

# **Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr**

## **Kurzfristprognose Sommer 2015**

im Auftrag des

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

FE-Nr. 97.0348/2015

Waldkirch / Köln August 2015

---

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
0 Zusammenfassung	6
1 Einleitung	13
2 Rahmenbedingungen	15
2.1 Überblick	15
2.2 Demographische Leitdaten	21
2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	24
3 Güterverkehr	28
3.1 Überblick Gesamtentwicklung	28
3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen	40
3.3 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	49
3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	55
4 Personenverkehr	58
4.1 Überblick	58
4.2 Motorisierter Individualverkehr	63
4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	67
4.4 Eisenbahnverkehr	70
4.5 Luftverkehr	72

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Abbildung Z-1: Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs (Veränderung p.a. in %) 12	12
Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	23
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten Deutschlands	27
Abbildung G-1: Langfristige Entwicklung des Binnenländischen Verkehrs in Deutschland	29
Abbildung G-2: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	34
Abbildung G-3: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	35
Abbildung G-4: Modal Split des Transportaufkommen der Landverkehrsträger	39
Abbildung G-5: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	39
Abbildung G-6: Transportleistung der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen	41
Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	42
Abbildung G-8: Transportleistung des Schienengüterverkehrs nach Güterabteilungen	44
Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	46
Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	48
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	60
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	60
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	62
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	62
Abbildung P-5: Entwicklung Kraftstoffpreisindex 2008 -2015	65
Abbildung P-6: Entwicklung Kraftstoffpreis Eurosuper	65
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des MIV	66

<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Tabelle R-0: Überblick Leitdaten	15
Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	22
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	24
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten Deutschland	25
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	34
Tabelle G-2: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen	40
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	42
Tabelle G-4: Schienengüterverkehr nach Güterabteilungen	44
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	45
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	48
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen	51
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen	52
Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten	54
Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	56
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und- leistung nach Verkehrsarten	59
Tabelle P-2: Komponenten des MIV	66
Tabelle P-3: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen	69
Tabelle P-4: Luftverkehr	73

## Abkürzungen

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
IWF	Internationaler Währungsfond
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Kultusministerkonferenz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MID	Mobilität in Deutschland
MWV	Mineralölwirtschaftsverband e.V.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
p.a.	per annum
Pkm	Personenkilometer
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt
tkm	Tonnenkilometer
USD	US Dollar
VCI	Verband der Chemischen Industrie e.V.

## 0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat TCI Röhling Transport Consulting International im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur den hiermit vorgelegten Bericht "Kurzfristprognose Sommer 2015" erarbeitet. Die Prognose erstreckt sich auf die Jahre 2015-2017 und gibt auch einen Überblick über die Entwicklung im Jahr 2014. Der Luftverkehr (Fracht und Passage) wird vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Prognosezeitraum bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom April 2015 die Grundlage.

Im Prognosezeitraum 2015 – 2017 wird für den **Güterverkehr** mit einem weiteren Zuwachs der Tonnage und der Verkehrsleistung gerechnet. Dafür sprechen auch die Projektionen des Bundeswirtschaftsministeriums für die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, die als generelle Leitgrößen in die Prognose eingehen. Andere Institutionen, wie z.B. der Internationale Währungsfonds, gehen ebenfalls von Zuwachsraten für die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland und Europa sowie für die wichtigen Handelspartner aus.

Die Entwicklung der Güterverkehre vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2017 lässt sich wie folgt charakterisieren (siehe dazu auch Abbildung Z-1):

- Das gesamte **Transportaufkommen** wird durchschnittlich um 0,4 % pro Jahr (p.a.) wachsen, also von 4.193,5 Mio. Tonnen (t) im Jahr 2014 auf 4.244,5 Mio. t im Jahr 2017.<sup>1</sup>
- Die **Transportleistung** wird in diesem Zeitraum um rd. 1 % p.a. zunehmen und wird von 654,3 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) in 2014 auf 674,8 Mrd. tkm in 2017 anwachsen.
- Damit werden auch im Prognosezeitraum leichte Zuwächse in der **durchschnittlichen Transportentfernung** realisiert.
- Sowohl beim Transportaufkommen als auch bei der Transportleistung wird der **Binnenverkehr** nach einem leichten Zuwachs im Jahr 2015 bis 2017 um etwa insgesamt 1 % zurückgehen.

---

<sup>1</sup> Jeweils ohne Seeverkehre

- Demgegenüber werden die **grenzüberschreitenden Verkehre** – Versand, Empfang, Durchgangsverkehr – zwischen den Jahren 2014 und 2017 sowohl in der Tonnage (+ 2,3 % p.a.) als auch in der Transportleistung (+2,5 % p.a.) deutlich zulegen.
- Im **Modal-Split** ergeben sich im Prognosezeitraum kleinere Anteilsverschiebungen. Es wird davon ausgegangen, dass die Bahn insbesondere in den Jahren 2014 und 2015 Gütermengen an das Binnenschiff und auch den Lkw abgeben muss. Dadurch kann das Binnenschiff seinen Anteil halten und der Lkw seinen Anteil etwas erhöhen. Die Öltransporte in Rohrleitungen halten in etwa das Niveau vom Jahr 2015.
  - Die Transportmenge im **Straßengüterverkehr** wird im Zeitraum 2014 bis 2017 einen Zuwachs von durchschnittlich unter 1 % p.a. aufweisen, die Transportleistung wird im gleichen Zeitraum um durchschnittlich 1,2 % p.a. zunehmen. Für das Wachstum des Transportaufkommens im Jahr 2014 von 4 % gegenüber dem Vorjahr sind streikbedingte Verlagerungen von der Bahn und die günstigen Lkw-Betriebskosten aufgrund niedriger Dieselpreise mit verantwortlich. Weiterhin spielt die gute Baukonjunktur eine Rolle, da rd. 25 % der Transportmengen im Straßengüterverkehr durch Bautransporte bedingt sind.
  - Im Straßengüterverkehr dürfte im Prognosezeitraum der Anteil der **ausländischen Lkw** weiter wachsen. Es wird erwartet, dass sich diese Anteile beim Transportaufkommen von 13,5 % im Jahr 2014 auf 14,2 % im Jahr 2017 und bei der Transportleistung von 38,8 % im Jahr 2014 auf 41,3 % im Jahr 2017 erhöhen.
  - Für die **Eisenbahnverkehre** werden dagegen über den gesamten Prognosezeitraum Rückgänge des Transportvolumens und eine verhaltene positive Entwicklung der Transportleistung erwartet. Von 2014 bis 2017 gehen die Bahn-Gütertransporte um insgesamt 1,6 % von 365 Mio. t in 2014 auf 359,2 Mio. t im Jahr 2017 zurück. Im gleichen Zeitraum steigt aber – nach einem leichten Rückgang im Jahr 2015 – die Transportleistung moderat um insgesamt 1,2 % von 112,8 Mrd. tkm in 2014 auf 114,2 Mrd. tkm im Jahr 2017 an. Ein wichtiger Grund für diese Entwicklungen sind die Bahnstreiks in den Jahren 2014 und 2015, die zu Einbußen im Transportaufkommen bei der Bahn geführt haben. Aber auch der seit langem beobachtbare Güterstruktureffekt sowie der Trend zu kleinteiligen Transportvolumina spielt schon in diesem kurzen Prognosezeitraum eine Rolle. Zunehmend werden leichtere und hochwertige Güter in industriellen Stückgut-

netzwerken transportiert. Hierfür bietet der Lkw in Konkurrenz zur Bahn sehr gute Transportangebote und -lösungen.

- Der **Kombinierte Verkehr** stellt beim Eisenbahnverkehr ein Wachstumssegment dar. Besonders im internationalen Verkehr kann die Bahn in diesem Segment Transportaufkommen gewinnen. Im Zeitraum 2014 bis 2017 wird für den Kombinierten Verkehr von insgesamt 8,3 % Zuwachs in der Tonnage (von 90,4 Mio. t in 2014 auf 97,9 Mio. t in 2017) und von insgesamt 8,4 % Zuwachs in der Transportleistung (von 43,9 Mrd. tkm in 2014 auf 47,6 Mrd. tkm im Jahr 2017) ausgegangen.
- Die Entwicklung der **Binnenschifffahrt** wird zu Beginn des Betrachtungszeitraums auch durch die Bahnstreiks bestimmt. Hier 2014 und 2015 findet eine Verlagerung von Transportgütern im Massengutbereich von der Bahn auf das Binnenschiff statt. Weiterhin profitiert das Binnenschiff von etwas anziehenden Massengutverkehren im Jahr 2014 und 2015 sowie den günstigen Treibstoffkosten, die einen relativen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn darstellen.<sup>2</sup> Für die Jahre 2016 und 2017 gehen diese Einflüsse zurück. Dafür gewinnt das Binnenschiff im Hinterlandverkehr aller Seehäfen an Bedeutung. So wurde 2014 die erste Stufe der Maasvlakte als Hafenerweiterung von Rotterdam eröffnet und die Umschlagskapazität wird zunehmend erweitert. Zum anderen realisieren die großen Seehäfen Maßnahmen zur besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in die Hinterlandanbindung. Auch beim Binnenschiff ist der Containertransport ein Treiber der positiven Entwicklung. Insgesamt führen diese Faktoren für 2017 zu einer Erhöhung der Tonnage um 0,4 % und der Transportleistung um +1 %.
- Die **Transporte in Rohrfernleitungen** werden im gesamten Betrachtungszeitraum stetig wachsen, insgesamt ab 2014 um 2,2 % im Aufkommen und insgesamt um 1,7 % in der Transportleistung. Legt man die aktuelle Statistik von Mai 2015 zugrunde<sup>3</sup>, so stieg im Vorjahresvergleich das Primäraufkommen von Rohöl und der Verarbeitungseinsatz bei leicht zurückgehenden Beständen. Im Vorjahresvergleich zu 2014 haben die Exporte von Mineralölprodukten zugenommen. Da für den Prognosezeitraum von einem weiterhin niedrigen Ölpreis und einer guten Wirtschaftslage der Industrie und der damit verbundenen Nachfrage nach

<sup>2</sup> Auch für die Bahn ergeben sich Kostenreduktionen aufgrund niedriger Dieselpreise. Allerdings ist der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten bei der Bahn geringer als beim Binnenschiff und ein Großteil der Fernzüge fahren mit Elektrotraktion, so dass sich bei sinkenden Treibstoffkosten ein relativer Vorteil insbesondere für das Binnenschiff ergibt.

<sup>3</sup> Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle: Amtliche Mineralölstatistik für die Bundesrepublik Deutschland, Mai 2015

Rohöl ausgegangen wird, ist ein leichter Zuwachs der Rohrleitungstransporte im Prognosezeitraum zu erwarten.

- Beim **Seeverkehr** werden die positiven und dynamischen Erwartungen zur Entwicklung des Außenhandels sichtbar. Es wird hier von einer Steigerung der Transportmengen von 2014 bis 2017 von insgesamt 7,3 % auf 322,1 Mio. t im Jahr 2017 ausgegangen. Es wird also in diesem Zeitraum ein Transportwachstum von durchschnittlich 2,4 % p.a. realisiert. Bei der Prognose des Seeverkehrs werden die Entwicklungen der Handelsverflechtungen über See differenziert nach Ländern betrachtet. Basis hierfür sind die neuesten Wachstumsprognosen des IWF. So wird z.B. in Anlehnung an die IWF-Prognose für China und Russland das bisher hohe Wachstum in den Außenhandelsströmen etwas gedämpft, während für die USA ein Fortbestand des heutigen Wachstums und für Indien eine Zunahme des Wirtschaftswachstums bis auf 7,6 % im Jahr 2017 angenommen wird (siehe auch Tabelle R-2).
- Im **Luftfrachtverkehr** wird für das Jahr 2015 insgesamt mit einem Zuwachs des Aufkommens um 1,4 % gerechnet. Ursächlich für die schwache Entwicklung ist die hinter den Erwartungen zurückbleibende Weltkonjunktur. Insbesondere die schwache Nachfrage aus China bremst das Luftfrachtwachstum. Für die Jahre 2016 und 2017 wird erwartet, dass die Luftfracht mit der zum Jahresende 2015 an Schwung gewinnenden Weltwirtschaft mitzieht. Für das Jahr 2016 wird eine Zunahme von +2,0 % angenommen, für das darauffolgende Jahr 2017 ein Zuwachs von +1,8 %.

Bei Betrachtung der **Güterabteilungen** sind in Bezug auf Transportaufkommen und Transportleistung leichte Strukturänderungen zu erwarten. Bergbauerzeugnisse, Steine und Erden, Kokereiprodukte und chemische Erzeugnisse, aber auch der Maschinenbau, gehen gemessen am Transportvolumen und auch der Transportleistung etwas zurück, während landwirtschaftliche Produkte, kurzfristige Verbrauchsgüter sowie sonstige Produkte Zuwächse erfahren. Diese leichten Verschiebungen in den Güterstrukturen kommen überwiegend dem Lkw und dem Kombinierten Verkehr zugute.

Der **Personenverkehr** aller Verkehrsarten wird im Jahr 2015 vergleichbar wie 2014 um rd. +1,4 % im Aufkommen bzw. +1,7 % in der Leistung steigen (siehe Abbildung Z-1). Für die Jahre 2016 und 2017 ist ein schwächerer Anstieg von +0,7 % bzw. +0,6 % (bzw. +0,9 % und +0,8 % für die Leistung) zu erwarten.

Treibende Kraft dabei ist die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**. Dieser wird im Jahr 2015 auf Grund der positiven Entwicklung der privaten Konsumausgaben und der Erwerbstätigkeit, des erweiterten Pkw-Bestandes und der weiter stark sinkenden Kraftstoffpreise mit +1,7 % für Aufkommen und Leistung überdurchschnittlich wachsen, also nochmals stärker als in 2014 (+1,4 %). Für die Jahre 2016 und 2017 wird zwar die grundsätzlich positive Tendenz der Haupteinflussfaktoren weiterhin Bestand haben, aber es ist von einer Abschwächung der Entwicklung auszugehen: Die privaten Konsumausgaben steigen etwas geringer als 2015, es ist mit einer weiteren Zunahme des Pkw-Bestandes zu rechnen. Allerdings ist auch ein leichter Anstieg der Kraftstoffpreise zu erwarten, so dass zum Ende des Prognosezeitraums mit einem schwächeren Wachstum von +0,7 % für 2016 und +0,6 % für 2017 für das Aufkommen und die Leistung zu rechnen ist.

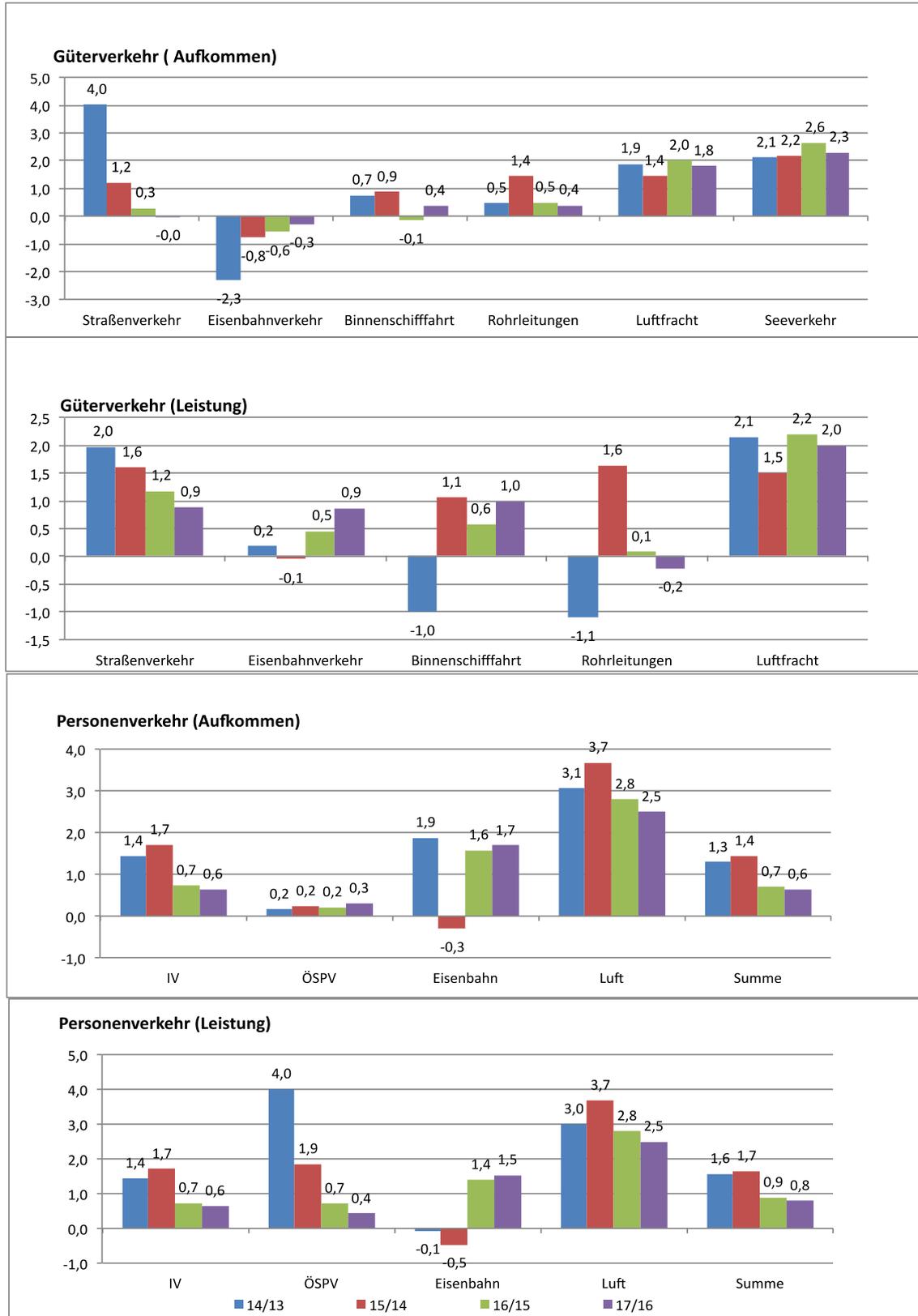
Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** wird das vom Nahverkehr geprägte Beförderungsaufkommen im Jahr 2015 wie im Vorjahr 2014 mit +0,2 % steigen. Für den Gelegenheitsverkehr ist 2015 mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen, die sich auch im gesamten Prognosezeitraum bis zum Jahr 2017 fortsetzt. Der Fernbusverkehr wird weiterhin expandieren, jedoch wird die Dynamik nicht mehr das Ausmaß der letzten Jahre erreichen. Dieser Trend setzt sich auch in den beiden kommenden Jahren 2016 bis 2017 fort. Da der Linienfernverkehr inzwischen an der Verkehrsleistung einen merklichen Anteil besitzt, wird sich das Wachstum in diesem Segment auch bei der Leistung des gesamten ÖSPV (+1,9 % in 2015.) niederschlagen. In den Jahren 2016 und 2017 kann infolge der erwarteten Kraftstoffpreisentwicklung mit einem etwas geringeren Wachstum des ÖSPV bezüglich der Verkehrsleistung gerechnet werden – was auch auf den Gesamtverkehr zutrifft. Anzumerken ist, dass sich der für den ÖSPV wichtige Anteil der Ausbildungsverkehre rückläufig entwickeln wird, so dass in der Summe mit einer ähnlichen Entwicklung der Personenaufkommens des gesamten ÖSPV und des Liniennahverkehrs zu rechnen ist (+0,2 % Aufkommenswachstum in 2016 und +0,3 % im Jahr 2017).

Das Ergebnis im **Eisenbahnverkehr** wird 2015 durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise und insbesondere durch die Auswirkungen des Arbeitskampfes zwischen der GDL und DB AG stark beeinflusst. Konnte 2014 noch ein Plus von +1,9 % im Personenverkehrsaufkom-

men erreicht werden, so muss für 2015 mit einem Rückgang von -0,3 % gerechnet werden. Da in den Jahren 2016 und 2017 die demographischen und v.a. gesamtwirtschaftlichen Einflüsse grundsätzlich positiv für den Eisenbahnverkehr zu bewerten sind, die Kraftstoffpreise leicht zunehmen werden sowie Nachholeffekte infolge der Streiks zu erwarten sind, kann für das Jahr 2016 eine positive Entwicklung von +1,6 % und für 2017 von +1,7 % in Bezug auf das Aufkommen erwartet werden. Da die Dynamik des Passagieraufkommens in konkurrierenden Fernbuslinien nachlassen wird, kann mit einem Wachstum der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr in Höhe von +1,4 % für 2016 und +1,5 % für das Jahr 2017 gerechnet werden.

Für das Passagieraufkommen im **Luftverkehr** werden im Jahr 2015 kräftige Zuwächse von +3,7 % vorausgesagt. Damit übertrifft das Passagierwachstum die Erwartungen der Winterprognose und kann gegenüber den guten Ergebnissen des Jahres 2014 nochmals zulegen. Die allgemeine Zuversicht der Konsumenten und die gestiegenen verfügbaren Einkommen sorgen für eine kräftige Nachfrage. Auf der Angebotsseite sorgen der niedrige Ölpreis und der intensive Wettbewerb zwischen den Airlines für günstige Ticketpreise. Für die nachfolgenden Jahre 2016 und 2017 wird mit einem stabilen, aber etwas schwächeren Zuwachs sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr gerechnet (+2,8 % in 2016; +2,5 % in 2017).

**Abbildung Z-1: Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs  
(Veränderung p.a. in %)**



## 1 Einleitung

TCI Röhling Transport Consulting International wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" beauftragt. Die Mittelfristprognose wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte "Winterprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für die darauf folgenden drei Jahre. Die im Juli des jeweiligen Jahres erarbeitete "Sommerprognose" hat die kurzfristige Prognose für das laufende und die folgenden beiden Jahre zum Inhalt. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "Kurzfristprognose Sommer 2015" auf die Jahre 2015, 2016 und 2017. Es wird auch ein Überblick über die Entwicklung im Jahr 2014 gegeben. Es wurden die Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum 10.07.2015 vorlagen.

Der Luftverkehr (Fracht und Passage) wird vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für den Luftverkehr. Intermodale Interdependenzen sind berücksichtigt.

Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom April 2015 die Grundlage. Diese Projektion gilt als offizielle Prognose der Bundesregierung. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen branchenwirtschaftlichen Leitdaten stützt sich auf Arbeiten von wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstituten und auf Einschätzungen von Verbänden. Für die weltwirtschaftlichen Leitdaten (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurden weitestgehend die Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) herangezogen.

Für die wichtigsten Kenngrößen des Wirtschafts- und Verkehrsgeschehens ist, aufgrund der gesamt- und branchenwirtschaftlichen sowie geopolitischen Lage, eine hohe Volatilität in der Entwicklung der letzten Jahre festzustellen. Auch im Prognosezeitraum ist weiterhin mit großen Unsicherheiten zu rechnen. So werden von der Bundesbank in der aktuellen Konjunkturanalyse vom Juni 2015<sup>4</sup> in den Bereichen

- Rohölnotierungen,
- Wechselkurse,
- Verwundbarkeit einiger aufstrebender Volkswirtschaften,

---

<sup>4</sup> Deutsche Bundesbank (Hrsg.)(2015): Monatsbericht Juni 2015; 67. Jahrgang; Nr.6; Frankfurt a.M.

- geopolitischen Spannungen und
- zunehmender Verknappungen am Arbeitsmarkt

Risiken für das Wirtschaftswachstum gesehen. Da die künftige Entwicklung der genannten Einflüsse mit überdurchschnittlich hohen Unsicherheiten behaftet ist, trifft dies auch auf die Ergebnisse der hier vorgelegten Prognose zu. Es wird in der Prognose davon ausgegangen, dass insbesondere die Spannungen in der Ukraine, das Verhältnis zu Russland und die Schuldenkrise im Euro-Raum sich nicht weiter verschärfen und damit die Prognosen der wichtigsten Kenngrößen des Wirtschafts- und des Verkehrsgeschehens nicht dramatisch beeinflusst werden.

Die Mittelfristprognose der Verkehrsnachfrage basiert somit auf verschiedenen Informationen und statistischen und prognostischen Quellen, die in der Prognose konsistent zusammengeführt werden. Die Projektionen der Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, Europa und für die wichtigen Handelspartner von Deutschland, die Projektion der Bevölkerungsentwicklung, Vorhersagen über die kurzfristige Branchenkonjunktur und Preisentwicklungen stellen die **Rahmenbedingungen** zur Ableitung der wahrscheinlichen Entwicklung der Verkehrsnachfrage für Personen und Güter dar. Auf diese Rahmenbedingungen wird zunächst eingegangen, um darauf aufbauend dann die Prognosen für den Güter- und Personenverkehr darzustellen.

## 2 Rahmenbedingungen

Im Folgenden werden die wesentlichen **Rahmenbedingungen und Einflussgrößen** des Wirtschafts- und des Verkehrsgeschehens und deren erwarteter Trend für den Prognosezeitraum der Verkehrsnachfrage von 2015 bis 2017 im Überblick dargestellt und kommentiert (vgl. Tab. R-0). Im Anschluss werden die Entwicklungen der für das Verkehrsgeschehen wichtigsten Rahmenbedingungen näher erläutert.

### 2.1 Überblick

**Tabelle R-0: Überblick Leitdaten**

Lfd.	Bereiche und Einflussfaktoren	mittel- fristiger Trend
<b>A.</b>	<b>Demographische Entwicklung</b> Grundlage ist die 13. koordinierte Bevölkerungsprognose des Statistischen Bundesamtes (Variante 2 (G1-L1-W2): "Kontinuität bei stärkerer Zuwanderung")	
A.1	Die Bevölkerung bleibt im Prognosezeitraum nahezu konstant, mit mittelfristiger leicht zunehmender Tendenz	→
A.2	Die Anzahl der Auszubildenden wird mittelfristig um -0,1 % p.a. abnehmen.	↘
<b>B</b>	<b>Rahmenbedingungen am Öl- und Energiemarkt</b>	
<b>B.1</b>	<b>Rohölpreis</b> Es wird davon ausgegangen, dass der Ölpreis weiterhin durch Marktregulierungen beeinflusst wird und die Fördermengen konstant gehalten werden oder geringfügig steigen, so dass eine in Fachkreisen angesagte Verknappung durch das Abflauen des Fracking-Booms in den USA im Prognosezeitraum der Sommerprognose 2015 nicht eintreten wird. Ein wichtiger Effekt könnte in Zukunft auch der Wiedereinstieg der wichtigen Rohölexportnation Iran nach Aufhebung der Handelseinschränkungen sein. Aktuelle Prognosen des IWF gehen im Vergleich zu 2014 für 2015 von einem Rückgang des Rohölpreises (Brent in USD) von 27 % bis 37 % aus.  In der Prognose wird demnach für das Jahr 2015 von einem starken Rückgang, für die Jahre 2016 und 2017 von wieder leicht ansteigenden Preisen ausgegangen, wobei das Preisniveau auch 2017 weit unter dem Wert von 2014 liegen dürfte.	↗
<b>B.2</b>	<b>Energiekosten</b> Die Energiekosten werden für alle Sektoren - Industrie, Verkehr, Gewerbe, Handel, Dienstleistung, private Haushalte – nahezu stabil bleiben, insbesondere wegen stabiler bis nur leicht steigender Ölpreise und weiter steigender Effizienz der Energieverbraucher.	→

Lfd.	Bereiche und Einflussfaktoren	mittel- fristiger Trend
<b>B.3</b>	<p><b>Absatz Mineralölprodukte</b></p> <p>Insgesamt gab es 2014 einen Rückgang des Verbrauchs von Mineralölprodukten um -1,4 % (auch witterungsbedingt), wobei es eine Zunahme des Kraftstoffverbrauchs (+1,5 %) und einen Rückgang von leichtem Heizöl (-15 %) gab. Es ist zu erwarten, dass der Absatz für den Prognosezeitraum von dem Basiseffekt aus dem letztjährigen Rückgang von Heizöl beeinflusst wird (dies ist im ersten Quartal 2015 bereits sichtbar: +7 % Gesamtzunahme im Vergleich zum Vorjahr). Daher kann mit einem leichten Anstieg des Absatzes von Mineralölprodukten für die kommenden 2 Jahre gerechnet werden (+1 %).</p>	↗
<b>B.4</b>	<p><b>Raffinerieproduktion</b></p> <p>Da sich der Ölverbrauch in Deutschland im Jahr 2014 insgesamt nur geringfügig verminderte, waren auch nur geringe Anpassungen der Raffinerieerzeugung erforderlich: Die deutsche Raffinerieerzeugung (Brutto), darunter aus Rohöl, wurde um rund 1,5 % gedrosselt. Im ersten Quartal 2015 stieg mit dem gesteigerten Mineralölverbrauch auch die Raffinerieerzeugung (+2,2 % im Vergleich zum Vorjahr). Die Vorräte wurden etwas verringert, der Export von Benzin in den ersten Monaten von 2015 leicht gesteigert. Die Prognostizierbarkeit ist aufgrund der Anfälligkeit von singulären und nicht absehbaren Ereignissen sehr schwierig. Deswegen wird angenommen, dass im Prognosezeitraum 2015-2017 ein identischer Verlauf des Inlandverbrauches und der Brutoraffinerieerzeugung existiert, d.h. eine Konstanz in Einfuhr und Ausfuhr mit leichtem Aufwärtstrend (wegen des niedrigen Ölpreises) gegeben ist.</p> <p>Transporte der Mineralölprodukte und Raffinerieproduktion machen rd. 5 % der in Deutschland transportierten Tonnage und auch der Transportleistung aus.</p>	↗
<b>C</b>	<b>Generelle Wirtschaftsentwicklung (Quelle BMWi)</b>	
<b>C.1</b>	<p><b>Bruttoinlandsprodukt Deutschland</b></p> <p>real, durchschnittliches Wachstum p.a. für den Zeitraum 2014/2017: 1,6 %</p>	↗
<b>C.2</b>	<p><b>Erwerbstätige</b></p> <p>leichter Anstieg bis 2017 (+ 0,3 % im Jahresdurchschnitt)</p>	↗
<b>C.3</b>	<p><b>Private Konsumausgaben</b></p> <p>real, durchschnittliches Wachstum 2014/2017 p.a. für den Zeitraum: 1,5 %</p>	↗
<b>C.4</b>	<p><b>Bruttoanlageinvestitionen</b></p> <p>real, durchschnittliches Wachstum p.a. für den Zeitraum 2014/2017: 2,4 %</p>	↗
<b>C.5</b>	<p><b>Importe</b></p> <p>real, durchschnittliches Wachstum p.a. für den Zeitraum 2014/2017: 5,3 %</p>	↑
<b>C.6</b>	<p><b>Exporte</b></p> <p>real, durchschnittliches Wachstum p.a. für den Zeitraum 2014/2017: 4,6 %</p>	↑
<b>D</b>	<b>Transport-Nachfragemarkt</b>	
<b>D.1</b>	<b>Generelles Mobilitätsverhalten</b>	

Lfd.	Bereiche und Einflussfaktoren	mittel- fristiger Trend
D.1.1	<p>Gemeinschaftliche Pkw-Nutzung (Carsharing)</p> <p>Carsharing nimmt in Ballungszentren deutlich zu, da Stadtbewohner zunehmend auf das eigene Auto verzichten und nur bei Bedarf ein Auto mieten. Die Angebote sind sehr günstig, flexibel und einfach zu nutzen. Auswirkungen auf den Eckwert der MIV-Nachfrage im Prognosezeitraum sind aber eher gering.</p>	↗
D.1.2	<p>Nutzung Fernbuslinien</p> <p>Der Markt „Fernbus“ wird auch im Prognosezeitraum deutlich wachsen, wobei sich die Dynamik in den kommenden beiden Jahren abschwächen wird. Hier ist mit einer Substitution von Pkw-Fahrten und ÖV-Fahrten zu rechnen, aber auch mit induzierten Verkehren. Schätzungen beziffern aktuelle Verlagerung von der Eisenbahn in Höhe von 10 %-30 %<sup>5</sup>, die als Nachfrage für die Bahn bisher verloren gegangen ist.</p>	↑
D.1.3	<p>Wertewandel in der Bevölkerung: Vermeidung von Wegen, Nutzung des Fahrrades</p> <p>Der Trend ist beobachtbar und schon empirisch aus den letzten Mobilitätsbefragungen (MiD 2002 und 2008) ableitbar. Insbesondere in Städten wird der Fahrradanteil zunehmen. Allerdings wird die Substitution stärker im ÖV als im Pkw-Verkehr bemerkbar sein. Durch Anwendung der aktuellsten Mobilitätsraten wird dieser Effekt berücksichtigt. Der Trend ist positiv und wirkt dämpfend auf die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel.</p>	↗
D.1.4	<p>Auswirkung Teilzeitjobs auf die Mobilität</p> <p>Es wird erwartet, dass es keine grundsätzlichen Änderungen in der Zahl der Teilzeitjobs geben wird. Als Trend wird eher erwartet, dass die Arbeitszeiten der Teilzeit-Arbeitskräfte angehoben werden.<sup>6</sup> Eine Auswirkung auf die Mobilität wird nicht erwartet.</p>	→
<b>D.2</b>	<b>Branchenentwicklung (Bruttowertschöpfung)</b>	
D.2.1	<p>Landwirtschaftliche Produktion, Forstwirtschaft, Fischerei</p> <p>Die inländische Produktion wird keine große Veränderung erfahren, eher stagnieren. Dies liegt u.a. an zunehmenden Importen landwirtschaftlicher Produkte und an einer moderaten Entwicklung der Nahrungsmittelindustrie als wichtiger Abnehmer landwirtschaftlicher Produkte.</p> <p>Rd. 6 % der Gütertransporte bei rd. 7 % der Verkehrsleistungen werden durch die Primärerzeugung von landwirtschaftlichen Produkten und Fischerei generiert.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ regionale Märkte werden von den Verbrauchern mehr genutzt, auf denen sich aber auch nicht alle Kleinbetriebe halten können</li> <li>- Beschäftigung geht zurück, Kleinbetriebe schließen</li> <li>- Produktion in der Nahrungsmittelindustrie stagniert</li> <li>+ Importe nehmen zu</li> </ul>	→

<sup>5</sup> BAG-Marktbeobachtung (2013); IGES- Institut (2014)

<sup>6</sup> Bundesministerium für Arbeit und Soziales: Arbeitsmarktprognose 2030, Bonn 2013, S. 14

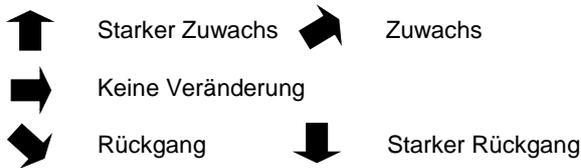
Lfd.	Bereiche und Einflussfaktoren	mittel- fristiger Trend
D.2.2	<p><b>Bauindustrie</b></p> <p>Die Perspektiven der Bauindustrie hängen langfristig von der Bevölkerungsentwicklung ab. Kurzfristig spielen dagegen Renditeüberlegungen oder spezielle Nachfragesegmente eine Rolle - z.B. Nachfrage nach Logistikimmobilien, attraktiver Wohnraum in Innenstädten, zunehmender Druck zur Sanierung der Verkehrsinfrastruktur. Zurzeit stellen die günstigen Finanzierungsbedingungen einen Push-Faktor dar, der die Baukonjunktur begünstigt. Da mittelfristig aber mit höheren Zinsen für Baukredite zu rechnen ist, wird die Baukonjunktur von der Finanzierungsseite her keine weiteren Wachstumsimpulse erfahren. In der Prognose wird davon ausgegangen, dass 2015 ein leichter Produktionszuwachs in der Bauindustrie zu verzeichnen sein wird, in den Jahren 2016 und 2017 aber ein leichter Abwärtstrend in der Produktion eintreten wird. Gründe dafür sind u.a. die Zurückhaltungen der Unternehmen bei Bauinvestitionen und lange Planungszeiträume für neue Bauvorhaben.</p> <p>Im Transportsektor spiegelt sich diese Entwicklung im Güterbereich „Steine und Erden“ wider, in dem rd. 25 % aller mobilen Güter transportiert werden. Weiterhin umfasst der Transportbereich „Sonstige Mineralerzeugnisse“, in dem Zement, Gips, Glas, Beton enthalten sind, rd. 10 % der transportierten Tonnage. Insgesamt hat somit die Entwicklung in der Bauindustrie einen nennenswerten Einfluss auf das Transportaufkommen. Allerdings findet ein Großteil dieser Transporte im Nahbereich in Form von Belieferung und Entsorgung von Baustellen statt, so dass die Verkehrsleistung in diesem Bereich einen deutlich geringeren Anteil aufweist.</p>	<p>↘</p>
D.2.3	<p><b>Nahrungsmittel, Getränke</b></p> <p>Die Produktion in der Nahrungsmittelindustrie wird verwendet für Vorprodukte innerhalb der Branche, für die Gastronomie, den privaten Konsum sowie den Export (über 20 % der Produktion). Der Inlandsabsatz wird auf absehbare Zeit stagnieren bis zurückgehen, während der Export von Nahrungsmitteln weiterhin steigen wird. Für den Export in dieser Branche wird mit rd. 3 % Wachstum p.a. gerechnet.</p> <p>Rd. 10 % der Gütertransporte bei rd. 12 % der Verkehrsleistungen werden durch die Nahrungsmittelbranche generiert.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inlandsabsatz</li> <li>+ Export</li> </ul>	<p>↗</p>
D.2.4.	<p><b>Textilindustrie, Bekleidung</b></p> <p>Bis auf die typische Herbst-Spitze zeigte die Textilindustrie in Auftragseingang und Umsatz 2014 einen gleichmäßigen stetigen Verlauf. Zu Beginn des Jahres 2015 steigen nun alle Konjunkturindikatoren an und deuten auf steigende Umsätze hin. Der Einfuhrüberschuss der Textilbranche hat gegenüber dem 1. Quartal 2014 weiter zugenommen, wobei die größten Einfuhrzuwächse nicht bei den Rohstoffen und Vorerzeugnissen, sondern bei den Enderzeugnissen liegen. Haupttreiber der Textilindustrie ist der private Konsum sowie die Nachfrage im Ausland. Wichtiger Industrieabnehmer ist die Kraftfahrzeugindustrie und der Maschinenbau. Da für diese Nachfrage ein Zuwachs bis 2017 erwartet wird, wird entsprechend auch die Textil- und Bekleidungsindustrie wachsen.</p> <p>Textilien sind in der Regel leichte Güter, die zu einer hohen Volumenauslastung der Fahrzeuge führen und in der Regel pro Sendung einen hohen Kapitalwert repräsentieren. Im Transportaufkommen und der Transportleistung haben diese Güter allerdings nur einen Anteil, der knapp bei 1 % des Gesamtaufkommens bzw. der Transportleistung liegt.</p>	<p>↗</p>

Lfd.	Bereiche und Einflussfaktoren	mittel- fristiger Trend
	<p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Konsumklima</li> <li>+ Industrieproduktion, insbesondere Maschinen und Fahrzeuge</li> <li>+ Anstieg der Exportnachfrage</li> </ul>	
D.2.5	<p>Chemische Industrie, Kunststoffe, Gummi, Pharmazie</p> <p>In der Chemie-, Kunststoff-, Gummi-, Pharmaziebranche – kurz Chemiebranche – ist eine Verlagerung der Märkte nach Asien zu beobachten, insbesondere nach China und Indien. Darunter leidet die Produktion in Deutschland, da Produkte, die bisher von diesen Ländern importiert wurden, nun in den Ländern selbst produziert und exportiert werden. Grund dafür sind auch die Lieferungen von Grund- und Vorprodukten, die zu einem Großteil in Deutschland importiert werden müssen, während sie in die Schwellenländer vor Ort abgebaut werden können. Das verringert Transportkosten. Zudem werden durch Vorschriften (ADR 2015) Gefahrguttransporte erschwert und belasten die Kostenseite. Spezialchemie wird weiterhin in Deutschland produziert und in der verarbeitenden Industrie als Vorprodukt eingesetzt. Insofern bleibt für den Prognosezeitraum die Chemieproduktion in Deutschland konstant.</p> <p>Rund 6 % der Gütertransporte bei rd. 8 % der Verkehrsleistungen werden durch die Chemiebranche generiert.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Industriekonjunktur grundsätzlich positiv</li> <li>- Trend zur Verlagerung der Produktion ins Ausland</li> <li>- Regulierungen beeinflussen die Entwicklung in Deutschland</li> </ul>	➔
D.2.6	<p>Rohstahlproduktion, NE-Metalle, Gießereien, Metallserzeugnisse</p> <p>Die Metallindustrie fertigt überwiegend Produkte für die verarbeitende Industrie, insbesondere für den Maschinen- und Fahrzeugbau. Weiterhin ist die Bauindustrie ein wichtiger Abnehmer der Produkte der Metallindustrie. Wird für diese Abnehmer ein leichter Produktionsanstieg erwartet, hat das positive Effekte auf die Stahl- und Metallbranche. In der Branche selbst wird nach einem schlechten Jahr 2014 für 2015 mit einem leichten Wachstum von 1 % gerechnet. Allerdings spielt hier auch die Entwicklung im europäischen Umfeld, die Kosten für Importe von Vorprodukten und Rohmaterial und die Exporterwartungen eine wichtige Rolle. Für den Prognosezeitraum bleiben die Bedingungen in der Metallbranche konstant, d.h. der Wachstumstrend wird fortgesetzt.</p> <p>Rd. 7 % des gesamten Transportaufkommens und 9 % der Transportleistung werden durch die Metallbranche erzeugt. Schrott und Metallabfälle, aus denen wieder neue Metallprodukte erzeugt werden, sind in dem Transportbereich „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ aufgeführt, der ebenfalls einen Aufkommensanteil am gesamten Transportvolumen von rd. 7 % hat.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Konjunkturklima</li> <li>+ Entwicklung verarbeitende Industrie</li> <li>+ Exportklima</li> <li>- Kostenentwicklung für Importe</li> <li>- Wettbewerbsdruck gegenüber dem Ausland durch steigende Lohn- und Produktionskosten.</li> </ul>	↗

Lfd.	Bereiche und Einflussfaktoren	mittel- fristiger Trend
D.2.7	<p>Produktion Kraftfahrzeuge, Fahrzeuge</p> <p>Rd. 40 % der Bruttowertschöpfung in Deutschland wird im Fahrzeugbau erbracht. Starke Abhängigkeiten gibt es zu den Industriezweigen Gummi-, Kunststoff- und Metallverarbeitung, Stahl- und Gießereierzeugnissen, Maschinenbau, elektronische Ausrüstungen und Chemie. Insofern hat diese Branche eine zentrale Bedeutung für die Wirtschaft. Fahrzeugtransporte stellen aber lediglich rd. 3 % der gesamten transportierten Gütermenge und rd. 5 % der Verkehrsleistung.</p> <p>Die Fahrzeugproduktion ist 2014 und auch im ersten Quartal 2015 gewachsen – weniger auf dem Binnenmarkt, hauptsächlich im Export und in der Produktion in Ländern außerhalb der EU. Es gibt somit Abhängigkeiten und Risiken, die einer weiteren Expansion im Wege stehen könnten: die Absatzmärkte China, Russland und Südamerika, die allesamt in den nächsten Jahren starke Unsicherheiten zeigen. Weiterhin ist durch die zunehmende Kreditfinanzierung und Leasinganteile bei Neuwagen, die überwiegend als Geschäftswagen zugelassen werden, ein Risikopotenzial gegeben.</p> <p>Trotz der genannten Risiken wird in der Prognose davon ausgegangen, dass die Fahrzeugindustrie Zuwächse aufweisen wird, die überwiegend von dem Export von Fahrzeugen getragen und im Inland durch die zunehmende Inlandsnachfrage und günstigen Kraftstoffpreise stabilisiert werden.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ weiterhin hohe Exporte, allerdings nur geringe Wachstumsraten</li> <li>- Verlagerung der Produktion auf Auslandsmärkte</li> <li>+ steigende Konsumausgaben, günstige Kraftstoffkosten</li> <li>- bei Neuwagen hohe Leasingquote und Geschäftswagenanteil</li> </ul>	↗
<b>E</b>	<b>Angebotsmarkt</b>	
<b>E.1</b>	<b>Personenverkehr</b>	
E.1.1	Der Markt für Fernbuslinien wird weiter ausgebaut.	↑
E.1.2	Die Angebote im öffentlichen Fernverkehr bleiben gleich. Es wird davon ausgegangen, dass die von der DB AG angekündigte Angebotsoffensive im Fernverkehr (Ausweitung des Angebotes), erst nach 2017 die gesamte Wirksamkeit erzeugt.	→
E.1.3	<p>Pkw- Bestand</p> <p>Der Pkw-Bestand ist 2014 überdurchschnittlich um 1,3 % gestiegen. Hier spielten sicherlich die steigende Kaufkraft und der private Konsum, die demographische Entwicklung (Zunahme der Einwohner im fahrfähigen Alter) und auch der aktuell geringe Kraftstoffpreis eine Rolle. Daher ist anzunehmen, dass bei positiver Entwicklung der Einflussfaktoren der Pkw-Bestand in den nächsten Jahren anwachsen wird (ca. 1,1 % bis 1,5 % p.a.)</p>	↗
E.1.4	<p>Streik im Eisenbahnverkehr</p> <p>Das Ergebnis im Eisenbahnverkehr (Personen- und Güterverkehr) wird dieses und wurde letztes Jahr stark durch den Arbeitskampf zwischen der GDL und DB AG beeinflusst (insgesamt 9 Streik- bzw. Warnstreikperioden, davon 3 Streikperioden im April und Mai 2015 im Personen- und Güterverkehr von insgesamt ca. 8,5 Tage Dauer). Aufgrund der Vertragsabschlüsse wird im Prognosezeitraum nicht mit weiteren Streiks gerechnet. Experten gehen davon aus, dass wegen der Streiks mittelfristig Kunden auf andere Verkehrsträger ausweichen. Insofern haben die Streikaktivitäten im Prognosezeitraum einen dämpfenden Einfluss auf die Nachfrage nach Bahnangeboten.</p>	↘

Lfd.	Bereiche und Einflussfaktoren	mittelfristiger Trend
E.1.5	Streik im Luftverkehr Die Effekte aus den Streikaktivitäten in der Luftbranche haben keinen merklichen Einfluss auf das Transportaufkommen.	→
E.1.6	Infrastrukturabgabe (Pkw) Es werden keine Effekte auf das Gesamtfahraufkommen erwartet.	→
E.1.7	Die Nutzerkosten entwickeln sich wie die Inflationsrate.	→
<b>E.2</b>	<b>Güterverkehr</b>	
E.2.1	Es wird von weiteren Zusatzangeboten (Linien) im kombinierten Verkehr ausgegangen.	↗
E.2.2	Die Angebote im Einzelwagenverkehr der Bahn bleiben gleich.	→
E.2.3	Stückgut-Netzwerke und logistische Dienstleistungen werden weiter an Bedeutung gewinnen.	↗
E.2.4	Die Nutzerkosten entwickeln sich wie die Inflationsrate.	→

Bedeutung Entwicklung Trend:



## 2.2 Demographische Leitdaten

Seit der Kurzfristprognose vom Sommer 2013 werden die Werte für die **demographischen Leitdaten** auf der Basis des Zensus 2011 ausgewiesen. Erstmalige Grundlage dieser Kurzfristprognose ist die **zwischen den Statistischen Ämtern von Bund und Ländern koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland<sup>7</sup>**. Sie zeigt die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2060 auf. Der ihr zugrunde liegende Bevölkerungsbestand am 31.12.2013 beruht auf der justierten Bestandsfortschreibung auf Grundlage des Zensus 2011.

<sup>7</sup> Statistisches Bundesamt (2015)(Hrsg.): Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 13. koordinierte Bevölkerungsvorausrechnung; Wiesbaden.

Gemäß dessen Ergebnissen belief sich **die Einwohnerzahl Deutschlands** 2011 auf 80,3 Mio. Sie ist zwischen 2003 und 2010 um ca. 1 Mio. Personen gesunken. Ab dem Jahr 2011 ist jedoch wieder eine steigende Tendenz der Einwohnerzahlen festzustellen (jährliche Zunahme bis zum Jahr 2014 von +0,3 % bis +0,4 % p.a.). Im Jahr 2014 belief sich die Einwohnerzahl Deutschlands zum Jahresende auf ca. 81,1 Mio. Personen. (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).

Diese Trendwende gegenüber dem vergangenen Jahrzehnt ist ausschließlich auf den Außenwanderungssaldo zurückzuführen. Er erhöhte sich von 128.000 Personen im Jahr 2010 auf 437.000 Personen im Jahr 2013. In den ersten 11 Monaten des Jahres 2014 belief sich das Saldo auf ca. 522.000 Personen<sup>8</sup>, so dass mit dem positivsten Wanderungssaldo seit den Jahren 1991/92 gerechnet werden kann.

Aus diesem Grund wird als Basis für die Bevölkerungsentwicklung die Variante „Kontinuität bei stärkerer Zuwanderung“ innerhalb der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausrechnung zu Grunde gelegt, die von einer schrittweisen Anpassung des Wanderungssaldos von 500.000 Personen im Jahr 2014 auf 200.000 im Jahr 2021 ausgeht, gefolgt von einer konstanten Entwicklung.

Demnach erhöhen sich die Einwohnerzahlen Deutschlands für die Jahre 2015, 2016 und 2017 noch um weitere +0,4 % p.a. bis +0,2 % p.a. auf bis zu 81,8 Mio. Personen im Jahr 2017.

**Tabelle R-1: Demographische Leitdaten**

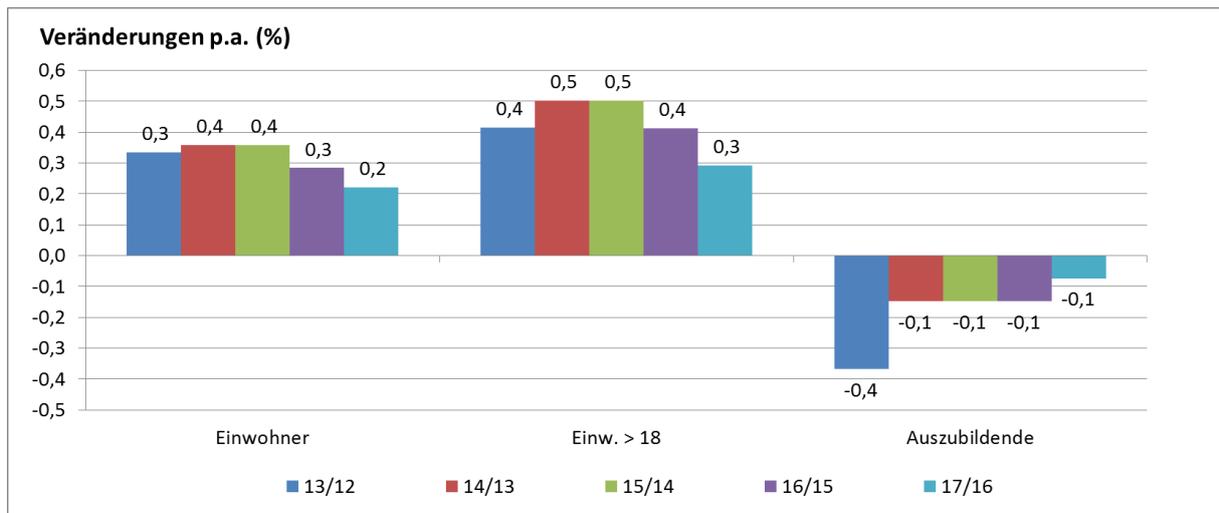
	Mio. Personen						Veränderungen in %				
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	13/12	14/13	15/14	16/15	17/16
Einwohner <sup>1)</sup>	80,50	80,77	81,06	81,35	81,58	81,76	0,3	0,4	0,4	0,3	0,2
Einwohner über 18 Jahre <sup>1)</sup>	67,40	67,68	68,02	68,36	68,64	68,84	0,4	0,5	0,5	0,4	0,3
Auszubildende <sup>2)</sup>	13,61	13,56	13,54	13,52	13,50	13,49	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1

1) Stand jeweils zum 31.12. des Jahres; Basiert auf 13te koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (Variante 2) des Statistischen Bundesamtes  
2) Schüler und Studenten, im Schuljahr bzw. Wintersemester t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kultusministerkonferenz

<sup>8</sup> Wanderungsstatistik des Statistischen Bundesamtes (Wanderungen zwischen Deutschland und dem Ausland – Genesis Nr. 12711).

**Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten**



Die Zahl der potenziell fahrfähigen **Einwohner über 18 Jahre** ist – entsprechend der Entwicklung der gesamten Einwohnerzahl – gestiegen, nämlich um +0,4 % (2013) bzw. +0,5 % (2014). Für das Jahr 2015 (+0,5 %) ist mit einem genauso hohen, danach für die Jahre 2016 und 2017 mit etwas schwächeren Zuwächsen (+0,4 % p.a. bzw. +0,3 % p.a.) zu rechnen. In dieser Altersgruppe findet der Rückgang, der aus den langfristig sinkenden Geburtenzahlen entsteht, generell erst später als bei der gesamten Einwohnerzahl statt.

Die Zahl der **Auszubildenden** (entspricht hier der Zahl der Schüler an allgemein- und berufsbildenden Schulen sowie der Zahl der Studierenden) ist insbesondere für die Entwicklung des ÖPNV von Bedeutung. Wie seit dem letzten Jahrzehnt, geht die Zahl der Auszubildenden kontinuierlich zurück. Bei der Zahl der Schüler hat sich die Abnahme seit Mitte des letzten Jahrzehnts deutlich verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2013/14) -1,5 % pro Jahr. Demgegenüber ist im Wintersemester 2013/2014 die Zahl der Studierenden um +4 % gestiegen. In der Summe beträgt somit der Rückgang aller Auszubildenden im Jahr 2014 -0,1 %. Im Prognosezeitraum wird die Zahl der Studienanfänger nach der jüngsten KMK-Prognose unverändert hoch bleiben, so dass sich daraus erneut eine Zunahme um jeweils ca. +4 % p.a. für die Jahre 2015 bis 2017 ableiten lässt.<sup>9</sup> Die Schülerzahl sinkt nach der letzten Prognose der Kultusministerkonferenz (KMK) im gleichen Zeitraum mit rd. -1,4 % p.a.<sup>10</sup> Damit vermindert

<sup>9</sup> Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister (2015): Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2014 – 2025, Bonn.

<sup>10</sup> Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister (2013): Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2010 – 2025, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 200, Bonn.

sich die Zahl aller Auszubildenden insgesamt auch in den Jahren 2015 und 2017 um jeweils -0,1 %.

## 2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP), zusammengefasst für die gesamte **Weltwirtschaft**, ist im Jahr 2014 um +3,4 % gewachsen (vgl. Tab. R-2). Dabei hat sich die Entwicklung im Euro-raum bzw. in der EU spürbar und in den USA etwas verbessert, in Japan dagegen mit einem negativen Wachstum deutlich verschlechtert. Für 2015 rechnen der IWF<sup>11</sup> weltweit mit einer leichten Verlangsamung des Wachstums, begründet hauptsächlich durch den harten Winter in den USA. Insgesamt werden aber für nahezu alle bedeutenden Wirtschaftsräume höhere Wachstumsraten erwartet. Für China wird eine immer noch relativ hohe Wachstumsrate angenommen, die aber gegenüber früheren Jahren nun unter 7 % liegt. Für das Jahr 2016 und 2017 nimmt das Wachstum der Weltwirtschaft weiter bis auf 5,1 % zu.

**Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten**

	Veränderungen in %				
	13/12	14/13	15/14	16/15	17/16
Welthandel <sup>1)</sup>	3,5	3,4	4,1	4,7	5,1
<b>BIP</b>					
Welt	3,4	3,4	3,3	3,8	3,9
EU	0,1	1,4	1,9	2,0	1,9
Euroraum	-0,5	0,8	1,5	1,7	1,6
USA	2,2	2,4	2,5	3,0	2,7
Japan	1,6	-0,1	0,8	1,2	0,4
China	7,8	7,4	6,8	6,3	6,0
Indien	6,9	7,3	7,5	7,5	7,6
1) IWF: World Trade Volume					

Quelle: Internationaler Währungsfonds

<sup>11</sup> IWF -World Economic Outlook, World Economic Outlook Update, Juli 2015.  
Die Prognosen anderer Institutionen (wie z.B. Weltbank, Global Economic Prospects von Januar 2015, und OECD, Economic Outlook, Juni 2015) weichen nur marginal davon ab.

Für die **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zu Grunde gelegt. Die vorliegende Prognose basiert auf dem Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung 2015<sup>12</sup>, in der die Entwicklung im begonnenen Jahr 2015 prognostiziert wird, und der darauf aufbauenden mittelfristigen Projektion des BMWi bis zum Jahr 2019 (Stand 21.04.2015) (vgl. Tabelle R-3).

**Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten Deutschland**

	Absolute Werte					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
Bruttoinlandsprodukt <sup>1)</sup>	104,1	105,8	107,7	109,6	111,0	1,6	1,8	1,8	1,3
Private Konsumausgaben <sup>1)2)</sup>	103,0	104,2	106,3	108,0	109,3	1,2	2,0	1,6	1,3
Ausrüstungsinvestitionen <sup>1)</sup>	100,5	104,9	107,8	112,5	115,8	4,3	2,8	4,3	3,0
Exporte <sup>1)</sup>	112,8	117,1	122,7	128,3	134,0	3,9	4,7	4,5	4,5
Importe <sup>1)</sup>	110,5	114,2	120,7	126,9	133,5	3,4	5,7	5,1	5,2
Erwerbstätige <sup>3)</sup>	42,28	42,65	42,95	43,08	43,14	0,9	0,7	0,3	0,1

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2010 =100)  
2) Konsumausgaben privater Haushalte , inkl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck  
3) Im Inland; Jahresdurchschnitt in Mio.

Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Das **Bruttoinlandsprodukt (BIP)** ist im Jahr 2014 preisbereinigt um +1,6 % zum Vorjahr gestiegen. Für den Prognosezeitraum wird von einem realen Zuwachs von +1,8 % p.a. für die Jahre 2015 und 2016 sowie von +1,3 % für das Jahr 2017 ausgegangen.<sup>13</sup> Grundlage dafür ist einerseits die Binnennachfrage, die von den Auftragseingängen der Industrie, der positiven Exportentwicklung, der guten Arbeitsmarktlage und den Einkommenszuwächsen der Haushalte profitiert hat. Die Auslandsaktivitäten sind zwar gegenwärtig durch dämpfende Effekte aus der Weltwirtschaft beeinträchtigt. Dem stehen aber die Euro-Abwertung und die sich festigende konjunkturelle Erholung des Euro-Raumes gegenüber. Zudem wird davon ausgegangen, dass die Weltwirtschaft wieder höheres Wachstum generiert. Für das Jahr 2015 wird eine Belebung des Wirtschaftswachstums erwartet, die hauptsächlich in der günstigen Entwicklung der Rahmenbedingungen begründet ist. Hierbei spielen der kräftige Rückgang der Rohölpreise und die Abwertung des Euros im Vergleich zum Vorjahr eine wichtige

<sup>12</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.)(2015): Jahreswirtschaftsbericht 2015 – Investieren in Deutschlands und Europas Zukunft, Berlin.

<sup>13</sup> Dies liegt im Rahmen der aktuellen revidierten Prognose der Bundesbank (Deutsche Bundesbank (Hrsg.)(2015): Monatsbericht Juni 2015; 67. Jahrgang; Nr.6; Frankfurt a.M.).

Rolle. Für den Prognosezeitraum 2016 bis 2017 wird unterstellt, dass die Rohölpreise im Vergleich zum Vorjahr nur leicht steigen und die Wechselkurse im Vergleich zu 2015 unverändert bleiben. Sollte der Euro kräftig aufgewertet werden, ergäben sich daraus konjunkturelle Risiken.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr 2014 um +1,2 % gestiegen. Für das laufende Jahr 2015 rechnet das BMWi mit einer Steigerung von +2 %. Maßgeblich hierfür ist der kräftige Anstieg des real verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte, bedingt durch die Leistungsausweitungen in der gesetzlichen Rentenversicherung, den starken Rückgang der Energiepreise und die Einführung des allgemeinen Mindestlohns. Für die kommenden Jahre 2016 und 2017 wird ein etwas schwächerer Anstieg des privaten Konsums erwartet (2016:+1,6 %, 2017:+1,3 %).

Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr 2014 um +4,3 % stark gestiegen. Die gute finanzielle Lage der Unternehmen und die günstigen Finanzierungsbedingungen unterstützten die Investitionstätigkeit. Zwar wird erwartet, dass sich aufgrund des erreichten Niveaus der Anstieg der Investitionen im laufenden Jahr 2015 auf knapp +2,8 % abschwächt, im Jahr 2016 aber wieder auf +4,3 % erhöht. Vor dem Hintergrund der aktuellen Binnenkonjunktur und der prognostizierten Verstärkung der Auslandsnachfrage, sind neben Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen auch Kapazitätserweiterungen zu erwarten. Für 2017 rechnet man dagegen wieder mit etwas geringeren Zuwächsen (+3 % p.a.).

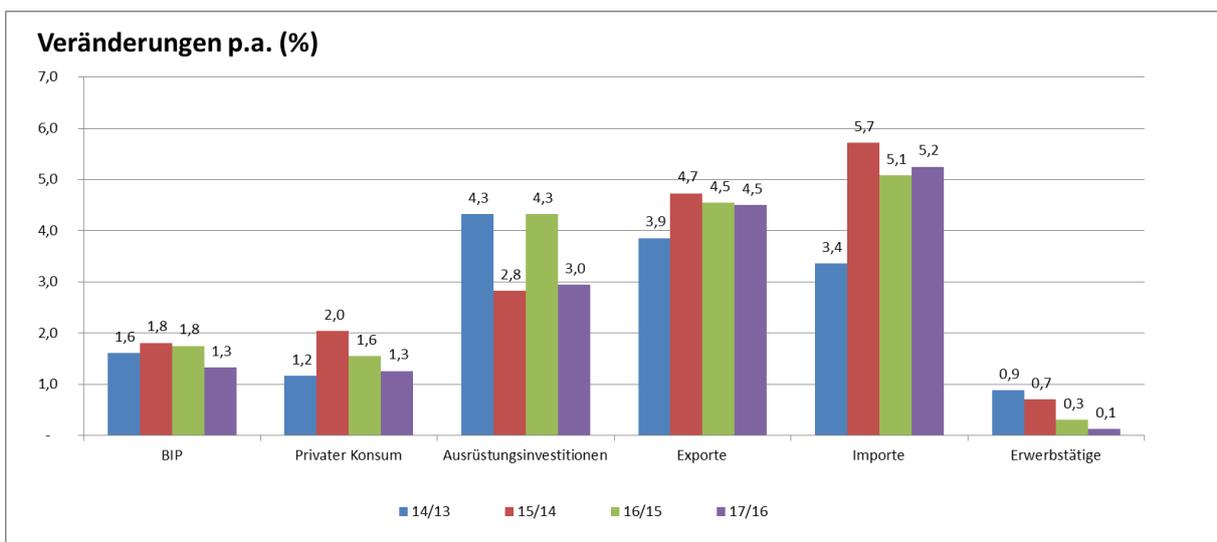
Die **Exporte und Importe** sind im Jahr 2014 um +3,9 % bzw. +3,4 % und somit stärker als im Vorjahr gestiegen. Für den Prognosezeitraum wird mit einem deutlich stärkeren Wachstum gerechnet. Diese optimistische Projektion baut auf der Erwartung auf, dass sich der inhereuropäische Handel mit der konjunkturellen Erholung des Euro-Raums erheblich verstärkt und die Absatzmärkte deutscher Unternehmen im Euro-Raum stark expandieren können. Insgesamt wird vom BMWi für das laufende Jahr 2015 ein Anstieg der Exporte um +4,7 % erwartet. In den beiden Folgejahren 2016 und 2017 wird mit einem Wachstum von +4,5 % p.a. gerechnet.

Auch für die Importe wird für das laufende Jahr 2015 aufgrund der anziehenden Inlandsnachfrage und der steigenden Konsumausgaben mit einem starken Wachstum von +5,7 % gerechnet. Hierbei spielt eine Rolle, dass im vergangenen Jahr das Importwachstum im Vergleich zur Expansion der Gesamtnachfrage etwas zurückgeblieben ist und Vorräte in Lagern

abgebaut wurden. Aber auch für 2016 und 2017 wird wieder mit deutlichen Zuwächsen der Importe gerechnet (+5,1 % im Jahr 2016 und +5,2 % im Jahr 2017).

Die jahresdurchschnittliche Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr 2014 um +0,9 % gestiegen. Es wird erwartet, dass sich die positive Arbeitsmarktentwicklung der letzten Jahre auch im Prognosehorizont grundsätzlich fortsetzt. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die positiven Trends bei Beschäftigung und Arbeitslosigkeit aufgrund des bereits erreichten hohen Beschäftigungsstandes und der vergleichsweise geringen Arbeitslosenquote abflachen. Trotz der erwarteten guten Konjunktur wird sich deshalb das Erwerbstätigenwachstum allmählich verringern. Für 2015 wird von einer Steigerung von +0,7 %, für die Jahre 2016 und 2017 von +0,3 % bzw. +0,1 % ausgegangen. Dabei wird sich der Beschäftigungszuwachs weitestgehend auf die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnisse konzentrieren.

**Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten Deutschlands**



## 3 Güterverkehr

### 3.1 Überblick Gesamtentwicklung

Für die Eisenbahn, die Rohrleitungstransporte, das Binnenschiff und die Seeschifffahrt liegen bis 2014 und für die ersten Monate des Jahres 2015 statistische Informationen vom Statistischen Bundesamt vor. Für die Straßengütertransporte stellt das Kraftfahrt Bundesamt (KBA) statistische Informationen zum „Verkehr deutscher Lastkraftwagen“ zur Verfügung, die auf Unternehmensbefragungen des KBA basieren. Der „Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge“ wird aus Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Gemeinschaft (Eurostat) ausgewertet. Die Daten für den Straßengüterverkehr liegen vollständig bis zum Jahr 2013 vor. Bis zum 3. Quartal 2014 liegen vom KBA Angaben zum Verkehr mit deutschen Lastkraftwagen vor. Demnach sind die in dieser Prognose angegebenen Werte für den Straßengüterverkehr ab 2014 Schätzwerte. Für die übrigen Verkehrsträger liegen statistische Daten bis 2014 vor, so dass die Daten ab dem Jahr 2015 geschätzt sind.

Für das **Güterverkehrsaufkommen und die Güterverkehrsleistung** – beides Nachfragegrößen, die sich aus der Wirtschaftsaktivität ableiten lassen – sind im Jahr 2014 gegenüber 2013 demgemäß auch kräftige Zuwächse zu verzeichnen. Auch für das Jahr 2015 kann infolge der guten Wirtschaftsentwicklung von einem weiteren Anstieg der Güterverkehre ausgegangen werden. Aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen und deren Projektion bis 2017 wird erwartet, dass diese Zuwächse der Transportnachfrage in den Prognosejahren 2016 und 2017 abnehmen werden. In der folgenden Abbildung G-1 ist die Zeitreihe für den Binnenländischen Verkehr (alle Transporte, die auf den Verkehrswegen im Bundesgebiet durchgeführt werden – ausgenommen der Seeverkehre<sup>14</sup>) vom Jahr 1999 bis zum Jahr 2017 – also einschließlich des Prognosezeitraumes – dargestellt. Die gestrichelte Kurve ist die Veränderung zum Vorjahr, die durchgezogene Kurve stellt den rechnerischen Trendverlauf dar.

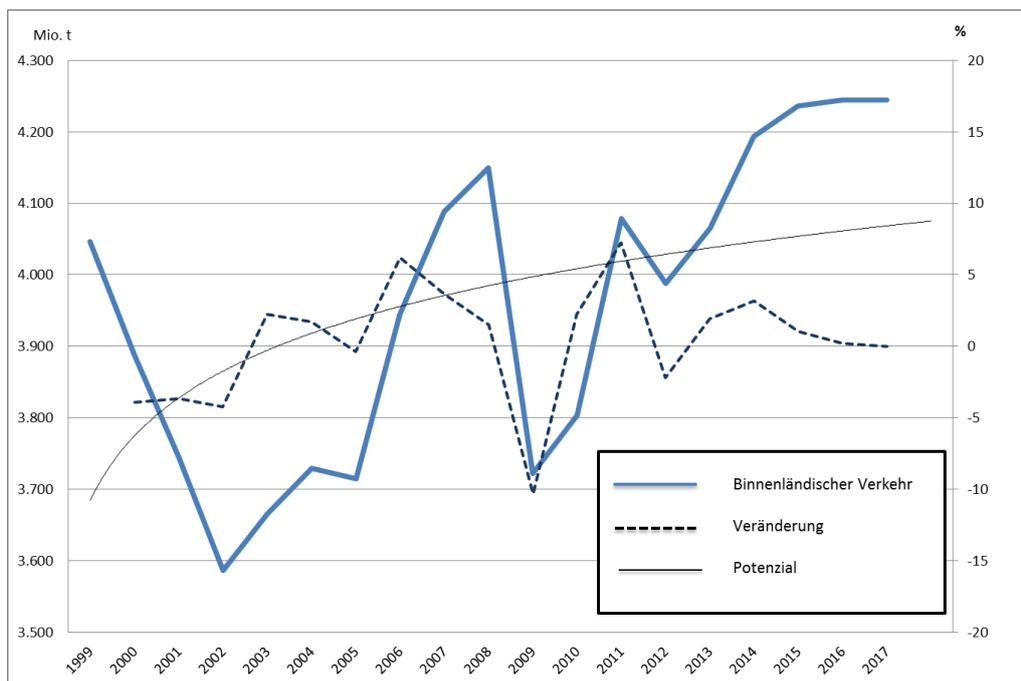
Es sind folgende **Entwicklungen** zu sehen:

- Das Güterverkehrsaufkommen ist bekanntlich sehr konjunkturreegibel. Die konjunkturellen Einbrüche in den Jahren 2002 und 2009 haben deutlich den Verlauf des Güterverkehrsaufkommens geprägt.

<sup>14</sup> Deutsches Institut für Wirtschaft (DIW) Berlin: Verkehr in Zahlen 2014/2015, Seite 238

- Seit 2010 ist - bei einem leichten Rückgang im Jahre 2012 - ein steiler Anstieg des Transportaufkommens zu verzeichnen. Die weltweite wirtschaftliche Erholung sowie die hohen Zuwachsraten der Industrieproduktion in Deutschland führen insgesamt zu einem kräftigen Anstieg der Transportnachfrage.
- Auf Basis der aktuellen Wirtschaftsprojektionen, der im ersten Halbjahr 2015 guten Stimmungslage in der Wirtschaft und der günstigen Rahmenbedingungen - ein schwacher Euro, der die Exporte beflügelt, niedrige Rohstoffpreise sowie eine günstige Rohölpreisentwicklung - ist zu erwarten, dass es kurzfristig keine Trendumkehr geben wird: nach unseren Einschätzungen wird es bis 2016 einen weiteren Zuwachs im Transportaufkommen geben. Schon 2015 wird der Spitzenwert vom Jahr 2008 übertroffen.
- Die Wachstumskurve für das Transportaufkommen flacht dann bis 2017 ab und weist im Jahr 2017 ein Null-Wachstum aus.

**Abbildung G-1: Langfristige Entwicklung des Binnenländischen Verkehrs in Deutschland**



Quellen: Statistisches Bundesamt, Verkehr in Zahlen 2014/2015; eigene Prognosen

Dieser „Konjunkturverlauf“ der Transportaufkommen ist Ausdruck und Ergebnis von Entwicklungen, die für 2015 und die folgenden Jahre erwartet werden. Mit dem Verlauf des „Binnenländischen Verkehrs“ wird letztlich die Entwicklung der Gütertransporte dargestellt, die der

Entwicklung der Endnachfragekomponenten und der Importe in Deutschland sowie der materiellen Vorleistungsverflechtungen zwischen Industriezweigen entspricht.

### **Prognosemethode**

**Methodisch** werden die vielen Einzeleinflüsse und die unterschiedlichen Entwicklungen der Branchen sowie die unterschiedlichen Güterstrukturen im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr über eine **Input-Output-Tabelle für Deutschland**<sup>15</sup> (IOT) analysiert und harmonisiert. In dieser Tabelle sind die Vorleistungsverflechtungen der Industriebranchen sowie die Auswirkungen von Produktionsänderungen einzelner Industriezweige auf die Endnachfrage – privater und staatlicher Konsum, Investitionen, Exporte – abgebildet. Zudem liegt eine **Importmatrix** vor, welche die Verwendung der Importe in den einzelnen Industriezweigen wiedergibt. Diese Querschnittsdaten werden mit den Produktionsentwicklungen, die für die Industriebranchen auf Basis von Experteninformationen und Branchenprojektionen im Prognosezeitraum 2015 bis 2017 erwartet werden, fortgeschrieben. Als Eckwerte werden die aktuellen **Wachstums-Projektionen des BMWi** für die wichtigsten volkswirtschaftlichen Aggregate genutzt.

Als Basis für die Struktur der Güterverkehrsnachfrage werden die feinräumigen Daten aus der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegt. Diese Daten liegen als Verkehrsströme für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zwischen Verkehrszellen in Deutschland und Europa vor und sind unterteilt nach Güterbereichen (Einteilung nach NST2007). In der entsprechenden Einteilung liegen auch die Transportleistungen vor. Diese Struktur der Verkehrsdaten wird mit den aus der IOT bestimmten Wirtschaftsdaten und den demographischen Daten und Projektionen zusammengeführt, um die Güterverkehrsprognose bis 2017 zu erarbeiten. Eine Feinjustierung der Werte wird anhand von Experteneinschätzungen und diversen Brancheninformationen sowie der täglichen Presseberichterstattung vorgenommen.

Aus der Diskussion der Rahmenbedingungen in Kapitel 2 wird deutlich, dass die Konjunkturperspektiven in den „klassischen“ Industriezweigen, die in der Regel ein hohes Transportaufkommen generieren – Bergbau, Steine und Erden, Baugewerbe – eher verhalten sind. Geht

<sup>15</sup> Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, Input-Output-Rechnung, Wiesbaden 2014

in diesen Bereichen die Produktion etwas zurück, so macht sich das unmittelbar im Gütertransportaufkommen bemerkbar. Andererseits findet eine Umstrukturierung der Investitionen in Richtung neuer Technologien statt: Die Individualisierung der Produktion, die erforderliche Ausstattung mit Informationstechnologien in der Industrie und im Dienstleistungsgewerbe erfordern hohe Investitionen. Diese Entwicklung wird unter den Stichworten „Industrie 4.0“ und „Logistik 4.0“ zurzeit intensiv diskutiert. Für den Transportmarkt bedeutet das, dass qualitativ hochwertige Transportdienstleistungen nachgefragt werden, deren Beitrag zum absoluten Transportaufkommen aber geringer ist als der Transport von Massengütern. Diese Entwicklungen auf dem Transportmarkt, die allgemein mit dem Begriff „Güterstruktureffekt“ umschrieben werden, machen sich auch schon in der Güterverkehrsprognose bis 2017 bemerkbar.

Weiterhin sind **Risiken** zu nennen, die in der Prognose zu berücksichtigen sind und für die Festlegungen zu treffen sind. Aktuell können einzelne Ereignisse oder politische Entwicklungen zu einer Veränderung der positiven Wirtschaftsentwicklung führen. Hervorzuheben sind u.a. folgende Risikofaktoren, die eine Einschätzung der kurzfristigen Wirtschaftsentwicklung und damit der Güterverkehrsnachfrage schwierig und unsicher machen:

- Die bislang niedrigen Zinsen können sehr bald wieder ansteigen. Erste Hinweise dazu kommen aus den USA, die in den letzten 2 Jahren ein starkes Wirtschaftswachstum aufweisen. Bei anhaltend niedrigem Zinssatz wird eine Überreaktion der Märkte befürchtet. Aber auch in Europa und in Deutschland ist mittelfristig das extrem niedrige Zinsniveau nicht zu rechtfertigen. Für die Transportnachfrage wird infolge einer Zinssteigerung in erster Linie eine durch höhere Zinsen verursachte Dämpfung im gesamten Bausektor spürbar werden. Entsprechend wird hier in der Mittelfristprognose im Prognosezeitraum bis 2017 die Entwicklung des Bausektors eher verhalten gesehen.
- Es wird davon ausgegangen, dass der Rohölpreis weiterhin durch Marktregulierungen beeinflusst wird. Aktuelle Prognosen des IWF gehen für das Jahr 2015 von einem Rückgang des Rohölpreises (Brent in USD) von 27 % bis 37 % im Vergleich zu 2014 aus. Für die Jahre 2016 und 2017 wird wieder mit leicht steigenden Rohölpreisen gerechnet. Deshalb ist zunächst für 2015 ein leichter Anstieg der Rohöltransporte in Deutschland zu verzeichnen. Dieses Niveau wird 2016 und 2017 gehalten. Hier wird zu beobachten sein, inwieweit ein möglicher Wiedereintritt des Irans in den weltweiten Rohölhandel Auswirkungen nach sich zieht.

- Die politische Lage in Europa, in Asien und in Krisengebieten der Welt ist unsicher und der Verlauf nicht kalkulierbar. Auf Änderungen können die bislang noch hohen Wachstumsraten im Außenhandel sensibel reagieren. Dabei gibt es verschiedene Entwicklungen. Beispielhaft sei genannt:
  - Wenn sich in China als wichtigem Handelspartner von Deutschland die in jüngster Zeit beobachtbare rückläufige Wirtschaftsentwicklung und die politisch induzierte Reduzierung des Außenhandels fortsetzen, hat das unmittelbaren Einfluss auf die Gütertransporte über See sowie die Hinterlandtransporte der Seehäfen. Auswertungen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2014 zeigen, dass mit 75 Mrd. Euro Exportvolumen China an vierter und mit 80 Mrd. Euro Importvolumen an zweiter Stelle aller Handelspartner von Deutschland steht. Zudem sind indirekte Abhängigkeiten über Drittländer zu vermuten. Insofern stellt die Wirtschaftskraft Chinas einen wichtigen Beitrag für die Auslastung der heimischen Industrie dar. Im Prognosezeitraum ist die Entwicklung im Gütertausch mit China eher verhalten, wobei aber immer noch ein Wachstum um 6 % p.a. gesehen wird.
  - Jüngste Beschlüsse der EU-Partner führen dazu, dass Griechenland zunächst im Euro-Verbund verbleiben kann. Ein neues Hilfspaket wurde bei Erfüllung bestimmter Auflagen zugesagt. Experten diskutieren aber weiterhin über die Tragfähigkeit der Beschlüsse. In der Prognose wird in Bezug auf die Außenhandelsbeziehungen zwischen Deutschland und Griechenland vom Status Quo ausgegangen.
  - Die Ukraine Krise sowie die teilweise außenwirtschaftliche Einkapselung von Russland haben unmittelbaren Einfluss auf die grenzüberschreitenden Transporte – Land- und Seeverkehr. Wir gehen hier vom Status Quo aus.
- Wie oben und in den Rahmenbedingungen geschildert, zeigen Branchenanalysen für das zweite Halbjahr 2015 und den weiteren Prognosezeitraum zum Teil eine eher verhaltene Entwicklung auf. Dies gilt für die „klassischen“ Industriezweige. Für Branchen, die für den kurz- und längerfristigen Konsum produzieren – Nahrungsmittel, Textil- und Möbelindustrie, Herstellung von Fahrzeugen – wird eine positivere Entwicklung im Prognosezeitraum unterstellt (siehe auch Kapitel 2 „Rahmenbedingungen“).

Es werden somit sowohl für die Rahmenbedingungen als auch für die erkennbaren Risiken Festlegungen getroffen, um die Verkehrsprognose bis 2017 durchführen zu können. Wenn sich die Rahmenbedingungen anders entwickeln als hier angenommen oder ein oder mehrere Risikofälle eintreten, hat das unmittelbar Auswirkungen auf die Prognosen.

In den folgenden Abbildungen G-1/G-2 und der Tabelle G-1 ist die Verkehrsentwicklung für alle betrachteten Verkehrsträger im Überblick dargestellt, wobei für den Seeverkehr keine Verkehrsleistungswerte ausgewiesen werden.

Nach einem kräftigen Zuwachs des Transportaufkommens von 3,2 % im Jahr 2014 wird auch noch für 2015 ein Zuwachs von 1,0 % erwartet. Für die beiden folgenden Jahre 2016 und 2017 geht das Wachstum dann deutlich zurück. Dagegen wächst die Transportleistung auch 2017 noch mit 0,9 %. Es wird somit weiterhin die durchschnittliche Transportentfernung zunehmen. Damit wird für 2017 ein Wert für das Transportaufkommen von insgesamt 4.244,5 Mio. t (einschl. Luftfracht) erreicht, was einem Zuwachs gegenüber 2014 von insgesamt 1,2 % entspricht. Für die Transportleistung wird für 2017 von 674,8 Mrd. tkm ausgegangen, also einem Wachstum gegenüber 2014 von rd. 3 %. Damit liegen die Prognosewerte etwas unter dem Wert der vorhergehenden Prognose. Es wird aber der bisherige Spitzenwert der Güterverkehrsnachfrage aus dem Jahr 2008 übertroffen.

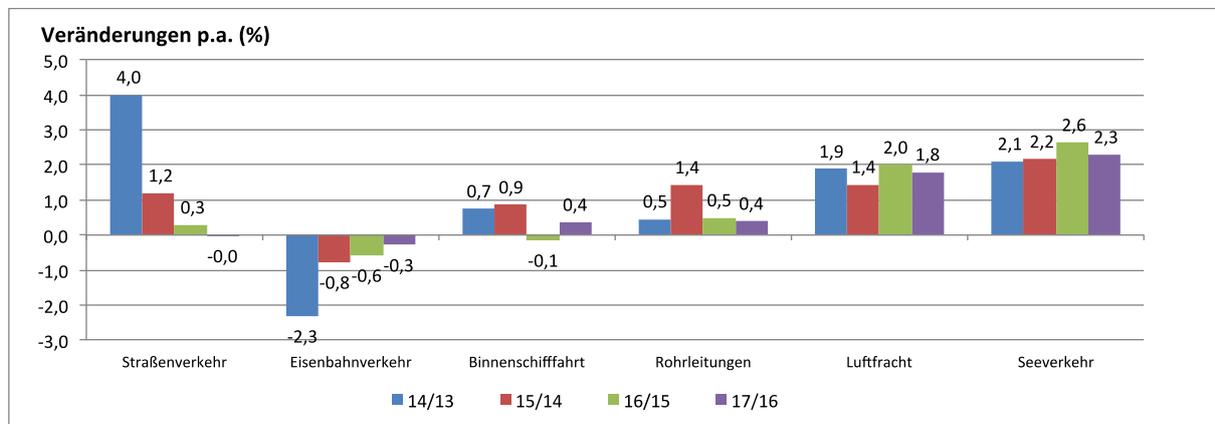
**Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Transportaufkommen</b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	3372,7	3507,7	3549,8	3560,0	3559,7	4,0	1,2	0,3	0,0
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	373,6	365,0	362,2	360,2	359,2	-2,3	-0,8	-0,6	-0,3
- dav.: Kombiniertes Verkehr	87,3	90,4	92,5	95,0	97,9	3,6	2,3	2,8	3,0
Binnenschifffahrt	227,0	228,7	230,7	230,4	231,2	0,7	0,9	-0,1	0,4
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	87,3	87,7	89,0	89,4	89,7	0,5	1,4	0,5	0,4
Luftfracht <sup>5)</sup>	4,3	4,4	4,5	4,5	4,6	1,9	1,4	2,0	1,8
Insgesamt	4064,9	4193,5	4236,1	4244,5	4244,5	3,2	1,0	0,2	0,0
Seeverkehr <sup>6)</sup>	294,1	300,3	306,8	314,9	322,1	2,1	2,2	2,6	2,3
<b>Transportleistung <sup>1)</sup></b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	453,6	462,5	469,9	475,5	479,7	2,0	1,6	1,2	0,9
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	112,6	112,8	112,7	113,3	114,2	0,2	-0,1	0,5	0,9
- dav.: Kombiniertes Verkehr	42,4	43,9	44,9	46,2	47,6	3,6	2,3	2,8	3,0
Binnenschifffahrt	60,1	59,5	60,1	60,5	61,1	-1,0	1,1	0,6	1,0
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	18,2	18,0	18,3	18,3	18,3	-1,1	1,6	0,1	-0,2
Luftfracht <sup>5)</sup>	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	2,1	1,5	2,2	2,0
Insgesamt	645,9	654,3	662,6	669,0	674,8	1,3	1,3	1,0	0,9

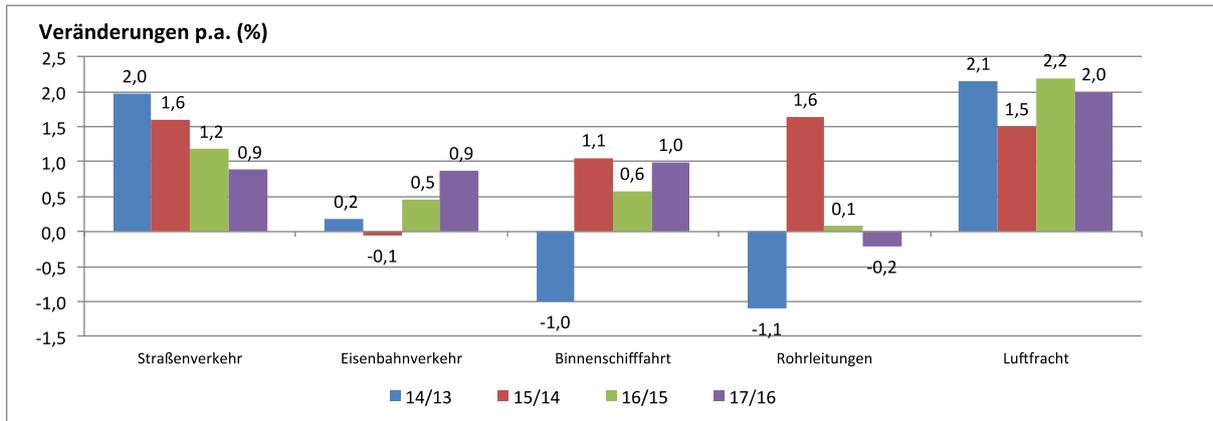
1) Innerhalb Deutschlands  
2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland  
3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen  
4) Nur Rohrleitungen  
5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen  
6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

**Abbildung G-2: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern**



**Abbildung G-3: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern**



Die Entwicklungen lassen sich wie folgt charakterisieren:

- Insgesamt** verharrt das Transportaufkommen nach weiterem Wachstum 2014 und 2015 in den Jahren 2016 und 2017 auf konstantem aber hohem Niveau, während die Verkehrsleistung auch gegen Ende des Prognosezeitraumes noch weiter ansteigt, was bedeutet, dass der Trend zu steigenden Transportdistanzen weiter fortgesetzt wird. Diese Gesamtentwicklung setzt sich aus vielen Einzeleffekten zusammen, wovon die Wichtigsten in den folgenden Kapiteln noch beschrieben werden. Eine wichtige Einflussgröße stellen dabei die Bauverkehre dar, die noch bis 2015 einen deutlichen Zuwachs aufweisen, dann aber zurückgehen werden. Gütertransporte im Zusammenhang mit Bauverkehren machen rd. 25 % des gesamten Verkehrsaufkommens aus und finden hauptsächlich im Nahbereich mit dem Lkw statt. Konjunkturelle Bewegungen in dieser Branche führen somit zu entsprechend starken Einflüssen auf das Transportaufkommen.
- Dadurch hauptsächlich beeinflusst wird der **Straßengüterverkehr**, der die Gesamtverkehrsentwicklung dominiert. Aber es überlagern sich – wie bei jedem Verkehrsträger – diverse Einflüsse. Die zunächst gute Baukonjunktur und Wirtschaftslage führen im Straßengütertransport 2014 und 2015 zu einem deutlichen Wachstum des Transportaufkommens von 4 % bzw. 1,2 %, in der Transportleistung von 2 % und dann 2015 von 1,6 %. Die Jahreswerte 2014 für Aufkommen und Leistung deuten auf einen relativ hohen Anteil an Transporten mit kürzeren Distanzen hin, während die Werte 2015 eine Änderung der Struktur der Straßengütertransporte anzeigen. In den Jahren 2014 und 2015 wurde ein Teil der streikbedingten Transportausfälle von der Bahn auf den Lkw

verlagert. Als weiterer Einfluss sind die geringen Kraftstoffkosten zu nennen, wodurch die Angebotseigenschaften des Straßengütertransportes insbesondere gegenüber der Bahn verbessert werden. Diese Sondereinflüsse schwächen sich gegen Ende des Prognosezeitraumes ab.

- Die Entwicklung beim **Eisenbahnverkehr** weist überwiegend streikbedingt in den Jahren 2014 und 2015 Rückgänge im Aufkommen von -2,3 % und -0,8 % auf. Die Transportleistung bleibt 2014 und 2015 nahezu konstant. Der Aufkommensrückgang wird sich – abgeschwächt – auch noch bis zum Ende des Prognosezeitraumes hinziehen. Diese Entwicklung ist auch bedingt durch die weiterhin erwartete Umstrukturierung der Transportgüter: Das Aufkommen der schweren Güter – Kohle, Erze, Steine und Erden, Metalle, chemische Basisprodukte, die einen Großteil der Bahntransporte ausmachen, gehen im Prognosezeitraum zurück. Demgegenüber nimmt die Transportleistung mit +0,5 % im Jahr 2016 und +0,9 % im Jahr 2017 wieder zu, was insbesondere auf die Verkehre im **Kombinierten Ladungsverkehr (KV)** zurückzuführen ist. Der KV ist weiterhin ein Wachstumssegment und wächst auch im Prognosezeitraum sowohl im Aufkommen als auch in der Leistung mit bis zu 3 % pro Jahr.
- Die **Binnenschifffahrt** zeigt Zuwächse im Transportaufkommen von 0,7 % im Jahr 2014 und 0,9 % im Jahr 2015. Auch machen sich Verlagerungseffekte von der Bahn, aber auch positive Einflüsse im Bereich der Grundstoffe und Massengüter bemerkbar. Diese Effekte werden durch die zurzeit günstigen Treibstoffkosten für die Binnenschiffe begünstigt. Für 2016 ist ein leichter Aufkommensrückgang von 0,1 %, für 2017 ein Zuwachs von 0,4 % zu erwarten. Die Transportleistung wird in diesem Zeitraum deutlicher steigen – 2017 gegenüber 2016 um +1 %. Als Ursachen sind hier die deutlichen Zuwächse im Hinterlandtransport der Seehäfen mit dem Binnenschiff zu sehen. Hierbei spielen die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) und die deutschen Häfen mit Wasserstraßenanbindung (Emden, Bremische Häfen, Brunsbüttel und Hamburg, Kiel und Lübeck) eine wichtige Rolle. Weiterhin werden auch Binnen-See-Verkehre insbesondere auf dem Rhein bis Köln durchgeführt. So wurde z.B. 2014 die Maasvlakte als Erweiterung des Hafens Rotterdam eröffnet und die Umschlagskapazitäten werden kontinuierlich in den nächsten Jahren erhöht. In den Seehäfen sind Maßnahmen zur besseren Einbindung des Binnenschiffs in die Umschlagsaktivitäten vorgesehen und werden in den nächsten Jahren umgesetzt. Beides hat positive Effekte für die Binnenschifffahrt.

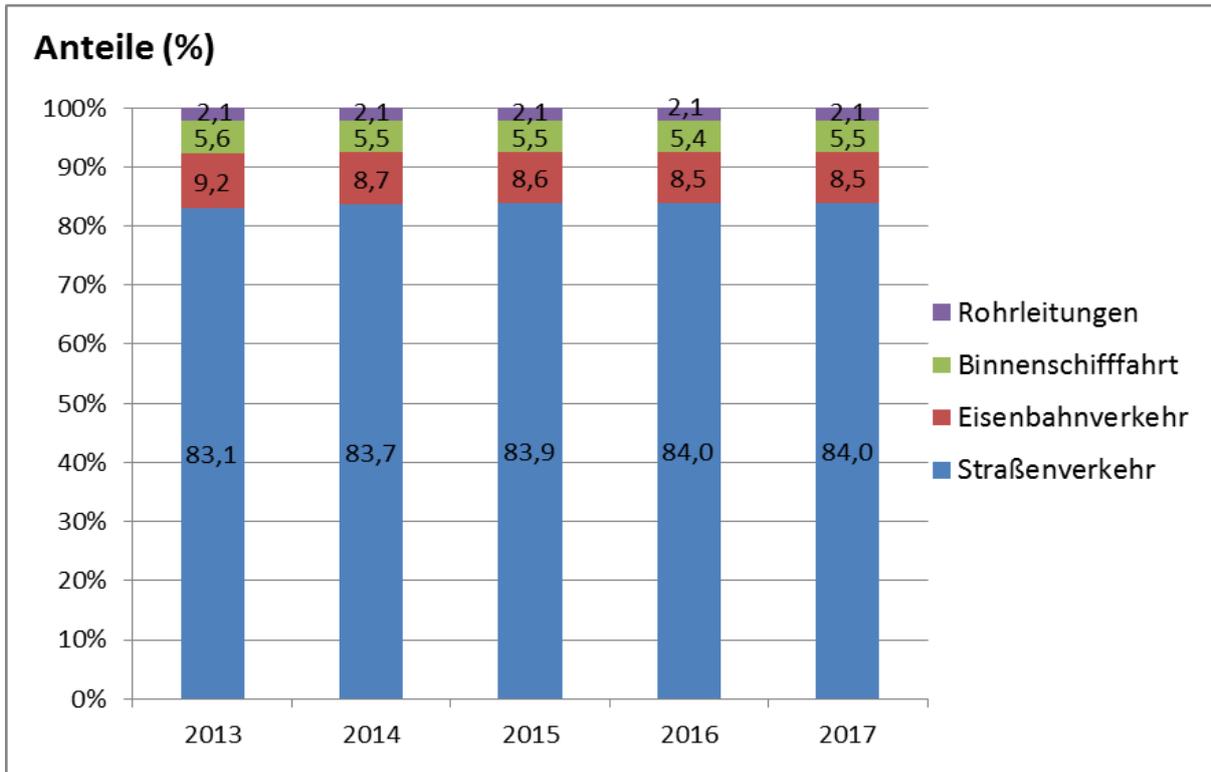
- Die Nachfrage nach **Rohrleitungstransporten** wird begünstigt durch den niedrigen Rohölpreis sowie die in 2014 und 2015 gestiegene Rohölnachfrage infolge der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und bei den Außenhandelspartnern. Aktuelle Zahlen im ersten Quartal 2015 zeigen, dass die innerdeutschen Transporte gegenüber den grenzüberschreitenden Importen an Menge zugelegt haben, da mehr Rohöl aus Lägern im Inland und den deutschen Seehäfen transportiert wurden. Es wird davon ausgegangen, dass die Bezugsquellen für Rohöl sich wieder mehr in Richtung Osten verschieben und damit die Transporte über grenzüberschreitenden Pipelines wieder stärker steigen werden. Bis 2017 werden in der Summe leicht steigende Transportmengen erwartet. Nach einem deutlichen Zuwachs der Transportleistung im Jahre 2015 um +1,6 % wird für die Folgejahre davon ausgegangen, dass sich der Wert stabilisiert. Das kann dahingehend interpretiert werden, dass die Transportrelationen im deutschen Rohrleitungssystem beibehalten bleiben.
- Für den **Seeverkehr** kommen die schon vorab genannten Entwicklungen zum Tragen: einerseits die Erwartung einer weiterhin dynamischen Entwicklung des Außenhandels mit Wachstumsraten über vier Prozent pro Jahr, andererseits die Dämpfung des Seehandels durch die unsichere Entwicklung wichtiger Handelspartner von Deutschland. Hier ist insbesondere China als wichtiger Handelspartner zu nennen. Im Jahr 2014 beträgt das Wachstum im Seeverkehr 2,1 %. Das Wachstum im Jahr 2015 wird auf 2,0 % geschätzt. Wegen der günstigen Wechselkursbedingungen sowie der guten Wirtschaftsentwicklung in den USA sowie bei wichtigen Handelspartnern wird trotz der genannten Risiken ein Zuwachs des Seeverkehrsaufkommens von +2,6 % für 2016 und +2,3 % für 2017 erwartet.
- Das **Luftfrachtaufkommen** unterliegt nun seit geraumer Zeit heftigen Schwankungen. Zum Jahresende 2013 schien es zunächst eine Trendwende gegeben zu haben. Mit dem milden Winter und dem starken gesamtwirtschaftlichen Auftaktquartal 2014 verzeichnete die Luftfracht erstmals wieder konstant positive Zuwächse. Nach einem schwachen zweiten Quartal nahm die beförderte Frachtmenge zum Jahresende 2014 wieder an Fahrt auf und schloss mit einem Gesamtwachstum von +1,9 % ab. Dabei legte der innerdeutsche Verkehr um +2,2 % gegenüber 2013 zu, der grenzüberschreitende Verkehr um +2,6 %. An das solide Endergebnis des Jahres 2014 konnte das Wachstum im laufenden Jahr 2015 nicht anknüpfen. Trotz des aktuell niedrigen Ölpreises und der gesunkenen Frachtraten konnte die beförderte Frachtmenge kaum zulegen und verharrt auf dem Niveau vom Jahresende 2014. Zum Jahresende 2015 wird

mit einem Gesamtwachstum von +1,4 % gerechnet. Dem geringen Wachstum liegt ein schwacher grenzüberschreitender Verkehr zugrunde. Hier wird eine Zunahme von +1,3 % für das ablaufende Jahr prognostiziert. Der mengenmäßig geringe innerdeutsche Verkehr wird wie im vergangenen Jahr um voraussichtlich +2,2 % p.a. zulegen. Ursächlich für die schwache Entwicklung ist die hinter den Erwartungen zurückbleibende Weltkonjunktur. Insbesondere die schwache Nachfrage aus China bremst das Luftfrachtwachstum. Die Abwertung des Euros gegenüber dem Dollar führt, wie zur Winterprognose erwartet, zu einer relativen Verlagerung zugunsten des grenzüberschreitenden Versands.

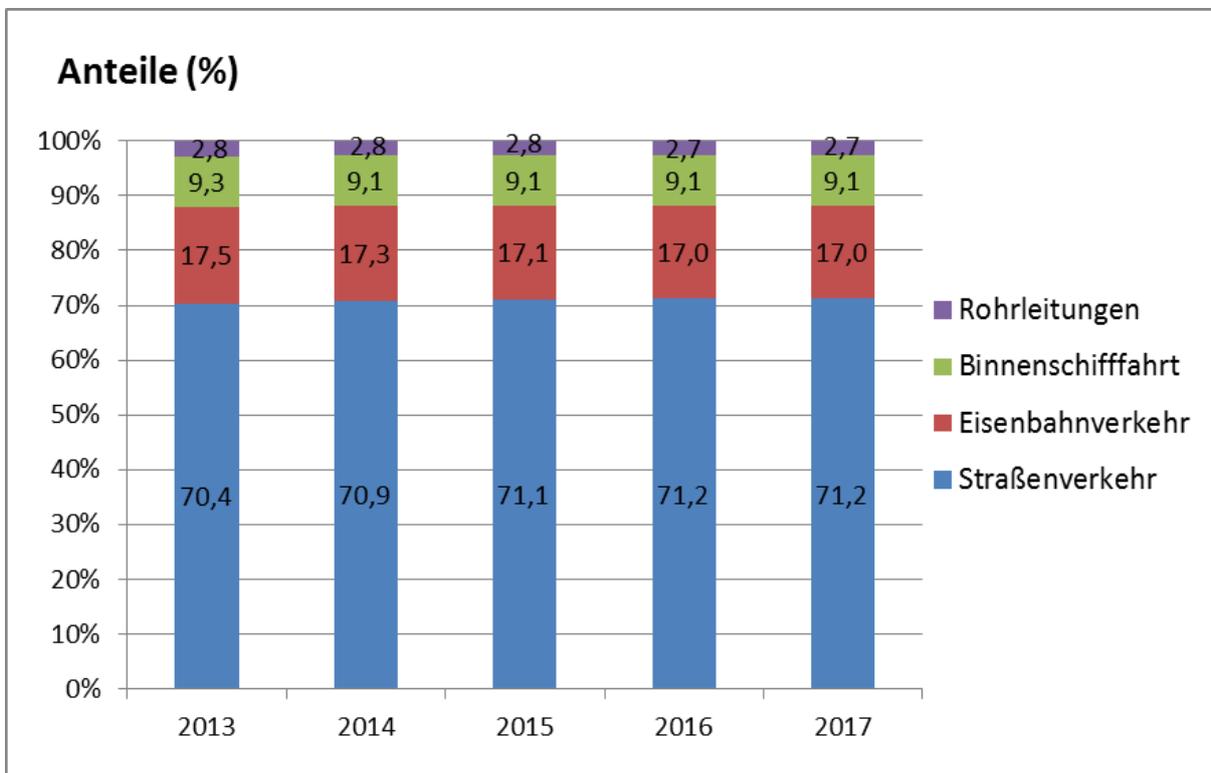
Für die Jahre 2016 und 2017 wird davon ausgegangen, dass sich die Luftfracht wieder mehr dem allgemeinen Konjunkturverlauf annähert. So wird erwartet, dass die Luftfracht mit der zum Jahresende 2015 an Schwung gewinnenden Weltwirtschaft mitzieht. Für das Jahr 2016 wird eine Zunahme von +2,0 % angenommen, für das darauffolgende Jahr 2017 ein Zuwachs von +1,8 %. Dabei wird von einer Erholung des grenzüberschreitenden Verkehrs ausgegangen.

In den folgenden Abbildungen G-4 und G-5 ist der Modal-Split der Verkehrsträger für Transportaufkommen und Transportleistung dargestellt. Wie schon aus der Betrachtung der Verkehrsträger deutlich wird, muss im Betrachtungszeitraum die Bahn Anteile an die anderen Verkehrsträger abgeben. Der Verlust wird dabei erwartungsgemäß beim Transportaufkommen deutlicher ausfallen als bei der Transportleistung. Für die anderen Verkehrsträger ändern sich im Wesentlichen die Marktpositionen nicht, wobei der Straßengütertransport weiterhin seinen hohen Anteil halten und tendenziell sogar etwas ausbauen kann.

**Abbildung G-4: Modal Split des Transportaufkommen der Landverkehrsträger**



**Abbildung G-5: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger**



## 3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

### Gesamter Güterverkehr

In den Ergebnissen der Güterverkehr nach Güterabteilungen, die in der Tabelle G-2 wiedergegeben sind, spiegeln sich die oben genannten Rahmenbedingungen wieder. Aufbauend auf der Einteilung der Güterbereiche nach NST2007 sind hier Zusammenfassungen zu 10 Güterabteilungen vorgenommen worden, die sich so in der amtlichen Statistik sowie in „Verkehr in Zahlen“ wiederfinden.

**Tabelle G-2: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	207,1	225,2	228,2	229,4	230,7	8,7	1,4	0,5	0,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	177,6	175,6	177,8	177,8	177,3	-1,1	1,3	0,0	-0,3
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	1054,7	1082,0	1089,8	1083,6	1077,6	2,6	0,7	-0,6	-0,6
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	549,3	552,2	556,3	558,8	561,1	0,5	0,7	0,5	0,4
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	183,7	179,9	181,7	182,1	182,1	-2,1	1,0	0,2	0,0
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	613,8	637,8	644,4	642,0	634,8	3,9	1,0	-0,4	-1,1
B7: Metalle u. Metallerzeug.	253,8	257,6	259,8	260,8	260,9	1,5	0,9	0,4	0,0
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	211,4	216,9	220,7	222,0	222,1	2,6	1,7	0,6	0,0
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	290,1	311,1	313,0	314,2	314,8	7,2	0,6	0,4	0,2
B10: Sonstige Produkte	519,1	550,9	559,9	569,2	578,5	6,1	1,6	1,7	1,6
<b>Insgesamt</b>	<b>4060,6</b>	<b>4189,2</b>	<b>4231,6</b>	<b>4240,0</b>	<b>4239,8</b>	<b>3,2</b>	<b>1,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	41,2	42,7	43,2	43,8	44,4	3,7	1,1	1,4	1,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	35,7	34,5	35,0	35,1	35,2	-3,3	1,4	0,4	0,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	53,5	54,9	55,2	54,9	54,7	2,6	0,6	-0,6	-0,4
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	119,3	119,4	120,7	121,9	123,1	0,1	1,0	1,0	1,0
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	32,4	31,2	31,5	31,5	31,6	-3,6	0,7	0,2	0,1
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	92,8	93,4	94,4	94,7	94,6	0,6	1,1	0,3	-0,1
B7: Metalle u. Metallerzeug.	55,2	56,4	57,0	57,7	58,2	2,1	1,2	1,1	0,9
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	57,9	58,0	59,2	59,9	60,4	0,1	2,1	1,3	0,9
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	26,4	27,7	28,0	28,3	28,6	5,0	1,0	1,0	1,0
B10: Sonstige Produkte	130,1	134,6	137,0	139,7	142,5	3,5	1,7	2,0	2,0
<b>Insgesamt</b>	<b>644,5</b>	<b>652,8</b>	<b>661,1</b>	<b>667,5</b>	<b>673,3</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>

1) Innerhalb Deutschlands

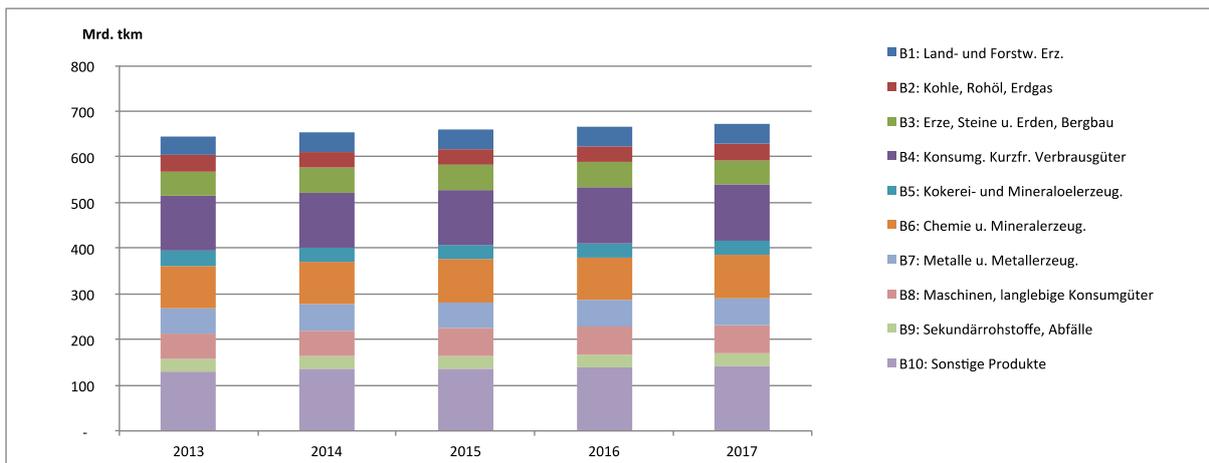
Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Im Jahr 2014 sind gegenüber dem Vorjahr deutliche Zuwächse im Güterverkehr von insgesamt +3,2 % im Aufkommen und 1,3 % in der Leistung, in 2015 von noch +1 % im Aufkommen und 1,3 % in der Leistung zu verzeichnen. Zu diesem Wachstum im Aufkommen und der Leistung tragen im Jahr 2014 mit Ausnahme der Güterabteilungen „B2: Kohle, Rohöl, Erdgas“ und „B5: Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ alle Güterabteilungen bei. In 2015 sind dann auf etwas niedrigerem Niveau alle Güterabteilungen am Wachstum beteiligt. Begünstigt wird diese Entwicklung u.a. durch die gute Konjunkturlage, den hohen Auftragsbestand in

der Bauindustrie, die niedrigen Rohölpreise, das niedrige Zinsniveau, günstige Rohstoffpreise sowie den günstigen Eurokurs, der die Exporte beflügelt.

In der Prognose wird davon ausgegangen, dass diese günstigen Bedingungen nicht unverändert für die Jahre 2016 und 2017 anhalten werden. Zudem wird mit Marktverschiebungen in der Chemieindustrie gerechnet, die zu einem Rückgang der Transporte von Chemieprodukten in allen Hauptverkehrsbeziehungen führen. Rückläufige Entwicklungen werden für den Bausektor, den Maschinenbau sowie damit zusammenhängend die Stahlerzeugung und die Chemiebranche erwartet. Für die Jahre 2016 und 2017 werden Wachstumsbeiträge hauptsächlich im Bereich der Konsumgüter, der kurzfristigen Verbrauchsgüter und der sonstigen Produkte, die zum großen Teil Stückgut- und Containertransporte enthalten, erwartet. Hier realisieren sich die hohen Wachstumsraten des privaten Konsums und des Außenhandels.

**Abbildung G-6: Transportleistung der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen**



### Straßengüterverkehr

Für den **Straßengüterverkehr** kann nach unserer Einschätzung in den Jahren 2014 und 2015 von wachsenden Transportmengen (+4,0 % und +1,2 %) und Transportleistungen (+2 % und +1,6 %) ausgegangen werden – siehe auch die folgende Tabelle G-3 und Abbildung G-7.

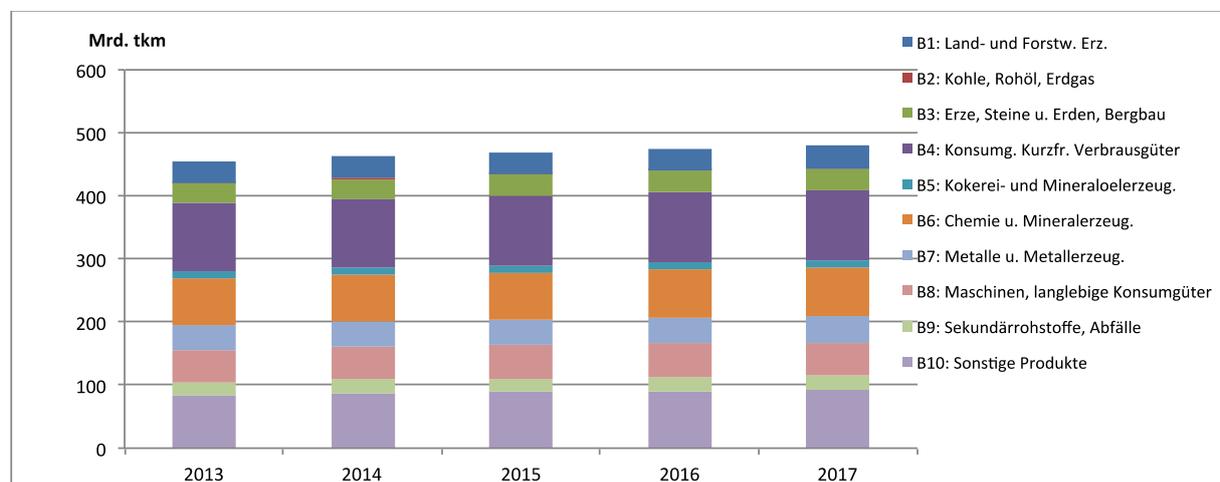
**Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	186,1	204,5	207,8	209,0	210,0	9,9	1,6	0,6	0,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	9,1	11,1	11,5	11,6	11,5	21,9	3,9	0,7	-0,9
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	948,1	974,0	982,0	977,3	972,3	2,7	0,8	-0,5	-0,5
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	524,9	527,8	532,1	534,7	536,8	0,6	0,8	0,5	0,4
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	98,4	99,9	102,0	103,0	103,5	1,5	2,1	1,0	0,5
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	546,1	569,9	577,5	576,2	569,8	4,4	1,3	-0,2	-1,1
B7: Metalle u. Metallerzeug.	181,6	185,6	188,9	190,8	191,5	2,2	1,8	1,0	0,4
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	195,3	200,6	204,5	205,9	205,8	2,7	1,9	0,7	0,0
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	262,9	284,2	286,4	287,8	288,4	8,1	0,8	0,5	0,2
B10: Sonstige Produkte	420,2	450,1	457,2	463,8	470,1	7,1	1,6	1,4	1,4
<b>Insgesamt</b>	<b>3372,7</b>	<b>3507,7</b>	<b>3549,8</b>	<b>3560,0</b>	<b>3559,7</b>	<b>4,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>
<b>Transportleistung <sup>1)</sup></b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	32,4	34,2	34,7	35,3	35,8	5,7	1,4	1,6	1,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	1,1	1,3	1,4	1,4	1,4	20,3	3,6	2,0	1,0
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	31,3	32,6	32,9	32,9	32,8	4,0	1,1	-0,2	-0,2
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	109,4	109,2	110,5	111,7	112,8	-0,1	1,2	1,1	1,0
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	11,0	11,0	11,3	11,4	11,5	0,4	2,3	1,3	0,7
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	72,7	73,5	74,7	75,3	75,3	1,1	1,7	0,8	0,0
B7: Metalle u. Metallerzeug.	39,3	40,2	41,0	41,6	42,0	2,2	2,0	1,5	1,1
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	51,5	51,1	52,3	53,1	53,5	-0,9	2,5	1,4	0,9
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	20,2	21,5	21,8	22,1	22,3	6,5	1,3	1,3	1,1
B10: Sonstige Produkte	84,7	87,9	89,3	90,8	92,1	3,8	1,6	1,6	1,5
<b>Insgesamt</b>	<b>453,6</b>	<b>462,5</b>	<b>469,9</b>	<b>475,5</b>	<b>479,7</b>	<b>2,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

**Abbildung G-7: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen**



Diese Zuwächse in Aufkommen und Leistung werden durch die gute Konjunkturlage, die in 2014 gegeben war und auch für 2015 erwartet wird, durch das bis heute hohe Niveau der Baukonjunktur sowie die geringeren Betriebskosten für die Lkw-Transporte hervorgerufen.

Einen Beitrag für den Zuwachs der Lkw-Transporte leisten zudem die Streikperioden bei der Deutschen Bahn. Wichtige Träger für die Zuwächse in der Summe über 2014 und 2015 sind sowohl im Aufkommen als auch in der Leistung die Güterabteilungen „B1: Land- und Forstw. Erzeugnisse“, „B3: Erze, Steine und Erden, Bergbau“, „B6: Chemie und Mineralerzeugnisse“, „B9: Sekundärrohstoffe, Abf.“ und „B10: Sonstige Produkte“.

Im weiteren Verlauf des Prognosezeitraumes, also für die Jahre 2016 und 2017, gehen die Aufkommen insbesondere in den Bereichen Bergbau, Bau und Chemie zurück. Für die Zuwächse in der Verkehrsleistung sind die kurzfristigen Konsumgüter sowie die sonstigen Produkte hervorzuheben. Hier zeigen sich die in der Wirtschaftsprojektion zu findenden Zuwächse in den realen Konsumausgaben sowie die dynamischen Außenhandelsaktivitäten.

### **Eisenbahn**

Für die Entwicklung der Gütertransporte mit **Eisenbahnen** zeigt sich nach unseren Einschätzungen für die ersten beiden Jahre des Betrachtungszeitraums ein Rückgang in den Transportaufkommen und der Transportleistung. Lediglich in der Güterabteilung „B10: Sonstige Produkte“ sind auch für 2014 und 2015 Zuwächse in den Bahntransporten zu verzeichnen. Für die Jahre 2014 und 2015 sind diese Rückgänge – wie schon mehrfach erwähnt – zum großen Teil auf die Bahnstreiks zurückzuführen: denn in diesem Zeitraum war eigentlich auch für Bahntransporte ein positives Umfeld gegeben. Für die Prognosejahre 2016 und 2017 ist zu erwarten, dass sich die Bahn in bestimmten Segmenten wieder behaupten kann. So ist in der Güterabteilung „B4: Konsumgüter, kurzfristige Verbrauchsgüter“ mit Aufkommenszuwachsen von +0,2 % in 2016 und +0,7 % in 2017 zu rechnen. Die Verkehrsleistung steigt prozentual sogar etwas deutlicher in diesem Bereich an. Für die Güterabteilung „B8: Maschinen und langlebige Konsumgüter“ wird für 2017 ein Zuwachs von +0,7 % im Aufkommen und +0,8 % in der Leistung erwartet. Schließlich sind in der Güterabteilung „B10: Sonstige Produkte“ auch für 2016 und 2017 hohe relative und absolute Beiträge zum Transportaufkommen und der Leistung zu erwarten. Insgesamt zeigen diese Entwicklungen, dass sich die Güterverkehre der Eisenbahn im Prognosezeitraum langsam wieder konsolidieren. Positive Beiträge liefern hierbei die höherwertigen Transportgüter sowie Transporte im kombinierten Verkehr. Bezieht man die deutlichen Zuwächse im Seeverkehr mit ein (siehe unten), so ist auch ein deutlicher Zuwachs durch die ansteigenden Hafenhinterlandverkehre der deutschen Nordseehäfen und der niederländischen und belgischen Häfen zu erwarten. Die Entwicklungen sind in der Tabelle G-4 und der Abbildung G-8 dargestellt.

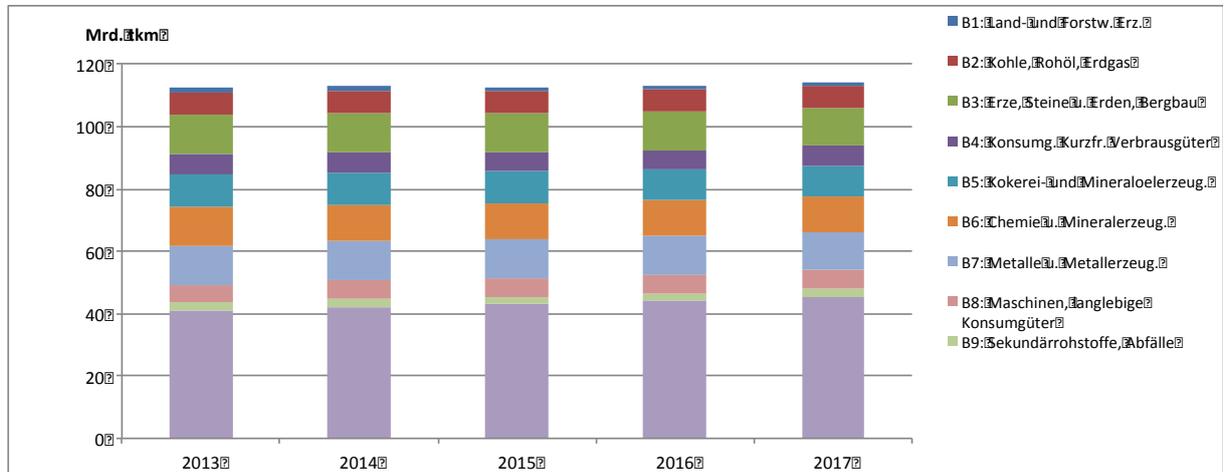
**Tabelle G-4: Schienengüterverkehr nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	3,8	3,8	3,7	3,6	3,6	-0,9	-2,7	-1,7	-0,3
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	43,6	41,3	41,2	40,2	39,0	-5,3	-0,2	-2,3	-2,9
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	51,7	51,5	50,7	50,2	49,7	-0,5	-1,5	-1,0	-0,9
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrauchsgüter	11,8	11,3	11,1	11,1	11,2	-4,3	-1,6	0,2	0,7
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	46,6	42,5	41,8	41,2	40,9	-8,9	-1,6	-1,4	-0,8
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	41,8	41,3	40,3	39,3	38,4	-1,3	-2,2	-2,7	-2,2
B7: Metalle u. Metallerzeug.	61,0	59,9	58,7	57,8	57,1	-1,8	-2,0	-1,5	-1,3
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	14,1	14,0	13,9	13,8	13,9	-0,7	-1,0	-0,5	0,7
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	15,1	14,6	14,2	13,9	13,8	-3,5	-2,7	-1,8	-1,2
B10: Sonstige Produkte	84,1	85,0	86,7	89,0	91,6	1,1	2,0	2,7	2,9
<b>Insgesamt</b>	<b>373,6</b>	<b>365,0</b>	<b>362,2</b>	<b>360,2</b>	<b>359,2</b>	<b>-2,3</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,3</b>
<b>Transportleistung <sup>1)</sup></b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	0,0	-2,4	-2,6	-0,4
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	7,5	7,2	7,2	7,1	7,0	-4,0	-0,2	-1,2	-1,5
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	12,6	12,5	12,3	12,2	12,2	-0,8	-1,3	-0,9	-0,5
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrauchsgüter	6,1	6,2	6,1	6,2	6,2	1,6	-1,2	0,5	1,0
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	10,8	10,4	10,2	10,1	10,1	-3,7	-1,5	-1,2	-0,7
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	12,3	11,9	11,7	11,4	11,2	-3,3	-1,9	-2,2	-1,7
B7: Metalle u. Metallerzeug.	12,4	12,3	12,1	12,1	12,1	-0,8	-1,3	-0,2	0,0
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	5,7	6,1	6,0	6,0	6,1	7,0	-0,9	-0,3	0,8
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	0,0	-2,0	-1,0	-0,2
B10: Sonstige Produkte	41,2	42,2	43,1	44,2	45,6	2,4	2,1	2,7	3,0
<b>Insgesamt</b>	<b>112,6</b>	<b>112,8</b>	<b>112,7</b>	<b>113,3</b>	<b>114,2</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,9</b>

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

**Abbildung G-8: Transportleistung des Schienengüterverkehrs nach Güterabteilungen**



**Binnenschifffahrt**

Für die **Binnenschifffahrt** wird im Prognosezeitraum erwartet, dass dieser Transportträger seine Marktposition behalten und sogar etwas ausbauen kann. Die Tonnage dürfte bei Eintreffen der genannten Rahmenbedingungen von 228,7 Mio. t Transportvolumen im Jahr 2014

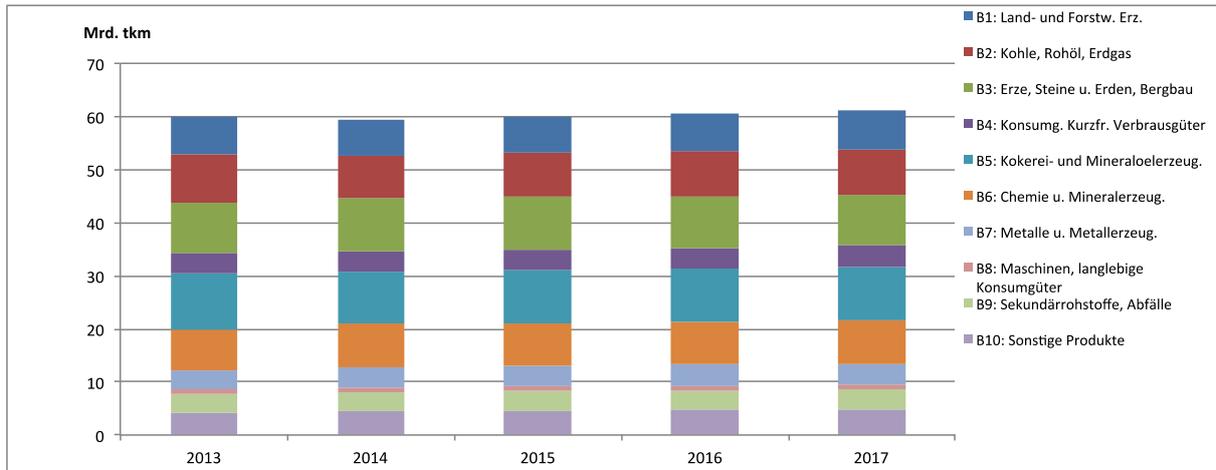
auf 231,2 Mio. t im Jahr 2017 steigen, was insgesamt einen Zuwachs von 1,1 % in der Tonnage bedeutet. Im gleichen Zeitraum steigt die Transportleistung von 59,5 Mrd. tkm 2014 auf 61,1 Mrd. tkm im Jahr 2017, also insgesamt mit einem Zuwachs von +2,7 %. Auch in der Binnenschifffahrt ist für 2014/2015 ein „Mitnahmeeffekt“ aus dem Bahnstreik festzustellen. Neue Zahlen für das erste Quartal 2015 zeigen für das Binnenschiff deutliche Zuwächse beim Transport von Energieträgern und im Bereich Steine und Erden. Die Entwicklung ist in der folgenden Tabelle G-5 und der Abbildung G-9 dargestellt.

**Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	17,2	16,9	16,8	16,8	17,0	-1,7	-0,7	0,3	1,3
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	37,6	35,5	36,2	36,6	37,0	-5,6	1,9	1,2	1,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	54,9	56,5	57,1	56,2	55,5	2,9	1,1	-1,7	-1,1
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	12,6	13,1	13,1	13,0	13,1	4,0	-0,1	-0,6	0,8
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	38,7	37,6	38,0	37,9	37,8	-2,8	1,0	-0,2	-0,2
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	25,9	26,6	26,6	26,5	26,6	2,7	0,0	-0,5	0,6
B7: Metalle u. Metallerzeug.	11,2	12,1	12,2	12,2	12,3	8,0	0,7	0,1	1,2
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	2,0	2,3	2,3	2,4	2,4	15,0	1,8	0,4	0,8
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	12,1	12,3	12,4	12,5	12,6	1,7	0,9	0,4	1,0
B10: Sonstige Produkte	14,8	15,8	16,0	16,4	16,8	6,8	1,5	2,2	2,4
<b>Insgesamt</b>	<b>227,0</b>	<b>228,7</b>	<b>230,7</b>	<b>230,4</b>	<b>231,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,4</b>
<b>Transportleistung <sup>1)</sup></b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	7,3	7,0	7,0	7,1	7,2	-4,1	0,1	1,1	1,8
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	8,9	8,0	8,2	8,3	8,5	-10,1	2,0	2,2	2,0
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	9,6	9,8	9,9	9,8	9,7	2,1	1,3	-1,4	-1,1
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	3,8	4,0	4,0	4,0	4,1	5,3	0,3	0,0	1,2
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	10,6	9,8	9,9	10,0	10,0	-7,5	1,3	0,4	0,3
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	7,8	8,0	8,0	8,0	8,1	2,6	0,2	0,1	1,1
B7: Metalle u. Metallerzeug.	3,5	3,9	3,9	4,0	4,0	11,4	1,0	0,6	1,4
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	14,3	2,1	0,8	1,1
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,7	3,7	3,7	3,8	3,9	0,0	1,3	1,2	1,5
B10: Sonstige Produkte	4,2	4,5	4,6	4,7	4,8	7,1	1,7	2,4	2,5
<b>Insgesamt</b>	<b>60,1</b>	<b>59,5</b>	<b>60,1</b>	<b>60,5</b>	<b>61,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

**Abbildung G-9: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen**



Ein wichtiger Treiber auch für die Binnenschifffahrt sind die Kombinierten Verkehre, die sich hauptsächlich in der Güterabteilung „B10: Sonstige Produkte“ widerspiegeln. In diesem Segment wird mit überdurchschnittlichem Wachstum von +2 % p.a. in der Tonnage und +2,2 % p.a. in der Verkehrsleistung gerechnet. Auffällig für das Jahr 2014 sind die deutlichen Zuwächse im Aufkommen und in der Leistung der höherwertigen Güterabteilungen und deren Vorprodukte – Konsumgüter, Metalle, Maschinen, sonstige Produkte. Diese Zuwächse setzten sich über den gesamten Prognosezeitraum fort. Hier spiegelt sich die steigende Bedeutung des Binnenschiffs im Hafenhinterlandverkehr der Seehäfen, die an das deutsche Fluss- und Kanalsystem angeschlossen sind, wider. Der Seehafen Rotterdam hat seine Terminkapazitäten im Hafen mit der Inbetriebnahme des Hafenabschnittes „Maasvlakte 2“ im Jahr 2014 deutlich vergrößert. Diese Verkehre sind insbesondere für die Rheinschifffahrt ausschlaggebend. In den nächsten Jahren werden die Hafenskapazitäten noch erweitert. Weiterhin werden von den Seehäfen Maßnahmen ergriffen, um das Binnenschiff in die Transportketten der Hinterlandverkehre besser einzubinden.<sup>16</sup> Dies ist erforderlich, um bei knappen und teuren Hafenumflächen die steigenden Containeraufkommen in den Häfen möglichst schnell und effizient in „Dry-Ports“ zu transportieren. Somit werden sich im Prognosezeitraum bis 2017 diese Entwicklungen für das Binnenschiff positiv bemerkbar machen.

<sup>16</sup> Hierbei geht es im Wesentlichen um die Entkoppelung des Container-Umschlags und der Lagerung der Container in den Seehäfen. Durch Schaffung geeigneter Liegeplätze für Binnenschiffe sowie durch organisatorische Maßnahmen sollen Binnenschiffe mehr in den schnellen Transport von Containern in das Hinterland eingebunden werden.

## Seeverkehr

Für die **Seeschifffahrt** wird – entsprechend der positiven Annahmen aus der Wirtschaftsprognose in Bezug auf den Außenhandel – im gesamten Betrachtungszeitraum mit einem stetigen Wachstum gerechnet. Die oben genannten Risiken in Bezug auf die Entwicklung von China sind dabei berücksichtigt. Die Erwartung eines reduzierten Wirtschaftswachstums in China bedeutet dabei aber immer noch ein hohes Handelsvolumen, das gegenüber 2014 mit rd. 6 % p.a. wachsen wird.

Für 2014 und im Prognosezeitraum der Jahre 2015 bis 2017 werden für den Zuwachs der Seeverkehre alle Güterabteilungen einen Beitrag leisten. Darin spiegelt sich die günstige Wirtschaftsentwicklung in Deutschland wider, die zu einer Güternachfrage in allen Produktionsbereichen führt. Auch für Energie- und Bergbauprodukte dürfte wegen der günstigen Rohstoffpreise ein Zuwachs im Aufkommen zu erwarten sein. Der Kohlebergbau wird in Deutschland kontinuierlich zurück gefahren, während die Kohleverstromung in den nächsten Jahren weiterhin ihren Stellenwert behalten wird und die Stahlproduktion im Rahmen der erwarteten Wirtschaftsentwicklung Rohstoffe in Form von Kohle und Erztransporten benötigt.

Die Zuwächse im Handel mit kurzfristigen Konsumgütern entsprechen den Wirtschaftsprognosen im Konsumbereich, in dem zunehmend - aufgrund der nachfragegetriebenen Produktdifferenzierung sowie der Produktion in „Billiglohn-Ländern“ - ausländische Produkte nachgefragt werden. Die Chemietransporte haben hohe Wachstumsraten im Handel und erhärten damit die Beobachtung, dass die Export- und Importquote der Chemieproduktion ständig zunimmt.<sup>17</sup> Dies wird auch für den Prognosezeitraum 2016/2017 angenommen.

---

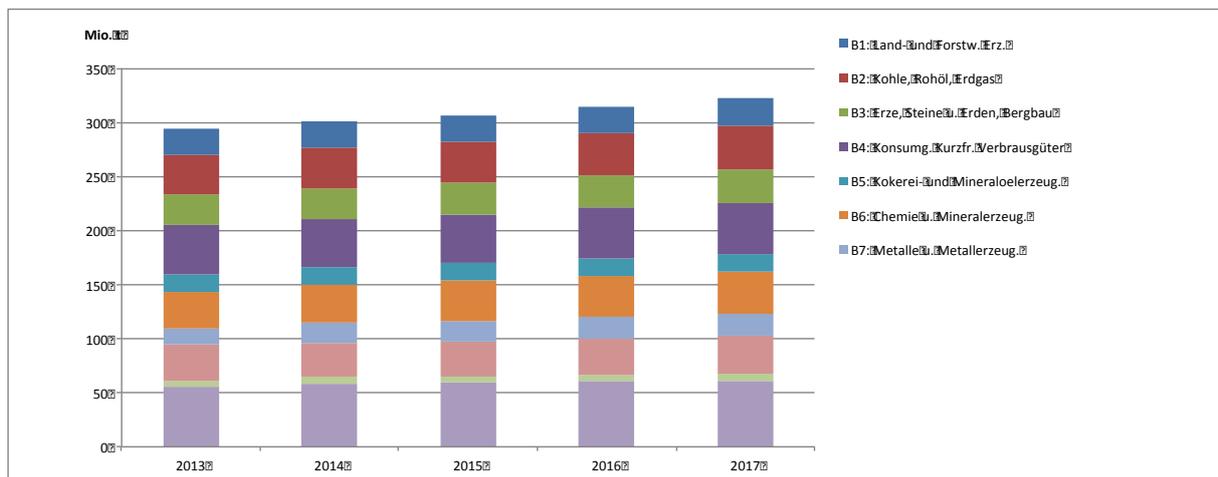
<sup>17</sup> Verband der Chemischen Industrie e.V., Chemiewirtschaft in Zahlen 2014, Frankfurt 2014, S.77

**Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen**

	Mio. t					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- und Forstw. Erz.	23,8	23,8	24,4	25,0	25,6	0,3	2,3	2,6	2,3
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	37,4	37,8	38,2	38,9	39,5	1,0	1,0	1,9	1,6
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	28,0	28,6	29,4	30,2	31,0	2,0	2,8	2,9	2,5
B4: Konsumg. Kurzfr. Verbrausgüter	45,6	44,1	45,1	46,4	47,4	-3,3	2,3	2,9	2,3
B5: Kokerei- und Mineraloelerzeug.	15,8	16,1	16,2	16,6	16,8	1,5	1,0	1,9	1,6
B6: Chemie u. Mineralerzeug.	34,3	35,6	36,7	37,9	39,0	3,8	3,1	3,2	2,8
B7: Metalle u. Metallerzeug.	14,3	18,7	19,4	20,0	20,6	30,6	3,3	3,4	3,0
B8: Maschinen, langlebige Konsumgüter	33,8	31,0	32,0	33,0	33,9	-8,3	3,1	3,2	2,7
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,7	6,0	6,2	6,4	6,6	5,6	3,5	3,6	3,1
B10: Sonstige Produkte	55,3	58,6	59,2	60,5	61,5	5,9	1,1	2,1	1,8
<b>Insgesamt</b>	<b>294,1</b>	<b>300,3</b>	<b>306,8</b>	<b>314,9</b>	<b>322,1</b>	<b>2,1</b>	<b>2,2</b>	<b>2,7</b>	<b>2,3</b>

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

**Abbildung G-10: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen**



### 3.3 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Betrachtet man die Transportaufkommen der Verkehrsträger in der Unterteilung nach Hauptverkehrsbeziehungen, spiegeln sich deutlich die wirtschaftlichen Perspektiven bis 2017 wieder. So dürfte der **Binnenverkehr** – bis auf den Verkehrsträger Luftfracht – tendenziell im Prognosezeitraum an Wachstum verlieren. Wurden in den Jahren 2013 und 2014 durch die kräftige Binnennachfrage auch die Gütertransporte im Inland gesteigert, so läuft diese Entwicklung 2015 aus und führt 2016 zu einem Rückgang von -0,4 %, für 2017 von -0,7 %. Auch im **Straßengüterverkehr** geht nach unserer Einschätzung zum Ende des Prognosezeitraumes der Binnenverkehr gegenüber dem Vorjahr im Jahr 2016 um -0,2 %, und im Jahr 2017 um -0,6 % zurück. Die Entwicklungen in der Transportleistung verlaufen ganz ähnlich. Gerade für den Binnenverkehr ist dies vornehmlich auf die schon oben dargestellte nachlassende Baukonjunktur sowie die zurückgehenden Transportaufkommen für Kohle und Mineralölprodukte zurückzuführen. Bei den **Eisenbahnverkehren** ist ein deutlicher Rückgang der Binnenverkehre über den ganzen Prognosezeitraum zu verzeichnen. Nach einem relativ starken Rückgang von -3,5 % im Jahr 2014 wird das Aufkommen auch 2015 um -1,7 % zurückgehen. Dieser Trend wird 2016 und 2017 fortgesetzt. Gründe dafür sind die sinkenden Transporte in den Bereichen Kohle, Kokereierzeugnisse, Steine und Erden, Chemie, und Metalle, die einen hohen Binnenverkehrsanteil haben. Die **Binnenschifffahrt** hat im Binnenverkehr im Jahre 2014 noch einen leichten Zuwachs und dann in 2015 ein unverändertes Ergebnis vorzuweisen, hervorgerufen durch Übernahmen von Transportmengen durch die Bahn sowie die günstigen Betriebskosten für die Binnenschifffahrt. Für 2016 und 2017 ist aber mit Rückgängen der Transportmengen im Binnenverkehr zu rechnen. Die Gründe sind ähnlich wie bei der Bahn: Die Güterbereiche, in denen das Binnenschiff einen Marktvorteil hat, werden im Binnenverkehr weniger transportiert. Diese Entwicklung findet sich entsprechend auch in der Verkehrsleistung. Auch für die **Rohrleitungstransporte** wird der Binnenverkehr zurückgehen, im Wesentlichen hervorgerufen durch die Verlagerung der Rohöltransporte von inländischen Lägern auf Lieferländer, die über grenzüberschreitende Pipelines das Rohöl transportieren. Für die **Seeverkehre** haben Feederverkehre zwischen den Häfen eine wachsende Bedeutung. Eine Ursache liegt darin, dass die Überseereedereien meist nur wenige Häfen anlaufen.<sup>18</sup> Die Güter werden dann mit Hilfe von Schiffen und Bahn-

<sup>18</sup> So können z.B. die neuen großen Containerschiffe vollbeladen nicht mehr nach Hamburg oder Bremen fahren. Findet die Entladung im Tiefseehafen statt, wird von dort ein Teil der Ladungen per Feeder nach Bremen und Hamburg oder in die Ostseehäfen transportiert.

verbindungen<sup>19</sup> zwischen den Häfen transportiert. Somit haben auch die Binnen-Seeverkehre<sup>20</sup> eine entsprechend hohe Wachstumsrate aufzuweisen. Bei den Seeverkehren dominieren aber die Verkehre im Versand und Empfang. Für diese werden im Prognosezeitraum 2015 – 2017 Wachstumsraten von über 2,0 % angenommen.

Die Transporte im **Versand und Empfang** werden für alle Verkehrsträger im Prognosezeitraum deutliche Zuwächse aufweisen. Der Straßenverkehr hat weiterhin volumenmäßig mit 56 % den größten Anteil am grenzüberschreitenden Transport. Aber auch der Eisenbahnverkehr legt in Versand und Empfang und auch im Durchgangsverkehr deutlich zu – hier im Wesentlichen verursacht durch die gute Marktentwicklung des Kombinierten Verkehrs.

Die Entwicklung der **Verkehrsleistung** dürfte in etwa die Entwicklung des Transportaufkommens widerspiegeln. Insgesamt zeigt sich für die jeweiligen Verkehrsträger weiterhin der Trend zu zunehmenden Transportweiten, was in dem starken Wachstum der Importe und Exporte und somit in der weiter zunehmenden Internationalisierung der Wirtschaft begründet ist. Die Entwicklungen sind in den Tabellen G-7 und G-8 dargestellt.

---

<sup>19</sup> So betreiben z.B. Eisenbahnunternehmen im Auftrag von Eurogate Shuttlezüge zwischen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven

<sup>20</sup> Hierbei wird mit seegängigen Schiffen von den Seehäfen Transporte bis in Binnenwasserstraßen durchgeführt – z.B. auf dem Rhein bis in die Häfen von Köln.

**Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen**

	Mio. t					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Straßengüterverkehr <sup>1)</sup></b>	3372,7	3507,7	3549,8	3560,0	3559,7	4,0	1,2	0,3	0,0
Binnenverkehr	2844,2	2955,3	2983,6	2976,2	2958,6	3,9	1,0	-0,2	-0,6
Versand	207,6	217,3	222,5	227,1	231,4	4,7	2,4	2,1	1,9
Empfang	186,9	195,8	200,6	208,3	216,5	4,8	2,4	3,9	3,9
Durchgang	134,0	139,4	143,2	148,4	153,2	4,0	2,7	3,7	3,2
<b>Eisenbahnverkehr <sup>2)</sup></b>	373,6	365,0	362,2	360,2	359,2	-2,3	-0,8	-0,6	-0,3
Binnenverkehr	247,3	238,6	234,6	229,7	225,4	-3,5	-1,7	-2,1	-1,9
Versand	45,5	45,9	45,9	46,1	46,6	0,9	0,1	0,3	1,1
Empfang	62,9	61,9	62,6	64,7	66,9	-1,6	1,2	3,2	3,5
Durchgang	17,8	18,6	19,1	19,7	20,3	4,5	2,6	3,5	3,0
<b>Binnenschifffahrt</b>	227,0	228,7	230,7	230,4	231,2	0,7	0,9	-0,1	0,4
Binnenverkehr	55,1	55,3	55,2	53,6	52,3	0,4	-0,1	-2,9	-2,3
Versand	48,3	48,9	49,6	49,6	50,2	1,2	1,4	0,1	1,1
Empfang	103,9	105,0	105,8	106,4	107,4	1,1	0,8	0,5	0,9
Durchgang	19,7	19,5	20,0	20,8	21,3	-1,0	2,8	3,6	2,6
<b>Rohrleitungen <sup>3)</sup></b>	87,3	87,7	89,0	89,4	89,7	0,5	1,4	0,5	0,4
Binnenverkehr	21,2	22,2	22,6	22,4	22,2	4,7	1,7	-0,7	-0,8
Empfang	66,1	65,5	66,4	67,0	67,5	-0,9	1,3	0,9	0,8
<b>Luftfracht <sup>4)</sup></b>	4,3	4,4	4,5	4,5	4,6	1,9	1,4	2,0	1,8
Binnenverkehr	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	2,2	2,2	1,3	1,5
Versand	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	1,1	2,8	2,3	1,9
Empfang	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	4,2	-0,4	2,5	1,9
Durchgang	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-28,4	10,5	-18,8	-5,7
<b>Insgesamt <sup>5)</sup></b>	4064,8	4193,5	4236,1	4244,5	4244,5	3,2	1,0	0,2	0,0
Binnenverkehr	3167,9	3271,5	3296,0	3282,0	3258,7	3,3	0,7	-0,4	-0,7
Versand	303,6	314,3	320,3	325,2	330,6	3,5	1,9	1,5	1,7
Empfang	421,7	430,2	437,4	448,4	460,3	2,0	1,7	2,5	2,7
Durchgang	171,6	177,5	182,4	189,0	194,9	3,5	2,7	3,6	3,1
<b>Seeverkehr <sup>6)</sup></b>	294,1	300,3	306,8	314,9	322,1	2,1	2,2	2,6	2,3
Binnenverkehr	3,5	3,8	3,9	4,0	4,1	8,5	2,6	2,6	2,3
Versand	119,2	121,5	124,5	127,9	130,9	1,9	2,4	2,7	2,4
Empfang	171,4	175,0	178,4	183,1	187,1	2,1	2,0	2,6	2,2

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland  
2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen  
3) Nur Rohrleitungen  
4) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen  
5) Verschiedene Verkehrsträger, Summenbildung durch Addition nicht gerundeter Einzelwerte  
6) 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 Hauptverkehrsbeziehungen**

	Mrd. tkm <sup>1)</sup>					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Straßengüterverkehr <sup>2)</sup></b>	453,6	462,5	469,9	475,5	479,7	2,0	1,6	1,2	0,9
Binnenverkehr	266,4	271,3	273,8	273,0	271,0	1,8	0,9	-0,3	-0,7
Versand	53,4	54,6	55,9	57,0	58,0	2,3	2,2	2,0	1,8
Empfang	51,7	52,9	54,2	56,2	58,4	2,3	2,4	3,8	3,8
Durchgang	82,1	83,7	86,1	89,3	92,3	2,0	2,8	3,7	3,3
<b>Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup></b>	112,6	112,8	112,7	113,3	114,2	0,2	-0,1	0,5	0,9
Binnenverkehr	57,5	56,5	55,7	54,7	54,2	-1,7	-1,5	-1,7	-0,9
Versand	19,9	20,3	20,3	20,4	20,6	2,0	0,2	0,3	1,1
Empfang	23,7	23,9	24,3	25,4	26,1	0,8	1,5	4,6	2,9
Durchgang	11,5	12,1	12,4	12,9	13,2	5,2	2,6	3,6	3,1
<b>Binnenschifffahrt</b>	60,1	59,5	60,1	60,5	61,1	-1,0	1,1	0,6	1,0
Binnenverkehr	11,1	11,3	11,3	10,8	10,3	1,8	-0,3	-3,8	-5,0
Versand	12,9	13,3	13,5	13,5	13,6	3,1	1,3	-0,1	1,1
Empfang	23,3	22,7	22,8	23,2	23,8	-2,6	0,5	1,7	2,4
Durchgang	12,8	12,2	12,5	13,0	13,4	-4,7	2,8	3,6	3,2
<b>Rohrleitungen <sup>4)</sup></b>	18,2	18,0	18,3	18,3	18,3	-1,1	1,6	0,1	-0,2
Binnenverkehr	4,4	4,3	4,4	4,3	4,1	-3,1	3,2	-2,3	-4,4
Empfang	13,8	13,7	13,9	14,0	14,2	-0,4	1,1	0,8	1,1
<b>Luftfracht <sup>5)</sup></b>	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	2,1	1,5	2,2	2,0
Binnenverkehr	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	3,7	2,5	1,7	1,5
Grenzüberschr. Verkehr	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	2,1	1,4	2,3	2,0
Grenzüb. Versand	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	2,0	2,3	2,0
Grenzüb. Empfang	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	3,5	0,7	2,3	2,0
<b>Insgesamt <sup>6)</sup></b>	645,9	654,3	662,6	669,0	674,8	1,3	1,3	1,0	0,9
Binnenverkehr	339,4	343,4	345,2	342,8	339,6	1,2	0,5	-0,7	-0,9
Versand	86,9	89,0	90,4	91,6	93,0	2,4	1,6	1,3	1,6
Empfang	113,1	113,9	115,8	119,5	123,1	0,7	1,7	3,2	3,0
Durchgang	106,4	108,0	111,1	115,2	118,9	1,5	2,8	3,7	3,3

1) Innerhalb Deutschlands  
2) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland  
3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen  
4) Nur Rohölleitungen  
5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen  
6) Verschiedene Verkehrsträger, Summenbildung durch Addition nicht gerundeter Einzelwerte

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

## Luftfracht

Mit einem Aufkommen von fast 4,4 Mio. t schloss das Jahr 2014 um +1,9 % höher ab als das Jahr 2013. Nach zwei rückläufigen Jahren nähert sich die **Luftfracht** damit wieder dem weltwirtschaftlichen Wachstumskurs an. Dabei profitierten alle Verkehre gleichermaßen. Der

zuletzt rückläufige innerdeutsche Verkehr konnte gegenüber 2013 um +2,2 % zulegen. Bei den grenzüberschreitenden Verkehren sorgte vor allem Asien im Interkontinentalverkehr für einen kräftigen Zuwachs von +3,0 %. Insgesamt legten die Einfuhren deutlicher zu als die Ausfuhren. Der grenzüberschreitende Empfang wuchs im Jahr 2014 um +4,2 %, der grenzüberschreitende Versand um +1,1 %. Dieser Trend hielt anfangs 2015 zunächst an. Weil das Wachstum in den Schwellenländern zum Jahresbeginn 2015 jedoch deutlich hinter den Erwartungen zurückblieb, konnte die Luftfracht bislang kaum Boden gegenüber 2014 gutmachen. Trotz eines abgewerteten Wechselkurses konnten die deutschen Exporte nur leicht zulegen. Die Ausfuhren nach Asien sind bislang rückläufig und zum Jahresende 2015 wird mit einem Rückgang von -2,2 % gerechnet. Dass trotz der Schwäche Asiens und insbesondere Chinas insgesamt mit einem Zuwachs bei den Ausfuhren für das Gesamtjahr 2015 gerechnet wird, liegt an den starken Europa-Verkehren. Europa stellt nach wie vor den wichtigsten Absatzmarkt deutscher Exporte dar und profitiert derzeit von einem starken Binnenkonsum. Hier werden Zuwächse von +5,9 % angenommen, darunter die EU mit +4,4 %. Für Amerika wird mit einem moderaten Zuwachs von +0,8 % gerechnet. Der außergewöhnlich kalte Winter in Nordamerika und die einhergehende Schrumpfung der Wirtschaftsleistung im ersten Quartal 2015 lassen kein höheres Wachstum zu. Die Afrika-Verkehre haben sich zunehmend erholt und liegen damit deutlich über den Erwartungen der Winterprognose. Damals wurde davon ausgegangen, dass aufgrund des niedrigen Ölpreises und der damit wegbrechenden Einnahmen in einigen Regionen die Nachfrage schwächeln würde. Auch das Ebolafieber und die Unruhen in West- und Nordafrika wurden als wachstumshemmend angenommen. Bislang konnten die Verkehre aber deutlich zulegen und werden in diesem Jahr um geschätzte +14,7 % zunehmen.

Für die kommenden Jahre 2016 und 2017 wird ein Wachstumsverlauf entlang der weltwirtschaftlichen Leitdaten vorausgesagt. Während das Wachstum im ablaufenden Jahr 2015 hauptsächlich durch die Industrienationen getragen wird, kommt es in den kommenden Jahren voraussichtlich wieder zu einer ausgeglichenen Verteilung. Zwar entfernt sich China immer mehr von seinem exportgetriebenen Wirtschaftsmodell hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft und kämpft momentan mit einem Abwärtstrend an den Börsen, dennoch wird in den kommenden Jahren weiterhin mit einem robusten Wachstum und einer starken Nachfrage gerechnet. Für Amerika und insbesondere die USA wird mit einer Belebung der Konjunktur gerechnet. Aufgrund der preislichen Wettbewerbsfähigkeit des produzierenden Gewerbes, bedingt durch den gegenwärtigen Wechselkurs, ist in den kommenden Jahren mit kräf-

tigen Exporten zu rechnen. Für die Verkehre innerhalb Europas wird von einer Verlangsamung des Wachstums ausgegangen.

**Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten**

	Mio. t					Veränderung in % <sup>1)</sup>			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Gesamt <sup>2)</sup></b>	<b>4,315</b>	<b>4,396</b>	<b>4,460</b>	<b>4,549</b>	<b>4,631</b>	<b>1,9</b>	<b>1,4</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>
<b>Innerdeutsch</b>	<b>0,108</b>	<b>0,111</b>	<b>0,113</b>	<b>0,115</b>	<b>0,116</b>	<b>2,2</b>	<b>2,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,5</b>
<b>Grenzüberschreitend</b>	<b>4,114</b>	<b>4,219</b>	<b>4,273</b>	<b>4,375</b>	<b>4,458</b>	<b>2,6</b>	<b>1,3</b>	<b>2,4</b>	<b>1,9</b>
<b>- davon Europa</b>	<b>1,213</b>	<b>1,230</b>	<b>1,302</b>	<b>1,339</b>	<b>1,370</b>	<b>1,4</b>	<b>5,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,3</b>
- darunter EU-27	0,937	0,971	1,014	1,047	1,073	3,6	4,4	3,2	2,5
<b>- davon Interkontinenta</b>	<b>2,901</b>	<b>2,990</b>	<b>2,970</b>	<b>3,036</b>	<b>3,088</b>	<b>3,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>2,2</b>	<b>1,7</b>
-davon Afrika	0,106	0,109	0,125	0,136	0,140	3,6	14,7	8,5	2,6
-davon Amerika	0,912	0,926	0,934	0,952	0,967	1,6	0,8	2,0	1,5
- davon Asien	1,883	1,954	1,910	1,948	1,982	3,8	-2,2	2,0	1,7
-davon Austral./Ozean.	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	0,0	0,0	0,0

1) Die Veränderungsraten in allen Luftfracht-Tabellen beziehen sich auf die nicht gerundeten Daten des Statistischen Bundesamtes und die nicht gerundeten Prognosewerte des BAG  
2) inkl. Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt; Fiplan, BAG- Prognosen

### **3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungstufen**

Für die Aufteilung des Straßengüterverkehrs nach Fahrzeugherkunft liegen zurzeit noch keine aktuellen Zahlen für das Jahr 2014 vor. Insbesondere die Statistik der ausländischen Lkw wird vom KBA mit größerer Zeitverzögerung geliefert. Aus diesem Grunde wird mit Hilfe der aktuell verfügbaren Daten – vollständige Statistik des KBA für 2013, Auszüge bis zum 3. Quartal 2014, Mautstatistik bis Mai 2015 - eine Schätzung der Werte durchgeführt.

Die Schätzung hat endogene – also aus dem gesamten Mengengerüst der Mittelfristprognose heraus – sowie exogene Komponenten. Ein wichtiger Ausgangspunkt sind die Prognosen bis 2017 für den Straßengüterverkehr, aufgeteilt nach Güterabteilungen. Diese Grundwerte werden mit Hilfe der vorliegenden KBA- und Maut-Daten und der daraus gebildeten Anteile fortgeschrieben. Damit wird die schon bisher beschriebene Entwicklung des Straßengüterverkehrs konsistent fortgeschrieben. So spielen die Verkehre im Nahbereich, und hier die Bauverkehre, die ein wichtiges Aufkommensegment des Straßenverkehrs darstellen, für die Transporte mit ausländischen Lkw eine untergeordnete Rolle. Andererseits sind hochwertige Güter und die im Bereich „B10: sonstige Güter“ enthaltenen Transporte auch ein dominierendes Segment bei ausländischen Fahrzeugen. Die Marktanteile der ausländischen Lkw nehmen – wenn man von die Mautstatistik zugrunde legt – kontinuierlich zu. Für die Kabotage der ausländischen Fahrzeuge sind in der jüngsten Vergangenheit hohe Wachstumsraten auf vergleichsweise niedriger absoluter Basis zu verzeichnen. Es ist zum heutigen Zeitpunkt nicht abzusehen, ob diese Zuwächse sich in dieser Größenordnung fortsetzen werden. Deshalb wird hier mit einem hohen, sich aber langsam abschwächenden Wachstum der Kabotage gerechnet. So erreicht der Zuwachs 2017 einen Wert von +6 %. Die Ergebnisse der Prognosen sind in der Tabelle G-10 dargestellt.

**Tabelle G-10: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm <sup>1)</sup>					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Transportaufkommen</b>									
Deutsche Fahrzeuge	2922,1	3035,1	3063,9	3063,8	3054,5	3,9	0,9	0,0	-0,3
- Nahverkehr	1641,2	1705,8	1720,7	1716,8	1707,8	3,9	0,9	-0,2	-0,5
- Regionalverkehr	663,1	689,0	696,0	697,4	696,7	3,9	1,0	0,2	-0,1
- Fernverkehr	617,8	640,2	647,2	649,6	650,1	3,6	1,1	0,4	0,1
Ausländische Fahrzeuge	450,6	472,7	485,9	496,2	505,2	4,9	2,8	2,1	1,8
- Grenzüb. Verkehr	415,6	434,2	444,3	451,7	458,0	4,5	2,3	1,7	1,4
- Kabotage	35,0	38,5	41,6	44,5	47,2	10,0	8,0	7,0	6,0
Insgesamt	3372,7	3507,7	3549,8	3560,0	3559,7	4,0	1,2	0,3	0,0
<b>Transportleistung</b>									
Deutsche Fahrzeuge	280,7	283,1	283,8	283,2	281,4	0,9	0,3	-0,2	-0,6
- Nahverkehr	29,7	30,2	30,3	30,1	29,8	1,8	0,1	-0,6	-1,0
- Regionalverkehr	59,4	60,1	60,3	60,1	59,7	1,2	0,2	-0,3	-0,7
- Fernverkehr	191,6	192,7	193,3	193,0	191,9	0,6	0,3	-0,1	-0,6
Ausländische Fahrzeuge	172,9	179,4	186,1	192,3	198,2	3,8	3,7	3,3	3,1
- Grenzüb. Verkehr	162,9	168,4	174,2	179,6	184,8	3,4	3,4	3,1	2,9
- Kabotage	10,0	11,0	11,9	12,7	13,5	10,0	8,0	7,0	6,0
Insgesamt	453,6	462,5	469,9	475,5	479,7	2,0	1,6	1,2	0,9

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Für das Jahr 2014 wächst in der Summe der Straßengüterverkehr mit 4 % kräftiger im Aufkommen als in der Leistung, die um 2 % zunimmt. Als wichtige Gründe wurden schon die gute Baukonjunktur sowie Transportverlagerungen von der Bahn genannt. Damit ist auch der höhere Zuwachs im Aufkommen gegenüber der Leistung der deutschen Fahrzeuge zu erklären. Im Jahr 2015 werden die Zuwächse deutlich geringer, wobei hier hauptsächlich die ausländischen Fahrzeuge sowohl im Aufkommen als auch in der Leistung gewinnen.

Die Ergebnisse für 2016 und 2017 zeigen, dass die Zuwächse im Straßengüterverkehr weiterhin hauptsächlich im Bereich **der ausländischen Lkw** stattfinden dürften. Die Transportaufkommen mit Deutschen Fahrzeugen bleiben nach unseren Einschätzungen bis 2016 konstant und gehen gegen Ende des Prognosezeitraumes im Jahr 2017 um -0,3 % leicht zurück, etwas stärker mit -0,6 % bei der Transportleistung der deutschen Fahrzeuge. Demgegenüber dürften die Transportaufkommen der ausländischen Lkw deutlich höher wachsen. Im Jahr 2016 wird mit einem Aufkommenszuwachs der ausländischen Lkw um 2,1 % gerechnet, für 2017 mit einem Plus von 1,8 %. Die deutlich darüber liegenden Zuwächse in der Transportleistung (+3,3 % bzw. +3 %) deuten auf zunehmende Transportweiten hin.

Eine Unsicherheit bei der Prognose stellt der seit Januar 2015 eingeführte Mindestlohn in Deutschland dar, der auch für ausländische Lkw-Fahrer gilt, die im Auftrag deutscher Unternehmen fahren. Die Hauptzuwächse der ausländischen Fahrzeuge kommen laut Maut-Statistik aus osteuropäischen Staaten. Es bleibt abzuwarten, ob bei der weiterhin angestrebte Harmonisierung der Sozialgesetzgebung in Europa dieser Trend aufrechterhalten bleibt. Deshalb wird in der hier vorgelegten Prognose bis 2017 mit einem Wachstum der Anteile der ausländischen Lkw gerechnet, der sich an der Entwicklung der jüngsten Vergangenheit orientiert. Dieses Wachstum liegt leicht unter dem Trend, der sich aus der Mautstatistik ergibt. In gleicher Weise unsicher ist die Vorhersage über die Entwicklung der **Kabotage**. Aus diesem Grunde wird nach unseren Einschätzungen mit leicht zurückgehenden Wachstumsraten auch für die Kabotage gerechnet.

Bei den **deutschen Fahrzeugen** wird deutlich, dass in der Tonnage im Nahbereich Rückgänge im Transportaufkommen zu erwarten sind. Dies ist durch die ab 2015 zurückgehenden Bauverkehre bedingt, die im **Nahbereich** den dominierenden Güterbereich darstellen. Im **Regional-** und insbesondere im **Fernbereich** der deutschen Fahrzeuge ist die Konkurrenz zu den ausländischen Fahrzeugen deutlich zu spüren. Hier dürften die deutschen Fahrzeuge an die ausländischen Transporteure Marktanteile abgeben.

Die **Verkehrsleistungen** dürften sich für alle betrachteten Segmente proportional entwickeln. Allerdings sind die positiven Wachstumsraten etwas stärker ausgeprägt, da weiterhin mit zunehmenden Transportweiten in jedem Segment zu rechnen ist. Entsprechend liegen nach unseren Annahmen die prozentualen Rückgänge der Transportleistungen der deutschen Lkw etwas über denen der Tonnage.

Insgesamt dürfte bis 2017 eine weitere Veränderung der Marktstruktur zugunsten der ausländischen Fahrzeuge stattfinden, was die fortschreitende Internationalisierung des Transportmarktes verdeutlicht. Weiterhin ist festzustellen, dass der Regional- und Fernbereich bei den Transporten gegenüber dem Nahbereich weiterhin an Bedeutung gewinnt.

## 4 Personenverkehr

### 4.1 Überblick

Der **Gesamtpersonenverkehr** (aller Verkehrsarten) steigt nach unseren Einschätzungen 2015 um +1,4 % im Aufkommen und +1,7 % in der Leistung (siehe Tabelle P-1 und Abbildungen P-1 und P-2). Für die Jahre 2016 und 2017 ist ein schwächerer Anstieg von +0,7 % bzw. +0,6 % für das Aufkommen und +0,9 % und +0,8 % für die Leistung zu erwarten.

Entscheidender Faktor dabei ist die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**. Sowohl im Aufkommen als auch in der Leistung ist der MIV nach unserer Schätzung im Jahr 2014 um +1,4 % gestiegen. 2015 werden beide Werte voraussichtlich nochmals stärker um +1,7 % wachsen. Für die Jahre 2016 und 2017 ist mit einem schwächeren Wachstum beider Größen in Höhe von +0,7 % bzw. +0,6 % zu rechnen. Gründe für diese im Vergleich zu den Jahren vor 2014 überdurchschnittliche Entwicklung sind u.a.

- allgemein günstige demographische und wirtschaftliche Entwicklung,
- steigende private Konsumausgaben,
- ein 2015 überdurchschnittlich ausgeweiteter PKW-Bestand sowie
- die deutlich gesunkenen Kraftstoffpreise für das Jahr 2014, die voraussichtlich auch 2015 und darüber hinaus auf niedrigem Niveau bleiben werden.

Das Personenaufkommen im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)**, der fast ausschließlich durch den Nahverkehr getragen wird, wird voraussichtlich 2015 mit +0,2 % identisch wachsen wie im Jahr 2014. Für die beiden kommenden Jahre 2016 und 2017 dürfte mit einer ähnlichen Entwicklung (+0,2 % bzw. +0,3 %) zu rechnen sein. Für den **Linienfernverkehr** ist nach unseren Einschätzungen auch für 2015 mit einer weiterhin dynamischen Entwicklung zu rechnen. Es wird von einem Zuwachs von insgesamt rd. +24 % ausgegangen. Die positive Nachfrageentwicklung im Linienfernverkehr dürfte sich tendenziell auch in den Jahren 2016 und 2017 mit Zuwächsen von rd. +9 % bzw. rd. +4 % fortsetzen. Der Linienfernverkehr trägt merklich zur Gesamtentwicklung der Beförderungsleistung des ÖSPV bei. Für 2014 liegt die Steigerung bei +4 % und für 2015 bei +1,9 %. Für die beiden folgenden Prognosejahre 2016 und 2017 werden die Steigerungen unter 1 % aber immer noch im positiven Bereich liegen.

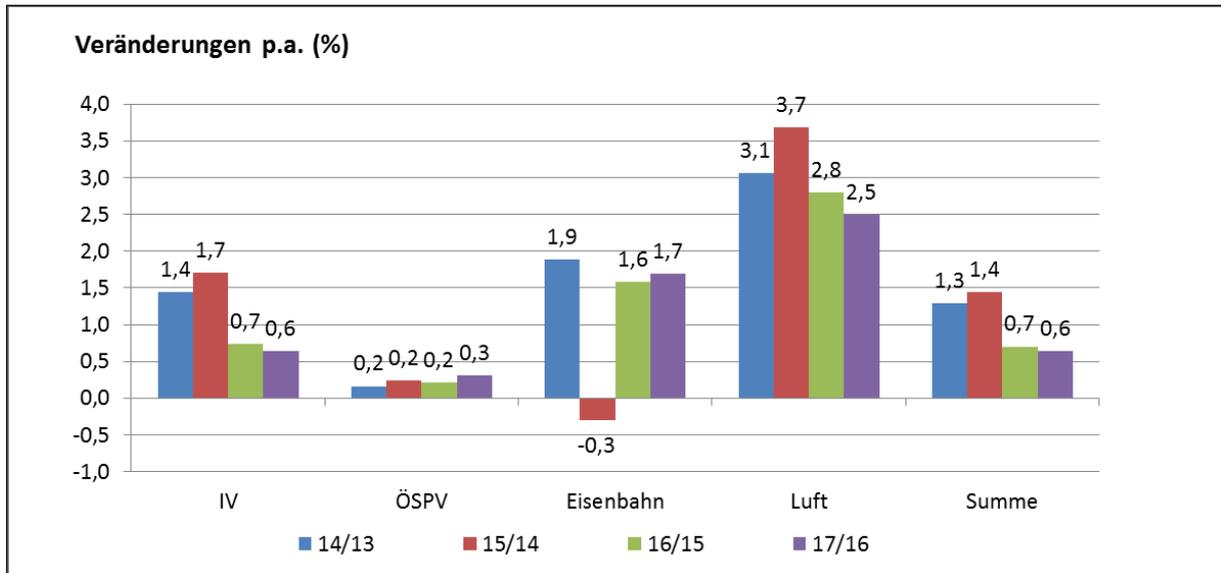
**Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und- leistung nach Verkehrsarten**

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	57.230	58.055	59.047	59.482	59.865	1,4	1,7	0,7	0,6
Öffentlicher Straßenverkehr <sup>3)</sup>	9.380	9.396	9.418	9.439	9.467	0,2	0,2	0,2	0,3
Eisenbahnverkehr	2.613	2.662	2.654	2.696	2.742	1,9	-0,3	1,6	1,7
Luftverkehr <sup>4)</sup>	181	187	194	199	204	3,1	3,7	2,8	2,5
Summe	69.404	70.300	71.313	71.815	72.278	1,3	1,4	0,7	0,6
<b>Verkehrsleistung <sup>1)</sup></b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	917,7	930,9	946,8	953,8	960,0	1,4	1,7	0,7	0,6
Öffentlicher Straßenverkehr <sup>3)</sup>	77,1	80,2	81,7	82,3	82,6	4,0	1,9	0,7	0,4
Eisenbahnverkehr	89,6	89,5	89,1	90,4	91,8	-0,1	-0,5	1,4	1,5
Luftverkehr	56,7	58,4	60,6	62,2	63,8	3,0	3,7	2,8	2,5
Summe	1.141,1	1.159,1	1.178,2	1.188,7	1.198,2	1,6	1,7	0,9	0,8
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw und Kraftträdern und Mopeds, einschließlich Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr ausl. Unternehmen									
4) Einschließlich Doppelzählungen der Umsteiger									

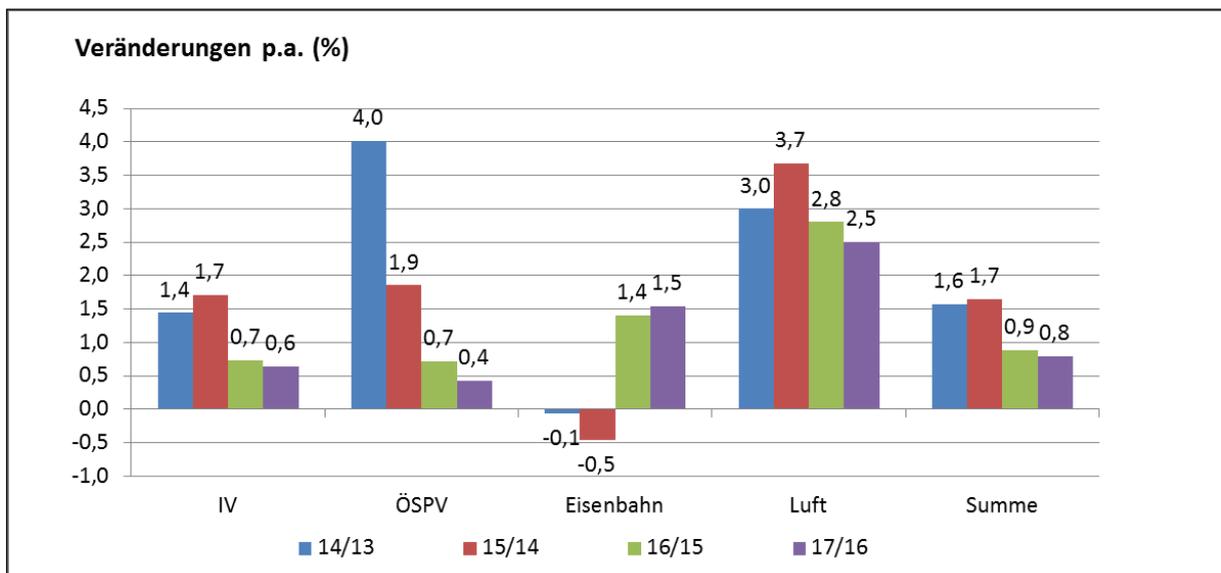
Quellen: Statistisches Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; eigene Prognosen

Das Ergebnis im **Eisenbahnverkehr** wird 2015 einmal durch die günstigen Nutzerkosten für den Pkw geprägt. Hierdurch wird ein Teil der Nachfrage vom Öffentlichen Personenverkehr auf den Pkw verlagert. Zum anderen hat der Arbeitskampf der Bahngewerkschaft GDL deutliche Spuren in der Eisenbahn-Verkehrsnachfrage hinterlassen. Konnte 2014 noch ein Plus von +1,9 % im Personenverkehrsaufkommen erreicht werden, so kann man für 2015 von einem Rückgang des Aufkommens von -0,3 % ausgehen. Aufgrund der zusätzlichen Verluste im Bahnaufkommen durch die Entwicklung im Fernbusmarkt, dürfte nach unseren Einschätzungen mit einem Rückgang der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr von -0,1 % in 2014 und -0,5 % in 2015 gerechnet werden. Da in den Jahren 2016 und 2017 die demographischen und v.a. gesamtwirtschaftlichen Einflüsse grundsätzlich positiv für den Eisenbahnverkehr zu bewerten sind, wird für 2016 ein Wachstum von +1,6 % und für 2017 von +1,7 % für das Aufkommen zu erwarten sein. Da auch das starke Wachstum der Fernbusentwicklung sich nach unseren Einschätzungen abschwächt, kann mit einem Wachstum der Leistung von +1,4 % für 2016 und +1,5 % für 2017 gerechnet werden.

**Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten**



**Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten**

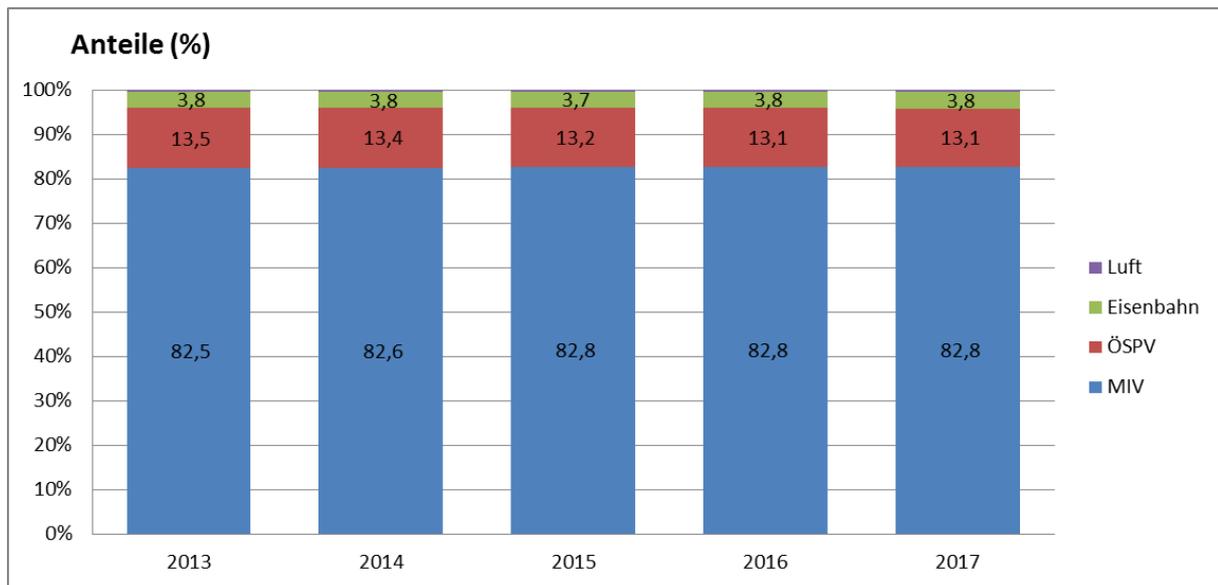


Das Jahr 2014 schloss im Flugverkehr bei der **Passage** mit einem kräftigen Wachstum in Höhe von +3,1 % ab. Mit einem Fluggastaufkommen von 186,7 Mio. Passagieren konnten deutlich Zuwächse gegenüber dem Jahr 2013 verzeichnet werden. Ursächlich hierfür waren die starken grenzüberschreitenden Verkehre, insbesondere ins europäische Ausland. Auch die Verkehrsströme nach Asien konnten gegenüber 2013 wieder zulegen. Erstmals seit zwei

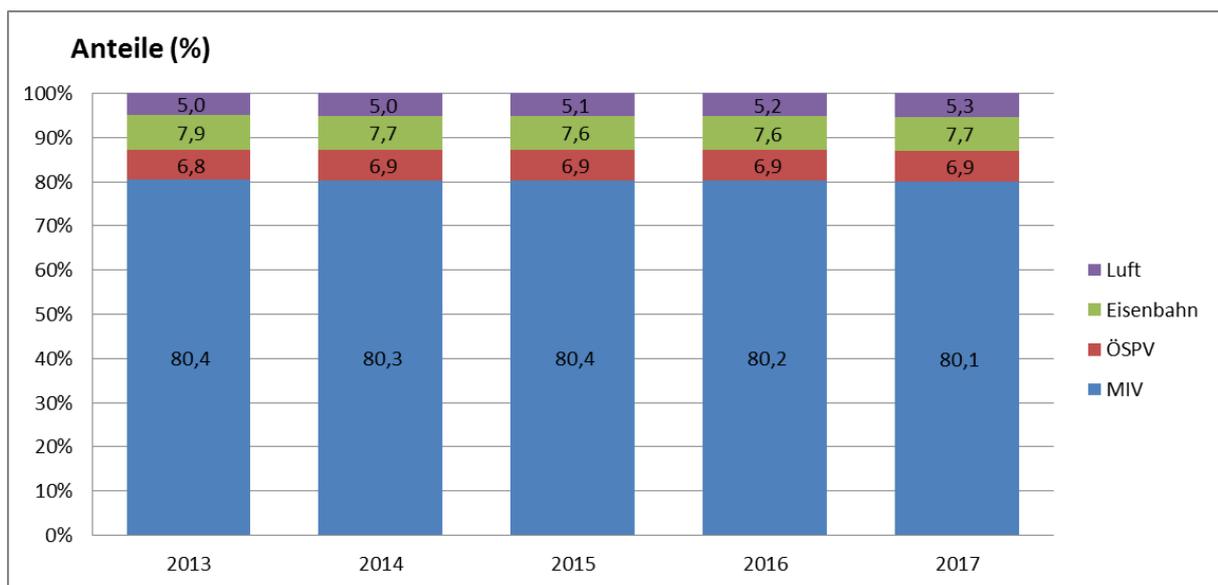
Jahren verzeichnete ebenfalls der innerdeutsche Verkehr wieder Zuwächse. Ein höheres Aufkommen wurde hier, wie für die gesamte Passage, letztlich aufgrund von wiederholten Pilotenstreiks verhindert. Einzig die Verkehre nach Afrika schlossen im vergangenen Jahr mit einem Rückgang in Höhe von -0,7 % ab. Wie bereits in der Gleitenden Mittelfristprognose Winter 2014/2015 erwartet, knüpft die Entwicklung des Jahres 2015 an die des Jahres 2014 an und übertrifft diese sogar. So wurde in den ersten vier Monaten des Jahres 2015 das höchste Passagierwachstum seit drei Jahren gemessen. Insbesondere die Interkontinental- und Europaverkehre haben hier bislang am deutlichsten zugelegt. Aber auch der innerdeutsche Verkehr wächst seit Jahresbeginn mit 1,9 %. Das hohe Passagierwachstum wird bis zum Jahresende nicht an Fahrt verlieren und gegenüber dem Jahr 2014 um voraussichtlich +3,7 % zulegen. Dabei wird der innerdeutsche Verkehr um prognostizierte +1,0 % wachsen und der grenzüberschreitende Verkehr um +4,1 %. Für die nachfolgenden Jahre 2016 und 2017 wird mit einem stabilen, aber etwas schwächeren Zuwachs sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr gerechnet.

Im **Modal-Split** der Verkehrsträger spiegeln sich die beschriebenen Entwicklungsverläufe wieder. Demnach dürfte der Modal-Split-Anteil des MIV-Aufkommens über den gesamten Zeitraum leicht zunehmen, wohingegen der Anteil an der Leistung leicht abnimmt. Aufgrund der Nachfragezuwächse v.a. im Fernbusverkehr sind für den ÖSPV über den Prognosezeitraum leichte Zuwächse in der Verkehrsleistung zu erwarten. Die Anteilswerte des Luftverkehrs nehmen im gesamten Zeitraum leicht zu. Die Anteile des Eisenbahnaufkommens stagnieren nahezu über den gesamten Zeitraum, wohingegen der Anteil an der Leistung leicht abnimmt.

**Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens**



**Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung**



## 4.2 Motorisierter Individualverkehr

Der gesamte Personenverkehr wird hauptsächlich durch die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**, der über 80 % des Personenverkehrsaufkommens (Personenfahrten) bzw. über 70 % der Personenverkehrsleistung (Personenkilometer) ausmacht, bestimmt.

Als Grundlage für die Analyse der Entwicklung des MIV stehen im Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern keine amtlich statistischen Erhebungen zur Verfügung. Grundsätzlich werden hier die Schätzungen des DIW<sup>21</sup> zur inländischen Fahrleistungen des MIV als Grundlage genutzt. Anhand des PKW-Bestandes, des Kraftstoffabsatzes, des Kraftstoffverbrauchs, der Fahrzeugflotte etc. schätzt das DIW einen jährlichen Eckwert für Personenfahrten und Personenkilometer. Die aktuellste Schätzung liegt für das Jahr 2013 vor, so dass die hier dargestellten Entwicklungen ab 2014 eigene Prognosen darstellen (siehe zur Entwicklung auch Tabelle P-2 und Abbildung P-7).

Demnach dürfte der MIV im Jahr 2014 um +1,4 % und im Jahr 2015 voraussichtlich um +1,7 % (jeweils Aufkommen und Leistung) steigen. Für die Jahre 2016 und 2017 ist nach unseren Einschätzungen mit einem schwächeren Wachstum von +0,7 % bzw. +0,6 % (jeweils Aufkommen und Leistung) zu rechnen.

Die Gründe für diese im Vergleich zu den Vorjahren überdurchschnittliche Entwicklung sind auf folgende **Haupteinflussfaktoren** zurückzuführen:

- *Gesamtwirtschaftliche Leitdaten:*  
 Die privaten Konsumausgaben sind im Jahr 2014 um +1,2 % gestiegen. Für das laufende Jahr 2015 rechnet das BMWi aufgrund des kräftigen Anstiegs des real verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte mit einer Steigerung von +2 %. In den Jahren 2016 und 2017 schwächt sich das Wachstum mit +1,6 % bzw. +1,3 % nur geringfügig ab. Die Zahl der Erwerbstätigen ist im Jahr 2014 um +0,9 % gestiegen. Es wird erwartet, dass sich die positive Arbeitsmarktentwicklung der letzten Jahre weiter fortsetzt. Das BMWi schätzt für 2015 einen Zuwachs in den Erwerbstätigenzahlen in Höhe von +0,7 %, für die Jahre 2016 und 2017 von +0,3 % bzw. +0,1 %.
- *Pkw-Bestand*  
 Der Pkw-Bestand ist laut KBA für das letzte Jahr (Stichpunkt: 01.01.2015) im Vergleich zu den Vorjahren überdurchschnittlich um ca. +1,3 % gewachsen. Für das laufende

<sup>21</sup> Die Berechnungen der Fahrleistungen erfolgen im Rahmen der Bearbeitung von „Verkehr in Zahlen“ im Auftrag des BMVI

Jahr 2015 wird aufgrund des gleichbleibend hohen Wachstums der fahrfähigen Bevölkerung (+0,5 % p.a.) und des starken Anstiegs des privaten Konsums (+2 %) ein nochmalig höheren Anstieg von 1,5 % realisiert.<sup>22</sup> Für 2016 und 2017 erwarten wir immer noch einen Zuwachs des Pkw-Bestandes von +1,1 % p.a.. Weniger entscheidend für die Bestandsentwicklung ist die Entwicklung der Kraftstoffpreise, da diese vorwiegend die Pkw-Nutzung und nicht den Besitz beeinflussen.

- *Kraftstoffpreise*

Die Kraftstoffpreise sanken im Jahr 2014 durchschnittlich um (real) rd. 5 % (vgl. Abbildung P-5), wobei insbesondere im zweiten Halbjahr 2014 ein massiver Preisrückgang auftrat. Grund dafür war der Rückgang der Rohölpreise im Vergleich zum Vorjahr um ca. -9 % (Brent in US Dollar und bei gleichbleibendem Wechselkurs auch in Euro). Dies machte sich im inländischen Kraftstoffabsatz bemerkbar, der 2014 um ca. +1,5 % gestiegen ist. Erstmals nach vielen Jahren stieg dabei nicht nur der Absatz von Diesel, sondern auch der Absatz von Benzin. Angetrieben durch eine anhaltende Ausweitung des Angebots bei einer stagnierenden Nachfrage wird für 2015 ein nochmaliger starker Rückgang der Rohölpreise erwartet. Mit der erwarteten verstärkten Expansion der Weltwirtschaft werden für die Jahre 2016 und 2017 die Preise wieder leicht ansteigen, wobei das Preisniveau weit unter dem Wert von 2014 liegen dürfte. Mit der Annahme von gleichbleibenden Steueranteilen dürften sich für die Jahre 2015 bis 2017 folgende Entwicklungen im Vergleich zu 2014 ergeben (siehe Abb. P-6):

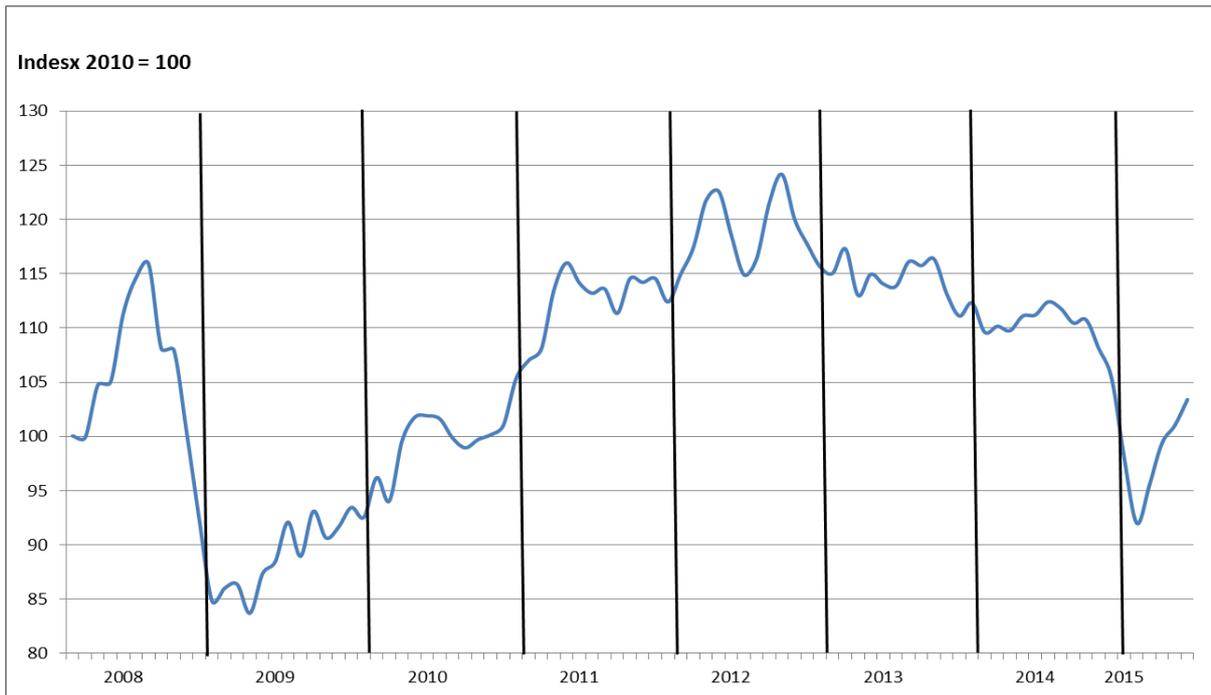
- Die Bundesbank<sup>23</sup> schätzt für 2015 den Wertverlust des Euros gegenüber dem US Dollar auf ca. 16 % und prognostiziert konstante Verhältnisse für die Jahren 2016 und 2017.
- Prognosen des IWF<sup>24</sup> gehen für den Rohölpreis von einem Rückgang des deutschen Einfuhrpreises von -27 % für 2015, sowie einer Zunahme von +10 % für 2016 und +6 % für 2017 aus.
- Daraus resultieren Änderungen des Kraftstoffpreises von -10 % für 2015, +3 % für 2016 und +2 % für 2017.

<sup>22</sup> Im ersten Quartal 2015 stieg der Pkw- Bestand um +1,3 %

<sup>23</sup> Deutsche Bundesbank- Monatsbericht Juni 2015

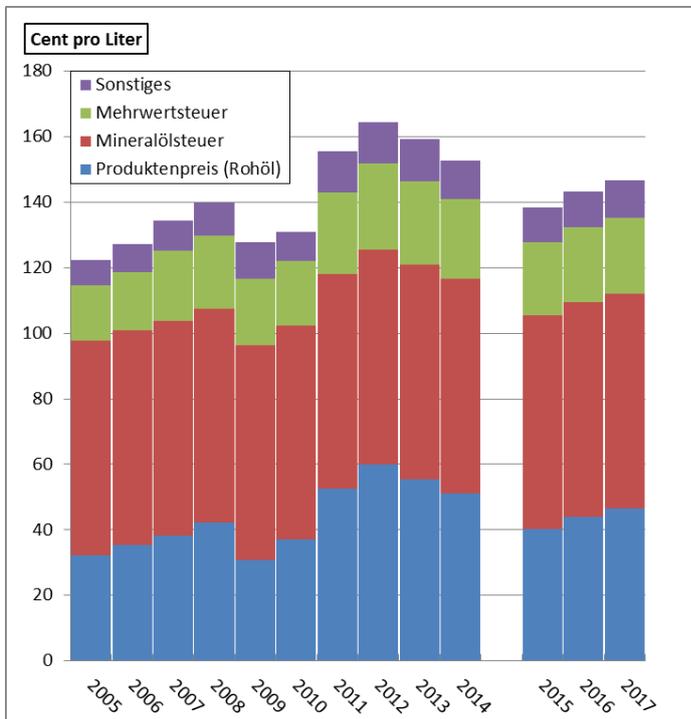
<sup>24</sup> IWF, World Economic Outlook, World Economic Outlook Update, Juli 2015, Prognosen anderer Institute und Banken, wie z.B. U.S. Energy Information Administration (EIA), Deutsche Bank, Goldman Sachs, BNP Paribas etc. liegen auf ähnlichem Niveau.

**Abbildung P-5: Entwicklung Kraftstoffpreisindex 2008 -2015**



Quelle: Statistisches Bundesamt

**Abbildung P-6: Entwicklung Kraftstoffpreis Eurosuper**



Quellen. Mineralölwirtschaftsverband; eigene Prognosen

Daraus ergeben sich nach unseren Einschätzungen für die wichtigen Komponenten des Individualverkehrs folgende Entwicklungen (vgl. Tabelle P-2 und Abbildung P-7):

- Die Steigerung der Pkw-Dichte (Pkw pro Einwohner über 18 Jahre) verläuft nach einem starken Wachstum in 2015 (+1 %) in den Jahren 2016 und 2017 mit +0,7 % bzw. 0,8 % etwas langsamer.
- Unter der Annahme von gleichbleibenden durchschnittlichen Besetzungsgraden und relativ konstanten Fahrtweiten reduziert sich die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw nach einem Wachstum von +0,2 in 2015 in den Jahren 2016 um -0,4 % und in 2017 um -0,5 %. Gründe hierfür liegen im vergleichsweise stärkeren Wachstum des Pkw-Bestandes im Vergleich zur gesamten Fahrleistung in den Jahren 2016 und 2017.

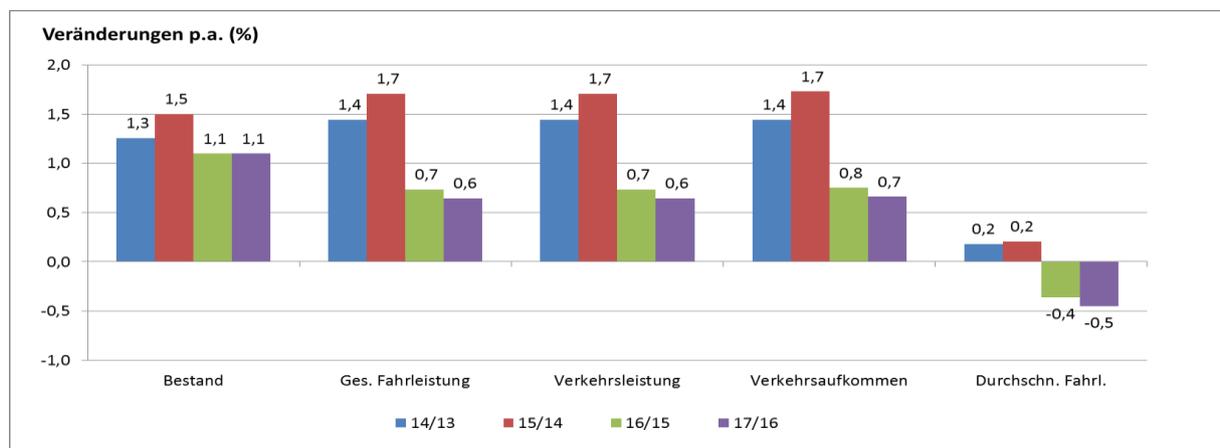
**Tabelle P-2: Komponenten des MIV**

	Absolute Werte					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
Pkw-Bestand (Mio.) <sup>1)</sup>	43,9	44,4	45,1	45,6	46,1	1,3	1,5	1,1	1,1
Pkw-Dichte <sup>2)</sup>	648	653	659	664	669	0,8	1,0	0,7	0,8
Durchschn. Fahrh. (1.000 Fzkm) <sup>3)</sup>	14,05	14,07	14,10	14,05	13,99	0,2	0,2	-0,4	-0,5
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) <sup>4)</sup>	615,9	624,8	635,5	640,1	644,3	1,4	1,7	0,7	0,6
Durchschn. Besetzung (Pers.) <sup>5)</sup>	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) <sup>4)</sup>	917,7	930,9	946,8	953,8	960,0	1,4	1,7	0,7	0,6
Durchschn. Fahrtweite (km)	16,04	16,04	16,03	16,03	16,03	0,0	-0,0	-0,0	-0,0
Verkehrsaufkommen (Mrd. Pers)	57,23	58,06	59,06	59,50	59,90	1,4	1,7	0,8	0,7

1) Zum 1. Januar des Folgejahres, ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge  
2) Pkw pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre  
3) Pro Pkw  
4) Inländerfahr- bzw. -verkehrsleistung  
5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; eigene Prognosen

**Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des MIV**



### 4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Grundlage der hier dargestellten Verkehre des **öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV)** sind die Fahraktivitäten aller Unternehmen, die in der amtlichen Jahresstatistik erhoben werden. Diese liegt derzeit vollständig bis zum Jahr 2013 vor. Zusätzlich dazu werden quartalsweise alle Verkehre von Unternehmen erhoben, die zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung im Jahr 2009 bereits am Markt tätig waren und gleichzeitig mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Diese Quartalsstatistik liegt derzeit bis zum 1. Quartal 2015 vor, so dass die hier dargestellten Entwicklungen ab 2014 als eigene Prognosen durchgeführt wurden und auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruhen.<sup>25</sup>

Demnach wird das Personenaufkommen des **gesamten ÖSPV** (siehe Tabelle P-3) nach unserer Einschätzung in den Jahren 2014 und 2015 jeweils mit +0,2 % leicht wachsen. Die moderate Entwicklung wird auch durch die günstigen Kraftstoffkosten für den Pkw als Konkurrenzverkehrsmittel zum ÖSPV verursacht. Für die beiden kommenden Jahre 2016 und 2017 dürfte mit einer ähnlichen Entwicklung (+0,2 % bzw. +0,3 %) gerechnet werden. Für die Personenbeförderungsleistung für 2014 kann von einer Steigerung von +4 % und für 2015 von +1,9 % ausgegangen werden, da hier der Anteil des stark wachsenden Linienfernverkehrs mit ausschlaggebend ist. Für 2016 und 2017 dürfte hier mit einer Steigerung von +0,7 % und +0,4 % gerechnet werden.

Der überwiegende Anteil am Gesamtaufkommen des ÖSPV liegt beim **Liniennahverkehr**. Somit spiegelt die Entwicklung dieses Segmentes das Gesamtergebnis der ÖSPV-Verkehrsnachfrage annähernd wider. Das Aufkommen im Jahr 2015 wird mit +0,2 % (Leistung: +0,1 %) leicht stärker wachsen als 2014 (+0,1 % Aufkommen und -0,2 % Leistung). Diese moderate Entwicklung wird zum einen durch den milden Winter 2014/2015 verursacht. Zum anderen wird aufgrund der günstigen Nutzerkosten der Pkw häufiger genutzt, wodurch ein Nachfrageanteil vom Liniennahverkehr auf den Pkw verlagert wird. Diese Tendenzen zeigen auch die ersten Ergebnisse der amtlichen Quartalsstatistik. Demnach stieg das Aufkommen im Liniennahverkehr im ersten Quartal 2015 im Vergleich zum Vorjahresquartal um +0,3 % (bzw. +0,7 % für die Leistung). Auch für die Jahre 2016 und 2017 wird mit einer ähnlichen Entwicklung gerechnet. Aufgrund der Einschätzung, dass gegen Ende des Prognose-

<sup>25</sup> Dies gilt insbesondere für den Linienfernverkehr (Fernbusmarkt), für den in der amtlichen Quartalsstatik nur ein geringer Anteil aller am Markt tätigen Unternehmen erhoben wird, sowie für den Gelegenheitsverkehr, der in der Quartalsstatistik gar nicht erhoben wird.

zeitraums die Kraftstoffpreise wieder ansteigen, kann mit leichten Nachfragezuwächsen für den Liniennahverkehr gerechnet werden. Allerdings wird eine positivere Nachfrageentwicklung durch die abnehmende Zahl der Auszubildenden - und hier insbesondere der Schülerverkehre - und durch das verlangsamte Wachstum der Erwerbstätigkeit (Arbeitsfahrten) verhindert.

Prognosen zu Entwicklungen des **Linienfernverkehrs** sind aufgrund der weitgehend fehlenden empirischen Grundlage und der dynamischen Entwicklung des Fernbusmarktes mit einer hohen Unschärfe behaftet. Auch für 2015 erwarten wir in diesem Segment mit rd. +24 % einen starken Zuwachs im Aufkommen und rd. +26 % in der Personenverkehrsleistung. Diese Tendenz setzt sich auch im Jahre 2016 und 2017 fort, wobei die relativen Zuwächse mit rd. +9 % p.a. für das Aufkommen und rd. +4 % p.a. für die Personenverkehrsleistung aufgrund der größeren Ausgangsbasis geringer ausfallen. Absolut gesehen werden aber 2016 gegenüber dem Vorjahr zusätzlich 2 Mio., 2017 gegenüber dem Vorjahr zusätzlich 1 Mio. Fahrgäste den Linienfernverkehr nutzen. Schon heute sind Konsolidierungstendenzen am Markt erkennbar: die Zahl der Linien ist im ersten Quartal 2015 kaum gewachsen, Angebotsausweitungen sind erst ab Mitte des Jahres aufgetreten. Neue Impulse sind hier v.a. im Bereich der Nacht- und Auslandsangebote zu erwarten. Laut dem IGES-Institut ist gleichzeitig ein steigendes Preisniveau vieler Fernbustickets zu beobachten. Der Anstieg etwa bei Angebotsfahrkarten lag zwischen Januar und April bei durchschnittlich +11 %.<sup>26</sup>

Für den **Gelegenheitsverkehr**, für den keine amtlichen Statistiken für 2014 vorliegen, wird sich der langjährige rückläufige Trend in abschwächender Form fortsetzen. Wir schätzen hier für 2015 einen Rückgang von -0,5 % im Aufkommen bzw. -0,7 % in der Leistung. Diese Entwicklung wird sich auch für 2016 und 2017 fortsetzen. Der Rückgang ist nach unseren Einschätzungen hauptsächlich auf den dominierenden Mietomnibusverkehr zurückzuführen, für den u.a. aufgrund sinkender Schülerzahlen Nachfrage wegfällt. Demgegenüber wird für die Ferienzielreisen und Ausflugsfahrten ein leichtes Plus erwartet.

---

<sup>26</sup> IGES-Institut – Presseinformation: Fernbusmarkt: Tendenz zu höheren Preisen; 26.04.2015

**Tabelle P-3: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen**

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderungen in %			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Öffentlicher Straßenverkehr <sup>2)</sup>	9.380	9.396	9.418	9.439	9.467	0,2	0,2	0,2	0,3
- Liniennahverkehr	9.298	9.304	9.322	9.341	9.369	0,1	0,2	0,2	0,3
- Linienfernverkehr	8,2	18,5	23,0	25,0	26,0	125,6	24,3	8,7	4,0
- Gelegenheitsverkehr <sup>3)</sup>	74,0	73,5	73,1	72,8	72,5	-0,6	-0,5	-0,5	-0,3
Eisenbahnverkehr	2.613	2.662	2.654	2.696	2.742	1,9	-0,3	1,6	1,7
- Nahverkehr	2.482	2.533	2.526	2.566	2.610	2,1	-0,3	1,6	1,7
- Fernverkehr	131	129	128	130	132	-1,8	-0,4	1,3	1,5
Insgesamt	11.994	12.058	12.072	12.135	12.209	0,5	0,1	0,5	0,6
- Nahverkehr	11.780	11.837	11.848	11.907	11.979	0,5	0,1	0,5	0,6
- Fernverkehr <sup>3)</sup>	214	221	225	228	230,7	3,5	1,6	1,5	1,2
<b>Verkehrsleistung <sup>1)</sup></b>									
Öffentlicher Straßenverkehr <sup>2)</sup>	77,1	80,2	81,7	82,3	82,6	4,0	1,9	0,7	0,4
- Liniennahverkehr	55,0	54,9	55,0	55,0	55,1	-0,2	0,1	0,1	0,2
- Linienfernverkehr	2,7	6,1	7,7	8,3	8,7	125,9	25,7	8,7	4,0
- Gelegenheitsverkehr <sup>3)</sup>	19,4	19,2	19,1	18,9	18,8	-1,1	-0,7	-0,7	-0,5
Eisenbahnverkehr	89,6	89,5	89,1	90,4	91,8	-0,1	-0,5	1,4	1,5
- Nahverkehr	52,8	53,4	53,3	54,1	55,1	1,2	-0,3	1,6	1,7
- Fernverkehr	36,8	36,1	35,8	36,2	36,7	-2,0	-0,7	1,1	1,3
Insgesamt	166,7	169,7	170,8	172,7	174,4	1,8	0,6	1,1	1,0
- Nahverkehr	107,8	108,3	108,2	109,2	110,2	0,5	-0,1	0,8	0,9
- Fernverkehr <sup>3)</sup>	58,9	61,4	62,6	63,5	64,2	4,2	1,9	1,5	1,1
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr ausl. Unternehmen									
3) Einschließlich Gelegenheitsnahverkehr									

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

## 4.4 Eisenbahnverkehr

Für den Eisenbahnverkehr gelten bezüglich der empirischen Datenlage ähnliche Bedingungen wie für den ÖSPV. Auch hier bilden die Fahraktivitäten der Unternehmen, die in der amtlichen Jahresstatistik erhoben werden, die Datengrundlage. Für den Eisenbahnverkehr liegen diese Daten derzeit vollständig bis zum Jahr 2013 und zu Teilen als vorläufige Informationen für das Jahr 2014 vor. Zusätzlich dazu werden quartalsweise alle Verkehre von Unternehmen im Nahverkehr erhoben, die zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung am Markt tätig waren und gleichzeitig mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Diese Quartalsstatistik liegt derzeit bis zum 1. Quartal 2015 vor.

Konnte 2014 für den **Eisenbahnverkehr** noch ein Plus von +1,9 % im Personenverkehrsaufkommen erreicht werden, ist nach unseren Einschätzungen für 2015 von einem Rückgang von -0,3 % auszugehen (siehe Tabelle P-3). In der Personenverkehrsleistung wird für 2014 ein Rückgang von -0,1 % und für 2015 von -0,5 % geschätzt. Das Ergebnis im Eisenbahnverkehr wird 2015 durch die Entwicklung des Fernbusmarktes, die günstigen Pkw-Nutzerkosten, aber auch durch verstärkt auftretende Unwetter beeinflusst. Einen deutlichen Einfluss auf das Ergebnis hatte insbesondere 2015 der Arbeitskampf zwischen der GDL und DB AG. (3 Streikperioden im April und Mai 2015 im Personen- und Güterverkehr von insgesamt ca. 8,5 Tagen Dauer).

Im Segment des **Fernverkehrs** machte sich auch dieses Jahr die Konkurrenz zum Fernbus bemerkbar. Wie in Kapitel 4.3 erwähnt wurde, wird davon ausgegangen, dass die Verluste im Jahr 2015 geringer als im Jahr davor ausfallen. Eine unerwartet positive Entwicklung nimmt der Fernverkehr aktuell durch die Sommer-Aktions-Sparpreis-Angebote der DB AG. Insgesamt kann 2015 nach unseren Einschätzungen mit einem Rückgang im Fernverkehr von -0,4 % für das Aufkommen und -0,7 % für die Leistung gerechnet werden. Grundsätzlich beeinflussen die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen die Nachfrage im Fernverkehr im Zeitraum bis 2017 durchaus positiv (Erwerbstätigkeit, BIP-Wachstum und Steigerung des privaten Konsums mit Auswirkungen auf Geschäfts- Privat- und Urlaubsfahrten). Dies zeigt sich prinzipiell auch an den amtlichen Statistikzahlen für das erste Quartal 2015, in denen die Streikauswirkungen noch nicht enthalten sind (+0,3 % Aufkommen und +1,2 % Leistung).

Zusätzlich dürfte sich für 2016 der Nachholeffekt, für die Jahre 2016 und 2017 die beginnende Konsolidierung des Preisniveaus im Fernbussegment sowie die leicht steigenden Kraft-

stoffpreise belebend auf die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr auswirken. Für 2016 und 2017 ist somit für Aufkommen und Leistung mit Zuwächsen zu rechnen, die über 1 % liegen.

Als weitere Konkurrenz zum Eisenbahnfernverkehr ist der sich immer noch ausweitende Markt der „Billigflieger“ zu berücksichtigen. Insbesondere die angekündigte innerdeutsche Destinationsoffensive von Ryanair<sup>27</sup>, die attraktive Flüge für innerdeutsche Geschäftsreisen mit neuen Destinationen an großen Flughäfen anbieten wird, wirkt sich etwas dämpfend auf den Eisenbahnfernverkehr aus.

Für den **Nahverkehr**, der zum Personenverkehrsaufkommen der Eisenbahnen mehr als 90 % und zur Personenverkehrsleistung ca. 2/3 beiträgt, wirken grundsätzlich die gleichen demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen. Im Vergleich zum ÖSPV spielt der Nahverkehr in städtischen Ballungsräumen mit überdurchschnittlichen Entwicklungsraten eine dominierende Rolle. So werden auch im Nahverkehr insbesondere für das Jahr 2015 die Streikauswirkungen einen wichtigen Einfluss auf die Entwicklung nehmen. Aber auch hier sind die günstigen Nutzerkosten für den Pkw und der milde Winter 14/15 als Einflussfaktoren zu nennen. Damit ergibt sich für 2015 im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang in Aufkommen und Leistung von -0,3 %. Diese Entwicklung zeigt sich prinzipiell auch an den amtlichen Quartalsergebnissen der Statistik für das erste Quartal 2015 (-0,1 % Aufkommen und -1,2 % Leistung). Für die Jahre 2016 und 2017 wirken sich wie im Fernverkehr auch für den Nahverkehr die grundsätzlichen positiven demographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen günstig aus. Da die Ausbildungsverkehre einen geringeren Anteil als beim ÖSPV einnehmen, spielen hier die Rückgänge der Auszubildenden keine dominierende Rolle. Insgesamt kann so in der Summe für den Eisenbahnnahverkehr nach unserer Einschätzung von einem Wachstum von +1,6 % im Jahr 2016 und +1,7 % im Jahr 2017 für das Personenverkehrsaufkommen und die Personenverkehrsleistung gerechnet werden.

---

<sup>27</sup> <http://www.aerotelegraph.com/ryanair-expandiert-in-deutschland-basis-muenchen>

## 4.5 Luftverkehr

Nach zwei für den **Passagierverkehr** mäßigen Jahren kehrte das Wachstum im Jahr 2014 zurück und das Fluggastaufkommen schloss mit 186,7 Mio. Fluggästen um +3,1 % höher ab als noch im Vorjahr. Dabei zeigte sich das Wachstum unbeeindruckt von den geopolitischen Krisen in der Ukraine und dem Irak sowie den zeitweise gedämpften konjunkturellen Ausichten für Deutschland. Nur andauernde Pilotenstreiks im Inland verhinderten zusätzliches Wachstum. Dabei trafen die Streiks den innerdeutschen Verkehr stärker als die grenzüberschreitenden Verkehre. Trotzdem konnte der innerdeutsche Verkehr aufgrund einer Zunahme der Streckendichte wieder zulegen und schloss um +0,7 % höher ab als 2013. Der grenzüberschreitende Verkehr legte mit starken +3,4 % zu. Hier sorgten vor allem die Europaverkehre für hohes Wachstum.

Im laufenden Jahr 2015 übertrifft das Passagierwachstum die Erwartungen der Winterprognose. Die positiven ökonomischen Rahmenbedingungen wirken sich nachhaltig auf das Wachstum aus. Zum einen sorgt das hohe Beschäftigungsniveau bei gleichzeitig hohen verfügbaren Einkommen für einen Kaufkraftschub und beflügelt die Nachfrage. Auf der Angebotsseite sorgen der niedrige Ölpreis und der intensive Wettbewerb zwischen den Airlines für günstige Ticketpreise. Insbesondere im Low Cost Carrier-Bereich und damit im Europaverkehr wurden deutliche Preisnachlässe und Angebotsausweitungen festgestellt. Innerdeutsch wird für das laufende Jahr 2015 mit einem Wachstum von +1,0 % gerechnet. Für zusätzliche Kapazität sorgt der Wiedereintritt Ryanairs in innerdeutsche Verbindungen ab dem Winterflugplan 2015/2016. Gleichzeitig gerät der innerdeutsche Luftverkehr aufgrund der offensiven Preispolitik der Bahn während des dritten Quartals 2015 unter Druck. Auch der bislang noch nicht gelöste Tarifkonflikt unter den Piloten könnte wieder wachstumshemmend wirken. Die grenzüberschreitenden Verkehre werden gegenüber 2014 nochmals zulegen und im Prognosezeitraum um voraussichtlich +4,1 % steigen. Die Europaverkehre zeigen sich erwartungstreu und profitieren von der allgemeinen Zuversicht der Konsumenten. Die Anschläge in Tunesien werden möglicherweise zur Verlagerung touristischer Verkehre von Nordafrika in Richtung Mittelmeer-Nordküste und -Inseln führen. Dennoch sorgen starke Zuwächse in Ägypten und Marokko bislang für einen hohen Zuwachs der gesamten Verkehre nach Afrika, so dass zum Jahresende mit einem Wachstum von über +8 % gerechnet wird. Auch für Asien wird im Jahr 2015 mit kräftigen Zuwächsen von knapp +6 % gerechnet. Fluggäste profitieren hier besonders von einem sich zunehmend verschärfenden Wettbewerb zwischen Fluggesellschaften aus Europa und Nahost. Einzig die Amerika-Verkehre werden zum Jahresen-

de abflachen. Die Abschwächung des Euros gegenüber dem US-Dollar wirkt sich negativ auf Fern- und Geschäftsreisen in die USA aus. Während für die gesamten Amerika-Verkehre noch ein Wachstum von +1,0 % für das Jahr 2015 erwartet wird, zeigt die Prognose für die USA einen Rückgang in Höhe von -1,2 %.

**Tabelle P-4: Luftverkehr**

	Mio. Pers.					Veränderung p.a. in % <sup>3)</sup>			
	2013	2014	2015	2016	2017	14/13	15/14	16/15	17/16
<b>Fluggäste <sup>1)</sup></b>	181,1	186,7	193,6	199,0	204,0	3,1	3,7	2,8	2,5
Innerdeutsch (Einsteiger)	22,6	22,7	23,	23,4	23,7	0,7	1,0	2,0	1,3
Grenzüberschreitend <sup>2)</sup>	158,6	164,0	170,7	175,6	180,3	3,4	4,1	2,9	2,7
- davon Europa	121,8	126,7	131,3	136,4	140,1	4,0	3,7	3,8	2,7
- darunter EU	92,7	97,6	102,1	107,2	110,5	5,3	4,7	4,9	3,1
- davon Interkontinental	35,9	36,5	38,0	39,2	40,1	1,6	4,3	3,0	2,4
- davon Afrika	5,6	5,6	6,1	6,3	6,5	-0,7	8,8	4,1	2,8
- davon Amerika	15,1	15,4	15,5	15,8	16,1	1,9	1,0	1,4	1,9
- darunter USA	10,4	10,4	10,3	10,3	10,4	0,3	-1,2	-0,5	1,2
- davon Asien	15,1	15,5	16,4	17,1	17,6	2,3	5,9	4,2	2,8
- davon Australien / Ozeanien	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Verkehrsleistung <sup>4)</sup></b>	56,7	58,4	60,6	62,2	63,8	3,0	3,7	2,8	2,5
Innerdeutsch	10,0	10,0	10,2	10,4	10,5	0,7	1,6	2,0	1,2
Grenzüberschreitend	46,7	48,3	50,4	51,9	53,3	3,4	4,3	4,3	2,8

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger.  
2) inkl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2013: 0,4; 2014: 0,3; 2015: 0,3; 2016/17: 0,3 Mio.)  
3) Veränderungsraten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen  
4) Innerhalb Deutschlands.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Fiplan; BAG Prognosen

Für die Jahre 2016 und 2017 wird mit einem stabilen Wachstum gerechnet. Das Wachstum wird sich im Zeitablauf jedoch verlangsamen. Grund für diese Annahme sind die abklingenden konjunkturellen Sondereffekte im Inland. Die hohe Kaufkraft aufgrund der Rentenausweitung und niedrigen Energiepreisen wird sich allmählich abschwächen. Mittelfristig ist mit einem Anstieg der Verbraucherpreise zu rechnen. Am deutlichsten wird sich die Abschwächung des Wachstums auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken. Der innerdeut-

sche Verkehr wird zunächst im Jahr 2016 aufgrund von Streckenausweitungen und Nachholeffekten der streikbedingten Jahre 2014 und 2015 aufholen und sich im Jahr 2017 stabilisieren. Die Amerika - Verkehre werden sich voraussichtlich von den Wechselkurswirkungen befreien und wieder stärker zulegen.