



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Kurzfristprognose Sommer 2009

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

FE-Nr. 96.0927/2009

München, Juli 2009

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	5
2	Rahmenbedingungen	7
2.1	Demographische Leitdaten	7
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	8
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	12
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	16
3	Güterverkehr	17
3.1	Überblick	17
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	29
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	37
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	41
4	Personenverkehr	43
4.1	Überblick	43
4.2	Motorisierter Individualverkehr	48
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	52
4.4	Eisenbahnverkehr	55
4.5	Luftverkehr	56

Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	7
Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	10
Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	12
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	18
Tabelle G-2: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	29
Tabelle G-3: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	31
Tabelle G-4: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	32
Tabelle G-5: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	34
Tabelle G-6: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	35
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	38
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	39
Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten	40
Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	42
Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten	44
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	50
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	54
Tabelle P-4: Fluggäste, Umsteiger und Reisende im Luftverkehr	57

Abbildungsverzeichnis

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	8
Abbildung R-2: Entwicklung des BIP gemäß der Frühjahrsprojektion 2009 des BMWi	9
Abbildung R-3: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	11
Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	14
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	21
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	21
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	26
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	26
Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität	28
Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	30
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	31
Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	33
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	34
Abbildung G-10: Transportleistung des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	36
Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	45
Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten	45
Abbildung P-3: Modal Split des Verkehrsaufkommens	47
Abbildung P-4: Modal Split der Verkehrsleistung	47
Abbildung P-5: Entwicklung des Preises für Eurosuper von 1972 bis 2010	49
Abbildung P-6: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	50
Abbildung P-7: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2005 bis 2009	58
Abbildung P-8: Entwicklung des Luftverkehrs von 2005 bis 2010	60

Abkürzungsverzeichnis

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

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die "**Kurzfristprognose Sommer 2009**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre 2009 und 2010 und gibt auch einen kurzen Überblick über die, jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende, Entwicklung im Jahr 2008. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, vom April 2009 die Grundlage.

Die Prognose ist in diesem Jahr sowohl hinsichtlich der zu Grunde gelegten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung als auch der verkehrlichen Reaktionen mit **außergewöhnlich hohen Unsicherheiten** behaftet. Für das Jahr 2010 gilt dies in einem noch höheren Ausmaß als für 2009.

Die **Weltwirtschaft** befindet sich nach wie vor in der tiefsten Rezession seit der Großen Depression zwischen 1929 und 1932. Der am Jahresanfang 2008 bereits begonnene Abschwung in den Industrieländern verschärfte sich im Herbst zu einem Einbruch, der in kurzer Zeit nahezu alle Länder der Welt erfasste. Für **Deutschland** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi ein Rückgang des BIP im Jahr 2009 um 6 % sowie ein leichter Anstieg um 0,5 % im Jahr 2010 erwartet.

Der **gesamtmodale Güterverkehr** wurde sowohl insgesamt als auch bei ausnahmslos allen Verkehrsträgern von der Rezession, insbesondere vom Rückgang der Industrieproduktion sowie von dem massiven Einbruch der Außenhandelsströme, voll getroffen. In den ersten Monaten des Jahres **2009** nahm der Abschwung nochmals an Schärfe zu. Das Ausmaß des Rückgangs der Transportnachfrage ist, parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, in der Geschichte der Bundesrepublik einzigartig. Zwar werden sich diese drastischen Minusraten (gegenüber dem Vorjahr) im weiteren Verlauf abschwächen, und zwar vor allem im vierten Quartal, in dem sich der Basiseffekt aus 2008 niederschlagen wird. Hinzu kommt die, allerdings sehr geringe, gesamtwirtschaftliche Belegung im Verlauf des Jahres. Dennoch verbleibt auch im Jahresergebnis eine erhebliche Abnahme der gesamten Transportnachfrage um 13 % (Aufkommen und Leistung). Für das Jahr **2010** deuten die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine leichte (Wieder-) Belegung der Güterverkehrskonjunktur. Unter der Voraussetzung, dass das Bruttoinlandsprodukt leicht und die Industrieproduktion im Vergleich dazu noch etwas stärker steigen sowie die Außenhandelsströme zumindest wieder ein, wenn auch geringes, Plus verzeichnen, wird auch die Transportnachfrage eine Zunahme verbuchen. Deren Größenordnung wird aus derzeitiger Sicht bei Aufkommen und Leistung auf 2 % bzw. 3 % geschätzt.

Für den **Straßengüterverkehr** ist im Jahr **2009** ein Rückgang um 12 % beim Transportaufkommen und um 11 % bei der Leistung zu erwarten. Besonders bemerkenswert ist der Rückgang in der grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstarken Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren, die von der Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme besonders getroffen wird. Für **2010** lässt die Belegung dieser beiden Einflussgrößen einen (Wieder-) Anstieg in den meisten bedeutenden Güterbereichen erwarten. Insgesamt wird die Zunahme im kommenden Jahr auf 3 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung) geschätzt.

Im **Eisenbahnverkehr** schlägt die krisenhafte Entwicklung der Stahlindustrie im Jahr **2009** wesentlich stärker durch als im Lkw-Verkehr. Hier verlieren die Eisenbahnen knapp 40 % an Aufkommen und Leistung. Dies beeinflusst das Gesamtergebnis maßgeblich. Weitere Nachfragerückgänge entstehen im laufenden Jahr im Bereich der Halb- und Fertigwaren, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. Insgesamt ist im Jahr 2009 für die Eisenbahnen mit einer Verminderung des Transportaufkommens und der -leistung um jeweils 18 % zu rechnen. Für das Jahr **2010** stehen auch für den Eisenbahnverkehr die Signale wieder auf Wachstum. Neben den gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Nachfrage auch von der, wenngleich leichten, Belegung in der Stahlindustrie angeregt. Der Anstieg wird sowohl für das Transportaufkommen als auch für die -leistung auf rund **2 %** geschätzt.

Die **Binnenschifffahrt** wird im Jahr **2009** von dem drastischen Einbruch in der Stahlindustrie ähnlich stark tangiert wie die Eisenbahnen. Auch die Transporte von Steinen und Erden werden ein kräftiges Minus verbuchen. Insgesamt zeichnet sich für das Jahr 2009 eine Verminderung des Transportaufkommens um 20 % und der Transportleistung um 18 % ab. Für das Jahr **2010** ist für die Binnenschifffahrt lediglich eine annähernde Stabilisierung der Transportnachfrage zu erwarten. Leichte Gewinne bei den Transporten von Montangütern, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren werden durch einen Rückgang bei den Mineralölprodukten fast vollständig ausgeglichen. Für das gesamte Transportaufkommen wie auch für die -leistung ist ein Anstieg um weniger als 1 % zu erwarten.

Die Transporte in **Rohrfernleitungen** werden im Jahr **2009** um gut 5 % und im Jahr **2010** um etwa 3 % abnehmen.

Für die **Luftfracht** wird im Jahr **2009** auf Grund der Entwicklung der Außenhandelsströme ein Rückgang um 11 % erwartet. Im Jahr **2010** dürften die Transporte der luftfrachtaffinen Güter mit 4 % stärker zunehmen als der Außenhandel.

Der **Seeverkehr** wird im Jahr **2009** ebenfalls vom Außenhandel gebremst. Es wird mit einem Minus um 16 % gerechnet. Im Jahr **2010** sollte auch der Seeverkehr wieder in die Aufwärtsbewegung zurückfinden (+3 %).

Auch im **Personenverkehr** werden im Jahr **2009** die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren in Gestalt der sinkenden Erwerbstätigenzahl und des stagnierenden privaten Konsums dämpfend wirken. **Gesamtmodal** ist mit einer annähernden Stagnation von Verkehrsaufkommen und -leistung zu rechnen. Für das Jahr **2010** sind die Vorzeichen insgesamt ähnlich ausgeprägt. Die Abnahme der Erwerbstätigenzahl wird etwas stärker ausfallen. Die gesamtwirtschaftliche Belebung dürfte auf das Konsumklima ausstrahlen und die Urlaubsreisen, deren Zahl im laufenden Jahr sinkt, anregen. Für die Verkehrsleistung ist ein leichtes Wachstum (0,4 %), für das Beförderungsaufkommen dagegen nur eine annähernde Konstanz zu erwarten.

Im **Individualverkehr** ist aus den gleichen Gründen für das Jahr **2009** eine annähernde Stagnation und für **2010** ein sehr geringer Anstieg zu erwarten.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ergibt sich im Jahr **2009** aus dem letztjährigen Streik bei der BVG ein spürbarer Basiseffekt. Dem stehen jedoch die ungünstigen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen entgegen. Saldiert ist mit einem leichten Zuwachs (0,6 %) zu rechnen. Bei der Verkehrsleistung (-1,0 %) wird er jedoch von dem erneut schrumpfenden Gelegenheitsverkehr zunichte gemacht. Im Jahr **2010** entfällt der diesjährige Basiseffekt. Auch die Haupteinflussfaktoren, insbesondere die Erwerbstätigenzahl, werden sich insgesamt etwas ungünstiger entwickeln. Somit ist für den Linienverkehr wieder ein leichtes Minus (-0,5 %) zu erwarten. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV (-1,4 %) schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder.

Im **Eisenbahnverkehr** bestanden im Jahr **2009** im Fernverkehr massive Angebotsprobleme in Gestalt der Verfügbarkeit der ICEs und der Baustelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin, die zu einer drastischen Fahrtzeitverlängerung geführt hat. Beides ist mittlerweile zwar behoben, hat aber bereits im bisherigen Verlauf spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und wird das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflussen. Insgesamt ist beim Aufkommen nur noch mit einer geringfügigen Zunahme (0,4 %) zu rechnen, bei der Leistung führt der rückläufige Fernverkehr zu einer Stagnation. Im Jahr **2010** wird der Nahverkehr nur noch sehr geringfügig expandieren. Dagegen sollte der Fernverkehr wieder auf den Wachstumskurs (2 %) zurückfinden. Insgesamt resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 0,4 % (Aufkommen) bzw. 1 % (Leistung).

Im **Luftverkehr** wurde die langjährige Aufwärtsentwicklung durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen gestoppt. Nach dramatischen



Einbußen zu Beginn des Jahres **2009** verbleibt im Gesamtjahr ein Rückgang um 5 %. Das stellt die Entwicklung in den Jahren 2001/02, in denen die Fluggastzahl wegen der Auswirkungen des 11. September 2001, der damalige Rezession und anderer Gründe um 2 % bzw. 3 % sank, bei Weitem in den Schatten. Für das Jahr **2010** wird mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung und der voraussichtlich wieder steigenden Zahl der Urlaubsreisen mit einem Wiederanstieg gerechnet, der derzeit mit 3 % quantifiziert wird.

1 Einleitung

Die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" beauftragt, die in einem halbjährlichen Turnus erstellt wird. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte "Winterprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im Juli des jeweiligen Jahres erarbeitete "Sommerprognose" hat die kurzfristige Prognose für das laufende und das folgende Jahr zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "**Kurzfristprognose Sommer 2009**" auf die Jahre **2009** und **2010**. Die in der "Winterprognose" ausgewiesenen Werte für das Vorjahr stellen naturgemäß noch Schätzwerte dar. Deshalb wird in der "Sommerprognose" auch ein kurzer Überblick über die, jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende, Entwicklung im Jahr **2008** gegeben. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **28.07.2009** vorlagen.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, vom April 2009¹ die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf entsprechende Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände.

Üblicherweise sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt eines Jahres die Entwicklungen der einzelnen Verkehrsarten im weiteren Verlauf und damit deren Jahresergebnisse mit einer vergleichsweise hohen Treffsicherheit prognostizierbar. Im Jahr 2009 ist dagegen das Gegenteil der Fall. Bereits die **gesamtwirtschaftliche Entwicklung** ist in diesem Jahr mit **außergewöhnlich hohen Unsicherheiten** behaftet. Im Gefolge der Verschärfung der internationalen Finanzkrise seit Herbst 2008, die zu der schwersten weltweiten Rezession seit der Großen Depression geführt hat, wurden die Konjunkturprognosen für das Jahr 2009 von nahezu allen einschlägig tätigen Institutionen zwischen Herbst 2008 und Frühjahr 2009 mehr oder minder stetig und in einem bisher nicht gekannten Ausmaß **nach unten korrigiert**, nämlich – bezogen auf das BIP – von einer annähernden Stagnation (Gemeinschaftsdiagnose, IWF und EU-Kommission im Oktober sowie Sachverständigenrat im November 2008) über einen Rückgang um ca. 2 % (diverse Wirtschaftsforschungsinstitute im Dezember 2008 sowie IWF, EU-Kommission und Bundesregierung im Januar 2009) bis hin zu einer Schrumpfung um 5 bis 6 % (OECD, IWF, Gemeinschafts-

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.), Realismus und Zuversicht – Frühjahrsprojektion 2009 der Bundesregierung, in: BMWi-Monatsbericht 06/2009, S.16-22.

diagnose und Bundesregierung im April 2009). Seitdem haben sich die Prognosen am unteren Rand dieser Bandbreite (-6 %) **stabilisiert** (Bundesbank, RWI, ifo, OECD und IWF im Juni/Juli 2009). Dies deutet darauf hin, dass es nicht zu einem noch stärkeren Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion kommen wird, als es im Frühjahr prognostiziert wurde.

Außerdem ist das **zweite Quartal** nach den gegenwärtig verfügbaren ersten Indikatoren wohl so verlaufen, wie es in den Prognosen vom Frühjahr vorausgeschätzt wurde (annähernde Stagnation gegenüber dem ersten Quartal). Dagegen waren die im Herbst / Winter 2008 erstellten Prognosen bereits nach der Veröffentlichung der Werte für das jeweils erste Folgequartal überholt. Darüber hinaus sind bedeutende **Stimmungsindikatoren** in den letzten Monaten gestiegen.

All dies deutet daraufhin, dass die weitere Entwicklung im Jahr 2009 gemäß den im Frühjahr erstellten Prognosen verläuft. Dennoch bestehen, wie auch in diesen Prognosen erwähnt, nach wie vor **erhebliche Prognoserisiken**, und zwar sowohl Abwärtsrisiken (anhaltende Bilanzrisiken und Eigenkapitalprobleme im globalen Bankensystem) als auch Aufwärtsrisiken (raschere Lösung dieser Probleme und Normalisierung der Kreditvergabe). Ein von den Frühjahrsprognosen (nach oben oder unten) spürbar abweichender Verlauf der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Prognosezeitraum würde natürlich auch die Verkehrsentwicklung nachhaltig beeinflussen.

Aber auch wenn die gesamtwirtschaftliche Entwicklung so verläuft, wie es in der vorliegenden Prognose zu Grunde gelegt wurde, ist die Entwicklung des **Verkehrs** ebenfalls mit **ungewöhnlich hohen Unsicherheiten** behaftet. Wie sich bereits am Ende des Vorjahres und in den ersten Monaten des laufenden Jahres gezeigt hat, wurden durch die außergewöhnliche Situation langjährig stabile Zusammenhänge zwischen der Verkehrsnachfrage und ihren Leitdaten gestört bzw. entsprach das Ausmaß der verkehrlichen Reaktionen nicht den langjährigen Beobachtungen. Dies ist mehr oder minder auch für den weiten Verlauf des Jahres 2009 zu erwarten, so dass die Prognoseergebnisse eine deutlich **höhere Unschärfe** aufweisen als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich. Für das Jahr **2010** gilt dies in einem noch **höheren Ausmaß** als für 2009.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Die **Einwohnerzahl** Deutschlands nimmt seit 2003 in einem geringen Ausmaß ab. Dies kommt durch die sinkenden Wanderungsgewinne zustande, die die Verluste aus der natürlichen Bewegung mittlerweile – im Gegensatz zu früheren Jahren – nicht mehr ausgleichen können. Im Jahr 2008 lag die Einwohnerzahl sowohl am Jahresende (82,0 Mio., -0,3 %) als auch im Jahresdurchschnitt (82,1 Mio., -0,2 %) leicht unter dem jeweiligen Vorjahreswert. Für 2009 und 2010 wurde in der 11. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts (in Variante 1-W1) eine Abnahme in ähnlicher Größenordnung berechnet (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1). Es mag sein, dass sich der Außenwanderungssaldo auf Grund der Rezession noch etwas schwächer entwickelt als in der 11. KBV angenommen. Jedoch ist der Effekt, der davon auf die (Personen-) Verkehrsentwicklung ausgeht, im Vergleich zu den übrigen Einflussfaktoren völlig bedeutungslos.

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nimmt im Gegensatz zur gesamten Einwohnerzahl nach wie vor zu, wenngleich nur mehr geringfügig (2008: 0,2 %). Im Prognosezeitraum schwächt sich der Anstieg nochmals ab.

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Einwohner ¹⁾	82,4	82,3	82,1	82,0	81,9	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	68,0	68,2	68,3	68,5	68,6	0,3	0,3	0,2	0,1
Auszubildende ²⁾	14,1	13,9	13,8	13,6	13,4	-1,3	-1,1	-1,4	-1,4

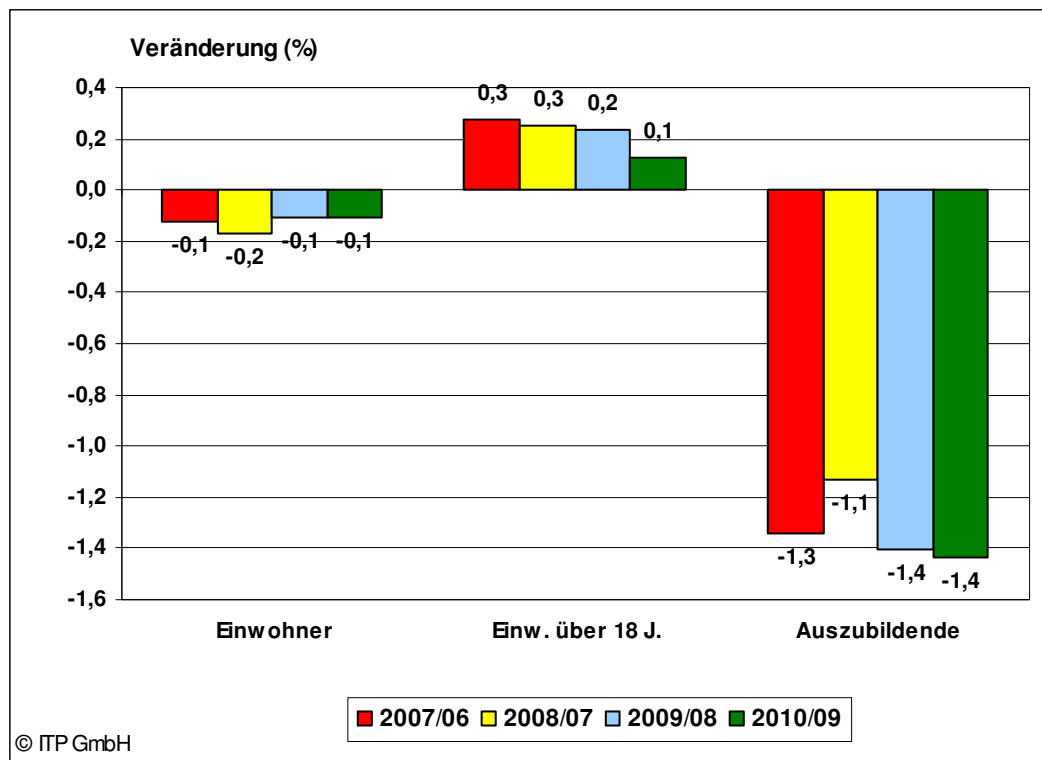
1) Jahresdurchschnitt
 2) Schüler und Studenten, im Schuljahr bzw. Wintersemester t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus den Schülern (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie aus den Studenten. Seit 1998 geht sie entsprechend der Besetzung der entsprechenden Altersjahrgänge zurück, darunter seit 2004 in einem spürbaren Ausmaß (annähernd 1 % und mehr p.a.). In den Jahren 2009 und 2010 erhöht sich die Minderungsrate auf nunmehr bereits 1,4 %. Dazu trägt zum Einen die Schülerzahl bei, bei der sich der Rückgang auf Grund der im Trend sinkenden Zahl der Geburten immer mehr verstärkt. Zum Anderen wird dies kaum

mehr, wie noch zu Beginn des laufenden Jahrzehnts, durch einen Anstieg der Studentenzahl ausgeglichen.

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



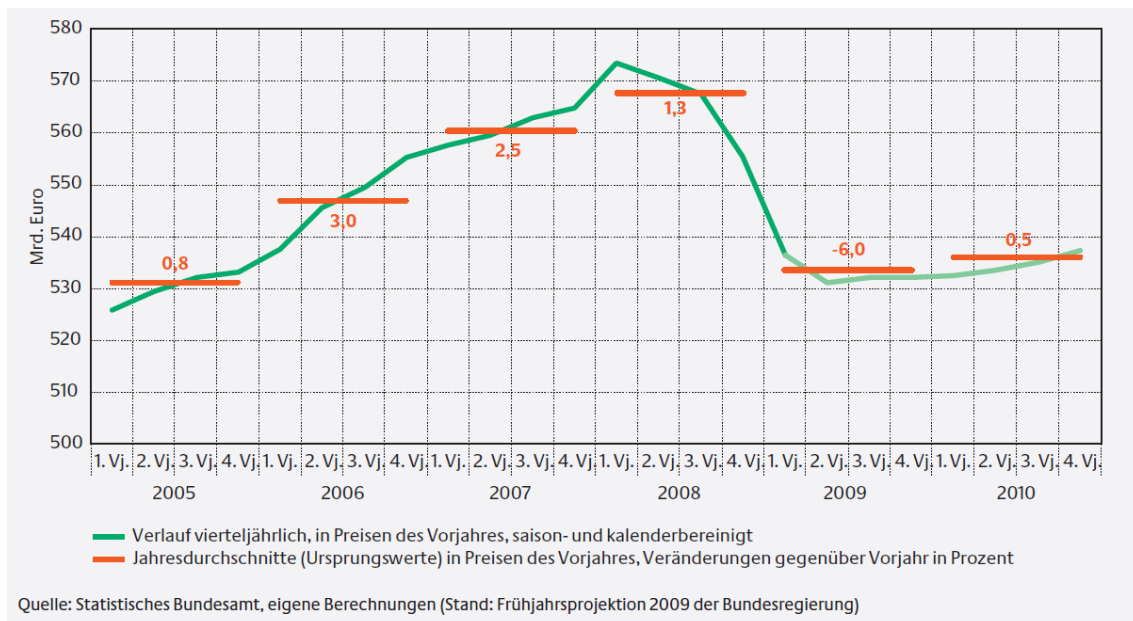
2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die **Weltwirtschaft** befindet sich nach wie vor in der tiefsten Rezession seit der Großen Depression zwischen 1929 und 1932. Der am Jahresanfang 2008 bereits begonnene Abschwung in den Industrieländern verschärfte sich im Herbst zu einem Einbruch, der in kurzer Zeit nahezu alle Länder der Welt erfasste, auch die Schwellenländer, die sich zuvor noch robust gezeigt haben. Der für 2009 erwartete Rückgang des BIP in den Industrieländern liegt zwischen 3,5 % (USA) und knapp 7 % (Japan), für die EU wird mit gut 4 % gerechnet. Für 2010 wird für diese Länder (-gruppen) eine annähernde Stagnation prognostiziert.

Für **Deutschland** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi ein Rückgang des **BIP** im Jahr 2009 um 6 % erwartet. Dies deckt sich exakt mit der entsprechenden Erwartung in der Gemeinschaftsdiagnose. Dem liegt zu Grunde, dass die gesamtwirtschaftliche Produktion

- im ersten Quartal 2009 – nach dem bereits deutlichen Rückgang im vierten Quartal 2008 (-2,1 % gegenüber Vorquartal) – nochmals erheblich sinkt (-3,5 %), was durch die tatsächliche Entwicklung bestätigt wurde,
- im zweiten Quartal erneut abnimmt, aber schwächer als in den beiden Vorquartalen (rund 1 %), was sich den gegenwärtig verfügbaren Indikatoren und Schätzungen zufolge ebenfalls zu bestätigen scheint,
- und in den beiden folgenden Quartalen, ausgehend von dem dann erreichten niedrigen Niveau, geringfügig erhöht (vgl. Abb. R-2).

Abbildung R-2: Entwicklung des BIP gemäß der Frühjahrsprojektion 2009 des BMWi



Für **2010** wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi ein leichter Anstieg um 0,5 % prognostiziert, in der Gemeinschaftsdiagnose dagegen ein Rückgang in gleicher Größenordnung. Konsens ist in jedem Fall, dass die Abwärtsbewegung der gesamtwirtschaftlichen Produktion im kommenden Jahr beendet wird. Angesichts der Unwägbarkeiten, unter denen die kurzfristige Verkehrsprognose derzeit steht, ist der Unterschied zwischen beiden Prognosen nicht sehr bedeutend.

Auf die **privaten Konsumausgaben** schlägt die Rezession nur in begrenztem Ausmaß durch. Sie werden im Jahr 2009 annähernd stagnieren. Dabei wird die Abnahme der Bruttolöhne und -gehälter, die aus dem sich verlangsamenden Lohnanstieg und der deutlich rückläufigen Beschäftigung entsteht, durch die sinkende Steuer- und Sozialabgabenbelastung sowie durch höhere Transfers in etwa kompensiert. Für 2010 wurde in der Frühjahrsprojektion des BMWi –

bei gleichen Grundtendenzen wie in 2009 – ein geringer Rückgang um 0,3 % erwartet (vgl. Tab. R-2 und Abb. R-3).

Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	106,1	108,7	110,1	103,5	104,0	2,5	1,3	-6,0	0,5
Privater Konsum ¹⁾²⁾	102,5	102,1	102,2	102,1	101,8	-0,4	0,1	-0,1	-0,3
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	111,0	118,7	125,7	104,3	102,4	6,9	5,9	-17,0	-1,8
Exporte ¹⁾	152,2	163,5	167,9	136,3	137,6	7,5	2,7	-18,8	0,9
Importe ¹⁾	134,4	141,1	147,1	131,5	132,0	5,0	4,2	-10,6	0,4
Erwerbstätige ³⁾	39,1	39,8	40,3	39,8	38,8	1,7	1,4	-1,3	-2,5

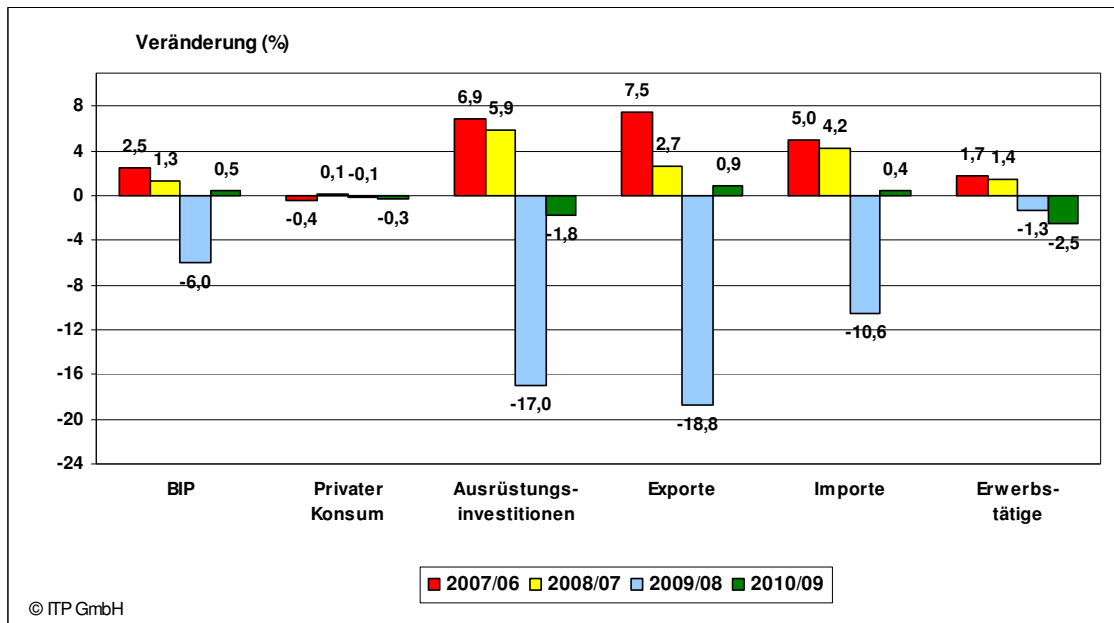
1) Preisbereinigt, Kettenindex (2000 = 100)
2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
3) Im Inland, Mio., Jahresdurchschnitt

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Im Gegensatz zu den privaten Konsumausgaben werden die **Ausrüstungsinvestitionen** von der Rezession in einem drastischen Ausmaß tangiert. Aufgrund der dramatisch verschlechterten Absatzsituation der Unternehmen, der eingebrochenen Gewinne und der Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Konjunktur haben die Unternehmen ihre Investitionspläne in erheblichem Maße reduziert. Bereits im vierten Quartal 2008 sind die Ausrüstungsinvestitionen gegenüber dem Vorquartal um 5 % gesunken; im ersten Quartal 2009 sind sie um 16 % eingebrochen. Der Rückgang im gesamten Jahr 2009 wurde vom BMWi auf 17 % geschätzt. Die Abwärtsbewegung dürfte erst im späteren Verlauf des Jahres 2010 zum Stillstand kommen, wenn sich die Weltkonjunktur stabilisiert und die Gewinnerwartungen verbessern. Deshalb wird für das Gesamtergebnis von 2010 noch ein weiterer Rückgang erwartet, der mit 2 % allerdings wesentlich schwächer ausfällt als in 2009.

Die **Exporte** sind – nach einer langjährigen Expansion mit Wachstumsraten zwischen 8 % und 13 % zwischen 2004 und 2007 – bereits im vierten Quartal 2008 im Zuge der sich deutlich abschwächenden Weltkonjunktur erheblich eingebrochen (-8 % gegenüber Vorquartal). Im ersten Quartal 2009 hat sich dies noch verstärkt (-10 %). Das ist der stärkste Rückgang in der Geschichte der Bundesrepublik. Im zweiten Quartal hat er sich aber bereits abgeschwächt und im zweiten Halbjahr dürfte er mit der Stabilisierung der Konjunktur in den Hauptabnehmerländern zum Stillstand kommen. Daraus ergibt sich für das Gesamtjahr eine dennoch drastische Verminderung um fast ein Fünftel. Im Jahr 2010 dürfte sich mit dem Wiederanstieg der Weltproduktion ein leichtes Wachstum (1 %) einstellen.

Abbildung R-3: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Importe** gingen nach den starken Zuwächsen der vergangenen Jahre im letzten Quartal 2008 (-4 %) und im ersten Quartal 2009 (-5 %) ebenfalls spürbar zurück. Allerdings sanken sie in deutlich geringerem Ausmaß als die Exporte, da sich die Binnennachfrage in Deutschland nur vergleichsweise wenig abschwächte. Im weiteren Verlauf des Jahres dürften die Einfuhren aufgrund einer schwachen Binnen- und Exportnachfrage weiter abnehmen, so dass sich für das Gesamtjahr ein Rückgang um gut 10 % ergibt. Im Verlauf des Jahres 2010 werden die Importe von der sich allmählich erholenden Exportwirtschaft und der im Verlauf wieder anziehenden Investitionstätigkeit angeregt und im Gesamtergebnis ein geringes Wachstum (0,5 %) erzielen.

Die Zahl der **Erwerbstätigen** wird im Jahr 2009 nicht im gleichen Ausmaß wie die gesamtwirtschaftliche Produktion sinken, da weiterhin Instrumente wie Kurzarbeit etc. genutzt werden. Die Abnahme im Verlauf wird auf 1,1 Mio. bzw. knapp 3 % geschätzt, was im Jahresdurchschnittsvergleich einem Minus von 0,5 Mio. bzw. 1,3 % entspricht. Im kommenden Jahr wird sich das Tempo des Beschäftigungsabbaus im Verlauf des Jahres allmählich verlangsamen, so dass die Zahl der Erwerbstätigen am Jahresende um "lediglich" 0,8 Mio. bzw. 2 % unter dem Vorjahreswert liegt. In der Jahresdurchschnittsbetrachtung fällt der Rückgang jedoch mit 1,1 Mio. bzw. 2,5 % stärker aus als 2009. Damit ist der bemerkenswerte Beschäftigungsaufbau zwischen 2005 und 2008 in Höhe von 1,5 Mio. vollständig abgeschmolzen

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** werden im Jahr 2009 nach drei Wachstumsjahren sinken. Verantwortlich dafür ist vor allem der Wirtschaftsbau, der von der Rezession spürbar in Mitleidenschaft gezogen wird und um rund ein Zehntel zurückgehen wird. Auch der Wohnungsbau wird auf Grund stagnierender Einkommen und steigender Arbeitsplatzunsicherheit abnehmen. Durch den kräftigen Zuwachs im öffentlichen Bau infolge der beiden Konjunkturpakete wird das Gesamtergebnis lediglich abgeschwächt, das Minus wird sich auf gut 2 % belaufen. Im kommenden Jahr werden die Impulse aus den Konjunkturprogrammen ihre volle Wirkung entfalten, so dass sich die Dynamik im öffentlichen Bau erheblich verstärkt. Da auch der Wohnungsbau leicht steigen und der Wirtschaftsbau nur mehr moderat sinken dürfte, werden die gesamten Bauinvestitionen geringfügig zunehmen. Für die **Produktion** des Baugewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung etwas stärker korreliert als die Investitionen, werden die gleichen Veränderungsdaten angenommen wie für letztere (vgl. Tab. R-3 und Abb. R-4).

Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Bauproduktion ¹⁾	105,3	108,4	109,1	106,5	106,9	2,9	0,7	-2,3	0,4
Industrieproduktion ²⁾	105,8	112,4	113,5	91,9	94,7	6,2	1,0	-19,0	3,0
Rohstahlproduktion ³⁾	47,2	48,6	45,8	29,0	29,9	2,8	-5,6	-36,7	3,0
Steinkohlenabsatz ³⁾	65,6	67,4	62,5	48,7	49,2	2,7	-7,3	-22,1	1,0
Mineralölproduktenabsatz ³⁾	113,2	101,8	108,6	106,6	104,8	-10,1	6,6	-1,8	-1,7
Chemieproduktion ⁴⁾	103,7	105,6	101,6	87,4	91,7	1,8	-3,8	-14,0	5,0

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

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

Das gesamte **Verarbeitende Gewerbe** wurde von der Rezession in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen. Während das Baugewerbe, der Handel und die meisten Dienstleistungen in der Krise nur moderat schrumpften, brach die Industrie regelrecht ein. Bereits im vierten Quartal 2008 lag der Index der Industrieproduktion um 8 % unter dem Vorjahresstand; im Zeitraum von Januar bis April 2009 belief sich der Rückgang sogar auf 23 %. Im weiteren Verlauf des Jahres, vor allem im vierten Quartal, in dem sich dann die Abnahme von 2008 bemerkbar machen wird, wird sich der Rückgang zwar noch abschwächen, aber im gesamten

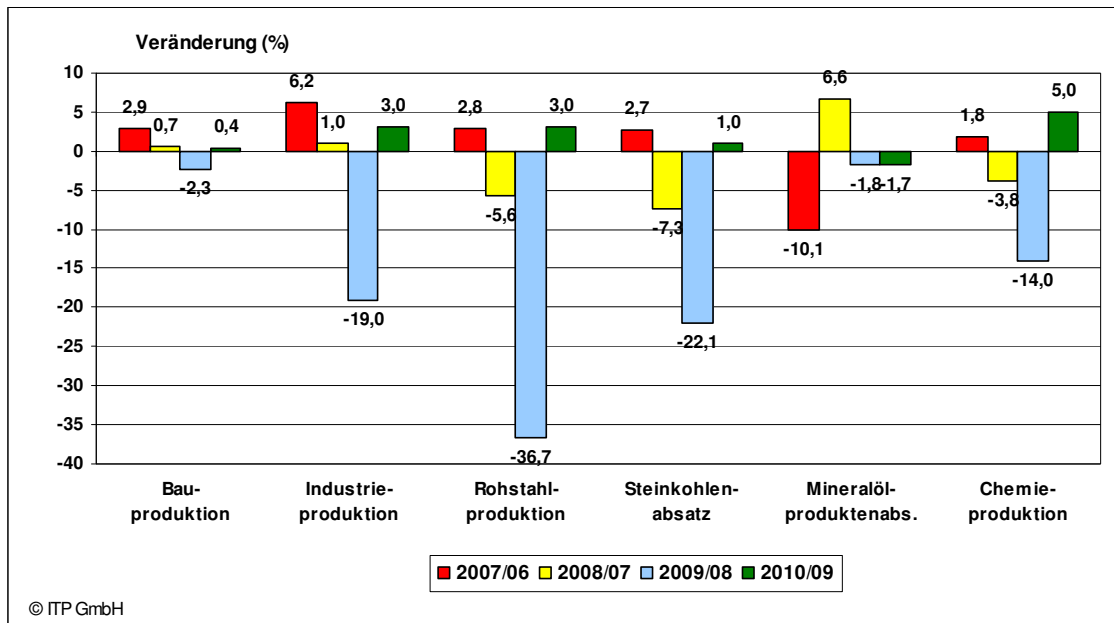
Jahr dennoch ein drastisches Ausmaß annehmen. Für die vorliegende Prognose wurde in Analogie zur Entwicklung des BIP ein Rückgang in Höhe von knapp einem Fünftel angenommen. Für 2010 kann erwartet werden, dass analog zur Abwärtsentwicklung auch die Aufwärtsentwicklung in der Industrie im Vergleich zur Gesamtwirtschaft deutlich überdurchschnittlich ausfallen wird, auch wenn die Größenordnung dieses Effekts mit erheblichen Unsicherheiten versehen ist. Konkretisiert wurde diese Erwartung mit einem Anstieg der Industrieproduktion um 3 %. In dieser Annahme liegt eines der größten Risiken für die Prognose des Güterverkehrs im Jahr 2010.

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** befindet sich in einer dramatischen Talfahrt. Im ersten Halbjahr 2009 ist sie gegenüber dem Vorjahreszeitraum um fast die Hälfte (44 %) eingebrochen. Innerhalb dieses Zeitraums konnte bisher noch keine Abschwächung der Abwärtsbewegung festgestellt werden (1. Quartal: -40 %, 2. Quartal: -47 %). Zwar wird das Minus im zweiten Halbjahr wegen der im Vorjahr bereits begonnenen Abschwächung mit hoher Sicherheit geringer ausfallen als im ersten, im Gesamtjahr aber dennoch ein drastisches Ausmaß annehmen. Vom Branchenverband Wirtschaftsvereinigung Stahl wurde der Rückgang zuletzt auf mindestens 25 % geschätzt.¹ Dies würde aber eine annähernde Stagnation im zweiten Halbjahr voraussetzen, die derzeit nicht erkennbar ist. Für die vorliegende Prognose wurde deshalb ein noch höheres Minus in der Größenordnung von über 35 % angenommen. Damit sinkt die Rohstahlproduktion im Jahr 2009 mit 29 Mio. t auf das niedrigste Niveau seit 1959. Für das kommende Jahr zeichnet sich mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Konjunktur in bedeutenden Abnehmerbranchen zwar eine zarte Belebung ab. Das hier erwartete Plus in Höhe von 3 % fällt aber im Vergleich zum diesjährigen Einbruch äußerst bescheiden aus und ist zudem noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Der Absatz von deutscher und importierter **Steinkohle** wird im Jahr 2009 von der Entwicklung in der Stahlindustrie stark betroffen. Deren Nachfrage wird im gleichen Ausmaß wie deren Produktion, also um über 35 %, sinken. Auch die Liefermengen an die Kraftwerke werden mit einer zweistelligen Rate abnehmen. Lediglich die Nachfrage aus dem Wärmemarkt wird annähernd stagnieren. Daraus ergibt sich ein Gesamtminus in Höhe von 22 %. Davon wird in diesem Jahr nicht nur der Absatz deutscher Steinkohle tangiert, sondern auch der von Importkohle, der 2008 bei einem Gesamtrückgang in Höhe 7 % noch nicht gesunken ist. Für 2010 kann bei einer leichten Belebung der Stahlproduktion und einer annähernden Stagnation in den beiden anderen Nachfragesegmenten ein geringes Plus (1 %) erwartet werden.

¹ H.J. Kerkhoff, SBB's Steel Markets Europe 2009, Vortrag am 03.06.2009, http://www.stahl-online.de/Medien_lounge/medieninformationen/SBB_Vortrag_Kerkhoff_Text_Kurzfassung.pdf

Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



Der Absatz von **Mineralölprodukten** steht im Jahr 2009 erneut im Zeichen der Nachfrage nach leichtem Heizöl. Dessen Absatz war in den ersten Monaten des Jahres immer noch von der dramatischen, preisbedingten Kaufzurückhaltung zwischen Ende 2006 und Mitte 2008 geprägt. Infolge des Basiseffekts aus dem Vorjahr und von nachgeholten Käufen lag der Absatz im ersten Halbjahr 2009 um 46 % über dem Vorjahreswert. Im weiteren Verlauf werden beide Effekte aber stark nachlassen bzw. der Basiseffekt – im zweiten Halbjahr 2008 stieg die Nachfrage auf Grund der Preissenkung massiv an – sich sogar ins Gegenteil verkehren. Somit wird das Plus im gesamten Jahr deutlich schwächer ausfallen (knapp 10 %) als in der ersten Jahreshälfte. Der Absatz von Ottokraftstoff lag im ersten Halbjahr 2009 um knapp 3 % unter dem Vorjahresstand. Dies ist allerdings zum großen Teil auf die Entwicklung im Januar zurückzuführen (-11 %), als wieder einmal Käufe in den Dezember (+3,6 %) vorgezogen wurden. Zwischen Februar und Juni 2009 betrug das Minus lediglich 1 %. Im Gesamtjahr 2009 wird der Absatz von Ottokraftstoff um gut 1 % sinken (vgl. die Ausführungen zum Individualverkehr in Abschnitt 4.2). Der Absatz von Dieselmotorkraftstoff wird im gesamten Jahr 2009 wie schon im ersten Halbjahr annähernd stagnieren. Dagegen nimmt der Kerosinabsatz, einer der wenigen langfristigen Wachstumsmärkte innerhalb der Mineralölprodukte, in diesem Jahr erstmals seit der letzten "Wachstumsdelle" im Luftverkehr (2001/02) ab (ca. -5 %). Die Nachfrage nach Rohbenzin geht, parallel zur Produktion insbesondere der Chemischen Industrie, um ca. 10 % zurück. Daraus ergibt sich für den Absatz aller Mineralölprodukte ein Rückgang um knapp 2 %. Dabei wird die Nachfrage zu einem abnehmenden Teil aus der Produktion deutscher Raffinerien gedeckt, die im ersten Halbjahr um 5,6 % sank (Inlandsabsatz: +2,4 %). In dieser Größenordnung bewegten

sich auch der Rohöleinsatz in den Raffinerien (-4 %) und die Rohöleinfuhren (-5,6 %, Januar bis Mai). Im Gesamtjahr dürften diese Veränderungsdaten um jeweils 2 bis 3 Prozentpunkte schwächer ausfallen. Die Produkteneinfuhr wird dagegen, wie schon im bisherigen Verlauf (Januar bis Mai: +15 %), spürbar wachsen, in erster Linie auf Grund der Entwicklung beim leichten Heizöl. Im Jahr 2010 werden die Nachfrage nach leichtem Heizöl wegen des Wegfalls der Sondereffekte aus 2009 und die Ablieferungen von Rohbenzin auf Grund weiterer Substitutionen jeweils spürbar sinken. Auch der Absatz von Ottokraftstoff wird, bei noch schwacher Konjunktur und einem weiterhin sinkenden Durchschnittsverbrauch des Pkw-Bestands, leicht abnehmen. Dem stehen Zunahmen bei Diesel- und bei Flugturbinenkraftstoff auf Grund des wieder anziehenden Straßengüter- bzw. Luftverkehrs gegenüber. Saldiert überwiegen die Abnahmen, der Gesamtabsatz dürfte um knapp 2 % sinken, d.h. in ähnlichem Ausmaß wie 2009. Mangels fundierter Annahmen zur Entwicklung der deutschen Raffinerieproduktion und der Produkteneinfuhr wurden für beide Größen die gleichen Veränderungen wie für den Inlandsabsatz angesetzt.

Die Produktion der **Chemischen Industrie** ist im ersten Halbjahr nach Schätzungen des Verbands in dessen Abgrenzung um 16 % unter den Vorjahresstand gefallen. Vom VCI wird für das zweite Halbjahr eine klare Verbesserung und im Gesamtjahr ein Rückgang um "nur" noch 10 % erwartet.¹ Umgesetzt auf den Produktionsindex des StBA, der im Zeitraum von Januar bis Mai sogar um 25 % unter dem Vorjahr lag, bedeutet dies einen Rückgang um 14 %. Er fällt somit spürbar schwächer aus als derjenige der gesamten Industrie. Das ist darin begründet, dass größere Teile der Chemieindustrie, v.a. die Herstellung von Grundstoffen, am Beginn der Wertschöpfungskette stehen. Deshalb ist deren Herstellung im Jahr 2008 (-4 %) im Gegensatz zur gesamten Industrieproduktion (+1 %) bereits gefallen. Entsprechend wird die Aufwärtsbewegung bei der Herstellung von chemischen Erzeugnissen auch früher einsetzen. Aus diesem Grund ist für 2010 – der Verband gibt hierfür noch keine Aussagen – anzunehmen, dass die Produktion der Chemieindustrie stärker als diejenige des gesamten Verarbeitenden Gewerbes wächst. Konkretisiert wurde dies mit einem Zuwachs um 5 %.

¹ Verband der Chemischen Industrie (Hrsg.), Chemische Industrie hat Talsohle erreicht, VCI-Presseinformation vom 08.07.2009, <http://www.vci.de/default~cmd~shd~docnr~125612~lastDokNr~-1.htm>

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die kurz- und mittelfristige Verkehrsentwicklung der letzten Jahre ging von der **Rohölpreisentwicklung** aus. Von 2004 bis Mitte 2008 löste sie einen spürbaren Anstieg der Kraftstoffpreise aus, der den Pkw-Verkehr merklich dämpfte, so dass er in einem geringeren Ausmaß stieg, als es sonst der Fall gewesen wäre. Vom Höhepunkt im Juli 2008 bis zum Jahresende ist der Weltmarktpreis für Rohöl bekanntlich drastisch um rund 60 % auf rund 40 US-Dollar/barrel gesunken, seit März 2009 aber wieder gestiegen und bewegt sich seit Ende Mai in einem Korridor zwischen 60 und 70 USD/b. Für die vorliegende Prognose wurde, wie auch in diversen Konjunkturprognosen der letzten Monate, angenommen, dass er diesen Korridor nicht wesentlich und dauerhaft verlässt. Kurzfristige Abweichungen um etwa 10 bis 20 USD/b hätten keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung, ein Anstieg wie im ersten Halbjahr 2008 dagegen durchaus.

Ferner wird angenommen, dass der **Mineralölsteuersatz** im Prognosezeitraum nicht erhöht wird. Für (das Wahljahr) 2009 dürfte diese Erwartung risikofrei sein. Damit liegen die **Kraftstoffpreise** im Durchschnitt des Jahres 2009 wegen des Basiseffekts aus 2008 um rund 10 % unter dem Vorjahresstand. Für 2010 ergibt sich ein (nominaler) Anstieg um 3 bis 4 %.

Die gesamten **Nutzerkosten** des **Pkw-Verkehrs** verlaufen wegen des sinkenden Durchschnittsverbrauchs der Fahrzeugflotte um etwa einen Prozentpunkt unterhalb der Veränderung der Kraftstoffpreise. Die Nutzerkosten des öffentlichen Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** werden etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen. Evtl. höhere Steigerungen sind nicht stark genug, um spürbare Nachfrageveränderungen auszulösen. Die Preise für den **Luftverkehr** werden, auch angesichts der verhaltenen Nachfrageentwicklung, nicht stärker steigen als die allgemeine Preissteigerungsrate, eher schwächer. Diese Aussage gilt nicht für alle Relationen und Ticketarten, aber für den Durchschnitt der bezahlten Flugpreise, gemessen am durchschnittlichen Ertrag pro verkauftem Pkm ("Yield / RPK").

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** sind für die Jahre 2009 und 2010 keine Maßnahmen zu erkennen, die sich im bundesweiten Gesamtergebnis einer Verkehrsart niederschlagen. Die einzig erwähnenswerte Annahme in diesem Zusammenhang besteht darin, dass die Probleme hinsichtlich der Verfügbarkeit der Schienenfahrzeuge der Deutschen Bahn mittlerweile gelöst sind (ICEs) bzw. demnächst gelöst werden (S-Bahn Berlin).

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

Der Güterverkehr wurde sowohl insgesamt als auch bei ausnahmslos allen Verkehrsträgern von **der Rezession voll getroffen**. Der Abschwung setzte bereits im vierten Quartal **2008** ein, in dem die Transportleistung aller Verkehrsträger (ohne Seeverkehr und ausländische Lkw) um rund 5 % gegenüber dem Vorjahreswert gesunken ist. Damit verminderte sich das Wachstum im gesamten Jahr 2008 auf 1,5 % (Aufkommen) und 1,0 % (Leistung).

In den ersten Monaten des Jahres **2009** nahm der Abschwung nochmals **an Schärfe zu**. Insbesondere wurde der Güterverkehr vom Rückgang der Industrieproduktion, der weitaus größer ausfällt als derjenige des BIP, sowie von dem massiven Einbruch der Außenhandelsströme getroffen (vgl. Abschn. 2.2). Das Ausmaß des Rückgangs der Transportnachfrage ist, parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, in der Geschichte der Bundesrepublik einzigartig. Zu dessen Verdeutlichung werden hier die Minusraten der einzelnen Verkehrsträger im bisherigen Verlauf des Jahres, wie sie derzeit statistisch vorliegen, zusammengefasst dargestellt:

- Straßengüterverkehr: -13 % (tkm, deutsche Fahrzeuge, Januar bis März)
- Eisenbahnen: -24 % (tkm, Januar bis April)
- Binnenschifffahrt: -18 % (tkm, Januar bis März, dabei März vorläufig)
- Rohrleitungen: -8 % (tkm, Januar bis März)
- Luftfracht: -16 % (t Umschlag, Januar bis Mai)
- Seeverkehr: -19 % (t Umschlag, Januar bis März, dabei März vorläufig)

Bei nahezu allen Verkehrsträgern werden sich diese drastischen Rückgänge (gegenüber dem Vorjahr) im weiteren Verlauf zwar **abschwächen**, und zwar vor allem im vierten Quartal, in dem sich der Basiseffekt aus 2008 niederschlagen wird. Hinzu kommt die, allerdings sehr geringe, gesamtwirtschaftliche Belebung im Verlauf des Jahres (vgl. Abschn. 2.2, dort vor allem Abb. R-2). Dennoch verbleibt auch im **Jahresergebnis** eine **erhebliche Abnahme** der gesamten Transportnachfrage. Sie wird aus derzeitiger Sicht sowohl für das Aufkommen als auch für die Leistung mit **13 %** prognostiziert. Der beispiellose Einbruch der gesamtmodalen Transportnachfrage im Jahr 2009 gleicht den Anstieg mehrerer Vorjahre aus. Die Transportleistung fällt mit 585 Mrd. tkm annähernd auf das Niveau von **2005** (580 Mrd. tkm) zurück, das Transportaufkommen (3,6 Mrd. t) sogar auf den Stand von **2002/03**.

Rückgänge entstehen in **ausnahmslos allen Güterbereichen**. Prozentual überdurchschnittlich scharf (bezogen auf die Transportleistung) fallen sie auf Grund der krisenhaften Entwicklung in

der Stahlindustrie bei Erzen sowie Eisen und Stahlprodukten aus. Weitere kräftige Rückgänge entstehen im Bereich der Halb- und Fertigwaren.

Für das Jahr **2010** deuten die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine leichte (Wieder-) Belegung der Güterverkehrskonjunktur. Allerdings soll auch an dieser Stelle auf die erheblichen Unsicherheiten bezüglich sowohl der Leitdatenentwicklung als auch des Ausmaßes der verkehrlichen Reaktionen hingewiesen werden. Unter der Voraussetzung, dass das Bruttoinlandsprodukt leicht und die Industrieproduktion im Vergleich dazu noch etwas stärker steigen sowie die Außenhandelsströme zumindest wieder ein, wenn auch geringes, Plus verzeichnen, wird auch die **Transportnachfrage** eine **Zunahme** verbuchen. Deren Größenordnung wird aus derzeitiger Sicht bei Aufkommen und Leistung auf **2 %** bzw. **3 %** geschätzt.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3257,1	3393,9	3450,2	3043,7	3124,1	4,2	1,7	-11,8	2,6
Eisenbahnverkehr ³⁾	346,1	361,1	371,3	303,2	308,6	4,3	2,8	-18,3	1,8
Binnenschifffahrt	243,5	249,0	245,7	196,5	197,8	2,3	-1,3	-20,0	0,7
Rohrleitungen ⁴⁾	94,2	90,9	91,1	86,1	83,7	-3,5	0,2	-5,5	-2,7
Luftfracht ⁵⁾	3,2	3,3	3,5	3,1	3,2	5,3	4,6	-11,1	4,2
Insgesamt	3944,1	4098,2	4161,7	3632,5	3717,4	3,9	1,5	-12,7	2,3
Seeverkehr ⁶⁾	299,2	310,9	316,7	265,2	272,0	3,9	1,8	-16,3	2,6
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	439,0	466,5	472,7	421,6	437,1	6,3	1,3	-10,8	3,7
Eisenbahnverkehr ³⁾	107,0	114,6	115,7	94,4	96,7	7,1	0,9	-18,4	2,4
Binnenschifffahrt	64,0	64,7	64,1	52,3	52,6	1,2	-1,0	-18,3	0,5
Rohrleitungen ⁴⁾	15,8	15,8	15,9	15,1	14,7	-0,1	0,7	-5,3	-2,8
Luftfracht ⁵⁾	1,1	1,2	1,3	1,2	1,2	6,8	9,2	-11,4	4,2
Insgesamt	627,0	662,9	669,6	584,6	602,3	5,7	1,0	-12,7	3,0

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

5) Ohne Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs im Jahr 2008 ist darauf hinzuweisen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt statistische Werte nur für den Verkehr der

deutschen, aber noch nicht für diejenigen der ausländischen Fahrzeuge vorliegen, die über den Eurostat-Datenpool gewonnen werden. Letzterer wurde anhand der Entwicklung des Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen (pro Güterabteilung und Hauptverkehrsverbindung), der längerfristigen Abweichungen zwischen den beiden Segmenten sowie, als Eichgröße, der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen geschätzt.

Ungeachtet der damit verbundenen leichten Unschärfen kann festgestellt werden, dass der Straßengüterverkehr den Wachstumspfad, auf den er zu Beginn des laufenden Jahrzehnts nach Überwindung der damaligen Rezession eingeschwenkt ist und der zwischen 2002 und 2007 bei 2,8 % (Aufkommen) bzw. 5,6 % (Leistung) pro Jahr lag, im Jahr **2008** verlassen hat. Im dritten Quartal ging die Nachfrage bereits leicht und im vierten Quartal deutlich zurück. Im Gesamtjahr verblieb somit nur mehr ein vergleichsweise **schwaches Wachstum** in Höhe von 1,7 % (Aufkommen) bzw. 1,3 (Leistung).

Im Jahr **2009** steht auch der Straßengüterverkehr im Zeichen der Rezession. Im **ersten Quartal** sanken Aufkommen und Leistung im Verkehr mit deutschen Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr um **19 %** bzw. **13 %**. Bereinigt um den Effekt aus der Verschiebung der Osterferien (2008 im März, 2009 im April), fällt der Rückgang sogar noch stärker aus. Für das **zweite Quartal** liegt als Indikator die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung auf Bundesautobahnen vor. Die Abnahme gegenüber dem Vorjahr beträgt in diesem Zeitraum – für deutsche Fahrzeuge – kalenderbereinigt 12 %, was lediglich geringfügig unter dem Wert für das erste Quartal (14 %) liegt. Dies deutet darauf hin, dass im zweiten Quartal 2009 zwar die Abwärtsbewegung zum Stillstand gekommen ist, andererseits aber noch keinerlei Belebung stattgefunden hat. Entsprechend der Entwicklung der wirtschaftlichen Leitdaten wird dies im **weiteren Verlauf** des Jahres weitgehend anhalten. Lediglich die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr werden im dritten und vor allem im vierten Quartal wegen der zu diesem Vorjahreszeitpunkt begonnenen Abschwächung geringer ausfallen.

Für das **Gesamtjahr** ist – für die Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – aus derzeitiger Sicht ein Rückgang um **12 %** beim Transportaufkommen und um **11 %** bei der Leistung zu erwarten. Die **Beförderungsmenge**, bei der die Baustofftransporte einen hohen Anteil besitzen, ist während massiver Schwächeperioden in der Bauwirtschaft schon in früheren Jahren spürbar gesunken, zuletzt in den Jahren von 2000 bis 2002 um jeweils 4 bis 5 %. Aber auch dies wird vom diesjährigen, zweistelligen Rückgang weit übertroffen. Bei der **Beförderungsleistung** hingegen ist sogar generell eine Abnahme äußerst ungewöhnlich. Seit der Vereinigung Deutschlands war das erst einmal zu beobachten, nämlich im Jahr 1993, und auch dann um lediglich 0,4 %. Auch in der früheren Geschichte der Bundesrepublik ist eine auch nur annähernd so hohe Schrumpfung der Straßengüterverkehrsleistung wie im Jahr 2009 ohne Beispiel.

Ähnlich wie beim gesamtmodalen Güterverkehr sinkt die Transportleistung des Straßengüterverkehrs mit 422 Mrd. tkm auf das Niveau von **2005/06** (403 bzw. 439 Mrd. tkm).

Ebenfalls wie in der Summe aller Verkehrsträger sinkt die Transportleistung des Lkw-Verkehrs – mit Ausnahme der hier quantitativ unbedeutenden Kohlentransporte – in **nahezu allen Güterbereichen**. Besonders bemerkenswert ist der Rückgang in der grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstarken Güterabteilung der **Halb- und Fertigwaren**, die von der Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme besonders getroffen wird. Verstärkt wird dies durch Abnahmen bei Eisen und Stahlprodukten sowie bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Im Jahr **2010** sind die Vorzeichen für den Straßengüterverkehr – und auch die damit verbundenen Unsicherheiten – die gleichen wie für den Gesamtverkehr. Die angenommene Belegung der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme lassen einen (Wieder-) **Anstieg** in den meisten bedeutenden Güterbereichen erwarten. Zudem dürfte sich auch die Transportnachfrage der, für den Lkw-Verkehr nicht unbedeutenden, Bauwirtschaft leicht erhöhen. Insgesamt wird die Zunahme im kommenden Jahr auf **3 %** (Aufkommen) bzw. **4 %** (Leistung) geschätzt.

Eisenbahnverkehr

In der Transportnachfrage im Eisenbahngüterverkehr begann im Jahr **2003** ein vergleichsweise **kräftiger Aufschwung**, der **bis 2007** anhielt. Die jahresdurchschnittlichen Wachstumsraten in diesem Zeitraum waren mit 4,5 % (Aufkommen) bzw. 8,5 % (Leistung) sogar höher als im Straßengüterverkehr. Zu diesem Sachverhalt haben zum Einen eine günstige Entwicklung in den, an sich eher wachstumsschwachen, bahnaffinen Massengutbereichen, zum Anderen aber auch überdurchschnittliche Gewinne in den Lkw-affineren Güterbereichen (v.a. Halb- und Fertigwaren sowie Chemische Erzeugnisse) beigetragen. Letztere entstanden zu einem spürbaren Teil im Seehafenhinterlandverkehr, der auf Grund des Wachstums des deutschen Seeverkehrs überdurchschnittlich zulegen konnte. Ferner sind die Gewinne zu einem gewissen Teil auf Kostensteigerungen beim Straßengüterverkehr (vor allem infolge des Dieselmotorkraftstoffpreises) und auf den erhöhten intramodalen Wettbewerb zurückzuführen. Laut dem Wettbewerbsbericht 2009 der Deutschen Bahn hat sich die Transportleistung von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zwischen 2003 und 2007 annähernd vervierfacht, deren Marktanteil ist in diesem Zeitraum von 7 % auf 20 % gestiegen.¹

Allerdings sind bei derartigen Betrachtungen nicht nur die prozentualen Veränderungen, sondern immer auch die Größenverhältnisse der beiden Verkehrsträger zu berücksichtigen. In absoluten Zahlen entspricht das Wachstum der Transportleistung der Eisenbahnen zwischen

¹ Deutsche Bahn AG (Hrsg.), Wettbewerbsbericht 2009, Berlin 2009, S. 11.

2002 und 2007 in Höhe von 38 Mrd. tkm gerade einem Drittel des Anstiegs des Lkw-Verkehrs in diesem Zeitraum (112 Mrd. tkm).

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

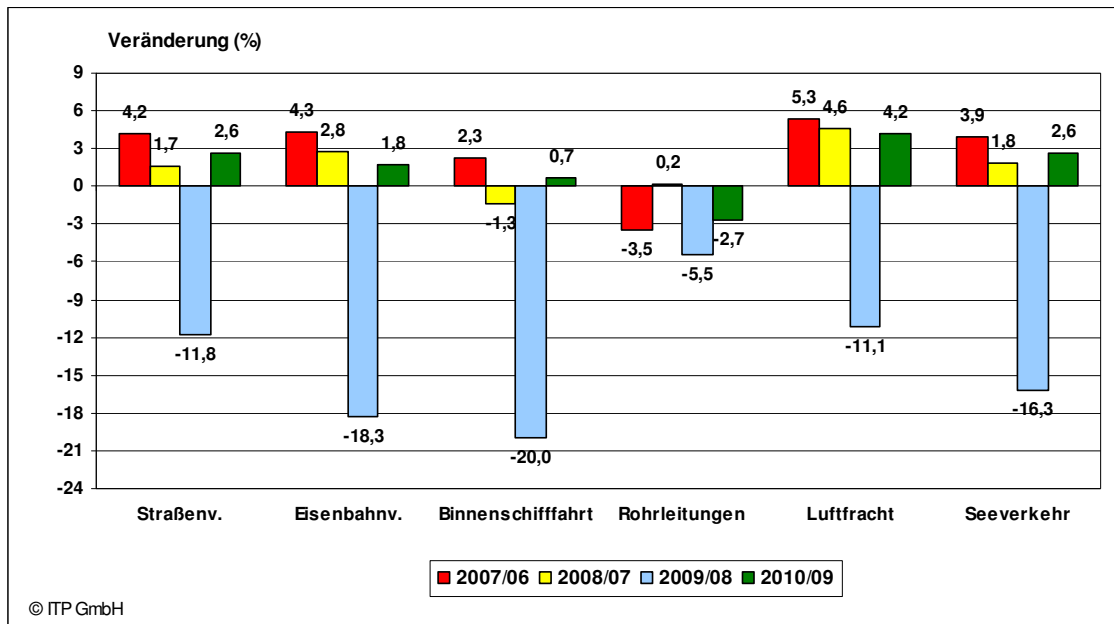
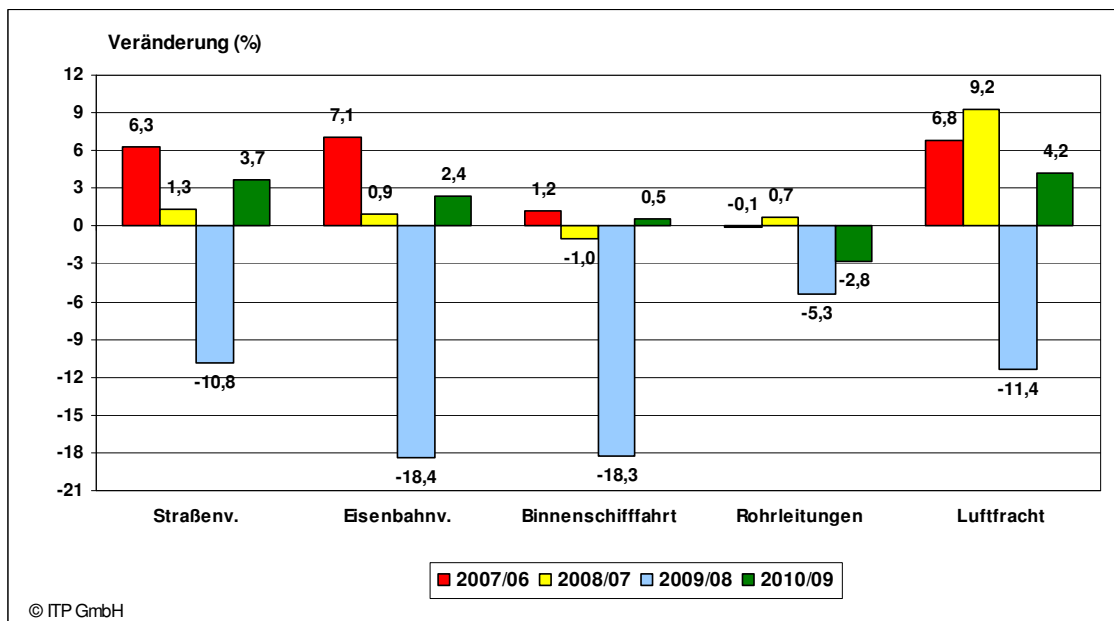


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Im Verlauf des Jahres **2008** kam dieser mehrjährige Aufschwung **zum Erliegen**. Im ersten Halbjahr stellten sich zwar noch weitere spürbare Zuwächse in Höhe von 5 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung) ein. Jedoch führte die gesamt- und branchenwirtschaftliche Abschwächung bereits in der zweiten Jahreshälfte des Vorjahres zu einem Rückgang. Deshalb fiel der Anstieg im Gesamtjahr mit 2,8 % (Aufkommen) bzw. 0,9 % (Leistung) nur mehr vergleichsweise **gering** aus.

Trotz der beschriebenen, erfreulichen Entwicklung bei den eher Lkw-affinen Güterbereichen in den letzten Jahren ist zu beachten, dass auf alle Massengutbereiche (Kohle, Öl, Erze, Eisen und Stahl sowie Baustoffe) im Jahr 2008 immer noch 62 % (Aufkommen) bzw. 44 % (Leistung) des Gesamtverkehrs der Eisenbahnen entfielen (1995: 70 % bzw. 49 %). Die Anteile allein des Montanbereichs (Kohle, Erze sowie Eisen und Stahl) belaufen sich auf 40 % bzw. 27 %.

Aus diesem Grund schlägt die krisenhafte Entwicklung der **Stahlindustrie** im Jahr **2009** im Gesamtergebnis des Eisenbahnverkehrs wesentlich stärker durch als im Lkw-Verkehr. Allein in den beiden letztgenannten Güterabteilungen verlieren die Eisenbahnen knapp **40 %** an Aufkommen und Leistung. Dies beeinflusst das Gesamtergebnis maßgeblich. Weitere Nachfragerückgänge entstehen im laufenden Jahr im Bereich der **Halb- und Fertigwaren**, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. **Insgesamt** ist im Jahr 2009 für die Eisenbahnen mit einer Verminderung des Transportaufkommens und der -leistung um jeweils **18 %** zu rechnen. Mit 303 Mio. t bzw. 94 Mrd. tkm befindet sich die Transportnachfrage damit auf dem Niveau von **2003** bzw. **2005**.

Für das Jahr **2010** stehen auch für den Eisenbahnverkehr die Signale wieder auf **Wachstum**. Neben den, bereits mehrfach erwähnten, gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Nachfrage auch von der, wenngleich leichten, Belebung in der Stahlindustrie angeregt. Auch in den meisten anderen Güterbereichen dürfte es zu einer Zunahme kommen. Insgesamt wird sie jedoch angesichts der immer noch verhaltenen wirtschaftlichen Entwicklung (noch) nicht die Stärke der Jahre von 2002 bis 2007 erreichen. Der Anstieg wird sowohl für das Transportaufkommen als auch für die -leistung auf rund **2 %** geschätzt. Damit wird, wie auch bei den anderen Verkehrsträgern, lediglich ein geringer Teil des diesjährigen Einbruchs aufgeholt.

Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt musste bereits im Jahr **2008**, im Gegensatz zu allen anderen Güterverkehrsträgern, einen **Rückgang** von Aufkommen und Leistung um rund **1 %** hinnehmen. Wie bei allen anderen Verkehrsträgern hat sich die Entwicklung im Verlauf des Jahres aus den bereits mehrfach dargestellten Gründen stark abgeschwächt.

Am Beginn des Jahres **2009** wurde die Binnenschifffahrt durch witterungsbedingte Wasserstandsprobleme behindert. Dies trug dazu bei, dass der Rückgang im Januar mit 30 % weit stärker ausfiel als in den beiden Folgemonaten (jeweils 12 %, tkm). Im gesamten Jahr wird die Binnenschifffahrt von dem drastischen Einbruch in der **Stahlindustrie** ähnlich stark tangiert wie die Eisenbahnen. Auch die Transporte von **Steinen und Erden** werden ein kräftiges Minus verbuchen. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Nachfragerückgänge entstehen in mehreren anderen Güterabteilungen. Einzig die Transportleistung bei Mineralölprodukten kann, gestützt durch die Zunahme der Produkteneinfuhr, ein leichtes Plus verbuchen. **Insgesamt** zeichnet sich für das Jahr 2009 eine Verminderung des Transportaufkommens um **20 %** und der Transportleistung um **18 %** ab. Mit 196 Mio. t bzw. 52 Mrd. tkm werden damit die **geringsten Werte seit der Vereinigung Deutschlands** erreicht. Beim Aufkommen muss man bis ins Jahr 1965 zurückgehen, um (für die alten Länder) einen ähnlich niedrigen Wert zu finden.

Für das Jahr **2010** ist für die Binnenschifffahrt lediglich eine annähernde **Stabilisierung** der Transportnachfrage zu erwarten. Zwar ist, aus den gleichen Gründen wie bei den anderen Verkehrsträgern, für die Transporte von Montangütern, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren mit leichten Gewinnen zu rechnen. Dies wird jedoch durch die Entwicklung bei den **Mineralölprodukten** fast vollständig ausgeglichen. Somit ist für das gesamte Transportaufkommen wie auch für die -leistung ein Anstieg um weniger als **1 %** zu erwarten.

Rohrfernleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrfernleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Deshalb schlug sich der Anstieg von deren Inlandsabsatz im Jahr **2008** (um immerhin knapp 7 %), der ausschließlich aus Produkteneinfuhren gedeckt wurde, nicht in den Pipelinetransporten nieder. Die deutsche Raffinerieproduktion wie auch deren Rohöleinsatz nahm dagegen um knapp 2 % ab. Andererseits wurden geringere Rohölmengen über die deutschen Seehäfen eingeführt. Deshalb nahmen die Pipelinetransporte, in denen mehrheitlich im Ausland angelandetes Rohöl befördert wird, noch geringfügig um 0,2 % (Aufkommen) bzw. 0,7 % (Leistung) zu.

Im Jahr **2009** dreht sich der Inlandsabsatz von Mineralölprodukten ins Minus (knapp 2 %). Da die Produkteneinfuhren erneut spürbar ausgeweitet werden, sinken die Raffinerieproduktion und der Rohöleinsatz noch wesentlich kräftiger (6 bis 7 %). Im bisherigen Verlauf des Jahres ist nicht zu erkennen, dass sich die letztjährige Verschiebung zwischen deutschen und ausländischen Anlandehäfen wiederholt. Im Gegenteil sind die Pipelinetransporte im ersten Quartal mit 8 % stärker gesunken als der Rohöleinsatz in den deutschen Raffinerien. Allerdings hat sich die Verminderung von Monat zu Monat verlangsamt. Für das Gesamtjahr wird erwartet, dass die

Transporte in Rohrfernleitungen etwas schwächer **abnehmen** als der Rohöleinsatz, nämlich um gut **5 %** (Aufkommen und Leistung).

Im Jahr **2010** dürfte der Produktenabsatz, wie im laufenden Jahr, um knapp 2 % sinken. Es wird erwartet, dass die Einfuhren im kommenden Jahr nicht nochmals wachsen, so dass Raffinerieproduktion und Rohöleinsatz kaum stärker zurückgehen werden als der Absatz. Unter dieser Voraussetzung werden Aufkommen und Leistung der Pipelinetransporte um etwa **3 % abnehmen**.

Luftfracht

Die Luftfracht weist seit geraumer Zeit die größte Wachstumsdynamik aller Güterverkehrsträger auf. Seit der Vereinigung Deutschlands stieg das Transportaufkommen bis 2007 pro Jahr um nahezu 6 %. Die Ursache liegt natürlich in der Expansion der Außenhandelsströme im Allgemeinen und der Beförderungen von zeitsensitiven, hochwertigen Gütern im Besonderen.

Im Verlauf des Jahres **2008** schwächte sich die Dynamik aber auch bei diesem Verkehrsträger entsprechend der Entwicklung des deutschen Außenhandels stark ab. Während die Zunahme im ersten Halbjahr noch ungebrochen hoch ausfiel (10 %), kam sie im zweiten Halbjahr über eine Stagnation nicht mehr hinaus und verzeichnete ab November Minusraten. Im Gesamtjahr verblieb aber immer noch ein Wachstum um knapp **5 %** (Aufkommen) und sogar **9 %** (Leistung).

Im Jahr **2009** schlug die Entwicklung der Außenhandelsströme dagegen ungebremst zu. Von Januar bis Mai brach die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahresniveau um 16 % ein. Innerhalb dieses Zeitraums war bisher keine wesentliche Abschwächung der Minusraten zu erkennen. Der Wert der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen für den Juni (-15,4 %) zeigt das gleiche Bild. Dennoch ist für das zweite Halbjahr und vor allem für das letzte Quartal des laufenden Jahres auf Grund des Basiseffekts aus der Vorjahresentwicklung mit deutlich geringeren Minusraten zu rechnen als für die erste Jahreshälfte. Für das Gesamtjahr wird deshalb ein **Rückgang** um "nur" noch **11 %** erwartet (Aufkommen und Leistung). Mit diesem Einbruch befindet sich die Luftfracht im Jahr 2009 wieder auf dem Niveau von 2006.

Im Jahr **2010** sollte die Luftfracht zwar noch nicht in den langjährigen Höhenflug, aber doch wieder in den Aufwind zurückkehren. Bereits für den gesamten deutschen Außenhandel wird ein leichtes Plus erwartet. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Transporte der luftfrachtaffinen Güter noch stärker zunehmen. Deshalb wird das Wachstum im kommenden Jahr auf **4 %** geschätzt.

Seeverkehr

Wie die Luftfracht wird auch der Seeverkehr über deutsche Häfen seit geraumer Zeit von der wachsenden weltwirtschaftlichen Verflechtung angetrieben. Die Dynamik, gemessen an der jahresdurchschnittlichen Wachstumsrate zwischen 1991 und 2007, war im Seeverkehr mit 4,7 % nahezu so stark wie in der Luftfracht.

Schon zu Beginn des Jahres **2008** expandierte der Seeverkehr etwas schwächer als in den Vorjahren, und zwar im ersten Halbjahr um 3,5 %. In der zweiten Jahreshälfte machte sich bereits die beginnende Rezession bemerkbar, so dass die Transportmenge in diesem Zeitraum über eine Stagnation nicht hinaus kam. Daraus verblieb für das Gesamtjahr eine Zunahme um knapp **2 %**.¹

Im Jahr **2009** wird der Seeverkehr vom Außenhandel in einem ähnlichen Ausmaß gebremst wie die Luftfracht. Im ersten Quartal lag die Umschlagsmenge um 19 % unter dem Vorjahreswert. Im gesamten Jahr wird sie in der bedeutendsten Güterabteilung, den Halb- und Fertigwaren, in ähnlichem Ausmaß sinken. Hinzu kommen drastische Rückgänge bei Erzen sowie Eisen- und Stahlprodukten, die beim Seeverkehr zwar eine geringere Bedeutung für das Gesamtergebnis besitzen als bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt, aber dennoch kräftig zur gesamten Abnahme beitragen. Dem steht lediglich eine Zunahme in der zweitgrößten Güterabteilung Erdöl und Mineralölprodukte gegenüber. **Insgesamt** wird für das Transportaufkommen des Seeverkehrs im Jahr 2009 ein Rückgang um **16 %** erwartet. Mit 265 Mio. t fällt es auf den Stand von 2004 zurück.

Im Jahr **2010** sollte auch der Seeverkehr wieder in die Aufwärtsbewegung zurückfinden. Ähnlich wie im Luftverkehr, wenngleich nicht im gleichen Ausmaß, dürften die Transporte von Halb- und Fertigwaren etwas stärker zunehmen als der gesamte Außenhandel. Auch in den meisten anderen Güterbereichen dürften die Transporte, ausgehend von dem niedrigen Niveau von 2009, zulegen. Im Ölsegment ist auf Grund der Entwicklung der Rohöleinfuhren zwar eine leichte Abnahme zu erwarten, die aber das Gesamtergebnis nur unwesentlich dämpft. Insgesamt wird das Wachstum des Seeverkehrs im kommenden Jahr auf knapp **3 %** geschätzt.

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

Modal Split

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

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

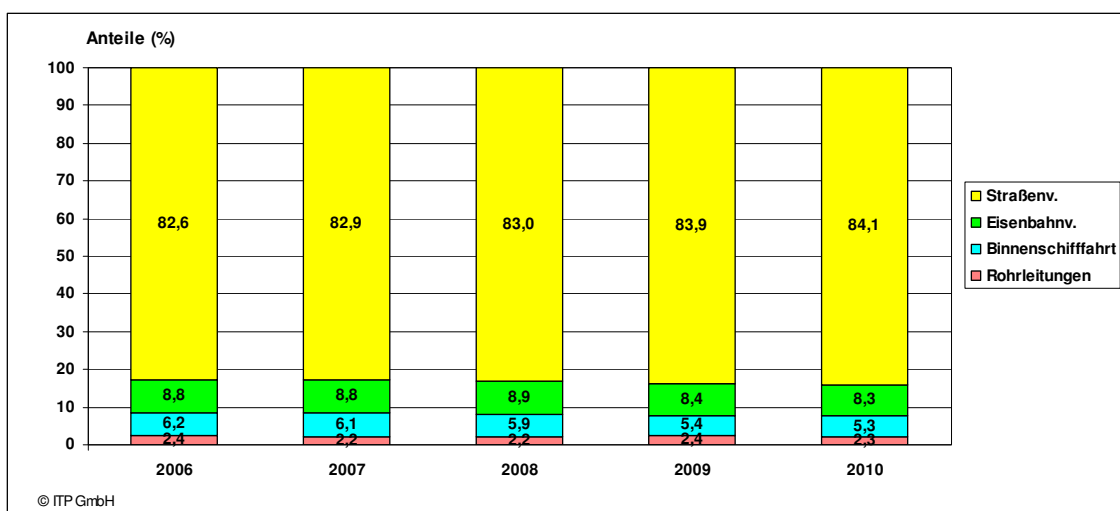
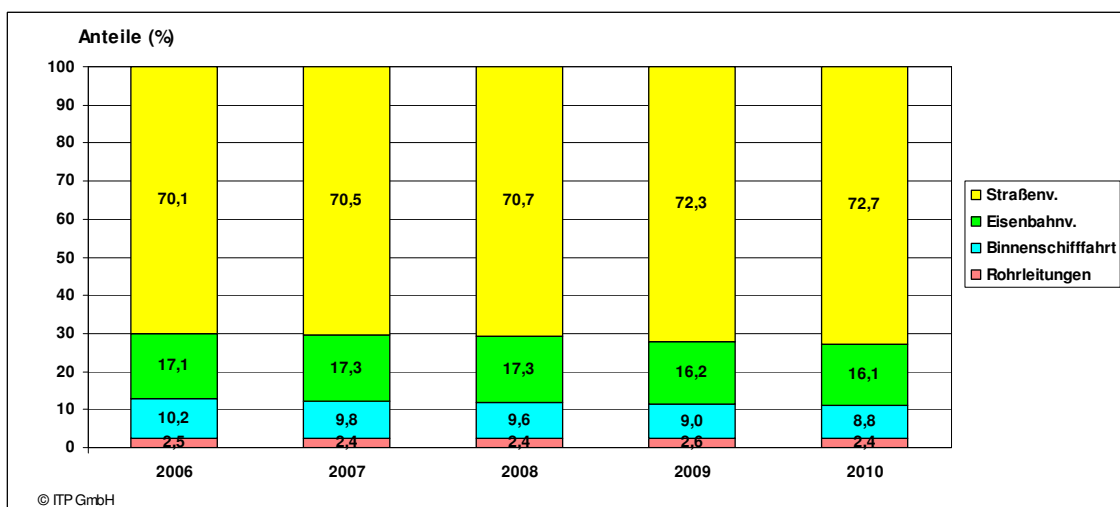


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Es wäre ferner denkbar gewesen, für die Darstellung des Straßengüterverkehrs nur den Verkehr ohne den Nahbereich (mit einer Transportweite von unter 50 km) darzustellen. Begründet werden kann das damit, dass diese Transporte äußerst Lkw-affin sind bzw. nicht auf andere Verkehrsträger, also im Wesentlichen die Eisenbahnen, verlagert werden können. Dem ist jedoch entgegen zu halten, dass dieses Argument auch auf nicht unbedeutende Teile des Regionalverkehrs (mit einer Transportweite zwischen 50 und 150 km) zutrifft und zudem auch auf der Schiene durchaus einige Kurzstreckenverkehre, z.B. Kohlentransporte von Binnenhäfen zu nahe gelegenen Stahlwerken, stattfinden, die de facto genauso wenig verlagerungsfähig sind. Aus diesen Gründen wird im Folgenden der gesamte Straßengüterverkehr dargestellt. Relevant ist die Abweichung zwischen beiden Konzepten ohnehin nur beim Transportaufkommen.

Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt**, wie schon seit längerer Zeit, in allen Jahren und bei beiden Größen stetig Marktanteile verliert. Im Grundsatz gilt dies auch für die **Rohrfernleitungen**, allerdings wird der Abwärtstrend im Jahr 2009, in dem die Pipelines von der Rezession am wenigsten betroffen sind, unterbrochen. Der **Straßengüterverkehr** kann durchgängig und sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung seine Marktanteile erhöhen, weil er stärker als der Gesamtverkehr steigt bzw. – im Jahr 2009 – schwächer sinkt. Üblicherweise trifft dies auch für die **Eisenbahnen** zu. Deren Wachstum lag von 2000 bis 2008 (Aufkommen) bzw. von 2004 bis 2007 (Leistung) sogar über dem des Lkw-Verkehrs, so dass die Anteilsgewinne der Schiene prozentual stärker ausgeprägt waren als die der Straße. Im Jahr 2009 ist für die Eisenbahnen aus den oben dargestellten Gründen jedoch ein überdurchschnittlicher Rückgang zu erwarten, so dass ihre Marktanteile sinken. Im kommenden Jahr werden sie bei einem leicht unterproportionaler Nachfrageanstieg nochmals abnehmen, aber nur noch sehr geringfügig.

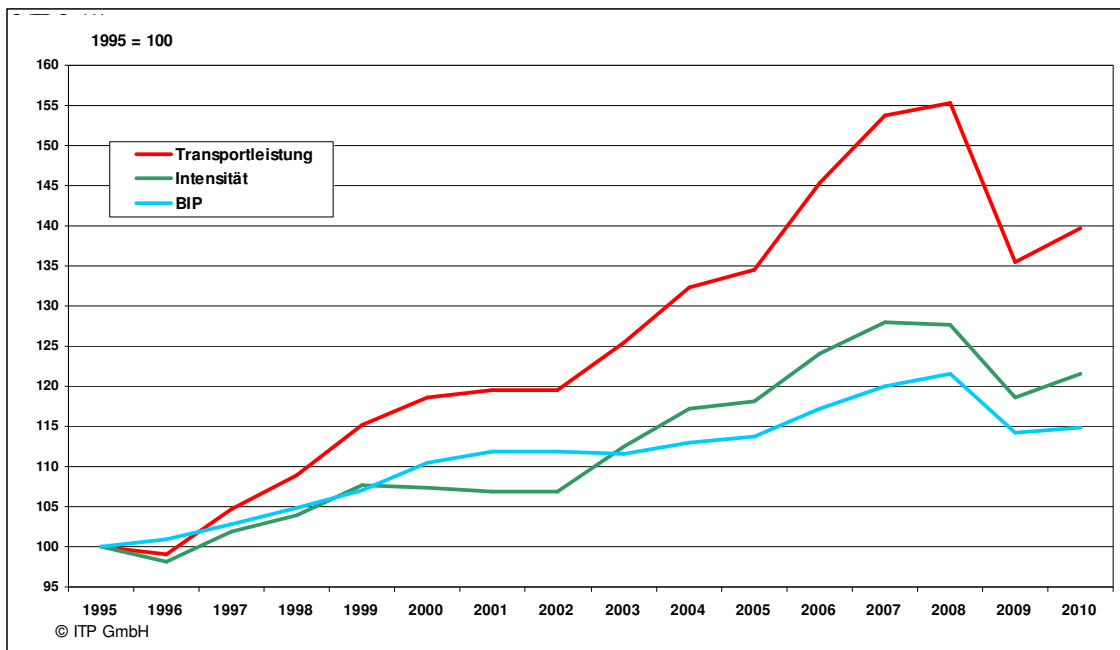
Transportintensität

In Abbildung G-5 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Es zeigt sich, dass im gesamten Zeitraum **bis 2007** die Transportleistung (+54 %) stärker expandiert hat als das BIP (+20 %), die **Transportintensität** also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen** ist, und zwar um 28 %. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus.

Im Jahr **2008** nahmen beide Größen im gleichen Ausmaß zu, die Intensität blieb also **konstant**. Im Jahr **2009** fällt nun auch der Rückgang der Transportleistung stärker aus als derjenige des BIP, so dass die Intensität um bemerkenswerte 7 % und somit auf das Niveau von 2005 **sinkt**.

Hier ist der gegenläufige Effekt wie zuvor zu beobachten: Ex- und Importe sinken weitaus stärker als das BIP, mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Güterverkehr. Für **2010** wird erwartet, dass die Transportleistung wieder stärker steigt als das BIP, die Intensität also zunimmt. Allerdings ist diese Erwartung, wie mehrfach erwähnt, noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität



3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

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

Gesamter Güterverkehr

Die Transportleistung des gesamten Güterverkehrs – ohne den Luftverkehr, dessen statistische Erfassung nicht nach Güterabteilungen differenziert wird und der im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ohnehin unbedeutend ist, sowie ohne den Seeverkehr – ist im Jahr **2008** um 1 % gestiegen. Entscheidend waren Zuwächse in den Güterabteilungen Erdöl, Mineralölerzeugnisse sowie Chemische Erzeugnisse. Durch erste Abnahmen in einigen anderen Bereichen, vor allem bei Halb- und Fertigwaren, wurde dies jedoch gedämpft.

Im Jahr **2009** entstehen Rückgänge in **ausnahmslos allen Güterbereichen**. Prozentual überdurchschnittlich scharf (bezogen auf die Transportleistung) fallen sie auf Grund der krisenhaften Entwicklung in der Stahlindustrie bei Eisen und Stahlprodukten sowie Erzen aus. Allein deren Verminderung (zusammen 23 Mrd. tkm) trägt mit 27 % zum Gesamtrückgang (85 Mrd. tkm) bei. Weitere 35 Mrd. tkm (41 %) entstehen im Bereich der Halb- und Fertigwaren. Komplettiert wird das durch Abnahmen in Höhe von jeweils 5 bis 7 Mrd. tkm (5 bis 8 %) in den vier Güterabteilungen Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel, Steine und Erden sowie Chemische Erzeugnisse.

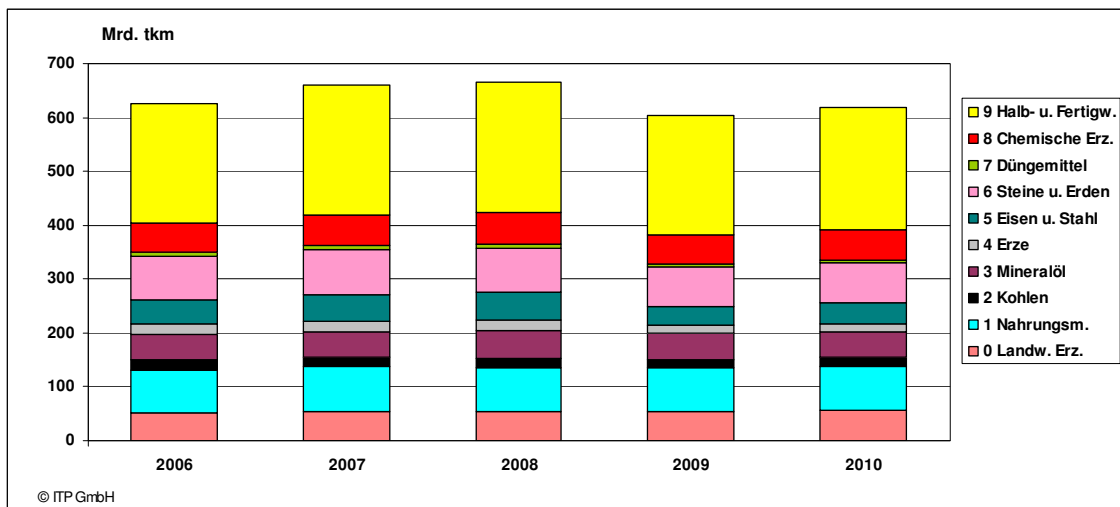
Tabelle G-2: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	50,6	53,9	53,5	47,8	49,9	6,6	-0,8	-10,7	4,5
1 Nahrungs- und Futtermittel	80,3	83,3	82,7	78,0	80,5	3,7	-0,8	-5,6	3,2
2 Feste mineral. Brennstoffe	18,6	18,6	18,8	18,0	18,3	0,0	1,2	-4,0	1,7
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	47,9	45,8	49,4	47,9	46,9	-4,3	7,8	-3,0	-2,2
4 Erze und Metallabfälle	19,8	20,7	21,2	14,0	14,5	4,6	2,7	-33,9	3,4
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	45,1	49,8	50,2	34,0	35,3	10,2	0,8	-32,2	3,7
6 Steine und Erden	79,9	82,6	82,9	76,3	77,5	3,4	0,4	-8,0	1,6
7 Düngemittel	6,8	7,4	7,0	5,1	5,3	9,9	-5,4	-27,0	2,7
8 Chemische Erzeugnisse	54,2	57,1	60,1	54,7	57,5	5,2	5,4	-9,0	5,2
9 Halb- und Fertigwaren	222,7	242,5	242,5	207,5	215,4	8,9	0,0	-14,4	3,8
Insgesamt	625,8	661,7	668,3	583,4	601,1	5,7	1,0	-12,7	3,0

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen



Im Jahr **2010** wird vor allem die Nachfrage bei Halb- und Fertigwaren wieder auf den Wachstumspfad zurückkehren und nennenswert zum Gesamtanstieg beitragen. Gestützt wird dies durch (absolut) geringere Zunahmen in nahezu allen anderen Bereichen mit Ausnahme der Mineralölerzeugnisse.

Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr ist im Jahr **2008** die Transportleistung im dominierenden Bereich Halb- und Fertigwaren bereits um 2 Mrd. tkm gesunken. Aufgefangen wurde das durch Zuwächse vor allem bei Mineralöl- und bei Chemischen Erzeugnissen (gut 2 bzw. knapp 4 Mrd. tkm). Im Gesamtergebnis konnte dadurch noch ein Plus erzielt werden.

Im Jahr **2009** sinkt die Transportleistung des Lkw-Verkehrs – mit Ausnahme der hier quantitativ unbedeutenden Kohlentransporte – in **nahezu allen Güterbereichen**. Besonders bemerkenswert ist der Rückgang in der grundsätzlich überdurchschnittlich wachstumsstarken Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren (-14 %), die von der Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme besonders getroffen wird. Aus der Schrumpfung in diesem Bereich (26 Mrd. tkm) resultiert bereits rund die Hälfte des Gesamtrückgang (51 Mrd. tkm). Weiterhin im Gesamtergebnis spürbar sind die Abnahmen bei Eisen und Stahlprodukten (um 9 Mrd. tkm bzw. 28 %) sowie bei land- und forstwirtschaftliche Erzeugnissen (um 6 Mrd. tkm oder 13 %), die mit 17 % bzw. 12 % zum Gesamtrückgang beitragen.

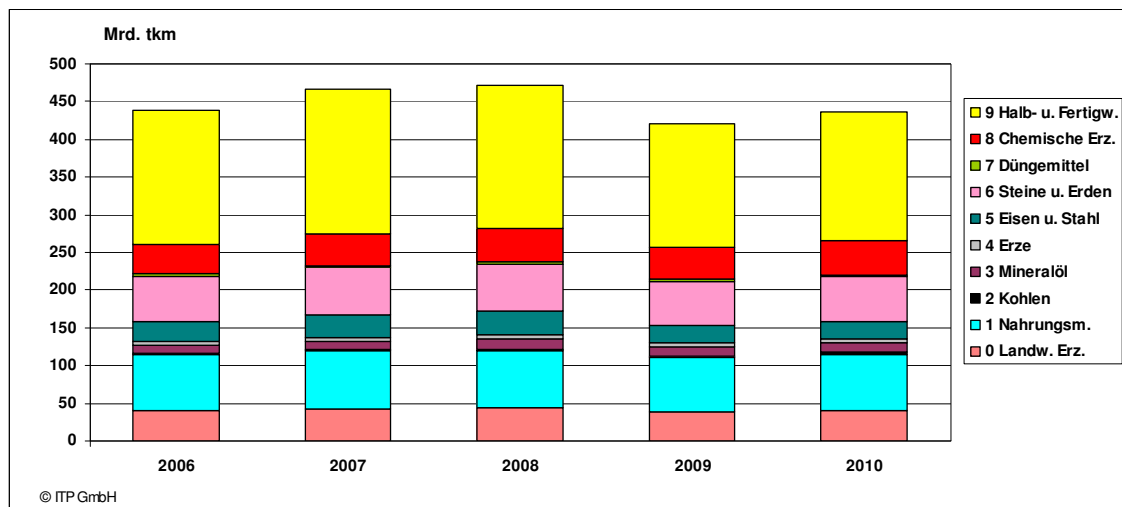
Tabelle G-3: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	40,3	42,8	44,4	38,4	40,2	6,2	3,8	-13,4	4,5
1 Nahrungs- und Futtermittel	73,6	76,1	75,5	72,5	75,0	3,4	-0,8	-4,0	3,3
2 Feste mineral. Brennstoffe	2,2	2,3	2,4	2,4	2,5	4,5	2,3	4,0	3,0
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	10,7	10,3	12,4	12,2	12,0	-3,7	20,5	-1,5	-1,5
4 Erze und Metallabfälle	5,3	6,1	6,5	5,4	5,6	15,1	7,2	-17,7	4,0
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	26,7	30,3	31,2	22,4	23,3	13,5	2,9	-28,2	4,0
6 Steine und Erden	60,2	61,9	62,0	58,5	59,5	2,8	0,1	-5,7	1,8
7 Düngemittel	2,1	2,8	2,7	2,6	2,7	33,3	-3,2	-5,4	6,5
8 Chemische Erzeugnisse	39,5	41,4	45,0	42,3	44,8	4,8	8,6	-5,9	5,9
9 Halb- und Fertigwaren	178,4	192,5	190,6	164,8	171,4	7,9	-1,0	-13,5	4,0
Insgesamt	439,0	466,5	472,7	421,6	437,1	6,3	1,3	-10,8	3,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen



Für das Jahr **2010** ist in den meisten Güterbereichen ein (Wieder-) Anstieg zu erwarten. Entscheidend ist natürlich der Zuwachs in der dominierenden Güterabteilung Halb- und Fertigwaren (knapp 7 Mrd. tkm). Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Zunahmen entstehen bei den landwirtschaftlichen und den chemischen Erzeugnissen sowie bei den Nahrungs- und Futtermitteln (jeweils 2 bis 2,5 Mrd. tkm).

Eisenbahnverkehr

Der Anstieg der gesamten Eisenbahnverkehrsleistung im Jahr **2008** (+1 Mrd. tkm) ist vor allem auf die Entwicklung im Bereich der Halb- und Fertigwaren zurückzuführen (+2,2 Mrd. tkm), daneben auch auf die Mineralölerzeugnisse (+0,8 Mrd. tkm). Dem standen Rückgänge insbesondere bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen (-1,6 Mrd. tkm) gegenüber. Deren beachtliches Ausmaß (-26 %) entstand vor allem bei Transporten von Holz (2008: 2,8 Mrd. tkm). Hier haben sich die zusätzlichen Transporte des Jahres 2007 (insgesamt 4,1 Mrd. tkm) bemerkbar gemacht, die durch den Abtransport von Windwurfholz nach dem Orkan Kyrill entstanden. Darüber hinaus entfielen in dieser Güterabteilung offensichtlich auch die zusätzlichen Transporte der Jahre 2006 und 2007, die durch die Auflösung von Getreideinterventionslagern entstanden. Das betraf hier vor allem den Transitverkehr, der nach einer annähernden Verdoppelung im Jahr 2007 (auf 1,0 Mrd. tkm) im folgenden Jahr wieder um rund 90 % schrumpfte. Diese Transporte sind durch ihre Unstetigkeit schwer zu prognostizieren.

Tabelle G-4: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	5,1	6,1	4,5	5,1	5,5	20,1	-25,9	11,5	7,8
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,5	1,6	1,6	1,5	1,5	5,7	0,4	-8,6	5,1
2 Feste mineral. Brennstoffe	7,7	7,7	8,1	7,3	7,4	0,6	5,1	-10,7	1,4
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	10,7	10,5	11,2	10,3	10,2	-2,4	7,4	-7,9	-1,8
4 Erze und Metallabfälle	8,3	8,1	8,1	5,2	5,3	-2,3	0,1	-36,4	3,0
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	14,4	14,7	14,6	9,0	9,2	2,3	-1,2	-38,4	3,0
6 Steine und Erden	8,5	9,0	9,1	8,4	8,5	6,8	0,9	-7,9	1,5
7 Düngemittel	2,2	2,2	2,0	1,3	1,3	-1,3	-10,2	-35,6	-0,1
8 Chemische Erzeugnisse	9,5	10,1	9,6	8,1	8,3	5,9	-4,2	-16,1	2,8
9 Halb- und Fertigwaren	39,1	44,5	46,7	38,4	39,5	14,0	4,9	-17,8	3,0
Insgesamt	107,0	114,6	115,7	94,4	96,7	7,1	0,9	-18,4	2,4

1) Innerhalb Deutschlands

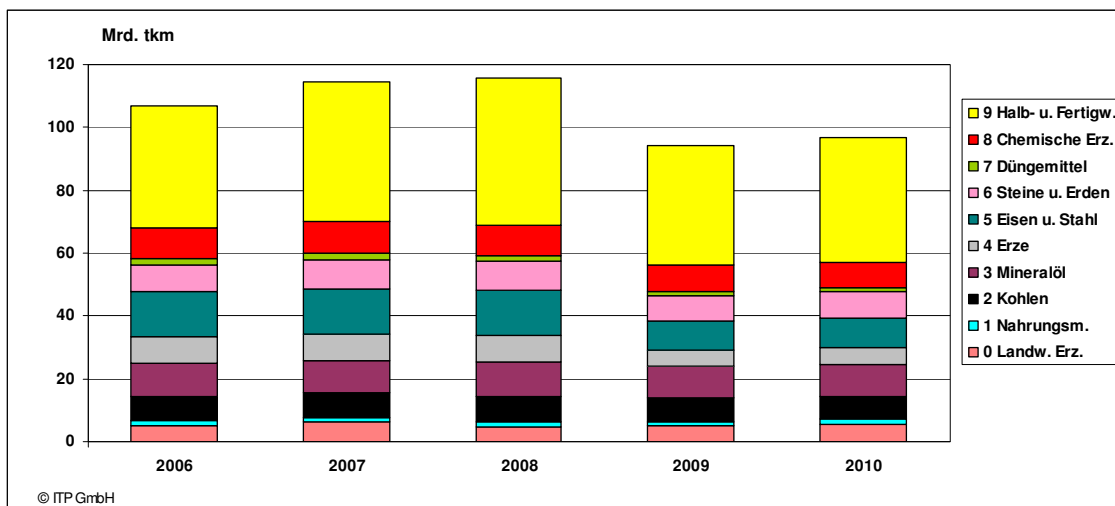
Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Im Jahr **2009** verlieren die Eisenbahnen allein in den beiden Güterabteilungen Erze sowie Eisen und Stahl knapp 40 %. In absoluten Zahlen entspricht das (zusammen) 8,6 Mrd. tkm, woraus 40 % des Rückgangs der gesamten Transportleistung (-21 Mrd. tkm) resultieren. Weitere, für das Gesamtergebnis bedeutende, deutliche Nachfragerückgänge entstehen im Jahr 2009 im Bereich der Halb- und Fertigwaren, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. Die Abnahme bei der Transportleistung wird auf 18 % oder 8 Mrd. tkm geschätzt, was mit nahezu 40 % zum Gesamtrückgang beiträgt. Im Vergleich zu diesen beiden Haupteffekten ist die Entwicklung in allen anderen Güterabtei-

lungen weniger bedeutend. Dies gilt auch für die einzige mit einem positiven Vorzeichen, nämlich die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse, bei denen wieder Getreidetransporte in einem gewissen Umfang zu erwarten sind.

Für das Jahr **2010** entstehen Wachstumsimpulse zunächst im Bereich der Halb- und Fertigwaren (+1,2 Mrd. tkm). Bei Erzen sowie Eisen und Stahl sind weitere leichte Zunahmen (zusammen 0,4 Mrd. tkm) zu erwarten. Auch in den meisten anderen Güterbereichen dürfte es zu einer Zunahme kommen.

Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen



Binnenschifffahrt

Der Rückgang der Transportleistung der Binnenschifffahrt im Jahr **2008** (0,7 Mrd. tkm) kam vor allem durch spürbare Verluste bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, bei Eisen- und Stahlprodukten, die hier – im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere den Eisenbahnen – auch noch überdurchschnittlich ausfielen, bei Kohlentransporten, wo es offensichtlich zu herkunftsbedingten Verschiebungen zum Seeverkehr – Importkohle wurde vermehrt in deutschen Seehäfen statt in den ARA-Häfen angelandet – kam, sowie bei Halb- und Fertigwaren zustande. Sie konnten durch deutliche Gewinne bei den Mineralölprodukten nicht ausgeglichen werden.

Im Jahr **2009** werden die Beförderungen von **Erzen** sowie von **Eisen und Stahlprodukten** um 47 % bzw. 40 %, d.h. zusammen um 4,8 Mrd. tkm sinken. Daraus entstehen bereits 41 % des Gesamtrückgangs. Die Transporte von **Steinen und Erden** tragen mit einem Minus von 20 % bzw. 2,4 Mrd. tkm weitere 20 % bei. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Nachfragerückgän-

ge in Höhe von jeweils 1 bis 1,5 Mrd. tkm entstehen in den Güterabteilungen Nahrungs- und Futtermittel, Düngemittel, Chemische Erzeugnisse und Halb- und Fertigwaren. Sie steuern somit (jeweils) 7 bis 13 % zur Gesamtabnahme bei. Einzig die Transportleistung bei Mineralölprodukten kann, gestützt durch die Zunahme der Produkteneinfuhr, ein leichtes Plus verbuchen. Für die Kohlenimporte, deren Routing sich einer Prognostizierbarkeit nahezu entzieht, wurde, gestützt auf die Entwicklung im ersten Quartal, angenommen, dass sie ein leichtes Plus verbuchen können.

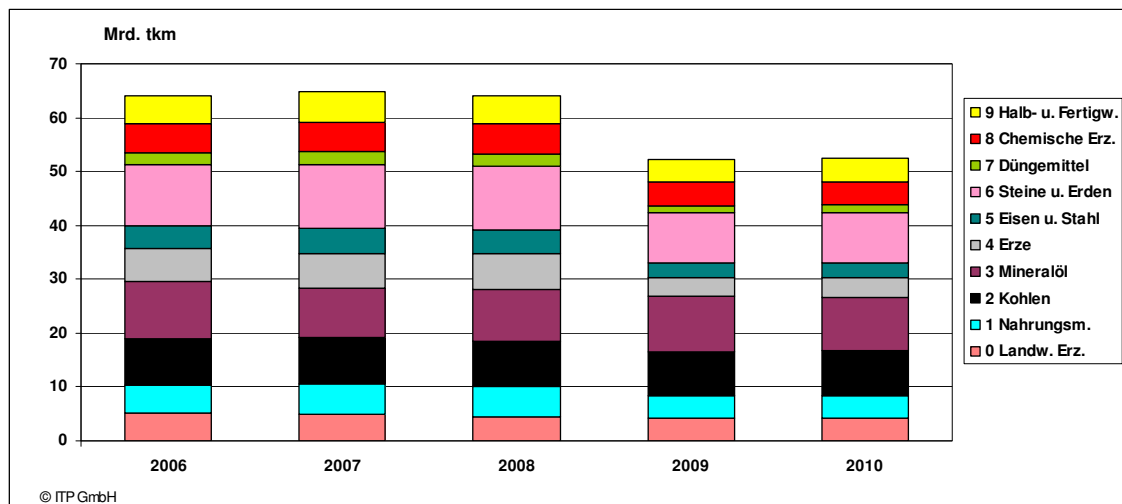
Tabelle G-5: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	5,2	5,0	4,5	4,2	4,3	-3,7	-9,2	-6,1	0,5
1 Nahrungs- und Futtermittel	5,2	5,6	5,5	4,0	4,0	7,3	-1,1	-27,7	-0,1
2 Feste mineral. Brennstoffe	8,7	8,5	8,3	8,3	8,4	-1,6	-2,7	0,2	1,6
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	10,6	9,2	9,8	10,2	10,0	-13,1	6,4	4,4	-2,4
4 Erze und Metallabfälle	6,2	6,5	6,6	3,5	3,6	4,9	1,6	-46,8	3,0
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	4,0	4,7	4,4	2,7	2,8	16,7	-6,3	-39,6	3,0
6 Steine und Erden	11,3	11,7	11,8	9,4	9,4	3,7	1,1	-20,2	0,0
7 Düngemittel	2,4	2,4	2,3	1,3	1,3	0,0	-3,6	-44,8	-2,0
8 Chemische Erzeugnisse	5,2	5,6	5,5	4,3	4,4	7,3	-1,3	-22,5	2,8
9 Halb- und Fertigwaren	5,2	5,5	5,2	4,4	4,4	5,9	-5,1	-16,4	2,0
Insgesamt	64,0	64,7	64,1	52,3	52,6	1,2	-1,0	-18,3	0,5

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen



Für das Jahr **2010** zeichnen sich für die Binnenschifffahrt bei den Transporten von Montangütern, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren leichte Gewinne ab (zusammen 0,4 Mrd. tkm). Dies wird jedoch durch die Entwicklung bei den **Mineralölprodukten**, auf die 2009 bereits nahezu 20 % der gesamten Transportleistung auf den deutschen Wasserstraßen entfallen, fast vollständig ausgeglichen. Hier wird sich die diesjährige Entwicklung der Einfuhren, insbesondere von leichtem Heizöl, nicht wiederholen, vielmehr zeichnet sich hier nun auch ein Rückgang um 0,2 Mrd. tkm ab. Dies dämpft den Gesamtanstieg in einem spürbaren Ausmaß.

Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Dessen Wachstum im Jahr **2008** (+5.7 Mio. t) entstand zu mehr als der Hälfte im Bereich der Halb- und Fertigwaren (+3 Mio. t). Hinzu kamen geringere Zuwächse in vielen weiteren Güterabteilungen. Lediglich bei Erdöl (v.a. Rohöl), Erzen und den unbedeutenden Düngemitteln waren Einbußen zu verzeichnen.

Tabelle G-6: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
0 Landwirtschaftliche Erzeugn.	21,4	20,0	20,4	18,3	19,4	-6,6	2,0	-10,5	6,1
1 Nahrungs- und Futtermittel	23,3	24,0	24,6	21,0	22,1	3,0	2,5	-14,6	5,3
2 Feste mineral. Brennstoffe	13,8	14,2	14,7	14,3	14,4	3,1	3,2	-3,0	1,0
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	60,9	61,5	60,8	62,6	62,0	1,1	-1,2	3,0	-1,0
4 Erze und Metallabfälle	21,7	23,7	23,3	12,8	13,2	9,5	-2,0	-45,0	3,0
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	12,3	14,1	14,5	8,7	8,9	14,0	2,9	-40,0	3,0
6 Steine und Erden	15,5	15,3	16,5	14,9	15,4	-1,0	8,0	-9,6	3,0
7 Düngemittel	5,1	4,9	4,9	3,7	3,6	-3,8	-0,5	-25,2	-0,5
8 Chemische Erzeugnisse	21,6	22,7	23,5	19,9	21,2	5,1	3,8	-15,6	6,6
9 Halb- und Fertigwaren	103,7	110,5	113,5	89,1	91,8	6,6	2,7	-21,5	3,0
Insgesamt	299,2	310,9	316,7	265,2	272,0	3,9	1,8	-16,3	2,6

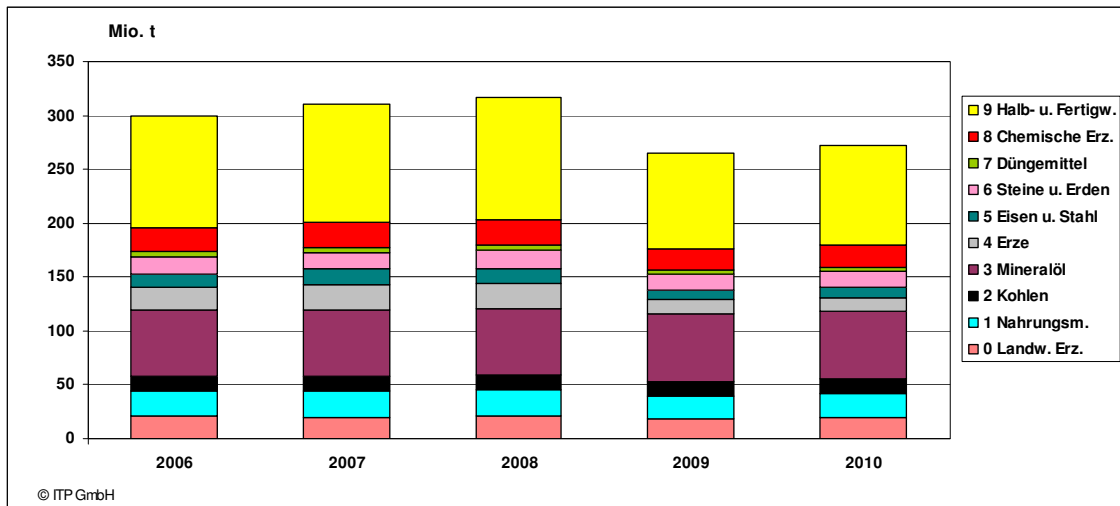
Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Im Jahr **2009** dürfte das Aufkommen in der bedeutendsten Güterabteilung, den Halb- und Fertigwaren, kräftig sinken. Bereits daraus resultiert eine Abnahme um 24 Mio. t, die nahezu der Hälfte des Gesamtrückgangs entspricht. Hinzu kommen drastische Rückgänge bei Erzen sowie Eisen- und Stahlprodukten, die beim Seeverkehr zwar eine geringere Bedeutung für das Gesamtergebnis besitzen als bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt, aber dennoch mit weiteren 32 % zur gesamten Abnahme beitragen. Dem steht lediglich eine Zunahme in der

zweitgrößten Güterabteilung Erdöl und Mineralölprodukte gegenüber, in der es in den beiden ersten Monaten zu einer Zunahme um 11 % kam.¹

Im Jahr **2010** dürften die Transporte von Halb- und Fertigwaren um knapp 3 Mio. t zunehmen und somit nahezu die Hälfte des Gesamtanstiegs beitragen. Auch in den meisten anderen Güterbereichen sind Zunahmen gegenüber dem niedrigen Niveau von 2009 zu erwarten. Im Ölsegment ist auf Grund der Entwicklung der Rohöleinfuhren zwar eine leichte Abnahme zu erwarten, die aber das Gesamtergebnis nur unwesentlich dämpft.

Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen



¹ Nach Güterabteilungen differenzierte Werte liegen für den März noch nicht vor.

3.3 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands wächst im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr **2008** war jedoch auf Grund des beginnenden Rückgangs der Außenhandelsströme das Gegenteil zu beobachten. Sowohl im gesamten Güterverkehr als auch beim Straßen-, dem Eisenbahn-, dem Luft- und dem Seeverkehr entwickelte sich der Binnenverkehr überproportional. Im Jahr **2009** wird sich diese Divergenz wegen des sich verschärfenden Einbruchs der Ex- und Importe verstärken. Bei nahezu allen Verkehrsträgern fällt der Rückgang im Binnenverkehr unterproportional aus. Insgesamt beträgt die Abnahme 12 % (Aufkommen) bzw. 10 % (Leistung). Damit wird der Anteil des Binnenverkehrs am gesamten Güterverkehr (aller Hauptverkehrsverbindungen), der über viele Jahre gesunken ist, in diesen beiden Jahren wieder steigen, und zwar im Jahr 2008 leicht und im Jahr 2009 spürbar. Erst im Jahr **2010** werden die grenzüberschreitenden Verkehre auf den Wachstumspfad zurückfinden, so dass sich dann der Binnenverkehr wieder etwas unterproportional ausweitet (2 %).

Der **grenzüberschreitende Versand** geriet mit der Abschwächung der deutschen Exporte bereits **2008** leicht ins Minus. Auch dies gilt sowohl für den gesamten Güterverkehr als auch für die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt sowie bei der Transportleistung auch für den Straßengüterverkehr. Die Luftfracht und der Seeverkehr konnten sich im vergangenen Jahr einer Abnahme durch vergleichsweise hohe Zuwachsraten im ersten Halbjahr noch entziehen. Im Jahr **2009** bricht der Versand dagegen bei allen Verkehrsträgern drastisch ein. Insgesamt beläuft sich der Rückgang auf 17 % (Aufkommen und Leistung). Bei den einzelnen Verkehrsträgern reichen die Minusraten von -26 % (Eisenbahnen) bis -13 % (Straßen- und Luftverkehr). Für das Jahr **2010** ist – bei beginnender Erholung der Außenhandelsströme – mit einem moderaten Wiederanstieg um insgesamt 4 % zu rechnen.

Für den **grenzüberschreitenden Empfang** gelten die Ausführungen zum Versand für alle Jahre tendenziell gleichermaßen. Allerdings fallen hier die Verminderungen im Jahr **2009** – entsprechend der Entwicklung der Importe im Vergleich zu den Exporten – mit Ausnahme des Straßengüterverkehrs grundsätzlich etwas geringer aus als beim Versand (insgesamt -15 %). Allerdings ist die Differenz im Güterverkehr geringer als im Außenhandel. Dies kommt durch unterschiedlich hohe Anteile der einzelnen Güterarten bei den Mengen (Güterverkehr) und den Werten (Außenhandel) zustande. Auch die zu erwartende Zunahme im Jahr **2010** wird im Empfang (2 % bzw. 3 %) etwas schwächer ausgeprägt sein als im Versand.

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Straßengüterverkehr¹⁾	3257,1	3393,9	3450,2	3043,7	3124,1	4,2	1,7	-11,8	2,6
Binnenverkehr	2773,7	2864,1	2913,1	2579,9	2639,6	3,3	1,7	-11,4	2,3
Grenzüb. Versand	196,9	216,7	219,4	190,6	199,0	10,1	1,3	-13,1	4,4
Grenzüb. Empfang	178,0	192,9	191,6	164,9	171,4	8,4	-0,7	-14,0	4,0
Durchgangsverkehr	108,5	120,2	126,0	108,3	114,0	10,8	4,8	-14,0	5,3
Eisenbahnverkehr²⁾	346,1	361,1	371,3	303,2	308,6	4,3	2,8	-18,3	1,8
Binnenverkehr	217,9	226,3	239,3	202,9	205,4	3,9	5,7	-15,2	1,3
Grenzüb. Versand	54,6	56,4	54,3	40,2	41,2	3,3	-3,7	-26,0	2,4
Grenzüb. Empfang	56,1	59,1	57,6	44,6	46,0	5,3	-2,6	-22,5	3,0
Durchgangsverkehr	17,5	19,3	20,1	15,5	16,0	10,5	4,5	-23,1	3,5
Binnenschifffahrt	243,5	249,0	245,7	196,5	197,8	2,3	-1,3	-20,0	0,7
Binnenverkehr	57,2	59,1	57,6	45,2	44,9	3,5	-2,7	-21,5	-0,6
Grenzüb. Versand	55,8	59,5	57,8	45,8	46,1	6,7	-2,8	-20,9	0,7
Grenzüb. Empfang	106,9	107,4	107,5	87,5	88,6	0,5	0,1	-18,7	1,3
Durchgangsverkehr	23,7	22,9	22,7	18,0	18,2	-3,3	-0,7	-20,7	0,9
Rohrfernleitungen³⁾	94,2	90,9	91,1	86,1	83,7	-3,5	0,2	-5,5	-2,7
Binnenverkehr	21,7	22,7	21,3	19,8	19,1	4,5	-6,0	-7,0	-3,5
Grenzüb. Empfang	72,5	68,2	69,8	66,3	64,6	-5,9	2,3	-5,0	-2,5
Luftfracht⁴⁾	3,149	3,299	3,451	3,056	3,185	4,8	4,6	-11,4	4,2
Binnenverkehr	0,073	0,074	0,101	0,108	0,119	1,7	35,9	7,0	10,0
Grenzüb. Versand	1,552	1,648	1,686	1,476	1,535	6,1	2,3	-12,5	4,0
Grenzüb. Empfang	1,524	1,577	1,664	1,473	1,532	3,5	5,5	-11,5	4,0
Gesamter Güterv.	3944,1	4098,2	4161,6	3632,5	3717,4	3,9	1,5	-12,7	2,3
Binnenverkehr	3070,5	3172,3	3231,3	2847,9	2909,2	3,3	1,9	-11,9	2,2
Grenzüb. Versand	308,8	334,3	333,3	278,1	287,8	8,2	-0,3	-16,6	3,5
Grenzüb. Empfang	415,1	429,2	428,1	364,7	372,1	3,4	-0,3	-14,8	2,0
Durchgangsverkehr	149,6	162,4	168,9	141,8	148,3	8,5	4,0	-16,0	4,5
Seeverkehr⁵⁾	299,2	310,9	316,7	265,2	272,0	3,9	1,8	-16,3	2,6
Binnenverkehr	3,7	3,9	4,1	4,2	4,3	4,9	7,4	1,0	3,0
Grenzüb. Versand	117,0	118,9	119,9	97,0	100,0	1,7	0,9	-19,1	3,1
Grenzüb. Empfang	178,6	188,2	192,6	164,0	167,7	5,4	2,3	-14,8	2,3

1) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Ohne Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Straßengüterverkehr²⁾	439,0	466,5	472,7	421,6	437,1	6,3	1,3	-10,8	3,7
Binnenverkehr	254,7	265,2	268,4	245,5	252,4	4,1	1,2	-8,5	2,8
Grenzüb. Versand	53,5	58,1	57,8	50,1	52,5	8,6	-0,6	-13,3	4,7
Grenzüb. Empfang	55,8	60,2	59,4	50,9	53,1	7,9	-1,4	-14,2	4,2
Durchgangsverkehr	75,0	83,0	87,1	75,0	79,1	10,7	5,0	-13,9	5,5
Eisenbahnverkehr³⁾	107,0	114,6	115,7	94,4	96,7	7,1	0,9	-18,4	2,4
Binnenverkehr	50,5	53,8	55,9	48,2	49,1	6,5	4,0	-13,9	2,0
Grenzüb. Versand	23,8	25,0	24,3	18,0	18,5	4,8	-2,7	-25,9	2,6
Grenzüb. Empfang	21,2	22,9	22,6	17,9	18,4	8,2	-1,6	-20,8	2,9
Durchgangsverkehr	11,5	12,9	12,8	10,3	10,7	12,8	-0,6	-19,5	3,5
Binnenschifffahrt	64,0	64,7	64,1	52,3	52,6	1,2	-1,0	-18,3	0,5
Binnenverkehr	11,2	11,8	11,6	9,3	9,3	5,1	-1,5	-19,7	-0,8
Grenzüb. Versand	14,1	15,3	14,7	11,9	12,0	8,1	-3,8	-19,0	0,5
Grenzüb. Empfang	23,8	23,2	23,6	19,6	19,8	-2,5	1,7	-16,8	1,1
Durchgangsverkehr	14,9	14,5	14,2	11,5	11,6	-2,5	-2,0	-18,9	0,7
Rohrfernleitungen⁴⁾	15,8	15,8	15,9	15,1	14,7	-0,1	0,7	-5,3	-2,8
Binnenverkehr	4,7	4,9	4,7	4,2	4,0	5,2	-4,7	-11,0	-3,5
Grenzüb. Empfang	11,2	10,9	11,3	10,9	10,7	-2,4	3,1	-3,0	-2,5
Luftfracht⁵⁾	1,131	1,208	1,319	1,169	1,218	6,8	9,2	-11,4	4,2
Binnenverkehr	0,030	0,030	0,040	0,042	0,047	-2,0	32,6	7,0	10,0
Grenzüb. Versand	0,541	0,590	0,636	0,556	0,579	9,0	7,8	-12,5	4,0
Grenzüb. Empfang	0,559	0,589	0,644	0,570	0,593	5,2	9,4	-11,5	4,0
Gesamter Güterv.	627,0	662,9	669,6	584,6	602,3	5,7	1,0	-12,7	3,0
Binnenverkehr	321,2	335,7	340,6	307,2	314,8	4,5	1,5	-9,8	2,5
Grenzüb. Versand	92,0	98,9	97,4	80,6	83,5	7,5	-1,6	-17,3	3,6
Grenzüb. Empfang	112,5	117,8	117,4	99,9	102,6	4,7	-0,3	-14,9	2,6
Durchgangsverkehr	101,3	110,4	114,2	96,8	101,4	9,0	3,4	-15,2	4,7

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

5) Ohne Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Der **Durchgangsverkehr** weist seit geraumer Zeit die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf. In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Auch im Jahr **2008** wurde im Transitverkehr noch ein – im Vergleich zu den anderen Hauptverkehrsverbindungen – bemerkenswertes Wachstum verbucht (4 %). Im Jahr **2009** wird der Durchgangsverkehr vom Einbruch der internationalen Warenströme nicht mehr verschont bleiben. Der Rückgang um 16 % (Auf-

kommen) bzw. 15 % (Leistung) ist ähnlich ausgeprägt wie in den anderen grenzüberschreitenden Verkehren. Im Jahr **2010** werden die Transitströme jedoch wieder auf ihren überproportionalen Expansionspfad zurückfinden (+5 %).

In die Darstellung nach Hauptverkehrsverbindungen wird auch diejenige des **Seeverkehrs nach Kontinenten** aufgenommen. Voranzustellen ist der Hinweis, dass in der Seeverkehrsstatistik des Jahres 2008 die Summe der Kontinente (310,0 Mio. t) nicht mit der Summe des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs (312,5) übereinstimmt. Eine Prüfung des Sachverhalts wurde vom Statistischen Bundesamt in Angriff genommen.

Der dominierende Kontinent im Seeverkehr Deutschlands ist der Verkehr mit Europa, der aber seit Längerem tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. Dies gilt auch für das Jahr 2008 und den Prognosezeitraum. Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig längjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit Asien, der auch im Jahr 2008 noch ein spürbares Wachstum verzeichnete und sich im Prognosezeitraum weiterhin überproportional entwickeln wird. Letzteres gilt – mit Ausnahme der unbedeutenden Verkehre mit Australien – auch für alle anderen Kontinente. Die Transporte aus und nach Afrika bestehen zu einem überdurchschnittlichen Teil aus Rohstoffen, die vom Einbruch des Außenhandels in einem geringeren Ausmaß betroffen sind.

Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten

	Mio. t ¹⁾					Veränderung in %			
	2006	2007	2008 ²⁾	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Europa	180,8	186,3	182,1	149,8	150,2	3,0	-2,3	-17,7	0,2
Afrika	18,5	16,7	19,3	17,0	17,9	-9,7	15,5	-12,3	5,7
Nordamerika	23,3	23,7	26,1	22,4	23,6	1,8	10,0	-14,0	4,9
Mittel-/Südamerika	20,2	23,3	23,0	20,1	21,1	15,3	-1,2	-12,7	5,2
Asien	50,9	55,3	57,8	50,4	53,5	8,6	4,5	-12,8	6,3
Australien	1,8	1,7	1,7	1,3	1,3	-2,3	-3,1	-22,1	2,6
Zusammen	295,5	307,1	310,0	261,0	267,7	3,9	0,9	-15,8	2,6
Innerhalb Deutschlands	3,7	3,9	4,1	4,2	4,3	4,9	7,4	1,0	3,0
Insgesamt	299,2	310,9	316,7	265,2	272,0	3,9	1,8	-16,3	2,6

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

2) Abweichende Summenbildung nach Angaben der Seeverkehrsstatistik (vgl. Ausführungen im Text)

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Im Allgemeinen wächst der Verkehr mit **ausländischen** Fahrzeugen stärker als derjenige mit deutschen Lkw, weil erstere nahezu ausschließlich im überdurchschnittlich expansiven grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Für das Jahr 2008 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine statistischen Werte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge vor, die über den Eurostat-Datenpool gewonnen werden. Sie wurden anhand der Entwicklung des Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen (pro Güterabteilung und Hauptverkehrsverbindung), der längerfristigen Abweichungen zwischen den beiden Segmenten sowie, als Eichgröße, der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen geschätzt.

Demzufolge fiel die Zunahme des Verkehrs mit ausländischen Lkw im Jahr **2008** mit 2,4 % (Aufkommen) bzw. 3,1 % (Leistung) nach wie vor stärker aus als diejenige mit deutschen Fahrzeugen (1,6 % bzw. 0,4 %). Jedoch ist die Divergenz geringer als in früheren Jahren, was natürlich auf die sich abschwächende Außenhandelskonjunktur zurückzuführen ist. Im Jahr **2009** werden die Transporte mit gebietsfremden Fahrzeugen von dem Einbruch der Ex- und Importe überdurchschnittlich getroffen und deshalb, vor allem bei der Transportleistung, etwas stärker sinken als die mit inländischen Lkw. Damit setzen sich die, tendenziell seit vielen Jahren anhaltenden, Anteilsgewinne der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2009 nicht fort. Im Jahr **2010** ist allerdings, im Gefolge der Belebung des Außenhandels, wieder ein Einschwenken auf den langjährigen Trend zu erwarten.

In Tabelle G-10 sind auch die **Kabotageverkehre** der ausländischen Fahrzeuge ausgewiesen. Sie sind seit der Einführung der neuen Datenbasis im Jahr 2003 – mit Ausnahme des Jahres 2006 – stetig gestiegen. Auch hierfür sind noch keine Werte für das Jahr 2008 verfügbar. Im Gegensatz zu den grenzüberschreitenden Transporten können sie auch nicht anhand der Entwicklung der deutschen Fahrzeuge geschätzt werden, weil sich ihr Anteil unabhängig von der konjunkturellen Entwicklung tendenziell erhöht. Deshalb gab es keine andere Möglichkeit, als diese Anteilsentwicklung gemäß dem Trend der Jahre von 2003 bis 2007 zu schätzen. Dabei liegt natürlich eine äußerst hohe Unsicherheit vor. Im Ergebnis nehmen die Kabotagetransporte im Jahr 2008 um etwa 5 % zu, im Jahr 2009 – bei einem stark rückläufigen gesamten Binnenverkehr – leicht ab und im Jahr 2010 wieder spürbar zu.

Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2898,8	2999,2	3046,0	2688,7	2750,8	3,5	1,6	-11,7	2,3
- Nahverkehr	1669,5	1715,5	1749,2	1542,8	1565,9	2,8	2,0	-11,8	1,5
- Regionalverkehr	589,4	610,9	623,6	553,6	569,2	3,6	2,1	-11,2	2,8
- Fernverkehr	639,9	672,8	673,2	592,3	615,8	5,1	0,1	-12,0	4,0
Ausländische Fahrzeuge	358,3	394,7	404,1	355,0	373,3	10,2	2,4	-12,2	5,1
- Grenzüb. Verkehr	343,1	377,9	386,5	337,5	354,0	10,1	2,3	-12,7	4,9
- Kabotage	15,2	16,8	17,6	17,5	19,2	10,5	4,8	-0,4	9,8
Insgesamt	3257,1	3393,9	3450,2	3043,7	3124,1	4,2	1,7	-11,8	2,6
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	288,9	300,3	301,4	272,1	279,6	4,0	0,4	-9,7	2,8
- Nahverkehr	27,3	28,0	29,2	27,6	28,0	2,5	4,5	-5,6	1,5
- Regionalverkehr	52,7	54,8	55,8	50,5	51,4	3,9	1,8	-9,6	1,9
- Fernverkehr	208,9	217,6	216,4	194,1	200,2	4,2	-0,5	-10,3	3,2
Ausländische Fahrzeuge	150,2	166,2	171,3	149,4	157,5	10,6	3,1	-12,7	5,4
- Grenzüb. Verkehr	146,6	162,2	167,1	145,3	152,9	10,6	3,0	-13,1	5,2
- Kabotage	3,6	4,0	4,2	4,2	4,6	11,8	4,8	-0,4	9,8
Insgesamt	439,1	466,5	472,7	421,6	437,1	6,3	1,3	-10,8	3,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) nahm im Jahr **2008** der Fernverkehr (mit Entfernungen von mehr als 150 km) kaum mehr zu und entwickelte sich damit erstmals seit 2002 schwächer als der Gesamtverkehr. Hier machte sich zum wiederholten Mal der beginnende Einbruch des grenzüberschreitenden Verkehrs bemerkbar, der über überdurchschnittlich lange Distanzen verläuft. Dagegen konnte der Nahbereich (bis 50 km) – nach teilweise kräftigen Rückgängen in den Jahren von 2000 bis 2005 – nun zum dritten Mal in Folge ein Plus verbuchen, das überwiegend auf die Entwicklung der Baukonjunktur zurückzuführen ist. Auch im Regionalbereich (51 bis 150 km) fiel die Zunahme überdurchschnittlich aus. Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr ist dies zum Teil auf Verschiebungen vom Fern- zum Regionalverkehr zurückzuführen, die durch geänderte logistische Abläufe zustande kommen. Im Jahr **2009** wird der Nachfragerückgang beim Transportaufkommen in allen Entfernungsbereichen annähernd gleichermaßen durchschlagen, bei der Leistung hingegen der Nahbereich, wegen entsprechender Entwicklungen bei den Baustofftransporten, am schwächsten sinken. Im Jahr **2010** wird Letzterer mit der Belebung der Baukonjunktur wieder ein moderates Plus verzeichnen, während der Fernbereich auf den langjährigen Trend eines überdurchschnittlich hohen Wachstums zurückfindet.

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Nach zwei Jahren mit leichten Zuwächsen ist die Verkehrsleistung des **gesamten Personenverkehrs** (aller Verkehrsarten) im Jahr **2008** über eine Stagnation nicht hinausgekommen. Das Beförderungsaufkommen ist sogar leicht gesunken (-0,4 %). Zwar gingen von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung noch geringe Wachstumsimpulse aus, insbesondere in Gestalt der Erwerbstätigenzahl (+1,4 %). Dem standen jedoch starke Bremswirkungen aus der Entwicklung der Kraftstoffpreise gegenüber. Nach dem scharfen Anstieg im ersten Halbjahr lagen sie trotz der sich anschließenden Preissenkung im Jahresdurchschnitt um 6 % über dem Vorjahresniveau.

Im Jahr **2009** werden die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren insgesamt dämpfend wirken. Vor allem wird die Erwerbstätigenzahl im zweiten Halbjahr sinken und im Jahresdurchschnitt den Vorjahreswert um 1,3 % unterschreiten. Der private Konsum wird, wie schon 2008, über eine Stagnation nicht hinaus kommen. Von der Kraftstoffpreisseite sind dagegen anregende Wirkungen zu erwarten, weil sie im Jahresmittel wegen des Basiseffekts aus 2008 um rund 10 % unter dem Vorjahresstand liegen werden. Saldiert ist mit einer annähernden Stagnation von Verkehrsaufkommen und -leistung zu rechnen. Rückgänge im Berufs-, im Ausbildungs- und voraussichtlich auch im gesamten Urlaubsverkehr werden durch einen Zuwachs im, generell überdurchschnittlich expansiven, Privatverkehr ausgeglichen.

Für das Jahr **2010** sind die Vorzeichen insgesamt ähnlich ausgeprägt. Die Abnahme der Erwerbstätigenzahl wird (im Jahresdurchschnitt, nicht dagegen im Verlauf) etwas stärker ausfallen. Die Kraftstoffpreise werden sich nicht wesentlich stärker als die allgemeine Preissteigerung erhöhen. Die gesamtwirtschaftliche Belebung dürfte – außerhalb ihrer Wirkungen auf den privaten Konsum und die Erwerbstätigenzahl – auf das Konsumklima ausstrahlen und die Urlaubsreisen, deren Zahl im laufenden Jahr sinkt, anregen. Auf Grund der unterschiedlich hohen Fahrtweiten – im Berufsverkehr unter-, im Urlaubsverkehr überdurchschnittlich – ist für die Verkehrsleistung ein leichtes Wachstum (0,4 %), für das Beförderungsaufkommen dagegen nur eine annähernde Konstanz zu erwarten.

Für den **Individualverkehr** liegen die Vorjahreswerte, die vom DIW geschätzt werden, derzeit noch nicht vor. Sie wurden deshalb anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte geschätzt. Die Unschärfe dieser Schätzungen liegt bei 0,5 bis 1 Prozentpunkten. Dies ist auch bei den o.a. Aussagen zur Entwicklung des gesamten Personenverkehrs im Jahr 2008 zu berücksichtigen.

Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	56391	56420	56081	56080	56173	0,1	-0,6	0,0	0,2
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	9117	9177	9158	9212	9163	0,7	-0,2	0,6	-0,5
Eisenbahnverkehr	2243	2238	2342	2352	2361	-0,2	4,6	0,4	0,4
Luftverkehr ⁴⁾	122	129	131	125	129	6,0	1,7	-5,1	3,3
Insgesamt	67873	67964	67712	67769	67826	0,1	-0,4	0,1	0,1
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	882,6	885,4	881,8	883,6	886,8	0,3	-0,4	0,2	0,4
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	81,8	81,3	80,6	79,8	78,7	-0,6	-0,8	-1,0	-1,4
Eisenbahnverkehr	79,0	79,1	81,8	81,7	82,6	0,1	3,4	0,0	1,0
Luftverkehr	55,6	58,8	60,8	57,7	59,6	5,8	3,3	-5,1	3,3
Insgesamt	1099,0	1104,6	1105,0	1102,8	1107,7	0,5	0,0	-0,2	0,4

1) Innerhalb Deutschlands

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

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

4) Ohne Doppelzählungen der Inland/Ausland- und Ausland/Ausland-Umsteiger

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Auf den Individualverkehr entfallen über 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. Im Jahr **2008** kam es im Individualverkehr aus den oben dargestellten Gründen zu einem leichten Rückgang. Für das Jahr **2009** ist eine annähernde Stagnation und für **2010** ein sehr geringer Anstieg zu erwarten.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** ist im Jahr **2008** das Verkehrsaufkommen leicht gesunken. Dies gilt auch für den bei dieser Größe dominierenden Linienverkehr. Er wiederum wurde in einem hohen Maße durch den Streik im Frühjahr 2008 in Berlin beeinflusst. Ohne diesen Effekt wäre der Linienverkehr gestiegen. Der Gelegenheitsverkehr setzte dagegen im Jahr 2008 seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Da er bei der Verkehrsleistung einen wesentlich höheren Anteil besitzt als bei der Fahrtenzahl, ist die Leistung des gesamten ÖSPV im Jahr 2008 um knapp 1 % gesunken. Im Jahr **2009** ergibt sich für den Linienverkehr aus dem streikbedingten Basiseffekt ein spürbarer Wachstumsimpuls. Dem stehen jedoch die ungünstigen gesamtwirtschaftlichen und demographischen (Ausbildungsverkehr) Rahmenbedingungen entgegen. Saldiert ist mit einem leichten Zuwachs (0,6 %) zu rechnen. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV schlägt sie sich nieder, bei der Leistung (-1,0 %) wird sie jedoch von dem erneut schrumpfenden Gelegenheitsverkehr zunichte gemacht. Im Jahr **2010** entfällt der diesjährige Basiseffekt. Auch die Haupteinflussfaktoren, insbesondere die Erwerbstätigenzahl, werden sich insgesamt etwas ungünstiger entwickeln. Somit ist für den Linienverkehr wieder ein leicht-

tes Minus (-0,5 %) zu erwarten. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV (-1,4 %) schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder.

Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

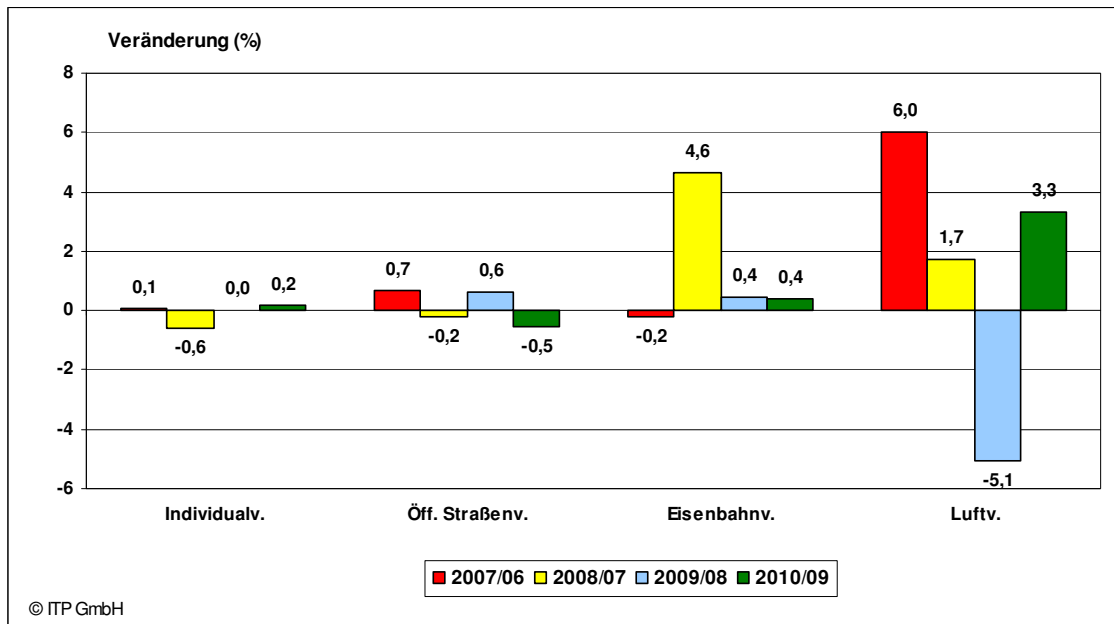
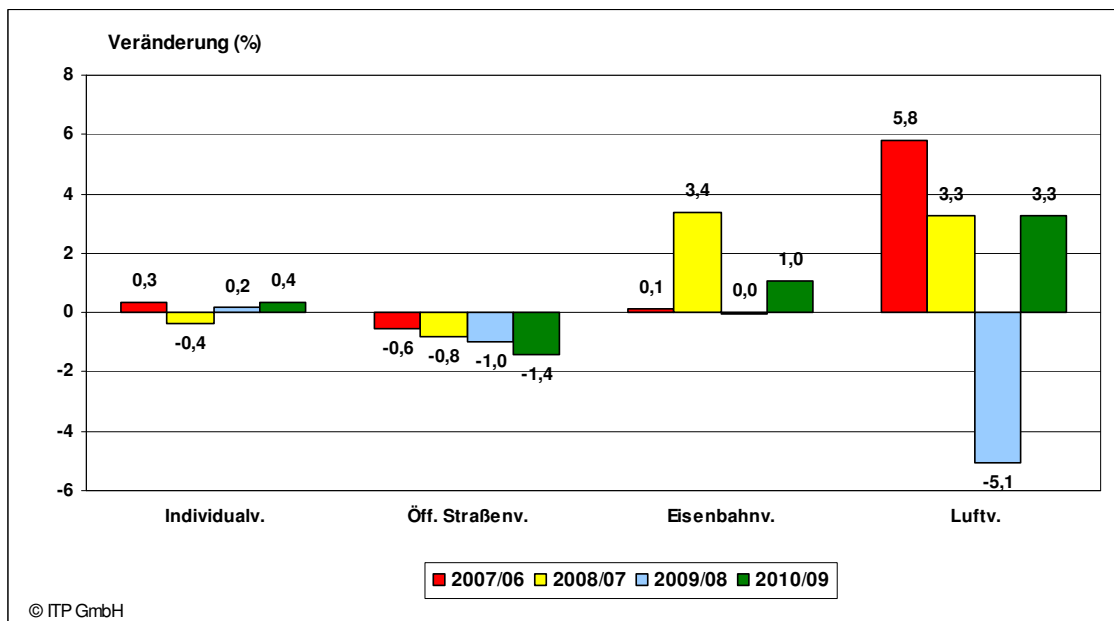


Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten



Der **Eisenbahnverkehr** verzeichnete im Jahr **2008** ein spürbares Wachstum in Höhe von fast 5 % (Aufkommen) bzw. gut 3 % (Leistung). Es fand im Nah- wie im Fernverkehr annähernd gleichermaßen statt. Neben dem Basiseffekt aus dem Lokführerstreik im Jahr 2007 wirkten die im Vorjahr noch halbwegs intakten Rahmenbedingungen expansiv. Ferner kam es in einem gewissen Ausmaß auch zu kraftstoffpreisbedingten Substitutionen. Im Jahr **2009** entstehen aus den gesamtwirtschaftlichen Faktoren kaum mehr Impulse. Hinzu kommen im Fernverkehr massive Angebotsprobleme in Gestalt der Verfügbarkeit der ICEs und der Baustelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin, die zu einer drastischen Fahrtzeitverlängerung geführt hat. Beides ist mittlerweile zwar behoben, hat aber bereits im bisherigen Verlauf spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und wird das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflussen. Insgesamt ist beim Aufkommen nur noch mit einer geringfügigen Zunahme (0,4 %) zu rechnen, bei der Leistung führt der rückläufige Fernverkehr schließlich zu einer Stagnation. Im Jahr **2010** wird sich die Entwicklung im Nahverkehr, der nur noch sehr geringfügig expandieren dürfte, nochmals leicht verschlechtern. Dagegen sollte der Fernverkehr wieder auf den Wachstumskurs (2 %) zurückfinden. Insgesamt resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 0,4 % (Aufkommen) bzw. 1 % (Leistung).

Der **Luftverkehr** ist seit der vorangegangenen Wachstumsdelle der Jahre 2001/02 kräftig gewachsen. Im Verlauf des Jahres **2008** wurde die Aufwärtsentwicklung jedoch durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen gestoppt. Seit August sind die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr negativ. Im Gesamtjahr verblieb nur noch eine Zunahme von knapp 2 % (Aufkommen) bzw. gut 3 % (Leistung). Zu Beginn des Jahres **2009** wurde die Entwicklung endgültig dramatisch. Von Januar bis Mai lag die Zahl der Fluggäste um 8 % unter dem Vorjahresniveau. Für den weiteren Verlauf ist zwar eine gewisse Belebung zu erwarten, dennoch verbleibt im Gesamtjahr noch ein Rückgang um 5 %. Das stellt die Entwicklung in den Jahren 2001/02, in denen die Fluggastzahl wegen der Auswirkungen des 11. September 2001, der damaligen Rezession und anderer Gründe um 2 % bzw. 3 % sank, bei Weitem in den Schatten. Für das Jahr **2010** wird mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung und der voraussichtlich wieder steigenden Zahl der Urlaubsreisen mit einem Wiederanstieg gerechnet, der derzeit mit 3 % quantifiziert wird.

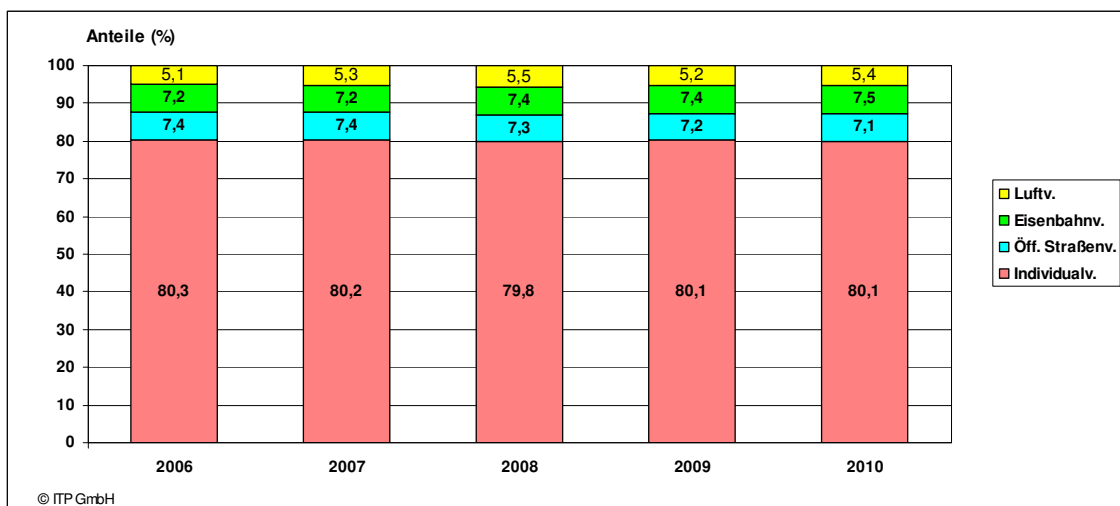
Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs nur leichte Bewegungen. Der Individualverkehr wird, nach leichten Verlusten in den Jahren 2007 und 2008, im Prognosezeitraum seinen Anteil bei der Leistung, nicht dagegen beim Aufkommen, erhöhen. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nimmt beim Aufkommen von 2006 bis 2009 – entgegen dem langfristigen Trend – zu, bei der Leistung hingegen kontinuierlich ab. Die Eisenbahnen konnten ihren Anteil vor allem 2008 steigern. Der Luftverkehr schließlich, dessen Anteil bei der Leistung – nur hier ist im Grunde eine Aussage sinn-

voll – seit der Vereinigung Deutschlands von 2,6 % (1991) auf 5,5 % (2008) gestiegen ist, verliert im Jahr 2009 spürbar, setzt den Wachstumstrend aber ab 2010 wieder fort.

Abbildung P-3: Modal Split des Verkehrsaufkommens



Abbildung P-4: Modal Split der Verkehrsleistung



4.2 Motorisierter Individualverkehr

Wie im vorangegangenen Abschnitt bereits erwähnt, liegen die Werte für das Jahr **2008**, die vom DIW geschätzt werden, derzeit noch nicht vor. Sie wurden deshalb anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte geschätzt. Der Absatz von Ottokraftstoff, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, ist laut der amtlichen Mineralölstatistik des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle im Vorjahr um 3,4 % gesunken, der von Dieselmotorkraftstoff um 2,9 % gestiegen. Aus Letzterem wurde – in Anlehnung an die Entwicklung des Bestands von Diesel-Pkw – geschätzt, dass das Volumen des von ihnen verbrauchten Dieselmotorkraftstoffs um etwa 1,5 % zugenommen hat.

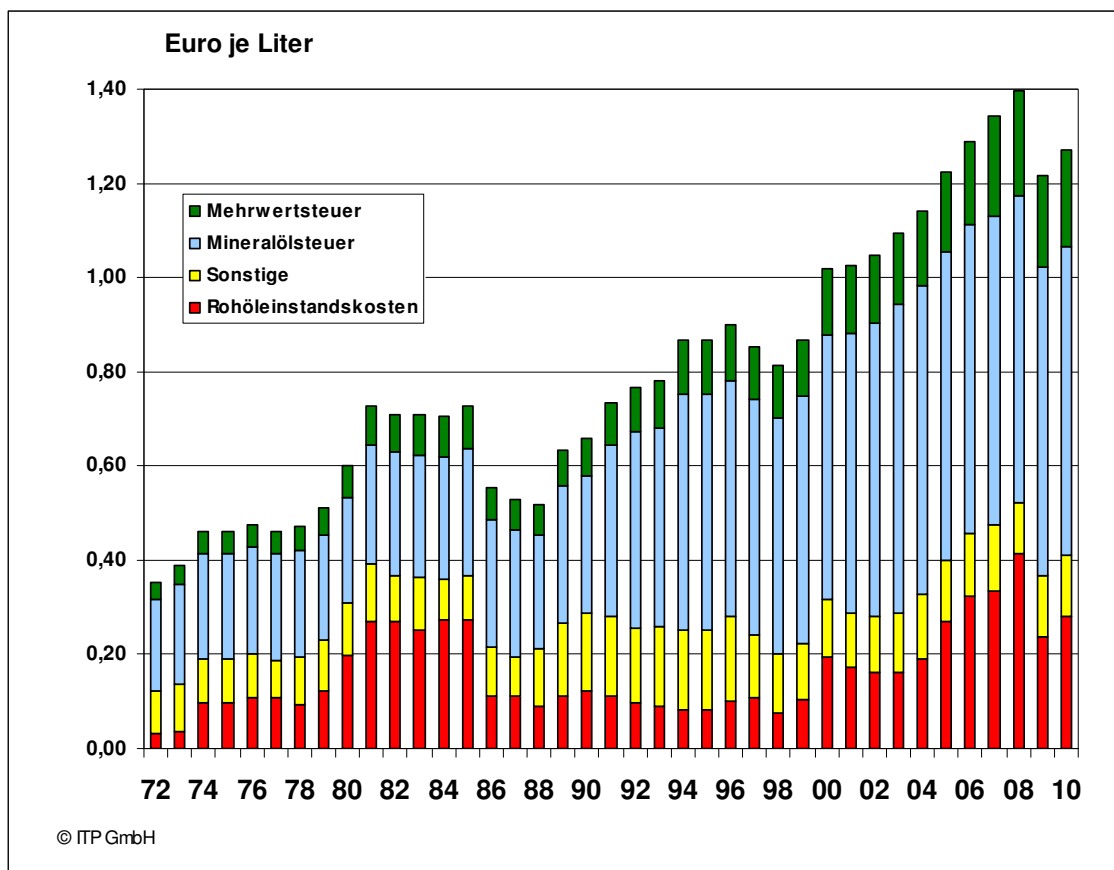
Bei den spezifischen Verbräuchen der Pkw besteht eine gewisse Unsicherheit, weil die Abnahme bei Otto-Pkw laut der DIW-Fahrleistungsrechnung im Jahr 2007 überdurchschnittlich hoch (2,0 %) ausfiel (Durchschnitt 2000 bis 2006: 1,0 %). Wir sind davon ausgegangen, dass dies (noch) nicht den Beginn einer Trendänderung darstellt und haben den langjährigen Durchschnitt nur geringfügig auf 1,3 % angehoben. Für Diesel-Pkw wurde eine Verbrauchsminderung in Höhe von 0,5 % angenommen.¹ Daraus ergibt sich für die **Fahrleistung** der Otto-Pkw eine Abnahme um 2 %, für die der Diesel-Pkw ein Anstieg um ebenfalls 2 % und für alle Fahrzeuge ein leichter **Rückgang** um **0,4 %**. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge wurde eine Stagnation und für die mittlere Fahrtweite ein leichter Anstieg angenommen. Daraus ergeben sich für die **Verkehrsleistung** (-0,4 %) und die **Fahrtenzahl** (-0,6 %) Abnahmen in annähernd gleicher Höhe wie für die Fahrleistung.

Für das Jahr **2009** zeichnen sich etwas höhere Veränderungen ab. Für den **Pkw-Bestand** trifft dies allerdings nicht zu. Bei dieser Größe ist es sinnvoll, für das laufende Jahr den statistisch ausgewiesenen Wert für den Januar des Folgejahres, also nicht den des laufenden Jahres, heranzuziehen. Denn der Bestandsaufbau findet überwiegend in der ersten Jahreshälfte statt, so dass der Jahresanfangsbestand stärker unter dem Jahresdurchschnittswert liegt als der Jahresendbestand darüber. In dieser Definition ist der Pkw-Bestand im Jahr 2008, ausgedrückt durch den Wert für den 1.1.2009, um 0,3 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Für das laufende Jahr ist mit einer nur geringfügig höheren Zunahme zu rechnen. Einem stärkeren Wachstum stehen die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren entgegen. Die Auswirkungen der Abwrackprämie sind weitestgehend bestandsneutral. Die auf die fahrfähige Bevölkerung bezogene **Pkw-Dichte** erhöht sich damit, wie schon in den beiden Vorjahren, mit 0,2 % nur noch sehr geringfügig.

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

Auf die **Pkw-Nutzung** gehen von der gesamtwirtschaftlichen Seite kaum anregende Effekte aus. Der private Konsum stagniert und die Zahl der Erwerbstätigen sinkt spürbar. Letzteres wird sich im Verlauf des Jahres noch verstärken. Dagegen entsteht ein spürbarer Impuls aus der Entwicklung der Kraftstoffpreise. Sie sind von dem zwischenzeitlichen Tiefpunkt im Jahr 1998 bis 2008 deutlich, nämlich insgesamt um 72 % bzw. pro Jahr um 5,5 %, gestiegen. Für das Jahr 2009 zeichnet sich, parallel zur Entwicklung des Rohölpreises, ein deutlicher Rückgang um rund 10 % ab (vgl. Abb. P-5). Ein schwacher Impuls entsteht bei den Urlaubsreisen, die im laufenden Jahr, Äußerungen von Marktteilnehmern zufolge, in höherem Ausmaß nach Deutschland verlaufen und dann überwiegend mit dem Pkw vorgenommen werden. Saldiert gleichen sich diese Haupteinflussfaktoren annähernd aus, so dass mit einer nur sehr geringen Steigerung des Pkw-Verkehrs zu rechnen ist.

Abbildung P-5: Entwicklung des Preises für Eurosuper von 1972 bis 2010



Dieses Ergebnis wird gestützt durch die Entwicklung des Kraftstoffabsatzes. Wie in Abschnitt 2.3 bereits erwähnt, lag der Absatz von Ottokraftstoff im ersten Halbjahr 2009 zwar um knapp 3 % unter dem Vorjahresstand. Dies ist allerdings zum großen Teil auf die Entwicklung im Ja-

nuar zurückzuführen (-11 %), als wieder einmal Käufe in den Dezember (+3,6 %) vorgezogen wurden. Zwischen Februar und Juni 2009 betrug das Minus lediglich 1 %. Für das Gesamtjahr 2009 wird es auf gut 1 % geschätzt. Entsprechend entwickelt sich der Verbrauch der Otto-Pkw. Für den Verbrauch der Diesel-Pkw wird, wiederum parallel zur Bestandsentwicklung, eine Zunahme um 1 % erwartet. Bei gleichen Abnahmeraten für die spezifischen Verbräuche wie im Jahr 2008 ergibt sich für die **Pkw-Fahrleistung** ein Anstieg um 0,2 %. Für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw errechnet sich daraus ein Rückgang in der gleicher Höhe. Die **Verkehrsleistung** des Individualverkehrs wird sich, unter der erneuten Annahme eines konstanten Besetzungsgrads, im gleichen Ausmaß wie die Fahrleistung erhöhen und die **Fahrtenzahl** vollständig stagnieren (vgl. Tab. P-2).

Für das Jahr **2010** zeichnet sich im Großen und Ganzen eine ähnliche Entwicklung ab wie für 2009. Der **Pkw-Bestand** wird erneut in einem vergleichsweise moderaten Ausmaß steigen, weil der private Konsum nicht zunimmt und die Arbeitslosigkeit zunimmt, was die Anschaffung von langlebigen Gebrauchsgütern dämpft. Die Erwerbstätigenzahl wird (im Jahresdurchschnitt) in einem etwas stärkeren Ausmaß sinken als im laufenden Jahr. Allerdings entfallen auf den Berufsverkehr beim Individualverkehr geringe Anteile als beim ÖPNV. Auf der Kraftstoffpreisseite entfällt einerseits der diesjährig spürbare Basiseffekt aus 2008; andererseits ist aber auch kein Anstieg wie in den vergangenen Jahren zu erwarten.

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	41,020	41,184	41,321	41,486	41,632	0,4	0,3	0,4	0,4
Pkw-Dichte (1000) ²⁾	603	603	604	605	607	0,1	0,1	0,2	0,3
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾	14,235	14,266	14,162	14,133	14,135	0,2	-0,7	-0,2	0,0
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	583,9	587,5	585,2	586,3	588,5	0,6	-0,4	0,2	0,4
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,512	1,507	1,507	1,507	1,507	-0,3	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	882,6	885,4	881,8	883,6	886,8	0,3	-0,4	0,2	0,4
Durchschn. Fahrtweite (km)	15,65	15,69	15,72	15,76	15,79	0,3	0,2	0,2	0,2
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,391	56,420	56,081	56,080	56,173	0,1	-0,6	0,0	0,2

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

2) Pro 1000 Einwohner über 18 Jahre

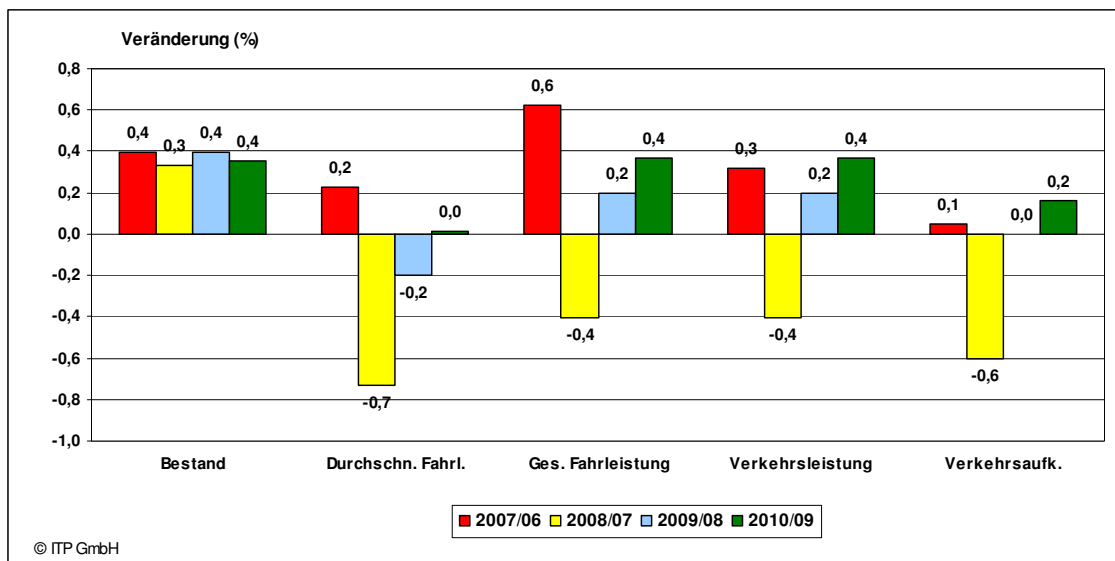
3) Pro Pkw

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

5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Abbildung P-6: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs



Ein gewisser Wachstumsimpuls, der allerdings lediglich auf die Verkehrsleistung wirkt, entsteht bei den Urlaubsreisen. Deren Zahl dürfte im laufenden Jahr nicht nur im Luftverkehr, sondern auch im Pkw-Verkehr sinken. Offensichtlich werden in diesem Jahr größere Budgetanteile der verfügbaren Einkommen für Pkw-Käufe im Zusammenhang mit der Abwrackprämie verwendet, die dann für andere Verwendungszwecke nicht zur Verfügung stehen. Bei Urlaubsreisen sind die Einsparmöglichkeiten einfacher realisierbar als bei anderen Gütern und Dienstleistungen. Die langjährige Erfahrung zeigt, dass derartige Verschiebungen bald wieder zurückgeführt werden. Deshalb ist für das kommende Jahr ein Wiederanstieg der Urlaubsreisen zu erwarten. Davon sollte auch der Pkw-Verkehr betroffen sein. Allerdings könnte die dadurch entstehende Zunahme der Urlaubsreisen mit dem Pkw durch (Rück-) Änderungen in der Zielwahl, also von Deutschland in ausländische Feriengebiete, abgeschwächt werden.

Insgesamt wird für die **Pkw-Fahrleistung** im kommenden Jahr ein geringfügig höherer Anstieg (0,4 %) erwartet als im laufenden Jahr. Wie schon für die Vorjahre, werden für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtanzahl** des Individualverkehrs ähnliche Veränderungsraten angenommen.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden. Sie liegt gegenwärtig für das Jahr 2008 noch nicht vor. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben. Sie ist derzeit für 2008 (und für das erste Quartal 2009) vollständig verfügbar. Im Liniennahverkehr werden damit 97 % des Verkehrs aller Unternehmen erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte – mit Ausnahme von späteren Revisionen – gesichert sind. Im Linienfernverkehr werden in der Quartalsstatistik rund 80 % des Verkehrs aller Unternehmen abgedeckt. Dies reicht für eine fundierte Schätzung aus. Dagegen wird der Gelegenheitsverkehr, auf den mehr als 95 % des gesamten Fernverkehrs entfallen, in der Quartalsstatistik gar nicht erhoben. Hierfür musste die Entwicklung im Jahr 2008 geschätzt werden. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch rund ein Drittel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

Im Jahr **2008** hat sich die Nachfrage im **Linienverkehr** gegenüber dem Vorjahr wenig verändert. Das Verkehrsaufkommen nahm geringfügig ab (-0,2 %) und die Leistung ebenso geringfügig zu (0,3 %). Die Entwicklung wurde in einem hohen Maße durch den Streik im Frühjahr 2008 bei der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) beeinflusst. Auf den gesamten ÖPNV in Berlin entfallen immerhin 12 % der bundesweiten Nachfrage. Im ÖSPV ist die Zahl wegen der Bedeutung der Berliner S-Bahn geringer, aber dennoch bedeutend. Die Entwicklung ohne den Streik kann auf knapp 1 % geschätzt werden. Das liegt nahe bei der Zunahme des Vorjahres.

Der **Gelegenheitsverkehr** setzte dagegen im Jahr 2008 seinen langjährigen, seit 2001 anhaltenden, Abwärtstrend fort. Der Rückgang zwischen 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, und 2007 beträgt pro Jahr 4,4 %. Da die Rahmenbedingungen für den Busreiseverkehr im Jahr 2008 nicht besser, teilweise sogar schlechter ausgeprägt waren als in den Vorjahren, wurde für dieses Jahr eine erneute Abnahme um 3 % bei der Fahrtenzahl angenommen. Dies wird durch Informationen des Verbands bestätigt.¹ Bei der Leistung fällt das Minus dem Trend zufolge noch etwas höher aus (3,3 %).

Auf Grund des vergleichsweise hohen Anteils des Gelegenheitsverkehrs ist die Verkehrsleistung des **gesamten ÖSPV** im Jahr 2008 spürbar gesunken (-0,8 %). Das Aufkommen hingegen wird vom Linienverkehr dominiert und ging wie dort lediglich leicht zurück (-0,2 %).

¹ Vgl. Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (Hrsg.), Konjunkturumfrage 2008, S. 18.

Im Jahr **2009** ergibt sich für den **Linienverkehr** aus dem streikbedingten Basiseffekt ein spürbarer Wachstumsimpuls. Im ersten Quartal stieg die Nachfrage gegenüber dem Vorjahr um 4,8 %. Allerdings ist das zum Teil auch auf die Verschiebung der Osterferien (2008 im März, 2009 im April) zurückzuführen. Dennoch trägt der "Streikeffekt" etwa **1 %** zum diesjährigen Wachstum des Linienverkehrs bei. In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass die diesjährigen Warnstreiks in vielen ÖPNV-Unternehmen von der Dauer und vom räumlichen Umfang zu gering ausgeprägt waren, um sich im Jahresergebnis bemerkbar zu machen.

Dem stehen jedoch die ungünstigen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen entgegen. Insbesondere der Rückgang der **Erwerbstätigenzahl** wird sich im späteren Verlauf des Jahres – zu dessen Beginn ist sie gegenüber dem Vorjahr noch kaum gesunken – bemerkbar machen. Der Anteil des Berufsverkehrs am gesamten ÖSPV beläuft sich nach Schätzungen von Intraplan auf knapp 20 %. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass neu in die Arbeitslosigkeit geratene Fahrgäste, die vorher einen Zeitfahrausweis besaßen, diesen dann mit hoher Sicherheit kündigen und zum Teil auch Fahrten außerhalb des Berufsverkehrs nicht mehr mit dem ÖPNV durchführen. Von daher liegt der Anteil der betroffenen Fahrten höher als bei den erwähnten 20 %. Nach Angaben des VDV werden bei dessen Mitgliedsunternehmen 38 % aller Fahrten mit Zeitfahrausweisen für Erwachsene durchgeführt. Dieser Wert ist andererseits wieder zu hoch, weil diese Unternehmen überwiegend in Verdichtungsräumen tätig sind, wogegen der Anteil des Berufsverkehrs am ÖPNV in der Fläche mit Sicherheit weit geringer ist. Der de facto betroffene Teil des ÖSPV liegt also zwischen den beiden genannten Werten. Ein Rückgang der Erwerbstätigenzahl um 1,3 % wie in diesem Jahr führt also unter sonst gleichen Bedingungen zu einer Abnahme des ÖPNV um knapp **0,5 %**. Zu diesem konjunkturrell dämpfenden Einfluss kommt der mittel- und langfristig wirksame Bremsfaktor aus der abnehmenden Zahl der Auszubildenden (2009: -1,4 %) hinzu. Auch die Senkung der Kraftstoffpreise wirkt tendenziell bremsend auf den ÖSPV, allerdings ist dieser Effekt sehr schwach.

Alle kontraktiven Einflüsse zusammen gleichen den "Streikeffekt" also weitgehend aus. Somit bleibt von dem kräftigen Wachstum des ersten Quartals im **gesamten Jahresergebnis** nicht mehr viel übrig. Es ist lediglich mit einem **leichten Zuwachs** zu rechnen. Bei der Leistung (0,3 %) fällt er wegen der kürzeren Strecken in Berlin, aber auch generell in den Ballungsräumen, in denen sich der ÖSPV grundsätzlich überdurchschnittlich entwickelt, noch etwas geringer aus als beim Aufkommen (0,6 %).

Für den **Gelegenheitsverkehr** sind die Grundvoraussetzungen noch schlechter als im Vorjahr. Die Ferienzielreisen werden, wie seit Längerem, vor allem von Zielwahländerungen sowie von preisgünstigen Angeboten der Eisenbahnen und der Fluggesellschaften beeinflusst. Hinzu kommen nun auch konjunkturelle Einflüsse. Unternehmen stornieren ihre Betriebsausflüge, Vereine ihre Ausflugsfahrten etc. Deshalb wurde für 2009 eine etwas höhere Abnahme als 2008

(rund 4 % bei Aufkommen und Leistung) angenommen. Bei der Verkehrsleistung des **gesamten ÖSPV** wird damit die Zunahme im Linienverkehr zunichte gemacht, so dass die Veränderung erneut ins Minus gerät (-1 %). Das Aufkommen wächst wie im Linienverkehr (0,6 %).

Im Jahr **2010** entfällt der diesjährige Basiseffekt aus dem Streik von 2008. Auch die Erwerbstätigenzahl wird sich insgesamt nochmals etwas ungünstiger entwickeln. Der Einfluss aus der Zahl der Auszubildenden ändert sich im Ausmaß nicht. Dagegen entfällt der diesjährige Effekt aus den Kraftstoffpreisen. Da die negativen Einflüsse überwiegen, ist für den **Linienverkehr** ein leichtes Minus (-0,5 %) zu erwarten. Im **Gelegenheitsverkehr** gibt es keine Gründe, um ein Ende der Talfahrt anzunehmen. Der Rückgang mag bestenfalls etwas geringer ausfallen als im Jahr 2009. Somit wird im **gesamten ÖSPV** das Aufkommen wie im Linienverkehr (-0,5 %) und die Leistung stärker als in den Vorjahren (-1,4 %) abnehmen.

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9117	9177	9158	9212	9163	0,7	-0,2	0,6	-0,5
- Linienverkehr	9030	9091	9074	9132	9086	0,7	-0,2	0,6	-0,5
- Gelegenheitsverkehr	87,2	85,6	83,1	79,9	77,2	-1,8	-3,0	-3,8	-3,4
Eisenbahnverkehr	2243	2238	2342	2352	2361	-0,2	4,6	0,4	0,4
- Nahverkehr	2123	2119	2218	2229	2236	-0,2	4,7	0,5	0,3
- Fernverkehr	120	119	124	123	125	-0,8	4,0	-0,5	1,8
Insgesamt	11360	11415	11499	11564	11524	0,5	0,7	0,6	-0,3
- Nahverkehr	11153	11210	11293	11361	11322	0,5	0,7	0,6	-0,3
- Fernverkehr	207	205	207	203	203	-1,2	1,1	-1,8	-0,2
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	81,8	81,3	80,6	79,8	78,7	-0,6	-0,8	-1,0	-1,4
- Linienverkehr	55,6	56,1	56,2	56,4	56,1	0,8	0,3	0,3	-0,5
- Gelegenheitsverkehr	26,1	25,2	24,4	23,4	22,6	-3,5	-3,3	-4,1	-3,7
Eisenbahnverkehr	79,0	79,1	81,8	81,7	82,6	0,1	3,4	0,0	1,0
- Nahverkehr	44,5	44,9	46,2	46,4	46,5	0,9	2,9	0,5	0,1
- Fernverkehr	34,5	34,2	35,6	35,3	36,1	-0,8	4,0	-0,8	2,2
Insgesamt	160,7	160,4	162,4	161,6	161,3	-0,2	1,2	-0,5	-0,2
- Nahverkehr	100,1	101,0	102,4	102,8	102,6	0,9	1,4	0,4	-0,2
- Fernverkehr	60,6	59,4	60,0	58,7	58,6	-2,0	0,9	-2,1	-0,1
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Die Nachfrage im **Nahverkehr** der Eisenbahnen verzeichnete im Jahr **2008** ein spürbares Wachstum in Höhe von fast 5 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung). Hier entstand zum einen ein nennenswerter Basiseffekt aus dem Lokführerstreik am Ende des Vorjahres. Außerdem wirkten die im Vorjahr noch halbwegs intakten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen expansiv, und zwar sowohl im Berufs- als auch im Privatverkehr. Ferner kam es in einem gewissen Ausmaß auch zu kraftstoffpreisbedingten Substitutionen. Im **Fernverkehr** bewegte sich die Expansion in der gleichen Größenordnung (jeweils 4 %). Hier war der streikbedingte Basiseffekt noch stärker. Im vierten Quartal 2008 wuchs die Fernverkehrsleistung um 9 %. Generell waren sowohl die Privat- als auch die Geschäftsreisen mit der Bahn im Jahr 2008 noch auf Wachstumskurs. Die Zuwachsraten im **gesamten Eisenbahnverkehr** glichen denen des Nahverkehrs.

Im Jahr **2009** ist der **Nahverkehr** von den gleichen Einflüssen betroffen wie der Linienverkehr im ÖSPV. Im ersten Quartal stiegen Aufkommen und Leistung zwar um jeweils knapp 5 %, was aber vor allem durch die Verschiebung der Osterferien zustande kam. Auch dies wird sich im weiteren Verlauf des Jahres massiv abschwächen. Da der Anteil des Berufsverkehrs bei den Bahnen noch höher ist als im ÖSPV, wird der Einfluss aus dem Rückgang der Erwerbstätigenzahl hier noch etwas stärker ausgeprägt sein. Gegenwärtig kommt es in Berlin zu massiven Angebotseinschränkungen auf Grund von Problemen mit der Verfügbarkeit der S-Bahnen. Es ist noch nicht absehbar, wie lange diese Störung anhält. Auf die Berliner S-Bahn entfallen knapp 20 % des bundesweiten Aufkommens. Bei einer (angenommenen) Dauer von einem Monat und einem (fiktiven) Nachfragerückgang um 50 % verliert der gesamte Eisenbahnnahverkehr allein dadurch 1 % seines Jahresergebnisses. Allerdings dürfte der tatsächliche effektive Rückgang geringer sein, weil das Angebot an Regionalzügen massiv aufgestockt wurde. Die übrigen Fahrgäste steigen vor allem im innerstädtischen Verkehr auf die U-Bahn um. Wenn die Angebotsprobleme aber noch länger andauern sollten, wird der Effekt im Jahresergebnis in jedem Fall sichtbar sein. Aus all diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass der Nahverkehr im gesamten Jahr über ein **leichtes Plus** nicht hinaus kommt. Es wird derzeit auf 0,5 % geschätzt.

Im **Fernverkehr** kam es bereits im ersten Halbjahr ebenfalls zu massiven Angebotsproblemen, weil die ICEs aus bekannten Gründen des öfteren nicht zur Verfügung standen. Hinzu gesellte sich die Baustelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin, die zu einer drastischen Fahrtzeitverlängerung geführt hat. Beides ist mittlerweile zwar behoben, hat aber schon spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und wird das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflussen. Darüber hinaus wirken die konjunkturellen Faktoren kaum mehr expansiv, so dass die Zahl der Geschäftsreisen nicht mehr sinkt. Des Weiteren macht sich auch der Rückgang des Luft-

verkehrs bemerkbar. Nach Schätzungen von Intraplan entfallen mittlerweile 7 % der gesamten Schienenfernverkehrsleistung auf Zubringerfahrten zu und von den Flughäfen. Somit wird sich der Einbruch im Luftverkehr (um 5 %) mit immerhin knapp 0,5 % im Eisenbahnfernverkehr niederschlagen. Der einzige positive Impuls gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der Ausweitung der preisgünstigen Sonderangebote. Die Zahl der – nahezu unbeschränkt nutzbaren – Tickets, die in Kooperation mit mehreren Einzelhandelsunternehmen herausgegeben wurden, hat sich in diesem Jahr verdoppelt. Auch die Dauer und der Umfang der sog. "Specials" wurden erweitert. Saldiert überwiegen jedoch die dämpfenden Einflüsse. Deshalb ist ein Rückgang um etwa 0,5 % (Aufkommen) bzw. knapp 1 % (Leistung) zu erwarten. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** bedeutet das ein nur noch leichtes Aufkommensplus (0,4 %) und eine stagnierende Leistung.

Im Jahr **2010** wird sich die Entwicklung im **Nahverkehr** nochmals leicht verschlechtern. Wie im ÖSPV macht sich vor allem die erneut etwas ungünstigere Entwicklung der Erwerbstätigenzahl bemerkbar. Somit ist nur noch eine sehr geringe Zunahme zu erwarten. Im **Fernverkehr** entsteht dagegen zunächst aus den diesjährigen Angebotsproblemen ein spürbarer Basiseffekt. Hinzu kommen der Wiederanstieg des Luftverkehrs mit seinen Folgen für die Zubringerfahrten sowie die allgemeine leichte Belebung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Aus all diesen Gründen sollte der Fernverkehr im kommenden Jahr wieder auf den Wachstumskurs (2 %) zurückfinden. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 0,4 % (Aufkommen) bzw. 1 % (Leistung).

4.5 Luftverkehr

Der **Luftverkehr** ist seit der vorangegangenen Wachstumsdelle der Jahre 2001/02 kräftig gewachsen, nämlich um insgesamt 44 % bzw. 8 % pro Jahr. Im Verlauf des Jahres **2008** wurde die Aufwärtsentwicklung jedoch durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen gestoppt. Seit August sind die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr negativ. Im Gesamtjahr verblieb nur noch eine Zunahme von 1,3 %. Dabei hat sich der innerdeutsche Verkehr noch überdurchschnittlich entwickelt (2,7 %).

Diese Werte beziehen sich auf der Zahl der Fluggäste, die in der Öffentlichkeit die größte Beachtung und Verbreitung findet. Im Folgenden wird auch auf die Zahl der Reisenden eingegangen, die sich aus der Differenz der Fluggäste und der Umsteiger, soweit in der Luftverkehrsstatistik als solche erfasst, ergibt und die auch in den Übersichtstabellen des Personenverkehrs dargestellt wurde. Da die Anzahl der Umsteiger im Jahr 2008 erstmals seit vielen Jahren sank, nahm die Zahl der Reisenden etwas stärker zu (1,7 %) als die der Fluggäste (vgl. Tab. P-4).

Tabelle P-4: Fluggäste, Umsteiger und Reisende im Luftverkehr

	Mio. Pers.					Veränderung in %			
	2006	2007	2008	2009	2010	07/06	08/07	09/08	10/09
Fluggäste	154,5	164,1	166,3	157,9	163,1	6,3	1,3	-5,1	3,3
Innerdeutsch	22,6	24,1	24,7	23,5	24,2	6,3	2,7	-5,0	3,0
Grenzüberschreitend ²⁾	131,8	140,1	141,6	134,4	138,9	6,2	1,1	-5,1	3,4
- davon Europa	101,9	107,9	108,5	102,8	106,1	5,9	0,6	-5,3	3,1
- davon Interkontinental	29,4	31,5	32,4	30,7	31,9	7,2	2,7	-5,0	3,8
Umsteiger¹⁾	32,7	35,0	35,0	33,2	34,3	7,2	-0,2	-5,1	3,3
Inland / Ausland	6,3	6,3	6,5	6,2	6,4	1,4	2,4	-5,0	3,0
Ausland / Ausland	26,4	28,7	28,5	27,0	27,9	8,6	-0,7	-5,1	3,4
Reisende	121,8	129,1	131,3	124,7	128,8	6,0	1,7	-5,1	3,3
Innerdeutsch	16,4	17,7	18,2	17,3	17,8	8,2	2,8	-5,0	3,0
Grenzüberschreitend ²⁾	105,4	111,4	113,1	107,3	110,9	5,7	1,5	-5,1	3,4
- davon Europa	82,0	86,4	87,1	82,4	85,0	5,3	0,8	-5,3	3,1
- davon Interkontinental	22,9	24,4	25,4	24,1	25,0	6,5	4,0	-5,0	3,8
1) Bei Fluggästen doppelt, bei Reisenden einfach gezählt									
2) Incl. ungebrochener Transit (2008: 0,655 Mio.), regional nicht aufteilbar									

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Zu Beginn des Jahres **2009** wurde die Entwicklung endgültig dramatisch. Von Januar bis Mai lag die Zahl der Fluggäste um 8 % unter dem Vorjahresniveau. Für den weiteren Verlauf ist eine gewisse Verminderung der Minusrate zu erwarten. Deren Ausmaß ist aber noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Eine eingehende Analyse der Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf und im Vergleich mit den Vorjahren zeigt folgende Minusraten der Fluggastzahlen (vgl. Abb. P-7):

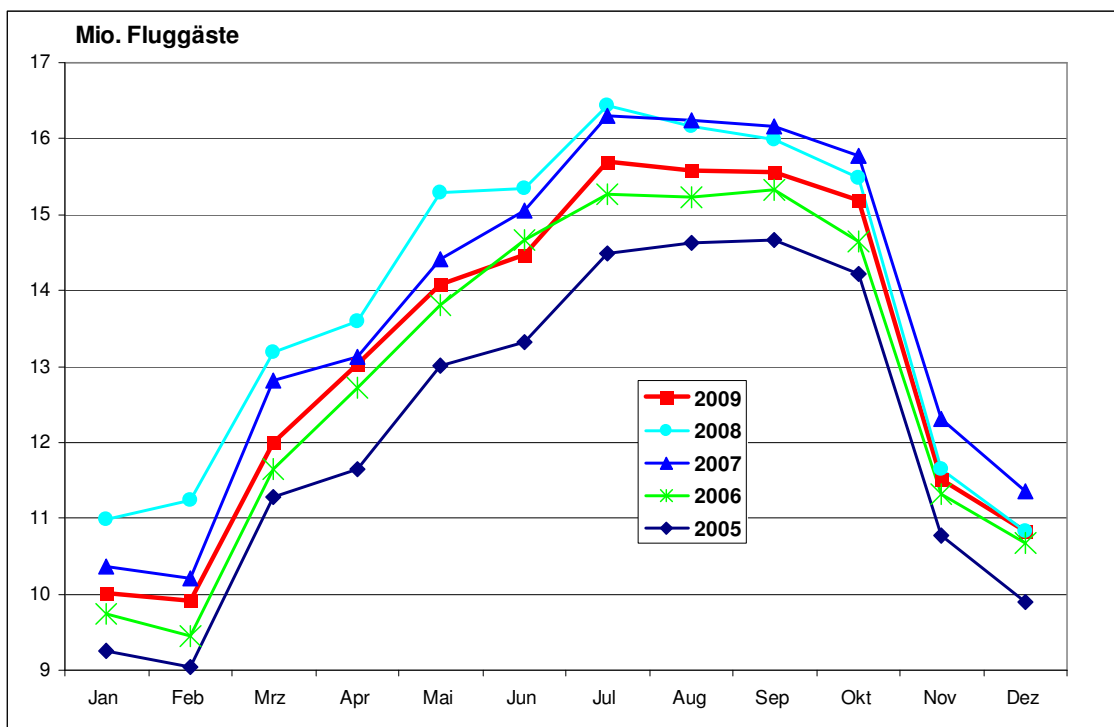
- Januar: 8,9 % gegenüber 2008 und 3,4 % gegenüber 2007,
- Februar: 11,8% gegenüber 2008 – von diesem hohen Wert sind rund 3 Prozentpunkte auf den Schalttag des Vorjahres zurückzuführen – und 2,9 % gegenüber 2007,
- März: 9,0 % gegenüber 2008 und 6,4 % gegenüber 2007, was wegen der Verschiebung der Osterferien als Verbesserung interpretiert werden konnte,
- April: 4,2 % gegenüber 2008 – die Verminderung war in Anbetracht der Lage der Osterferien nicht verwunderlich – und 0,8 % gegenüber 2007 – schon eher als positives Signal zu interpretieren,
- Mai: 7,9 % gegenüber 2008 – zum Teil erklärbar durch die Verschiebung der Pfingstferien, auch wenn weniger bedeutend als die der Osterferien – und 2,3 % gegenüber 2007.

Bis zu diesem Zeitpunkt haben sich die Schrumpfungsraten im Verlauf bei Bereinigung der Ferieneffekte durchaus in einem gewissen Ausmaß vermindert. Dies gilt vor allem für den Vergleich mit 2007. Allerdings setzt der Wert der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

für den Juni (-5,8 %, ohne Transit und bereinigt um die hier doppelt gezählten innerdeutschen Fluggäste) die Entwicklung nicht fort: Der Rückgang gegenüber 2007 fällt mit 3,9 % wieder etwas stärker aus als in den Vormonaten. Ähnliches für den Vergleich mit 2006 und 2005.

Es bleibt abzuwarten, ob im Juni ein (noch) nicht bekannter Sonderfaktor am Werk war und die Entwicklung sich anschließend weiter verbessert oder ob die Abwärtsbewegung (im Vorjahresvergleich) anhält. Für die vorliegende Prognose wurde ein Mittelweg eingeschlagen (vgl. nochmals Abb. P-7).

Abbildung P-7: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2005 bis 2009



Damit wird der Rückgang gegenüber dem Vorjahr, als sich die Abschwächung im Verlauf bereits nachhaltig bemerkbar machte, immer geringer. Im Dezember wird der Vorjahreswert bereits erreicht. Für das **Gesamtjahr** resultiert daraus ein Rückgang um 5 %. Dieses Ausmaß stellt die Entwicklung in den Jahren 2001/02 bei Weitem in den Schatten. Damals ging die Fluggastzahl trotz der Auswirkungen des 11. September 2001, der gesamtwirtschaftlichen Schwäche sowohl in Deutschland als auch in den wichtigsten Ziel- und Herkunftsländern sowie weiterer spürbarer Sondereffekte in Gestalt von Terroranschlägen in wichtigen Urlaubszielgebieten und der Ausbreitung der Lungenkrankheit SARS um vergleichsweise moderate 2 % bzw. 3 % zurück.

Es kann mit hoher Sicherheit davon ausgegangen werden, dass der Rückgang bei den **Geschäftsflügen** entsprechend des Einbruchs des Außenhandels stärker ausgeprägt ist als bei den Urlaubs- und den sonstigen Privatflügen. Dafür spricht auch, dass die Entwicklung in Frankfurt und München, d.h. auf Flughäfen mit einem überdurchschnittlich hohen Geschäftsreiseanteil, etwas unterproportional verläuft. Gerade für München, wo die Nachfrage seit vielen Jahren wegen des Ausbaus des Hubs seitens der Lufthansa deutlich stärker wächst als im Bundesdurchschnitt, ist dies bemerkenswert. Dennoch wird auch die Zahl der **privaten Flüge** im Jahr 2009 sinken. Innerhalb der Luftverkehrsnachfrage entwickeln sich die drei **Hauptverkehrsverbindungen**, wie schon im bisherigen Verlauf, annähernd parallel. Für die Reisenden bzw. die Umsteiger wurden jeweils die gleichen Veränderungen angesetzt wie für die Fluggäste.

Im Jahr **2010** wird der Luftverkehr mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wieder ein Plus verbuchen. Denn erstens wird sich der deutsche Außenhandel zumindest in einem gewissen Ausmaß erholen. Dies strahlt unmittelbar auf die **Geschäftsflüge** aus. Außerdem kann der internationale Geschäftsreiseverkehr mittlerweile fast als Frühindikator für den Außenhandel betrachtet werden. Denn zahlreiche Reisen werden zur Geschäftsanbahnung durchgeführt, so dass die effektiven Ströme von Waren und Dienstleistungen mit einer gewissen Zeitverzögerung stattfinden. Daraus folgt, dass die Belegung im Geschäftsreiseverkehr etwas früher einsetzt als im Außenhandel.

Zweitens wird nach aller Erfahrung auch die Zahl der **Urlaubsreisen** wieder wachsen. Wie bei der Darstellung des Individualverkehrs bereits erwähnt, werden im laufenden Jahr offensichtlich zahlreiche Urlaubsreisen nicht nur wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, sondern auch wegen der Einkommensverwendung für andere Zwecke unterlassen. Die langjährige Erfahrung zeigt, dass derartige Verschiebungen bald wieder zurückgeführt werden. Ferner dürfte die gesamtwirtschaftliche Belegung – trotz des stagnierenden privaten Konsums und der sinkenden Erwerbstätigenzahl – auf das Konsumklima ausstrahlen und die Urlaubsreisen anregen.

Unsicher ist jedoch das **Ausmaß** des Wiederanstiegs des Luftverkehrs im kommenden Jahr. Hier sind verschiedene Entwicklungspfade denkbar. Für die Konkretisierung der Prognose wurden die o.a. Analysen ergänzt um die Berechnung der glatten Komponente, wodurch saisonale Einflüsse ausgeschaltet werden. Unter den o.a. Annahmen wird die Fluggastzahl ab Oktober 2009 steigen (vgl. Abb. P-8). Bei Fortschreibung dieser Entwicklung ergibt sich für das Jahr 2010 eine Zunahme um gut **3 %**. Er wurde für die Prognose übernommen. Die innerdeutschen Flüge werden voraussichtlich etwas später auf die wirtschaftliche Belegung reagieren und deshalb etwas schwächer wachsen. Innerhalb der Auslandsflüge wird der Interkontinentbereich entsprechend dem langjährigen Trend etwas stärker expandieren als die Flüge nach und aus Europa.

Abbildung P-8: Entwicklung des Luftverkehrs von 2005 bis 2010

