



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2009/10

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

FE-Nr. 96.0927/2009

München, Februar 2010

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 0 | Zusammenfassung | 1 |
| 1 | Einleitung | 5 |
| 2 | Rahmenbedingungen | 6 |
| 2.1 | Demographische Leitdaten | 6 |
| 2.2 | Gesamtwirtschaftliche Leitdaten | 8 |
| 2.3 | Branchenwirtschaftliche Leitdaten | 13 |
| 2.4 | Weitere Rahmenbedingungen | 18 |
| 3 | Güterverkehr | 20 |
| 3.1 | Überblick | 20 |
| 3.2 | Güterverkehr nach Güterabteilungen | 32 |
| 3.3 | Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen | 40 |
| 3.4 | Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen | 44 |
| 4 | Personenverkehr | 46 |
| 4.1 | Überblick | 46 |
| 4.2 | Motorisierter Individualverkehr | 52 |
| 4.3 | Öffentlicher Straßenpersonenverkehr | 58 |
| 4.4 | Eisenbahnverkehr | 62 |
| 4.5 | Luftverkehr | 65 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle R-1: Demographische Leitdaten | 6 |
| Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten | 10 |
| Tabelle R-3: Branchenwirtschaftliche Leitdaten | 14 |
| | |
| Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern | 21 |
| Tabelle G-2: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen | 32 |
| Tabelle G-3: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen | 34 |
| Tabelle G-4: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen | 35 |
| Tabelle G-5: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen | 37 |
| Tabelle G-6: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen | 38 |
| Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen | 41 |
| Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen | 42 |
| Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten | 43 |
| Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen | 45 |
| | |
| Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten | 47 |
| Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs | 56 |
| Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen | 61 |
| Tabelle P-4: Fluggäste, Umsteiger und Reisende im Luftverkehr | 66 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten | 7 |
| Abbildung R-2: Entwicklung des BIP gemäß dem Jahreswirtschaftsbericht | 9 |
| Abbildung R-3: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten | 11 |
| Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten | 15 |
| | |
| Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern | 24 |
| Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern | 24 |
| Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger | 30 |
| Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger | 30 |
| Abbildung G-5: Transportleistung und Transportintensität | 31 |
| Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen | 33 |
| Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen | 34 |
| Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen | 36 |
| Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen | 37 |
| Abbildung G-10: Transportleistung des Seeverkehrs nach Güterabteilungen | 39 |
| | |
| Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten | 48 |
| Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten | 48 |
| Abbildung P-3: Modal Split des Verkehrsaufkommens | 50 |
| Abbildung P-4: Modal Split der Verkehrsleistung | 51 |
| Abbildung P-5: Entwicklung des Preises für Eurosuper von 1972 bis 2013 | 54 |
| Abbildung P-6: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2007 bis 2010 | 55 |
| Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs | 56 |
| Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2005 bis 2009 | 65 |

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 "**Mittelfristprognose Winter 2009/10**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2010 bis 2013 und gibt auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2009. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die im Jahreswirtschaftsbericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie dargestellte Projektion vom Januar 2010 die Grundlage.

Zwar haben sich die **Unsicherheiten** hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Vergleich zum Sommer 2009 etwas reduziert. Dennoch sind sie im langjährigen Vergleich immer noch sehr hoch. Deshalb beinhalten die Ergebnisse der Verkehrsprognose nach wie vor eine deutlich höhere Unschärfe als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich. Das gilt für die kurzfristige Entwicklung im Jahr 2010 im gleichen Ausmaß wie für die mittelfristige Entwicklung bis 2013.

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** im Jahr 2009 wurde von der tiefsten Rezession seit der Großen Depression zwischen 1929 und 1932 geprägt. Auf Grund der im zweiten Halbjahr begonnenen Erholung ist für 2010 und auch danach für nahezu alle Industrieländer ein Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion zu erwarten. Für **Deutschland** wurde in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg des BIP um 1,4 % im Jahr 2010 sowie um 1,9 % bis zum Jahr 2013 erwartet.

Der **gesamtmodale Güterverkehr** wurde im Jahr **2009** 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. Vor allem in den ersten Monaten des Jahres war das Ausmaß des Rückgangs der Transportnachfrage, parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, in der Geschichte der Bundesrepublik einzigartig. Zwar haben sich die drastischen Verminderungsraten bei nahezu allen Verkehrsträgern im weiteren Verlauf abgeschwächt, und zwar vor allem im vierten Quartal, in dem sich der Basiseffekt aus 2008 niederschlug. Dennoch verblieb auch im Jahresergebnis noch eine erhebliche Abnahme der gesamten Transportnachfrage. Sie wird gemäß der derzeitigen Datenlage auf knapp 11 % (Aufkommen) bzw. knapp 12 % (Leistung) geschätzt. Für das Jahr **2010** deuten die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine spürbare (Wieder-) Belebung der Güterverkehrskonjunktur. Deshalb wird auch die Transportnachfrage eine Zunahme verbuchen. Deren Größenordnung wird aus derzeitiger Sicht auf rund 5 % (Aufkommen und Leistung) prognostiziert. Für den Zeitraum von 2011 **bis 2013** ist mit der Festigung der konjunkturellen

Aufwärtsbewegung ein weiteres Wachstum zu erwarten. Es fällt mit knapp 4 % p.a. (Aufkommen und Leistung) allerdings etwas schwächer aus als im laufenden Jahr.

Für den **Straßengüterverkehr** ist im Jahr **2009** ein Rückgang um 10 % (Transportaufkommen und -leistung) zu schätzen. 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 wurde. Für **2010** lässt die Belebung dieser beiden Einflussgrößen einen (Wieder-) Anstieg in den meisten bedeutenden Güterbereichen erwarten. Insgesamt wird die Zunahme auf 5 % prognostiziert. **Nach 2010** wird sich das Wachstum grundsätzlich fortsetzen, mit rund 4 % p.a. aber etwas schwächer ausfallen als im laufenden Jahr.

Im **Eisenbahnverkehr** schlug die krisenhafte Entwicklung der Stahlindustrie im Jahr **2009** wesentlich stärker durch als im Lkw-Verkehr. Hier verloren die Eisenbahnen über 30 % an Aufkommen und Leistung. Dies beeinflusste das Gesamtergebnis maßgeblich. Weitere Nachfragerückgänge entstanden im vergangenen Jahr im Bereich der Halb- und Fertigwaren, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. Insgesamt sind das Transportaufkommen und die -leistung im Jahr 2009 um knapp 17 % bzw. knapp 18 % gesunken. Für das Jahr **2010** stehen auch für den Eisenbahnverkehr die Signale wieder auf Wachstum. Neben den gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Nachfrage vor allem von der – gemessen am prozentualen Anstieg gegenüber dem geringen Vorjahresniveau – kräftigen Belebung in der Stahlindustrie angeregt. Der Anstieg wird für das Transportaufkommen mit knapp 6 % und für die Leistung mit über 5 % prognostiziert. Dennoch wird damit lediglich ein Teil des letztjährigen Einbruchs aufgeholt. **Nach 2010** wird die Expansion in nahezu allen Güterbereichen anhalten und sich insgesamt auf rund 4 % p.a. belaufen. Damit wird der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 im Jahr 2013 annähernd erreicht.

Die **Binnenschifffahrt** wurde im Jahr **2009** von dem drastischen Einbruch in der Stahlindustrie ähnlich stark tangiert wie die Eisenbahnen. Auch die Transporte von Steinen und Erden verbuchten ein kräftiges Minus. Insgesamt hat sich das Transportaufkommen um 18 % und die Transportleistung um 16 % verringert. Für das Jahr **2010** ist auch für die Binnenschifffahrt eine Zunahme der Transportnachfrage zu erwarten, die aber geringer ausfällt als beim Straßen- und beim Eisenbahnverkehr, weil die unterdurchschnittlich wachsenden Baustofftransporte sowie die leicht rückläufigen Beförderungen von Mineralölprodukten hier ein hohes Gewicht besitzen. Insgesamt ist ein vergleichsweise geringer Anstieg in Höhe von knapp 3 % (Aufkommen) bzw. gut 2 % (Leistung) zu erwarten. **Nach 2010** dürfte der Anstieg nur bei gut 1 % p.a. liegen. Damit bleiben die Wasserstraßentransporte nach wie vor weit von ihren bisherigen Höchstständen entfernt.

Die Transporte in **Rohrfernleitungen** haben im Jahr **2009** infolge des Rückgangs der Rohöleinfuhren um 2,5 % abgenommen. Im Jahr **2010** werden sie um knapp 3 % zunehmen, **anschließend** aber wieder um etwa 1,5 % p.a. sinken.

Die **Luffracht** ist im Jahr **2009** auf Grund der Entwicklung der Außenhandelsströme um 6,5 % gesunken. Dabei ist die Nachfrage am Jahresende allerdings bereits wieder spürbar gestiegen. Im Jahr **2010** dürften die Transporte der luftfrachtaffinen Güter mit 8 % stärker zunehmen als der Außenhandel. Damit wird der letztjährige Einbruch vollständig aufgeholt. **Nach 2010** wird sich der Höhenflug der Luftfracht grundsätzlich fortsetzen und, dem langfristigen Trend folgend, bei knapp 6 % p.a. liegen.

Der **Seeverkehr** wurde im Jahr **2009** ebenfalls vom Außenhandel gebremst und ist um 17 % eingebrochen. Im Jahr **2010** sollte auch dieser Verkehrsträger wieder in die Aufwärtsbewegung zurückfinden (5 %) und **danach** um gut 3 % p.a. zulegen.

Im **Personenverkehr** ist die Verkehrsleistung (aller Verkehrsarten) im Jahr **2009** trotz der Rezession nicht gesunken, das Beförderungsaufkommen sogar leicht gestiegen. Dazu hat zum Einen die Zunahme der privaten Konsumausgaben beigetragen. Zum anderen entstand aus der Kraftstoffpreisentwicklung ein spürbarer expansiver Impuls, weil sie im Jahresmittel wegen des Basiseffekts aus 2008 deutlich unter dem Vorjahresstand lagen. Im Jahr **2010** werden die Erwerbstätigenzahl und der private Konsum sinken sowie die Kraftstoffpreise (im Jahresdurchschnitt) steigen. Insgesamt ist für das Verkehrsaufkommen und die -leistung des gesamten Personenverkehrs eine annähernde Konstanz zu erwarten. **Nach 2010** wirken die Haupteinflussfaktoren jedoch wieder expansiv, so dass eine Zunahme des Personenverkehrs in Höhe von rund ½ % p.a. erwartet werden kann.

Auf den **Individualverkehr** entfallen über 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. Im Jahr **2009** ist er nach den derzeit vorliegenden Daten leicht gestiegen (0,4 %). Für das Jahr **2010** ist eine annähernde Stagnation zu erwarten, die **nach 2010** wieder in eine geringe Zunahme übergeht.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) konnte das Beförderungsaufkommen im Jahr **2009** einen spürbaren Anstieg verbuchen, der aus derzeitiger Sicht auf 1,6 % geschätzt wird. Er entstand jedoch weitgehend auf Grund von zwei Sonderfaktoren in Berlin, nämlich dem Basiseffekt aus dem Jahr 2008 infolge des damaligen Streiks sowie der massiven Betriebseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn, die zu Substitutionen zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln führten. Der Gelegenheitsverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend fort, so dass die Leistung des gesamten ÖSPV um rund 1 % gesunken ist. Im Jahr **2010** werden sich die Haupteinflussfaktoren, insbesondere die Zahl der Erwerbstätigen und der Auszubildenden,

insgesamt etwas ungünstiger entwickeln. Zudem entfällt der letztjährige streikbedingte Basiseffekt. Somit ist für den Linienverkehr wieder ein leichtes Minus (rund ½ % bei Aufkommen und Leistung) zu erwarten. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV (-1,5 %) schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder. Für die Jahre von 2011 **bis 2013** ist für das Aufkommen des gesamten ÖSPV mit einem geringen Anstieg (0,3 % p.a.) zu rechnen. Bei der Leistung (-0,5 % p.a.) wird er jedoch von dem erneut, wenngleich abgeschwächt, schrumpfenden Gelegenheitsverkehr zunichte gemacht.

Der **Eisenbahnverkehr** musste im Jahr **2009** leichte Nachfragerückgänge hinnehmen. Zu den wenig expansiven Rahmenbedingungen kamen die Störungen bei der Berliner S-Bahn sowie massive Angebotsprobleme im Fernverkehr. Sie haben spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflusst. Dabei war der Rückgang im Fernverkehr noch stärker als im Nahverkehr. Deshalb nahm die Verkehrsleistung im gesamten Eisenbahnverkehr (-1,2 %) spürbar stärker ab als die Fahrgastzahl (-0,4 %). Im Jahr **2010** wird der Effekt bei der Berliner S-Bahn nicht derart dämpfen wie im Vorjahr. Im Fernverkehr sollten die Angebotsprobleme insgesamt gemildert werden können, so dass hier ein spürbarer Basiseffekt entsteht. Insgesamt resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 0,8 % (Aufkommen) bzw. 1,2 % (Leistung). In den Jahren **nach 2010** wird sich die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr niederschlagen. Auch die Angebotsprobleme sollten bis dahin gelöst sein. Dies lässt sowohl für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen (1,2 % p.a.) als auch für die Leistung (1,6 % p.a.) eine Zunahme erwarten.

Im **Luftverkehr** wurde die langjährige Aufwärtsentwicklung im Jahr **2009** durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen gestoppt. Trotz einer Belebung in den letzten Monaten lag die Zahl der Fluggäste um 4,5 % und die der Reisenden um 4,9 % unter dem Vorjahresniveau. 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** ist auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Belebung, des Anspringens des deutschen Außenhandels mit seinen Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr sowie der voraussichtlich wieder steigenden Zahl der Urlaubsflüge und der anderen privaten Flugreisen mit einem deutlichen (Wieder-) Anstieg (3,5 %) zu rechnen. Damit wird das Niveau des Jahres 2007 bereits wieder leicht übertroffen und das des Jahres 2008 annähernd erreicht. In den Jahren von 2011 **bis 2013** werden die Geschäftsreisen, angeregt durch das Außenhandelswachstum, weiterhin zunehmen. Mit der Expansion des privaten Konsums wird dann auch die Zahl der privaten Flugreisen wieder spürbar zulegen. Das Gesamtwachstum wird auf gut 4 % quantifiziert.

1 Einleitung

Die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" beauftragt, die in einem halbjährlichen Turnus erstellt wird. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte "Winterprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im Juli des jeweiligen Jahres erarbeitete "Sommerprognose" hat die kurzfristige Prognose für das laufende und das folgende Jahr zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "**Mittelfristprognose Winter 2009/10**" auf die Jahre **2010** und **2013**. Die für 2009 ausgewiesenen Werte stellen naturgemäß allesamt noch Schätzwerte dar. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **07.02.2010** vorlagen.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bilden der Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom Januar 2010 die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf entsprechende Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände.

Der **Sommerprognose** vom Juli 2009 haben wir vorausgeschickt, dass sowohl die gesamtwirtschaftliche als auch die verkehrliche Entwicklung in der näheren Zukunft mit **außergewöhnlich hohen Unsicherheiten** behaftet war. Denn zum Einen war das Spektrum der (gesamtwirtschaftlichen) Konjunkturprognosen zum damaligen Zeitpunkt, unmittelbar nach dem tiefsten Einbruch in der deutschen Wirtschaftsgeschichte im ersten Quartal, außergewöhnlich breit. Zum Anderen 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.

Zwar haben wir die Entwicklung im Jahr 2009 in der Sommerprognose nach dem derzeitigen Datenstand im Großen und Ganzen recht gut getroffen. Auch haben sich die **Unsicherheiten** hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Vergleich zum Sommer 2009 etwas **reduziert**. Dennoch sind sie im langjährigen Vergleich immer noch **sehr hoch**. Deshalb beinhalten die Ergebnisse der Verkehrsprognose nach wie vor eine deutlich **höhere Unschärfe** als zum gegenwärtigen Zeitpunkt üblich. Das gilt für die kurzfristige Entwicklung im Jahr **2010** im gleichen Ausmaß wie für die mittelfristige Entwicklung bis **2013**. Im Einzelfall wird bei der Kommentierung der Prognoseergebnisse darauf eingegangen.

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. Am Jahresende 2009 lag die Einwohnerzahl gemäß vorläufigen Daten des Statistischen Bundesamts mit 81,7 bis 81,8 Mio. um 0,3 % unter dem jeweiligen Vorjahreswert.¹ Für den Jahresdurchschnitt kann ein Rückgang in gleicher Höhe angenommen werden. Er ist allerdings etwas überzeichnet, weil wegen der bundesweiten Einführung der Steuer-Identifikationsnummer – wie schon 2008 – umfangreiche Bereinigungen der Melderegister in den Kommunen vorgenommen wurden, die sich in erhöhten Fortzugszahlen niederschlagen. Für die Jahre ab 2010 wurde in der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts (in beiden Hauptvarianten) eine Abnahme in ähnlicher Größenordnung wie im Jahr 2009 berechnet (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu, auch in den Jahren, in denen die gesamte Einwohnerzahl bereits sank. Nach den Ergebnissen der 12. KBV wird diese Entwicklung nicht mehr anhalten, sondern, nach einer Stagnation in den Jahren 2009 und 2010, ab 2011 in eine, allerdings sehr geringfügige, Abnahme umschlagen.

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

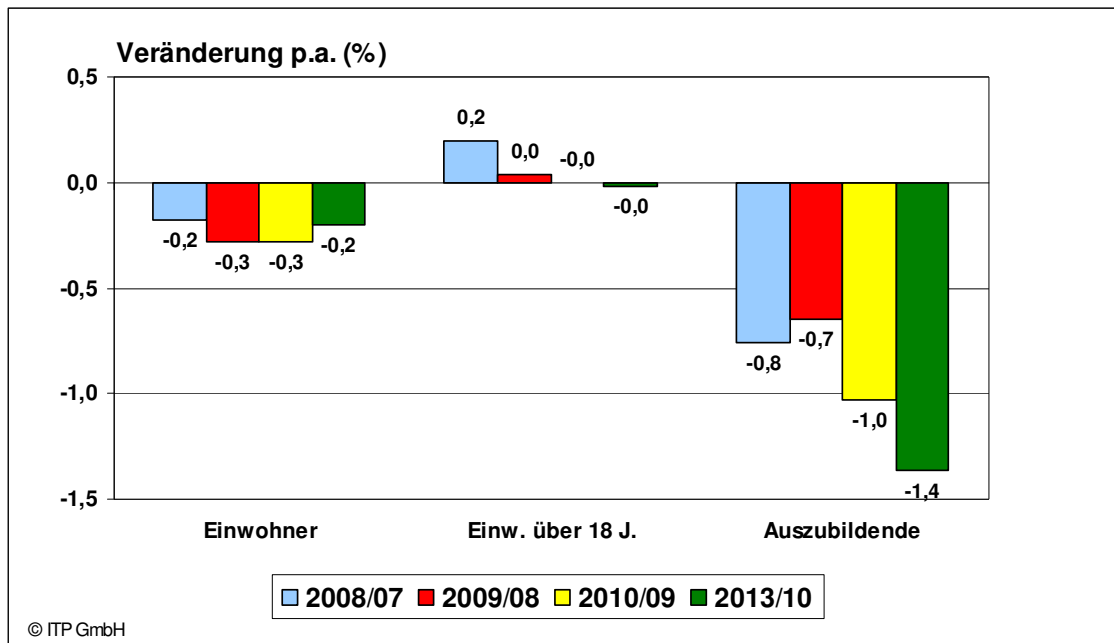
| | Mio. Personen | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|---------------------------------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Einwohner ¹⁾ | 82,26 | 82,12 | 81,89 | 81,66 | 81,17 | -0,2 | -0,3 | -0,3 | -0,2 |
| Einwohner über 18 Jahre ¹⁾ | 68,16 | 68,29 | 68,32 | 68,32 | 68,28 | 0,2 | 0,0 | -0,0 | -0,0 |
| Auszubildende ²⁾ | 13,96 | 13,85 | 13,76 | 13,62 | 13,07 | -0,8 | -0,7 | -1,0 | -1,4 |

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

¹ Statistisches Bundesamt, Erneute Bevölkerungsabnahme für 2009 erwartet, Pressemitteilung Nr. 028 vom 21.01.2010
http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2010/01/PD10_028_12411.templateId=renderPrint.psm

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



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 (um annähernd 1 % p.a.). Bei der Zahl der Schüler, die in den neunziger Jahren noch gestiegen ist, hat sich die Abnahme in den letzten Jahren spürbar verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2008/09) 1,4 %. In den Jahren 2008 und 2009 wurde sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 bzw. 5 %) gedämpft. Künftig wird die Studentenzahl deutlich schwächer wachsen. Zudem wird sich der Rückgang der Schülerzahl auf Grund der im Trend sinkenden Zahl der Geburten immer mehr verstärken. Dies schlägt auf die Zahl aller Auszubildenden im Prognosezeitraum entsprechend durch (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1). Für die exakte Quantifizierung (2010/09: -1,0 %, 2013/10: -1,4 % p.a.) wurden die letzten Vorausberechnungen der Kultusministerkonferenz herangezogen.¹

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, "Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2005 – 2020" sowie "Prognose der Studienanfänger, Studierenden und Hochschulabsolventen", Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 182 bzw. 176, Bonn 2007 bzw. 2005.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** im Jahr **2009** wurde von der tiefsten Rezession seit der Großen Depression zwischen 1929 und 1932 geprägt, die bereits 2008 begonnen hatte. Demzufolge verzeichnete das weltweite BIP erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg einen Rückgang, der gegenwärtig auf rund 1 % geschätzt wird.¹ In den Industrieländern fiel das Minus deutlich stärker aus, für die wichtigsten Länder (-gruppen) quantifiziert es der IWF auf knapp 4 % (Euroraum), 2,5 % (USA) und gut 5 % (Japan). Auf Grund der im zweiten Halbjahr begonnenen Erholung ist für **2010** für nahezu alle Industrieländer ein Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion zu erwarten, der vom IWF auf 1 % (Euroraum), knapp 3 % (USA) bzw. knapp 2 % (Japan) geschätzt wird. In mittelfristiger Sicht ist mit einer Verstetigung des Aufschwungs zu rechnen.

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt, d.h. in der Winterprognose die Herbstprojektion vom November des Vorjahres. Da sich die konjunkturellen Perspektiven seit deren Erstellung aber in einem nicht unerheblichen Ausmaß aufgehellt haben, basiert die vorliegende Ausgabe der Winterprognose hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auf dem (aktuelleren) **Jahreswirtschaftsbericht** der Bundesregierung vom 27. Januar 2010², in der die Entwicklung im begonnenen Jahr prognostiziert wird, und der darauf aufbauenden mittelfristigen Projektion des BMWi bis zum Jahr 2013.

Das **BIP** ist im Jahr **2009** gemäß den ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 5,0 % gesunken. Das stellt den mit Abstand stärksten Rückgang in der Nachkriegsgeschichte dar. Auf Grund der hohen Exportorientierung der deutschen Wirtschaft fiel er auch stärker aus als in den meisten anderen Industrieländern. Er kam vor allem durch den tiefen Einbruch im vierten Quartal 2008 und im ersten Quartal 2009 zustande, in denen das BIP (saison- und kalenderbereinigt) um zusammen 6 % gegenüber dem dritten Vierteljahr 2008 schrumpfte. Seit dem zweiten Quartal 2009 verzeichnet die gesamtwirtschaftliche Produktion wieder leichte Zunahmen. Sie sind jedoch zu schwach, um in der Jahresdurchschnittsbetrachtung den vorangegangenen Einbruch auszugleichen (vgl. Abb. R-2). Dennoch ist diese Entwicklung etwas günstiger, als der Verkehrsprognose vom Sommer 2009 zu Grunde gelegt wurde. Dort wurde, ausgehend vom ersten Quartal 2009, eine annähernde Stagnation im weiteren Verlauf des Jahres erwartet, woraus sich ein Rückgang im Gesamtjahr um sogar 6 % errechnete.

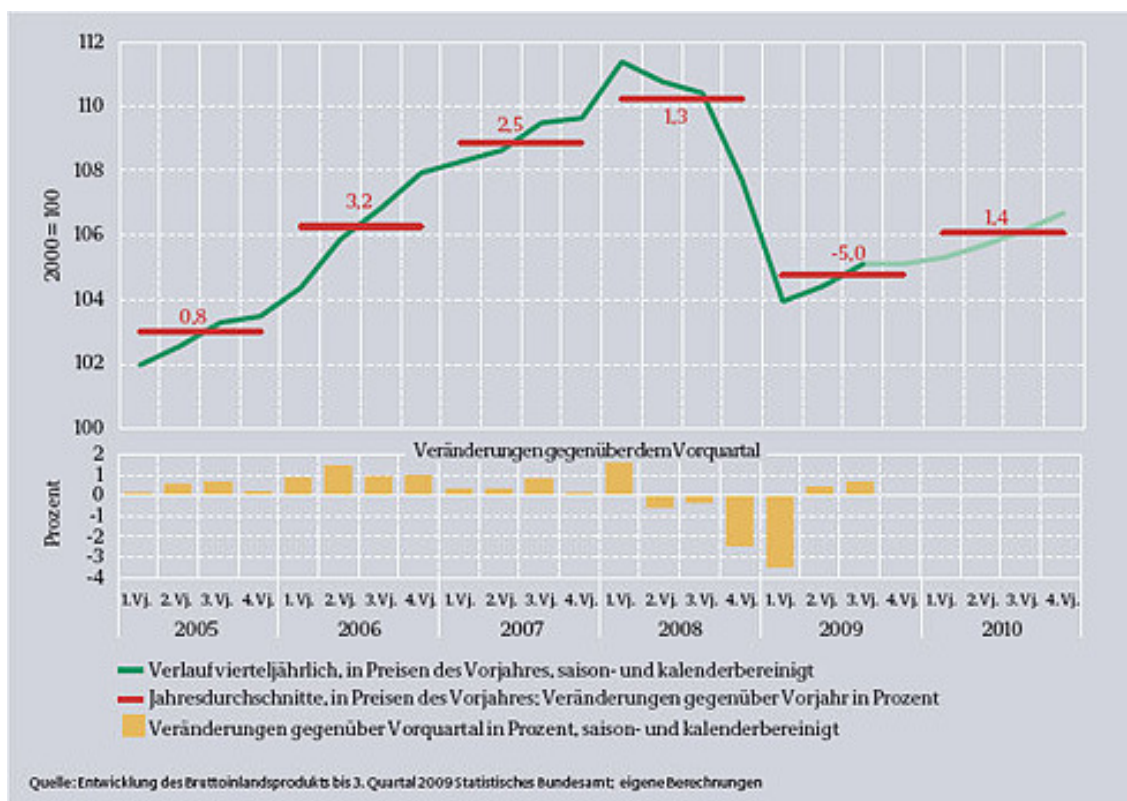
Für **2010** wird im Jahreswirtschaftsbericht ein Wachstum des BIP um 1,4 % erwartet. Die Prognosen der deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute, die um den Jahreswechsel 2009/10 erstellt

¹ IWF, World Economic Outlook, Update vom 26.01.2010, S. 2.

² Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Jahreswirtschaftsbericht 2010 – Mit neuer Kraft die Zukunft gestalten, Berlin, Januar 2010.

wurden, liegen mehrheitlich um einige Zehntelprozentpunkte höher. Im Vergleich zu den Unsicherheiten, unter denen die kurz- und mittelfristige Verkehrsprognose hinsichtlich der Entwicklung in einigen bedeutenden Branchen nach wie vor steht (vgl. Abschn. 2.3), sind die Unterschiede zwischen den Prognosen für das BIP nicht sehr bedeutend. Konsens besteht darüber, dass die gesamtwirtschaftliche Produktion mittlerweile Tritt gefasst hat und die, im Verlauf des Vorjahres begonnene, Aufwärtsbewegung fortsetzen wird. Allerdings wird deren Tempo, bedingt auch durch das Auslaufen der Konjunkturpakete im In- und Ausland, noch vergleichsweise moderat ausfallen.

Abbildung R-2: Entwicklung des BIP gemäß dem Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung



Nach 2010 ist mit einer Festigung der Aufwärtsbewegung zu rechnen. Die Mittelfristprojektion des BMWi erwartet bis zum Jahr **2013** ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,9 % p.a. Dies ist nahezu identisch mit der jüngsten Prognose des IWH, gemäß der das BIP bis 2014 gegenüber 2010

um 2 % steigen wird.¹ Damit wird das (Vorkrisen-) Niveau des Jahres 2008 im Jahr 2012 wieder erreicht.

Tabelle R-2: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

| | Absolute Werte | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|--|----------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Bruttoinlandsprodukt ¹⁾ | 108,9 | 110,3 | 104,8 | 106,2 | 112,2 | 1,3 | -5,0 | 1,4 | 1,9 |
| Privater Konsum ¹⁾²⁾ | 102,6 | 102,9 | 103,3 | 102,8 | 105,8 | 0,4 | 0,4 | -0,5 | 1,0 |
| Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾ | 123,2 | 127,3 | 101,8 | 105,0 | 121,1 | 3,3 | -20,0 | 3,1 | 4,9 |
| Exporte ¹⁾ | 164,0 | 168,7 | 143,9 | 151,2 | 166,3 | 2,9 | -14,7 | 5,1 | 3,2 |
| Importe ¹⁾ | 141,1 | 147,1 | 134,1 | 138,6 | 150,0 | 4,3 | -8,9 | 3,4 | 2,7 |
| Erwerbstätige ³⁾ | 39,7 | 40,3 | 40,2 | 39,8 | 40,4 | 1,4 | -0,1 | -1,0 | 0,4 |

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

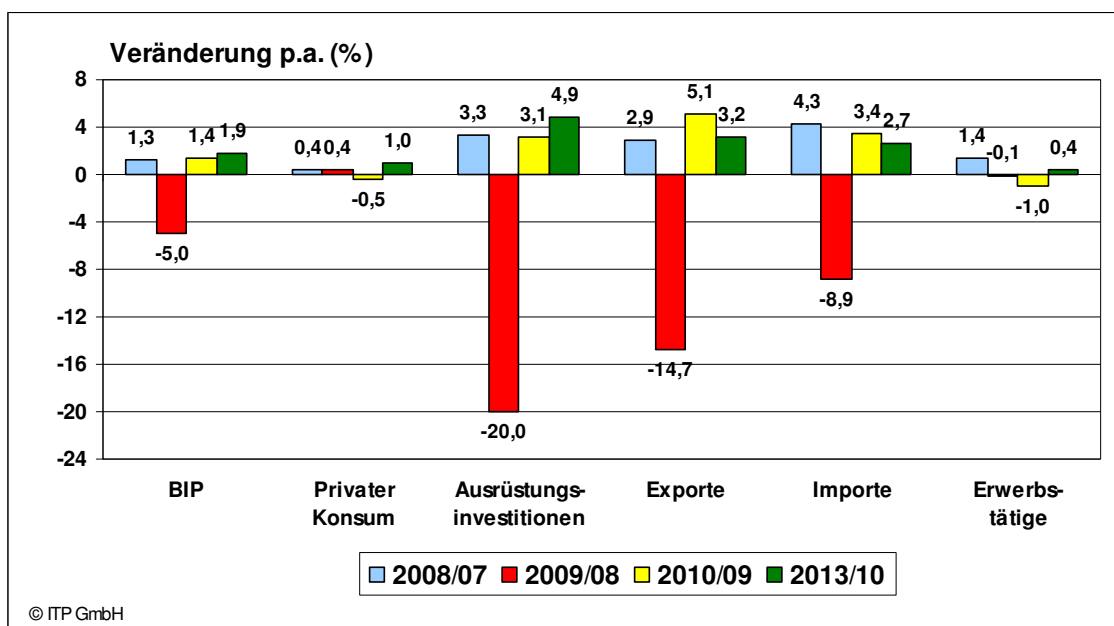
Die **privaten Konsumausgaben** haben sich im Jahr **2009**, im Vergleich zur Stärke der Rezession, als vergleichsweise robust erwiesen. Die verfügbaren Einkommen haben sich, vor allem infolge der Ausweitung der Kurzarbeiterregelungen und der Aufstockung von Sozialleistungen, leicht erhöht. Zudem ließ der Preisanstieg, bedingt durch die Entwicklung der Energiepreise, nach. Somit nahmen die realen Konsumausgaben im Jahr 2009 noch geringfügig zu (0,4 %). Im Jahr **2010** wird die Erwerbstätigenzahl – im Gegensatz zum Vorjahr – voraussichtlich spürbar sinken. Dem steht eine Zunahme der effektiven bezahlten Löhne und Gehälter, auch wegen der Abnahme der Kurzarbeit, entgegen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird mit einem Rückgang der privaten Konsumausgaben um 0,5 % gerechnet. Die anderen oben erwähnten Prognosen erwarten mehrheitlich eine annähernde Stagnation. **Nach 2010** wird die Erwerbstätigenzahl nach aller Voraussicht wieder zunehmen, so dass auch die Konsumausgaben wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden werden. In der Mittelfristprojektion des BMWi wird bis zum Jahr 2013 ein Anstieg um 1,0 % p.a. erwartet. Dies deckt sich weitestgehend mit der diesbezüglichen Einschätzung des IWH (1,2 %).

Im Gegensatz zu den privaten Konsumausgaben wurden die **Ausrüstungsinvestitionen** im Jahr **2009** von der Rezession in einem drastischen Ausmaß tangiert und brachen um 20 % ein. Dieses Ausmaß ist in der Nachkriegsgeschichte ohne Beispiel; der bisherige Tiefpunkt (-14 %)

¹ K. van Deuverden, R. Scheufele, Wirtschaftsentwicklung und Staatsfinanzen: Eine Vorausschau der Jahre 2010 bis 2014, in: Institut für Wirtschaftsforschung Halle, Wirtschaft im Wandel, Heft 1/2010, S. 43.

entstand im Rezessionsjahr 1993 und wurde vom Auslaufen der vereinigungsbedingten Sonderfaktoren verstärkt. 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 massivem Ausmaß reduziert. Allerdings hat sich die Entwicklung bereits im Verlauf des Vorjahres stabilisiert. Im Jahr **2010** sollten die Ausrüstungsinvestitionen wieder zunehmen, nachdem sich die (nationalen und internationalen) Konjunkturperspektiven aufgehellt haben und Ersatzinvestitionen mittlerweile vielfach nicht mehr aufgeschoben werden können. Die Erweiterungsinvestitionen werden sich dagegen noch nicht spürbar beleben, da die Kapazitätsauslastung in der Industrie immer noch drastisch unter dem langjährigen Durchschnitt liegt. Hinzu kommen die verschlechterten Finanzierungsbedingungen. Dennoch ist für die gesamten Ausrüstungsinvestitionen im laufenden Jahr mit einem Anstieg zu rechnen, der im Jahreswirtschaftsbericht auf rund 3 % geschätzt wird. Die anderen oben erwähnten Prognosen sind bei dieser Größe etwas pessimistischer und liegen im Mittel um einen Prozentpunkt darunter. Für die (Güter-) Verkehrsentwicklung ist der Unterschied nicht sehr bedeutend. In **mittelfristiger Sicht** wird die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung zu einer steigenden Kapazitätsauslastung und auch zu höheren Gewinnerwartungen führen. Deshalb werden die Ausrüstungsinvestitionen bis 2013 dynamischer als im laufenden Jahr wachsen. In der Mittelfristprojektion des BMWi wird dies mit einer Zunahme um knapp 5 % p.a. quantifiziert.

Abbildung R-3: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Exporte** sind – nach einer langjährigen Expansion seit dem Rezessionsjahr 1993, die zwischen 2004 und 2007 in Wachstumsraten von 8 % bis 13 % kulminierte – seit dem vierten Quartal 2008 im Zuge der sich bereits damals abschwächenden Weltkonjunktur erheblich eingebrochen. Die Schrumpfung im Jahr **2009** belief sich auf 15 %, was erneut den stärksten Rückgang in der Geschichte der Bundesrepublik darstellt. Jedoch haben sich auch die Ausfuhren im zweiten Halbjahr spürbar erholt. Im Jahr **2010** werden sie mit der zunehmenden Stabilisierung der Weltkonjunktur weiterhin aufwärts gerichtet sein. Allerdings wird sich die Dynamik mit dem Auslaufen der nachfragestimulierenden Konjunkturpakete in wichtigen Handelspartnern wieder etwas abschwächen. Das Wachstum wird im Jahreswirtschaftsbericht auf gut 5 % geschätzt. Hier sind die anderen oben erwähnten Prognosen spürbar optimistischer und liegen im Mittel bei über 7 %. Dies gilt auch für den Zeitraum **nach 2010**. Hier wird in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg um lediglich 3,2 % p.a. erwartet, während in den fünf Prognosen, in denen nicht nur die Entwicklung im Jahr 2010, sondern auch die im Jahr 2011 vorausgeschätzt wird, allein für das letztgenannte Jahr im Durchschnitt ein Zuwachs der Exporte um 5,6 % prognostiziert wird.¹ Wenn letzteres eintritt, dann dürften die Ausfuhren, um den Wert der BMWi-Projektion zu erreichen, in den beiden Jahren 2012 und 2013 nur noch um 2,0 % p.a. zunehmen. Dies ist angesichts der Gesamtentwicklung der deutschen Wirtschaft, die durch die BMWi-Projektion gezeichnet wird, sehr gering. In der mittelfristigen Projektion des IWH wurde für den Zeitraum von 2010 bis 2014 ein Anstieg um über 8 % p.a. vorausgeschätzt. Die Abweichung besitzt – im Gegensatz zu den anderen oben dargestellten gesamtwirtschaftlichen Leitgrößen – eine durchaus spürbare Bedeutung für die Prognose des Güterverkehrs. Für die Güterverkehrsentwicklung ist die Entwicklung der Warenexporte maßgeblicher als die der gesamten Exporte (einschl. der Dienstleistungen). Deshalb wurde für die vorliegende Verkehrsprognose aus der BMWi-Projektion die Entwicklung der Warenexporte herangezogen, die im Prognosezeitraum um rund einen Prozentpunkt höher ausfällt als die der gesamten Exporte

Die **Importe** gingen nach den starken Zuwächsen der Vorjahre im Jahr **2009** ebenfalls stark zurück. Allerdings sanken sie in deutlich geringerem Ausmaß (9 %) als die Exporte, da sich die Binnennachfrage in Deutschland nur vergleichsweise wenig abschwächte. Auch hier war im Verlauf eine spürbare Erholung zu beobachten. Sie wird sich im Jahr **2010** mit dem Anziehen der gesamtwirtschaftlichen Produktion fortsetzen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird ein Anstieg um 3,4 %, von den anderen oben erwähnten Prognosen im Mittel ein Wachstum um 6,5 % erwartet. Eine ähnliche Abweichung zeigt sich für den Zeitraum bis **2013**, für den in der Mittelfristprojektion des BMWi die Zunahme auf lediglich 2,7 % p.a. geschätzt wird. Dagegen erwarten die erwähnten fünf anderen Prognosen bereits für das Jahr 2011 einen Anstieg um über 5 % und das IWH für den Zeitraum 2014/10 ein Wachstum um 7 %.

¹ Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen der Bundesbank, von ifo (München), des IfW (Kiel), des IWH (Halle) und des DIW (Berlin), die zwischen dem 4.12.2009 und dem 7.1.2010 publiziert wurden.

Die Zahl der **Erwerbstätigen** hat sich im Jahr **2009** gemessen an der Schwere der Rezession als bemerkenswert robust erwiesen und ist trotz des dramatischen Rückgangs der gesamtwirtschaftlichen Produktion um 5 % nur äußerst geringfügig gesunken (-0,1 %). Da weiterhin Instrumente wie Kurzarbeit, Arbeitszeitverkürzungen, Überstundenabbau etc. genutzt wurden, nahm nur das geleistete Arbeitsvolumen deutlich ab, nicht aber die Beschäftigtenzahl. Allerdings wird es für die betroffenen Unternehmen zunehmend schwerer, den Beschäftigtenstand aufrecht zu erhalten. Deshalb ist für das Jahr **2010** – im Gegensatz zum Vorjahr – mit einem Rückgang der Erwerbstätigenzahl zu rechnen. Im Jahreswirtschaftsbericht wird er auf 0,4 Mio. Personen oder 1 % geschätzt. Dies liegt exakt im Mittel der anderen Konjunkturprognosen. Diese Entwicklung ist allerdings deutlich günstiger, als vor einem halben Jahr an dieser Stelle befürchtet werden musste, nämlich ein Rückgang um (zusammen) 1,5 Mio. Personen in den beiden Jahren 2009 und 2010. **Nach 2010** ist mit der Festigung der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung wieder ein Beschäftigungsaufbau zu erwarten, der in der Mittelfristprojektion des BMWi bis zum Jahr 2013 auf 0,4 % p.a. geschätzt wird. Dies ist fast identisch mit der diesbezüglichen Einschätzung des IWH (0,5 % p.a., 2014/10).

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2009** nach drei Wachstumsjahren leicht gesunken. Verantwortlich dafür war vor allem der Wirtschaftsbau (-2,5 %), der von der Rezession spürbar in Mitleidenschaft gezogen wurde. Auch der Wohnungsbau nahm auf Grund stagnierender Einkommen und steigender Arbeitsplatzunsicherheit leicht ab (-0,5 %). Durch den kräftigen Zuwachs im öffentlichen Bau (knapp 6 %) infolge der beiden Konjunkturpakete wurde das Gesamtergebnis lediglich abgeschwächt, das Minus belief sich auf rund 0,5 %. Im Jahr **2010** werden die Impulse aus den Konjunkturprogrammen ihre volle Wirkung entfalten, so dass der öffentliche Bau nochmals an Fahrt gewinnen und annähernd zweistellig wachsen dürfte. Auch der Wohnungsbau dürfte, gestützt auf niedrige Zinsen und die Modernisierungsprogramme, leicht aufwärts gerichtet sein, während für den Wirtschaftsbau nur mehr eine moderate Abnahme zu erwarten ist. Für die gesamten Bauinvestitionen ergibt sich daraus ein Plus um rund 1 %. Für die Jahre von 2011 bis **2013** wird in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg um knapp 4 % p.a. erwartet. Nachdem die öffentliche Hand ihre Bautätigkeit nach dem Auslaufen der Konjunkturpakete infolge ihrer Finanzlage zunächst einschränken wird, entsteht dieses Wachstum vor allem im Wirtschaftsbau. 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 p.a. in % | | | |
|--|----------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Bauproduktion ¹⁾ | 108,4 | 109,1 | 108,6 | 109,7 | 122,3 | 0,7 | -0,5 | 1,1 | 3,7 |
| Industrieproduktion ²⁾ | 112,4 | 113,5 | 93,2 | 96,7 | 109,4 | 1,0 | -17,8 | 3,7 | 4,2 |
| Rohstahlproduktion ³⁾ | 48,6 | 45,8 | 32,7 | 37,0 | 44,2 | -5,6 | -28,7 | 13,3 | 6,1 |
| Steinkohlenabsatz ³⁾ | 67,4 | 61,4 | 50,3 | 52,2 | 52,4 | -8,9 | -18,1 | 3,7 | 0,1 |
| Mineralölproduktenabsatz ³⁾ | 101,8 | 108,6 | 104,0 | 106,8 | 103,6 | 6,6 | -4,2 | 2,7 | -1,0 |
| Chemieproduktion ⁴⁾ | 105,6 | 101,6 | 86,9 | 91,7 | 103,8 | -3,8 | -14,4 | 5,5 | 4,2 |

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, DIW, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Mineralölwirtschaftsverband, Verband der Chemischen Industrie, eigene Prognosen

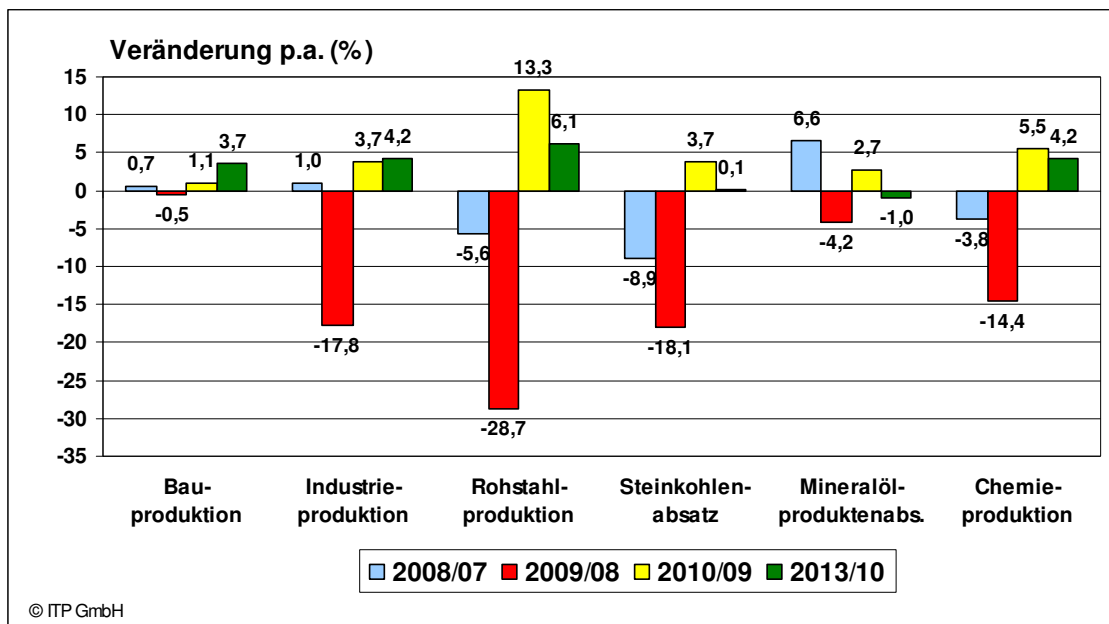
Das gesamte **Verarbeitende Gewerbe** wurde im Jahr **2009** von der Rezession in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß getroffen. Während das Baugewerbe, der Handel und die meisten Dienstleistungen in der Krise nur moderat schrumpften, brach die Industrie regelrecht ein. Trotz einer Verbesserung im Verlauf des Jahres lag der Index der Industrieproduktion um 18 % unter dem Vorjahresstand. Für **2010** kann erwartet werden, dass analog zur Abwärtsentwicklung auch die Aufwärtsentwicklung in der Industrie im Vergleich zur Gesamtwirtschaft deutlich überdurchschnittlich ausfallen wird. Gemäß der jüngsten Prognose des DIW wird die Industrieproduktion im laufenden Jahr um knapp 4 % steigen.¹ Für die Jahre von 2011 bis **2013** ist zu erwarten, dass sich der Aufholprozess fortsetzt. Konkretisiert wurde das, indem die Wachstumsdifferenz zwischen Industrieproduktion und BIP des Jahres 2010, die derjenigen in früheren Aufschwungjahren ähnelt, fortgeschrieben wurde. Daraus errechnet sich ein Anstieg in Höhe von gut 4 % p.a. Damit erreicht die Produktion des Verarbeitendes Gewerbes, im Gegensatz zum BIP, das Vorkrisenniveau im Prognosezeitraum noch nicht.

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** begab sich im Jahr **2009** auf eine dramatische Talfahrt. Im ersten Halbjahr 2009 brach sie gegenüber dem Vorjahreszeitraum um fast die Hälfte (44 %) ein. Zwar fiel das Minus im zweiten Halbjahr deutlich geringer aus (-12 %) und im vierten Quartal kam es sogar zu einem Plus (4 %). Jedoch ist das vor allem ein Reflex des massiven Rückgangs aus dem vierten Quartal 2008. Gegenüber dem Schlussquartal des Jahres 2007 ergibt sich noch

¹ D. Lücke, Talsohle durchschritten: Nachfrage nach Industriegütern legt wieder zu, in: DIW-Wochenbericht Nr. 49/2009, S. 861-868.

immer eine Schrumpfung um 16 %. Im Gesamtjahr 2009 sank die Rohstahlproduktion gegenüber dem Vorjahr um nahezu ein Drittel (29 %) auf 33 Mio. t und damit auf das niedrigste Niveau seit 1959. Dennoch ist festzustellen, dass sie sich im Verlauf des Jahres 2009 belebt hat. Im Jahr **2010** wird sich diese Entwicklung auf Grund der konjunkturellen Aufwärtsbewegung in der Gesamtwirtschaft und in bedeutenden Abnehmerbranchen – mit Ausnahme der Automobilindustrie, für die auf Grund des Basiseffekts aus der Abwrackprämie nur ein geringfügiger Produktionsanstieg zu erwarten ist – fortsetzen. Vom Branchenverband Wirtschaftsvereinigung Stahl wurde ein beachtlicher Produktionsanstieg auf 36 bis 38 Mio. t geschätzt.¹ Für die vorliegende Prognose wurde das Mittel daraus verwendet, woraus sich ein Anstieg um 13 % errechnet. Damit liegt die Rohstahlproduktion aber immer noch um fast 20 % unter dem Vorkrisenniveau des Jahres 2008. Wann letzteres erreicht wird, ist derzeit noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Es wurde angenommen, dass die Rohstahlproduktion des Jahres **2013** noch im gleichen Ausmaß unter dem Stand von 2008 liegt wie die gesamte Industrieproduktion (knapp 4 %). Daraus errechnet sich gegenüber 2010 ein Anstieg um 6 % p.a.

Abbildung R-4: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



Der Absatz von deutscher und importierter **Steinkohle** wurde im Jahr **2009** vom Einbruch der Stahlindustrie stark betroffen. Deren Nachfrage sank, laut Schätzungen der Arbeitsgemein-

¹ Wirtschaftsvereinigung Stahl, Langsamer Aufstieg aus dem Tal, Medieninformation vom 21.12.2009, http://www.stahl-online.de/medien_lounge/medieninformationen/20091221PMStahlprognose.pdf

schaft Energiebilanzen¹, annähernd im gleichen Ausmaß wie die Rohstahlproduktion, nämlich um 30 %. Auch die Liefermengen an die Kraftwerke (-13 %) und die, insgesamt quantitativ unbedeutende, Nachfrage aus dem Wärmemarkt (-27 %) nahmen deutlich ab. Daraus ergibt sich ein Gesamtminus in Höhe von 18 %. Davon wurde im vergangenen Jahr nicht nur der Absatz deutscher Steinkohle (-17 %) tangiert, sondern auch der von Importkohle (-19 %), der 2008 bei einem Gesamtrückgang in Höhe von (revidiert) 9 % noch nicht gesunken war. Im Jahr **2010** wird die Nachfrage der Stahlindustrie etwa im Ausmaß wie deren Produktion (13 %, s.o.) spürbar zulegen. Der, im Trend schrumpfende, Absatz an die Stromerzeuger dürfte den Vorjahresseinbruch etwas aufholen und leicht steigen. Die, mit einem Anteil von nur noch 2 % unbedeutende, Nachfrage aus dem Wärmemarkt wird dagegen erneut spürbar sinken. Daraus ergibt sich insgesamt ein Plus in Höhe von knapp 4 %. Bis zum Jahr **2013** werden die Steinkohlenlieferungen an die Stahlindustrie weiterhin steigen, allerdings schwächer als im Jahr 2010. Dem steht entgegen, dass die Nachfrage der Kraftwerke, auf die rund drei Viertel des Gesamtverbrauchs entfällt, wieder auf den rückläufigen Trend zurückkehren dürfte. Für den gesamten Steinkohlenabsatz ist somit eine annähernde Stagnation zu erwarten.

Der Absatz von **Mineralölprodukten** wurde im Jahr **2009** zum dritten Mal in Folge von der Nachfrage nach leichtem Heizöl geprägt. 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 2008 sowie von nachgeholt und zugleich preisinduziert vorgezogenen Käufen lag der Absatz im ersten Halbjahr 2009 um 35 % über dem Vorjahreswert. Damit waren die Verbrauchertanks zu einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß gefüllt. Deshalb sowie auf Grund des anschließenden Preisanstiegs und des umgekehrten Basiseffekt aus 2008 – hier nahm die Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte auf Grund der Preissenkung massiv zu – brach der Heizölabsatz im zweiten Halbjahr um fast die Hälfte ein. Somit drehte sich das drastische Plus der ersten Jahreshälfte im Gesamtjahr noch in ein Minus in Höhe von 14 %. Im Vergleich dazu waren die Entwicklungen bei den anderen Hauptprodukten – Abnahme bei Ottokraftstoff, Kerosin und Rohbenzin um 2 bis 3 % sowie Zunahme bei Dieselmotorkraftstoff um knapp 4 % – nahezu unbedeutend. Der Rückgang des Absatzes aller Mineralölprodukte um 4,6 Mio. t (-4,2 %) entstand zu drei Vierteln beim leichten Heizöl (-3,4 Mio. t). Die Produktion der deutschen Raffinerien sank etwas stärker (-6 %) als der Inlandsabsatz. In dieser Größenordnung bewegten sich auch der Rohöleinsatz in den Raffinerien sowie die Rohöl- und die Produkteneinfuhren. Die letztgenannten wurden von der Entwicklung beim leichten Heizöl geprägt: Nach einem Plus in Höhe von 11 % im ersten Halbjahr kam es danach zu einem Minus um 21 %. Im Jahr **2010** wird die Nachfrage nach leichtem Heizöl – halbwegs stabile Preisentwicklungen vorausgesetzt – steigen, weil die Kaufzurückhaltung der Verbraucher nicht

¹ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch in Deutschland, Daten für das 1.-4. Quartal 2009, Pressemitteilung vom 25.1.2010.

unbegrenzt fortgesetzt werden kann. Die überdurchschnittlich kalten Temperaturen im Januar tragen dazu bei. Im Vorjahresvergleich wird der Absatz vor allem im zweiten Halbjahr zunehmen. Auch für die meisten anderen Hauptprodukte ist im Jahr 2010 – im Gegensatz zum langjährigen Trend – ein mehr oder minder ausgeprägtes Wachstum zu erwarten. Beim Dieselmotorkraftstoff, Kerosin und Rohbenzin entsteht es durch den (Wieder-) Anstieg des Lkw-Verkehrs, des Luftverkehrs bzw. der Chemieproduktion. Lediglich bei Ottomotorkraftstoff ist eine weitere Abnahme zu erwarten. Insgesamt ist mit einer Zunahme des Mineralölproduktenabsatzes um knapp 3 % zu rechnen. **Nach 2010** werden sich dagegen wieder die längerfristigen Trends durchsetzen. Der Absatz von Ottomotorkraftstoff wird, vor allem wegen des weiterhin sinkenden Durchschnittsverbrauchs des Pkw-Bestands, weiterhin sinken. Die Nachfrage nach leichtem Heizöl und nach Rohbenzin wird auf Grund der Modernisierungsmaßnahmen im Wohnungsbestand bzw. der weiteren Einsparungen in der Chemieindustrie ebenfalls spürbar schrumpfen. Dem stehen lediglich bei Diesel- und bei Flugturbinenkraftstoff Zunahmen auf Grund des wieder anziehenden Straßengüter- bzw. Luftverkehrs gegenüber. Saldiert überwiegen die Abnahmen, der Gesamtabsatz dürfte bis zum Jahr 2013 um etwa 1 % p.a. sinken. Mangels fundierter Annahmen zur Entwicklung der deutschen Raffinerieproduktion und der Produkteinfuhr wurden für beide Größen die gleichen Veränderungen wie für den Inlandsabsatz angesetzt.

Die Produktion der **Chemischen Industrie** ist im Jahr **2009** um knapp 15 % gesunken, also noch etwas stärker als die gesamte Industrieproduktion. Das ist vor allem 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 setzte die Aufwärtsbewegung bei der Herstellung von chemischen Erzeugnissen auch früher ein; im November und im Dezember 2009 verbuchte sie bereits zweistellige Zuwachsraten gegenüber dem, allerdings gedrückten, Vorjahresniveau. Für **2010** ist ein spürbares Plus zu erwarten, das vom DIW auf 5,5 % und vom Verband – in etwas anderer Abgrenzung – auf 5 % quantifiziert wird.¹ Für die Jahre von 2011 bis **2013** ist anzunehmen, dass sich die Erholung fortsetzt. Konkretisiert wurde das – mangels anderer Grundlagen – mit der Wachstumsrate der gesamten Industrieproduktion (4,2 % p.a.), deren Entwicklung der Erzeugung der Chemieindustrie bereits in früheren Aufschwungjahren ähnelte. Damit liegt letztere im Jahr 2013 nur noch geringfügig unter dem Vorjahresniveau, das hier bereits auf 2007 zu datieren ist.

¹ D. Lücke, a.a.O., sowie Verband der Chemischen Industrie, Chemische Industrie hofft auf bessere Geschäfte, VCI-
Presseinformation vom 08.12.2009, <http://www.vci.de/default~cmd~shd~docnr~126509~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. 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 Anfang August, von kurzfristigen Ausschlägen abgesehen, in einem Korridor zwischen 70 und 80 USD/b. Für die vorliegende Prognose wurde, gestützt auf zahlreiche jüngere Konjunkturprognosen sowie auf längerfristige Energieprognosen, angenommen, dass der Rohölpreis im Jahr 2010 um 80 USD/b schwankt und danach lediglich moderat steigt. 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 wurde angenommen, dass der **Mineralölsteuersatz** im Prognosezeitraum nicht erhöht wird. Insbesondere in mittelfristiger Sicht ist diese Erwartung angesichts der Situation der öffentlichen Haushalte nicht ohne Risiken. Andererseits wäre jede andere Annahme willkürlich. Die Nutzerkosten des öffentlichen Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** werden etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen. Evtl. höhere Steigerungen sind nicht stark genug, um spürbare Nachfrageveränderungen auszulösen. Die Preise im **Luftverkehr** dürften – im Durchschnitt der bezahlten Flugpreise, gemessen am durchschnittlichen Ertrag pro verkauftem Pkm ("Yield / RPK") – im Jahr 2009, beeinflusst durch zahlreiche Sonderangebote zur Auslastung der Kapazitäten, nochmals spürbar gesunken sein. Für den Prognosezeitraum ist anzunehmen, dass sich diese Entwicklung nicht fortsetzt, da der Druck auf die Airlines zu Erhöhung ihres Durchschnittsertrags immer mehr zunimmt. Andererseits ist der Spielraum angesichts des Wettbewerbs nach wie vor begrenzt.

Hinsichtlich der **Lkw-Maut** wird die geltende Mauthöheverordnung unterstellt. Demnach wird für Euro III-Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2011 die dort geregelte Erhöhung der Mautsätze um 2 Cent/km angesetzt. Da für diese Fahrzeuge im Jahr 2011 von einem Fahrleistungsanteil von rund 20 % ausgegangen wird, ist die Anhebung ohnehin zu gering, um die Verkehrsentwicklung spürbar zu beeinflussen. Letzteres würde somit auch für eine Aussetzung der Erhöhung zutreffen. Für alle Güterverkehrsträger ist zu erwarten, dass sich die im Zuge der Wirtschaftskrise teilweise drastisch gesunkenen Preise nun wieder erholen, aber jeweils in einem Ausmaß, das den intermodalen Wettbewerb nicht wesentlich beeinflusst.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** sind für das Jahr 2010 keine Maßnahmen zu erkennen, die sich im bundesweiten Gesamtergebnis einer Verkehrsart niederschlagen. Für die mittelfristige Prognose nicht unbedeutend sind die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin, des-



sen Kapazität die der zwei bestehenden übertrifft, sowie der Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main. Beide Maßnahmen werden im Laufe des Jahres 2011 abgeschlossen und erhöhen die Kapazität des gesamten deutschen Flughafensystems. Hinsichtlich der teilweise massiven Probleme bezüglich der Verfügbarkeit der Schienenfahrzeuge der Deutschen Bahn sowohl im Fern- (ICEs) als auch im Nahverkehr (S-Bahn Berlin) wird erwartet, dass sie im begonnenen Jahr nach wie vor zum Tragen kommen, aber allmählich gelöst werden, so dass in mittelfristiger Sicht von einem störungsfreien Verlauf auszugehen ist.

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

Der Güterverkehr wurde im Jahr **2009** sowohl insgesamt als auch bei ausnahmslos allen Verkehrsträgern von **der Rezession voll getroffen**. Der Abschwung setzte bereits im vierten Quartal 2008 ein und nahm in den ersten Monaten des Jahres 2009 nochmals an Schärfe zu. Insbesondere wurde der Güterverkehr vom Rückgang der Industrieproduktion, der weitaus größer ausfiel als derjenige des BIP, sowie von dem massiven Einbruch der Außenhandelsströme getroffen (vgl. Abschn. 2.2). Das Ausmaß des Rückgangs der Transportnachfrage war, parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, in der Geschichte der Bundesrepublik einzigartig.

Zwar haben sich die drastischen Verminderungsraten, die in den ersten Monaten des Vorjahres zu beobachten waren, bei nahezu allen Verkehrsträgern im weiteren Verlauf abgeschwächt, und zwar vor allem im vierten Quartal, in dem sich der Basiseffekt aus 2008 niederschlug. Hinzu kam die, allerdings sehr geringe, gesamtwirtschaftliche Belebung im Verlauf des Jahres (vgl. Abschn. 2.2, dort vor allem Abb. R-2). Dennoch verblieb auch im **Jahresergebnis** noch eine **erhebliche Abnahme** der gesamten Transportnachfrage. Sie wird gemäß der derzeitigen Datenlage auf knapp 11 % (Aufkommen) bzw. knapp 12 % (Leistung) geschätzt. Damit hat sich die Prognose vom Sommer 2009 (jeweils -13 %), die unter erheblichen Unsicherheiten stand, als äußerst treffsicher erwiesen. Der beispiellose Einbruch der gesamtmodalen Transportnachfrage im Jahr 2009 glich den Anstieg mehrerer Vorjahre aus. Die Transportleistung fiel mit 591 Mrd. tkm annähernd auf das Niveau von 2005 (580 Mrd. tkm) zurück, das Transportaufkommen (3,7 Mrd. t) sogar auf den Stand von 2003.

Rückgänge entstanden in **ausnahmslos allen Güterbereichen**. Prozentual überdurchschnittlich scharf (bezogen auf die Transportleistung) fielen sie auf Grund der krisenhaften Entwicklung in der Stahlindustrie bei Erzen, Eisen und Stahlprodukten sowie Kohlen aus. Weitere kräftige Rückgänge entstanden im Bereich der Halb- und Fertigwaren sowie der Chemischen Erzeugnisse.

Für das Jahr **2010** deuten die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten auf eine spürbare (Wieder-) Belebung der Güterverkehrskonjunktur. Allerdings soll auch an dieser Stelle auf die nach wie vor erheblichen Unsicherheiten insbesondere bezüglich der Leitdatenentwicklung hingewiesen werden. Da aber zumindest erwartet werden kann, dass das Bruttoinlandsprodukt wieder steigen wird und dass die Außenhandelsströme und die Industrieproduktion im Vergleich dazu noch etwas stärker zunehmen werden, wird auch die **Transportnachfrage eine Zunahme**

verbuchen. Deren Größenordnung wird aus derzeitiger Sicht und bei der dargestellten Entwicklung der Leitdaten bei Aufkommen und Leistung mit jeweils rund **5 %** (Aufkommen und Leistung) prognostiziert.

Für den Zeitraum von 2011 **bis 2013** ist mit der Festigung der konjunkturellen Aufwärtsbewegung ein weiteres Wachstum zu erwarten. Es fällt mit knapp 4 % p.a. (Aufkommen und Leistung) zwar etwas schwächer aus als im laufenden Jahr. Jedoch ist bei der Interpretation zu berücksichtigen, dass der diesjährige Anstieg in einem gewissen Ausmaß einen Reflex des Einbruchs im Vorjahr darstellt, so dass es also zu Aufholeffekten kommt.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

| | Mio. t bzw. Mrd. tkm | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|---------------------------------------|----------------------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Transportaufkommen | | | | | | | | | |
| Straßenverkehr ²⁾ | 3392,3 | 3448,2 | 3106,0 | 3249,0 | 3632,8 | 1,6 | -9,9 | 4,6 | 3,8 |
| Eisenbahnverkehr ³⁾ | 361,1 | 371,3 | 309,6 | 327,6 | 366,4 | 2,8 | -16,6 | 5,8 | 3,8 |
| Binnenschifffahrt | 249,0 | 245,7 | 201,3 | 206,6 | 216,0 | -1,3 | -18,1 | 2,6 | 1,5 |
| Rohrleitungen ⁴⁾ | 90,9 | 91,1 | 88,8 | 91,3 | 87,0 | 0,2 | -2,5 | 2,8 | -1,6 |
| Luftfracht ⁵⁾ | 3,3 | 3,5 | 3,3 | 3,5 | 4,2 | 4,6 | -6,5 | 8,2 | 5,8 |
| Insgesamt | 4096,7 | 4159,7 | 3709,0 | 3878,1 | 4306,4 | 1,5 | -10,8 | 4,6 | 3,6 |
| Seeverkehr ⁶⁾ | 310,9 | 316,7 | 263,5 | 276,0 | 302,2 | 1,8 | -16,8 | 4,7 | 3,1 |
| Transportleistung¹⁾ | | | | | | | | | |
| Straßenverkehr ²⁾ | 466,5 | 471,9 | 423,8 | 446,3 | 506,8 | 1,2 | -10,2 | 5,3 | 4,3 |
| Eisenbahnverkehr ³⁾ | 114,6 | 115,7 | 95,3 | 100,5 | 113,4 | 0,9 | -17,6 | 5,4 | 4,1 |
| Binnenschifffahrt | 64,7 | 64,1 | 53,7 | 54,9 | 56,9 | -1,0 | -16,2 | 2,2 | 1,2 |
| Rohrleitungen ⁴⁾ | 15,8 | 15,7 | 16,1 | 16,5 | 15,7 | -1,0 | 2,6 | 2,7 | -1,6 |
| Luftfracht ⁵⁾ | 1,2 | 1,3 | 1,2 | 1,3 | 1,6 | 9,2 | -6,8 | 8,2 | 5,8 |
| Insgesamt | 662,9 | 668,6 | 590,2 | 619,5 | 694,3 | 0,9 | -11,7 | 5,0 | 3,9 |

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohrleitungen

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 ist darauf hinzuweisen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach wie vor noch keine statistischen Werte für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2008** vorliegen, die über den Eurostat-Datenpool gewonnen werden. Er wurde bereits im Rahmen der Sommerprognose 2009 anhand der Ent-

wicklung 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. Die Ergebnisse wurden weitgehend beibehalten.

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, bereits 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 1,6 % (Aufkommen) bzw. 1,2 % (Leistung).

Im Jahr **2009** stand auch der Straßengüterverkehr im Zeichen der Rezession. In den ersten drei Quartalen sanken Aufkommen und Leistung im Verkehr mit deutschen Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr um 12 % bzw. 11 %. Allerdings hat sich der Rückgang im Verlauf spürbar abgeschwächt: Im ersten Quartal belief er sich (beim Aufkommen) auf 18 %, im zweiten auf 13 % und im dritten auf 6 %. Für das vierte Quartal ist, vor allem wegen der Abnahme im Vorjahreszeitraum, ein nur noch geringer Rückgang zu erwarten, was durch die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung auf Bundesautobahnen bestätigt wird. Für das Gesamtjahr ergibt sich daraus – für die Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge – bei Aufkommen und Leistung eine Abnahme um jeweils rund **10 %**. Dies liegt sehr nahe an der Prognose vom Sommer 2009 (-12 % bzw. -11 %).

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 letztjährigen, 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 sank die Transportleistung des Straßengüterverkehrs mit 424 Mrd. tkm auf das Niveau von **2005/06** (403 bzw. 439 Mrd. tkm).

Ebenfalls wie in der Summe aller Verkehrsträger sank 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 wurde (-14 %). Verstärkt wurde dies durch Abnahmen bei Eisen und Stahlprodukten, chemischen Erzeugnissen, land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Steinen und Erden.

Im Jahr **2010** gelten für den Straßengüterverkehr die gleichen Vorzeichen wie für den Gesamtverkehr. Die angenommene Belegung der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme lassen einen (Wieder-) **Anstieg** in den meisten bedeutenden Güterbereichen erwarten. Den (in absoluten Zahlen) größten Wachstumsbeitrag werden die Halb- und Fertigwaren liefern, aber auch in den anderen anteilmäßig bedeutenden Güterabteilungen zeichnen sich Zunahmen ab. Auch die Transportnachfrage der, für den Lkw-Verkehr nicht unbedeutenden, Bauwirtschaft dürfte sich mit der steigenden Bauproduktion leicht erhöhen. Insgesamt wird die Zunahme auf jeweils (Aufkommen und Leistung) rund **5 %** geschätzt.

Nach 2010 wird sich das Wachstum – gemäß der derzeitigen Einschätzung der Leitdaten – in allen Güterbereichen mit Ausnahme der Mineralölprodukte fortsetzen. Mit rund **4 %** p.a. fällt es etwas schwächer aus als im laufenden Jahr, weil die einmaligen Aufholeffekte, z.B. in der Stahlindustrie, entfallen. Damit wird das bisherige Rekordniveau aus dem Jahr 2008 voraussichtlich ab dem Jahr 2012 übertroffen.

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 Transport-

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

leistung der Eisenbahnen zwischen 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

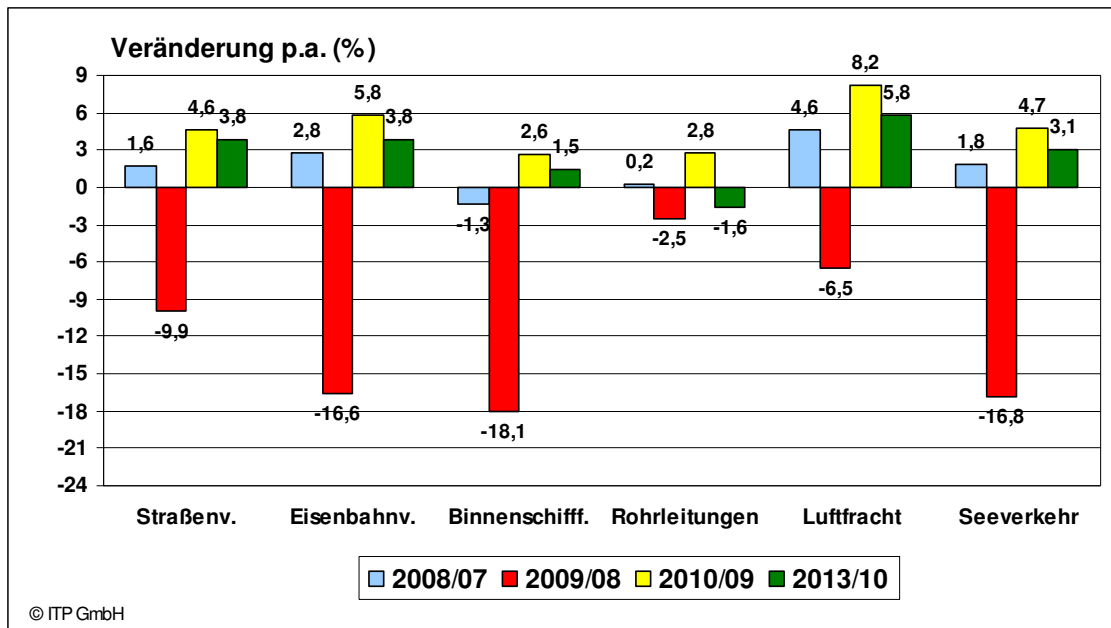
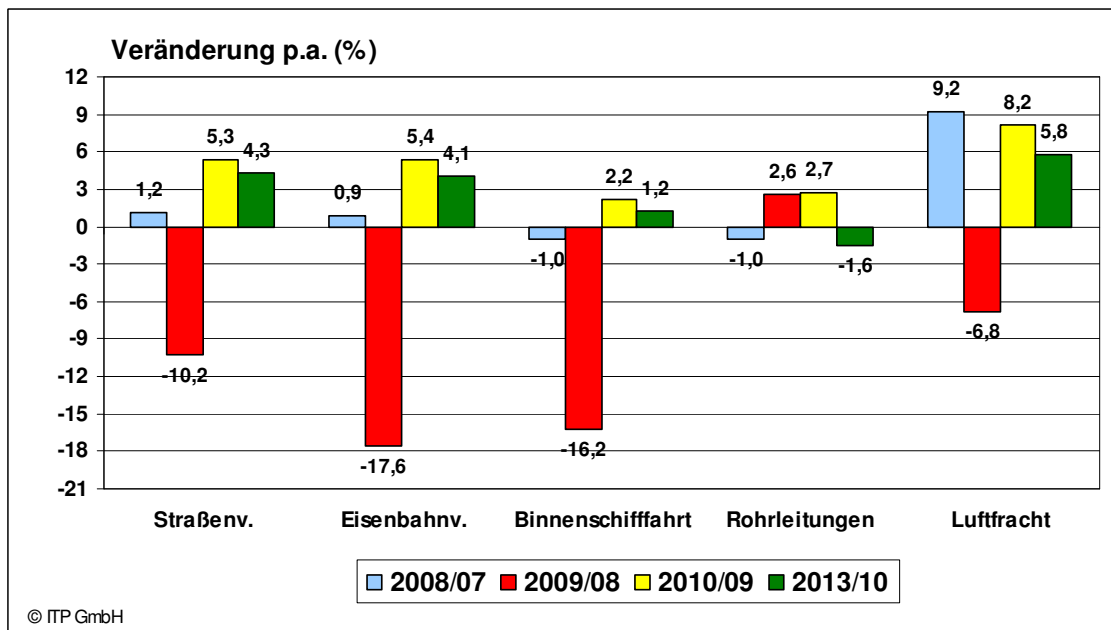


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



Bereits im Verlauf des Jahres **2008** kam dieser mehrjährige Aufschwung zum Erliegen. Infolge der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Abschwächung fiel der Anstieg 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 schlug 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 verloren die Eisenbahnen über 30 % an Aufkommen und Leistung. Dies beeinflusste das Gesamtergebnis maßgeblich. Weitere spürbare Nachfragerückgänge entstanden im vergangenen Jahr im Bereich der Halb- und Fertigwaren, in dem die Eisenbahnen vorher über viele Jahre ein weit überdurchschnittliches Wachstum verbuchen konnten. Insgesamt sind das Transportaufkommen und die -leistung im Jahr 2009 um knapp **17 %** bzw. knapp **18 % gesunken** (Sommerprognose 2009: jeweils -18 %). Mit 310 Mio. t bzw. 95 Mrd. tkm befand sich die Transportnachfrage damit auf dem Niveau von 2002 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 vor allem von der – gemessen am prozentualen Anstieg gegenüber dem geringen Vorjahresniveau – kräftigen Belebung in der Stahlindustrie angeregt. Auch in allen anderen Güterbereichen, mit Ausnahme der unbedeutenden Düngemittel, ist eine Zunahme zu erwarten. Wegen der Aufholeffekte, insbesondere im Montanbereich, wird sie annähernd die Stärke der Jahre von 2002 bis 2007 erreichen. Der Anstieg wird für das Transportaufkommen mit knapp **6 %** und für die Leistung mit über **5 %** prognostiziert. Dennoch wird damit lediglich ein Teil des letztjährigen Einbruchs aufgeholt.

Nach 2010 wird die Expansion in nahezu allen Güterbereichen anhalten. Mit rund **4 % p.a.** wird es, aus den gleichen Gründen wie im Straßengüterverkehr, ein etwas geringeres Ausmaß annehmen als im laufenden Jahr. Dennoch wird der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 im Jahr 2013 annähernd erreicht.

Binnenschifffahrt

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung der Binnenschifffahrt sind einige Erläuterungen zu deren **statistischer Darstellung** im Jahr 2009 erforderlich. Mit Beginn des Jahres hat das Statistische Bundesamt ein neues Verfahren zur Ermittlung der Transportleistung der einzelnen Transporte in Betrieb genommen. Mit ihm werden, ausgehend von den gemeldeten Start- und Endpunkten der Beförderungen, das Routing auf dem Wasserstraßennetz und damit die Transportleistung ermittelt. Im Ergebnis lagen die Veränderungsdaten der Transportleistung deutlich über denen des Transportaufkommens; in der Summe von Januar bis September belief sich die Differenz auf sechs Prozentpunkte. Diese Abweichung wurde vom StBA als unplausibel erkannt; Modifikationen des Verfahrens wurden in Angriff genommen. Dieser Sachverhalt ist bei der Interpretation der bisher ausgewiesenen Werte zur Transportleistung im Jahr 2009 zu berücksichtigen. In seiner Schätzung der Entwicklung im Gesamtjahr 2009 wurde der Effekt bereits korrigiert.¹ In der vorliegenden Prognose wurden alle bisher veröffentlichten, nach Güterabteilungen und Hauptverkehrsverbindungen differenzierten, Monatswerte um den entsprechenden Faktor (rund 5 %) abgesenkt.

Im Jahr **2009** wurde die Binnenschifffahrt von dem drastischen Einbruch in der Stahlindustrie ähnlich stark tangiert wie die Eisenbahnen. Auch die Transporte von Steinen und Erden verbuchten ein kräftiges Minus. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Nachfragerückgänge entstanden in mehreren anderen Güterabteilungen. Einzig die Transportleistung bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und bei Mineralölprodukten verzeichnete ein Plus. Insgesamt hat sich das Transportaufkommen um **18 %** und die Transportleistung um **16 %** verringert (Sommerprognose 2009: -20 % bzw. -18 %). Mit 201 Mio. t bzw. 54 Mrd. tkm wurden 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 auch für die Binnenschifffahrt eine **Zunahme** der Transportnachfrage zu erwarten, die aber geringer ausfällt als beim Straßen- und beim Eisenbahnverkehr. Zwar ist, aus den gleichen Gründen wie bei den anderen Verkehrsträgern, für die Transporte von Montangütern, chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren mit spürbaren Gewinnen zu rechnen. Jedoch besitzen die, generell nur unterdurchschnittlich wachsenden, Baustofftransporte sowie die leicht rückläufigen Beförderungen von Mineralölprodukten bei der Binnenschifffahrt ein hohes Gewicht. Deshalb ist für das gesamte Transportaufkommen wie auch für die Leistung ein vergleichsweise geringer Anstieg in Höhe von knapp **3 %** bzw. gut **2 %** zu erwarten. Damit wird nur ein sehr geringer Teil des letztjährigen Einbruchs wettgemacht. Am Jahresanfang wurde die Binnenschifffahrt auf dem Kanalnetz von den Wasserstandsverhältnissen deutlich behin-

¹ Statistisches Bundesamt, Güterverkehr 2009: Starker Rückgang des Transportaufkommens um 11,2 %, Pressemitteilung Nr. 030 vom 21.01.2010.

dert. In welchem Ausmaß sich das auf das Ergebnis des Januar 2010 ausgewirkt hat, kann derzeit noch nicht mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden. Da andererseits die Verhältnisse auf dem Rhein, der mit Abstand bedeutendsten deutschen Wasserstraße, noch halbwegs normal ausgeprägt waren, wurde davon ausgegangen, dass sich die Wasserstandsverhältnisse vom Januar im Jahresergebnis kaum niederschlagen.

Nach 2010 werden sich die Zuwachsraten nochmals verringern. Zu dem, bereits erwähnten, Wegfall der diesjährigen Aufholeffekte kommt die, nachfragebedingt zu erwartende, Abnahme der Mineralöltransporte. Deshalb dürfte der Anstieg der Binnenschifffahrt nur bei gut **1 %** p.a. liegen. Damit bleiben die Wasserstraßentransporte nach wie vor weit von ihren bisherigen Höchstständen entfernt.

Rohrfernleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrfernleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Sie hängen nicht von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, sondern nur von der Rohöleinfuhr ab und waren deshalb von dem allgemeinen Einbruch des Güterverkehrs kaum betroffen. Im Jahr **2009** sind die Rohölimporte um 6 % gesunken, die Beförderungsmenge der Pipelines dagegen nur um **2,5 %** (Sommerprognose 2009: -5,5 %). Offensichtlich wurden, wie schon im Jahr 2008, erneut geringere Rohölmengen über die deutschen Seehäfen eingeführt. Deshalb nahmen die Pipelinetransporte, in denen mehrheitlich im Ausland angelandetes Rohöl befördert wird, schwächer ab als die gesamte Rohöleinfuhr. Die Transportleistung der Pipelines ist im Jahr 2009 sogar gestiegen (**+2,6 %**). Die Abweichung zur Entwicklung des Aufkommens begann im August und ist darauf zurückzuführen, dass seitdem wieder Transporte über die, in Russland beginnende, Drushba-Leitung erfolgen, die im Jahr 2008 wegen der vorübergehenden Außerbetriebsetzung der daran angeschlossenen Raffinerie entfielen. Diese Pipeline führt in Deutschland über eine überdurchschnittlich lange Strecke.

Im Jahr **2010** wird der Produktenabsatz um knapp 3 % steigen. Die Rohöleinfuhr wird sich somit ähnlich entwickeln. Es wird angenommen, dass es dabei nicht nochmals zu Verschiebungen zwischen den deutschen und den ausländischen Seehäfen kommt. Unter dieser Voraussetzung werden die Pipelinetransporte im Ausmaß der Rohölimporte, also um knapp **3 % zunehmen**. Damit wird der Rückgang des Vorjahres aufgeholt.

Nach 2010 wird die Rohöleinfuhr, bedingt durch den rückläufigen Inlandsabsatz von Mineralölprodukten, um etwa **1,5 %** p.a. **sinken**. Diese Veränderung wurde auch für die Pipelinetransporte angesetzt.

Luftfracht

Die Luftfracht weist seit geraumer Zeit die größte Wachstumsdynamik aller Güterverkehrsträger auf. Seit der Vereinigung Deutschlands stieg das Transportaufkommen bis 2008 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 Jahr **2009** schlug die Entwicklung der Außenhandelsströme dagegen ungebremst zu. Im ersten Halbjahr brach die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahresniveau um 15 % ein. Im zweiten Halbjahr fielen die Minusraten auf Grund des Basiseffekts aus der Vorjahresentwicklung, als die Nachfrage bereits spürbar zurückgegangen ist, allerdings deutlich geringer aus als in der ersten Jahreshälfte. Der Rückgang von Januar bis November betrug somit nur noch 8,4 %. Für den Dezember vermeldeten die vier größten deutschen Frachtflughäfen (Frankfurt, Köln/Bonn, Leipzig und München) Zuwachsraten von (zusammen) 25 %. Ein zweistelliger Anstieg war auf Grund der Vorjahresentwicklung zwar zu erwarten, in diesem Ausmaß jedoch nicht. Bei Ansetzen der Dezemberwerte für die vier erwähnten Flughäfen auf die gesamte deutsche Luftfracht errechnet sich für das Gesamtjahr ein **Rückgang** um "nur" noch **6,5 %**.¹ Somit ist die Luftfracht der einzige Verkehrsträger, bei dem unsere Prognose vom Sommer 2009 (-11 %) spürbar vom tatsächlichen Ergebnis abwich. Mit der Abnahme ging die Luftfracht im Jahr 2009 auf das Niveau von 2007 zurück.

Im Jahr **2010** sollte die Luftfracht wieder in den Aufwind zurückkehren. Bereits für den gesamten deutschen Außenhandel wird ein klares Plus erwartet. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Transporte der luftfrachtaffinen Güter noch stärker zunehmen. Hinzu kommt der Basiseffekt aus der schwachen Entwicklung im ersten Halbjahr des Vorjahres. Deshalb wird das Wachstum im kommenden Jahr mit **8 %** prognostiziert, wobei der Anstieg im ersten Halbjahr noch weit höher ausfallen wird. Damit wiederum wird der letztjährige Einbruch vollständig aufgeholt.

Nach 2010 wird sich der Höhenflug der Luftfracht grundsätzlich fortsetzen. Wegen des Wegfalls des diesjährigen Basiseffekts wird die Wachstumsrate aber niedriger ausfallen als im laufenden Jahr. Sie sollte sich auf dem langfristigen Trend einpendeln und bei knapp **6 % p.a.** liegen.

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

¹ Dies liegt auch unter der o.a. Schätzung des StBA (-7,7 %), in der die tatsächliche Entwicklung im Dezember noch nicht bekannt war.

jahresdurchschnittlichen Wachstumsrate zwischen 1991 und 2007, war im Seeverkehr mit 4,5 % nahezu so stark wie in der Luftfracht.

Im Jahr **2009** wurde der Seeverkehr vom Außenhandel in einem ähnlichen Ausmaß gebremst wie die Luftfracht. In den ersten drei Quartalen lag die Umschlagsmenge um 18 % unter dem Vorjahreswert. Im gesamten Jahr ist sie in der bedeutendsten Güterabteilung, den Halb- und Fertigwaren, sogar noch stärker gesunken. Hinzu kamen 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 beitrugen. Auch der Umschlag in der zweitgrößten Güterabteilung Erdöl und Mineralölprodukte ist auf Grund der erwähnten Verschiebungen gesunken. Insgesamt ist das Transportaufkommen des Seeverkehrs im Jahr 2009 um **17 %** zurückgegangen (Sommerprognose: -16 %).¹ Mit 264 Mio. t fiel es auf den Stand von 2004 zurück.

Im Jahr **2010** wird auch der Seeverkehr wieder in die Aufwärtsbewegung zurückfinden. Ähnlich wie im Luftverkehr, wenngleich nicht im gleichen Ausmaß, dürften die Transporte von Halb- und Fertigwaren spürbar stärker zunehmen als der gesamte Außenhandel. Auch in den meisten anderen Güterbereichen dürften die Transporte, ausgehend von dem niedrigen Niveau von 2009, zulegen. Insgesamt wird das Wachstum des Seeverkehrs im laufenden Jahr auf knapp **5 %** geschätzt. Damit wird jedoch lediglich ein Teil des letztjährigen Einbruchs aufgeholt.

Auch **nach 2010** wird der Umschlag in nahezu allen Güterbereichen, mit Ausnahme des Ölsegments und der unbedeutenden Düngemittel, wachsen. Mit gut **3 %** p.a. wird es, aus den gleichen Gründen wie bei den meisten anderen Verkehrsträgern, ein etwas geringeres Ausmaß annehmen als im laufenden Jahr. Damit wird der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2008 auch im Jahr 2013 noch um rund 5 % verfehlt.

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.

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

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

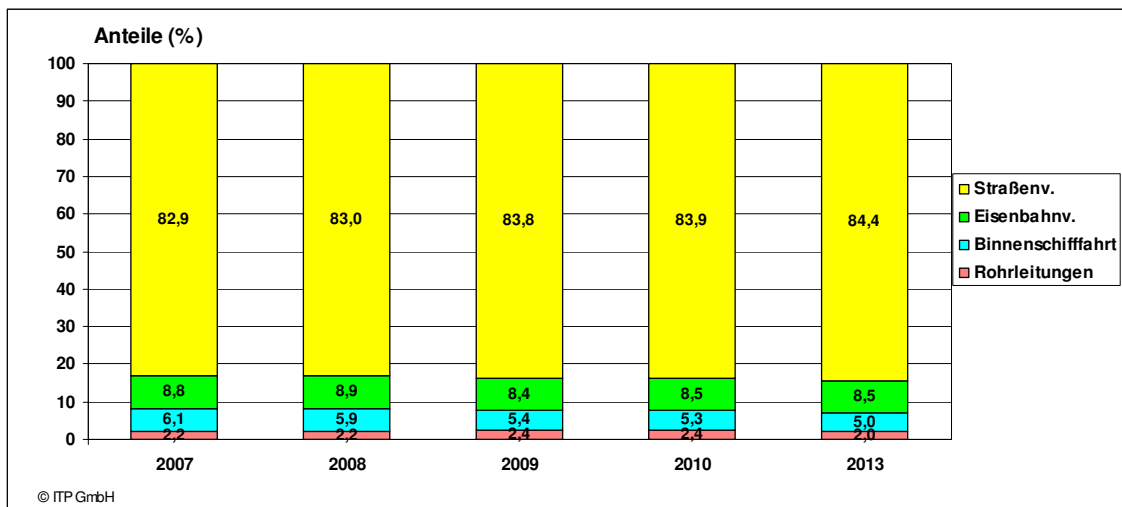
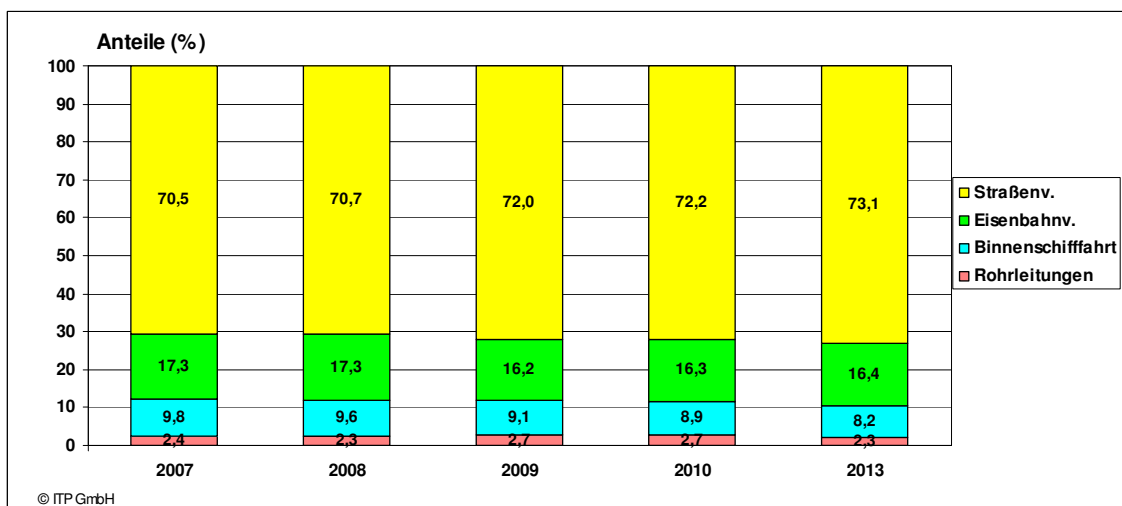


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Die Darstellung zeigt zunächst, dass die **Binnenschifffahrt**, wie schon seit längerer Zeit, in allen Jahren und bei beiden Größen stetig Marktanteile verliert. Bei den **Rohrfernleitungen**, die von der Rezession kaum betroffen waren, wurde der Abwärtstrend im Jahr 2009 unterbrochen und wird sich erst nach 2010 wieder fortsetzen. 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 sank. 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 ergab sich für die Eisenbahnen aus den oben dargestellten Gründen jedoch ein überdurchschnittlicher

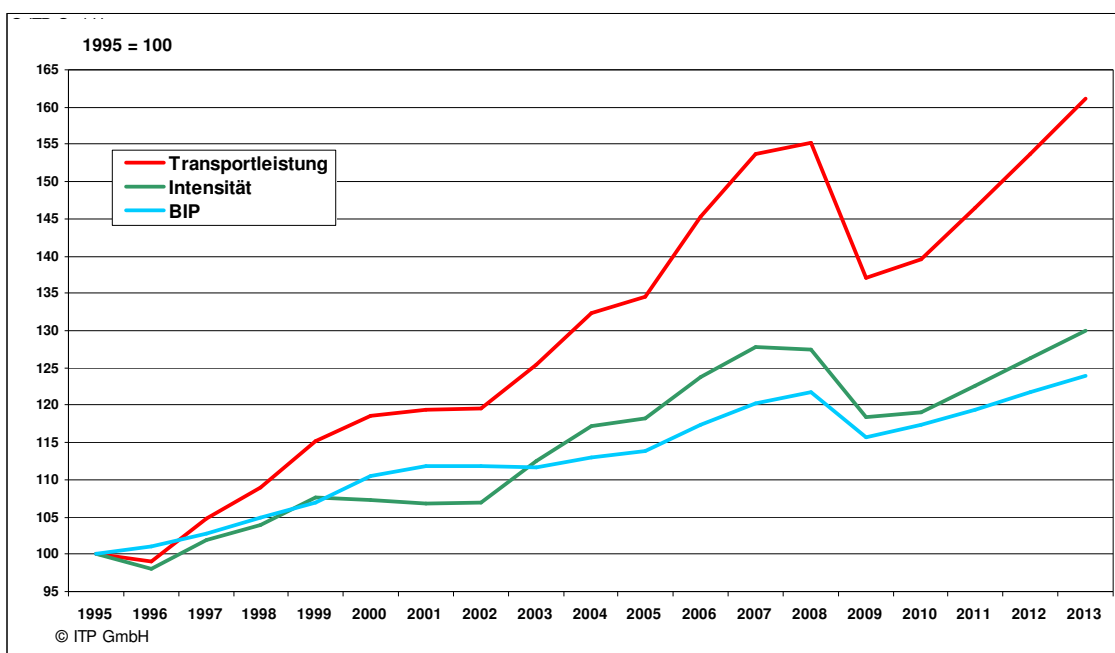
Rückgang, so dass ihre Marktanteile sanken. Ab dem laufenden Jahr werden sie aber wieder zunehmen, aber nur geringfügig und die Vorkrisenwerte (noch) nicht erreichen.

Transportintensität

In Abbildung G-5 ist die langfristige Entwicklung der (gesammodalen) 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** fiel 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 **sank**. Hier ist der gegenläufige Effekt wie zuvor zu beobachten: Ex- und Importe schrumpften weitaus stärker als das BIP, mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Güterverkehr. Für **2010** und die Jahre **bis 2013** wird erwartet, dass die Transportleistung wieder stärker steigt als das BIP, die Intensität also **zunimmt**. Letztere wird im Jahr 2013 über dem bisherigen Höchststand aus den Jahren 2007/08 liegen.

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 **2009** um 12 % gesunken. Rückgänge entstanden in **ausnahmslos allen Güterbereichen**. Prozentual überdurchschnittlich scharf (bezogen auf die Transportleistung) fielen sie auf Grund der krisenhaften Entwicklung in der Stahlindustrie bei Eisen und Stahlprodukten sowie Erzen aus. Allein deren Verminderung (zusammen 21 Mrd. tkm) trug mit 27 % zum Gesamtrückgang (78 Mrd. tkm) bei. Weitere 34 Mrd. tkm (43 %) entstanden im Bereich der Halb- und Fertigwaren. Komplettiert wird das durch Abnahmen in Höhe von 7 bzw. 8 Mrd. tkm (9 bzw. 10 %) in den beiden Güterabteilungen Steine und Erden sowie Chemische Erzeugnisse.

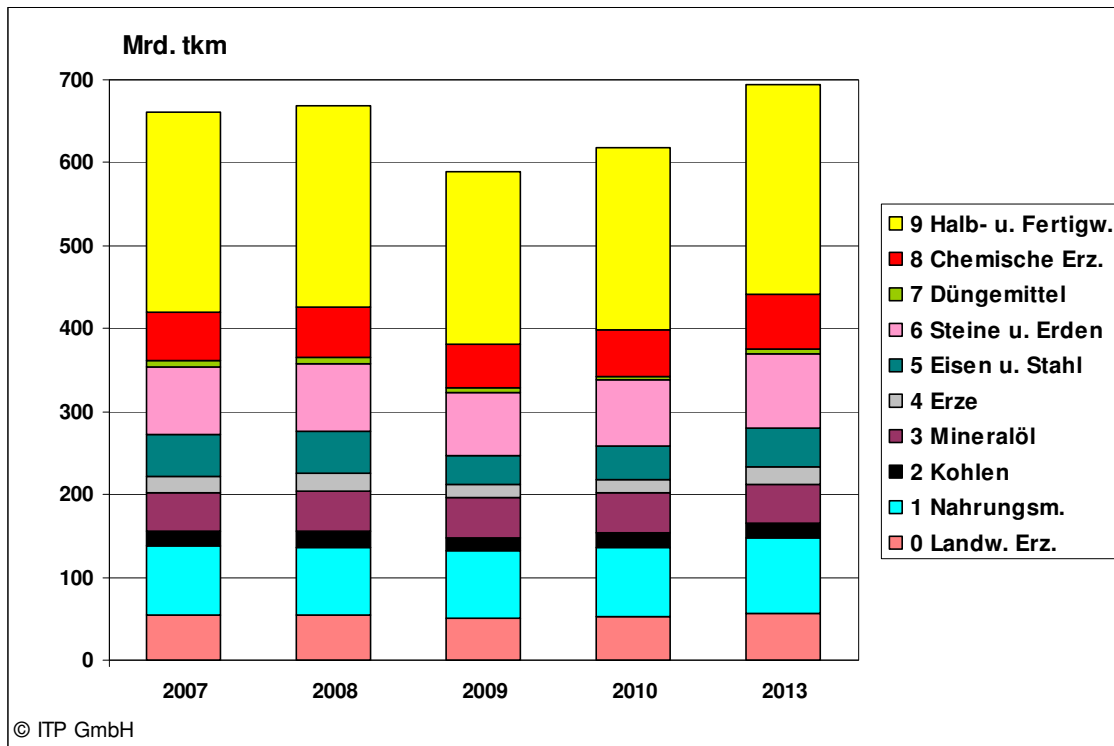
Tabelle G-2: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen

| | Mrd. tkm ¹⁾ | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|--------------------------------|------------------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| 0 Landwirtschaftliche Erzeugn. | 53,9 | 53,4 | 50,5 | 52,1 | 57,1 | -1,0 | -5,3 | 3,1 | 3,1 |
| 1 Nahrungs- und Futtermittel | 83,3 | 82,6 | 81,5 | 83,7 | 90,6 | -0,9 | -1,3 | 2,7 | 2,7 |
| 2 Feste mineral. Brennstoffe | 18,6 | 18,8 | 16,2 | 16,7 | 16,8 | 1,2 | -13,7 | 2,7 | 0,3 |
| 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 45,8 | 49,1 | 48,2 | 49,2 | 47,5 | 7,2 | -1,8 | 2,0 | -1,2 |
| 4 Erze und Metallabfälle | 20,7 | 21,2 | 14,9 | 16,8 | 20,1 | 2,6 | -29,7 | 12,8 | 6,1 |
| 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle | 49,8 | 50,1 | 35,2 | 39,9 | 48,3 | 0,7 | -29,8 | 13,6 | 6,5 |
| 6 Steine und Erden | 82,6 | 82,9 | 76,1 | 78,8 | 88,1 | 0,3 | -8,2 | 3,6 | 3,8 |
| 7 Düngemittel | 7,4 | 7,0 | 5,4 | 5,4 | 5,7 | -5,4 | -23,4 | 0,8 | 1,7 |
| 8 Chemische Erzeugnisse | 57,1 | 60,1 | 52,4 | 56,3 | 65,8 | 5,3 | -12,8 | 7,5 | 5,4 |
| 9 Halb- und Fertigwaren | 242,5 | 242,2 | 208,5 | 219,2 | 252,7 | -0,1 | -13,9 | 5,2 | 4,9 |
| Insgesamt | 661,7 | 667,3 | 588,9 | 618,2 | 692,8 | 0,9 | -11,7 | 5,0 | 3,9 |

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-6: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen



Ab dem 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 (nach 2010).

Straßengüterverkehr

Im Jahr **2009** sank 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 (-13 %), die von der Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme besonders getroffen wurde. Aus der Schrumpfung in diesem Bereich (25 Mrd. tkm) resultierte bereits rund die Hälfte des Gesamtrückgang (48 Mrd. tkm). Weiterhin im Gesamtergebnis spürbar waren die Abnahmen bei Eisen und Stahlprodukten (um 8 Mrd. tkm bzw. 26 %) sowie bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (um 4 Mrd. tkm oder 10 %), die mit 17 % bzw. 9 % zum Gesamtrückgang beitrugen.

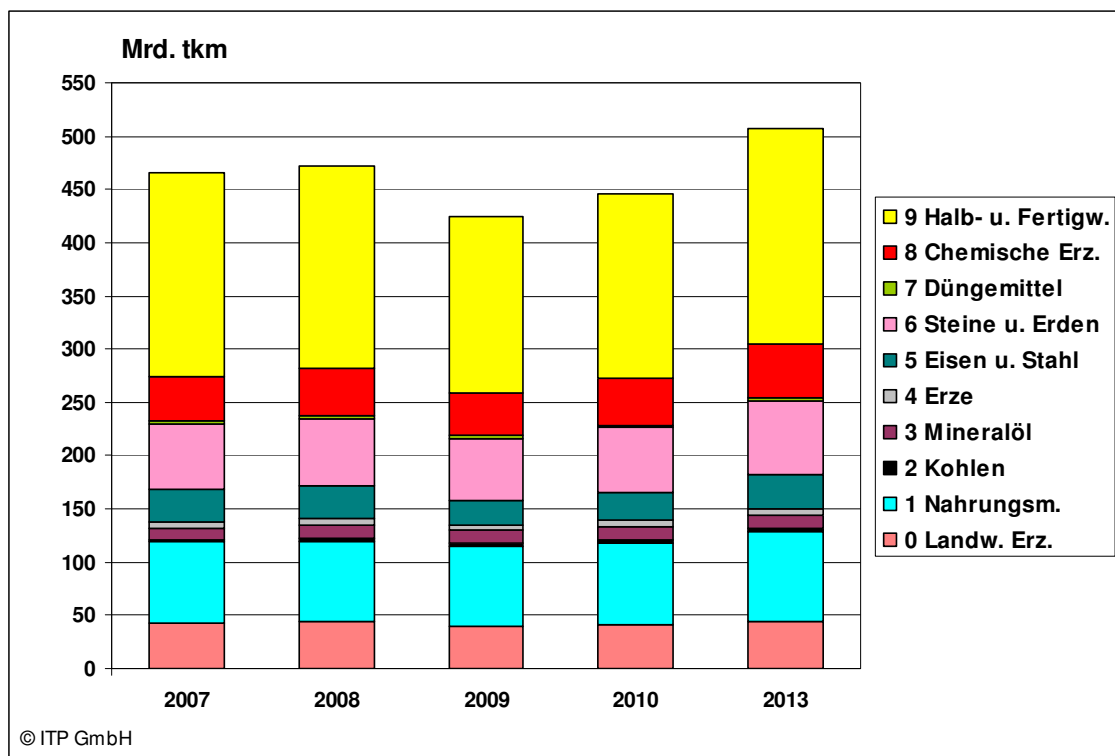
Tabelle G-3: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen

| | Mrd. tkm ¹⁾ | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|--------------------------------|------------------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| 0 Landwirtschaftliche Erzeugn. | 42,8 | 44,3 | 40,1 | 41,1 | 44,4 | 3,6 | -9,5 | 2,6 | 2,5 |
| 1 Nahrungs- und Futtermittel | 76,1 | 75,4 | 75,2 | 77,3 | 84,3 | -0,9 | -0,4 | 2,9 | 2,9 |
| 2 Feste mineral. Brennstoffe | 2,3 | 2,3 | 2,4 | 2,5 | 2,8 | 2,1 | 3,9 | 3,7 | 3,6 |
| 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 10,3 | 12,4 | 12,2 | 12,4 | 12,2 | 20,4 | -2,0 | 2,4 | -0,6 |
| 4 Erze und Metallabfälle | 6,1 | 6,5 | 5,2 | 5,9 | 7,2 | 7,0 | -20,9 | 14,2 | 6,9 |
| 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle | 30,3 | 31,1 | 22,9 | 26,2 | 31,9 | 2,7 | -26,3 | 14,2 | 6,9 |
| 6 Steine und Erden | 61,9 | 61,9 | 58,2 | 60,7 | 68,1 | 0,1 | -6,1 | 4,3 | 3,9 |
| 7 Düngemittel | 2,8 | 2,7 | 2,5 | 2,7 | 3,1 | -3,3 | -6,2 | 5,2 | 5,2 |
| 8 Chemische Erzeugnisse | 41,4 | 44,9 | 40,1 | 43,4 | 51,5 | 8,4 | -10,6 | 8,2 | 5,8 |
| 9 Halb- und Fertigwaren | 192,5 | 190,2 | 165,0 | 174,0 | 201,3 | -1,2 | -13,3 | 5,5 | 5,0 |
| Insgesamt | 466,5 | 471,9 | 423,8 | 446,3 | 506,8 | 1,2 | -10,2 | 5,3 | 4,3 |

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen



Ab dem Jahr **2010** ist in den meisten Güterbereichen ein (Wieder-) Anstieg zu erwarten. Entscheidend ist natürlich der Zuwachs in der dominierenden Güterabteilung Halb- und Fertigwaren. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Zunahmen entstehen bei den landwirtschaftlichen

Erzeugnissen, den Nahrungs- und Futtermitteln sowie den chemischen Erzeugnissen. Während letztere durch die Chemiekonjunktur angetrieben werden, werden sich erstere dem längerfristigen Wachstumstrend (2008/03: 5 % p.a.) annähern und die letztjährigen Einbußen bis 2013 wettmachen.

Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2009** verloren die Eisenbahnen allein in den beiden Güterabteilungen Erze sowie Eisen und Stahl ein Drittel ihrer Transportleistung. In absoluten Zahlen entspricht das (zusammen) 7,6 Mrd. tkm, woraus 37 % des Rückgangs der gesamten Transportleistung (-21 Mrd. tkm) resultierten. Weitere, für das Gesamtergebnis bedeutende, deutliche Nachfragerückgänge entstanden 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 belief sich auf 17 % oder 8 Mrd. tkm, was mit 38 % zum Gesamtrückgang beitrug. Im Vergleich zu diesen beiden Haupteffekten ist die Entwicklung in allen anderen Güterabteilungen weniger bedeutend. Dies gilt auch für die einzige mit einem positiven Vorzeichen, nämlich die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse, bei denen offensichtlich wieder Getreidetransporte in einem gewissen Umfang stattgefunden haben.

Ab dem Jahr **2010** entstehen Wachstumsimpulse vor allem im Bereich der Halb- und Fertigwaren. Bei Erzen, Eisen und Stahl sowie Chemischen Erzeugnissen sind ebenfalls spürbare Zunahmen zu erwarten. Auch in den meisten anderen Güterbereichen dürfte es zu einer Zunahme kommen.

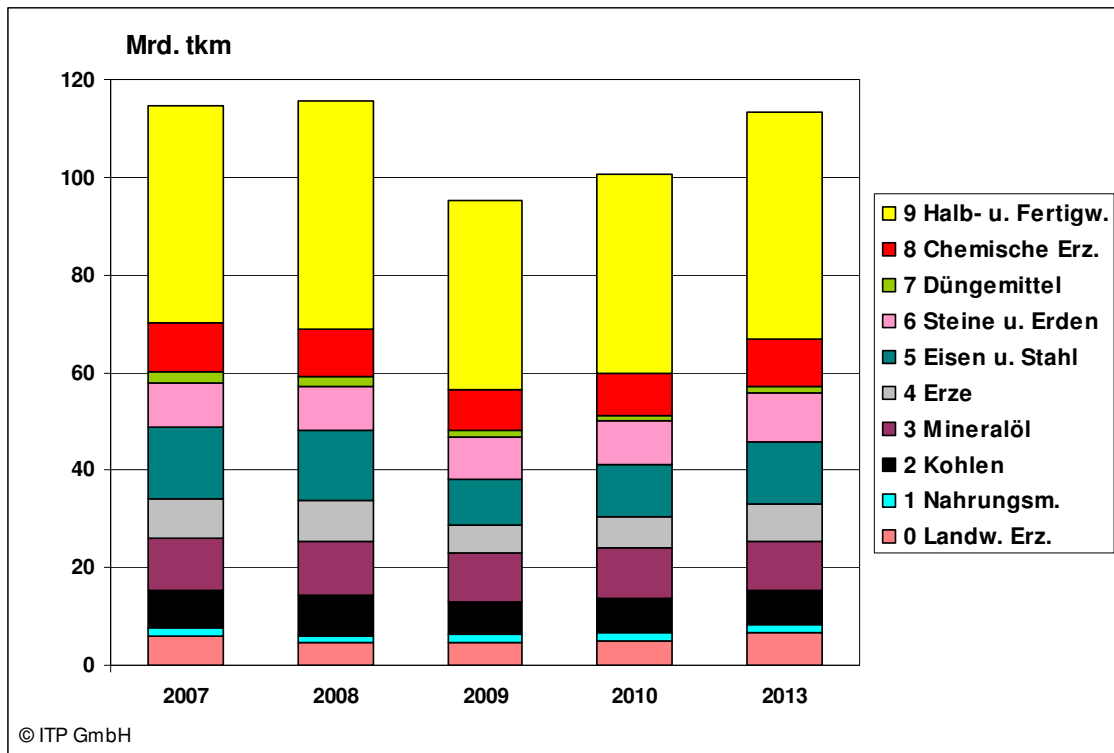
Tabelle G-4: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen

| | Mrd. tkm ¹⁾ | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|--------------------------------|------------------------|-------|------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| 0 Landwirtschaftliche Erzeugn. | 6,1 | 4,5 | 4,7 | 5,1 | 6,5 | -25,9 | 4,3 | 8,4 | 8,4 |
| 1 Nahrungs- und Futtermittel | 1,6 | 1,6 | 1,5 | 1,6 | 1,8 | 0,4 | -5,0 | 3,7 | 3,8 |
| 2 Feste mineral. Brennstoffe | 7,7 | 8,1 | 6,7 | 7,0 | 7,0 | 5,1 | -17,2 | 3,7 | 0,1 |
| 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 10,5 | 11,2 | 10,0 | 10,3 | 10,2 | 7,4 | -11,3 | 3,0 | -0,2 |
| 4 Erze und Metallabfälle | 8,1 | 8,1 | 5,6 | 6,4 | 7,6 | 0,1 | -30,8 | 13,3 | 6,1 |
| 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle | 14,7 | 14,6 | 9,5 | 10,7 | 12,8 | -1,2 | -35,0 | 13,3 | 6,1 |
| 6 Steine und Erden | 9,0 | 9,1 | 8,8 | 8,9 | 9,9 | 0,9 | -3,2 | 1,1 | 3,7 |
| 7 Düngemittel | 2,2 | 2,0 | 1,3 | 1,2 | 1,1 | -10,2 | -35,8 | -4,4 | -2,0 |
| 8 Chemische Erzeugnisse | 10,1 | 9,6 | 8,2 | 8,7 | 9,9 | -4,2 | -15,0 | 6,0 | 4,5 |
| 9 Halb- und Fertigwaren | 44,5 | 46,7 | 39,0 | 40,6 | 46,5 | 4,9 | -16,5 | 4,1 | 4,6 |
| Insgesamt | 114,6 | 115,7 | 95,3 | 100,5 | 113,4 | 0,9 | -17,6 | 5,4 | 4,1 |

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen



Binnenschifffahrt

Im Jahr **2009** sind bei der Binnenschifffahrt die Beförderungen von Erzen sowie von Eisen und Stahlprodukten um 37 % bzw. 38 %, d.h. zusammen um 4,1 Mrd. tkm gesunken. Daraus entstanden bereits 40 % des Gesamttrückgangs. Die Transporte von Steinen und Erden trugen mit einem Minus von 23 % bzw. 2,7 Mrd. tkm weitere 26 % bei. Weitere, im Gesamtergebnis spürbare, Nachfragerückgänge in Höhe von jeweils 1 bis 1,5 Mrd. tkm entstanden in den Güterabteilungen Nahrungs- und Futtermittel, Düngemittel, Chemische Erzeugnisse und Halb- und Fertigwaren. Sie steuerten somit (jeweils) 7 bis 14 % zur Gesamtabnahme bei. Die Kohlentransporte verbuchten dagegen noch ein leichtes Plus.

Für die Jahre **ab 2010** zeichnen sich für die Binnenschifffahrt bei den Transporten von Montan-
gütern, Chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren leichte Gewinne ab. Dies wird jedoch durch die Entwicklung bei den Mineralölprodukten, auf die 2009 17 % der gesamten Transportleistung auf den deutschen Wasserstraßen entfielen, spürbar gedämpft.

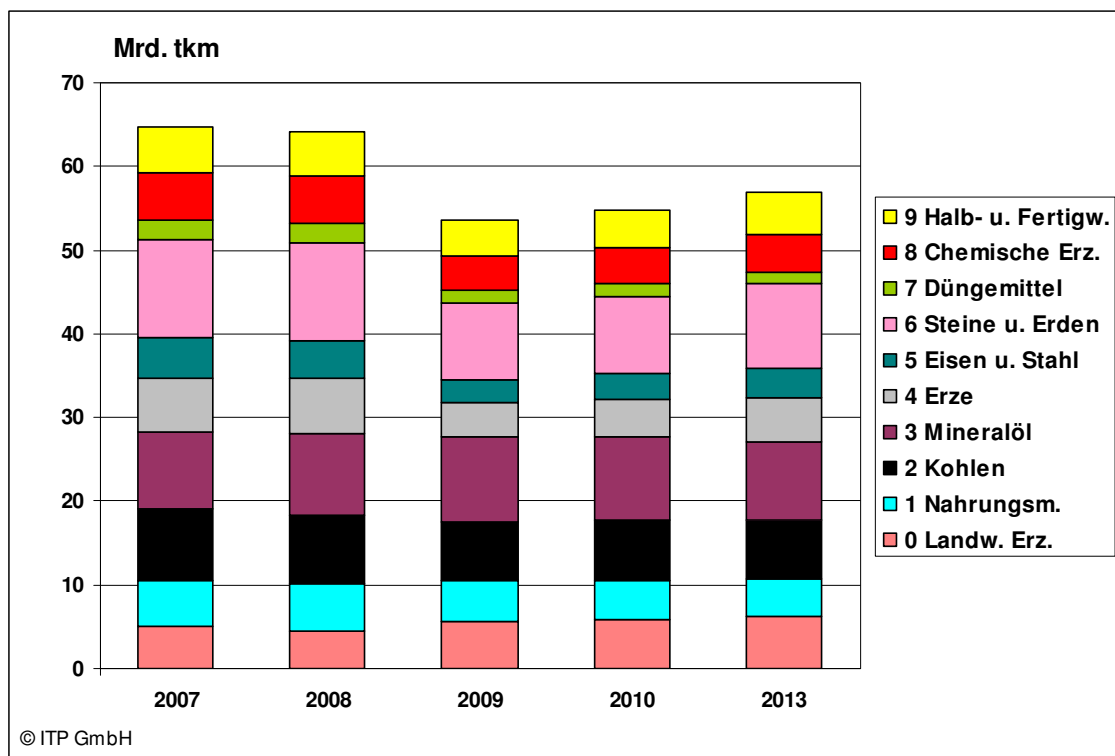
Tabelle G-5: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

| | Mrd. tkm ¹⁾ | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|--------------------------------|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------|--------------|------------|------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| 0 Landwirtschaftliche Erzeugn. | 5,0 | 4,5 | 5,7 | 5,8 | 6,3 | -9,2 | 25,8 | 2,4 | 2,4 |
| 1 Nahrungs- und Futtermittel | 5,6 | 5,5 | 4,9 | 4,8 | 4,5 | -1,1 | -12,3 | -1,7 | -1,7 |
| 2 Feste mineral. Brennstoffe | 8,5 | 8,3 | 7,0 | 7,1 | 7,0 | -2,7 | -15,1 | 1,5 | -0,7 |
| 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 9,2 | 9,8 | 10,0 | 10,0 | 9,3 | 6,4 | 2,3 | -0,8 | -2,2 |
| 4 Erze und Metallabfälle | 6,5 | 6,6 | 4,1 | 4,6 | 5,3 | 1,6 | -37,2 | 10,3 | 5,1 |
| 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle | 4,7 | 4,4 | 2,8 | 3,0 | 3,5 | -6,3 | -37,5 | 10,3 | 5,1 |
| 6 Steine und Erden | 11,7 | 11,8 | 9,1 | 9,2 | 10,0 | 1,1 | -23,0 | 1,5 | 2,7 |
| 7 Düngemittel | 2,4 | 2,3 | 1,6 | 1,5 | 1,5 | -3,6 | -32,7 | -2,0 | -2,0 |
| 8 Chemische Erzeugnisse | 5,6 | 5,5 | 4,0 | 4,2 | 4,5 | -1,3 | -26,8 | 3,5 | 2,2 |
| 9 Halb- und Fertigwaren | 5,5 | 5,2 | 4,4 | 4,6 | 5,0 | -5,1 | -14,7 | 3,0 | 3,0 |
| Insgesamt | 64,7 | 64,1 | 53,7 | 54,9 | 56,9 | -1,0 | -16,2 | 2,2 | 1,2 |

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen



Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Im Jahr **2009** ist das Aufkommen in der bedeutendsten Güterabteilung, den Halb- und Fertigwaren, kräftig gesunken. Bereits daraus resultierte eine Abnahme um 25 Mio. t, die nahezu der Hälfte des Gesamtrückgangs entspricht. Hinzu kamen 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 26 % zur gesamten Abnahme beitrugen.

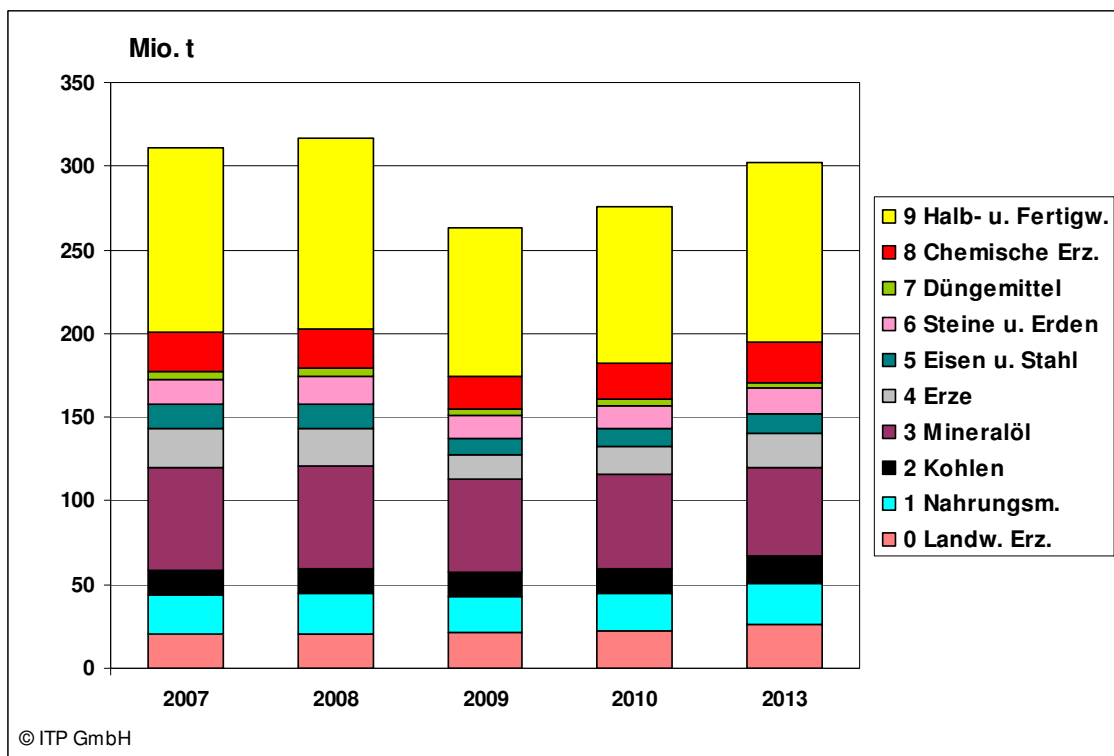
Ab dem Jahr **2010** werden vor allem die Transporte von Halb- und Fertigwaren zunehmen und somit rund die Hälfte des Gesamtanstiegs beitragen. Auch in den meisten anderen Güterbereichen sind Zunahmen gegenüber dem niedrigen Niveau von 2009 zu erwarten. Im Ölsegment ist auf Grund der Entwicklung der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

Tabelle G-6: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen

| | Mio. t | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|--------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| 0 Landwirtschaftliche Erzeugn. | 20,0 | 20,4 | 21,3 | 22,6 | 26,8 | 2,0 | 4,5 | 5,9 | 5,9 |
| 1 Nahrungs- und Futtermittel | 24,0 | 24,6 | 21,7 | 22,4 | 24,4 | 2,5 | -11,7 | 2,9 | 2,9 |
| 2 Feste mineral. Brennstoffe | 14,2 | 14,7 | 14,1 | 14,9 | 15,9 | 3,2 | -3,9 | 5,7 | 2,1 |
| 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 61,5 | 60,8 | 55,9 | 55,9 | 52,7 | -1,2 | -7,9 | 0,0 | -2,0 |
| 4 Erze und Metallabfälle | 23,7 | 23,3 | 15,0 | 17,0 | 20,3 | -2,0 | -35,4 | 13,3 | 6,1 |
| 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle | 14,1 | 14,5 | 9,1 | 10,4 | 12,4 | 2,9 | -36,8 | 13,3 | 6,1 |
| 6 Steine und Erden | 15,3 | 16,5 | 13,7 | 13,8 | 15,1 | 8,0 | -17,1 | 1,0 | 3,0 |
| 7 Düngemittel | 4,9 | 4,9 | 4,0 | 3,9 | 3,5 | -0,5 | -18,1 | -3,0 | -3,0 |
| 8 Chemische Erzeugnisse | 22,7 | 23,5 | 20,0 | 21,1 | 23,8 | 3,8 | -15,2 | 5,5 | 4,2 |
| 9 Halb- und Fertigwaren | 110,5 | 113,5 | 88,5 | 94,0 | 107,3 | 2,7 | -22,0 | 6,2 | 4,5 |
| Insgesamt | 310,9 | 316,7 | 263,5 | 276,0 | 302,2 | 1,8 | -16,8 | 4,7 | 3,1 |

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen



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 **2009** war jedoch, wie schon 2008, auf Grund des Einbruchs der Außenhandelsströme das Gegenteil zu beobachten. Bei nahezu allen Verkehrsträgern fiel der Rückgang im Binnenverkehr unterproportional aus. Insgesamt beträgt die Abnahme 11 % (Aufkommen) bzw. 12 % (Leistung). Damit ist der Anteil des Binnenverkehrs am gesamten Güterverkehr (aller Hauptverkehrsverbindungen), der über viele Jahre gesunken ist, im letzten Jahr wieder gestiegen. Erst ab dem Jahr **2010** werden die grenzüberschreitenden Verkehre auf den Wachstumspfad zurückfinden, so dass sich dann der Binnenverkehr wieder etwas unterproportional ausweitet (rund 4 % p.a.).

Der **grenzüberschreitende Versand** brach im Jahr **2009** bei allen Verkehrsträgern mehr oder minder drastisch ein. Insgesamt belief sich der Rückgang auf 16 % (Aufkommen) bzw. 17 % (Leistung). Bei den einzelnen Verkehrsträgern reichten die Minusraten von -25 % (Eisenbahnen) bis -13 % (Straßenverkehr). Nur die Luftfracht sank, vor allem wegen der schon 2008 begonnenen Abschwächung, mit 6 % vergleichsweise schwach. Ab dem Jahr **2010** ist infolge der Erholung der Außenhandelsströme mit einem Wiederanstieg um rund 4 % p.a. zu rechnen.

Für den **grenzüberschreitenden Empfang** gelten die Ausführungen zum Versand für alle Jahre tendenziell gleichermaßen. Im Jahr **2009** war der Rückgang mit 16 % bzw. 17 % gleichermaßen hoch ausgeprägt, obwohl die Importe schwächer sanken als die Exporte. 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 (gut 5 %) ähnlich hoch sein wie im Versand. Erst nach 2010 wird sie etwas geringer ausfallen (gut 3 % p.a.).

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. Im Jahr **2009** blieb der Durchgangsverkehr jedoch vom Einbruch der internationalen Warenströme nicht mehr verschont. Der Rückgang um 16 % (Aufkommen) bzw. 15 % (Leistung) war ähnlich ausgeprägt wie in den anderen grenzüberschreitenden Verkehren. Ab dem Jahr **2010** werden die Transitströme jedoch wieder auf ihren überproportionalen Expansionspfad zurückfinden (gut 5 % p.a.).

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

| | Mio. t | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Straßengüterverkehr¹⁾ | 3392,3 | 3448,2 | 3106,0 | 3249,0 | 3632,8 | 1,6 | -9,9 | 4,6 | 3,8 |
| Binnenverkehr | 2863,2 | 2911,2 | 2642,5 | 2756,2 | 3062,1 | 1,7 | -9,2 | 4,3 | 3,6 |
| Grenzüb. Versand | 216,7 | 219,4 | 189,7 | 201,6 | 231,5 | 1,2 | -13,5 | 6,3 | 4,7 |
| Grenzüb. Empfang | 192,2 | 191,6 | 166,5 | 176,5 | 202,9 | -0,3 | -13,1 | 6,0 | 4,8 |
| Durchgangsverkehr | 120,2 | 126,0 | 107,3 | 114,7 | 136,3 | 4,8 | -14,8 | 6,9 | 5,9 |
| Eisenbahnverkehr²⁾ | 361,1 | 371,3 | 309,6 | 327,6 | 366,4 | 2,8 | -16,6 | 5,8 | 3,8 |
| Binnenverkehr | 226,3 | 239,3 | 211,4 | 224,2 | 249,3 | 5,7 | -11,7 | 6,1 | 3,6 |
| Grenzüb. Versand | 56,4 | 54,3 | 40,8 | 42,7 | 48,4 | -3,7 | -25,0 | 4,7 | 4,2 |
| Grenzüb. Empfang | 59,1 | 57,6 | 42,9 | 45,5 | 51,3 | -2,6 | -25,4 | 6,0 | 4,1 |
| Durchgangsverkehr | 19,3 | 20,1 | 14,6 | 15,3 | 17,4 | 4,5 | -27,8 | 4,9 | 4,4 |
| Binnenschifffahrt | 249,0 | 245,7 | 201,3 | 206,6 | 216,0 | -1,3 | -18,1 | 2,6 | 1,5 |
| Binnenverkehr | 59,1 | 57,6 | 51,0 | 51,1 | 52,0 | -2,7 | -11,4 | 0,2 | 0,6 |
| Grenzüb. Versand | 59,5 | 57,8 | 48,1 | 49,3 | 52,5 | -2,8 | -16,8 | 2,5 | 2,1 |
| Grenzüb. Empfang | 107,4 | 107,5 | 82,3 | 86,0 | 90,0 | 0,1 | -23,5 | 4,5 | 1,6 |
| Durchgangsverkehr | 22,9 | 22,7 | 19,9 | 20,3 | 21,4 | -0,7 | -12,3 | 1,6 | 1,8 |
| Rohrfernleitungen³⁾ | 90,9 | 91,1 | 88,8 | 91,3 | 87,0 | 0,2 | -2,5 | 2,8 | -1,6 |
| Binnenverkehr | 22,7 | 21,3 | 21,2 | 21,3 | 20,7 | -6,0 | -0,7 | 0,7 | -1,0 |
| Grenzüb. Empfang | 68,2 | 69,8 | 67,6 | 70,0 | 66,3 | 2,3 | -3,1 | 3,5 | -1,8 |
| Luftfracht⁴⁾ | 3,299 | 3,451 | 3,218 | 3,482 | 4,119 | 4,6 | -6,8 | 8,2 | 5,8 |
| Binnenverkehr | 0,074 | 0,101 | 0,095 | 0,099 | 0,112 | 35,9 | -5,6 | 4,1 | 4,1 |
| Grenzüb. Versand | 1,648 | 1,686 | 1,594 | 1,734 | 2,083 | 2,3 | -5,5 | 8,8 | 6,3 |
| Grenzüb. Empfang | 1,577 | 1,664 | 1,529 | 1,649 | 1,925 | 5,5 | -8,1 | 7,8 | 5,3 |
| Gesamter Güterv. | 4096,6 | 4159,6 | 3709,0 | 3878,1 | 4306,3 | 1,5 | -10,8 | 4,6 | 3,6 |
| Binnenverkehr | 3171,4 | 3229,4 | 2926,1 | 3052,9 | 3384,3 | 1,8 | -9,4 | 4,3 | 3,5 |
| Grenzüb. Versand | 334,3 | 333,3 | 280,2 | 295,3 | 334,5 | -0,3 | -15,9 | 5,4 | 4,2 |
| Grenzüb. Empfang | 428,5 | 428,1 | 360,8 | 379,6 | 412,4 | -0,1 | -15,7 | 5,2 | 2,8 |
| Durchgangsverkehr | 162,4 | 168,9 | 141,8 | 150,3 | 175,1 | 4,0 | -16,0 | 6,0 | 5,2 |
| Seeverkehr⁵⁾ | 310,9 | 316,7 | 263,5 | 276,0 | 302,2 | 1,8 | -16,8 | 4,7 | 3,1 |
| Binnenverkehr | 3,9 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 7,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Grenzüb. Versand | 118,9 | 119,9 | 100,1 | 105,5 | 117,7 | 0,9 | -16,5 | 5,4 | 3,7 |
| Grenzüb. Empfang | 188,2 | 192,6 | 159,2 | 166,3 | 180,4 | 2,3 | -17,3 | 4,4 | 2,7 |

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 p.a. in % | | | |
|---|------------------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Straßengüterverkehr²⁾ | 466,5 | 471,9 | 423,8 | 446,3 | 506,8 | 1,2 | -10,2 | 5,3 | 4,3 |
| Binnenverkehr | 264,7 | 267,6 | 248,1 | 259,2 | 288,3 | 1,1 | -7,3 | 4,4 | 3,6 |
| Grenzüb. Versand | 58,1 | 57,8 | 50,3 | 53,6 | 61,7 | -0,5 | -12,9 | 6,4 | 4,8 |
| Grenzüb. Empfang | 60,2 | 59,4 | 51,2 | 54,3 | 62,5 | -1,3 | -13,9 | 6,1 | 4,8 |
| Durchgangsverkehr | 83,5 | 87,1 | 74,2 | 79,3 | 94,2 | 4,3 | -14,8 | 6,9 | 5,9 |
| Eisenbahnverkehr³⁾ | 114,6 | 115,7 | 95,3 | 100,5 | 113,4 | 0,9 | -17,6 | 5,4 | 4,1 |
| Binnenverkehr | 53,8 | 55,9 | 50,0 | 52,7 | 59,2 | 4,0 | -10,6 | 5,5 | 4,0 |
| Grenzüb. Versand | 25,0 | 24,3 | 18,1 | 19,0 | 21,6 | -2,7 | -25,4 | 5,0 | 4,4 |
| Grenzüb. Empfang | 22,9 | 22,6 | 17,2 | 18,2 | 20,6 | -1,6 | -23,7 | 5,8 | 4,1 |
| Durchgangsverkehr | 12,9 | 12,8 | 10,0 | 10,5 | 12,0 | -0,6 | -21,9 | 5,1 | 4,4 |
| Binnenschifffahrt | 64,7 | 64,1 | 53,7 | 54,9 | 56,9 | -1,0 | -16,2 | 2,2 | 1,2 |
| Binnenverkehr | 11,8 | 11,6 | 12,1 | 12,0 | 12,1 | -1,5 | 3,7 | 0,0 | 0,3 |
| Grenzüb. Versand | 15,3 | 14,7 | 12,2 | 12,5 | 13,2 | -3,8 | -16,9 | 2,3 | 1,8 |
| Grenzüb. Empfang | 23,2 | 23,6 | 17,0 | 17,7 | 18,4 | 1,7 | -27,8 | 4,3 | 1,2 |
| Durchgangsverkehr | 14,5 | 14,2 | 12,4 | 12,6 | 13,2 | -2,0 | -12,4 | 1,4 | 1,5 |
| Rohrfernleitungen⁴⁾ | 15,8 | 15,7 | 16,1 | 16,5 | 15,7 | -1,0 | 2,6 | 2,7 | -1,6 |
| Binnenverkehr | 4,9 | 4,7 | 4,4 | 4,4 | 4,3 | -4,7 | -5,8 | 0,7 | -1,0 |
| Grenzüb. Empfang | 10,9 | 11,0 | 11,7 | 12,1 | 11,4 | 0,7 | 6,2 | 3,5 | -1,8 |
| Luftfracht⁵⁾ | 1,208 | 1,319 | 1,230 | 1,331 | 1,574 | 9,2 | -6,8 | 8,2 | 5,8 |
| Binnenverkehr | 0,030 | 0,040 | 0,037 | 0,039 | 0,044 | 32,6 | -5,6 | 4,1 | 4,1 |
| Grenzüb. Versand | 0,590 | 0,636 | 0,601 | 0,654 | 0,785 | 7,8 | -5,5 | 8,8 | 6,3 |
| Grenzüb. Empfang | 0,589 | 0,644 | 0,592 | 0,638 | 0,745 | 9,4 | -8,1 | 7,8 | 5,3 |
| Gesamter Güterv. | 662,9 | 668,6 | 590,2 | 619,5 | 694,3 | 0,9 | -11,7 | 5,0 | 3,9 |
| Binnenverkehr | 335,2 | 339,9 | 314,6 | 328,4 | 364,0 | 1,4 | -7,4 | 4,4 | 3,5 |
| Grenzüb. Versand | 98,9 | 97,4 | 81,3 | 85,7 | 97,3 | -1,5 | -16,6 | 5,5 | 4,3 |
| Grenzüb. Empfang | 117,8 | 117,2 | 97,7 | 103,0 | 113,7 | -0,5 | -16,7 | 5,4 | 3,4 |
| Durchgangsverkehr | 110,9 | 114,1 | 96,6 | 102,4 | 119,4 | 2,9 | -15,3 | 6,0 | 5,2 |

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In die Darstellung nach Hauptverkehrsverbindungen wird auch diejenige des **Seeverkehrs nach Kontinenten** aufgenommen. Der dominierende Kontinent im Seeverkehr Deutschlands ist der Verkehr mit Europa, der aber seit längerem tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. Dies gilt auch für das Jahr 2009 und den Prognosezeitraum. Zum Rückgang im Jahr 2009 haben in einem gewissen Ausmaß wohl auch die Transshipmentverkehre beigetragen, bei denen die Güter von Schiff zu Schiff umgeladen werden, in der Regel von größeren, interkontinental

eingesetzten, auf kleinere, für den Feederverkehr genutzte, Schiffe. In diesem Marktsegment ist Hamburg für die Häfen im Ostseeraum zwar nach wie vor Marktführer, hat aber nach Erkenntnissen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) bereits 2008 spürbar Marktanteile an die Häfen in den Niederlanden und in Belgien verloren. Für das Jahr 2009 geht das ISL davon aus, dass sich die Anteilsgewinne der Westhäfen fortgesetzt haben.

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit Asien, der im Jahr 2009 eine unterdurchschnittliche Abnahme verzeichnete und sich im Prognosezeitraum weiterhin überproportional entwickeln wird. Letzteres gilt auch für Nordamerika. Die Transporte aus und nach Afrika bestehen zu einem überdurchschnittlichen Teil aus Rohstoffen, die vom Einbruch des Außenhandels in einem geringeren Ausmaß betroffen waren und im Jahr 2009 deshalb vergleichsweise schwach abgenommen haben.

Tabelle G-9: Seeverkehr nach Kontinenten

| | Mio. t ¹⁾ | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|------------------------|----------------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Europa | 186,3 | 182,1 | 151,3 | 157,3 | 166,4 | -2,3 | -16,9 | 3,9 | 1,9 |
| Afrika | 16,7 | 19,3 | 18,7 | 19,0 | 19,7 | 15,5 | -3,3 | 1,7 | 1,1 |
| Nordamerika | 23,7 | 26,1 | 18,0 | 19,2 | 22,4 | 10,0 | -31,2 | 6,7 | 5,3 |
| Mittel-/Südamerika | 23,3 | 23,0 | 17,9 | 18,5 | 19,7 | -1,2 | -22,1 | 3,0 | 2,1 |
| Asien | 55,3 | 57,8 | 52,0 | 56,5 | 68,5 | 4,5 | -10,0 | 8,8 | 6,6 |
| Australien | 1,7 | 1,7 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | -3,1 | -16,5 | -2,8 | 1,7 |
| Zusammen ²⁾ | 307,1 | 312,5 | 259,3 | 271,8 | 298,0 | 1,8 | -17,0 | 4,8 | 3,1 |
| Innerhalb Deutschlands | 3,9 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 7,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Insgesamt | 310,9 | 316,7 | 263,5 | 276,0 | 302,2 | 1,8 | -16,8 | 4,7 | 3,1 |

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

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 von Seiten des KBA nach wie vor 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. Gleiches gilt für das Jahr 2009.

Demzufolge ist der Verkehr mit ausländischen Lkw im Jahr **2009** deutlich stärker (-12 % bzw. -13 %) zurückgegangen als der mit deutschen Fahrzeugen (-10 % bzw. -9 %). Denn die Transporte mit gebietsfremden Fahrzeugen wurden von dem Einbruch der Ex- und Importe überdurchschnittlich getroffen. Damit setzten sich die, tendenziell seit vielen Jahren anhaltenden, Anteilsgewinne der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2009 nicht fort. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Anteile gemeinhin auf den gesamten Verkehr bezogen werden. Bei Bezug nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben sich die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen nach wie vor überdurchschnittlich entwickelt. An dem 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. Hierfür liegen von Seiten von Eurostat Werte für die Transportleistung des Jahres 2008 vor. Zwar stimmt deren Entwicklung in den Jahren bis 2007 nicht immer mit den vom KBA ausgewiesenen Werten überein. Zudem passt der von Eurostat für 2008 ausgewiesene Rückgang um 2 % nicht unbedingt zu dem damals noch steigenden Binnenverkehr. Dennoch wurde er – mangels Alternativen – in die Darstellung übernommen und auch für das Transportaufkommen angesetzt. Generell sind die Daten für die Kabotageverkehre mit äußerst hohen Unsicherheiten behaftet, die auch die Prognosegüte beeinflussen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Kabotage Transporte im Jahr 2009 – bei einem stark rückläufigen gesamten Binnenverkehr – leicht abgenommen haben. Ab dem Jahr 2010 ist dagegen wieder ein spürbarer Anstieg zu erwarten.

Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

| | Mio. t bzw. Mrd. tkm | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|---------------------------------------|----------------------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Transportaufkommen | | | | | | | | | |
| Deutsche Fahrzeuge | 2999,2 | 3046,0 | 2754,1 | 2872,5 | 3192,3 | 1,6 | -9,6 | 4,3 | 3,6 |
| - Nahverkehr | 1715,5 | 1749,2 | 1543,8 | 1594,0 | 1721,6 | 2,0 | -11,7 | 3,3 | 2,6 |
| - Regionalverkehr | 610,9 | 623,7 | 594,2 | 624,4 | 706,4 | 2,1 | -4,7 | 5,1 | 4,2 |
| - Fernverkehr | 672,8 | 673,2 | 616,0 | 654,1 | 764,3 | 0,1 | -8,5 | 6,2 | 5,3 |
| Ausländische Fahrzeuge | 393,1 | 402,1 | 352,8 | 376,5 | 440,5 | 2,3 | -12,3 | 6,7 | 5,4 |
| - Grenzüb. Verkehr | 377,2 | 386,5 | 337,3 | 359,7 | 420,5 | 2,5 | -12,7 | 6,6 | 5,3 |
| - Kabotage | 15,9 | 15,7 | 15,6 | 16,8 | 20,0 | -1,7 | -0,5 | 8,0 | 6,0 |
| Insgesamt | 3392,3 | 3448,2 | 3106,9 | 3249,0 | 3632,8 | 1,6 | -9,9 | 4,6 | 3,8 |
| Transportleistung¹⁾ | | | | | | | | | |
| Deutsche Fahrzeuge | 300,3 | 301,4 | 275,4 | 287,8 | 320,4 | 0,4 | -8,6 | 4,5 | 3,6 |
| - Nahverkehr | 28,0 | 29,2 | 26,4 | 27,0 | 28,1 | 4,3 | -9,5 | 2,3 | 1,3 |
| - Regionalverkehr | 54,8 | 55,8 | 53,3 | 55,5 | 60,6 | 1,8 | -4,4 | 4,1 | 3,0 |
| - Fernverkehr | 217,6 | 216,5 | 195,6 | 205,3 | 231,8 | -0,5 | -9,6 | 5,0 | 4,1 |
| Ausländische Fahrzeuge | 166,2 | 170,5 | 148,5 | 158,5 | 186,3 | 2,6 | -13,0 | 6,8 | 5,5 |
| - Grenzüb. Verkehr | 162,7 | 167,1 | 145,0 | 154,8 | 181,9 | 2,7 | -13,2 | 6,7 | 5,5 |
| - Kabotage | 3,5 | 3,4 | 3,4 | 3,7 | 4,4 | -1,7 | -0,5 | 8,0 | 6,0 |
| Insgesamt | 466,5 | 471,9 | 423,8 | 446,3 | 506,8 | 1,2 | -10,2 | 5,3 | 4,3 |

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) nahm im Jahr **2009** der Nahbereich (bis 50 km) überdurchschnittlich ab. Dies ist zum großen Teil auf die Entwicklung der Baustofftransporte infolge der schwachen Baukonjunktur zurückzuführen. Im Regionalbereich (51 bis 150 km) fiel der Rückgang weniger stark aus als im Fernbereich (über 150 km). Offensichtlich kam es wegen geänderter logistischer Abläufe erneut zu Verschiebungen vom Fern- zum Regionalverkehr, die nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits 2008 stattgefunden haben.¹ Ab dem Jahr **2010** wird der Nahbereich mit der Belebung der Baukonjunktur wieder ein moderates Plus verzeichnen, während der Fernbereich auf den langjährigen Trend eines überdurchschnittlich hohen Wachstums zurückfinden wird.

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

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Die Verkehrsleistung des **gesamten Personenverkehrs** (aller Verkehrsarten) ist im Jahr **2009** trotz der Rezession nicht gesunken, das Beförderungsaufkommen sogar leicht gestiegen (0,6 %). Im Gegensatz zum Güterverkehr haben die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren die Nachfrage insgesamt noch geringfügig angeregt. Die Erwerbstätigenzahl nahm – im Gegensatz zu den Erwartungen vor einem halben Jahr – im Jahresdurchschnittsvergleich kaum ab und der private Konsum sogar noch leicht zu. Aus der Kraftstoffpreisentwicklung entstand – nach teilweise kräftigen Steigerungen in den Vorjahren mit spürbaren Wirkungen auf den Personenverkehr – im Jahr 2009 ein spürbarer expansiver Impuls, weil sie im Jahresmittel wegen des Basiseffekts aus 2008 um 11 % (gemessen am Index aller Kraftstoffsorten) unter dem Vorjahresstand lagen.

Für das Jahr **2010** sind die Vorzeichen durchgängig dämpfender ausgeprägt. Die Erwerbstätigenzahl wird nunmehr im Jahresdurchschnitt um etwa 1 % und die privaten Konsumausgaben um 0,5 % sinken. Die Kraftstoffpreise werden auf Grund des neuerlichen, diesmal umgekehrt wirkenden Basiseffekts im Jahresdurchschnitt um rund 5 % steigen. Bei den Geschäftsreisen (mit allen Verkehrsmitteln) ist infolge der gesamtwirtschaftlichen Belebung mit einem spürbaren Plus zu rechnen, das zusammen mit dem, generell überdurchschnittlich expansiven, Privatverkehr die Rückgänge im Berufs- und im Bildungsverkehr annähernd ausgleicht. Insgesamt ist für das Verkehrsaufkommen und die -leistung des gesamten Personenverkehrs eine annähernde Konstanz zu erwarten.

In den Jahren **nach 2010** wirken die Haupteinflussfaktoren jedoch wieder expansiv. Die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten drehen ins Plus, die Kraftstoffpreise steigen voraussichtlich nicht stärker als die allgemeine Preissteigerung, die Geschäftsreisetätigkeit wird von der Fortsetzung der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung angeregt und die Urlaubsreisen sollten auch wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Dies lässt eine Zunahme des Personenverkehrs in Höhe von rund ½ % p.a. erwarten.

Auf den **Individualverkehr** entfallen über 80 % des gesamten Personenverkehrs, so dass sich die Entwicklungen der beiden Größen selten wesentlich unterscheiden. Im Jahr **2009** ist er nach den derzeit vorliegenden Daten leicht gestiegen (0,4 %).¹ Für das Jahr **2010** ist eine annähernde Stagnation zu erwarten, die **nach 2010** wieder in eine geringe Zunahme übergeht.

¹ Auf die Entwicklung des Individualverkehrs im Jahr 2008, die von der Schätzung im Rahmen der Sommerprognose 2009 spürbar abweicht, wird in Abschnitt 4.2 eingegangen.

Tabelle P-1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Verkehrsarten

| | Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|--|--------------------------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Verkehrsaufkommen | | | | | | | | | |
| Individualverkehr ²⁾ | 55764 | 54613 | 54859 | 54846 | 55377 | -2,1 | 0,4 | -0,0 | 0,3 |
| Öffentlicher Straßenv. ³⁾ | 9138 | 9132 | 9275 | 9235 | 9313 | -0,1 | 1,6 | -0,4 | 0,3 |
| Eisenbahnverkehr | 2238 | 2348 | 2339 | 2358 | 2446 | 4,9 | -0,4 | 0,8 | 1,2 |
| Luftverkehr ⁴⁾ | 129 | 131 | 125 | 129 | 146 | 1,7 | -4,9 | 3,5 | 4,2 |
| Insgesamt | 67269 | 66224 | 66597 | 66568 | 67283 | -1,6 | 0,6 | -0,0 | 0,4 |
| Verkehrsleistung¹⁾ | | | | | | | | | |
| Individualverkehr ²⁾ | 883,4 | 869,6 | 873,5 | 873,3 | 884,4 | -1,6 | 0,4 | -0,0 | 0,4 |
| Öffentlicher Straßenv. ³⁾ | 81,3 | 79,7 | 78,9 | 77,7 | 76,5 | -2,0 | -1,0 | -1,5 | -0,5 |
| Eisenbahnverkehr | 79,1 | 82,5 | 81,6 | 82,6 | 86,5 | 4,3 | -1,2 | 1,2 | 1,6 |
| Luftverkehr | 58,8 | 60,8 | 58,3 | 60,3 | 68,1 | 3,3 | -4,0 | 3,4 | 4,1 |
| Insgesamt | 1102,6 | 1092,6 | 1092,3 | 1093,9 | 1115,6 | -0,9 | -0,0 | 0,1 | 0,7 |
| 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

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)**, der in langfristiger Betrachtung tendenziell stagniert, konnte das Beförderungsaufkommen im Jahr **2009** einen spürbaren Anstieg verbuchen, der aus derzeitiger Sicht auf 1,6 % geschätzt wird. Dies stellt die zweithöchste Zunahme seit der Vereinigung Deutschlands dar. Er entstand jedoch weitgehend auf Grund von zwei Sonderfaktoren in Berlin, nämlich dem Basiseffekt aus dem Jahr 2008 infolge des damaligen Streiks sowie der massiven Betriebseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn, die zu Substitutionen zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln führten. Im übrigen Bundesgebiet kam es, entsprechend den gesamtwirtschaftlichen, demographischen (Ausbildungsverkehr) und preislichen (Kraftstoffe) Rahmenbedingungen, lediglich zu einer geringen Zunahme. Der Gelegenheitsverkehr setzte im Jahr 2009 seinen langjährigen Abwärtstrend fort. Bei der Fahrtenzahl ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb die Leistung des gesamten ÖSPV im Jahr 2009 um rund 1 % gesunken ist.

Im Jahr **2010** werden sich die Haupteinflussfaktoren, insbesondere die Zahl der Erwerbstätigen und der Auszubildenden, insgesamt etwas ungünstiger entwickeln. Zudem entfällt der letztjährige streikbedingte Basiseffekt. Für die Substitutionen von der Berliner S-Bahn wurde angenommen, dass sie im Gesamtjahr ähnlich hoch ausfallen wie 2009. Insgesamt ist für den Linienverkehr wieder ein leichtes Minus (rund ½ % bei Aufkommen und Leistung) zu erwarten. Bei der Leistung des gesamten ÖSPV (-1,5 %) schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder.

Abbildung P-1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

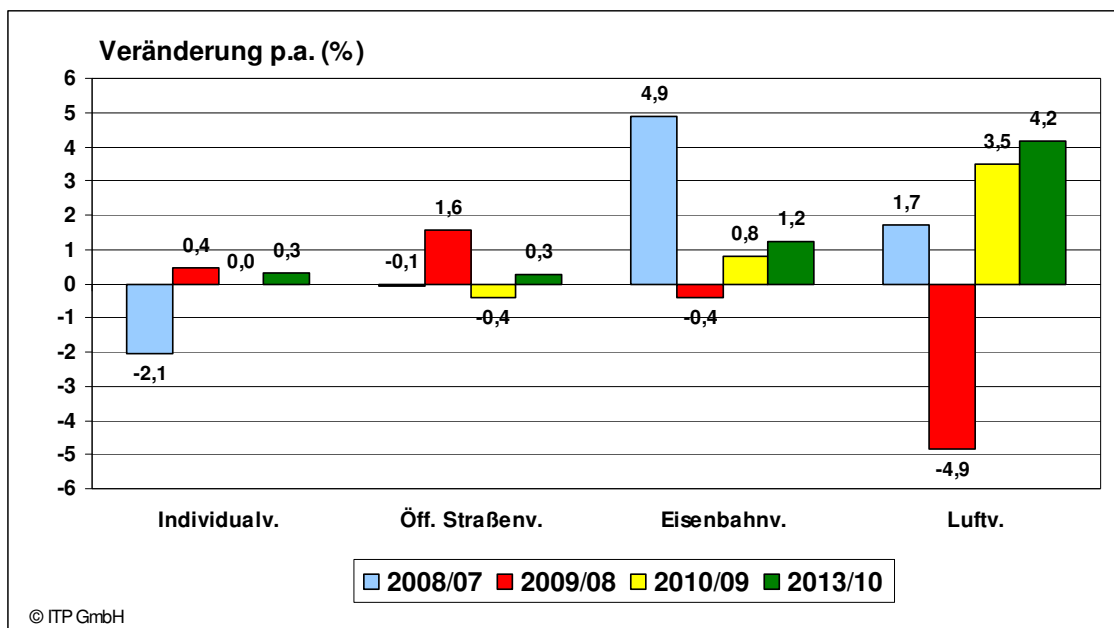
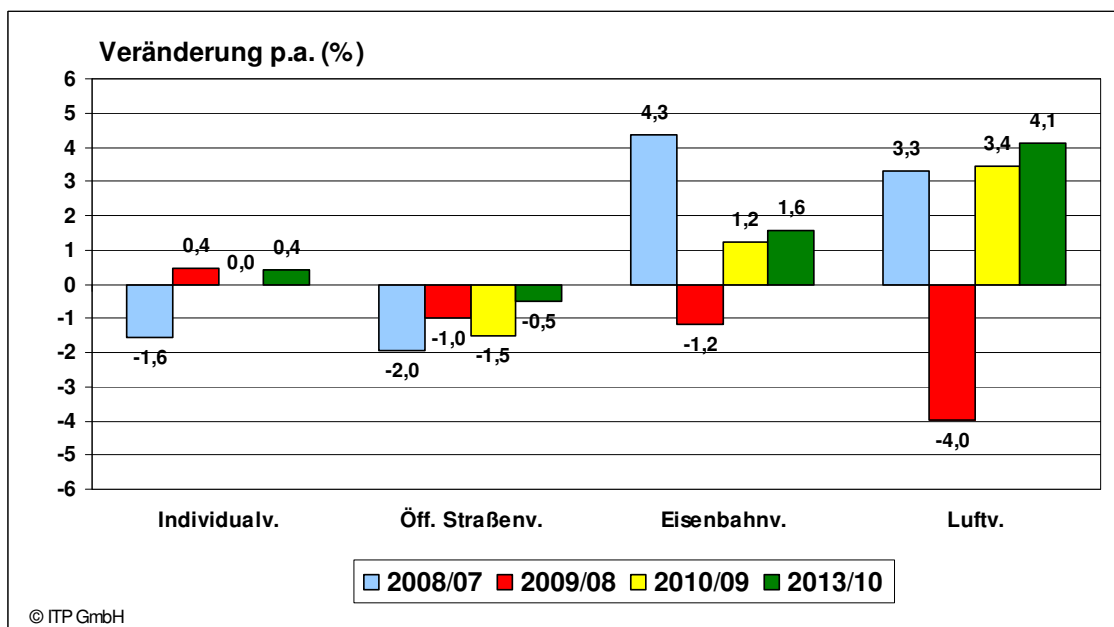


Abbildung P-2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Verkehrsarten



In den Jahren von 2011 bis 2013 werden die Erwerbstätigenzahl und auch der private Konsum wieder steigen. Dagegen wird sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden, der zweiten bedeutenden Einflussgröße, noch verschärfen. Der Wegfall der Substitutionseffekte von der Berliner S-Bahn beeinflusst die mehrjährige Veränderungsrate nur mehr marginal. Deshalb ist

für das Aufkommen des gesamten ÖSPV mit einem lediglich geringen Anstieg (0,3 % p.a.) zu rechnen. Bei der Leistung (-0,5 % p.a.) wird er jedoch von dem erneut, wenngleich abgeschwächt, schrumpfenden Gelegenheitsverkehr zunichte gemacht.

Der **Eisenbahnverkehr** musste im Jahr **2009** leichte Nachfragerückgänge hinnehmen. Aus den Rahmenbedingungen entstanden – im Gegensatz zu den Vorjahren – insgesamt kaum mehr Impulse. Hinzu kamen die Störungen bei der Berliner S-Bahn sowie im Fernverkehr massive Angebotsprobleme in Gestalt der Verfügbarkeit der ICEs und – im ersten Halbjahr – der Baustelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin, die zu einer drastischen Fahrzeitverlängerung geführt hat. Sie haben spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflusst. Dabei war der Rückgang im Fernverkehr noch stärker als im Nahverkehr. Deshalb nahm die Verkehrsleistung im gesamten Eisenbahnverkehr (-1,2 %) spürbar stärker ab als die Fahrgastzahl (-0,4 %).

Im Jahr **2010** wird der Nahverkehr von den gleichen Einflüssen wie der ÖSPV tangiert. Allerdings wird der Effekt bei der Berliner S-Bahn nicht derart dämpfen wie im Vorjahr. Im Fernverkehr sollten die Angebotsprobleme insgesamt gemildert werden können, so dass hier ein spürbarer Basiseffekt entsteht. Zusammen mit dem zu erwartenden Anstieg der Geschäftsreisen sollte der Fernverkehr im laufenden Jahr wieder auf seinen Wachstumskurs zurückfinden, wobei die Leistung spürbar stärker wachsen wird als das Aufkommen. Für den gesamten Eisenbahnverkehr resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 0,8 % (Aufkommen) bzw. 1,2 % (Leistung).

In den Jahren **nach 2010** wird sich die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr niederschlagen. Die Erwerbstätigenzahl, der private Konsum, die Geschäftsreisereiseaktivität und auch die Flughafenzubringerreisen werden allesamt expandieren. Auch die Angebotsprobleme sollten bis dahin gelöst sein, so dass daraus ein Basiseffekt resultiert. Dies lässt sowohl für das nahverkehrsgeprägte Aufkommen (1,2 % p.a.) als auch für die Leistung (1,6 % p.a.) eine Zunahme erwarten.

Der **Luftverkehr** ist seit der vorangegangenen Wachstumsdelle der Jahre 2001/02 kräftig gewachsen. Jedoch wurde die Aufwärtsentwicklung bereits im Verlauf des Jahres 2008 durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen spürbar gebremst. Im Jahr **2009** verschärfte sich der Einbruch massiv. Trotz einer Belebung in den letzten Monaten lag die Zahl der Fluggäste um 4,5 % und die der Reisenden um 4,9 % unter dem Vorjahresniveau. 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** ist auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Belebung, des Anspringens der deutschen Außenhandels mit seinen Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr sowie der voraussichtlich wieder steigenden Zahl der Urlaubsflüge und der anderen privaten Flugreisen mit einem deutlichen (Wieder-) Anstieg (3,5 %) zu rechnen. Damit wird das Niveau des Jahres 2007 bereits wieder leicht übertroffen und das des Jahres 2008 annähernd erreicht.

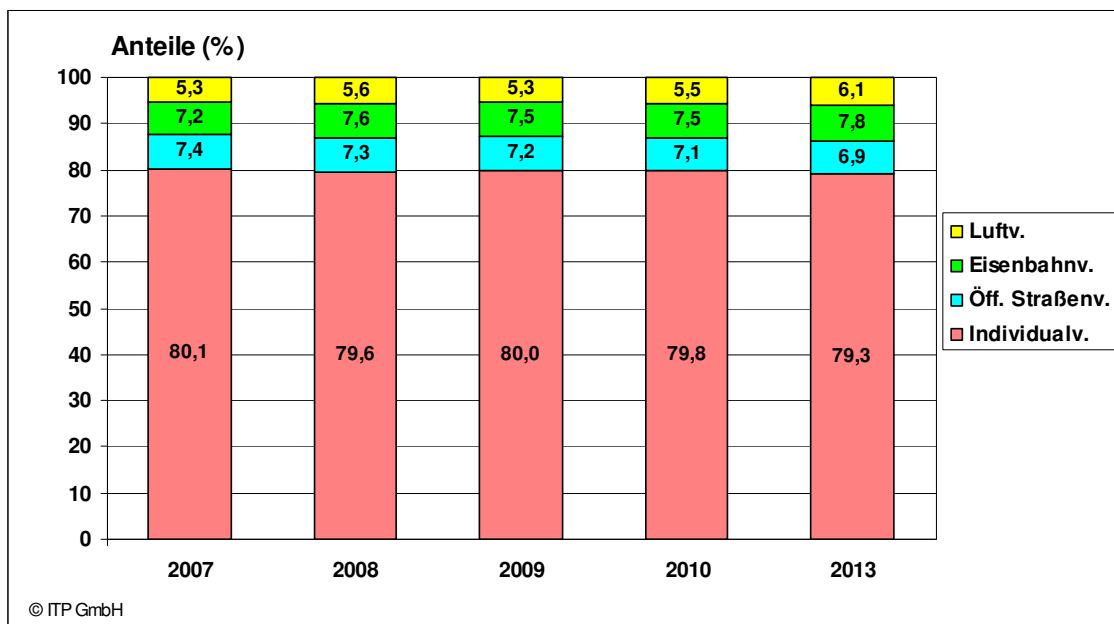
In den Jahren von 2011 **bis 2013** wird sich der Konjunkturaufschwung festigen. Die Geschäftsreisen werden, angeregt durch das Außenhandelswachstum, zunehmen. Mit der Zunahme des privaten Konsums wird dann auch die Zahl der privaten Flugreisen wieder spürbar zulegen. Das Gesamtwachstum wird auf gut 4 % quantifiziert.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs nur leichte Bewegungen. Der Anteil des Individualverkehrs wird im Prognosezeitraum, wie schon 2008, geringfügig sinken. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonverkehrs nimmt beim Aufkommen leicht, bei der Leistung hingegen spürbarer ab. Die Eisenbahnen werden ab 2010 überdurchschnittlich wachsen. Der Luftverkehr schließlich, dessen Anteil bei der Leistung – nur hier ist im Grunde eine Aussage sinnvoll – seit der Vereinigung Deutschlands von 2,6 % (1991) auf 5,6 % (2008) gestiegen ist, verlor im Jahr 2009 deutlich, 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

Vor der Darstellung der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs ab dem Jahr 2009 wird zunächst auf den Verlauf im Jahr **2008** eingegangen. Bekanntlich werden die Werte für die **Fahrleistung** anhand des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur und von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte geschätzt. Für diese Größe wird vom DIW ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 0,5 % ausgewiesen.¹ Dies deckt sich noch bestens mit unserer Schätzung in der Sommerprognose 2009, als die jüngsten DIW-Schätzungen noch nicht vorlagen (-0,4 %). Für die **Verkehrsleistung** des Jahres 2008 wird vom DIW jedoch ein Rückgang um 1,6 % geschätzt.² Dies bedeutet einen außergewöhnlich hohen Rückgang der mittleren Besetzung. Dagegen wäre in Zeiten eines starken Kraftstoffpreisanstiegs und einer deshalb sinkenden Pkw-Fahrleistung eher damit zu rechnen gewesen, dass – unterdurchschnittlich besetzte – Kurzstreckenfahrten unterlassen worden sind und die Besetzung deshalb tendenziell steigt. Abgesehen davon, errechnet sich damit für den Zeitraum zwischen 2002 und 2008 ein Rückgang der MIV-Verkehrsleistung in Höhe von 1,2 %. Gemäß den Ergebnissen der Erhebung "Mobilität in Deutschland" (MiD) ist sie in diesem Zeitraum jedoch um 4,3 % gestiegen. Es bleibt abzuwarten, ob und wie die DIW-Schätzungen nach Einarbeitung der MiD-Ergebnisse modifiziert werden. In der vorliegenden Prognose wurden sie dennoch übernommen.

Im Jahr **2009** ist der Individualverkehr nach dem derzeitigen Datenstand geringfügig gewachsen. Beim **Pkw-Bestand** 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 vom (tatsächlichen) Jahresdurchschnittswert abweicht als der Jahresendbestand. In dieser Definition liegt der Pkw-Bestand des Jahres 2009, ausgedrückt durch den Wert für den 1.1.2010, aus der Statistik des KBA noch nicht vor. Dessen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr kann auf 0,3 % geschätzt werden. Die Auswirkungen der Abwrackprämie waren dabei weitestgehend bestandsneutral. Da die fahrfähige Bevölkerung, im Gegensatz zur langjährigen Vergangenheit, nicht mehr zunahm, erhöhte sich die darauf bezogenen **Pkw-Dichte** im gleichen Ausmaß wie der Bestand.

Die **Pkw-Fahrleistung** des Jahres 2009 ist zu diesem Zeitpunkt des Jahres über die o.a. Größen zu schätzen. Der Absatz von Ottokraftstoff, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, ist laut der amtlichen Mineralölstatistik des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle von Januar bis November um 1,3 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Im Gesamtjahr dürfte

¹ D. Kalinowska, U. Kunert, Kraftfahrzeugverkehr 2008 noch auf hohem Niveau, in: DIW-Wochenbericht Nr. 50/2009, S. 872-882.

² Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.) / Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Bearb.), Verkehr in Zahlen 2009/10, S. 221.

der Rückgang noch geringfügig stärker ausgefallen sein. Für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw wurde eine ähnliche Abnahme wie in den Vorjahren angenommen (gut 2 %).¹ Damit errechnet sich für die Fahrleistung der Otto-Pkw ein Anstieg um nahezu 1 %. Die Fahrleistung der Diesel-Pkw dürfte dagegen – trotz des Anstiegs von deren Bestand - abgenommen haben, weil diese Fahrzeuge in abnehmendem Ausmaß von "Vielfahrern", sondern immer mehr von Personen mit mittlerer Nutzungsintensität gekauft werden, weshalb die durchschnittliche Jahresfahrleistung pro Diesel-Pkw seit längerer Zeit sinkt. Über beide Antriebsarten aggregiert, errechnet sich für die Pkw-Fahrleistung eine Zunahme um 0,4 % (Sommerprognose 2009: +0,2 %). Damit wird der Rückgang des Jahres 2008 aufgeholt, der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2004 (590 Mrd. Fzkm) aber noch nicht erreicht. Für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw errechnet sich daraus eine annähernde Stagnation.

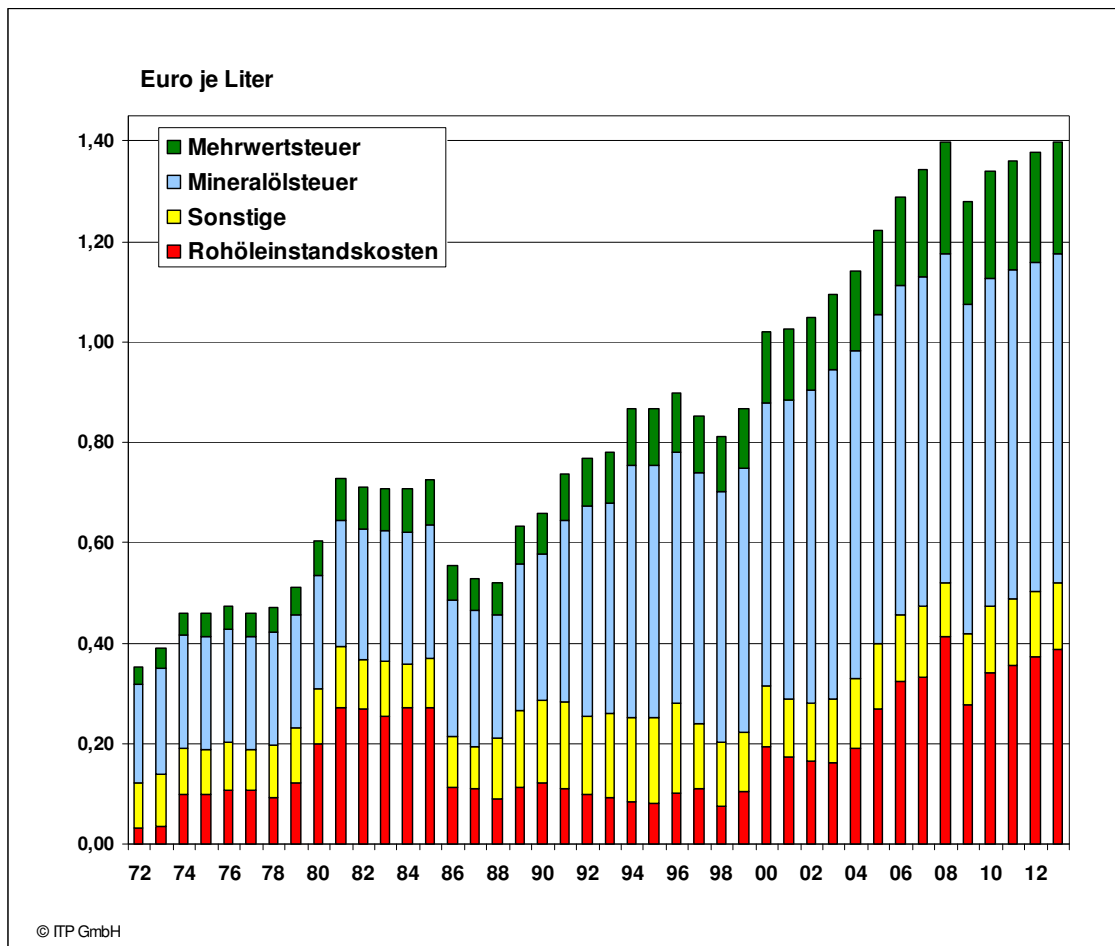
Trotz der eingangs beschriebenen Ergebnisse der DIW-Schätzung für 2008 wird für die Entwicklung des **Besetzungsgrads** nach wie vor eine Stagnation angenommen. Damit erhöhte sich die **Verkehrsleistung** des Individualverkehrs im Jahr 2009 im gleichen Ausmaß wie die Fahrleistung, also um 0,4 %. Die **mittlere Fahrtweite** ist im Jahr 2008 nach DIW um 0,5 % gestiegen. Dies ist von der Grundtendenz her plausibel, weil erstens in Zeiten des kräftigen Kraftstoffpreisanstiegs eher kürzere Fahrten unterlassen wurden und zweitens die Verschiebungen in der Fahrtzweckstruktur generell eine leichte Zunahme der Fahrtweite bewirken. Für das Jahr 2009, in dem die Kraftstoffpreise im Jahresdurchschnitt spürbar sanken, ist jedoch anzunehmen, dass sich der diesbezügliche vorjährige Impuls umgekehrt hat. Saldiert mit dem geringen Effekt aus der Fahrtzweckstruktur wurde eine Stagnation der mittleren Fahrtweite angenommen. Somit ist auch die **Fahrtanzahl** des Individualverkehrs im gleichen Ausmaß wie die Fahr- und die Verkehrsleistung gestiegen (vgl. Tab. P-2).

Diese Zunahme der **Pkw-Nutzung** im Jahr 2009 erklärt sich zum Einen, wie schon die des gesamten Personenverkehrs, durch die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren, in erster Linie den Anstieg der privaten Konsumausgaben. Zum Anderen entstand ein spürbarer Impuls aus der Entwicklung der Kraftstoffpreise. Sie sind von dem zwischenzeitlichen Tiefpunkt im Jahr 1998 bis 2008 drastisch, nämlich (im Durchschnitt aller Sorten) insgesamt um 82 % bzw. pro Jahr um 6,2 %, gestiegen, im Jahr 2009 dagegen, parallel zur Entwicklung des Rohölpreises, deutlich um 11 % gesunken (vgl. Abb. P-5). Die Entwicklung der letztjährigen Urlaubsreisen mit dem Pkw kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Einerseits dürfte deren Gesamtzahl (mit allen Verkehrsmitteln) im Jahr 2009 eher abgenommen haben. Andererseits verliefen sie, Äußerungen von Marktteilnehmern zufolge, zu einem höheren Anteil nach Deutschland und wurden dann überwiegend mit dem Pkw vorgenommen. Zu letzterem beigetragen hat

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.

sicherlich auch die Abwrackprämie, da nach aller Erfahrung neu gekaufte Fahrzeuge auch verstärkt für die Haupturlaubsreise genutzt werden.

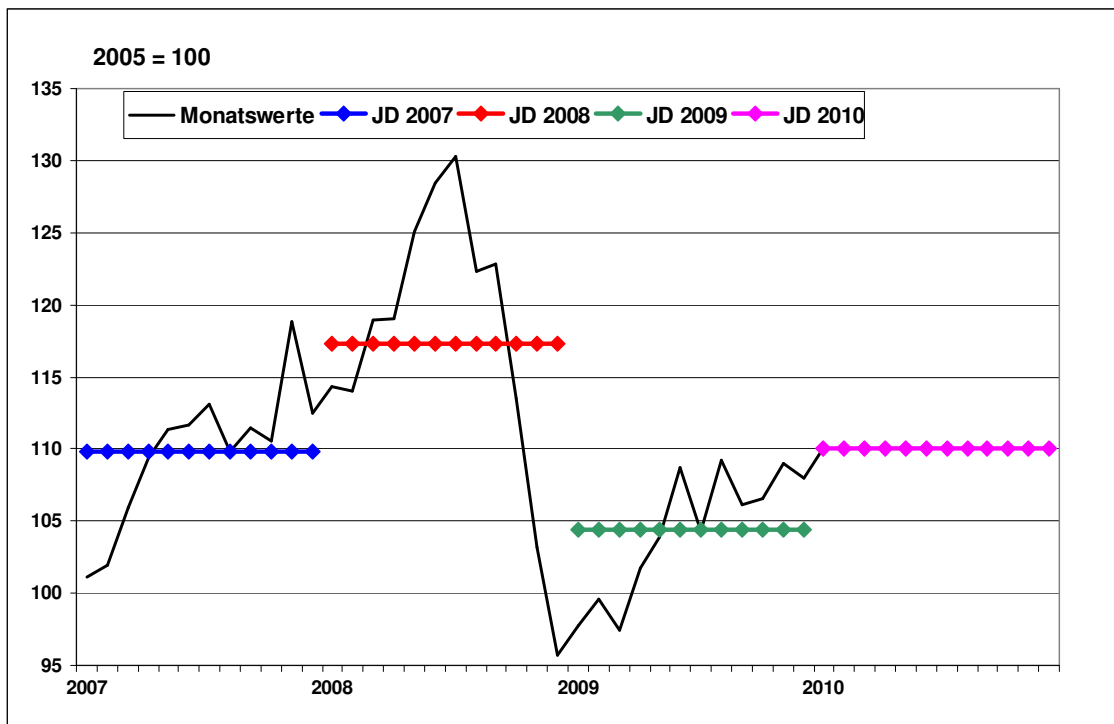
Abbildung P-5: Entwicklung des Preises für Eurosuper von 1972 bis 2013



Im Jahr **2010** sind alle Haupteinflussfaktoren schwächer ausgeprägt als im Vorjahr. Zwar wird der **Pkw-Bestand** erneut in einem vergleichsweise moderaten Ausmaß steigen. Denn der private Konsum nimmt ab und die Arbeitslosigkeit zu, was beides die Anschaffung von langlebigen Gebrauchsgütern dämpft. Jedoch wird die Erwerbstätigenzahl (im Jahresdurchschnitt) – nach der Stagnation im Vorjahr – nun um immerhin 1 % sinken. Dies tangiert den Berufsverkehr mit Pkw, wenngleich darauf beim Individualverkehr geringere Anteile als beim ÖPNV entfallen. Auf der Kraftstoffpreisseite dreht sich die Preissenkung des Jahres 2009, die in erster Linie durch den Preisschub im ersten Halbjahr 2008 zustande kam, nunmehr in einen Preisanstieg, der aus dem niedrigen Niveau der ersten Monate 2009 resultiert (vgl. Abb. P-6). Der Basiseffekt aus

dem jeweils ersten Halbjahr des Vorjahres wirkt 2010 also umgekehrt wie 2009. Der Anstieg im Jahresdurchschnitt ist auf rund 5 % zu schätzen.

Abbildung P-6: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2007 bis 2010



Aus diesen Gründen wird die **Pkw-Fahrleistung** im laufenden Jahr über eine Stagnation nicht hinaus kommen. Für die durchschnittliche Besetzung und die mittlere Fahrtweite wird, angesichts der gegenwärtigen Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung dieser Größen in der jüngeren Vergangenheit, vorläufig erneut eine Stagnation angenommen. Damit werden also auch die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs stagnieren.

In den Jahren **nach 2010** wirken die Haupteinflussfaktoren jedoch wieder expansiv. Zunächst drehen die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in Gestalt der Erwerbstätigenzahl und des privaten Konsums ins Plus. Dies wird auch die Ausweitung des **Pkw-Bestands** in einem geringen Ausmaß tangieren. Hier macht sich allerdings bemerkbar, dass die fahrfähige Bevölkerung, die noch bis 2007 rechnerisch regelmäßig 0,3 bis 0,4 Prozentpunkte zum Wachstum des Bestands beitrug, nun nicht mehr steigen wird. Deshalb und infolge der zunehmenden Sättigung wird letzterer in den Jahren von 2011 bis 2013 kaum stärker zunehmen als im Jahr 2010 (+0,4 % p.a.).

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

| | Absolute Werte | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|---|----------------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾ | 41,184 | 41,321 | 41,445 | 41,590 | 42,060 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 |
| Pkw-Dichte (1000) ²⁾ | 603 | 605 | 607 | 609 | 616 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,4 |
| Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾ | 14,266 | 14,147 | 14,169 | 14,116 | 14,136 | -0,8 | 0,1 | -0,4 | 0,0 |
| Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾ | 587,5 | 584,6 | 587,2 | 587,1 | 594,6 | -0,5 | 0,4 | -0,0 | 0,4 |
| Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾ | 1,504 | 1,488 | 1,488 | 1,488 | 1,488 | -1,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾ | 883,4 | 869,6 | 873,5 | 873,3 | 884,4 | -1,6 | 0,4 | -0,0 | 0,4 |
| Durchschn. Fahrtweite (km) | 15,84 | 15,92 | 15,92 | 15,92 | 15,97 | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Verk.aufkommen (Mrd. Pers.) | 55,764 | 54,613 | 54,859 | 54,846 | 55,377 | -2,1 | 0,4 | -0,0 | 0,3 |

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

2) Pro 1000 Einwohner über 18 Jahre

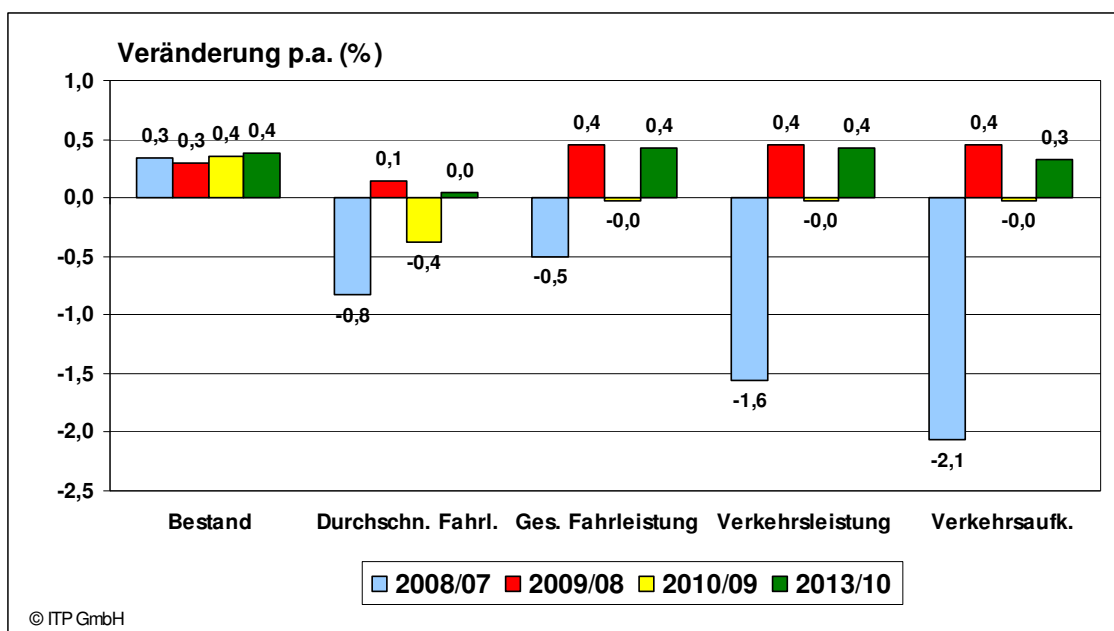
3) Pro Pkw

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

5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs



Bei der **Pkw-Nutzung** entfällt auch der, im laufenden Jahr bremsende, Effekt aus dem Kraftstoffpreis. Wie in Abschnitt 2.4 bereits erwähnt, wurde für den mittelfristigen Prognosezeitraum ein moderater Anstieg des Rohölpreises angenommen. Dessen exakte Quantifizierung ist für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Individualverkehrs zwar nicht sonderlich bedeutend;

für die Darstellung in Abbildung P-5 wurde sie dennoch vorgenommen. Das HWWI erwartete in seiner jüngst vorgelegten Studie im Zusammenhang mit dem Ausbau des Münchner Flughafens für das Jahr 2020 einen Preis in Höhe von real 103 USD/b.¹ Dies deckt sich weitestgehend mit der diesbezüglichen Erwartung der letzten Energieprognose der IEA vom November 2009 (100 USD in Preisen von 2008).² Aufgesetzt auf den (Prognose-) Wert für 2010 (80 USD) ergibt sich ab 2011 ein jährlicher Anstieg um real rund 2 USD und um nominal gut 3 USD. Bei Gültigkeit der Hypothese, dass der Mineralölsteuersatz im Prognosezeitraum nicht erhöht wird (vgl. ebenfalls Abschn. 2.4), errechnet sich daraus für den gesamten Kraftstoffpreis eine Verteuerung um 1,4 % p.a. (vgl. Abb. P-5). Sie ist nahezu identisch mit dem Anstieg des gesamten Verbraucherpreisindex, der in der Mittelfristprojektion des BMWi auf 1,3 % geschätzt wird. Somit bleibt der reale Kraftstoffpreis nach 2010 – im Gegensatz zu 2010 – konstant und liegt am Ende des Prognosezeitraums um 7 % unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2008.

Unter diesen Voraussetzungen ist für die **Pkw-Fahrleistung** in den Jahren von 2011 bis 2013 ein Anstieg um 0,4 % p.a. zu prognostizieren. Mit 595 Mrd. Fzkm wird dann auch ihr bisheriger Höchststand aus dem Jahr 2004 (590 Mrd. Fzkm) übertroffen. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung wächst die **Verkehrsleistung** im gleichen Ausmaß. Die mittlere Fahrtweite dürfte, nach Auslaufen der Sonderfaktoren der Jahre 2008 und 2009, wieder auf den leichten langfristigen Wachstumspfad zurückfinden. Somit nimmt die Fahrtenzahl geringfügig schwächer zu (0,3 % p.a.) als die Fahr- und die Verkehrsleistung.

¹ Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut, Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München, Hamburg 2010, S. 10.

² International Energy Agency, World Energy Outlook 2009 – Zusammenfassung, Paris 2009, S. 8.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden, die derzeit bis 2008 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben. Sie liegt derzeit bis zum dritten Quartal 2009 vor. Im Liniennahverkehr werden damit 97 % des Verkehrs aller Unternehmen erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte für eine fundierte Schätzung ausreichen. Dagegen wird der Gelegenheitsverkehr in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass die Schätzung für das Jahr 2009 allein auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruht. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch rund ein Drittel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

Die Jahresstatistik für **2008** erschien im November 2009 und lag somit zum Zeitpunkt der Erstellung der Sommerprognose 2009 noch nicht vor. Aus ihr ergaben sich einige Veränderungen gegenüber der Hochrechnung auf der Basis der Quartalsstatistik, und zwar laut Auskunft des StBA weniger auf Grund der Entwicklung bei den kleineren Unternehmen als vielmehr infolge von Nachmeldungen bzw. Korrekturen. Deshalb wird die Entwicklung dieses Jahres im Folgenden nochmals kurz dargestellt. Im **Liniennahverkehr** ist das Fahrgastaufkommen gegenüber 2007 konstant geblieben (Quartalsstatistik: -0,2 %), während die Leistung doch in einem gewissen Ausmaß abnahm (-0,7 %, Quartalsstatistik: +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 (beim Aufkommen) auf knapp 1 % geschätzt werden. Im **Gelegenheitsverkehr** wird der Nachfragerückgang jetzt mit -4,5 % (Aufkommen) bzw. -4,7 % (Leistung) ausgewiesen. Dies ist noch schlechter als in der Sommerprognose 2009 erwartet (-3 % bzw. -3,3 %). Auf Grund des hohen Anteils des Gelegenheitsverkehrs ist die Verkehrsleistung des **gesamten ÖSPV** im Jahr 2008 nach den jetzt vorliegenden Zahlen deutlicher gesunken (-2,0 %, Sommerprognose 2009: -0,8 %). Das Aufkommen hingegen wird vom Liniennahverkehr dominiert und ging lediglich geringfügig zurück (-0,1 %, Sommerprognose 2009: -0,2 %).

Im Jahr **2009** konnte das Beförderungsaufkommen im **Liniennahverkehr** einen spürbaren Anstieg verbuchen, der aus derzeitiger Sicht auf 1,6 % geschätzt wird. Dies stellt die zweithöchste Zunahme seit der Vereinigung Deutschlands dar. Die Leistung nahm allerdings etwas schwächer zu (0,9 %). Die Gründe für diesen Anstieg lagen zum Einen in dem streikbedingten Basiseffekt

aus dem Vorjahr. Im ersten Quartal stieg die Nachfrage gegenüber dem Vorjahr um 4,7 %. Allerdings ist das zum Teil auch auf die Verschiebung der Osterferien (2008 im März, 2009 im April) zurückzuführen. Dennoch trug der "Streikeffekt" etwa einen Prozentpunkt zum letztjährigen Aufkommenswachstum des Linienverkehrs bei. Ab dem dritten Quartal kam ein weiterer Sonderfaktor hinzu, der eine, zum Zeitpunkt der Erstellung der Sommerprognose nicht absehbare, Wirkung entfaltete, nämlich die massiven Betriebseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn, die zu spürbaren Substitutionen zum ÖSPV (U-Bahn und Bus) führten. Der deutschlandweite Anstieg der Fahrgastzahl im dritten Quartal um 9 Mio. (0,4 %) entstand ausschließlich in Berlin, wo er einen Zuwachs um 4 % bedeutete. Im vierten Quartal dürfte diese Substitution mindestens gleich stark ausgefallen sein. Im Gesamtjahr hat sie bundesweit einen Anstieg um weitere 0,2 bis 0,3 % ausgelöst.

Im übrigen Bundesgebiet kam es dagegen lediglich zu einer geringen Zunahme. Von den bereits mehrfach erwähnten gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen gingen bestenfalls marginale Effekte aus. Dagegen haben die demographischen Einflüsse den, für den ÖSPV bedeutenden, Ausbildungsverkehr spürbar gebremst. Auch der Rückgang der Kraftstoffpreise wirkte dämpfend. Diese kontraktiven Einflüsse wurden jedoch von den Sonderfaktoren mehr als ausgeglichen. Wegen der kürzeren Strecken in Berlin, aber auch generell in den Ballungsräumen, in denen sich der ÖSPV grundsätzlich überdurchschnittlich entwickelt, wuchs die Leistung schwächer (0,9 %) als das Aufkommen. Der im Vergleich zur Sommerprognose 2009 (rund +0,5 % bei Aufkommen und Leistung) höhere Nachfrageanstieg ist vor allem auf die wesentlich günstigere Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitgrößen, insbesondere der Erwerbstätigenzahl, daneben auch auf das Desaster bei der Berliner S-Bahn zurückzuführen.

Der **Gelegenheitsverkehr** setzte im Jahr 2009 seinen langjährigen, seit 2001 anhaltenden, Abwärtstrend fort. Der Rückgang zwischen 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, und 2008 beträgt pro Jahr 4,4 %. Im Jahr 2009 waren die Grundvoraussetzungen noch schlechter als in den Vorjahren. Die Ferienzweckreisen wurden, wie seit Längerem, vor allem von Zielwahländerungen sowie von preisgünstigen Angeboten der Eisenbahnen und der Fluggesellschaften beeinflusst. Hinzu kamen nun auch konjunkturelle Einflüsse. Unternehmen stornierten ihre Betriebsausflüge, Vereine ihre Ausflugsfahrten etc. Deshalb wird für 2009 eine noch etwas höhere Abnahme als 2008 (Aufkommen -5 %, Leistung -5,5 %) angenommen. Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist das kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb letztere erneut ins Minus gerät (-1 %). Das Aufkommen wächst wie im Linienverkehr (1,6 %).

Im Jahr **2010** werden sich die Haupteinflussfaktoren insgesamt ungünstiger entwickeln. Die Erwerbstätigenzahl nimmt im Gegensatz zum Vorjahr ab. 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 % wie in diesem Jahr führt also unter sonst gleichen Bedingungen zu einer Abnahme des ÖPNV um 0,3 %.

Hinzu kommt, dass der private Konsum ebenfalls schrumpft und die Zahl der Auszubildenden noch etwas stärker sinkt als in den Vorjahren. Zudem entfällt der letztjährige streikbedingte Basiseffekt. Für die Substitutionen von der Berliner S-Bahn wurde angenommen, dass sie im Gesamtjahr ähnlich hoch ausfallen wie 2009 (vgl. Abschn. 4.4). Dem entgegen steht, dass die Kraftstoffpreise nicht mehr wie im Vorjahr sinken, allerdings ist dieser Effekt vergleichsweise schwach. Da die negativen Einflüsse insgesamt überwiegen, ist für den **Linienverkehr** ein leichtes Minus (rund ½ % bei Aufkommen und Leistung) zu erwarten.

Im **Gelegenheitsverkehr** gibt es keine Gründe, um ein Ende der Talfahrt anzunehmen. Der Rückgang dürfte allerdings auf Grund der günstigeren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung geringer ausfallen als im Jahr 2009. Somit wird im **gesamten ÖSPV** das Aufkommen wie im Linienverkehr (-0,4 %) abnehmen. Bei der Leistung (-1,5 %) schlägt sich der Gelegenheitsverkehr wiederum dämpfend nieder.

In den Jahren von 2011 **bis 2013** werden die Erwerbstätigenzahl und auch der private Konsum wieder steigen. Dagegen wird sich der Rückgang der Zahl der Auszubildenden, der zweiten bedeutenden Einflussgröße, noch verschärfen. Ferner ist damit zu rechnen, dass die Substitutionseffekte von der Berliner S-Bahn in diesem Zeitraum entfallen. Allerdings beeinflusst das die mehrjährige Veränderungsrate nur mehr marginal. Insgesamt ist für die Nachfrage im **Linienverkehr** mit einem lediglich geringen Anstieg (0,3 % (Aufkommen) bzw. 0,2 % (Leistung) p.a.) zu rechnen. Der **Gelegenheitsverkehr** wird erneut schrumpfen, wenngleich wiederum schwächer als im Jahr 2010 (-2,3 % p.a.). Im **gesamten ÖSPV** wird das Aufkommen wie im Linienverkehr zunehmen. Bei der Leistung (-0,5 % p.a.) wird dessen, ohnehin leichtes, Wachstum jedoch vom Gelegenheitsverkehr zunichte gemacht.

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

| | Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|--|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Verkehrsaufkommen | | | | | | | | | |
| Öffentlicher Straßenv. ²⁾ | 9138 | 9132 | 9275 | 9235 | 9313 | -0,1 | 1,6 | -0,4 | 0,3 |
| - Linienverkehr | 9052 | 9050 | 9197 | 9160 | 9243 | -0,0 | 1,6 | -0,4 | 0,3 |
| - Gelegenheitsverkehr | 85,9 | 82,0 | 77,9 | 75,1 | 70,0 | -4,5 | -5,0 | -3,6 | -2,3 |
| Eisenbahnverkehr | 2238 | 2348 | 2339 | 2358 | 2446 | 4,9 | -0,4 | 0,8 | 1,2 |
| - Nahverkehr | 2119 | 2224 | 2216 | 2233 | 2315 | 5,0 | -0,4 | 0,8 | 1,2 |
| - Fernverkehr | 119 | 124 | 123 | 125 | 132 | 4,0 | -0,4 | 1,1 | 1,9 |
| Insgesamt | 11376 | 11480 | 11614 | 11593 | 11759 | 0,9 | 1,2 | -0,2 | 0,5 |
| - Nahverkehr | 11171 | 11274 | 11412 | 11393 | 11557 | 0,9 | 1,2 | -0,2 | 0,5 |
| - Fernverkehr | 205 | 206 | 201 | 200 | 202 | 0,5 | -2,2 | -0,7 | 0,4 |
| Verkehrsleistung¹⁾ | | | | | | | | | |
| Öffentlicher Straßenv. ²⁾ | 81,3 | 79,7 | 78,9 | 77,7 | 76,5 | -2,0 | -1,0 | -1,5 | -0,5 |
| - Linienverkehr | 56,1 | 55,6 | 56,2 | 55,8 | 56,2 | -0,7 | 0,9 | -0,6 | 0,2 |
| - Gelegenheitsverkehr | 25,2 | 24,1 | 22,7 | 21,9 | 20,4 | -4,7 | -5,5 | -3,8 | -2,3 |
| Eisenbahnverkehr | 79,1 | 82,5 | 81,6 | 82,6 | 86,5 | 4,3 | -1,2 | 1,2 | 1,6 |
| - Nahverkehr | 44,9 | 47,0 | 46,8 | 47,0 | 48,6 | 4,6 | -0,4 | 0,6 | 1,1 |
| - Fernverkehr | 34,2 | 35,6 | 34,8 | 35,5 | 37,9 | 4,0 | -2,2 | 2,1 | 2,2 |
| Insgesamt | 160,4 | 162,2 | 160,5 | 160,3 | 163,1 | 1,1 | -1,1 | -0,1 | 0,6 |
| - Nahverkehr | 101,0 | 102,6 | 102,9 | 102,9 | 104,8 | 1,6 | 0,3 | -0,1 | 0,6 |
| - Fernverkehr | 59,4 | 59,6 | 57,5 | 57,4 | 58,3 | 0,3 | -3,5 | -0,2 | 0,5 |
| 1) Innerhalb Deutschlands | | | | | | | | | |
| 2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen | | | | | | | | | |

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Auch im Eisenbahnverkehr haben sich die Daten für das Jahr **2008** gemäß der Jahresstatistik etwas verändert, allerdings nur im Nahverkehr und hier vor allem bei der Leistung. Sie ist nach den jetzt vorliegenden Zahlen um 4,6 % gestiegen, wogegen die Quartalsstatistik für die größeren Unternehmen (vgl. Abschn. 4.3) eine Zunahme um lediglich 2,9 % auswies. Da die Deutsche Bahn ihre Daten nach deren Publikation nicht mehr ändert bzw. ändern muss, betrifft die Differenz die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Beim Fahrgastaufkommen war die Korrektur vergleichsweise gering (5,0 % nach 4,7 %).

Im Jahr **2009** hat der **Nahverkehr** in den ersten drei Quartalen annähernd stagniert. Im ersten Quartal stiegen Aufkommen und Leistung zwar noch um jeweils knapp 5 %, was aber vor allem durch die Verschiebung der Osterferien zustande kam. Nach einem leichten Rückgang im zweiten Vierteljahr schlug im dritten Quartal die Entwicklung bei der Berliner S-Bahn zu Buche, auf die immerhin 18 % (2008) des bundesweiten Aufkommens entfallen. Dieser Anteil ist wesentlich höher als derjenige im ÖSPV (11 %), so dass der Rückgang beim Berliner SPNV wesentlich stärker auf die bundesweite Entwicklung durchschlägt als die dadurch ausgelösten Substitutionsgewinne im ÖSPV, auch wenn letztere in absoluten Zahlen nahezu das gleiche Ausmaß annehmen. Bundesweit sank die Zahl der Fahrgäste im dritten Quartal um 3,5 %, wovon allein 2,5 Prozentpunkte in Berlin entstanden. Allein dort sank das Aufkommen um 14 %. Es ist davon auszugehen, dass der Effekt im vierten Quartal mindestens gleich hoch ausfällt wie im dritten. Daraus errechnet sich für das gesamte Jahr ein (bundesweiter) Rückgang von Aufkommen und Leistung in Höhe von 0,4 %.¹ Ohne die Angebotsprobleme wäre die Fahrgastzahl – wie in der Sommerprognose 2009 erwartet – um knapp 1 % gestiegen. Im Vergleich dazu besaßen die Rahmenbedingungen, aus denen – im Gegensatz zu den Vorjahren – ohnehin kaum mehr Impulse entstanden, eine eher untergeordnete Bedeutung für die Gesamtentwicklung.

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. Letzteres ist mittlerweile zwar behoben, die Fahrzeugprobleme jedoch – entgegen der Erwartungen in der Sommerprognose 2009 – noch nicht. Beides hat spürbare Nachfrageausfälle ausgelöst und das bundesweite Jahresergebnis erheblich beeinflusst. Darüber hinaus sank die Zahl der Geschäftsreisen rezessionsbedingt ohnehin. Des

¹ Dies liegt etwas unterhalb der Schätzung des Statistischen Bundesamts, in der eine Stagnation erwartet wurde (Pressemitteilung Nr. 014 vom 14.01.2010). Die Abweichung ist offensichtlich in der Einschätzung des Effekts der Berliner S-Bahn im vierten Quartal begründet. Jedoch lassen die derzeit vorliegenden Informationen über das Ausmaß der Betriebsstörungen keine andere Annahme als einen nochmaligen Rückgang im vierten Quartal zu.

Weiteren machte sich auch der Rückgang des Luftverkehrs 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 resultierte aus der Ausweitung der preisgünstigen Sonderangebote. Die Zahl der – nahezu unbeschränkt nutzbaren – Tickets, die in Kooperation mit mehreren Einzelhandelsunternehmen herausgegeben wurden, wurde im letzten Jahr verdoppelt. Auch die Dauer und der Umfang der sog. "Specials" wurden erweitert. Saldiert überwogen jedoch die dämpfenden Einflüsse, insbesondere die Angebotsprobleme. Letztere betrafen vor allem überdurchschnittlich lange Relationen. Deshalb ging die Leistung (-2,2 %) spürbar stärker zurück als das Aufkommen (-0,4 %)¹ und auch stärker, als es in der Sommerprognose 2009 erwartet wurde (-0,8 %), während das Aufkommensminus gut getroffen wurde (-0,5 %). Für die Leistung des **gesamten Eisenbahnverkehrs**, bei der sich die Entwicklung im Fernverkehr wesentlich stärker niederschlägt, bedeutet das einen Rückgang um 1,2 %, während die Fahrgastzahl im gleichen Ausmaß abnahm wie im Nah- und im Fernverkehr (-0,4 %).

Im Jahr **2010** wird sich im **Nahverkehr** zunächst, wie im ÖSPV, die ungünstige Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen und der Schüler bemerkbar machen. Allerdings besitzt der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein geringeres Gewicht als im ÖSPV. Für die Berliner S-Bahn wurde, gestützt auf Planungen der beteiligten Institutionen (S-Bahn Berlin GmbH, DB Regio, BVG), angenommen, dass sich die Behebung der Betriebseinschränkungen weit in das begonnene Jahr hinein ziehen wird. Damit werden die Nachfrageeffekte im laufenden Jahr in etwa die Größenordnung des letzten Jahres annehmen, in dem sie erst im zweiten Halbjahr auftraten. Das bedeutet einerseits, dass sich der stark dämpfende Impuls des Vorjahres nicht wiederholen wird, andererseits aber auch, dass es (noch) zu keinem positiven Basiseffekt kommen wird. Deshalb wird die diesjährige Entwicklung des SPNV wieder stärker von den fundamentalen Faktoren geprägt. Hier konzentriert sich die Nachfrage, im Gegensatz zum ÖSPV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Deshalb ist für den Schienennahverkehr wieder eine leichte Zunahme der Fahrgastzahl (0,8 %) zu erwarten. Bei der Leistung (0,6 %) fällt sie geringfügig schwächer aus, weil die Fahrten in den Ballungsräumen über unterdurchschnittlich lange Strecken verlaufen.

Im **Fernverkehr** wird im Jahr 2010 zunächst der letztjährige Effekt aus der Baustelle zwischen Hamburg und Berlin entfallen. Ferner wird angenommen, dass die Angebotseinschränkungen in Folge der mangelnden Fahrzeugverfügbarkeit zumindest deutlich gemildert werden können.

¹ Diese Abnahme ist etwas geringer als die entsprechende Schätzung des Statistischen Bundesamts (-0,7 %). In ihr wurde für das vierte Quartal eine Stagnation der Fahrgastzahl angenommen. Neueste Informationen der Deutschen Bahn deuten jedoch darauf hin, dass deren Entwicklung im letzten Vierteljahr etwas positiver verlief.

Aus beiden Umständen entsteht also – im Gegensatz zum Nahverkehr – ein spürbarer Basiseffekt. Er wird auf etwa 1 % geschätzt. Hinzu kommt die Belebung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, die die Zahl der (Inlands-) Geschäftsreisen anregen wird. Ferner wird der Wiederanstieg des Luftverkehrs zu einem Anstieg der Zubringerfahrten führen, was die Leistung nochmals um etwa 0,2 % erhöht. Aus all diesen Gründen sollte der Fernverkehr im kommenden Jahr wieder auf seinen Wachstumskurs zurückfinden. Der Anstieg der Fahrtenzahl wird mit gut 1 % prognostiziert. Da die stimulierenden Einflüsse allesamt die längeren Fahrten überdurchschnittlich stark tangieren, wird die Leistung noch spürbar stärker wachsen (2,1 %). Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** resultieren daraus Zunahmen in Höhe von 0,8 % (Aufkommen) bzw. 1,2 % (Leistung).

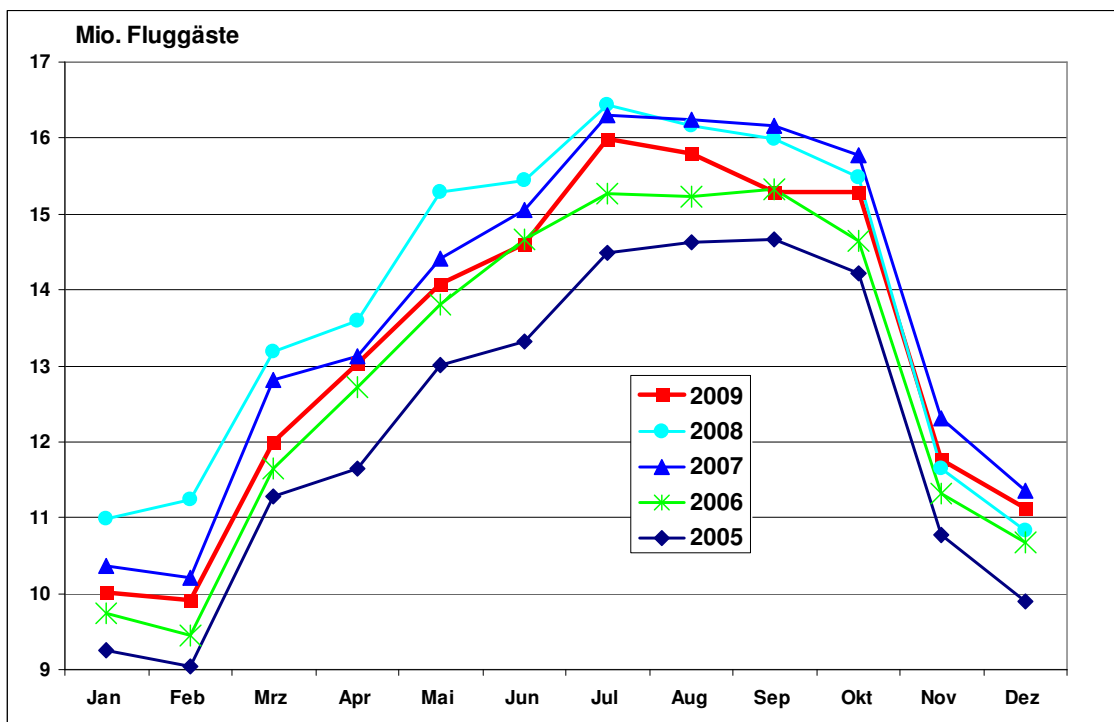
In den Jahren von 2011 **bis 2013** wird sich die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung niederschlagen. Der **Nahverkehr** wird – im Gegensatz zu 2010 – von dem (Wieder-) Anstieg der Erwerbstätigenzahl profitieren. Der Rückgang des Ausbildungsverkehrs spielt, wie erwähnt, im SPNV eine geringere Rolle als im ÖSPV. Es ist damit zu rechnen, dass die Probleme bei der Berliner S-Bahn zumindest mittelfristig gelöst werden, so dass daraus also – erneut im Gegensatz zu 2010 – ein positiver Basiseffekt entsteht. Er schlägt auf die mehrjährige Veränderung (2013/2010) allerdings weniger stark durch, als es im letztjährigen Ergebnis zum Ausdruck kommt. Denn während das Ergebnis des Jahres 2009 um über 1 % gedrückt wurde, errechnet sich aus dem entsprechenden Wiederanstieg nach 2010 für die jahresdurchschnittliche Veränderung im Zeitraum 2013/10 nur ein Effekt von rund 0,4 %. Aus diesen Gründen ist damit zu rechnen, dass Aufkommen und Leistung im Nahverkehr im mittelfristigen Prognosezeitraum mit jeweils gut 1 % p.a. stärker steigen als im Jahr 2010.

Im **Fernverkehr** werden sich die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse ebenfalls bemerkbar machen. Somit wird die Zahl sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen wachsen. Ferner tragen die Flughafenzubringerreisen leicht zum Nachfrageplus bei. Auch im Fernverkehr sollten die Angebotsprobleme bis 2013 gelöst sein. Somit ist, wie im Nahverkehr, zu erwarten, dass der Nachfragezuwachs zwischen 2010 und 2013 (rund 2 % p.a.) stärker ausfällt als im Jahr 2010. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Anstieg in Höhe von 1,2 % p.a. (Aufkommen) bzw. 1,6 % p.a. (Leistung).

4.5 Luftverkehr

Der **Luftverkehr** ist seit der vorangegangenen Wachstumsdelle der Jahre 2001/02 bis zum Jahr 2007 kräftig gewachsen, nämlich um insgesamt 44 % bzw. knapp 8 % pro Jahr. Jedoch wurde die Aufwärtsentwicklung bereits im Verlauf des Jahres 2008 durch den Einbruch des Außenhandels und den damit verbundenen Rückgang der Geschäftsreisen spürbar gebremst, so dass im Gesamtjahr nur noch eine Zunahme um 1,3 % verbleib. Im Jahr **2009** verschärfte sich der Einbruch massiv. Im ersten Halbjahr lag die Zahl der **Fluggäste** um 8 % unter dem Vorjahresniveau. Anschließend schwächte sich die Verminderung, wie in der Sommerprognose 2009 erwartet, immer mehr ab. Im dritten Quartal belief sie sich nur noch auf 3 %, im Oktober auf 1 % und im November wurde schließlich das erste Plus seit Juli 2008 verzeichnet. Gemäß den vorläufigen Ergebnissen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen wurde im Dezember eine Zunahme von 2,6 % erreicht. Dieser Verlauf des Vorjahresvergleichs entstand nicht nur durch eine Belebung im Verlauf des Jahres, sondern vor allem auch durch den Rückgang im Jahr 2008, als die Abschwächung bereits im dritten Quartal einsetzte. Im Vergleich mit 2007 war die Fluggastzahl auch am Jahresende 2009 noch geringer (vgl. Abb. P-8). Für das Gesamtjahr errechnet sich ein Rückgang um 4,5 %.

Abbildung P-8: Monatliche Entwicklung des Luftverkehrs von 2005 bis 2009



Diese Werte beziehen sich auf die 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 Luftverkehrst Statistik als solche erfasst, ergibt und die auch in den Übersichtstabellen des Personenverkehrs dargestellt wurde. Die Anzahl der Umsteiger, die bis 2007 über viele Jahre zunahm, ist im Jahr 2009 spürbar schwächer gesunken (-3,1 %) als die der Fluggäste. Somit nahm die Zahl der Reisenden etwas stärker ab (-4,9 %, vgl. Tab. P-4).

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

| | Mio. Pers. | | | | | Veränderung p.a. in % | | | |
|-----------------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 | 08/07 | 09/08 | 10/09 | 13/10 |
| Fluggäste | 164,1 | 166,3 | 158,8 | 164,6 | 186,8 | 1,3 | -4,5 | 3,6 | 4,3 |
| Innerdeutsch | 24,1 | 24,7 | 23,6 | 24,1 | 26,3 | 2,7 | -4,5 | 2,2 | 2,9 |
| Grenzüberschreitend ²⁾ | 140,1 | 141,6 | 135,2 | 140,5 | 160,5 | 1,1 | -4,5 | 3,9 | 4,5 |
| - davon Europa | 107,9 | 108,5 | 103,0 | 106,6 | 121,0 | 0,6 | -5,1 | 3,5 | 4,3 |
| - davon Interkontinental | 31,5 | 32,4 | 31,4 | 32,8 | 38,1 | 2,7 | -3,1 | 4,7 | 5,1 |
| Umsteiger¹⁾ | 35,0 | 35,0 | 33,9 | 35,3 | 40,5 | -0,2 | -3,1 | 4,1 | 4,7 |
| Inland / Ausland | 6,3 | 6,5 | 6,3 | 6,5 | 7,1 | 2,4 | -3,0 | 2,7 | 3,4 |
| Ausland / Ausland | 28,7 | 28,5 | 27,6 | 28,8 | 33,3 | -0,7 | -3,1 | 4,4 | 5,0 |
| Reisende | 129,1 | 131,3 | 124,9 | 129,3 | 146,3 | 1,7 | -4,9 | 3,5 | 4,2 |
| Innerdeutsch | 17,7 | 18,2 | 17,3 | 17,7 | 19,2 | 2,8 | -5,1 | 2,1 | 2,7 |
| Grenzüberschreitend ²⁾ | 111,4 | 113,1 | 107,6 | 111,7 | 127,1 | 1,5 | -4,8 | 3,8 | 4,4 |
| - davon Europa | 86,4 | 87,1 | 82,2 | 85,0 | 96,1 | 0,8 | -5,5 | 3,4 | 4,2 |
| - davon Interkontinental | 24,4 | 25,4 | 24,5 | 25,6 | 29,7 | 4,0 | -3,3 | 4,5 | 5,0 |

1) Bei Fluggästen doppelt, bei Reisenden einfach gezählt

2) Incl. ungebrochener Transit (2008: 0,655 Mio.), regional nicht aufteilbar

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Das Ausmaß des Nachfragerückgangs im Jahr 2009 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.

Innerhalb der Gesamtnachfrage war der Rückgang bei den **Geschäftsflügen** entsprechend des Einbruchs des Außenhandels wesentlich 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 unterproporti-

onal verlief. 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. Insgesamt ist die Zahl der Geschäftsflüge gemäß den (vorläufigen) Ergebnissen der Fluggastbefragungen mit einer zweistelligen Rate gesunken.

Dagegen hat die Zahl der **privaten Flugreisen** im Jahr 2009 insgesamt noch etwas zugelegt. Das kommt vor allem durch die Entwicklung der Reisen zu Verwandten, Freunden und Bekannten ("VFR-Reisen") zustande, die seit vielen Jahren eine starke Wachstumsdynamik besitzen und auch im Jahr 2009 noch spürbar gestiegen sind. Demgegenüber dürfte die Zahl der privaten Haupturlaubsreisen bestenfalls stagniert haben bzw. eher leicht gesunken sein. Dazu beigetragen hat – neben der gesamtwirtschaftlichen Krisensituation – auch die Abwrackprämie. Offensichtlich wurden im Jahr 2009 größere Budgetanteile der verfügbaren Einkommen für Pkw-Käufe verwendet, die dann für andere Verwendungszwecke nicht zur Verfügung standen. Bei Urlaubsreisen sind die Einsparmöglichkeiten einfacher realisierbar als bei anderen Gütern und Dienstleistungen. Zudem sind die neu angeschafften Pkw, wie bei der Darstellung des Individualverkehrs bereits erwähnt, wohl auch verstärkt für Urlaubsreisen verwendet worden, was zur Zielwahlverschiebung hin zu (wenig flugaffinen) inländischen und benachbarten ausländischen Zielen beigetragen hat.

Innerhalb der gesamten Luftverkehrsnachfrage entwickelten sich die drei **Hauptverkehrsverbindungen** annähernd parallel. Der innerdeutsche Verkehr nahm fast exakt im Ausmaß des Gesamtverkehrs ab; innerhalb der Auslandsflüge ging der Interkontinentalverkehr schwächer zurück als Flüge von und nach Europa. In dieser Diskrepanz, die vor allem in den letzten Monaten des Jahres zu beobachten war, zeigt sich bereits das Anspringen des Außenhandels mit Asien.

Im Jahr **2010** wird der Luftverkehr wieder ein Plus verbuchen. Denn erstens wird sich der deutsche Außenhandel in einem spürbaren 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 Belebung im Geschäftsreiseverkehr etwas früher einsetzt als im Außenhandel.

Zweitens wird im Jahr 2010 auch die Zahl der **Urlaubsreisen** zumindest wieder moderat wachsen. Wie bereits erwähnt, wurden im Vorjahr 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. Die gesamtwirtschaftliche Belebung dürfte – trotz

des leicht abnehmenden privaten Konsums und der steigenden Arbeitslosenzahl – auf das Konsumklima ausstrahlen und die Urlaubsreisen anregen. Zwar ist die gegenwärtige Buchungslage bei den Reisebüros, diversen einschlägigen Marktanalysen zufolge, nach wie vor nicht befriedigend, aber doch etwas besser als zum gleichen Zeitpunkt im Vorjahr. Zudem werden immer mehr Urlaubsreisen über das Internet und nicht mehr bei Reisebüros gebucht. Ferner wird der o.a. Effekt, der im Jahr 2009 von der Abwrackprämie auf die Verkehrsmittel- und die damit verbundene Zielwahl ausging, weitgehend auslaufen. Deshalb ist zu erwarten, dass die Zahl der Urlaubsflüge stärker zunimmt als die aller Urlaubsreisen.

Bei den VFR-Reisen war das hohe Wachstum der letzten Jahre zu einem erheblichen Teil preisinduziert, kam also durch die Angebote der Low Cost Carrier und durch die Sonderangebote der Netzwerkgesellschaften zustande. Letztere dürften im Jahr 2009 angesichts der Nachfragesituation sogar noch verstärkt angeboten worden sein als in den Vorjahren. Hier ist für 2010 angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Situation der Airlines zu erwarten, dass sich das Angebot der preisgünstigen Flüge zumindest nicht noch einmal im Ausmaß des letzten Jahres erhöht, eher sogar leicht reduziert wird. Damit entfällt für die VFR-Reisen ein Wachstumsimpuls. Dennoch dürfte deren generelle Dynamik stark genug sein, um auch im Jahr 2010 einen Anstieg zu bewirken. Somit ist für alle **privaten Flugreisen** ein Wachstum zu erwarten, das aber mit hoher Sicherheit geringer ausfällt als bei den Geschäftsflügen.

Zu Beginn des Jahres wurde der Luftverkehr in einem ungewöhnlichen Ausmaß durch die Winterwitterung sowie auch durch diverse Warnstreiks beeinträchtigt. Die Größenordnung des davon ausgehenden Effekts auf das Ergebnis des Januar 2010 kann derzeit noch nicht mit hinreichender Sicherheit geschätzt werden. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Flugreisen, die von Flugannullierungen betroffen waren, zum großen Teil umgebucht werden konnten, so dass nur ein Teil der Flugreisen tatsächlich entfiel. Sollte sich die Situation nicht wesentlich verschärfen, dann werden die Annullierungen vom Januar im Jahresergebnis kaum sichtbar sein.

Insgesamt wird die Zunahme der **Fluggastzahl** im Jahr 2010 auf 3,6 % geschätzt. Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** werden die Auslandsflüge vom Außenhandel angetrieben und deshalb mit rund 4 % überdurchschnittlich zunehmen. Die innerdeutschen Flüge werden davon nicht beeinflusst; sie reagieren lediglich auf die allgemeine wirtschaftliche Belebung und werden deshalb etwas schwächer steigen (2,2 %). Innerhalb der Auslandsflüge wird der Interkontinentbereich entsprechend den Veränderungen im deutschen Außenhandel etwas stärker expandieren als die Flüge nach und aus Europa. Auf Grund des überdurchschnittlichen Wachstums der Auslandsflüge wird auch die Zahl der Umsteiger wieder etwas stärker als die gesamte Fluggastzahl zunehmen. Dennoch verbleibt auch für die Zahl der **Reisenden** ein Anstieg in

ähnlicher Höhe (3,5 %) wie bei den Fluggästen. Bei beiden Größen wird das Niveau des Jahres 2007 bereits wieder leicht übertroffen und das des Jahres 2008 annähernd erreicht.

In den Jahren von 2011 **bis 2013** wird sich der Konjunkturaufschwung festigen. Der deutsche Außenhandel wird zwar, gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi, nicht mehr die Wachstumsrate des Jahres 2010 erreichen, aber dennoch nach wie vor spürbar zunehmen. Dies hat entsprechende Folgen auf die Geschäftsreisen. Mit der Zunahme des privaten Konsums wird dann auch die Zahl der privaten Flugreisen wieder spürbar zulegen. Das Gesamtwachstum wird bei Fluggästen und Reisenden auf gut 4 % quantifiziert. Der innerdeutsche Verkehr wird aus ähnlichen Gründen wie im Jahr 2010 schwächer expandieren als die Auslandsflüge; innerhalb der letzteren wird der Interkontinentbereich gemäß dem langjährigen Trend überdurchschnittlich steigen.