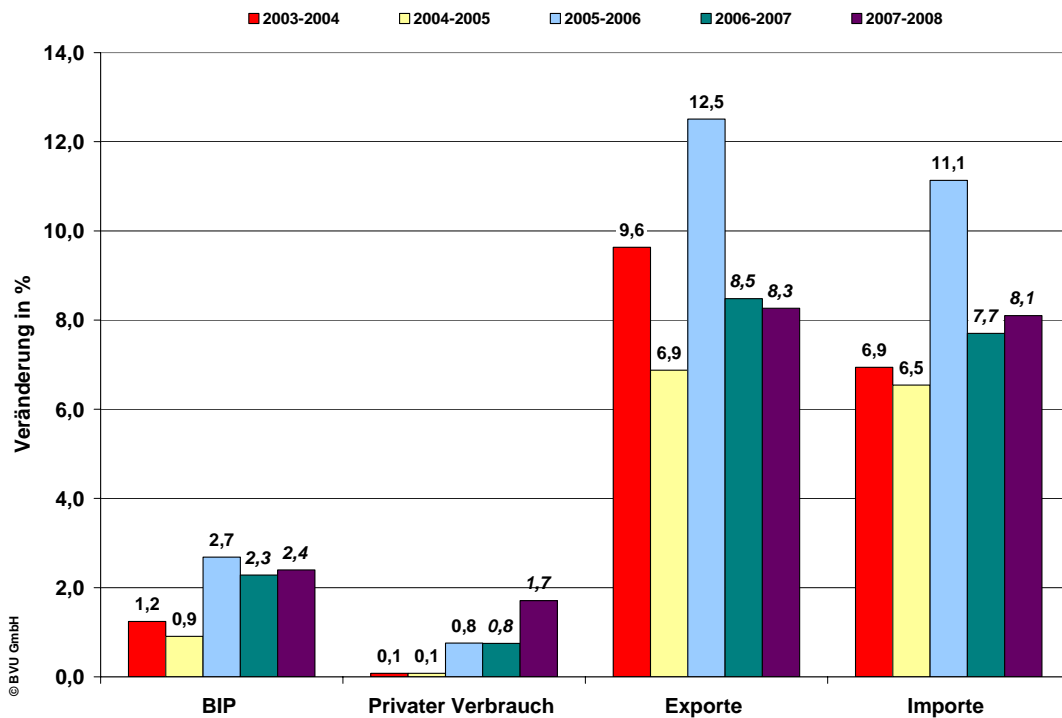
Anmerkungen:

- 1 Zu Preisen von 2000 (real, Kettenindizes). Prognose: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Frühjahrsprojektion vom April 2007 für 2007 und 2008
- 2 Für 2007 und 2008 Prognose: Mineralölwirtschaftsverband (einschließlich biogener Kraftstoffe), Stand 07/2007

Ähnlich wie schon 2005 war das Wirtschaftswachstum des Jahres 2006 von 2,7 % großteils auf den Außenbeitrag (Exporte + 12,5 %, Importe + 11,1 %) und die Investitionen (+ 5,6%) zurückzuführen. Zum Wachstum der Investitionen trugen wie in den Vorjahren die Ausrüstungsinvestitionen (+ 7,3 %), aber erstmals auch wieder die Bauinvestitionen (+ 4,2 %) bei. Der **private Verbrauch** nahm im Jahr 2006 mit + 0,8 % erstmals seit vier Jahren Stagnation bzw. Rückgang wieder zu; auch für 2007 wird trotz der Mehrwertsteuererhöhung ein Anstieg des privaten Verbrauchs von knapp 0,8 % prognostiziert, für 2008 sind es sogar + 1,7 %). Die **Exporte** werden wie 2005 und 2006 auch 2007 und 2008 mit Wachstumsraten von 8,5 % sowie 8,3 % p.a. Wachstumsmotor bleiben. Das Wachstum der **Importe** von + 7,7 % bzw. + 8,1 % wird sich an das der Exporte angleichen.

Die gesamten Anlageinvestitionen (Ausrüstungs- und Bauinvestitionen: beide Komponenten machen jeweils die Hälfte aus) werden 2007 und 2008 um 6,2 % bzw. 4,1 % wachsen. Davor waren seit 2001 reale Rückgänge der Investitionen zu verzeichnen. Abbildung L-1 verdeutlicht die Entwicklung wichtiger Leitdaten grafisch.

Abbildung L-1: Entwicklung gesamtwirtschaftlicher Leitdaten

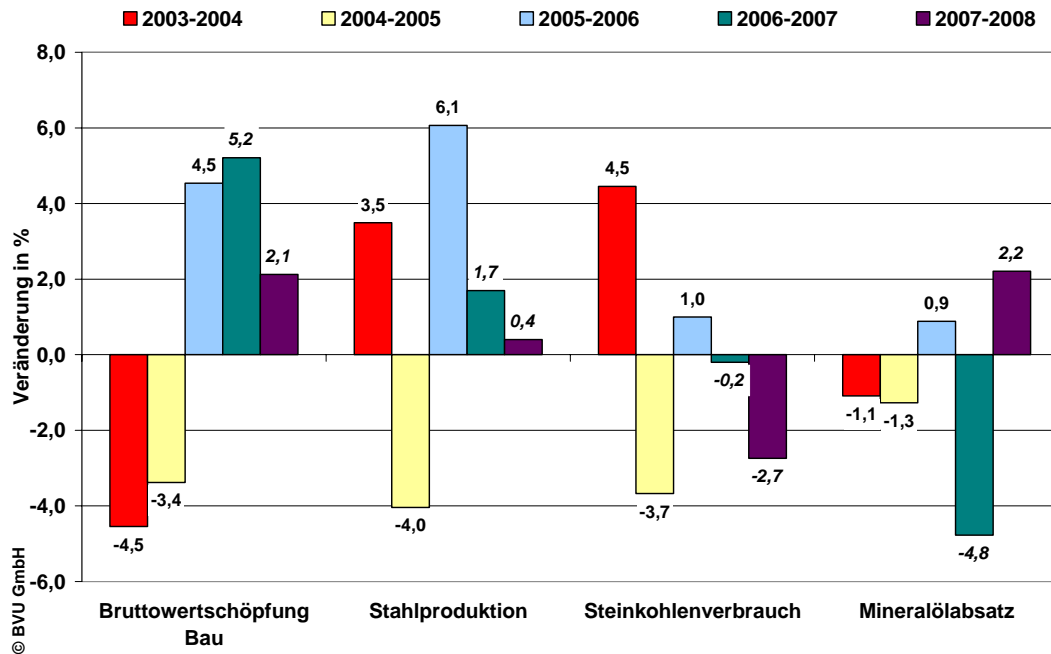


Der praktisch seit 1995 andauernde Rückgang der Bruttowertschöpfung des **Baugewerbes** ist im vierten Quartal 2005 zum Stillstand gekommen und hat sich mit einem Wachstum von 4,5 % 2006 umgekehrt. Für das Gesamtjahr 2007 ist nach Einschätzung des BMWI ein noch höherer Anstieg um 5,2 % zu erwarten, für 2008 werden + 2,1 % prognostiziert. Im ersten Quartal 2007 stieg die Bruttowertschöpfung der Bauwirtschaft saisonbereinigt um 21,5 %.

2.3 Sonstige Leitdaten

Abbildung L-2 verdeutlicht die Wachstumsraten der sonstigen Leitdaten.

Abbildung L-2: Entwicklung der Leitdaten wichtiger Branchen



Die besonders für den Schienenverkehr wichtige **Rohstahlproduktion** in Deutschland übertraf nach dem deutlichen, durch Lagerabbau bedingten Rückgang des Jahres 2005 mit 47,2 Mio Tonnen im Jahr 2006 (+ 6,1 %) sogar das hohe Niveau des Jahres 2004. Auch für 2007 und 2008 wird nach Verbandsangaben mit weiteren, nunmehr moderateren Steigerungen gerechnet (+ 1,7 % bzw. + 0,4 %), im ersten Halbjahr 2007 war die Zunahme sogar noch deutlich stärker.

Nach den Zunahmen in den Jahren 2003 und 2004 und einem deutlichen Rückgang im Jahr 2005 (- 3,7 %) konnte der **Steinkohleabsatz** in Deutschland aus deutscher und importierter Steinkohle 2006 einen Zuwachs von 1,0 % verbuchen. Auf eine Stagnation 2007 (- 0,2 %) wird nach der Prognose 2008 (- 2,7 %) eine Rückkehr zum langfristigen Trend eines abnehmenden Steinkohleabsatzes in Energiewirtschaft und Stahlindustrie folgen.

Nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle und des Mineralölwirtschaftsverbandes nahm der Absatz von **Mineralölprodukten** in Deutschland (einschließlich biogener Kraftstoffe) im Jahr 2006 praktisch erstmals seit 1999 mit + 0,9 % wieder zu.⁴ Die Rückgänge beim Otto-Kraftstoff (- 3,5 %) wurden von den Steigerungen beim Flugturbinenkraftstoff (+ 5,1 %), bei Dieselmotorkraftstoff (+ 1,4 %, ohne Biokraftstoffe + 2,1 %) sowie bei leichtem (+ 4,4 %) und schwerem Heizöl (+ 4,1 %) überlagert.

Die tatsächliche Entwicklung von Januar bis April 2007 war von divergierenden Absatzentwicklungen geprägt: In diesem Zeitraum nahm der Absatz an Otto-Kraftstoffen um 2,0 % ab, der Diesel-Absatz ohne Biokomponenten stieg dagegen um + 2,7 % an. Bei leichtem Heizöl war wegen des milden Winters ein Absatzrückgang von - 41,1 % zu verzeichnen, der Absatz von Flugturbinenkraftstoff wuchs in den ersten vier Monaten um 4,9 %. Für das gesamte Jahr 2007 erwartet der Mineralölwirtschaftsverband einen Rückgang des Absatzes um - 4,8 %, vor allem aufgrund der Entwicklung bei Heizöl. Für Otto-Kraftstoff ergibt sich eine Einbuße im Gesamtjahr von - 4,0 %, für Diesel dagegen ein Anstieg um 1,2 %, wiederum einschließlich biogener Kraftstoffe. Für 2008 wird eine Erholung des Gesamtabsatzes angenommen, dabei resultiert ein weiterer Rückgang von 2,3 % bei Otto-Kraftstoff und eine Steigerung von 1,0 % bei Dieselmotorkraftstoff. Mittelfristig rechnet der Verband vor allem aufgrund von Effizienzsteigerungen im Energieeinsatz mit weiteren leichten Rückgängen bei Otto-Kraftstoff und Heizöl, und damit auch des Gesamtabsatzes.

Für die dynamisch wachsenden Transporte hochwertiger Güter ist die Bruttowertschöpfung des gesamten **Verarbeitenden Gewerbes** (ohne Bauwirtschaft, Bergbau und Energie/Wasserversorgung) ein wichtiger Indikator. Nach einem Wachstum von 3,3 % im Jahr 2005 war 2006 eine Steigerung um 5,5 % zu verzeichnen. Die Projektion des BMWI quantifiziert das Wachstum des Verarbeitenden Gewerbes für 2007 mit 6,7 %, für 2008 mit 3,7 %. Im ersten Quartal 2007 betrug das Wachstum 7,9 %.

⁴ Die amtliche Mineralölstatistik des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) erfasst bisher ausschließlich die Mineralöle im eigentlichen Sinn. In den Zahlen des BAFA für Dieselmotorkraftstoff ist beigemischter Biodiesel allerdings enthalten. Die Statistik des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV) berücksichtigt seit 2005 zusätzlich den reinen biogenen Dieselmotorkraftstoff mit einer Menge von 0,8 Mio t 2003, 1,0 Mio t 2004, 1,2 Mio t 2005 und 1,0 Mio t 2006.

Für die **Ernährungsindustrie** werden nach 1,6 % Wachstum 2005 Zuwachsraten von 1,9 % für 2006, 2,2 % für 2007, sowie 1,8 % für 2008 erwartet. Die Belebung des privaten Verbrauchs und auch des Exports sind die bestimmenden positiven Einflüsse für 2007.

Für die **Chemische Industrie** werden als Zuwachs der Bruttowertschöpfung nach + 4,7 % 2005 für 2006 + 3,2 % prognostiziert, für 2007 + 2,8 % sowie für 2008 + 2,0 %. Wachstumsträger sind vor allem Fein- und Spezialchemikalien und Wasch- / Pflegemittel.

3. Die kurzfristige Entwicklung des Güterverkehrs

3.1 Güterverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** stieg 2006 um 6,9 %. Entgegen dem langjährigen Trend war das Wachstum der Schiene mit + 12,1 % besonders hoch und übertraf auch das des Straßengüterfern- und -regionalverkehrs (7,3 %; Straße insgesamt ebenfalls + 7,3 %), so dass wie schon 2004 und 2005 auch der Marktanteil der Schiene anstieg. Bei der Binnenschifffahrt führten Verluste durch Niedrigwasser in den ersten winterlichen Monaten sowie im Juli des Jahres 2006 zu einem Zuwachs von nur - 0,2 % für die Binnenschifffahrt im Gesamtjahr 2006.

In Tabelle 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. Die Summe der grenzüberschreitenden und der Kabotage-Verkehre ausländischer Fahrzeuge ist ebenfalls mit ausgewiesen.

In Abbildung G-1 sind zusätzlich die Wachstumsraten graphisch veranschaulicht.

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

	2004	2005	2006	2007	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
Straßengüterverkehr ¹	398,3	402,7	432,0	467,2	491,8	1,1	7,3	8,1	5,3
Inländische Lkw	266,9	271,8	288,9	308,9	322,3	1,8	6,3	7,0	4,3
Nahverkehr	26,0	25,6	27,3	29,6	30,1	-1,5	6,6	8,6	1,7
Regionalverkehr	48,5	49,9	52,7	55,6	57,3	2,8	5,7	5,6	3,0
Fernverkehr	192,4	196,3	208,9	223,7	234,9	2,1	6,4	7,1	5,0
Ausländische Lkw	131,5	130,9	143,1	158,2	169,5	-0,4	9,4	10,6	7,1
Ausländische Lkw grenzüb. ²	127,7	127,2	139,0	153,4	163,9	-0,4	9,3	10,3	6,9
Kabotage ³	3,8	3,7	4,1	4,8	5,6	-2,2	11,3	18,0	16,0
Eisenbahn ⁴	91,9	95,4	107,0	115,8	122,4	3,8	12,1	8,2	5,6
Binnenschifffahrt	63,7	64,1	64,0	66,1	66,8	0,7	-0,2	3,3	1,1
Rohrfernleitungen ⁵	16,2	16,7	15,8	15,9	16,7	3,1	-5,4	0,2	5,3
Alle Landverkehrsträger ¹	570,1	578,9	618,8	665,0	697,8	1,5	6,9	7,5	4,9

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

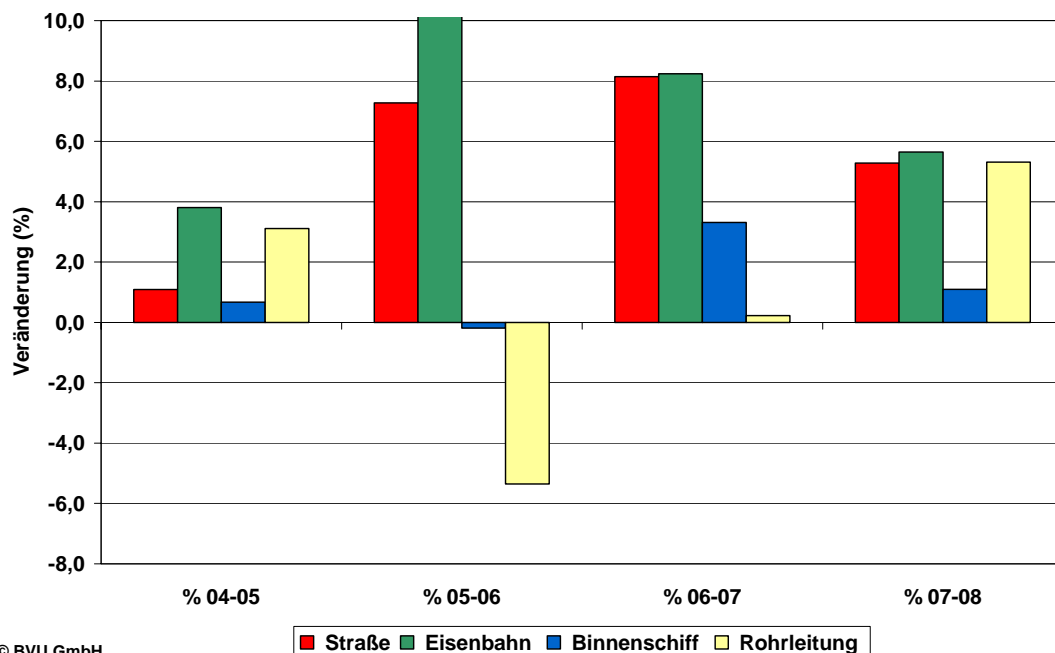
1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw

2 Für 2004/5 Daten lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

3 Für 2003/4/5 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 mit der bisherigen Zeitreihe

5 Nur Rohöl

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


Der Nahbereich des **Straßengüterverkehrs** war von 1999 bis 2005 mit einer einzigen Ausnahme 2004 rückläufig. Verantwortlich für diese unterdurchschnittliche Entwicklung des Nahbereichs ist zunächst vor allem die rückläufige bzw. verhaltene Entwicklung der Bauwirtschaft in diesem Zeitraum. Daneben sind relevant der Trend steigender Durchschnittsentfernungen, der Verkehre vom „Nahbereich“ des Straßengüterverkehrs in den „Regionalbereich“ „hineinwachsen“ lässt, sowie eine Umschichtung von Auslieferungsverkehren der KEP-Dienste von Lkw über 3,5 t Gesamtgewicht zu Klein-Lkw unter 3,5 t Gesamtgewicht, die in der Güterkraftverkehrserhebung nicht erfasst werden. Für 2006 ergab sich aufgrund der stark anziehenden Baukonjunktur dagegen eine deutliche Zunahme des Nahverkehrs von + 6,6 %.

Im langjährigen Trend wächst allgemein der Fernbereich stärker als der Regionalbereich, und dieser stärker als der Nahbereich. Im Jahr 2006 stellte der Nahbereich dagegen die deutlichste Zunahme bei den Entfernungsstufen der deutschen Lkw (vgl. Tabelle G-1), weil sich der Nachholbedarf bei der Baukonjunktur sehr stark auf die Baustofftransporte im Nahbereich auswirkte. Angesichts wieder sehr starker Steigerungen im Nahbereich, die sich im ersten Quartal 2007 ergeben haben, wird auch 2007 der Nahbereich das dynamischste Segment bei den deutschen Lkw sein. Für 2008 werden dagegen wieder „normale Verhältnisse“ zwischen den Entfernungsstufen erwartet, der Nahbereich entwickelt sich zwar auch deutlich positiv, aber schwächer als die beiden anderen Entfernungsstufen.

Für 2007 wird eine Zunahme des Straßengüterverkehrs um 8,1 % erwartet, für 2008 um 5,3 % (Regional- + Fernbereich einschl. ausländischer Fahrzeuge + 8,1 % bzw. + 5,5 %). In den ersten Monaten des Jahres 2007 kam es aufgrund hoher Nachfrage schon zu Engpässen bei der Lkw-Transportkapazität und zu entsprechenden Preissteigerungen.

Beim Niveau der ausländischen Fahrzeuge haben sich nach Vorliegen der Eurostat-Daten 2005 und nach ihrer Auswertung durch das KBA sowie der Ergänzung der in Drittländern zugelassenen Fahrzeuge durch die BVU Änderungen gegenüber der Mittelfristprognose vom Winter 2006/2007 ergeben. Diese betreffen zum Einen den grenzüberschreitenden Transit in den Jahren 2004 und 2005, der vom KBA genauer ermittelt und dadurch für 2004 um 6 Mrd tkm bzw. etwa 9 Mio t nach oben zu korri-

gieren war. Zum Anderen fällt für 2005 die Summe aus den drei grenzüberschreitenden Hauptverkehrsrelationen um etwa 1 Mrd tkm bzw. 14 Mio t niedriger als in der Winterprognose 2006/2007 aus. Die Änderungen wurden jeweils für die Jahre davor rückgerechnet, um eine konsistente Zeitreihe zu erhalten.

Die **Schiene** ist nach den überdurchschnittlichen Zuwächsen der Jahre 2004 (+ 8,1 %) und 2005 (+ 3,8 %) auch im Jahr 2006 mit einer erheblichen Leistungssteigerung um 12,1 % stärker gewachsen als die Straße. Für 2006 steht dahinter auch ein Gewinn an Aufkommen (t) in Höhe von + 9,1 %. Die Seehafenhinterlandverkehre, die überdurchschnittlich wachsen, sind jedoch nicht die einzige Ursache für die Verkehrssteigerungen. Der Wiederanstieg der Stahlproduktion, der generelle Boom des grenzüberschreitenden Verkehrs mit der damit verbundenen Steigerung der Transportentfernungen, die hohe Intensität des intramodalen Wettbewerbs auf der Schiene etwa im Italienverkehr sind weitere wichtige Einflussfaktoren. Die Freigabe des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in der EU ab 2006 wirkte dabei mit. Weil sich diese Tendenzen fortsetzen, wird auch für die Jahre 2007 (+ 8,2 %) und 2008 (+ 5,6 %) ein starkes Wachstum für die Schiene erwartet, das sich auch in einer entsprechenden Steigerung der ersten Monate 2007 (Januar – April + 12,3 %) niederschlägt. Es wird allerdings erwartet, dass dieses Wachstum 2007 und 2008 gegenüber der Straße (+ 8,1 % bzw. + 5,3 %) nur noch ganz leicht überproportional ausfällt. Die Leistung im Straßengüterverkehr stieg im ersten Quartal 2007 um 7,7 %. Die Straße hat mit Kostensteigerungen beim Fahrpersonal durch die verschärften Sozialvorschriften, die meist auf etwa 10 % beziffert werden⁵, und mit Kapazitätsengpässen zu kämpfen. Auch der Anstieg der Kraftstoffpreise ist im langjährigen Vergleich noch deutlich (Dieselpreis + gut 6 % Jan. – Mai 2007). Angesichts steigender Kapazitäten und der positiven Konjunkturläufe wird ein Wachstum des Straßengüterverkehrs in der genannten Größenordnung erwartet.

Ein besonderer Wachstumsträger für die Schiene ist der Kombinierte Verkehr. 2006 nahm seine Leistung um 11 % zu. In den ersten vier Monaten des Jahres 2007 waren Zuwachsraten von etwa 20 % zu verzeichnen. Es werden allerdings teilweise Pünktlichkeitsmängel und Kapazitätsprobleme bei Terminals und Strecken spürbar,

⁵ Die Schwankungsbreite der Angaben reicht dabei von 0 bis 30 %; vgl. dazu die Marktbeobachtung des BAG 2006 und die laufende Diskussion in der Dt. Verkehrs-Zeitung.

so dass sich das Wachstumstempo im Laufe des Jahres 2007 im Vergleich zu 2006 leicht abschwächen dürfte.

Die statistischen Korrekturen im Eisenbahn-Güterverkehr (vgl. dazu Sommerprognose 2006 und Winterprognose 2006/2007) für die vollständige Erfassung des Kombinierten Verkehrs einschl. des Eigengewichts der Ladeeinheiten sind in die ausgewiesenen Werte eingerechnet. Mit der für das Jahr 2007 erwarteten Schienen-Gütertransportmenge von 359,5 Mio t würde das Maximum des Eisenbahn-Güterverkehrs in (West-) Deutschland der letzten 30 Jahre⁶ von 1979 (358 Mio t) überschritten. Die dahinterstehende Leistung (auf deutschem Territorium) wäre 2007 mit 116 Mrd Tkm jedoch um über die Hälfte höher als die entsprechende Leistung von 1979 (66 Mrd Tkm). So stark sind in der Zwischenzeit die Transportentfernungen angestiegen.

Während des Jahres 2006 zeichnete sich zunächst ein deutlicher Anstieg der Leistung des **Binnenschiffs** ab. Wegen Niedrigwassers in den ersten drei Monaten und im Juli des Jahres 2006 ergab sich für das Gesamtjahr dennoch ein Rückgang der Binnenschiffsleistung um - 0,2 %. Begünstigt durch den milden Winter konnte die Binnenschifffahrt in den ersten vier Monaten des Jahres 2007 gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutliche Zugewinne in der Transportleistung (+ 8,9 %) verzeichnen. Für das gesamte Jahr 2007 wird ebenfalls eine bessere Entwicklung und auch die Aufholung der Einbußen aus dem Jahr 2006 erwartet. Insgesamt ergibt sich für 2007 ein Wachstum von + 3,3 %, für 2008 werden + 1,1 % erwartet.

Der **Rohrleitungsverkehr** mit Rohöl hat 2005 trotz leicht rückläufigem Mineralölabsatz um 3,1 % zugenommen. Im Jahr 2006 hingegen verzeichnete man Einbußen von - 5,4 %. Dies hängt v.a. mit dem technisch bedingten zeitweiligen Stillstand einiger Raffinerien zusammen. Im Jahr 2007 sind ebenfalls überdurchschnittliche Stillstände zu erwarten. Erst 2008 kann mit einer Aufholung der Leistungsrückgänge des Jahres 2006 durch eine Wachstumsrate von + 5,3 % bei der Leistung gerechnet werden. Da die Mineralöl-Raffinerien fast an ihrer Kapazitätsgrenze arbeiten und keine Kapazitätserweiterungen absehbar sind, sind auch für die zuliefernden Rohrleitungen generell höchstens moderate Steigerungen zu erwarten.

⁶ Wenn die noch recht hohen Transportmengen der Jahre 1991 und 1992 im Anpassungsprozess der ehemaligen DR nicht berücksichtigt werden.

Nach Vorliegen der endgültigen Daten für 2005 und des Berichts der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Verkehrsverlagerungen infolge der Lkw-Maut“ können zu den Wirkungen der 2005 eingeführten **streckenabhängigen Lkw-Gebühr** folgende Feststellungen getroffen werden:

- Das im Vergleich zur Schiene unterdurchschnittliche Wachstum des Straßengüterverkehrs in den Jahren 2005 und 2006 liegt mit großer Wahrscheinlichkeit neben Wettbewerbswirkungen an den Kraftstoffpreissteigerungen und den Kostensteigerungen durch die Sozialvorschriften, aber auch an der Maut. Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung durch das BAG kommen aber weniger „Verlagerungen“ von bestehenden Transporten auf Bahn und Binnenschiff vor; vielmehr werden Bahn und Binnenschiff eher als zuvor als Alternativen untersucht, wenn Umstrukturierungen und neue Transporte anstehen.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr wird 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 Netz ist jedoch von untergeordneter Bedeutung.
- Eine weitere Reaktion auf die Maut ist der Wechsel vom Werk- zum gewerblichen Verkehr, also von Eigenerstellung zu Fremdvergabe von Transportleistungen: Bei deutschen Lkw setzte sich die Zunahme der Transportleistung von 1,8 % im Jahr 2005 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 stiegen gewerblicher Verkehr (+ 6,4 %) und Werkverkehr (+ 5,9 %) jedoch nahezu in gleichem Umfang an (Deutsche Lkw insgesamt + 6,3 %).
- 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-/Fahrorganisation: Der im vorigen Spiegelstrich erwähnten Steigerung der Tonnenkilometer deutscher Lkw des Jahres 2005 um 1,8 % 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 %. Im Jahr 2006 sind die Verhältnisse ähnlich, wenn auch nicht ganz so deutlich wie 2005: Auch 2006 wächst die Transportleistung deutscher Lkw (Tkm, + 6,3 %) stärker als die Fahrleistung (Fzkm, + 4,9 %), und die beladenen Fzkm steigen stärker (+ 5,1 %) als die leeren Fzkm (+ 3,9 %).

- **Deutsche und ausländische Lkw** entwickelten sich im **grenzüberschreitenden Verkehr** 2005 (deutsche Lkw – 1,3 %, ausländische – 0,4 %) und 2006 (deutsche Lkw + 9,6 %, ausländische + 9,3 %) in etwa gleicher Größenordnung.

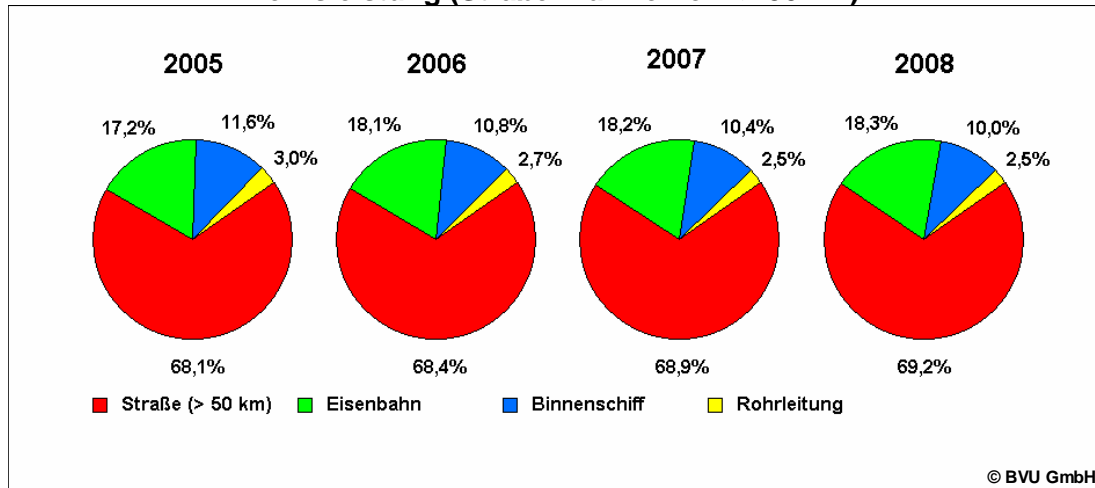
Wegen sich abschwächender Kostenvorteile ausländischer Lkw schlägt sich das Wachstum des Außenhandels 2007 und 2008 in einem nur leicht überdurchschnittlichen Zuwachs für ausländische Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr nieder (2007 + 10,3 %, deutsche Lkw im grenzüb. Verkehr + 9,9 %). Für 2008 wird ein Wachstum der ausländischen Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr von + 6,9 % erwartet.

Für die stufenweise Freigabe der **Kabotage** in der EU-25 werden die vertraglich vereinbarten Optionen zum Aufschub ausgenutzt. Wie die grenzüberschreitenden Verkehre ausländischer Fahrzeuge zeigt auch die Kabotage nach den für 2005 verfügbaren Auswertungen der Eurostat-Daten durch das KBA einen Rückgang; demnach ging die Kabotage in Deutschland 2005 um 2,7 % zurück. Trotz dieses Rückgangs und trotz eines längeren Anpassungszeitraums bleibt der deutsche Markt generell für ausländische Fahrzeuge attraktiv, und die starke Verflechtung im internationalen Verkehr legt Anschlusskabotagen für die ausländischen Fahrzeuge nahe, die grenzüberschreitende Verkehre von/nach Deutschland durchführen. Daher werden für 2006, 2007 und 2008 mit + 11,3 %/ + 18,0 %/ + 16,0 % wiederum hohe Zuwächse für den deutschen Binnenverkehr mit ausländischen Lkw erwartet.

In den Jahren 2004 und 2005 war eine Unterbrechung des langjährigen Trends stetig zunehmender **Modal Split-Anteile** des Lkw zu verzeichnen. Die Bahn konnte Boden gut machen, die Binnenschifffahrt behauptete sich. 2006 steigen der Straßen- und der Bahnanteil (vgl. Abbildung G-2). Auch für 2007 und 2008 wird mit zunehmenden Modal-Split-Anteilen für Bahn und Straße gerechnet. Die Binnenschiff-

fahrt erleidet durch die im Vergleich zu ihren Konkurrenten immer noch geringen Zunahmen 2007 und 2008 weitere Anteilseinbußen.

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



Im Jahr 2007 setzt sich der Trend zunehmender Durchschnittsentfernungen aufgrund der beschriebenen, durch die Baukonjunktur bedingten dynamischen Entwicklung des Straßengüterverkehrs schwächer als in den Vorjahren fort, so dass das gesamtmodale Güteraufkommen nur wenig schwächer wächst als die Leistung, für die Straße 2007 + 8,1 % bei der Leistung und + 7,9 % beim Aufkommen, in der Summe der Verkehrsträger + 7,5 % Leistung und + 7,0 % Aufkommen. Tabelle G-2 und Abbildung G-3 verdeutlichen die Entwicklung der Tonnage, analog zu Tabelle G-1 und Abbildung G-1, wo die Leistung dokumentiert worden war.

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

	2004	2005	2006	2007	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
Straßengüterverkehr ¹	3.074,9	3.063,2	3.251,0	3.509,4	3.616,3	-0,4	6,1	7,9	3,0
Inländische Lkw	2.750,5	2.742,2	2.898,8	3.119,9	3.200,2	-0,3	5,7	7,6	2,6
Nahverkehr	1.622,8	1.585,7	1.669,5	1.808,7	1.833,2	-2,3	5,3	8,3	1,4
Regionalverkehr	542,4	554,8	589,4	620,5	638,2	2,3	6,2	5,3	2,9
Fernverkehr	585,2	601,7	639,9	690,7	728,8	2,8	6,3	7,9	5,5
Ausländische Lkw	324,4	321,0	352,2	389,5	416,0	-1,0	9,7	10,6	6,8
Ausländische Lkw grenzüb. ²	309,6	304,1	333,3	367,1	389,9	-1,8	9,6	10,1	6,2
Kabotage ³	14,8	16,9	18,9	22,4	26,1	14,1	11,9	19,0	16,4
Eisenbahn ⁴	322,0	317,3	346,1	359,5	375,3	-1,5	9,1	3,9	4,4
Binnenschifffahrt	235,9	236,8	243,5	248,9	251,5	0,4	2,8	2,2	1,0
Rohrfernleitungen ⁵	93,8	95,5	94,2	94,2	96,3	1,8	-1,3	0,0	2,2
Alle Landverkehrsträger	3.726,5	3.712,8	3.934,9	4.212,1	4.339,4	-0,4	6,0	7,0	3,0

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Für 2004/5 Daten lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 3 Für 2003/4/5 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 mit der bisherigen Zeitreihe
- 5 Nur Rohöl

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

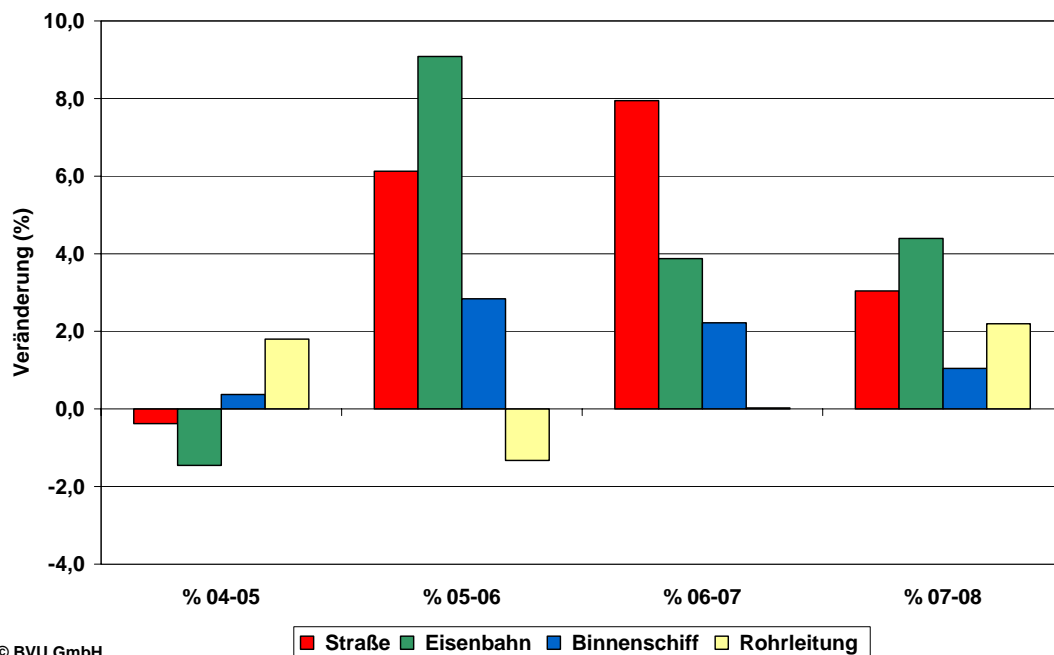
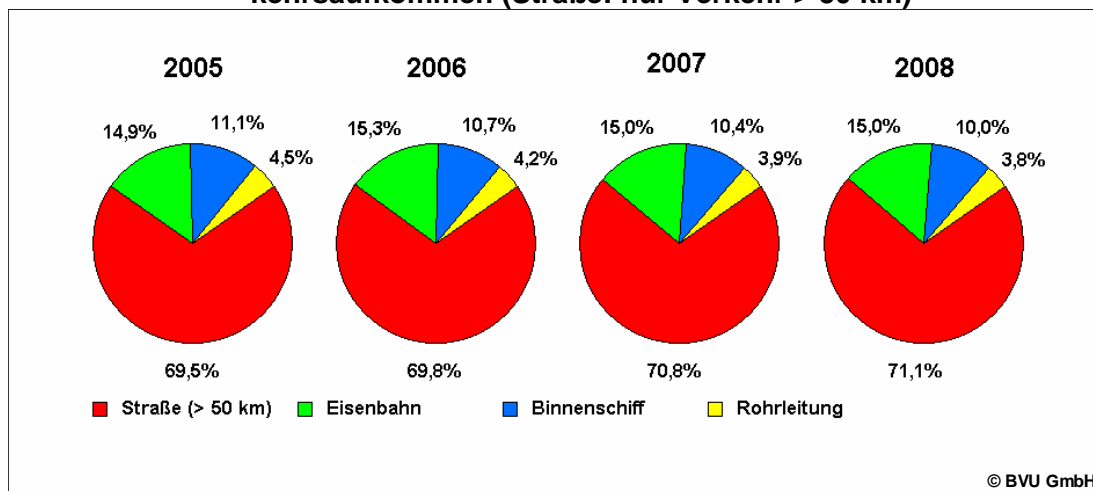


Abbildung G-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach dem Verkehrsaufkommen (Straße: nur Verkehr > 50 km)

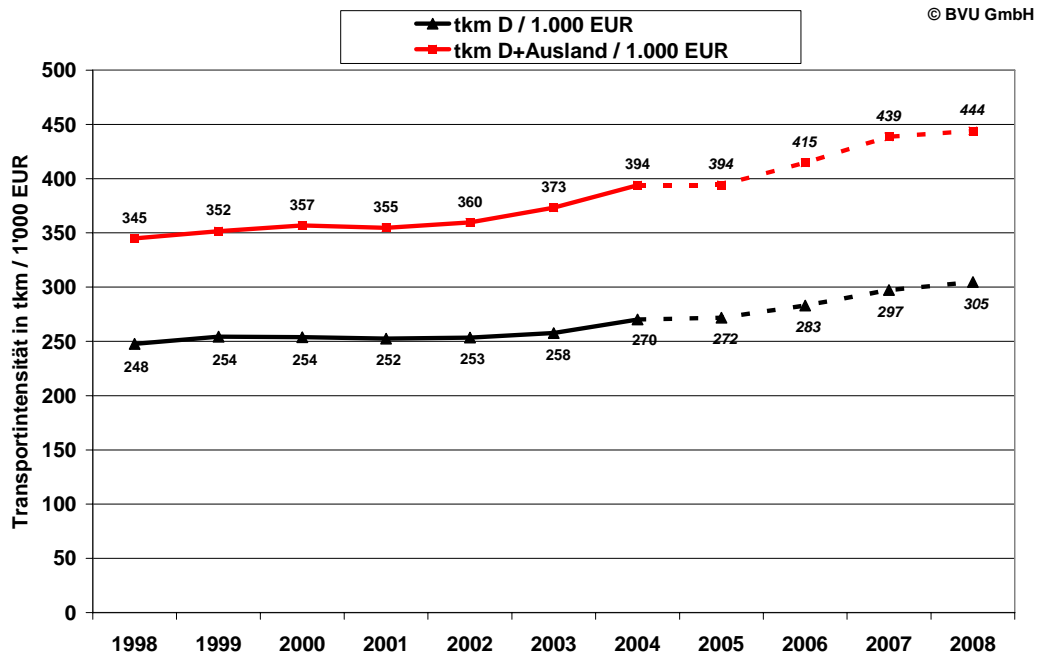


In Abbildung G-4 sind die modalen Anteile nach dem Aufkommen zusammengestellt. Wie bei der Leistung ergeben sich Verschiebungen zu Gunsten der Straße. Die Bahn muss bis 2008 leichte Einbußen ihres Anteils am Aufkommen hinnehmen, während sie nach der Leistung Anteilsgewinne verbuchen kann; 2006 war ihr Aufkommensanteil allerdings höher als davor und danach.

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: 2006: 415 zu 283 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 2006
 - in Deutschland von 254 Tkm auf 283 Tkm (+ 11,4 %),
 - auf deutschem + ausländischem Territorium aber von 357 auf 415 Tkm (+ 16,2 %).
- Von 1998 bis 2008 ergeben sich Steigerungen der Transportintensität
 - in Deutschland von 248 auf 305 km (+ 23,0 %),
 - auf deutschem + ausländischem Territorium von 345 auf 444 Tkm (+ 28,7 %).

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



3.2 Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen

Bedingt durch den Trend zur Integration und internationalen Arbeitsteilung wächst der **deutsche Binnenverkehr** im langjährigen Mittel schwächer als die grenzüberschreitenden Hauptverkehrsrelationen. Im hier dargestellten Betrachtungszeitraum nahm der Binnenverkehr jedoch jeweils vergleichsweise stark zu. 2005 hatte er, für die Summe aller Verkehrsträger betrachtet, den höchsten Zuwachs aller Hauptverkehrsrelationen, obwohl seine Leistung nur um 2,9 % zulegte. Auch für die Jahre 2006 und 2007 ergibt sich durch den Aufschwung in der Baubranche ein ungewöhnlich hoher Anstieg des Binnenverkehrs um 6,5 % bzw. 6,3 %. Für 2008 werden + 4,0 % erwartet (jeweils bezogen auf die Verkehrsleistung). Die Zuwächse im Binnenverkehr kommen überwiegend durch Erhöhungen der Transportentfernungen zustande; durch die baubedingten Zuwächse des Straßen-Nahbereichs steigt jedoch auch das Aufkommen des Binnenverkehrs in Tonnen spürbar an.

Die Tabellen G-3 und G-4 veranschaulichen die Transportleistung und die Transportmengen nach Verkehrsträgern und Hauptverkehrsrelationen.

Die steigenden Anteile von **Versand und Empfang** bringen die wachsende Bedeutung des Exports und Imports für die deutsche Wirtschaft zum Ausdruck. An der Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger machten Versand und Empfang zusammen 2004 33,1 % aus, 2005 brach dieser Anteil auf 32,3 % ein, danach steigt er bis 2008 wieder leicht auf 32,6 % an.

Die Leistung im **Transitverkehr** hat mittlerweile diejenige des grenzüberschreitenden Versands übertroffen. 1998 hatte die Transportleistung im Transit ein Niveau von 81 % der Versand-Leistung; bis 2008 wird der Transit ein Ausmaß von 113 % der Verkehrsleistung im Versand erreichen. Wegen der Rohstoffimporte ist der Empfang deutlich größer als Versand und Transit. Der Transit hat nach der Leistung zwischen 1998 und 2006 um 77 % zugenommen, bis 2008 wird er um weitere 18 % steigen. Bei der Straße ist der Transit bezogen auf die Verkehrsleistung schon länger die größte der drei grenzüberschreitenden Hauptverkehrsrelationen.

In den Jahren 1998 bis 2003 hat die Güterverkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt, also in der Summe aus Versand, Empfang und Transit, um durchschnittlich 3,1 % pro Jahr zugenommen, 2004 waren es durch den EU-Erweiterungseffekt 9,6 % Zunahme, 2005 war eine Steigerung um 0,1 % zu verzeichnen, 2006 waren es schließlich 7,3 %, für 2007 wird eine Zunahme um 8,7 % sowie im Jahr 2008 um 5,9 % erwartet. Alle diese Kenngrößen gelten für die Summe der Landverkehrsträger.

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

	2004	2005	2006	2007	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
Straßengüterverkehr									
Binnenverkehr ¹	235,8	241,1	255,2	272,4	284,0	2,2	5,9	6,7	4,2
Grenzüb. Versand ²	47,9	47,7	50,9	55,7	58,7	-0,4	6,6	9,5	5,4
Grenzüb. Empfang ²	51,8	49,9	54,6	60,0	63,5	-3,7	9,5	9,8	5,9
Grenzüb. Transit ²	62,8	64,0	71,2	79,1	85,6	1,9	11,3	11,0	8,2
Alle HVR	398,3	402,7	432,0	467,2	491,8	1,1	7,3	8,1	5,3
Eisenbahn³									
Binnenverkehr	41,4	44,4	50,5	53,3	54,9	7,3	13,8	5,4	3,0
Grenzüb. Versand	21,0	20,9	23,8	26,1	28,0	-0,5	14,2	9,4	7,5
Grenzüb. Empfang	19,8	19,2	21,2	23,6	25,5	-3,1	10,3	11,2	8,1
Grenzüb. Transit	9,7	10,9	11,5	12,9	14,0	12,3	4,9	12,6	8,5
Alle HVR	91,9	95,4	107,0	115,8	122,4	3,8	12,1	8,2	5,6
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	11,3	11,7	11,2	11,7	11,9	3,5	-4,0	4,2	1,7
Grenzüb. Versand	13,4	13,9	14,1	14,6	14,7	3,7	1,6	3,3	0,8
Grenzüb. Empfang	23,6	23,4	23,8	24,6	24,9	-1,1	1,7	3,6	1,2
Grenzüb. Transit	15,3	15,1	14,9	15,2	15,3	-1,4	-1,8	2,2	0,7
Alle HVR	63,7	64,1	64,0	66,1	66,8	0,7	-0,2	3,3	1,1
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	4,9	4,9	4,7	4,7	4,9	-1,0	-4,9	0,3	5,1
Grenzüb. Empfang	11,3	11,8	11,2	11,2	11,8	4,9	-5,5	0,2	5,4
Alle HVR	16,2	16,7	15,8	15,9	16,7	3,1	-5,4	0,2	5,3
Alle Landverkehrsträger									
Binnenverkehr ¹	293,4	302,1	321,7	342,1	355,7	2,9	6,5	6,3	4,0
Grenzüb. Versand	82,3	82,5	88,8	96,4	101,5	0,3	7,7	8,5	5,3
Grenzüb. Empfang	106,5	104,3	110,8	119,4	125,8	-2,1	6,2	7,8	5,3
Grenzüb. Transit	87,9	90,0	97,5	107,1	114,8	2,5	8,3	9,8	7,2
Alle HVR	570,1	578,9	618,8	665,0	697,8	1,5	6,9	7,5	4,9

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Dt. + ausl. Fahrzeuge; Für 2004/5 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 mit der bisherigen Zeitreihe

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

	2004	2005	2006	2007	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
Straßengüterverkehr									
Binnenverkehr ¹	2.639,8	2.629,5	2.777,4	2.990,3	3.065,7	-0,4	5,6	7,7	2,5
Grenzüb. Versand ²	180,0	179,4	192,3	209,4	220,2	-0,3	7,2	8,9	5,2
Grenzüb. Empfang ²	163,8	161,3	177,3	194,0	205,2	-1,5	9,9	9,4	5,8
Grenzüb. Transit ²	91,3	93,0	104,1	115,8	125,1	1,9	11,9	11,3	8,1
Alle HVR	3.074,9	3.063,2	3.251,0	3.509,4	3.616,3	-0,4	6,1	7,9	3,0
Eisenbahn³									
Binnenverkehr	203,9	201,7	217,9	218,6	224,0	-1,1	8,0	0,3	2,5
Grenzüb. Versand	49,5	48,2	54,6	59,3	63,4	-2,6	13,3	8,5	6,9
Grenzüb. Empfang	54,2	51,1	56,1	61,9	66,6	-5,6	9,8	10,3	7,5
Grenzüb. Transit	14,4	16,2	17,5	19,7	21,4	12,9	7,6	13,0	8,3
Alle HVR	322,0	317,3	346,1	359,5	375,3	-1,5	9,1	3,9	4,4
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	55,2	56,7	57,2	58,9	59,7	2,6	0,9	3,0	1,5
Grenzüb. Versand	51,4	53,4	55,8	56,8	57,0	3,9	4,5	1,8	0,4
Grenzüb. Empfang	105,1	103,2	106,9	109,2	110,4	-1,8	3,6	2,2	1,1
Grenzüb. Transit	24,2	23,6	23,7	24,1	24,3	-2,6	0,5	1,7	1,1
Alle HVR	235,9	236,8	243,5	248,9	251,5	0,4	2,8	2,2	1,0
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	22,8	22,5	21,7	21,7	22,6	-1,5	-3,4	0,1	4,1
Grenzüb. Empfang	71,0	73,0	72,5	72,5	73,7	2,9	-0,7	0,0	1,6
Alle HVR	93,8	95,5	94,2	94,2	96,3	1,8	-1,3	0,0	2,2
Alle Landverkehrsträger									
Binnenverkehr ¹	2.921,7	2.910,4	3.074,1	3.289,5	3.372,1	-0,4	5,6	7,0	2,5
Grenzüb. Versand	280,9	281,0	302,7	325,4	340,6	0,0	7,7	7,5	4,7
Grenzüb. Empfang	394,1	388,6	412,8	437,6	455,9	-1,4	6,2	6,0	4,2
Grenzüb. Transit	129,9	132,8	145,2	159,6	170,9	2,3	9,4	9,9	7,0
Alle HVR	3.726,5	3.712,8	3.934,9	4.212,1	4.339,4	-0,4	6,0	7,0	3,0

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Dt. + ausl. Fahrzeuge; Für 2004/5 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 mit der bisherigen Zeitreihe

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 (auf deutschem Gebiet) aufgebaut. Bei der Straße wird wegen der stark unterschiedlichen Gutstruktur der Nahbereich⁷ 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	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
0 Landw. Erzeugnisse	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	7,4	-5,8	2,2	0,3
1 Nahrungs- und Futtermittel	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	-3,6	4,9	2,7	0,3
2 Feste mineral. Brennstoffe	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-16,0	41,3	11,6	-2,8
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	1,1	1,2	1,3	1,3	1,3	7,3	5,8	-0,8	1,2
4 Erze, Metallabfälle	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	-1,3	24,0	0,4	0,2
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,1	20,1	0,2	0,3
6 Steine/Erden/Baustoffe	15,2	14,7	15,7	17,7	17,9	-3,4	6,5	12,6	1,5
7 Düngemittel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-2,3	24,2	2,4	-0,4
8 Chemische Erzeugnisse	2,0	1,9	2,0	2,1	2,2	-3,2	4,6	4,6	2,4
9 Halb- und Fertigwaren	3,1	3,2	3,5	3,6	3,8	3,8	9,4	4,5	4,1
Alle Güter	25,9	25,5	27,1	29,5	29,9	-1,5	6,6	8,6	1,7

Quellen:
Kraftfahrtbundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Die Entwicklung der Güterstruktur des **Straßengüterverkehrs im Nahbereich** wird von dem bereits mehrfach erwähnten Wiederaufschwung der Bauwirtschaft und den entsprechenden Transporten an Steine/Erden/Baustoffe (NST 6) bestimmt. Diese sind mit einem Anteil von 58 % (2006) an der gesamten Leistung des Straßengüterverkehrs dessen Hauptgutart. Mit den in dieser Güterart verbuchten Zuwächsen in den Jahren 2006 und 2007 wird wieder knapp das Niveau der Baustofftransporte des Jahres 2000 im Straßengüterverkehr erreicht. Analog zum Güterverkehr aller Verkehrsträger gewinnen auch im Straßengüterverkehr besonders die

⁷ 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.

Halb- und Fertigwaren (NST 9) an Boden. Im Nahbereich sind dies zu einem wesentlichen Teil auch Vor-/Nachläufe zum Straßengüterfern-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr. Soweit sie nicht mit Klein-Lkw < 3,5 t Gesamtgewicht abgewickelt werden, fallen etwa die Sammel- und Verteilverkehre der boomenden Lkw-Stückgut- und KEP-Verkehre in das Segment Straßengüternahverkehr.

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	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
0 Landw. Erzeugnisse	34,2	34,9	37,6	38,5	39,9	2,0	7,7	2,5	3,6
1 Nahrungs- und Futtermittel	62,9	65,5	69,1	75,6	80,9	4,1	5,6	9,4	7,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	2,1	1,9	1,9	1,9	1,8	-9,7	1,6	-3,4	-4,4
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	9,0	8,6	9,1	9,0	9,2	-3,7	5,9	-1,0	1,5
4 Erze, Metallabfälle	4,6	4,8	5,4	5,7	5,8	3,1	13,2	4,7	1,7
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	25,5	24,2	26,8	27,9	28,6	-5,2	11,0	4,0	2,5
6 Steine/Erden/Baustoffe	44,3	42,1	44,6	48,1	50,3	-4,9	6,0	7,7	4,7
7 Düngemittel	2,3	2,2	2,1	2,2	2,1	-8,0	-1,9	2,1	-1,5
8 Chemische Erzeugnisse	34,8	35,7	38,0	39,5	41,0	2,7	6,5	3,9	3,8
9 Halb- und Fertigwaren	152,7	157,4	170,0	189,4	202,3	3,0	8,1	11,4	6,8
Alle Güter	372,5	377,2	404,8	437,7	461,9	1,3	7,3	8,1	5,5

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 hohen Leistungssteigerungen des Straßengüterverkehrs (Regional- und Fernbereich) im Jahr 2006 schlagen sich in ausgeprägten Zuwächsen fast aller Güter nieder; nur bei Kohle (NST 2) ist das Wachstum schwächer, und bei Düngemitteln (NST 7) geht die Leistung zurück. Die Montangüter (Erze/Schrott (NST 4) und Eisen/Stahl/NE-Metalle (NST 5)) wuchsen 2006 sogar stärker als die Nahrungs- und Futtermittel (NST 1) und die Halb- und Fertigerzeugnisse (NST 9), die üblicherweise die stärksten Zuwächse haben. Der Bauboom schlägt sich auch in den Baustofftransporten des Regional- und Fernbereichs (NST 6) nieder.

2007 und 2008 wachsen vor allem die Güterarten Investitions- und Verbrauchsgüter (Halb- und Fertigwaren, NST 9), Nahrungs- und Futtermittel (NST 1) und Baustoffe (NST 6) überdurchschnittlich. Das Wachstum der Stahlerzeugung ist 2007 bei den Transporten von Erzen/Schrott (NST 4) und Eisen/Stahl/NE-Metallen (NST 5) spürbar.

In Tabelle G-7 ist die Entwicklung der Güterstruktur des **Bahngüterverkehrs** dokumentiert. Die sehr hohen Zuwächse bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen sind auf hohe Getreideernten und hohe Exporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse in die EU-Besitzländer zurückzuführen. Die schon beim Straßen-Regional- und –Fernverkehr beobachteten starken Zuwächse der Montangüter Erze/Schrott (NST 4) und Eisen/Stahl/NE-Metalle (NST 5) sowie der Baustofftransporte (NST 6) schlagen sich auch in der Güterstruktur des Schienengüterverkehrs nieder.

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

	2004	2005	2006	2007	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
0 Landw. Erzeugnisse	2,9	4,0	5,2	5,9	6,3	37,3	28,4	14,3	7,1
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,4	1,3	1,5	1,5	1,6	-5,1	14,4	2,5	4,8
2 Feste mineral. Brennstoffe	7,7	7,1	7,7	7,7	7,6	-7,0	8,5	-0,2	-0,9
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	8,3	10,0	10,8	10,9	11,2	21,4	8,1	0,2	3,6
4 Erze, Metallabfälle	7,3	7,2	8,4	9,0	9,3	-1,0	16,1	7,2	3,7
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	12,5	11,8	14,3	15,1	15,4	-5,9	21,7	5,4	1,5
6 Steine/Erden/Baustoffe	7,2	7,4	8,4	9,4	9,8	2,9	13,0	12,8	3,5
7 Düngemittel	2,1	2,1	2,3	2,4	2,5	-1,1	8,2	4,9	4,6
8 Chemische Erzeugnisse	9,4	9,2	9,6	10,3	10,7	-2,1	4,0	7,2	4,1
9 Halb- und Fertigwaren	33,2	35,3	38,9	43,7	48,0	6,2	10,3	12,3	9,9
Alle Güter	91,9	95,4	107,0	115,8	122,4	3,8	12,1	8,2	5,6

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 mit der bisherigen Zeitreihe, vgl. Anmerkungen zu den Tabellen G-1 bis G-4; nur die Güterart NST 9 Halb- und Fertigwaren ist betroffen

Die Halb- und Fertigwaren (Investitions- und Verbrauchsgüter, NST 9) werden über den gesamten Prognosezeitraum überdurchschnittlich wachsen. Das Güterkapitel 9 (Investitions- und Verbrauchsgüter) enthält auch den größten Teil des kombinierten Verkehrs, weil die „eigentlichen“ Transportgüter nicht im Bahnfrachtbrief erfasst werden.⁸ Die Bedeutung dieser Güterart NST 9 ist sehr groß: Im Jahr 2005 stellt sie 37 % der gesamten Bahn-Güterverkehrsleistung, 2008 39 %; im Straßengüterverkehr (Regional- und Fernbereich) ist ihr Anteil mit 42 % (2005) bzw. 44 % (2008) an der Gesamtleistung noch größer als im Schienengüterverkehr.

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	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
0 Landw. Erzeugnisse	4,0	5,3	5,2	5,6	5,7	33,6	-1,7	7,8	1,2
1 Nahrungs- und Futtermittel	6,1	6,2	5,2	5,6	5,7	1,9	-15,9	6,9	1,2
2 Feste mineral. Brennstoffe	8,7	8,6	8,7	8,6	8,4	-1,2	1,4	-0,8	-2,1
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	10,5	10,7	10,5	10,2	10,3	1,1	-1,8	-2,6	1,4
4 Erze, Metallabfälle	6,8	6,3	6,2	6,6	6,7	-7,3	-1,9	6,2	2,5
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	4,0	3,9	4,1	4,3	4,3	-2,7	3,0	5,4	0,7
6 Steine/Erden/Baustoffe	10,8	10,2	11,3	12,1	12,3	-5,6	10,6	7,4	1,6
7 Düngemittel	2,7	2,6	2,4	2,5	2,5	-4,3	-6,1	1,2	0,8
8 Chemische Erzeugnisse	4,8	4,9	5,2	5,4	5,5	3,1	6,4	3,6	1,4
9 Halb- und Fertigwaren	5,2	5,4	5,2	5,2	5,4	2,8	-3,7	0,8	2,8
Alle Güter	63,7	64,1	64,0	66,1	66,8	0,7	-0,2	3,3	1,1

Quellen:
Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

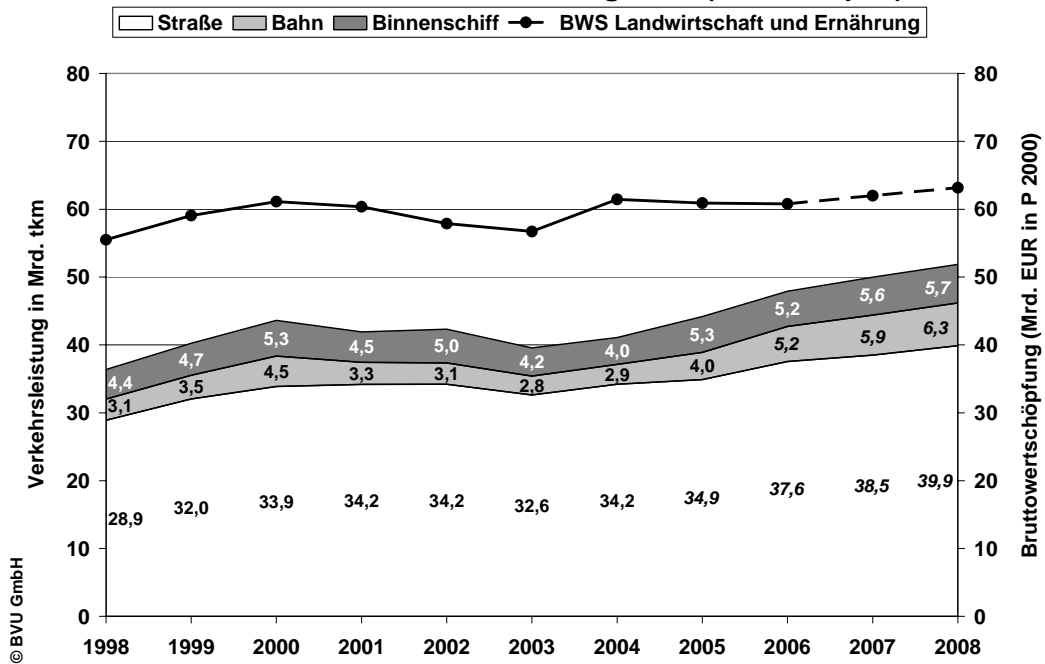
Die Güterart NST 9 Halb- und Fertigwaren (Investitions- und Verbrauchsgüter) stellt beim Massengut-Verkehrsmittel Binnenschifffahrt naturgemäß mit 2005 8 % der gesamten Binnenschifffahrtsleistung einen viel geringeren Anteil am gesamten Binnenschiffsgüterverkehr im Vergleich zu den Konkurrenten Bahn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

⁸ Die Investitions- und Verbrauchsgüter machen aber auch einen wesentlichen Teil der tatsächlichen Ladegüter im Kombinierten Verkehr aus; vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 Eisenbahnverkehr, sowie Reihe 1.3 Kombiniertes Verkehr (erstmalig für 2003 bzw. 2004).

Außenhandels und damit des Überseecontainerverkehrs. Im Prognosezeitraum wird das Wachstum der Güterart NST 9 aber von den Kapazitätsengpässen in den Überseehäfen gebremst, die das Binnenschiff überdurchschnittlich treffen, weil Binnenschiffe bei der Zuteilung von Kailiegeplätzen üblicherweise nachrangig behandelt werden.

In den Abbildungen G-6.0 bis G-6.9 sind die Leistungen der Verkehrsträger in den einzelnen Güterarten zusammengefasst und einem relevanten Leitdatum/Strukturdatum gegenübergestellt.

**Abbildung G-6.0: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 0
Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Mrd Tkm p.a.)**



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

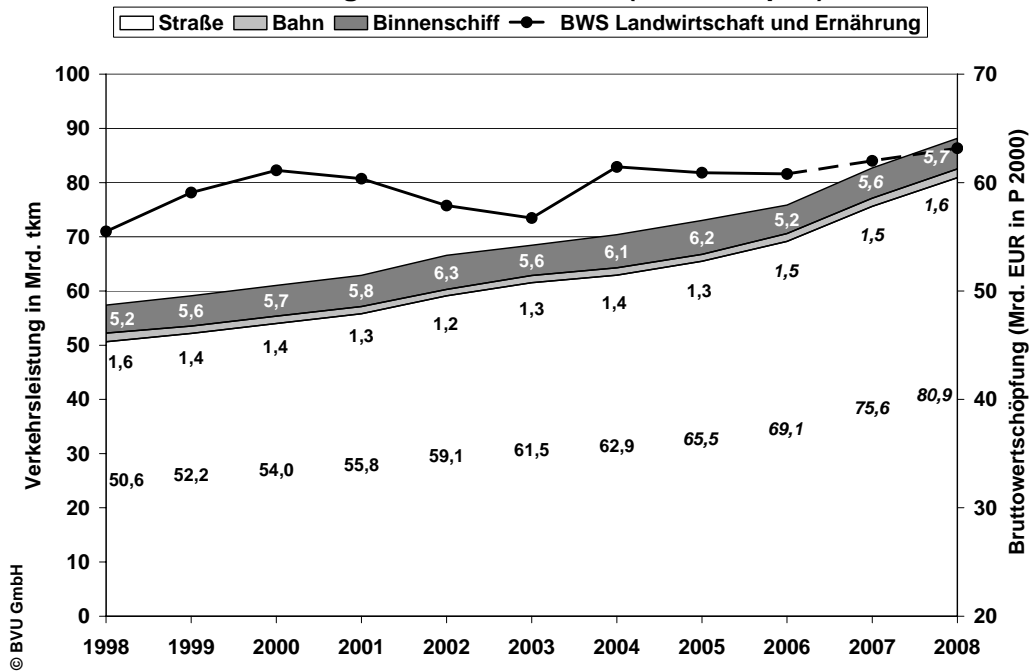


Abbildung G-6.2: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 2
Feste mineralische Brennstoffe (Mrd Tkm p.a.)

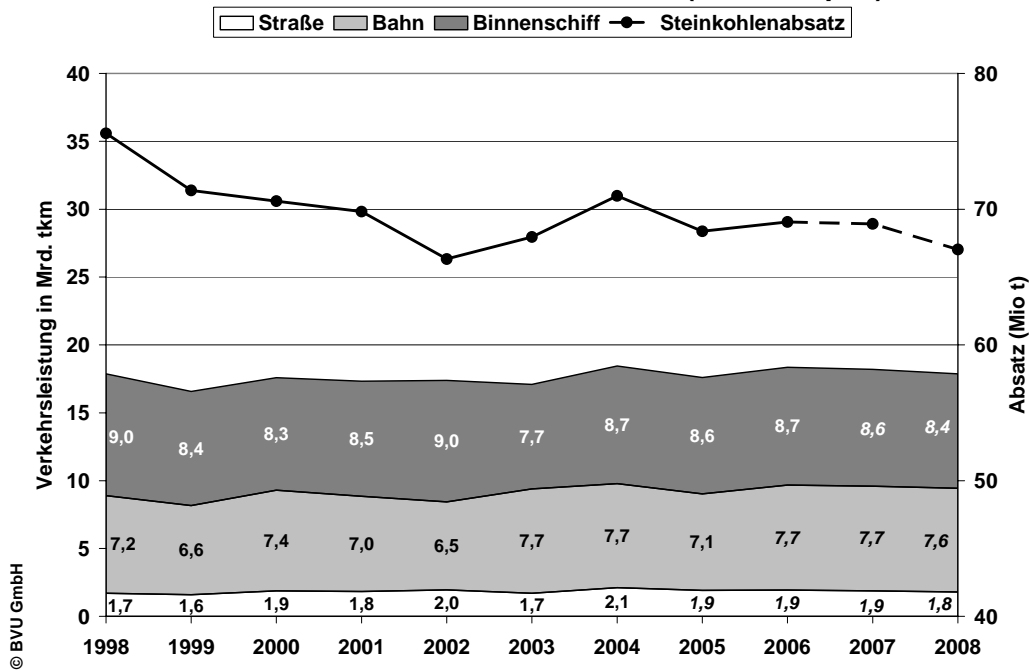
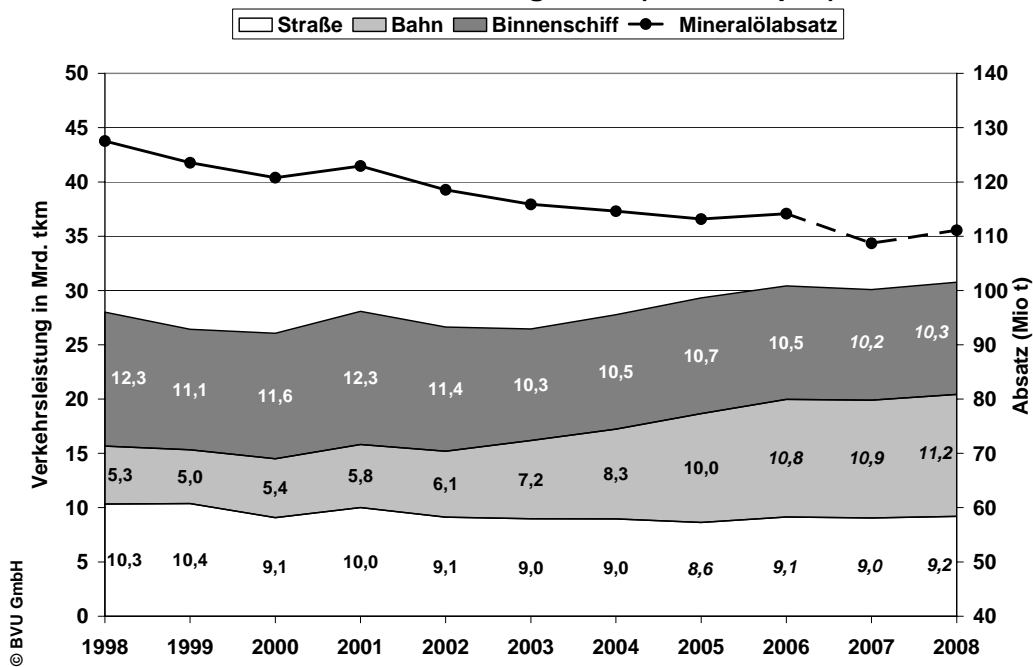
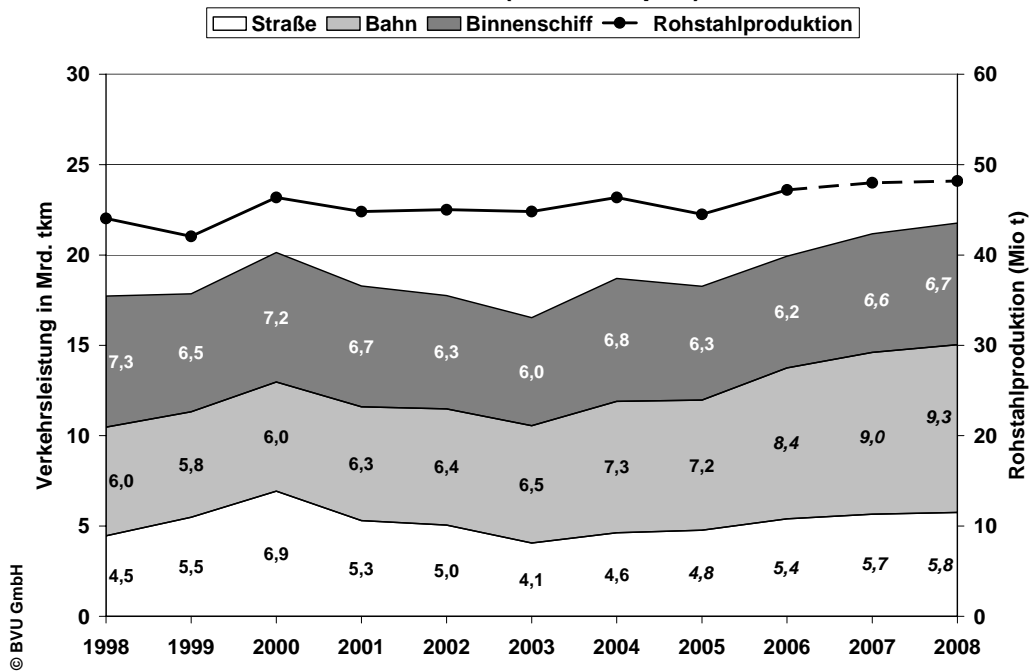


Abbildung G-6.3: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 3
Erdöl/Mineralölerzeugnisse (Mrd Tkm p.a.)



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



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

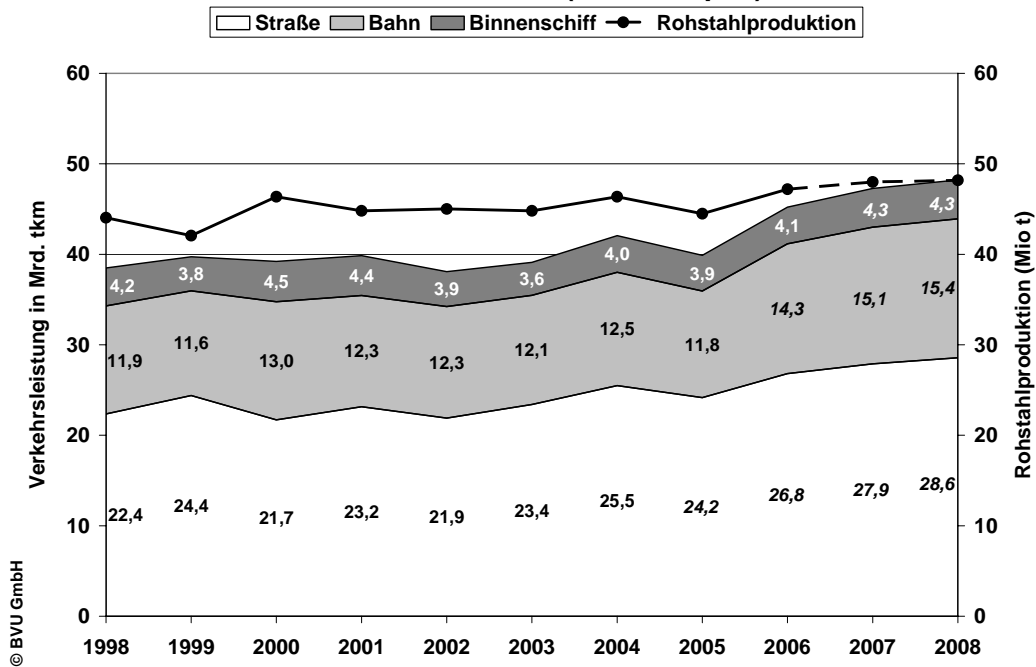


Abbildung G-6.6: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 6 Steine/Erden/Baustoffe (Mrd Tkm p.a.)

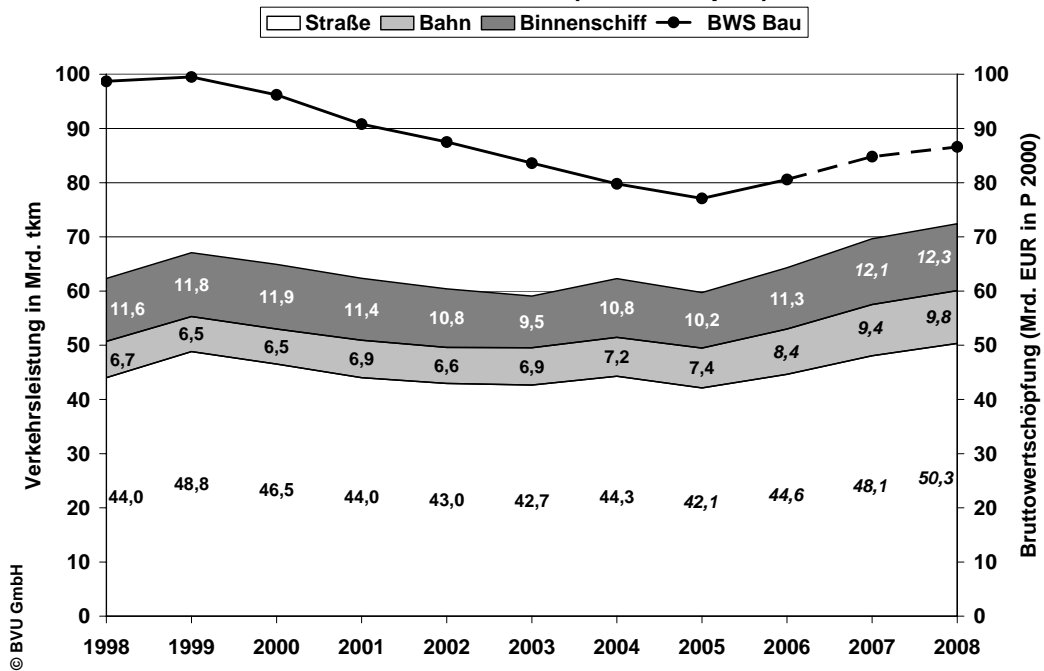
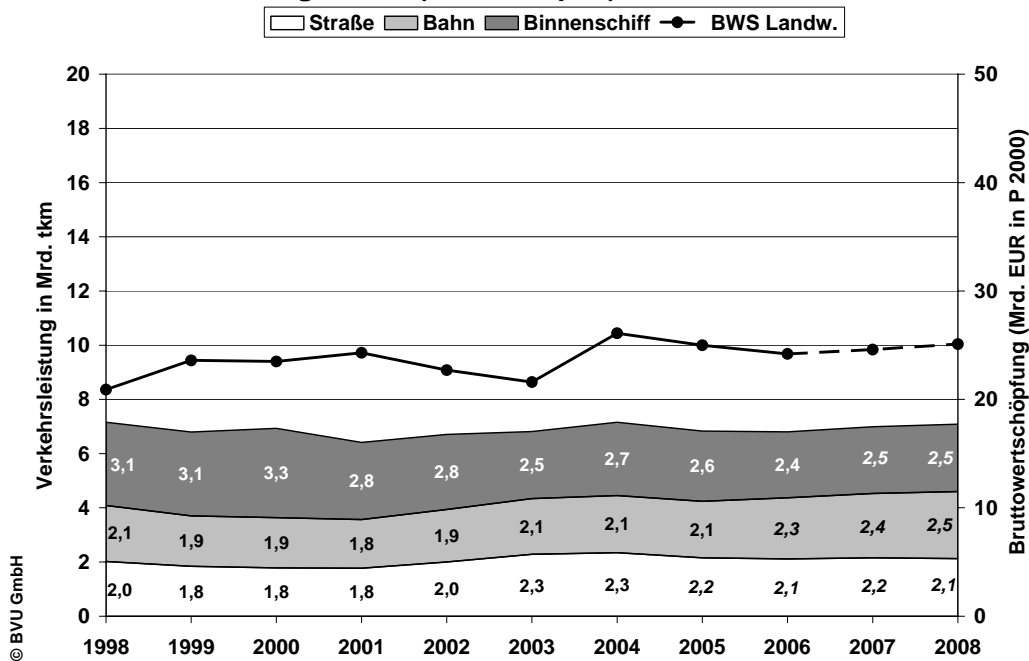
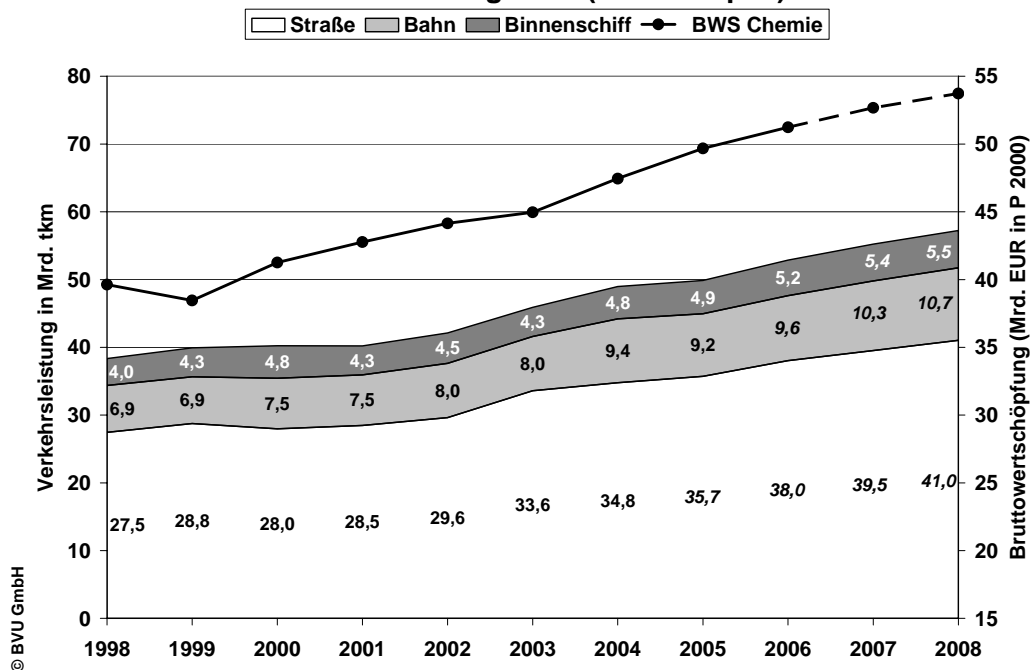


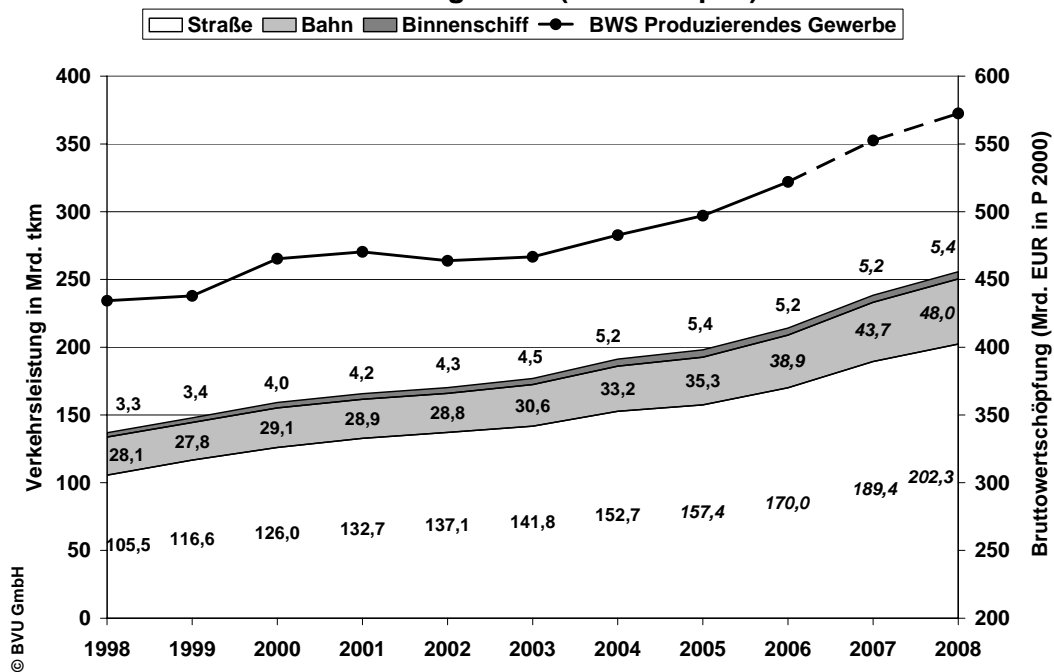
Abbildung G-6.7: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 7 Düngemittel (Mrd Tkm p.a.)



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



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



3.4 Seeverkehr

Nach den inzwischen vorliegenden Zahlen für das Jahr 2006 erhöhte sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen mit 6,3 % gegenüber dem Jahr 2005 leicht schwächer, als noch im Rahmen der letzten Prognose erwartet. Diese war auf Basis von sehr positiven Halbjahreszahlen von 7,4 % ausgegangen. Nachdem bis Juli 2006 noch ein Wachstum von knapp 8 % realisiert wurde, bedeutet das Jahresergebnis eine deutliche Verlangsamung des Wachstums im zweiten Halbjahr 2006. Damit war der Zuwachs im langfristigen Vergleich trotzdem überdurchschnittlich und zeigte gegenüber dem Jahr 2005 eine signifikante Beschleunigung der Wachstumsdynamik (2005: + 4,8 %). Mit dieser Steigerung der Zuwachsraten entwickelte sich der deutsche Güterverkehr über See mit dem globalen Trend, der sowohl in der Container- als auch in der Massengutfahrt ein Anziehen des Wachstums zeigte.

Auch im Jahr 2006 entfielen mit gut 180 Mio. Tonnen rund 59 % des Umschlags der deutschen Seehäfen auf die europäische Fahrt. Der Anteil Asiens als Versand oder Empfangsregion der in den deutschen Häfen umgeschlagenen Seegüter ist auf fast 17 % und auch derjenige Amerikas auf 14,4 % gestiegen. Hier ergaben und ergeben sich somit weitere Anteilsverschiebungen durch das überproportionale Wachstum der Verkehre mit Asien (insbesondere bei den containerisierten Importen) und auch in der europäischen Fahrt (u. a. Transshipment für den Ostseeraum). Dieser Trend setzt sich aktuell weiter fort.

Rückläufige Mengen und Anteile verzeichneten dagegen im vergangenen Jahre Verkehre mit Afrika und Australien. Auch der innerdeutsche Küstenverkehr war in 2006 um mehr als 7 % geringer als im Vorjahr.

Ebenfalls eine Fortsetzung eines im ersten Halbjahr 2006 beobachteten Trends ist die Zunahme des Anteils der Ostseehäfen, die mit 8,4 % im Durchschnitt ein stärkeres Wachstum realisierten als die Nordseehäfen mit 6,0 %. Dadurch wuchs der Anteil der Ostseehäfen am Gesamtumschlag auf 18,8 % an, nach dem er jahrelang rückläufig gewesen war. Insbesondere Lübeck und Rostock konnten mit einem Zuwachs von über 11 % von der positiven Entwicklung des Verkehrs mit dem Ostsee-

raum und damit vor allem des Fähr- und RoRo-Verkehrs profitieren, der mit 7,7 % im Jahr 2006 überdurchschnittlich zulegen konnte.

In den Nordseehäfen setzte sich das überdurchschnittliche Wachstum des Containerumschlags fort. Bei der Containerladung betrug der Zuwachs +11,2 %, bei der Anzahl Container (TEU) +13,2%. Entsprechend ging auch der Anteil der beladenen Container leicht zurück, da diese „nur“ um 12 % zulegen konnten. Ursache für diese unterschiedlichen Zuwachsraten der Kennzahlen für den Containerverkehr ist das nach wie vor ungleichgewichtige Wachstums des Verkehrs mit Asien, wodurch sich der Anteil der Leercontainer (in Richtung Asien) weiter erhöht.

Tabelle G-9: Umschlag der deutschen Seehäfen nach Kontinenten 2001 - 2008 (Mio. Tonnen)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
International	238	238	247	264	277	296	314	333
Europa	153	150	154	166	169	181	192	202
Afrika	16	16	14	15	19	19	20	21
Amerika	36	36	39	40	41	44	45	46
Asien	31	34	38	41	46	51	56	62
Australien	2	2	2	2	2	2	2	2
Küstenschifffahrt	8	8	8	8	8	7	7	7
Insgesamt	246	246	255	272	285	303	322	340
%-Veränderung p.a.	1,7%	0,2%	3,4%	6,7%	4,8%	6,3%	6,2%	5,7%

Quellen:
 Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fachserie 8/ Reihe 5: Verkehr – Seeschifffahrt, verschiedene Jahrgänge
 (Daten für 2001-2006), Ausblick 2007/2008 ISL, Bremen

Auf Ebene der einzelnen Hauptgütergruppen ist teilweise eine deutlich andere Entwicklung zu beobachten als im Vorjahr. So ist, wie bereits in der Prognose vom Sommer letzten Jahres erwartet, beim Umschlag von festen mineralischen Brennstoffen, d. h. Kohle, und auch bei den Erzen nach einem Rückgang um -9,6% bzw. -1,8 % in 2005 im vergangenen Jahr ein deutlicher Anstieg zu beobachten. Bei den festen mineralischen Brennstoffen betrug der Zuwachs in 2006 gut 10,3 %, bei den Erzen und Metallabfällen 5,4 %. Dies ist als Zeichen dafür zu sehen, dass die Stahlproduktion in Deutschland nach dem schwachen Jahr 2005 (- 4 %) in 2006 im Zuge der allgemeinen wirtschaftlichen Belebung eine Trendwende geschafft hat. Für Eisen und Stahl gilt praktisch das Gleiche, da das prognostizierte Nachfragewachstum

zu großen Teilen auch durch Importe gedeckt wird. Entsprechend hat der Umschlag von Eisen und Stahl ebenfalls um rund 10 % zugenommen.

Für die ersten Monate des Jahres 2007 ist eine Fortsetzung des positiven Trends zu verzeichnen. Allerdings lagen bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Einschätzung nur von wenigen Häfen Zahlen bis einschl. März 2007 vor; für die Gesamtheit der deutschen Häfen gab es noch keine Daten.

Für die beiden großen Universalhäfen Hamburg und die Bremischen Häfen liegen bereits Daten bis einschließlich März bzw. April vor. Hier zeigt sich ein sehr hohes Tonnawachstum mit + 5,3 % in Hamburg und + 9,8 % in den Bremischen Häfen. Dabei ist eine wichtige Säule weiterhin der Containerverkehr mit einem Zuwachs von 12,8 bzw. 14,4 %.

Für das laufende Jahr kann aufgrund der bisher festgestellten Umschlagszahlen und vor dem Hintergrund der weiter nach oben korrigierten Wachstumsprognosen für die deutsche Wirtschaft, die Weltwirtschaft und den Welthandel wieder von einem hohen Wachstum ausgegangen werden. Nach 6,3 % im Vorjahr wird für das laufende Jahr 2007 eine Wachstumsrate von 6,2 % angenommen. Dies stellt im Vergleich zur letzten Prognose ebenfalls eine leichte Anpassung nach oben dar. Ursache dafür ist das verbesserte globale Wirtschaftsklima mit einer leichten Reduktion der Ungleichgewichte. Risiken bestehen insbesondere durch den weiterhin hohen Ölpreis.

Für das kommende Jahr 2008 werden von den großen Institutionen in globalem Maßstab und auch für Deutschland stabile Wachstumsraten für die Wirtschaftsentwicklung und sogar leicht höhere Zuwächse 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 5,7 % und im Durchschnitt über den Zeitraum 2006 – 2010 von 5 % unterstellt. Getragen wird das Wachstum vor allem von den Asienverkehren mit knapp 10 % p.a. Entsprechend wird sich der Anteil des Umschlages der deutschen Häfen im Verkehr mit Asien weiter erhöhen.

Wachstumsmotor wird unverändert der Containerverkehr sein, der sich i.w. aus der Güterabteilung 9 (Andere Halb- und Fertigwaren) speist. Im Jahr 2006 wurden in dieser Gruppe mit knapp 105 Mio. Tonnen mehr als 35 % des Gesamtumschlags von 303 Mio. Tonnen und ein Wachstum von 11,3 % gemeldet. Damit ist anscheinend das eingetreten, was vor einem Jahr als wahrscheinlich angenommen wurde, als das Wachstum in dieser Güterabteilung trotz hohem Containerverkehrszuwachses annähernd Null war: Die Anschreibung in Güterabteilungen wurde zwischenzeitlich verbessert, was im wesentlichen den Güterabteilungen 0, 1, und 8 zugute kam, wohingegen die Sammelgruppe 9 weniger Zuwachs erzielte. Nachdem dieser einmalige Effekt vorbei ist, ist auch die Güterabteilung 9 zu einem „normalen“ Wachstum zurückgekehrt.

Tabelle G-10: Seegüterumschlag nach Güterabteilungen 2001-2008 (Mio. Tonnen)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
0 Land- u. forstwirtschaftliche Produkte	16	16	16	14	19	22	25	28
1 Nahrungs- und Futtermittel	18	19	19	19	22	24	26	27
2 Mineralische Brennstoffe	12	12	12	14	13	14	14	15
3 Erdöl, Mineralölprodukte	60	57	57	63	65	62	62	63
4 Erze, Metallabfälle	21	20	20	21	21	22	22	23
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	5	5	5
8 Chemische Erzeugnisse	15	16	16	18	21	22	23	24
9 Sonstige Halb- und Fertigwaren	76	79	86	94	94	105	114	125
Ingesamt	246	246	255	272	285	303	322	340

Quellen:

Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fachserie 8/ Reihe 5: Verkehr – Seeschifffahrt, verschiedene Jahrgänge (Daten für 2001-2006), Ausblick 2007/2008 ISL, Bremen

Das heißt, es wird für 2007 von einem Wachstum um 9 % auf gut auf 114 Mio. Tonnen ausgegangen. Das Wachstum der Containerladung dürfte noch etwas größer sein. Bis zum Jahr 2008 wird sich der Anteil der Güterabteilung 9 am Gesamtumschlag von 340 Mio. Tonnen wahrscheinlich auf knapp 37 % 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 Domi-

nanz 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 über die deutschen Seehäfen gesehen. Ebenfalls überproportional wird der Umschlag von chemischen Erzeugnissen ansteigen.

4. Die kurzfristige Entwicklung des Personenverkehrs

4.1 Personenverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Personenverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** sank 2005 um - 1,4 % bei praktisch konstantem privaten Verbrauch (Anstieg um 0,1 %). Der motorisierte Individualverkehr, der 2005 85 % der Nachfrage im Personenverkehr ausmachte, nahm um 2,0 % ab. Im Jahr 2006 ging der gesamte Personenverkehr um 0,2 % zurück, der Individualverkehr um 0,7 %⁹; der private Verbrauch nahm laut BMWi leicht um 0,8 % zu. 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 Kraftstoffpreiserhöhungen ist. Diese beliefen sich 2005 im Jahresverlauf auf + 7 % bei Otto- bzw. + 11 % bei Dieselmotoren; 2006 waren die Preissteigerungen + 6 % Otto bzw. + 5 % Diesel. Die Verbraucher schichten zwar Budget-Anteile zugunsten von Mobilitätsleistungen um, dies kompensiert die Preissteigerungen aber nicht vollständig. Der Linienverkehr mit Bus/Straßenbahn/U-Bahn („ÖSPV“, Linienverkehr auf der Straße) nahm 2006 um 0,8 % (nach + 0,7 % 2005) zu, der Bahn-Nahverkehr um 5,0 % (nach + 4,1 %), der Bahn-Fernverkehr um 2,4 % (nach 4,0 %). In Tabelle P-1 sind die Verkehrsleistungen der Landverkehrsträger zusammengestellt.

Die ausgewiesenen Zeitreihen sind an den aktuellen Statistiken orientiert, d. h. beim motorisierten Individualverkehr an den Fahrleistungsrechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), die die Erkenntnisse aus den Verkehrserhebungen 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). Um eine vollständige Abbildung des Personenverkehrs zu erreichen, basiert das Niveau der hier in der Mittelfristprognose ausgewiesenen Werte auf der Jahres-Statistik, die alle Unterneh-

⁹ Hierzu waren noch keine vorläufigen Informationen des DIW verfügbar.

men erfasst¹⁰. Das Niveau der Quartals-Statistik, die nur die großen Unternehmen erfasst, ist niedriger¹¹. 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	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
Individualverkehr ¹	887,4	869,7	863,8	869,8	879,4	-2,0	-0,7	0,7	1,1
Öffentlicher Verkehr	155,6	158,3	161,8	163,7	164,8	1,7	2,2	1,2	0,7
Straßenverkehr	82,7	82,5	83,0	83,3	83,6	-0,3	0,7	0,3	0,3
Linienerverkehr ²	55,3	55,7	56,1	56,2	56,3	0,7	0,8	0,2	0,1
Gelegenheitsverkehr ²	27,4	26,8	26,9	27,0	27,3	-2,4	0,5	0,6	0,8
Eisenbahnverkehr	72,9	75,8	78,7	80,4	81,3	4,1	3,8	2,1	1,1
Nahverkehr ³	40,5	42,1	44,3	45,2	45,5	4,1	5,0	2,2	0,7
Fernverkehr ³	32,4	33,7	34,5	35,2	35,7	4,0	2,4	2,1	1,5
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	95,8	97,9	100,4	101,5	101,8	2,1	2,6	1,1	0,4
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	59,8	60,4	61,4	62,3	63,0	1,1	1,5	1,4	1,2
Alle Landverkehrsträger	1.043,0	1.028,0	1.025,6	1.033,5	1.044,2	-1,4	-0,2	0,8	1,0

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 seit 2004 durchgeführte Jahreserhebung angepasst

1 Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen

2 Abgrenzung nach Personenbeförderungsgesetz in Linienerverkehr (Private Busse (Nah- und Fernverkehr), kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) einerseits und Gelegenheitsverkehr (Reisebusse (Nah- und Fernverkehr)) andererseits

3 Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr nach Zuggattungen

4 Öffentlicher Nahverkehr: Straßen-Linienerverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Nahverkehr

5 Öffentlicher Fernverkehr: Straßen-Gelegenheitsverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Fernverkehr

Für 2007 wird trotz der Kraftstoffpreissteigerung bis zur Jahresmitte 2007 und trotz der Mehrwertsteuererhöhung mit einem Wiederansteigen der Verkehrsleistung im Pkw-Verkehr um + 0,7 % gerechnet. Für den privaten Verbrauch ist eine Zunahme

¹⁰ Die in der Veröffentlichung „Verkehr in Zahlen“ des DIW im Auftrag des BMVBS ausgewiesenen Zahlen zum Personenverkehr basieren ebenfalls auf der Jahres-Statistik.

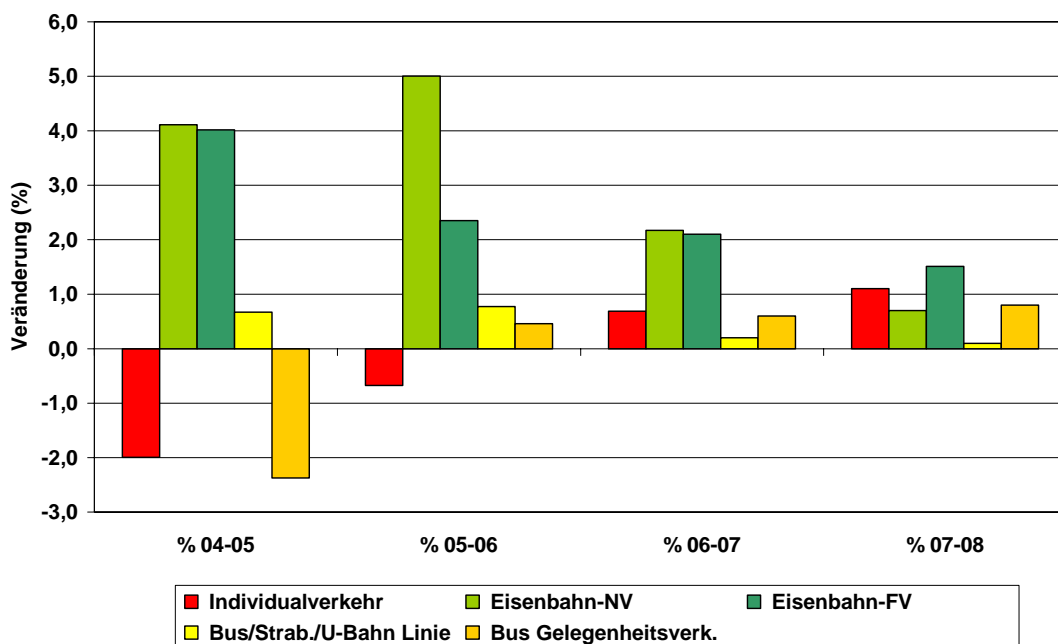
¹¹ Die in der Veröffentlichung „Verkehr aktuell“ (Fachserie 8 Reihe 1.1) des Statistischen Bundesamtes ausgewiesenen Zahlen zum Personenverkehr basieren auf der Quartals-Statistik.

um 0,8% prognostiziert. 2008 soll der private Verbrauch mit + 1,7 % stärker als 2007 ansteigen, der Pkw-Bestand erhöht sich wegen des Ausgleichs von Vorzieheffekten der Mehrwertsteuererhöhung 2007 mit + 0,7 % etwas schwächer, 2008 mit + 1,1 % etwas stärker. Für die Verkehrsleistung des Individualverkehrs ergibt sich 2008 dann eine Steigerung um 1,1 %.

Auch für Bus und Bahn wird mit Zunahmen gerechnet, für den Fernverkehr per Bahn am stärksten (2007 + 2,1 %, 2008 + 1,5 %), fast genauso ausgeprägt für den Eisenbahn-Nahverkehr (2007 + 2,2 %, 2008 + 0,8 %). Der Bus-Gelegenheitsverkehr hat die Talsohle erst 2005 durchschritten, er konnte 2006 erstmals wieder ein Wachstum von 0,5 % verzeichnen. 2007 werden die Wachstumsraten bei 0,6 %, 2008 um 0,8 % liegen. Der Linienverkehr auf der Straße weist 2006 eine leichte Zunahme um 0,8 % aus, wovon 0,2 Prozentpunkte WM-bedingt sein dürften. 2008 steigt er noch um 0,2 %, für 2007 wird eine minimale Zunahme um 0,1 % erwartet.

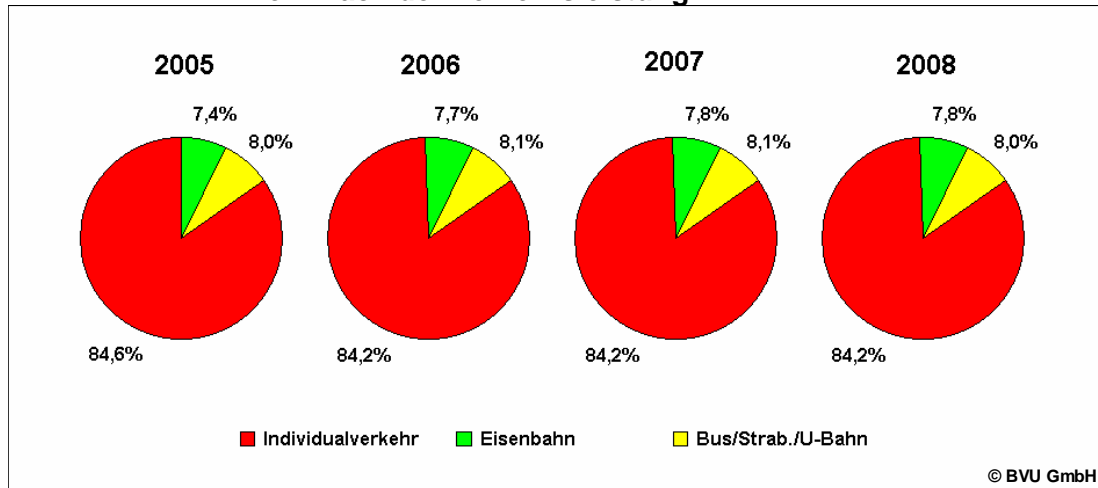
Belebende Einflüsse der Konjunktur (mehr Fahrten im Berufs- und Freizeitverkehr) werden von rückläufigen Schülerverkehren und Angebotskürzungen, beides im regionalen Busverkehr, überlagert. Abbildung P-1 verdeutlicht die Entwicklung der Verkehrsträger.

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



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



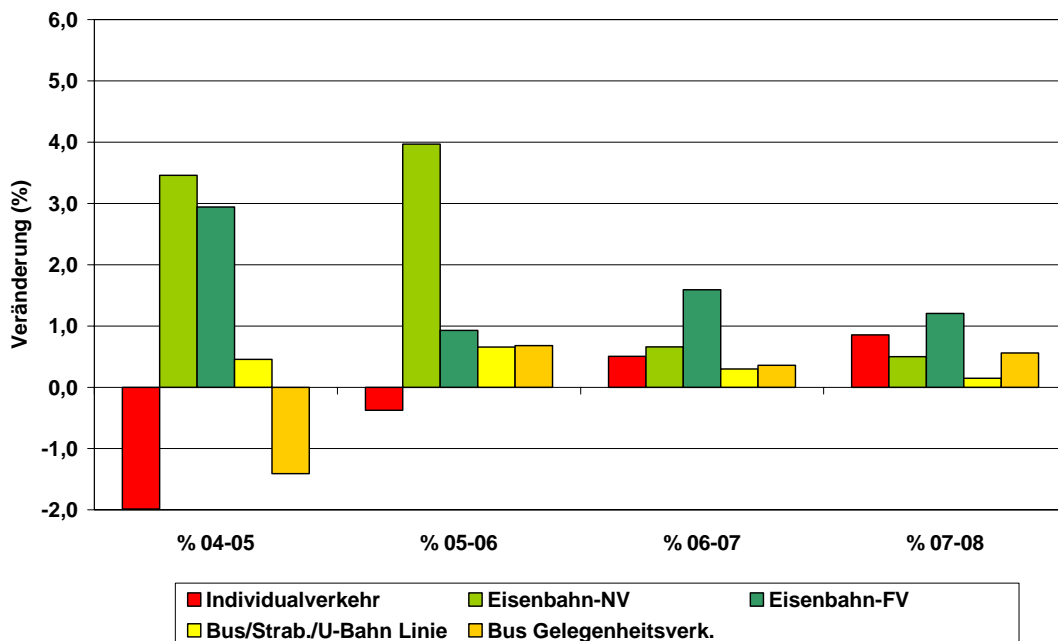
Für das **Personenverkehrsaufkommen**, also Personenfahrten statt Personenkilometern, ergibt sich im Jahr 2006 für die Summe aller Landverkehrsmittel ein Rückgang von - 0,1 % (Leistung - 0,2 %). Wenn die Fahrtenzahl schwächer als die Leistung sinkt, nimmt die Durchschnittsentfernung ab; aufgrund der Kraftstoffpreissteigerungen wurde die Fahrtweite im Individualverkehr (geringfügig) reduziert. In den Jahren 2007 und 2008 wird wieder mit einer leichten Steigerung der Durchschnittsentfernungen im Individualverkehr gerechnet. Die für die Leistung beschriebene Entwicklung der Eisenbahnverkehre und der Nahverkehrsleistungen mit Bus/Straßenbahn/U-Bahn schlagen sich auch im jeweiligen Aufkommen nieder. Das Aufkommen ist in Tabelle P-2 dokumentiert.

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

	2004	2005	2006	2007	2008	% 04-05	% 05-06	% 06-07	% 07-08
Individualverkehr ¹	57,28	56,14	55,93	56,21	56,69	-2,0	-0,4	0,5	0,9
Öffentlicher Verkehr	11,13	11,24	11,38	11,42	11,45	1,0	1,3	0,4	0,2
Straßenverkehr	9,06	9,10	9,15	9,18	9,20	0,4	0,7	0,3	0,2
Linienverkehr ²	8,96	9,00	9,06	9,08	9,10	0,5	0,7	0,3	0,2
Gelegenheitsverkehr ²	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	-1,4	0,7	0,4	0,6
Eisenbahnverkehr	2,07	2,14	2,22	2,24	2,25	3,4	3,8	0,7	0,5
Nahverkehr ³	1,96	2,02	2,10	2,12	2,13	3,5	4,0	0,7	0,5
Fernverkehr ³	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	2,9	0,9	1,6	1,2
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	10,91	11,02	11,16	11,20	11,22	1,0	1,3	0,4	0,2
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	0,21	0,22	0,22	0,22	0,22	0,9	0,8	1,0	0,9
Alle Landverkehrsträger	68,40	67,38	67,31	67,63	68,14	-1,5	-0,1	0,5	0,8

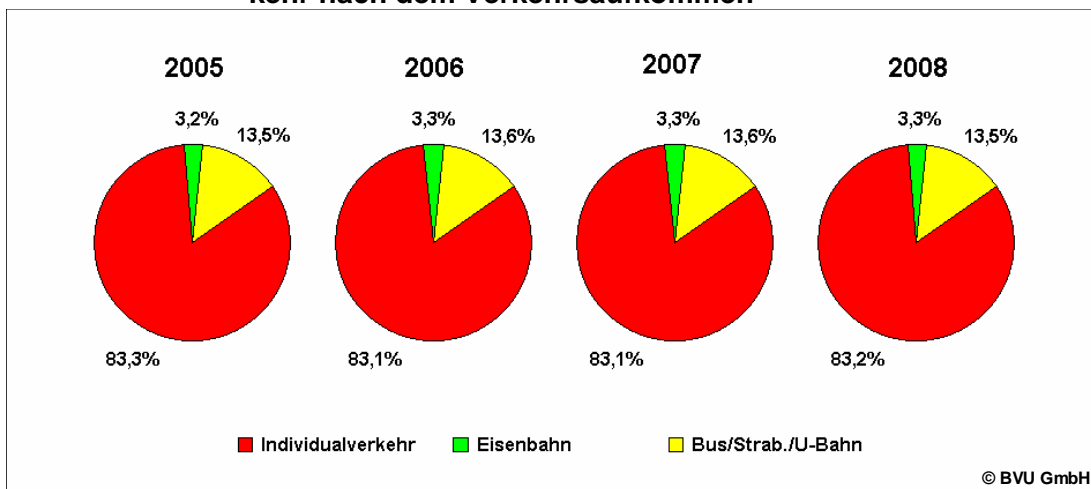
Abbildung P-3 fasst die prozentuale Entwicklung des Personenfahrtenaufkommens der Landverkehrsträger zusammen.

Abbildung P-3: Entwicklung des modalen Personenverkehrsaufkommens (% 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 durch die Entwicklung von Wirtschafts- und Siedlungsstruktur, kurzfristig aber auch von der Kraftstoffpreisentwicklung bestimmt. Nach der relativ starken Zunahme 2004 auf 12.643 km wird sie auf 12.463 km im Jahr 2006 sinken, danach jedoch wieder auf 12.573 km 2007 und auf 12.718 km pro Einwohner und Jahr 2008 ansteigen.

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, 2005 und 2006 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, für 2006 ebenfalls eine Zunahme um 0,9%.

Für die Jahre 2007 und 2008 werden Zunahmen des Pkw-Bestands um 0,7 % bzw. + 1,1 % erwartet. Es werden jeweils die Bestände zum 01. Juli geschätzt. Aufgrund des Vorziehens von Käufen im 2. Halbjahr 2006 wegen der Mehrwertsteuererhöhung sanken die Neuzulassungen von Januar – Mai 2007 um knapp 10 % gegenüber dem Vorjahr. Im 11-Monats-Vergleich Juli 2006 bis Mai 2007 ergibt sich aber nur ein Rückgang der Neuzulassungen um 0,9 %. Ein solcher Rückgang ist durchaus mit einem leichten Anstieg des Gesamtbestands um 0,7 % zum 01. Juli 2007 vereinbar; eine ähnliche Konstellation bestand im Jahr 2004. Dabei stellt eine geringere Anzahl an dauerhaften Fahrzeugabmeldungen („Löschungen“) den Ausgleich zwischen beiden Entwicklungen her¹². Die Bestandszunahme fällt 2008 wegen des Anstiegs im privaten Verbrauch etwas deutlicher aus als 2007. Die Motorisierung steigt damit von 673 Pkw pro Tsd Einwohner über 18 Jahren im Jahr 2005 auf 685 Pkw im Jahr 2008 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 24,5 % und 2008 auf 26,6 % beträgt. Diese Zunahme wird wegen der geringeren gewordenen Preisunterschiede zwischen Diesel- und Otto-Kraftstoff sowie auch we-

¹² Weil das KBA seit 2007 nicht mehr zwischen „vorübergehender Stilllegung“ und „Löschung“ unterscheidet, sind hierzu keine Zahlen verfügbar.

gen der Diskussion um neue gesetzliche Regelungen aufgrund der Feinstaub-Emissionen jedoch etwas langsamer sein als in den Vorjahren.

Die ausgewiesenen Zeitreihen zur Fahr- und Verkehrsleistung sind im Einklang mit den Zeitreihen aus den Fahrleistungsrechnungen des DIW¹³ 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 im Grunde auch die **Inländerfahrleistung** analysiert, weil deutsche Unternehmen zu ihrer Leistung befragt werden; bei Eisenbahnen ist die Erfassung allerdings auch auf deutsches Gebiet beschränkt, während bei den deutschen Busunternehmen die auf in- + ausländischem Gebiet erbrachte Verkehrsleistung erhoben wird; umgekehrt sind 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 Berechnungen der BAST 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

¹³ Für 2005 vgl. DIW-Wochenbericht Nr. 32/2006: Rückgang von Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch im Jahr 2005.

beiden, der die eigentliche Differenz zwischen Inländer- und Inlandsfahrleistung bestimmt, beträgt sogar nur 0,7 %.¹⁴

Die **durchschnittlichen Jahresfahrleistungen** von Pkw mit Otto-Motoren sind bis 2004 weiter zurückgegangen, von 1995 12.500 km pro Pkw und Jahr auf 12.000 km im Jahr 2000 und 10.900 km im Jahr 2005. Im Jahr 2006 setzt sich die Abnahme weiter fort auf knapp 10.500 km. Der deutliche Rückgang von 2004 auf 2005 war eine Reaktion auf die Kraftstoffpreisentwicklung. 2006 schwächte sich der Rückgang ab, da hier die boomende Weltwirtschaft der Entwicklung der Kraftstoffpreise entgegenwirkte. Bis 2008 wird ein weiteres Absinken auf dann 10.200 km (2007: 10.300 km) 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. 2003/2004. 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 2008 wird mit einem Rückgang von 2005 knapp 19.500 km über 19.100 km 2006 sowie 18.900 km 2007 auf gut 18.700 km pro Pkw und Jahr gerechnet. Die Entwicklung „Vor allem Vielfahrer wechseln zum Diesel“ wird damit als weitgehend abgeschlossen betrachtet.

¹⁴ IVT Heilbronn, Fahrleistungserhebung 2002 (im Auftrag der BAST); IVV-Aachen, Fahrleistungserhebung 2002, Teil Grenzüberschreitender Verkehr (im Auftrag der BAST).

Im Durchschnitt der Otto- und Diesel-Pkw insgesamt ergibt sich ein Rückgang von knapp 12.700 km Jahresfahrleistung 2005 auf knapp 12.500 km 2008. Die Anteilsgewinne der Diesel-Pkw führen zwischenzeitlich zu ganz leichten Zunahmen der Jahresfahrleistung pro Pkw im Durchschnitt aller Pkw.

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 werden wie bei der Verkehrsleistung Rückgänge der Pkw-Fahrleistung erwartet (- 1,0 %). Für 2007 und 2008 wird ein leichter Wiederanstieg von + 0,8 % bzw. 1,3 % erwartet. Zunahmen der Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr sind prinzipiell auch mit den zu beobachtenden Rückgängen im Inlandsabsatz von Kraftstoff vereinbar, weil die Bedeutung des Tankens im Ausland weiter zunimmt. Das Preisdifferenzial zwischen In- und Ausland hat sich seit 2004 zwar nicht weiter vergrößert, weil die jüngsten Preissteigerungen nicht durch Steuererhöhungen in Deutschland, sondern durch die weltweit große Nachfrage nach Rohöl bestimmt sind, dennoch bleiben die Niveauunterschiede zwischen In- und Ausland bestehen. Der Einsatz von reinen biogenen Kraftstoffen („Bio-Diesel“), die in der amtlichen Mineralöl-Absatzstatistik des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bisher nicht enthalten sind, wird dagegen von der 2006 neu eingeführten Besteuerung gebremst.

Die Fahrleistung von Pkw mit Otto-Motor ist zwischen 2005 und 2008 dabei mit - 4,8 % 2006, - 2,9 % 2007 und - 2,9 % 2008 weiterhin deutlich rückläufig, während die Diesel-Pkw-Fahrleistung parallel um 7,0 , 7,8 % und 8,4 % p.a. ansteigt.

Bei den **Pkw-Besetzungsgraden** nach der Leistung (Personenkilometer dividiert durch Fahrzeugkilometer, entfernungsgewichtete Besetzungsgrade) ergibt sich aus den Ist-Daten des DIW bereits seit 2002 ein Anstieg, der sich als weitere Reaktion auf die Kraftstoffpreisentwicklung auch 2006 fortsetzen wird, um 2007 und 2008 wieder leicht zu sinken. Für 2008 werden 1,50 Personen pro Pkw erwartet. Die zunehmende Motorisierung wirkt besetzungsgradsenkend, die zunehmende Bedeutung privater Reisezwecke besetzungsgraderhöhend.

Wegen des beschriebenen Anstiegs der Besetzungsgrade 2005 und 2006 war der Rückgang der **Fahrleistung** des motorisierten Individualverkehrs (in Fahrzeugkilometern) und deutlicher als der Rückgang seiner **Verkehrsleistung**, ausgedrückt in Personenkilometern. Im Bereich so geringer Zuwachsraten wirken sich auch entsprechend marginale Unterschiede sichtbar aus. Auf viele Fahrten musste nicht verzichtet werden, statt dessen wurden Fahrten zusammen gelegt. Umgekehrt ist der Anstieg der Fahrzeugkilometer 2007 und 2008 stärker als die Erhöhung der Pkm; dies reflektiert den Wiederanstieg der Besetzungsgrade.

Aufgrund der Kraftstoffpreise wurde nach einer Stagnation 2005 eine ganz leichte Senkung der durchschnittlichen Entfernung pro Personenfahrt für 2006 angenommen, während sie 2007 und 2008 wieder ganz leicht ansteigen wird (2006 15,4 km; 2008 15,5 km), 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	2008	% 04- 05	% 05- 06	% 06- 07	% 07- 08
Pkw-Bestand am 01.07. ¹	Mio. Pkw	45,3	45,7	46,1	46,4	46,9	0,9	0,9	0,7	1,1
Motorisierung Erwachsener	Pkw/Tsd E18+	669	673	677	679	685	0,6	0,6	0,4	0,8
Gesamtfahrleistung ²	Mrd Fzkm	590	578	572	577	585	-2,1	-1,0	0,8	1,3
Jahresfahrleistung pro Pkw	Tsd Fzkm/Pkw	13,0	12,7	12,4	12,4	12,5	-3,0	-1,9	0,1	0,2
Verkehrsleistung ²	Mrd Pkm	887	870	864	870	879	-2,0	-0,7	0,7	1,1
Besetzungsgrad ³	Pkm/Fzkm	1,50	1,50	1,51	1,51	1,50	0,1	0,3	-0,1	-0,2
Verkehrsaufkommen	Mrd Fahrten	57,3	56,1	55,9	56,2	56,7	-2,0	-0,4	0,5	0,9
Beförderungsweite	Pkm/Fahrt	15,5	15,5	15,4	15,5	15,5	0,0	-0,3	0,2	0,2

4.3 Personenverkehr mit Bus und Bahn

Während die **Leistung im gesamten öffentlichen Verkehr** mit Bus und Bahn von 2004 auf 2005 um 1,7 % stieg, betrug der Zuwachs 2006 gegenüber 2005 sogar 2,2 %. Der Linienverkehr auf der Straße (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) nahm 2006 mit + 0,8 % leicht zu. Auch der Gelegenheitsverkehr konnte erstmals seit 2000 wieder Zuwächse aufweisen (+ 0,5 %). Der eigentliche Schienennahverkehr (DB AG und Dritte) wuchs 2006 um 5,0 %, der Fernverkehr um 2,4 %.

Der **Öffentliche Verkehr auf der Straße**, also die Summe aus Linien- und Gelegenheitsverkehr, wird im Prognosezeitraum leicht zunehmen (2006 + 0,7 %, 2007 + 0,3 %, 2008 + 0,3 %). Diese Steigerung kommt durch eine Zunahme des Linienverkehrs um 0,8 % im Jahr 2006 sowie + 0,2 % 2007 und + 0,1 % 2008 sowie die bereits erwähnte Trendwende beim Gelegenheitsverkehr zustande (2005 – 2,4 %, 2006 + 0,5 %, 2007 + 0,6 %, 2008 + 0,8 %). Für den **Eisenbahnverkehr** (Summe aus Nah- und Fernverkehr) werden nach + 3,8 % 2006 für das Prognosejahr 2007 eine Zunahme um 2,1 % sowie für 2008 von 1,1 % erwartet. Die (leichte) Aufwärtsentwicklung wird vom Nah- wie vom Fernverkehr getragen werden.

Die positive Entwicklung im **Eisenbahn-Fernverkehr** der Jahre 2004 und 2005 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“/„McDonalds-Ticket“ oder die „Frühjahr/Sommer/Herbst Spezial“-Angebote. Diese Angebote haben zu einem höheren Ausgangsniveau geführt, das durch regelmäßige Wiederholung dieser Angebote zunächst nicht weiter gesteigert werden kann („Basiseffekt“). Im Jahr 2006 setzte sich dennoch das Wachstum des Eisenbahn-Fernverkehrs aufgrund der Fußball-Weltmeisterschaft, durch die Eröffnung des Berliner Hbf mit neuem Linienkonzept, der Ausbaustrecke Berlin – Leipzig sowie der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt und durch die positive wirtschaftliche Entwicklung weiter fort. Auch 2007 sind nennenswerte Zuwächse im Eisenbahn-Fernverkehr (+ 2,1 %) zu erwarten. Die Ursachen sind preisliche Sonderangebote im Winter, der bisher von diesen Angeboten kaum abgedeckt wurde, weiterhin spürbare Wirkungen der ge-

nannten Infrastruktur-Maßnahmen, die ja erst im 2. Halbjahr 2006 wirksam wurden, sowie die positive Wirtschaftsentwicklung. Die Preisniveau- und Mehrwertsteuer-Erhöhung (01.01.2007), die Sturmschäden (Januar 2007) sowie der Streik (Juli 2007) werden statistisch kaum ins Gewicht fallen.

Der Markteintritt von Dritten wird im Gegensatz zum Nahverkehr 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 290 km 2008, 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. Auch die laufenden Sonderangebote sind überwiegend entfernungsunabhängig; dies wirkt auf eine tendenzielle Erhöhung der Reiseweite hin. Auch die Fahrgastzahlen (Verkehrsaufkommen) sind 2006 um + 0,9 % weiter gestiegen (Verkehrsleistung + 2,4 %). Für 2007 wird eine Aufkommenssteigerung um 1,6 % (Leistung + 2,1 %), für 2008 von + 1,2 % (Leistung + 1,5 %) erwartet. Die Wirtschaftslage wird weiter positiv sein, die Einflüsse der Infrastruktur-Maßnahmen wirken 2008 aber nicht mehr so deutlich.

Obwohl sich das Klima für Investitionen im Öffentlichen Verkehr tendenziell verschlechterte, nahm im **Eisenbahn-Nahverkehr** durch weitere Angebotsverbesserungen wie neue Fahrzeuge und Taktverdichtungen sowie durch Verbundausweitungen und preisliche Sonderangebote die Nachfrage im Jahr 2006 noch stärker als 2005 zu, um 5,0 % (Leistung) bzw. 4,0 % (Aufkommen). Die stärkere Zunahme des Aufkommens im Vergleich zur Leistung, wie sie in den Jahren 2004 und 2005 zu beobachten war, also eine zwischenzeitliche Absenkung der durchschnittlichen Entfernung, lag an preislichen Vergünstigungen für Kurzstrecken bei Einzelfahrausweisen, an besonderen Zeitkarten für Schüler, die eher über kürzere Strecken fahren sowie generell daran, dass die Verkehre in Ballungsräumen mit im Eisenbahnverkehr eher kürzeren Reiseweiten überdurchschnittlich wachsen. Für den Prognosezeitraum wird aufgrund der allgemeinen Strukturentwicklung mit einem leichten weiteren Anstieg der Reiseweite gerechnet (2006 21,0 km, 2008 21,4 km).

Die Leistung im Eisenbahn-Nahverkehr wird 2007 nochmals um 2,2 % zunehmen; dies zeichnet sich auch nach der unterjährigen Entwicklung ab, die vor allem von der Wirtschaftsentwicklung, aber auch von den attraktiven Ländertickets getragen wird. Streik- und Sturmauswirkungen sind kaum relevant, nennenswerte Angebotskürzungen durch die Verminderung der Regionalisierungsmittel erfolgten fast nur in Baden-Württemberg und zum größeren Teil auf schwächer belasteten Strecken. Für 2008 wird aber aufgrund von Mittelkürzungen nur noch eine Zunahme der Leistung um 0,7 % prognostiziert.

Der **Linienverkehr auf der Straße** (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahnen/U-Bahnen) nahm 2006 um 0,8 % nach der Leistung bzw. um 0,7 % nach dem Aufkommen zu. Dahinter stehen allerdings Zunahmen im Schienenverkehr (Straßenbahn, U-Bahn) und Abnahmen im Busverkehr. Dadurch gewinnt die Straßenbahn/U-Bahn Anteile. Weil sie aber eine geringere Durchschnittsentfernung als der (regionale) Busverkehr hat, nimmt die Durchschnittsentfernung des gesamten Segments „Bus/Straßenbahn/U-Bahn (ÖSPV)“ ab. 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 aufgrund der Wirtschaftsentwicklung, neuer Preisangebote und noch laufender Investitionsmaßnahmen mit Zunahmen der Leistung (+ 0,2 %) und des Aufkommens (+ 0,3 %) gerechnet werden. Für 2008 wird ein geringer Anstieg der Leistung um 0,2 % und des Aufkommens um 0,1 % erwartet. Obwohl die allgemeine Strukturentwicklung eigentlich die Zunahme der Reiseweiten begünstigen würde, wird die Reiseweite also leicht sinken. Dies liegt an weiterem Wachstum von Straßenbahn und U-Bahn, begleitet von Rückgängen vor allem im regionalen Busverkehr, der von regional schon sinkenden Schülerzahlen und Angebotskürzungen betroffen ist. Bei Standortverlagerungen an weiter entfernte Orte besteht häufig kein adäquates ÖV-Angebot mehr.

Der **Omnibus-Linienfernverkehr** wird eigentlich als ein dynamisch wachsendes Segment angesehen, besonders auf Relationen ohne Wettbewerb von Billigfluglinien (z. B. von/nach Osteuropa, von/nach Städten ohne Flughafen)¹⁵. Er beschränkt

¹⁵ Der Anteil des Linienfernverkehrs nach der Leistung am gesamten Linienverkehr von Bus/Straßenbahn/U-Bahn betrug 2006 etwa 3 %.

sich aus genehmigungsrechtlichen Gründen weitgehend auf den grenzüberschreitenden Verkehr, dort ist der Marktzutritt weitgehend unreglementiert, zumal nach dem EU-Beitritt der östlichen Nachbarländer. Die seit der Umstellung der Personenverkehrs-Statistik 2004 erhobenen Daten des Statistischen Bundesamtes zu diesem Teilmarkt stützen die Sichtweise eines dynamisch wachsenden Segmentes jedoch nicht: Sowohl 2004 als auch 2005 wurde eine Abnahme des Omnibus-Linienfernverkehrs um jeweils etwa 20 % berichtet. Hierfür gibt es mehrere Ursachen:

- Die Daten des Statistischen Bundesamtes umfassen 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. Rückgänge bei deutschen Bussen könnten also von Zuwächsen ausländischer Busse begleitet sein.
- Der Wettbewerb mit der Bahn im Inland und mit der Luftfahrt im internationalen Verkehr begrenzt das Potential.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer hält Rückgänge bei deutschen Bussen im Linienfernverkehr für plausibel. Wegen der Nichterfassung ausländischer Busse und der statistischen Unsicherheiten wird dieses Segment nicht eigens ausgewiesen. Es ist im Linienverkehr von Bus/Straßenbahn/U-Bahn (ÖSPV) enthalten.

Der **Gelegenheitsverkehr** auf der Straße, also der Reisebusverkehr, ging von 2000 bis 2005 zurück, bedingt im Auslandsverkehr durch den Wettbewerb mit preisgünstigen Flügen (klassische Charterflugreise und neue „Billigflieger“ mit der Zielgruppe Privatreisen), im Inlandsverkehr durch den Wettbewerb mit der Bahn sowie auch durch die schwache Entwicklung des privaten Verbrauchs. 2005 sanken die Leistung und das Aufkommen des Gelegenheitsverkehrs um - 2,4 % bzw. - 1,4 %. Seit 2006 kehrte sich diese Negativentwicklung um und der Gelegenheitsverkehr nahm um 0,5 % in der Leistung (+ 0,7 % Aufkommen) zu. Für das Jahr 2007 kann weiterhin eine positive Entwicklung erwartet werden, so dass mit einer Zunahme um 0,6 % bei der Leistung und 0,4 % beim Aufkommen gerechnet wird. Die Reiseweite steigt

leicht. Zwischenzeitlich haben die Busunternehmen auch Formen der Kooperation mit den preisgünstigen Fluglinien gefunden: Etliche Busunternehmen bieten kombinierte Flug-/Busreisen an, bei denen der Bus leer an den Zielort fährt, um dort verfügbar zu sein. Für 2008 wird mit einer weiteren Belebung der Nachfrage im Gelegenheitsverkehr gerechnet (Leistung + 0,8 %, Aufkommen + 0,6 %).

4.4 Personen-Luftverkehr

Der Luftverkehr konnte auch im Jahr 2006 seinen Wachstumskurs fortsetzen. Mit einem Gesamtzuwachs von ca. 5,7 % erreichte der Luftverkehr 2006 dabei aber nicht mehr die starken 7,6 % des Vorjahres.

Das Verkehrsaufkommen der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen lag 2006 bei rund 154,5 Mio. Fluggästen.

Gegenüber der Verkehrsprognose vom Sommer 2006 fällt das Wachstum für 2006 insgesamt also noch einmal stärker aus als die damalige Prognose von 4,9 %. 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. Des Weiteren hat auch das Wirtschaftswachstum, das stärker als erwartet ausfiel, zu der positiven Entwicklung im Luftverkehr beigetragen.

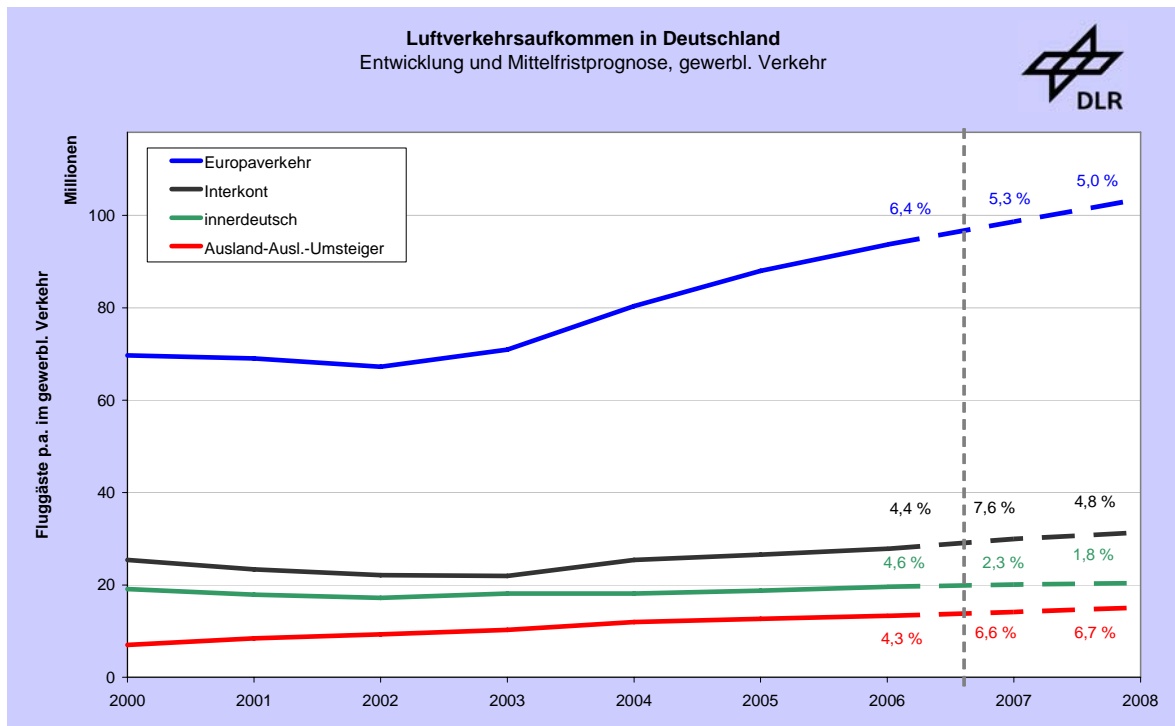
Tabelle P-4: Luftverkehrsaufkommen – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr

Verkehr nach Endziel	2004	2005	2006	2007	2008
Innerdeutsch	18,1 Mio	18,7 Mio	19,6 Mio	20,1 Mio	20,4 Mio
+/-	-0,1 %	3,5 %	4,6 %	2,3 %	1,8 %
Europaverkehr	80,4 Mio	88,0 Mio	93,7 Mio	98,6 Mio	103,6 Mio
+/-	13,3 %	9,5 %	6,4 %	5,3 %	5,0 %
Interkont	25,4 Mio	26,6 Mio	27,8 Mio	29,9 Mio	31,4 Mio
+/-	15,8 %	4,8 %	4,4 %	7,6 %	4,8 %
Ausland-Ausland-Umsteiger	12,0 Mio	12,7 Mio	13,3 Mio	14,2 Mio	15,1 Mio
+/-	17,2 %	6,1 %	4,3 %	6,6 %	6,7 %
Summe	135,9 Mio	146,2 Mio	154,5 Mio	162,8 Mio	170,5 Mio
+/-	12,1 %	7,6 %	5,7 %	5,4 %	4,7 %

In der Einzelbetrachtung zeigt sich der innerdeutsche Verkehr mit + 4,6 % im Vergleich zu den letzten beiden Jahren deutlich dynamischer. Beim grenzüberschreitenden Verkehr war 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. Abbildung P-5 veranschaulicht das Verhältnis der Verkehrsgruppen zueinander in der Vergangenheit und in der Prognose bis 2008.

Das Luftverkehrsaufkommen wird sich im Jahr 2007 mit 5,4 % noch positiver entwickeln, als in der Winterprognose erwartet. Die Ursache dafür ist hauptsächlich ein gegenüber der Winterprognose höheres Wirtschaftswachstum.

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



Treiber dieses Wachstums sind Fluggäste im außereuropäischen Verkehr (7,6 %). Ebenfalls zum Wachstum werden die Ausland-Ausland-Umsteiger beitragen, deren Anteil am Gesamtverkehr mit knapp 8,7 % aber nicht so dominant ist wie der des Europaverkehrs (60%). Der innerdeutsche Verkehr hat sein Zwischenhoch von 2006 verlassen und wächst nur noch verhalten; dadurch sinkt sein Anteil. Die Auslandsverkehre sind demnach die Wachstumstreiber im Luftverkehrsaufkommen.

Das Wachstum des Passagieraufkommens ist aber keinesfalls gleichmäßig auf alle deutschen Flughäfen verteilt. So konnte München von Januar – Mai 2007 ein Wachstum von 10,8 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnen, Frankfurt hingegen nur 3,3 %, was auf die dortige Kapazitätsknappheit zurückzuführen ist.

Im Jahr 2008 wird ein Gesamtwachstum von 4,7 % erwartet. Die stärksten Einbußen werden – nach dem Wachstumsschub im Jahr 2007 – im Bereich des interkontinentalen Luftverkehrs erwartet. Hier werden die Wachstumsraten nur noch bei 4,8% liegen. Der deutsche Binnenverkehr wird nochmals schwächer wachsen als 2007 (+ 1,8 %). Absolut gesehen steigt die Anzahl der beförderten Personen – auch im innerdeutschen Luftverkehr – jedoch weiterhin.

Die höchsten Zugewinne werden 2008 mit 6,7 % die Ausland-Ausland-Umsteiger verzeichnen können.