

# **Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr**

## **Kurzfristprognose Sommer 2016**

im Auftrag des

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

FE-Nr. 97.0348/2015

Waldkirch / Köln Juli 2016

---

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
0 Zusammenfassung	6
1 Einleitung	12
2 Rahmenbedingungen	13
2.1 Demographische Leitdaten	15
2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	17
3 Güterverkehr	21
3.1 Überblick Gesamtentwicklung	21
3.2 Transportaufkommen und Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern	23
3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungs-stufen	29
3.4 Güterverkehr nach Güterabteilungen	32
3.4.1 Landverkehrsträger	32
3.4.2 Seeverkehr	35
3.5 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	36
3.6 Luftfracht	38
4 Personenverkehr	41
4.1 Überblick	41
4.2 Motorisierter Individualverkehr	47
4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	51
4.4 Eisenbahnverkehr	54
4.5 Luftverkehr	56
5 Anhang: Detailangaben zu den Rahmenbedingungen	59
6 Erläuterungen zur Prognosemethode	70
7 Anhang: Tabellen	72

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Abbildung Z-1: Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs	11
Abbildung G-1: Langfristige Entwicklung des Binnenländischen Verkehrs in Deutschland	23
Abbildung G-2: Modale Teilung der Transportaufkommen der Landverkehrsträger	28
Abbildung G-3: Modale Teilung der Transportleistung der Landverkehrsträger	28
Abbildung G-4: Fahrleistung in- und ausländischer Fahrzeuge auf Mautstrecken	31
Abbildung G-5: Veränderung des Transportaufkommens nach Hauptverkehrsbeziehungen	37
Abbildung G-6: Veränderung der Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen	37
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	43
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	45
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	46
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	46
Abbildung P-5: Entwicklung Kraftstoffpreisindex 2008 - 2015	49
Abbildung P-6: Entwicklung Kraftstoffpreis Eurosuper	50

<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	16
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	18
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten Deutschlands	18
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	26
Tabelle G-2: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	30
Tabelle G-3: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen	32
Tabelle G-4: Luftfracht nach Kontinenten	40
Tabelle G-5: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	72
Tabelle G-6: Schienengüterverkehr nach Güterabteilungen	72
Tabelle G-7: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	73
Tabelle G-8: Seeverkehr nach Güterabteilungen	73
Tabelle G-9: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t/a	74
Tabelle G-10: Transportleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mrd. tkm/a	75
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	42
Tabelle P-2: Komponenten des MIV	51
Tabelle P-3: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen	54
Tabelle P-4: Luftverkehr	58

## Abkürzungen

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BREXIT	EU-Austritt des Vereinigten Königreichs
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
IWF	Internationaler Währungsfonds
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Kultusministerkonferenz
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MID	Mobilität in Deutschland
MWV	Mineralölwirtschaftsverband e.V.
OPEC	Organisation erdölexportierender Länder
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
p.a.	per annum
Pkm	Personenkilometer
SPV	Schienenpersonenverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt
t/a	Tonnen pro Jahr
tkm/a	Tonnenkilometer pro Jahr
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 "Mittelfristprognose Sommer 2016" erarbeitet. Gegenüber der Winterprognose 2015/2016 liegen – bis auf den Straßengüterverkehr – die Ist-Werte für das Jahr 2015 nun weitgehend vor. Die Prognose erstreckt sich auf die Jahre 2016 bis 2018. 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 Januar 2016 die Grundlage. Für die Prognose der Verkehrsnachfrage ist die Entwicklung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen von entscheidender Bedeutung. Aufgrund von Expertenmeinungen, Prognosen von Wirtschaftsforschungsinstituten und des Internationalen Währungsfonds werden folgende Entwicklungen erwartet:

- Die Absatzlage sowie die Exporte der Deutschen Industrie haben sich seit Jahresbeginn verbessert.
- Die Rohölpreise sind in diesem Jahr um 80 % gestiegen, sind aber im Vergleich zu Vorjahren immer noch auf relativ niedrigem Niveau. Im Prognosezeitraum wird mit Steigerungen der Ölpreise gerechnet.
- Die Zinsen in Europa werden voraussichtlich auf einem niedrigen Niveau bleiben.
- Die Europäische Zentralbank hält an der regelmäßigen Ausweitung der Geldmenge in Europa fest.
- Die Konsumausgaben als wichtiger Teil der Endnachfrage bilden weiterhin eine stabile Komponente der Endnachfrage.
- Für die Bauindustrie wird auch über das Jahr 2016 hinaus eine gute bis sehr gute Auftragslage gesehen.
- Der Welthandel entwickelt sich nur zögerlich.
- Es kann weiterhin von einem höheren positiven Außenwanderungssaldo ausgegangen werden, womit die Bevölkerung bis 2018 – so wie schon in der Winterprognose 2015/2016 angegeben - etwas stärker ansteigen wird.

- Anhand der aktuellen Mautstatistik ist zu erkennen, dass wohl auch im Jahr 2016 der Anteil der ausländischen Fahrzeuge an der Fahrleistung in Deutschland weiter zunehmen wird.

Insgesamt wird erwartet, dass diese Rahmenbedingungen im Prognosezeitraum 2016 bis 2018 zu einem weiteren Anwachsen der Güter- und Personenverkehre führen – wenn auch nicht mehr so ausgeprägt, wie noch in der Winterprognose (siehe Abbildung Z-1).

### **Güterverkehr**

Für den **Güterverkehr** wird erwartet, dass das Transportaufkommen insgesamt von 4.256,4 Mio. Tonnen im Jahr 2015 auf 4.308,6 Mio. Tonnen im Jahr 2018 anwachsen wird, also um durchschnittlich rd. 0,41 % pro Jahr. Die Transportleistung wird im gleichen Zeitraum von 665,5 Mrd. Tonnenkilometer auf 696,6 Mrd. Tonnenkilometer steigen, also um durchschnittlich rd. 1,53 % pro Jahr wachsen. Es ist somit weiterhin ein Zuwachs der durchschnittlichen Transportentfernung innerhalb des deutschen Verkehrsnetzes zu erwarten. Die nationalen Gütertransporte dürften dabei bis zum Ende des Prognosezeitraums nur geringere Zuwächse zeigen – und sogar leicht sinken, während für die grenzüberschreitenden Güterverkehre – Versand, Empfang und Durchgangsverkehre von Gütern – deutlich höhere Wachstumsraten zu erwarten sind.

Im Jahr 2015 wurde die Struktur der Güterverkehrsnachfrage durch zwei singuläre Ereignisse beeinflusst. Zum einen wurde der in 2014 begonnene Bahnstreik auch 2015 fortgesetzt. Die neuesten statistischen Zahlen zeigen, dass die Beeinträchtigung des Schienengüterverkehrs geringer als erwartet ausgefallen ist. Offensichtlich sind die Transportverluste bei der Deutschen Bahn durch Wettbewerber aufgefangen worden und es gab zum Ende des Jahres 2015 sowie aufgrund der milden Witterung einen deutlichen Aufschwung im Schienengüterverkehr. Ein weiteres singuläres Ereignis war in der zweiten Jahreshälfte ein extremes Niedrigwasser auf allen wichtigen natürlichen Binnenschiffahrtswegen, so dass die Binnenschiffe zum Teil nur mit geringer Auslastung fahren konnten. Der Einbruch bei der Binnenschiffahrt war 2015 mit einem Verlust von 3,1 % im Aufkommen und einem Rückgang der Transportleistung von 6,4 % gravierend. Es ist nicht zu erwarten, dass diese Verluste im Prognosezeitraum bis 2018 wieder ganz aufgeholt werden. Der Straßengüterverkehr konnte 2015 von der guten Konjunkturlage, zunehmenden Bauinvestitionen und Mengengewinnen

von der Bahn und dem Binnenschiff profitieren. Die Rohöltransporte in Rohrleitungen profitierten 2015 aufgrund der drastisch gesunkenen Rohölpreise von der gestiegenen Rohölnachfrage im Inland. Für den Seeverkehr ergeben sich für 2015 Aufkommenseinbußen von 2,7 % aufgrund der Handelssanktionen mit Russland und der Rückgänge der Seeverkehre mit China und den USA.

Für den Zeitraum 2016 bis 2018 wird eine eher stetige Veränderung der Güterverkehrsnachfrage prognostiziert. Auf Basis der Projektionen für die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, Europa und der Welt ist nach einem deutlichen Anstieg von Aufkommen und Leistung von über 1,5 % in 2015 ein Nachlassen der Dynamik beim Aufkommen und der Leistung zu erwarten. Damit liegen die aktuellen Prognosen etwas unter der Abschätzung aus der Winterprognose 2015/2016. Insbesondere für die Tonnageentwicklung wird ein Abflachen der Wachstumskurve gesehen, da im Prognosezeitraum die Massenguttransporte zurückgehen dürften. Demgegenüber steigen die Aufkommen in den hochwertigen Güterbereichen an, hervorgerufen durch eine stabile Binnenkonjunktur und ein positives Konsumklima.

Wie schon in den vergangenen Jahren wird der **Straßengüterverkehr** absolut am stärksten wachsen, wobei aber dieses Wachstum im Prognosezeitraum stetig zurückgehen dürfte – insbesondere hervorgerufen durch eine im Prognosezeitraum etwas nachlassende Baunachfrage<sup>1</sup>. Für den Güterverkehr der **Eisenbahnen** wird eine ähnliche Entwicklung erwartet – nur auf niedrigerem Niveau. Bei der Eisenbahn spielt die Entwicklung der Massengutnachfrage eine wichtige Rolle. Da diese im Prognosezeitraum an Bedeutung verlieren wird, spiegelt sich das im Aufkommen für die Eisenbahn wider. Hierbei ist auf den Wachstumsmarkt des **kombinierten Verkehrs** hinzuweisen, für den ein überproportionales Wachstum von 2,4 % in 2016 und durchschnittlich über 2,4 % p.a. (jeweils Aufkommen und Leistung) für den Zeitraum bis 2018 erwartet wird. Bei der **Binnenschifffahrt** ist – auch aufgrund des Basiseffekts - für das Jahr 2016 wieder mit einer Steigerung des Transportaufkommens um 1,0 % und der Transportleistung um 1,1 % zu rechnen. Im Zeitraum 2017 bis 2018 dürfte in der Binnenschifffahrt aber eher mit einer Stagnation zu rechnen sein. Auch hier liegen die Gründe in der Entwicklung des Massengutsegments. Für das auch in der Binnenschifffahrt wichtige Segment des kombinierten Verkehrs werden zwar deutliche Zuwächse im Prognosezeitraum erwartet. Allerdings ist das absolute Aufkommen hier zu gering, um die wegfallende Tonnage im Massengutbereich zu kompensieren. Für die **Rohrleitungstransporte** wird im Jahr 2016 aufgrund der weiterhin erwarteten niedrigen Rohölpreise und der guten Nachfrage

---

<sup>1</sup> Siehe dazu die Ausführungen im Anhang in den Rahmenbedingungen, Ziffer D2.2



mit 91,2 Mio. t (0,6 % Zuwachs) ein relativ hohes Transportaufkommen erwartet, das sich allerdings bis zum Ende des Prognosezeitraums auch nicht wesentlich verändern wird. Für die **Seeverkehre** wird, trotz deutlicher Transportverluste in 2015, bis 2018 wieder eine Rückkehr in die Wachstumszone erwartet, so dass für 2016 mit einem Transportzuwachs von 1,1 % und für 2017 und 2018 von 1,3 % p.a. gerechnet wird. Insgesamt dürfte der Güterverkehr somit weiter wachsen, wobei die wichtigsten Märkte die Transporte von **hochwertigen Gütern** sein werden, also Konsumgüter, Maschinen, Fahrzeuge, Textilien und Nahrungsmittel.

Im **Luftfrachtverkehr** bleiben Wachstumsimpulse für das Jahr 2016 aus. Insgesamt wird mit einem Zuwachs des Aufkommens um 0,9 % gerechnet. Die Luftfracht leidet unter der Schwäche der Weltwirtschaft und einem stagnierenden Welthandel. Besonders die Abwärtsentwicklung bei den Exporten verhindert ein besseres Abschneiden im laufenden Jahr.

### **Personenverkehr**

Im **Personenverkehr** aller Verkehrsarten dürfte im Jahr 2016 voraussichtlich mit 1,8 % bzw. 2,0 % (Aufkommen und Leistung) eine leicht stärkere Entwicklung als im Vorjahr zu erwarten sein (siehe Abbildung Z-1). Für die darauf folgenden Jahre 2017 und 2018 dürfte eine etwas schwächere Entwicklung zu erwarten sein.

Treibende Kraft dabei ist aufgrund der steigenden privaten Konsumausgaben, des gleichbleibenden erweiterten Pkw-Bestands sowie der im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahr immer noch niedrigen Kraftstoffpreise die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**. Im Jahr 2016 dürfte das Wachstum zunächst bei 2,0 % im Aufkommen und in der Leistung liegen, für die Folgejahre aber zurückgehen.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** wird sich der Nahverkehr im Jahr 2016 im Fahrtenaufkommen und in der Personenverkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr leicht positiver entwickeln. Der Linienfernverkehr wird weiter ein dynamisches Marktsegment sein, prozentual jedoch im Jahr 2016 mit 10 % weit geringer als im Vorjahr. Für den Gelegenheitsverkehr wird aufgrund der auslaufenden Sondereffekte von einer nur noch geringen Steigerung von +0,3 % bzw. +0,2 % p.a. (Aufkommen und Leistung) ausgegangen.

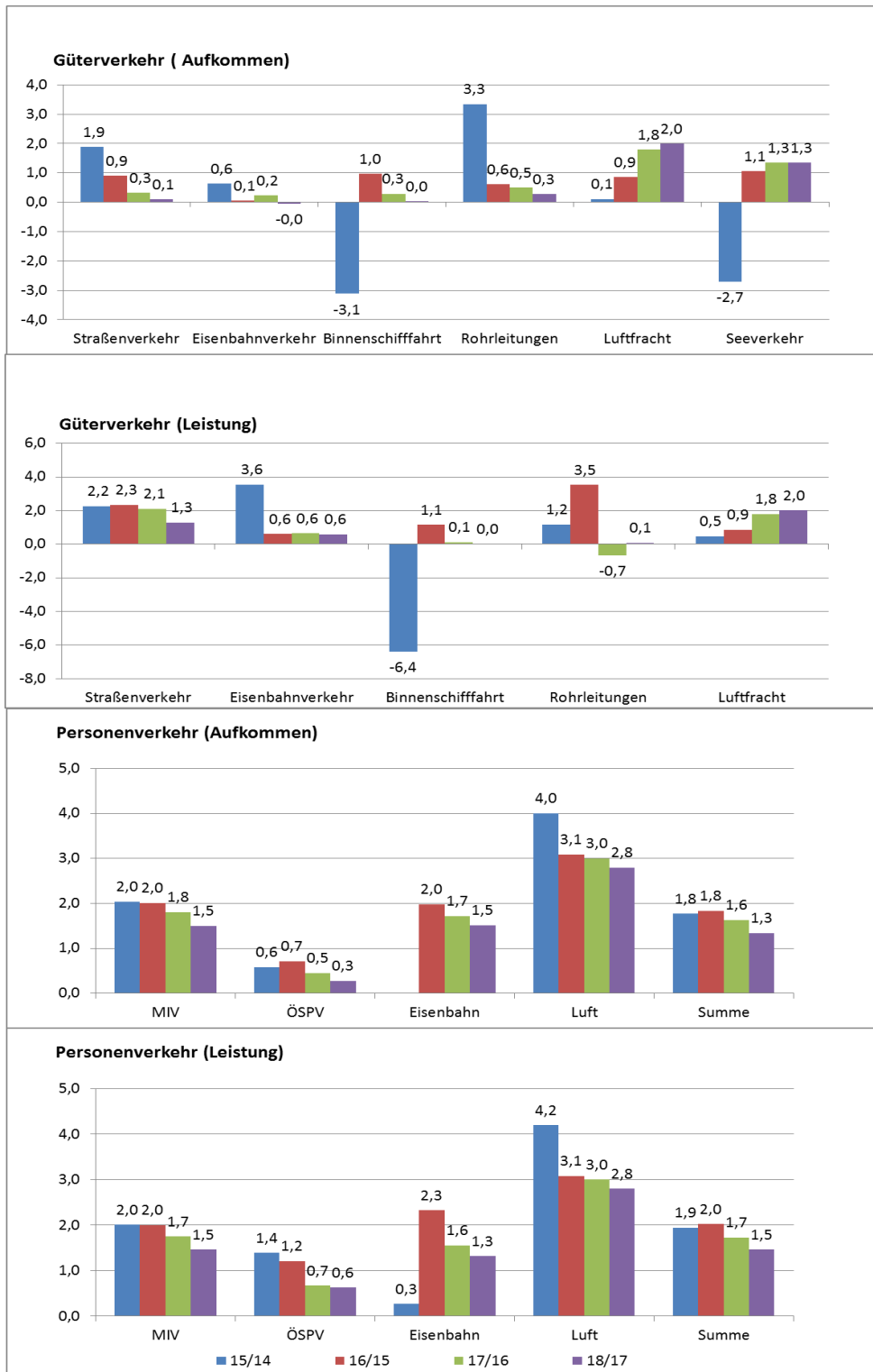
Für das Jahr 2016 wird für den **Eisenbahnverkehr** ein Wachstum von 2,0 % p.a. im Aufkommen und 2,3 % in der Leistung erwartet. Dieses wird aber bis 2018 auf 1,5 % bzw. 1,3% zurückgehen. Im Nahverkehr spielen dabei die Basiseffekte aus den letztjährigen Arbeitsniederlegungen sowie positive Impulse aus Angebotserweiterungen eine Rolle. Etwas gedämpft

wird dieser Effekt durch relativ günstige Kraftstoffpreise und damit verbunden mit einer verstärkten Nutzung des Pkw. Auch im Fernverkehr sind Basiseffekte aus den Streiks im Vorjahr zu erwarten. Der Fernverkehr erhält insbesondere zusätzliche starke Impulse aufgrund der breit wirkenden Kunden- und Preisoffensiven und Angebotsausweitungen der DB AG, die in der Winterprognose so nicht abzusehen waren. Dem stehen jedoch nochmalige Verluste an den Fernbus entgegen, die allerdings aufgrund von Konsolidierungstendenzen im Markt geringer werden, so dass hier mit einem überdurchschnittlich starken Wachstum von voraussichtlich jeweils 3,5 % p.a. bzw. 3,8 % p.a. (Aufkommen und Leistung) gerechnet werden dürfte. In diesem Nachfragesegment werden sich auch aufgrund der wegfallenden Basiseffekte die Wachstumsraten für 2017 und 2018 verringern.

Das Passagieraufkommen im **Luftverkehr** entwickelt sich im Jahr 2016 stark und wird um voraussichtlich 3,1 % gegenüber 2015 zulegen. Damit stiege das jährliche Aufkommen an den deutschen Flughäfen erstmals auf über 200 Mio. Fluggäste an. Nach wie vor profitieren Fluggesellschaften und Passagiere von den günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Ein noch besseres Abschneiden wird durch eine allgemeine Buchungszurückhaltung aufgrund vermehrter terroristischer Ereignisse verhindert.

Die Transportentwicklung der Verkehrsträger ist im Überblick in der Abbildung Z-1 dargestellt.

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



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr in Zahlen ,eigene Prognosen

## 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 im Sommer eines Jahres vorgelegte "Sommerprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für die darauf folgenden zwei Jahre. Die im Winter des jeweiligen Jahres erarbeitete "Winterprognose" hat die Prognose für das unmittelbar abgelaufene Jahr, das aktuelle Jahr und die 3 folgenden Jahre zum Inhalt. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "Kurzfristprognose Sommer 2016" auf die Jahre 2016, mit Ausblick auf die Jahre 2017 und 2018. Für die Prognose wurden die Daten, Statistiken, Brancheneinschätzungen und Erkenntnisse berücksichtigt, die größtenteils bis zum 01.07.2016 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 2016 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, auf Einschätzungen von Verbänden und Experten. Für die weltwirtschaftlichen Leitdaten (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) werden weitestgehend die Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) herangezogen, die in der Ausgabe von April 2016 vorliegen.

In dem Bericht wird zunächst auf die generellen Rahmenbedingungen und einzelne Wirkungsfaktoren eingegangen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr haben. Im Anschluss daran wird die Prognose für den Güterverkehr und darauf folgend die für den Personenverkehr dargestellt. Im Text selbst werden die wesentlichen Entwicklungen aufgezeigt, ergänzt um aggregierte Zahlentabellen und Abbildungen. Detailinformationen sind in speziellen Anhängen in diesem Prognoseband enthalten.

## 2 Rahmenbedingungen

Die Strukturen der Personen- und Güterverkehrsnachfrage werden von sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Grundsätzlich entsteht die Verkehrsnachfrage zunächst aus abgeleiteten Mobilitätsbedürfnissen von Personen und Gütern. Im Personenverkehr sind Wege für die Versorgung, zum Ausbildungs- und Arbeitsplatz sowie die Bedürfnisse, in Urlaub zu fahren, die Freizeit zu gestalten und soziale Kontakte zu pflegen, die entscheidenden Treiber für die Mobilität. Im Güterverkehr sind die regionale Wirtschaftstätigkeit, die Notwendigkeit der Be- und Entsorgung von Material sowie der nationale und internationale Gütertausch die treibenden Kräfte für die Güterverkehrsnachfrage. Wirtschaftskrisen in wichtigen Partnerländern für den Außenhandel beeinträchtigen die Import- und Exportströme, konjunkturell schwierige Zeiten können zu weniger Beschäftigung und Konsumnachfrage führen, was entsprechende Auswirkungen auf die Personenverkehrsnachfrage hat. Die Entwicklung des Ölpreises als zentrale Größe für die Kosten der Mobilität beeinflusst neben der Wirtschaftsaktivität auch entscheidend die Verkehrsnachfrage. Somit stehen die Beschreibung der wichtigsten nationalen und internationalen Einflussgrößen und Rahmenbedingungen und deren voraussichtliche Entwicklung im Prognosezeitraum am Anfang der Verkehrsprognose.

Gegenüber der Winterprognose 2015/2016 mit Stand März 2016 haben sich die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht wesentlich geändert. Es ist eher zu erwarten, dass die Rahmenbedingungen, welche die Verkehrsnachfrage wesentlich bestimmen, länger unverändert bleiben werden als in der Winterprognose 2015/2016 angenommen wurde. So werden die Zinsen auch über 2016 hinaus stabil bleiben, der Ölpreis, der zu Anfang 2016 leicht angestiegen ist, wird wahrscheinlich weiter auf dem niedrigen Niveau bleiben und die Baukonjunktur, die eine wesentliche Bestimmung für die Transportaufkommen im Straßengüterverkehr ist, wird wahrscheinlich im Prognosezeitraum der Sommerprognose 2016 stabil bleiben.

Die Rahmenbedingungen für die Sommerprognose 2016 sowie die wahrscheinlichen Änderungen gegenüber der Winterprognose 2015/2016 sind in der folgenden Übersicht dargestellt. Im Detail werden die Rahmenbedingungen im Anhang beschrieben.

- Die Absatzlage in der Deutschen Industrie hat sich seit Jahresbeginn verbessert: so stieg der Export im März im Vergleich zum Januar um 20 Milliarden € und steht somit nahezu auf Vorjahresniveau. (Zudem bleibt der Ifo-Geschäftsklimaindex auf konstant hohem Niveau von 106,6 Punkten.)

- Die Rohölpreise sind seit Januar 2016 um 80 % gestiegen. Die Ölpreisnachfrage hat gegenüber Jahresbeginn zugenommen. Die OPEC-Produktion ist nicht so stark gestiegen wie erwartet, die zusätzlichen Ölausfuhren des Iran sind durch Rückgänge der Ölförderung anderswo (Nigeria, Libyen, USA) kompensiert worden, so dass im Moment von einem ausgeglichenen Markt gesprochen werden kann. Es kann also insgesamt mit einer stetigen Steigerung der Ölpreise gerechnet werden.
- Die Zinsen in Europa bleiben auf einem niedrigen Niveau. Nachdem in den USA Ende des Jahres die Zinsen moderat angehoben wurden, wird die US-Notenbank aufgrund des eher verhaltenen Starts der US-Wirtschaft in das Jahr 2016 wohl deutlich länger mit einer zweiten Zinserhöhung abwarten.
- Die Europäische Zentralbank hält an der regelmäßigen Ausweitung der Geldmenge in Europa fest. Das hält das Zinsniveau niedrig und begünstigt tendenziell die Kreditaufnahme und die Investitionsfinanzierung der Unternehmen.
- Die Konsumausgaben als wichtiger Teil der Endnachfrage bilden weiterhin eine stabile Komponente der Endnachfrage. Grund dafür sind die guten Arbeitsmarktbedingungen, die geringe Inflation sowie die geringen Energiekosten.
- Entgegen den bisherigen Erwartungen wird für die Bauindustrie auch für das Jahr 2016 eine sehr gute Auftragslage erwartet. In den Folgejahren wird eher mit einem zurückgehenden Wachstum der Bauinvestitionen gerechnet, da inzwischen Risiken eingetreten sind, die trotz guter Rahmenbedingungen dämpfend auf die Baukonjunktur wirken<sup>2</sup>.
- Der Welthandel entwickelt sich nur zögerlich. Die Prognosen für das BIP-Wachstum wichtiger Partnerländer von Deutschland wurden vom IWF gegenüber der Herbstprognose entsprechend verringert. Der Außenhandel mit China, ein wichtiger Treiber für die deutsche Wirtschaft in den letzten Jahren, fällt aufgrund der wirtschaftlichen Konsolidierungsbestrebungen in China etwas zurück.
- Das Ausmaß der Flüchtlingsströme hat sich seit dem Winter beruhigt. Jedoch bleibt die Lage unsicher. Inwieweit sich die mit der Flüchtlingsaufnahme einhergehende Belastung der öffentlichen Haushalte auf die übrigen Bereiche der Wirtschaft und die öffentlichen Investitionen auswirken wird, ist zurzeit unklar. Auf jeden Fall kann weiterhin von einem höheren positiven Außenwanderungssaldo ausgegangen werden, womit die Bevölkerung bis 2018 – so wie schon in der Winterprognose 2015/2016 angegeben - etwas stärker ansteigen wird.

---

<sup>2</sup> siehe dazu im Anhang „Rahmenbedingungen Ziffer D2.2

- Anhand der aktuellen Mautstatistik ist zu erkennen, dass wohl auch im Jahr 2016 der Anteil der ausländischen Fahrzeuge an der Fahrleistung in Deutschland weiter zunehmen wird. Entsprechend ist mit einem Zuwachs der Kabotagefahrten zu rechnen. Der in der Winterprognose 2015/2016 ausgewiesene geringe Zuwachs muss demnach nach oben korrigiert werden.

Insgesamt bedeuten diese aktuellen Entwicklungen, dass die neuen Prognosewerte der Personen- und Güterverkehrsnachfrage etwas niedriger ausfallen werden als die Prognosen in der Winterprognose 2015/2016. Die Verkehrsnachfrage bis 2016 liegt dabei etwas über den Werten der Winterprognose. Zudem gibt es gegenüber dem Frühjahr abweichende Entwicklungen bei den Hauptverkehrsträgern. Darauf wird noch später eingegangen.

Es sei hier kurz auf die aktuelle Entwicklung in England hingewiesen. Die Abstimmung der englischen Bevölkerung hat entgegen den Erwartungen ein Votum für einen Ausstieg Englands aus der Europäischen Union ergeben. Inzwischen folgte Theresa May als Premierministerin auf David Cameron. Frau May will den Ausstieg aus der EU konsequent durchführen.

Über die möglichen Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung sowie die politische Zusammenarbeit in Europa gibt es unter Experten keine Einigkeit. Es ist im Moment nicht exakt vorhersehbar, welche Entwicklungen sich ergeben werden. Das gilt auch für die Mittelfristprognose der Verkehrsnachfrage. Es wird im Moment davon ausgegangen, dass sich im Prognosezeitraum keine grundsätzlichen Änderungen in den grenzüberschreitenden Verkehren von und nach England einstellen werden.

## **2.1 Demographische Leitdaten**

Seit der Kurzfristprognose vom Sommer 2015 ist die zwischen den Statistischen Ämtern von Bund und Ländern koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland<sup>3</sup> Grundlage für die Projektion der demographischen Entwicklung. Sie zeigt die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2060 auf. Der zugrunde liegende Bevölkerungsbestand am 31.12.2013 beruht auf der justierten Bestandsfortschreibung auf Grundlage des Zensus 2011. Dabei wird in Bezug auf die Außenwanderung die Variante W2 „Kontinuität bei stärkerer Zuwanderung“

---

<sup>3</sup> Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 13. koordinierte Bevölkerungsvorausrechnung; Wiesbaden 2015.

innerhalb der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung zu Grunde gelegt. Diese Variante geht von einer schrittweisen Anpassung des Wanderungssaldos von 500.000 Personen im Jahr 2014 auf 200.000 im Jahr 2021 aus. Für die Zeit nach 2021 wird ein konstanter Wanderungssaldo angenommen. Da zu erwarten ist, dass die Zuwanderung aufgrund der bisherigen und noch zu erwartenden Flüchtlingsströme über den oben beschriebenen Annahmen liegt, wird eine entsprechende Anpassung der Bevölkerungszahl sowie der Altersstruktur vorgenommen.

Es wird angenommen, dass sich die **Einwohnerzahlen Deutschlands** im Jahr 2016 voraussichtlich um 0,9 % und um weitere 0,4 bzw. 0,2 % p.a. in den Folgejahren 2017 und 2018 erhöhen. Dieser Bevölkerungszuwachs findet aufgrund der jüngeren Altersstruktur der Zuwanderer vornehmlich in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr statt.

**Tabelle R-1: Demographische Leitdaten**

	Mio. Personen					Veränderungen p.a. in %			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
Einwohner <sup>1)</sup>	81,00	81,68	82,40	82,73	82,91	0,8	0,9	0,4	0,2
Einwohner über 18 Jahre <sup>1)</sup>	69,36	70,04	70,75	71,10	71,31	1,0	1,0	0,5	0,3
Auszubildende <sup>2)</sup>	13,65	13,66	13,68	13,67	13,65	0,1	0,1	-0,1	-0,1

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

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kultusministerkonferenz

Die Zahl der potenziell fahrfähigen **Einwohner über 18 Jahre** dürfte – entsprechend des überwiegenden Bevölkerungszuwachses in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr – mit 1 % in 2016 leicht überproportional steigen. Für die Jahre 2017 und 2018 ist mit etwas schwächeren Zuwächsen (0,5 bzw. 0,3 % p.a.) zu rechnen.

Die Zahl der **Auszubildenden**, die der Zahl der Schüler an allgemein- und berufsbildenden Schulen sowie der Zahl der Studierenden entspricht, ist insbesondere für die Entwicklung des ÖPNV von Bedeutung. Nach dem kontinuierlichen Rückgang in den letzten Jahren dürfte dieser Trend letztes Jahr aufgrund der Zuwanderung von Personen in jungen Altersklassen gestoppt worden sein. Im Vergleich zur Winterprognose 2015/2016, sind hier keine Veränderungen anzunehmen, d.h. für 2016 wird die Zahl der Studienanfänger voraussichtlich



unverändert hoch bleiben und im weiteren Verlauf nur allmählich zurückgehen.<sup>4</sup> Die Schülerzahl würde nach der Prognose der Kultusministerkonferenz (KMK) im gleichen Zeitraum eigentlich sinken.<sup>5</sup> Nicht betrachtet sind hier aber noch die Auswirkungen der erhöhten Zuwanderung. Berücksichtigt man diese, würde sich die Zahl aller Auszubildenden für die Jahre 2015 und 2016 insgesamt leicht um 0,1 % erhöhen und dürfte erst im Zeitraum 2017 und 2018 um 0,1 % p.a. zurückgehen.

## 2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Das **Welt-Bruttoinlandsprodukt (BIP)** ist im Jahr 2015 voraussichtlich um 3,1 % gewachsen (vgl. Tab. R-2). Dabei hat sich die Entwicklung im Euroraum bzw. in der EU und Japan spürbar und in den USA etwas verbessert, in China dagegen mit einem geringeren Wachstum verschlechtert. Wie bereits beschrieben können in den Prognosen mögliche Auswirkungen eines Brexit nicht enthalten sein. In der neuesten Prognose geht der IWF<sup>6</sup> gegenüber der Herbstprognose weltweit von einer leicht geringeren Belebung des Wachstums aus. Grund dafür sind die Erwartungen von einem etwas geringeren BIP-Wachstums z.B. bei wichtigen Handelspartnern wie Japan, China, dem Iran, Mexiko und bei europäischen Nachbarländern. Insgesamt dürfte für das Jahr 2018 das Handelswachstum der Weltwirtschaft weiter bis auf 4,1 % p.a. zunehmen.

---

<sup>4</sup> Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister: Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2014 – 2025, Bonn 2015.

<sup>5</sup> Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister: Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2010 – 2025, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 200, Bonn 2013.

<sup>6</sup> Internationaler Währungsfonds (Hrsg.): World Economic Outlook - April 2016; Washington 2016.

**Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten**

	Veränderungen in % p.a.				
	14/13	15/14	16/15	17/16	18/17
Welthandel <sup>1)</sup>	3,5	2,8	3,1	3,8	4,1
<b>BIP</b>					
Welt	3,4	3,1	3,2	3,5	3,6
EU	1,5	2,0	1,8	2,0	1,9
Euroraum	0,9	1,6	1,5	1,6	1,6
USA	2,4	2,4	2,4	2,5	2,4
Japan	0,0	0,5	0,5	-0,1	0,4
China	7,3	6,9	6,5	6,2	6,0
Indien	7,2	7,3	7,5	7,5	7,6
1) IWF: World Trade Volume					

Quelle: Internationaler Währungsfonds; World Economic Outlook April 2016

Für die **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose die entsprechenden Projektionen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zu Grunde gelegt. Die vorliegende Prognose basiert auf der Frühjahrsprojektion der Bundesregierung 2016<sup>7</sup> (vgl. Tabelle R-3).

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

	Absolute Werte					Veränderungen p.a. in %			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
Bruttoinlandsprodukt <sup>1)</sup>	106,1	107,9	109,7	111,3	113,0	1,7	1,7	1,5	1,5
Private Konsumausgaben <sup>1)2)</sup>	103,9	106,0	108,1	109,7	111,4	1,9	2,0	1,5	1,6
Ausrüstungsinvestitionen <sup>1)</sup>	106,3	111,4	114,2	117,3	120,7	4,8	2,6	2,7	2,9
Exporte <sup>1)</sup>	117,6	123,9	127,5	132,2	137,8	5,4	2,9	3,7	4,2
Importe <sup>1)</sup>	114,0	120,7	127,0	133,3	140,0	5,8	5,2	5,0	5,0
Erwerbstätige <sup>3)</sup>	42,64	42,96	43,44	43,78	43,85	0,8	1,1	0,8	0,2
1) Preisbereinigt, Kettenindex (in Preisen von 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 2015 preisbereinigt voraussichtlich um 1,7 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Für das laufende Jahr 2016 wird ebenfalls von 1,7 % p.a.

<sup>7</sup> Frühjahrsprojektion 2016 der Bundesregierung vom April 2016.

und für die Jahre 2017 und 2018 von 1,5 % p.a. Wachstum ausgegangen. Diese Zahlen entsprechen damit weitestgehend denjenigen des Jahreswirtschaftsberichts vom Januar dieses Jahres. Grundlage für die Entwicklung im Jahr 2015 war einerseits die Binnennachfrage, die von den Auftragseingängen der Industrie, der positiven Exportentwicklung, der guten Arbeitsmarktlage und den Einkommenszuwächsen der Haushalte profitiert hat. Für das Jahr 2016 wird ein gleichbleibend hohes Wirtschaftswachstum erwartet, das hauptsächlich in der günstigen Entwicklung der Rahmenbedingungen begründet ist, wie z.B. in der weiterhin positiven Entwicklung des Arbeitsmarktes und der Binnenkonjunktur sowie in den erwartbar niedrigen Rohstoffpreisen.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr 2015 voraussichtlich um 1,9 % gestiegen. Auch für das laufende Jahr 2016 rechnet das BMWi mit einer nochmalig höheren Steigerung von 12 %. Maßgeblich hierfür ist der kräftige Anstieg des real verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte, bedingt durch die gute konjunkturelle Lage und den starken Rückgang der Energiepreise. Für die Jahre 2017 und 2018 wird ein etwas schwächerer Anstieg des privaten Konsums erwartet (1,5 % p.a.).

Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr 2015 um 4,8 % überdurchschnittlich stark gestiegen. Die gute finanzielle Lage der Unternehmen und die günstigen Finanzierungsbedingungen unterstützten die Investitionstätigkeit. Es wird erwartet, dass sich aufgrund des erreichten Niveaus der Anstieg der Investitionen im laufenden Jahr 2016 auf 2,6 % moderat ausweitet und sich für die Jahre 2017 und 2019 aufgrund der positiven weltwirtschaftlichen Entwicklung, auf 2,7 % bzw. 2,9 % p.a. erhöht.

Die **Exporte und Importe** sind im Jahr 2015 voraussichtlich um 5,4 % bzw. 5,8 % stark gestiegen. Insgesamt geht das BMWi davon aus, dass die Exporte von Waren und Dienstleistungen im laufenden Jahr 2016 voraussichtlich um 2,9 % vergleichsweise moderat zunehmen werden. Die Importe werden aufgrund der dynamischen Inlandsnachfrage mit 5,2 % stärker ausgeweitet als die Exporte. Angesichts etwas verbesserter weltwirtschaftlicher Aussichten wird für die Jahre 2017 und 2018 dann mit einem stärkeren Wachstum gerechnet.

Die jahresdurchschnittliche Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr 2015 um 0,8 % gestiegen. Für das laufende Jahr 2016 rechnet das BMWi mit einem höheren Wachstum von 1,1 %. Es wird erwartet, dass sich die positive Arbeitsmarktentwicklung der letzten Jahre auch in den Jahren 2017 und 2018 grundsätzlich fortsetzt. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die positiven Trends bei Beschäftigung und Arbeitslosigkeit aufgrund des bereits erreichten hohen

Beschäftigungsstandes abflachen (2017: +0,8 % p.a.). Es wird ebenso erwartet, dass sich die steigenden Flüchtlingszahlen allmählich auf dem Arbeitsmarkt bemerkbar machen. Trotz der erwarteten guten Konjunktur wird sich deshalb das Erwerbstätigenwachstum allmählich auf 0,2 % p.a. im Jahr 2018 verringern.

## 3 Güterverkehr

### 3.1 Überblick Gesamtentwicklung

Für die Eisenbahn-, Rohrleitungs- und Binnenschifftransporte sowie die Seeschifffahrt liegen nun statistische Informationen vom Statistischen Bundesamt für das Jahr 2015 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. Diese Daten liegen vollständig bis zum Jahr 2014 vor. Für das Jahr 2015 gibt es zum Straßengüterverkehr die vom BAG aufbereitete Mautstatistik. Allerdings hat es bei diesen Daten zwei statistische Brüche in 2015 gegeben<sup>8</sup>, so dass ein Vergleich mit der Mautstatistik aus früheren Jahren nur eingeschränkt möglich ist. Demnach sind die in dieser Prognose angegebenen Werte für den Straßengüterverkehr ab 2015 Schätzwerte. Das Jahr 2016 ist das erste echte Prognosejahr für alle Verkehrsträger.

Das **Güterverkehrsaufkommen und die Güterverkehrsleistung** sind Nachfragegrößen, die sich aus der Wirtschaftsaktivität und dem Außenhandel ableiten lassen. Weiterhin beeinflussen die Abläufe in der Transportabwicklung und der Logistik die Struktur der Güterverkehrsnachfrage. Diese Zusammenhänge werden in der zugrunde liegenden Prognosemethode berücksichtigt (siehe Anhang „Prognosemethode Güterverkehr“). Da sich die Wirtschaftskonjunktur und der Außenhandel auch im Jahr 2016 positiv darstellen und mit einer stabilen Entwicklung im Prognosezeitraum gerechnet wird, ist auch für die Güterverkehrsnachfrage mit einem Zuwachs zu rechnen. 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>9</sup>) vom Jahr 1999 bis zum Jahr 2018 – also einschließlich des Prognosezeitraumes – dargestellt. Die gestrichelte Kurve gibt die Veränderung zum Vorjahr wieder.

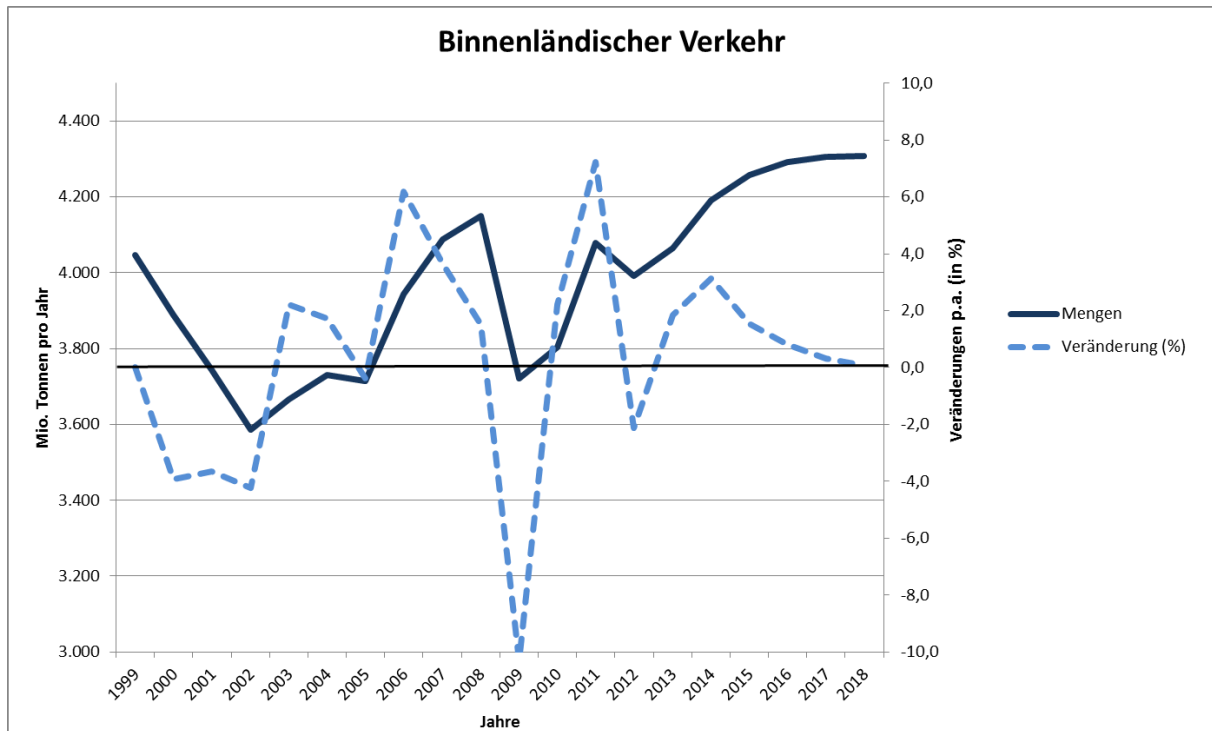
<sup>8</sup> Ab Juli 2015 wurden zusätzlich rd. 1100 km Bundesstraßen mautpflichtig, ab Oktober 2015 sind auch Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mautpflichtig.

<sup>9</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2014/2015. Berlin 2015. Seite 238.

Es sind folgende **Entwicklungen** zu sehen:

- Das Güterverkehrsaufkommen ist bekanntlich sehr konjunkturreagibel. Die konjunkturellen Einbrüche in den Jahren 2002 und 2009 haben deutlich den Verlauf des Güterverkehrsaufkommens geprägt.
- Seit 2010 ist - bei einem leichten Rückgang im Jahre 2012 - ein steiler Anstieg des Transportaufkommens zu verzeichnen. Grund dafür sind die weltweite wirtschaftliche Erholung sowie die Zuwachsraten der Industrieproduktion in Deutschland.
- Es ist zu erwarten, dass im Prognosezeitraum das Aufkommen bis 2018 weiter wächst, die Wachstumsrate aber eher zurückgehen wird. Grundlage dafür sind die aktuelle Verkehrsstatistik einschließlich der Mautstatistik, die vom Bundeswirtschaftsministerium veröffentlichten Wirtschaftsprojektionen, die grundsätzlich gute Stimmungslage der Unternehmen zu Anfang 2016 sowie die günstigen Rahmenbedingungen - ein schwacher Euro, der die Exporte beflügelt, niedrige Rohstoffpreise sowie eine gegenüber früheren Jahren immer noch günstige Rohölpreisentwicklung.
- Während im Jahr 2015 das Güterverkehrsaufkommen noch um 1,5 % gestiegen ist, dürfte sich der Zuwachs im Aufkommen und in der Transportleistung im Prognosezeitraum abschwächen. Grund dafür sind die gegenüber 2015 etwas gedämpften aktuellen Wirtschaftsprognosen sowie die verhaltene Stimmung am Transportmarkt. Der Seegüterumschlag ist im Aufkommen in 2015 um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, was insbesondere auf sinkende Containertransporte mit Russland, China und den USA zurückzuführen ist. Entsprechend gibt es eine Dämpfung im Verkehrsaufkommen auf den Hinterlandverbindungen der Seehäfen.
- Für 2016 ist mit einem Zuwachs von 0,8 % im Aufkommen und 2 % in der Leistung ein schon abgeschwächtes Wachstum des binnenländischen Transportaufkommens zu verzeichnen, das dann bis 2018 weiter zurückgehen dürfte. Bei dieser Entwicklung sind die Risiken eingerechnet, die sich gegenüber der Winterprognose 15/16 noch etwas verstärkt haben – politische Unsicherheiten, Ölpreissteigerung, Rückgang des Wirtschaftswachstums in wichtigen Partnerländern von Deutschland. Aufgrund dieser Einflüsse wird schon ab 2016 eher mit einer moderateren Entwicklung des Transportaufkommens bis 2018 gerechnet.

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



Quellen: Statistisches Bundesamt, Verkehr in Zahlen 2015/2016; eigene Prognosen

Dieser im Aggregat dargestellte zeitliche Verlauf des Transportaufkommens setzt sich aus vielen Einzelkomponenten und Einflüssen zusammen. Um dies transparent zu machen, wird im folgenden Kapitel zunächst die Entwicklung nach Verkehrsträgern genauer dargestellt. Es folgen dann die Analysen nach Güterabteilungen und Hauptverkehrsbeziehungen. Detailtabellen zu der Entwicklung der Transporte der Güterabteilungen, aufgeteilt nach Verkehrsträgern, werden im Anhang zur vertiefenden Informationsbereitstellung ausgewiesen. Dargestellt sind jeweils die Transportaufkommen in der Einheit Millionen Tonnen pro Jahr (Mio. t/a), die Transportleistung, dargestellt in Milliarden Tonnenkilometern pro Jahr (Mrd. tkm/a) sowie die zugehörigen Wachstumsraten für den Zeitraum der Jahre 2015 bis 2018.

### 3.2 Transportaufkommen und Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Die folgende Tabelle G-1 zeigt zunächst ein Gesamtbild für die absehbare Entwicklung der Güterverkehrsnachfrage aller Verkehrsträger für die Jahre 2014 bis 2018. Insgesamt erreicht

das Transportaufkommen im Jahr 2015 einen Wert von 4.256,4 Mio. t und dürfte auf 4.308,6 Mio. t im Jahr 2018 ansteigen, also im Gesamtzeitraum um rd. 1,2 %. Die Verkehrsleistung steigt im gleichen Zeitraum um insgesamt rd. 4,7 %, womit der Trend zu längeren Transportweiten sich weiter fortsetzt. Dieses Transportwachstum entspricht damit den positiven Erwartungen über die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und den Außenhandel mit europäischen und nicht-europäischen Handelspartnern, insbesondere mit Indien, Asien, Nord- und Südamerika. Für den gesamten Zeitraum 2016 bis 2018 wird somit ein leichtes Wachstum des Güterverkehrsaufkommens erwartet, welches sich aber langsam abschwächt. Diese Entwicklung spiegelt die angenommenen Veränderungen der Rahmenbedingungen wider: es wird mit steigenden Ölpreisen gerechnet, die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft geht zurück, China als wichtiger Handelspartner erlebt eine wirtschaftliche Konsolidierung, die Binnennachfrage dürfte sinken und der Bauboom wird sich langsam abschwächen. Dadurch wird das Wachstum der Endnachfragekomponenten – privater und staatlicher Konsum, Investitionen und Exporte sowie die Güterverwendung in der inländischen Produktion – etwas zurückgehen. Als Folge dieser Entwicklung werden das Transportaufkommen moderat mit 0,41 % p.a. und die Verkehrsleistung mit 1,53 % p.a. wachsen.

Die einzelnen Verkehrsträger entwickeln sich unterschiedlich. Im **Schiengüterverkehr** hat sich trotz massiver Bahnstreiks die Güterverkehrsnachfrage von 2014 auf 2015 positiv entwickelt – mit einem Plus von 0,6 % im Aufkommen und 3,6 % in der Leistung. Diese Zuwachsraten sind auf einen Basiseffekt 2014, aber auch deutliche Nachfragezuwächse 2015 zurückzuführen. Diese Zuwachsraten werden sich aber auf Dauer beim Transportaufkommen der Eisenbahn nicht einstellen, da die wichtigen Massenguttransporte im Aufkommen zurückgehen werden. Weiterhin ist dagegen der kombinierte Verkehr ein Wachstumsmarkt und wird bis 2018 mit rd. 2,6 % p.a. in Aufkommen und Leistung zunehmen. In 2015 waren auch gezielte Preissenkungen mit für den hohen Zuwachs im kombinierten Verkehr verantwortlich. Bedenkt man die unterschiedlichen Gewichtsverhältnisse im Massengutmarkt und im kombinierten Verkehr, so ist trotz der geringen Wachstumsraten der Tonnage im Prognosezeitraum mit zunehmender Auslastung des Schienennetzes mit Güterverkehren zu rechnen.

Die **Binnenschifffahrt** zeigte zu Anfang des Jahres 2015 eine positive Marktentwicklung. Diese Entwicklung wurde auch durch die Bahnstreiks im ersten Halbjahr 2015 gefördert: Transporte wanderten von der Bahn auf das Binnenschiff ab. Beeinträchtigt wurde dann die gute Marktentwicklung durch die Niedrigwasserperiode in der zweiten Hälfte des Jahres



2015. Die Schiffe konnten nur noch mit verminderter Auslastung die Haupt-Schiffahrtswege befahren. Entsprechend sank das Transportaufkommen deutlich um 3,1 % und die Verkehrsleistung ging sogar um 6,4 % zurück. Für 2016 wird wieder ein Zuwachs bei Aufkommen und Leistung erwartet, der allerdings die Nachfrageverluste, die sich 2015 ergeben haben, nicht wieder aufholen kann. Hier spielt somit der Basiseffekt für das Wachstum in der Binnenschifffahrt im Jahr 2016 eine Rolle. Für 2017 bis 2018 wird eher mit einer Stagnation der Binnenschiffsnachfrage gerechnet – aus ähnlichen Gründen wie beim Schienengüterverkehr. Auch in der Binnenschifffahrt – und hier insbesondere in der Rheinschifffahrt - wird der hier nicht ausgewiesene kombinierte Verkehr im Hinterlandverkehr der niederländischen und belgischen Häfen als Marktsegment eine zunehmend wichtige Rolle spielen.

Da der **Straßengütertransport** einerseits einen Teil der Transporte von Bahn und Binnenschiff aufgenommen hat, andererseits Zuwächse aufgrund der guten Konjunkturlage verzeichnen konnte, dürfte sich die Transportnachfrage im Jahr 2015<sup>10</sup> um 1,9 % im Aufkommen und um 2,2 % in der Leistung erhöht haben. Auch für 2016 bis 2018 machen sich die Nachfrage nach hochwertigen Gütern und die Zuwächse in den Importen und Exporten positiv für den Straßengüterverkehr bemerkbar, so dass mit einem durchschnittlichen Wachstum von rd. 0,4 % p.a. im Aufkommen und von rd. 1,9 % p.a. in der Leistung gerechnet werden kann. In der Winterprognose wurde ausführlich auf die Interpretation dieser Werte eingegangen. Ein großer Anteil der Straßengüterverkehre ist der Baustellenverkehr mit hohen Tonnagen und geringen Fahrtweiten. Somit haben Aufkommensänderungen in diesem Segment unter Umständen einen deutlichen Einfluss auf die Struktur im Straßengüterverkehr. Ein schwacher Rückgang der Tonnage muss nicht unbedingt einen Rückgang im Fahrtenaufkommen bedeuten. Es ist eher zu erwarten, dass das Lkw-Fahrtenaufkommen im Prognosezeitraum deutlich zunehmen wird. Die Zahlen der Mautstatistik sind hierfür ein Indikator.

---

<sup>10</sup> Im Gegensatz zum Binnenschiff und zur Eisenbahn gibt es zum Straßengüterverkehr für das Jahr 2015 lediglich aus der Mautstatistik Informationen zur Entwicklung der Transportleistung. Diese ist aber aufgrund von statistischen Brüchen nur bedingt für eine Fortschreibung der Entwicklung geeignet. Insofern sind die Angaben zum Straßengüterverkehr 2015 Schätzwerte.

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Transportaufkommen</b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	3506,5	3572,7	3604,7	3616,2	3619,7	1,9	0,9	0,3	0,1
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	365,0	367,3	367,5	368,4	368,2	0,6	0,1	0,2	0,0
- dav.: Kombiniertes Verkehr	85,1	89,4	91,5	93,7	96,5	5,0	2,4	2,4	3,0
Binnenschifffahrt	228,5	221,4	223,5	224,2	224,2	-3,1	1,0	0,3	0,0
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	87,7	90,7	91,2	91,7	91,9	3,3	0,6	0,5	0,3
Luftfracht <sup>5)</sup>	4,4	4,4	4,4	4,5	4,6	0,1	0,9	1,8	2,0
Insgesamt	4192,1	4256,4	4291,4	4304,9	4308,6	1,5	0,8	0,3	0,1
Seeverkehr <sup>6)</sup>	300,3	292,1	295,2	299,2	303,2	-2,7	1,1	1,3	1,3
<b>Transportleistung <sup>1)</sup></b>									
Straßenverkehr <sup>2)</sup>	463,9	474,4	485,4	495,7	502,0	2,2	2,3	2,1	1,3
Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup>	112,6	116,6	117,3	118,1	118,8	3,6	0,6	0,6	0,6
- dav.: Kombiniertes Verkehr	43,1	45,5	46,6	47,7	49,2	5,6	2,4	2,4	3,0
Binnenschifffahrt	59,1	55,3	55,9	56,0	56,0	-6,4	1,1	0,1	0,0
Rohrleitungen <sup>4)</sup>	17,5	17,7	18,4	18,3	18,3	1,2	3,5	-0,7	0,1
Luftfracht <sup>5)</sup>	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	0,5	0,9	1,8	2,0
Insgesamt	654,6	665,5	678,5	689,5	696,6	1,7	2,0	1,6	1,0

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

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen; leichte Abweichungen im Quervergleich der Tabellen in diesem Bericht sind auf Rundungen bei den einzelnen Zahlen zurückzuführen.

Die **Rohrleitungstransporte** profitieren von dem immer noch günstigen Rohölpreis und der erwarteten steigenden Nachfrage zu Anfang des Prognosezeitraums. Dies führt zu entsprechenden Steigerungen der Rohrleitungstransporte. Mengenmäßig deutlich gewachsen sind in 2015 die Rohöl-Lieferungen aus Russland, gesunken sind die Lieferungen aus Norwegen und über die Nordseehäfen. Damit ist auch der im Vergleich zur Menge geringe Zuwachs in der Transportleistung zu erklären, da im Saldo das Rohöl geringere Strecken im deutschen Pipelinennetz zurücklegt. Im Jahr 2016 (wieder mehr Öl aus dem Iran) und dann im Prognosezeitraum werden sich die Lieferstrukturen wahrscheinlich wieder ändern. Zudem wird ein weiterer Anstieg der Ölpreise erwartet und damit auch ein Absinken der Nachfragesteigerung. Dies führt insgesamt zu einem Rückgang der Mengenzuwächse und 2016 zu einem kurzen überproportionalen Zuwachs der Transportleistung.

Das **Luftfrachtaufkommen** in Deutschland leidet unter der Schwäche der Weltwirtschaft und einem stagnierenden Welthandel. Mit einem Zuwachs von 0,1 % im Jahr 2015 konnte die beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich gesteigert werden. Zum vierten Mal infolge blieb das Transportaufkommen des Jahres 2011 unerreicht. Neben der

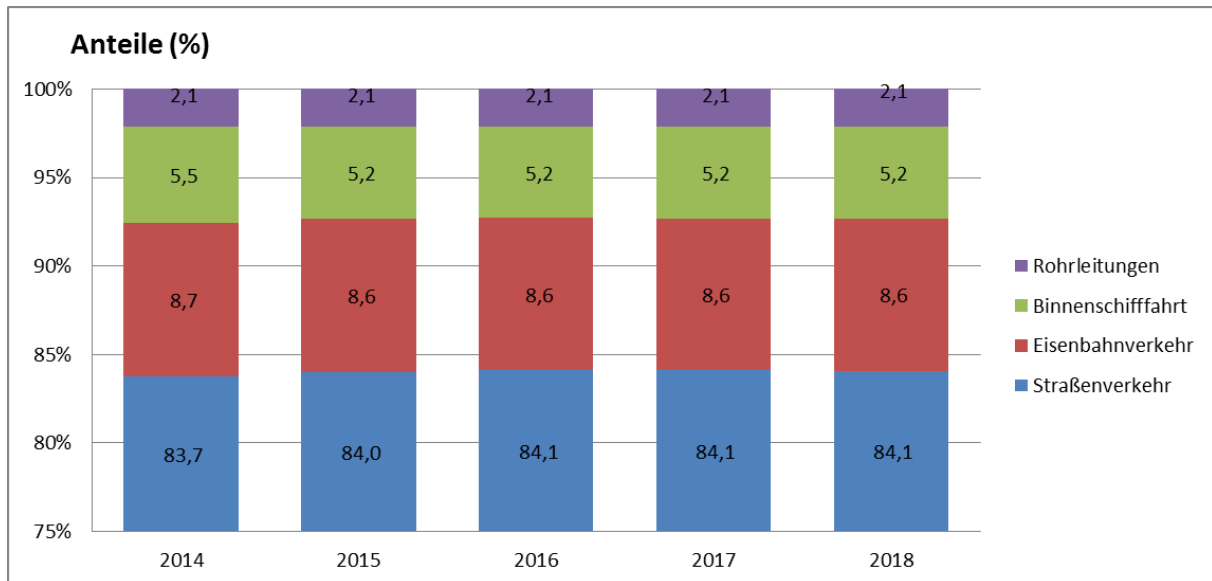
schwachen Ausweitung des weltweiten Warenaustauschs belastete die Unsicherheit an vielen Orten der Welt das Güteraufkommen. Der Strukturwandel in China bremste die deutschen Ausfuhren, Kriege in Syrien lähmten die wirtschaftliche Entwicklung im Nahen Osten, anhaltend niedrige Rohölpreise belasten Volkswirtschaften in ölreichen Ländern und ein möglicher Zinswandel in den USA könnte viele Schwellenländer zusätzlich unter Druck setzen.

Im Gegensatz zur Passage konnte die Luftfrachtbranche nur wenig von den günstigen Treibstoffpreisen profitieren. Aufgrund der Preisstruktur bei Frachtraten, die einen Treibstoffanteil beinhalten, sanken die Frachtraten automatisch und die Erlöse stiegen kaum. Darüber hinaus leidet die Branche chronisch an Überkapazitäten. Durch den wenngleich leichten Anstieg der Flugbewegungen im Jahr 2015 gepaart mit dem anhaltenden Trend zum Einsatz größerer Fluggeräte, wuchs das Angebot deutlich schneller als die Nachfrage. Dies führte zu einer Verstärkung des Wettbewerbs im Segment der Standardfracht (General Cargo), die zu einem Großteil in den Unterflurkapazitäten (Bellys) von Passagierflugzeugen transportiert werden.

Vor dem Hintergrund einer leichten Ausweitung des Welthandels bis zum Jahresende 2016 sowie einer Erholung der Weltwirtschaft wird ein Anstieg des Frachtaufkommens von 0,9 % vorausgesagt. Diese Erholung wird sich in den Jahren 2017 und 2018 fortsetzen, sodass die Luftfracht in den Folgejahren um bis zu 2 % p.a. wachsen wird.

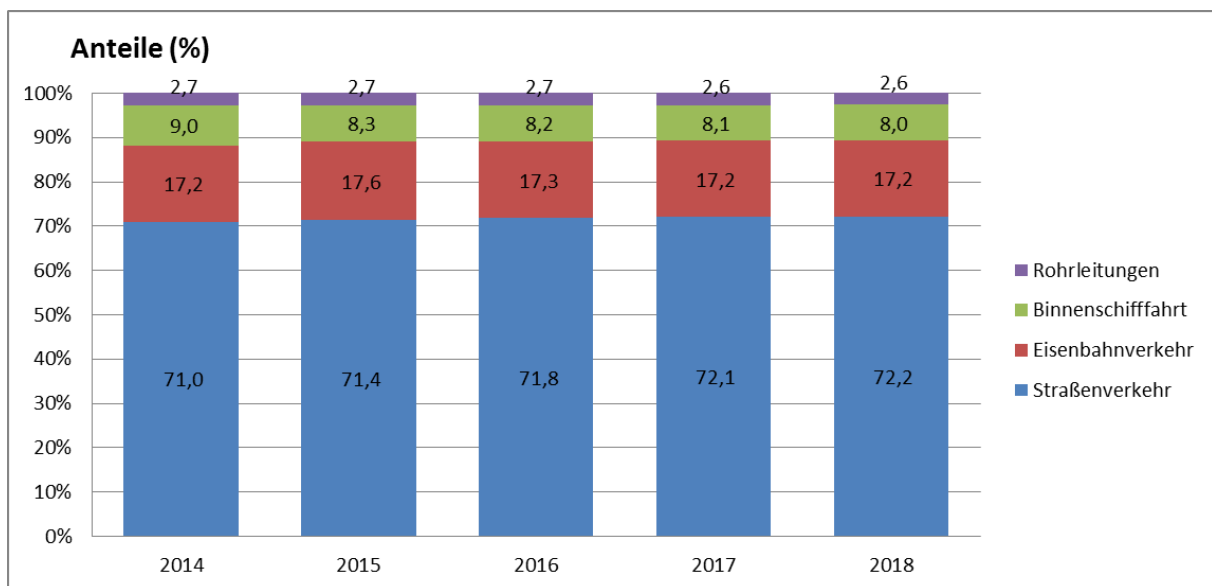
Die Veränderungen im Außenhandel sind aktuell bei der **Seeschifffahrt** zu bemerken, die von 2014 auf 2015 einen Rückgang von 2,7 % im Aufkommen verzeichnet. Diese Entwicklung ist auf Transportrückgänge – insbesondere im ersten Halbjahr 2015 – auf den wichtigen Handelsrouten mit Russland und Asien zurückzuführen. In Anlehnung an die Prognosen zur Außenhandelsentwicklung wird im Prognosezeitraum mit einer geringeren Dynamik des Welthandels gerechnet, was gegenüber der Winterprognose zu geringeren Wachstumsraten in der Seeschifffahrt im Prognosezeitraum führen wird. Gegenüber 2015 wird zur Zeit aber eine Trendumkehr erkannt, hervorgerufen durch einen stabilen Außenhandel mit den europäischen Staaten, mit Indien, den USA und einzelnen südamerikanischen Staaten. Insgesamt wird somit mit einem Zuwachs der Transportaufkommen im Seeverkehr gerechnet.

**Abbildung G-2: Modale Teilung der Transportaufkommen der Landverkehrsträger**



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

**Abbildung G-3: Modale Teilung der Transportleistung der Landverkehrsträger**



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

In den oben dargestellten Abbildungen G-2 und G-3 sind die Anteile der Landverkehrsträger am Aufkommen und an der Leistung für den Zeitraum 2014 bis 2018 dargestellt. Es wird

deutlich, dass sich bei der Betrachtung des Aufkommens die modalen Anteile im Prognosezeitraum nicht verschieben. Dies ist Ergebnis der gleichmäßigen Entwicklungen der Endnachfragekomponenten bis 2018. Bei der Transportleistung sind leichte Veränderungen zu sehen. So gewinnt der Straßengüterverkehr über den gesamten Betrachtungszeitraum Verkehrsleistung hinzu – von einem Anteil von 71 % in 2014 auf 72,2 % in 2018. Ursache dafür sind die zurückgehenden Massenguttransporte auf der Straße, bei der Eisenbahn und insbesondere im Sektor Binnenschifffahrt. Es finden Transporte hochwertiger Güter mit längeren Transportdistanzen statt, die - einmal abgesehen vom kombinierten Verkehr - hauptsächlich auf der Straße abgefahren werden. Insofern kann auch im Betrachtungszeitraum der Straßengüterverkehr seine Marktposition weiter ausbauen.

### **3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungstufen**

Für die Aufteilung des Straßengüterverkehrs nach Fahrzeugherkunft liegen zurzeit nur amtliche Daten bis zum Jahr 2014 vor. Die Mautstatistik weist im Jahr 2015 zwei statistische Brüche auf. Aus diesem Grunde stützen sich die Prognosen für die einzelnen Segmente des Straßengüterverkehrs hauptsächlich auf die erwartete wirtschaftliche Entwicklung im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe und in der Logistik. Aus der Mautstatistik werden weiterhin die Anteile der aktuellen Fahrleistungswerte mit in- und ausländischen Lkws genutzt. Die Prognose für 2015 bis 2018 wird mit einem ökonometrischen Ansatz branchenspezifisch durchgeführt.

**Tabelle G-2: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm <sup>1)</sup>					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Transportaufkommen</b>									
Deutsche Fahrzeuge	3035,5	3079,9	3105,9	3109,8	3105,7	1,5	0,8	0,1	-0,1
- Nahverkehr	1714,8	1735,3	1748,5	1730,0	1705,7	1,2	0,8	-1,1	-1,4
- Regionalverkehr	697,8	706,2	709,8	717,1	722,0	1,2	0,5	1,0	0,7
- Fernverkehr	622,9	638,3	647,5	662,7	678,1	2,5	1,4	2,3	2,3
Ausländische Fahrzeuge	471,1	492,8	498,8	506,4	513,9	4,6	1,2	1,5	1,5
- Grenzüb. Verkehr	432,6	453,9	458,3	464,7	471,0	4,9	1,0	1,4	1,4
- Kabotage	38,5	39,0	40,5	41,7	42,9	1,2	3,9	3,1	2,8
Insgesamt	3506,5	3572,7	3604,7	3616,2	3619,7	1,9	0,9	0,3	0,1
<b>Transportleistung</b>									
Deutsche Fahrzeuge	285,9	288,6	293,0	297,0	298,1	0,9	1,5	1,3	0,4
- Nahverkehr	31,6	32,0	32,2	31,8	31,4	1,2	0,6	-1,1	-1,4
- Regionalverkehr	62,5	63,3	63,6	64,3	64,7	1,3	0,5	1,0	0,7
- Fernverkehr	191,9	193,3	197,2	200,8	202,0	0,7	2,0	1,8	0,6
Ausländische Fahrzeuge	178,0	185,8	192,4	198,7	203,9	4,4	3,6	3,3	2,6
- Grenzüb. Verkehr	167,0	174,3	180,3	186,1	190,9	4,3	3,5	3,2	2,6
- Kabotage	11,0	11,5	12,1	12,6	13,0	4,8	4,8	4,3	3,4
Insgesamt	463,9	474,4	485,4	495,7	502,0	2,2	2,3	2,1	1,3

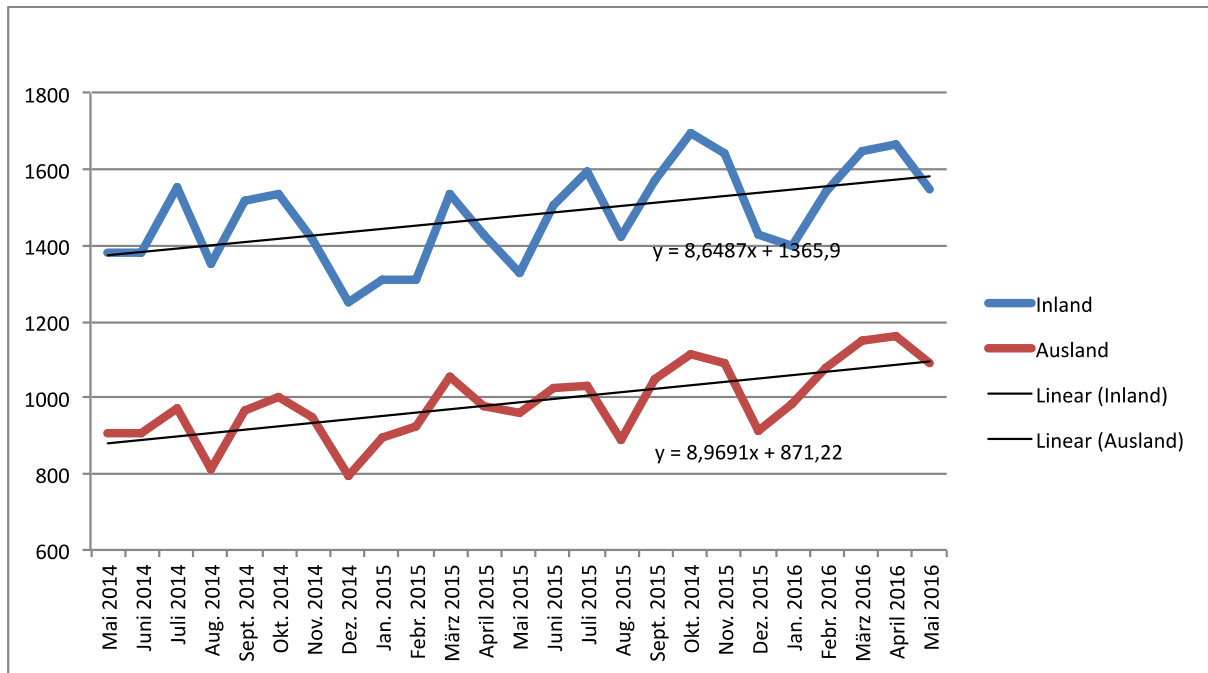
1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraffahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Definitionen: Transportentfernung im Nahverkehr bis 50 km, im Regionalverkehr 51 km bis 150 km, im Fernverkehr über 150 km

Seit der Veröffentlichung der Mautstatistik lässt sich beobachten, dass der Anteil der ausländischen Fahrzeuge am Straßengüterfernverkehr stetig zunimmt. Hierbei zeigen sich insbesondere für Fahrzeuge aus Osteuropa hohe Zuwächse. Es wird erwartet, dass sich dieser Trend auch bis 2018 fortsetzt. So lag der Anteil der ausländischen Fahrzeuge an der Fahrleistung auf bemauteten Straßen im Mai 2014 bei rd. 39,7 %, im Mai 2016 bei rd. 41,4 %. Diese Entwicklung wird auch in der folgenden Abbildung G-4 verdeutlicht.

**Abbildung G-4: Fahrleistung in- und ausländischer Fahrzeuge auf Mautstrecken (in Mio. Fahrzeugkilometern)**



Quelle: Mautstatistik des BAG, laufende Monatsberichte

Die blaue Kurve zeigt die Fahrleistung der deutschen Fahrzeuge, die rote Kurve die der ausländischen Fahrzeuge. Die konjunkturellen Verläufe der Kurven sind ähnlich. Allerdings unterscheiden sich die Zuwächse. Um das zu verdeutlichen, werden jeweils die linearen Trends aus den Werten gebildet. Wie sich zeigt, liegt die Steigung des Trends der Fahrleistungsentwicklung der ausländischen Fahrzeuge etwas über der Steigung der Trendlinie für die deutschen Fahrzeuge. Über einen längeren Zeitraum gesehen werden sich die Anteile somit auseinander entwickeln. Somit liegen bei den ausländischen Lkw die Zuwächse im Aufkommen und in der Leistung über denen der deutschen Lkw. Hierzu leistet auch die zunehmende Kabotage einen Beitrag.

Für die deutschen Lkw wird der Effekt verstärkt durch einen Rückgang im Nahverkehr. Grund dafür ist die erwartete Entwicklung der Baukonjunktur, die zurzeit eine hohe Produktionsleistung erbringt, die sich aber im Laufe des Prognosezeitraumes abschwächen wird. Straßengüternahverkehre machen etwa 45 % am gesamten Straßengüterverkehr aus und sind zu rd. 50 % Bauverkehre. Dieses Segment wird hauptsächlich von deutschen Lkw be-

dient, so dass Veränderungen in diesem Segment, hauptsächlich hervorgerufen durch die Baubranche, stark die gesamte Struktur des Straßengüterverkehrs bestimmen.

### 3.4 Güterverkehr nach Güterabteilungen

#### 3.4.1 Landverkehrsträger

In der Tabelle G–3 sind die Entwicklungen der Transportnachfrage nach Güterabteilungen dargestellt. Hier spiegelt sich die Situation in den Industriebranchen wieder, die durch die Entwicklung der Endnachfrage – privater und staatlicher Konsum, Investitionen und Export – unterschiedlich beeinflusst werden. Aufbauend auf der Einteilung der Güterbereiche nach NST-2007 sind hier Zusammenfassungen zu 10 Güterabteilungen vorgenommen worden, die sich so in der amtlichen Statistik sowie in „Verkehr in Zahlen“ wiederfinden.

Tabelle G-3 ist eine Darstellung über die Summe aller Verkehrsträger. Die Aufteilung der Transporte nach Güterabteilungen auf die **Landverkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße** ist im Tabellenanhang dargestellt.

**Tabelle G-3: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	225,2	230,2	227,8	226,8	225,7	2,2	-1,0	-0,5	-0,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	175,6	178,0	176,3	176,2	174,8	1,4	-1,0	-0,1	-0,8
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	1081,7	1093,2	1117,5	1127,1	1133,4	1,1	2,2	0,9	0,6
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holz.	552,1	558,7	566,6	568,9	571,8	1,2	1,4	0,4	0,5
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	179,8	182,6	183,1	183,4	180,8	1,6	0,3	0,2	-1,4
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	637,5	647,7	646,4	644,4	639,8	1,6	-0,2	-0,3	-0,7
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	257,4	261,0	258,8	256,5	254,0	1,4	-0,8	-0,9	-1,0
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	216,6	223,1	224,3	226,1	226,9	3,0	0,5	0,8	0,3
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	311,0	314,1	317,0	316,8	317,0	1,0	0,9	-0,1	0,1
B10: Sonstige Produkte	550,9	563,4	568,9	574,1	579,9	2,3	1,0	0,9	1,0
<b>Insgesamt</b>	<b>4187,7</b>	<b>4252,0</b>	<b>4286,9</b>	<b>4300,4</b>	<b>4304,0</b>	<b>1,5</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>
<b>Transportleistung<sup>1)</sup></b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	43,3	43,4	43,8	44,3	44,7	0,3	0,9	1,3	0,8
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	34,0	34,3	34,5	34,3	34,0	1,0	0,6	-0,7	-0,9
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	54,8	54,7	55,7	56,3	56,6	-0,2	2,0	1,0	0,6
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holz.	119,6	121,3	125,3	128,2	130,3	1,4	3,3	2,3	1,7
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	31,6	32,1	32,5	32,8	32,6	1,5	1,3	0,9	-0,7
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	93,5	94,4	95,6	96,6	96,9	1,1	1,2	1,0	0,3
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	56,4	57,1	57,3	57,6	57,4	1,2	0,4	0,4	-0,2
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	57,9	60,4	61,8	63,4	64,3	4,3	2,3	2,6	1,4
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	27,7	27,7	28,4	28,7	29,0	0,0	2,3	1,3	1,1
B10: Sonstige Produkte	134,5	138,5	142,0	145,8	149,1	3,0	2,5	2,6	2,3
<b>Insgesamt</b>	<b>653,2</b>	<b>664,1</b>	<b>677,1</b>	<b>688,0</b>	<b>695,1</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,0</b>

<sup>1)</sup> Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen



Die Produktion **landwirtschaftlicher Produkte** befindet sich in einer schwierigen Phase, die auch bis zum Ende des Prognosezeitraums anhalten dürfte. Entsprechend ist hier mit einem Rückgang der Produktionsmengen sowie einer Substitution von inländischen Produkten durch ausländische Waren zu rechnen. Beim Transportaufkommen ist mit einem Rückgang bis 2018 in Höhe von 0,5 %, bei der Leistung wegen der längeren Wege im Netz mit einem leichten Zuwachs von durchschnittlich rd. 1 % p.a. im Prognosezeitraum zu rechnen.

Die Güterabteilung **Kohle, Rohöl und Erdgas** ist ein Aggregat, in dem sich die einzelnen Komponenten unterschiedlich entwickeln. Die Kohletransporte werden sich im Betrachtungszeitraum weiter rückläufig entwickeln. Demgegenüber hat es 2015 noch Zuwächse bei Rohöltransporten gegeben, die aber wegen steigender Ölpreise im Prognosezeitraum zurückgehen werden. Insgesamt ist zu erwarten, dass dieses Gütersegment Aufkommen verliert, sowohl in Aufkommen und Leistung.

Der Güterbereich **Erze, Steine und Erden, Bergbau** wird maßgeblich durch die Baukonjunktur bestimmt. Diese prägt die Entwicklung der Prognosewerte in diesem Gütersegment: 2016 wird es aufgrund der guten Baukonjunktur noch einen deutlichen Aufkommens- und auch Leistungszuwachs geben, der aber gegen Ende des Prognosezeitraums schwächer wird. Weiterhin sind in diesem Güteraggregat Düngemittel und Erze enthalten, beides Bereiche, in denen im gesamten Betrachtungszeitraum keine nennenswerten Transportzuwächse erwartet werden.

Aufgrund des guten Konsumklimas werden sowohl **Verbrauchsgüter für den kurzfristigen Verbrauch** als auch **Maschinen, langlebige Konsumgüter** zur Zeit stark nachgefragt, wobei die Nachfrage bei Investitionsgütern schon ab 2016, bei Verbrauchsgütern erst ab 2017 aufgrund der erwarteten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abgeschwächt wird. In beiden Güterbereichen liegt der Zuwachs in der Verkehrsleistung deutlich über dem Aufkommenszuwachs, was auf weiterhin zunehmende Transportentfernungen in diesem Segment schließen lässt.

Der Nachfragezuwachs wird im Bereich **Kokerei- und Mineralölerzeugnisse** im Prognosezeitraum kontinuierlich zurückgehen. Damit wird erwartet, dass 2018 das Aufkommen um -1,4 % und die Leistung um -0,7 % zurückgehen. In den Jahren 2014 / 2015 wirken sich noch die günstigen Rohstoffpreise aus.

Die **chemische und pharmazeutische Industrie, Mineralerzeugnisse** befindet sich laut Branchenberichten im Moment in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage (siehe Rahmenbedingungen Ziffer D.2.5). Die Produktion wurde 2015 noch von der guten Konjunkturlage, der starken Nachfrage nach Agrarchemie und dem Außenhandel getragen. Diese Nachfrage wird ab 2016 etwas nachgeben, so dass das Transportaufkommen leicht zurückgehen dürfte. Die Umstrukturierung in der Branche wird im Prognosezeitraum stärker greifen (Produktionsverlagerung ins Ausland, Konkurrenz auf dem Weltmarkt), so dass die Wachstumsraten im Aufkommen im Prognosezeitraum rückläufig sein werden. Zudem ist zu beobachten, dass der Zweig der pharmazeutischen Chemie eine stärkere Dynamik aufweist als die chemische Industrie. Dies ist ein Grund dafür, dass im Durchschnitt das Gewicht der transportierten Einheiten etwas zurückgehen wird, was sich in einer geringeren Tonnage niederschlägt. Mineralerzeugnisse – Glas, Keramik, Zement, Kalk, Beton – werden in der Bauindustrie genutzt. Die Annahme, dass im Prognosezeitraum der Bauboom etwas nachlässt, ist eine weitere Erklärung für die rückläufigen Transportmengen in diesem Güterbereich. Die weiterhin zunehmende Transportleistung bei chemischen Produkten deutet auf einen hohen Außenhandelsanteil mit entsprechend weiten Wegen hin.

Auch die **Metallindustrie** befindet sich im Moment in einem schwierigen Umfeld (siehe Rahmenbedingungen Ziffer D.2.6). Während für die Stahlproduktion weiterhin Produktionsrückgänge zu erwarten sind, werden Metallerzeugnisse vom Maschinenbau, der Fahrzeug- und auch der Bauindustrie verstärkt nachgefragt. Im Saldo ergibt sich für diese Güterabteilung im Prognosezeitraum ein leichter Rückgang in der Tonnage und parallel dazu – nach kleinen Zuwächsen in den Jahren 2016 und 2017 - auch ein Rückgang in der Transportleistung.

In der Güterabteilung **Sekundärrohstoffe und Abfälle** befinden sich neben nicht wiederverwendbaren Abfällen alle Recyclingprodukte, die einer Wiederverwendung und stofflichen Aufbereitung zugeführt werden können. Somit ist aufgrund der Erwartung über die Binnen- nachfrage zunächst 2016 mit leichten Zuwächsen im Aufkommen in diesem Gütersegment zu rechnen. Danach stagniert das Aufkommen bis 2018. Ein Grund dafür dürfte auch die angespannte Situation in der Stahlindustrie sein, da die Transporte von Schrott und gebrauchten Metallen in diesem Güterbereich enthalten sind. Die Transportleistung dagegen zeigt noch deutliche Zuwächse im Prognosezeitraum, was auf langlaufende Transporte im grenzüberschreitenden Verkehr und Seehafen-Hinterlandverkehr zurückzuführen ist.

Für die Güterabteilung **Sonstige Produkte** wird mit deutlichen Zuwächsen in Aufkommen und Leistung gerechnet. In diesem Güteraggregat befinden sich hochwertige Stückgüter und Container, die jeweils ein Wachstumssegment im Transportmarkt darstellen. Entsprechend ausgeprägt sind in diesem Güterbereich die Transportzuwächse. Für 2016 wird mit einem Zuwachs von 1 % im Aufkommen und 2,5 % in der Leistung gerechnet. Bis 2018 wird mit einer stabilen Entwicklung in diesem Marktsegment gerechnet.

Insgesamt werden also eher individuelle Entwicklungen der Transportnachfrage in den einzelnen Güterabteilungen erwartet. Getragen wird der erwartete Gesamtwuchs in Aufkommen vom Bereich Steine und Erden - aufgrund der guten, aber im Prognosezeitraum nachlassenden Baukonjunktur – und von den hochwertigen Gütern infolge der stabilen Konsum- und Exportnachfrage. Zur Steigerung der Transportleistung tragen fast alle Güterbereiche bei. Darin wird der weiterhin anhaltende Trend zu lang laufenden Transporten im Außenhandel, im Transit sowie im Seehafen-Hinterlandverkehr deutlich

In den Tabellen im Anhang sind die Entwicklungen für die Landverkehrsträger dargestellt. Wie erwartet, zeigen sich im **Straßengüterverkehr** in den Massengutbereichen abnehmende Wachstumsraten und bis 2018 rückläufige Transportaufkommen. Demgegenüber sind deutliche Zuwächse in den hochwertigen Güterbereichen zu erwarten.

Auch bei der **Eisenbahn** zeigen sich ähnliche Entwicklungen – allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau der Frachtmengen. Im Prognosezeitraum wird somit die Bahn als Transportangebot für hochwertige Produkte gut angenommen. Hier spielt – wie oben in den Erläuterungen schon dargelegt – der Kombinierte Verkehr eine hervorragende Rolle.

Ähnliche Strukturen sind auch bei der **Binnenschifffahrt** zu sehen. Während Massenguttransporte eine etwas rückläufige Nachfrage über den Betrachtungszeitraum zeigen, werden deutliche Zuwächse im Bereich der hochwertigen Güter erwartet. Hier machen sich die Zunahmen in der Containerschifffahrt im Hinterlandverkehr der Westhäfen, also insbesondere im Rheinkorridor, positiv bemerkbar.

### **3.4.2 Seeverkehr**

Die Entwicklung der Transportmengen im Seeverkehr, aufgeteilt nach Güterabteilungen, ist in der Tabelle G-8 im Anhang dargestellt. Auf die rückläufigen Transportmengen im Seeverkehr im Jahr 2015 in Höhe von 2,7 % wurde oben schon eingegangen. Ursache sind im Wesentlichen die Einbrüche im Warenaustausch mit Russland, Asien und den USA. Diese Ein-

brüche konnten durch neu generierte Transporte aus dem sonstigen europäischen Raum nicht aufgefangen werden. Die Unterteilung des Gesamtwertes von 292,1 Mio. t auf Güterabteilungen zeigt, dass bis auf die landwirtschaftlichen Produkte quasi alle Bereiche vom Umschlagsrückgang betroffen waren. Der für 2015 geschätzte Zuwachs bei Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft ist auf Steigerungen der Transportmengen aus Brasilien sowie aus den Ländern in Nordeuropa zurückzuführen.

Obwohl Informationen über den Verfall der Margen im Überseeverkehr und ein schwieriges Umfeld für Seeverkehre vorliegen<sup>11</sup>, wird aufgrund der Außenhandelsprognosen für 2016 und im Prognosezeitraum bis 2018 für alle Güterabteilungen mit einem Zuwachs gerechnet. Dahinter stehen die positiven Einschätzungen für den Außenhandel und die insgesamt positiven Annahmen über das Weltwirtschaftswachstum. Zudem wird angenommen, dass sich die Situation in Russland und in den Ländern in Südamerika und Asien schon ab 2016 im Prognosezeitraum stabilisieren wird. Bis 2018 wird somit erwartet, dass das Niveau des Umschlagsvolumens aus dem Jahre 2014 wieder mehr als erreicht wird.

### **3.5 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen**

Die Prognose für die Aufteilung der Güterverkehrsnachfrage nach Hauptverkehrsbeziehungen ist in den beiden Abbildungen G-5 und G-6 für das Transportaufkommen und die Transportleistung dargestellt. Detaillierte Tabellen für die einzelnen Verkehrsträger sind im Tabellenanhang zu finden.

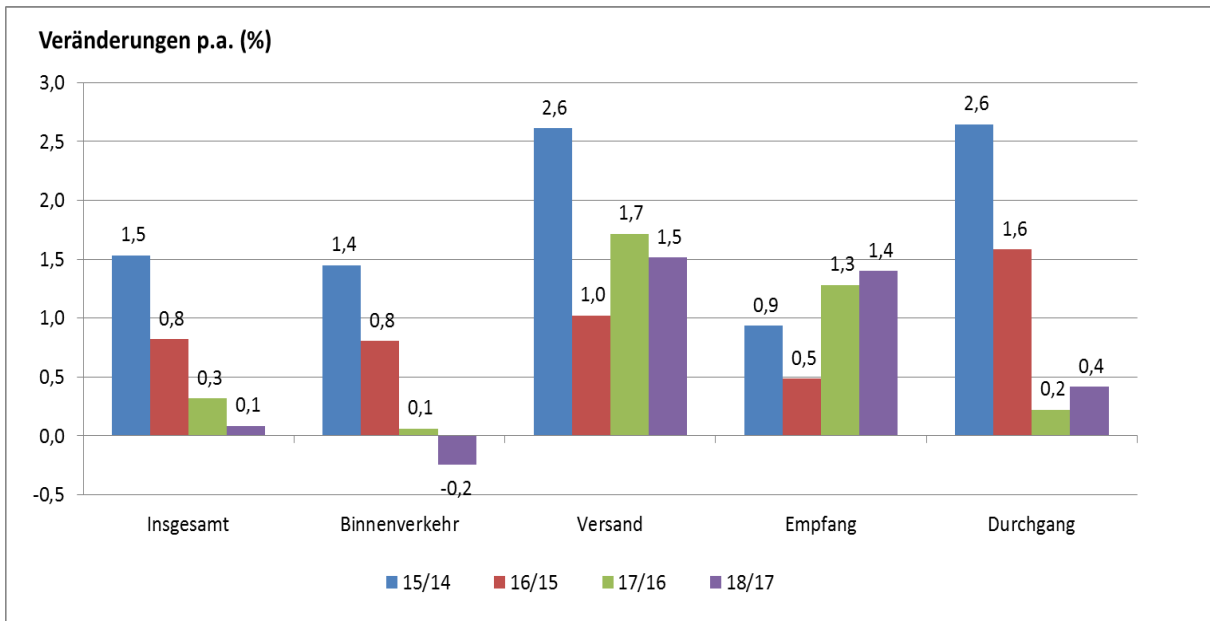
Nach einem Zuwachs der Güterverkehre für alle Hauptverkehrsbeziehungen im Jahr 2015 folgen für die Jahre 2016 und 2018 abnehmende Wachstumsraten im Aufkommen und in der Leistung. Allerdings sind die Zuwächse in der Verkehrsleistung auf höherem Niveau, was den schon mehrfach erwähnten länger werdenden Transportdistanzen geschuldet ist.

Die Binnenverkehre verlieren im Aufkommen deutlich an Dynamik – hervorgerufen durch die rückläufige Nachfrage in den Massengutbereichen. Demgegenüber werden Aufkommen und Leistung im grenzüberschreitenden Verkehr deutlich steigen, was auf die positiven Einschätzungen der Außenhandelstätigkeit bis 2018 zurückzuführen ist. Der etwas geringere Zuwachs im Güterempfang ist auf die Ausfälle bei Bahn und Binnenschiff zurückzuführen.

---

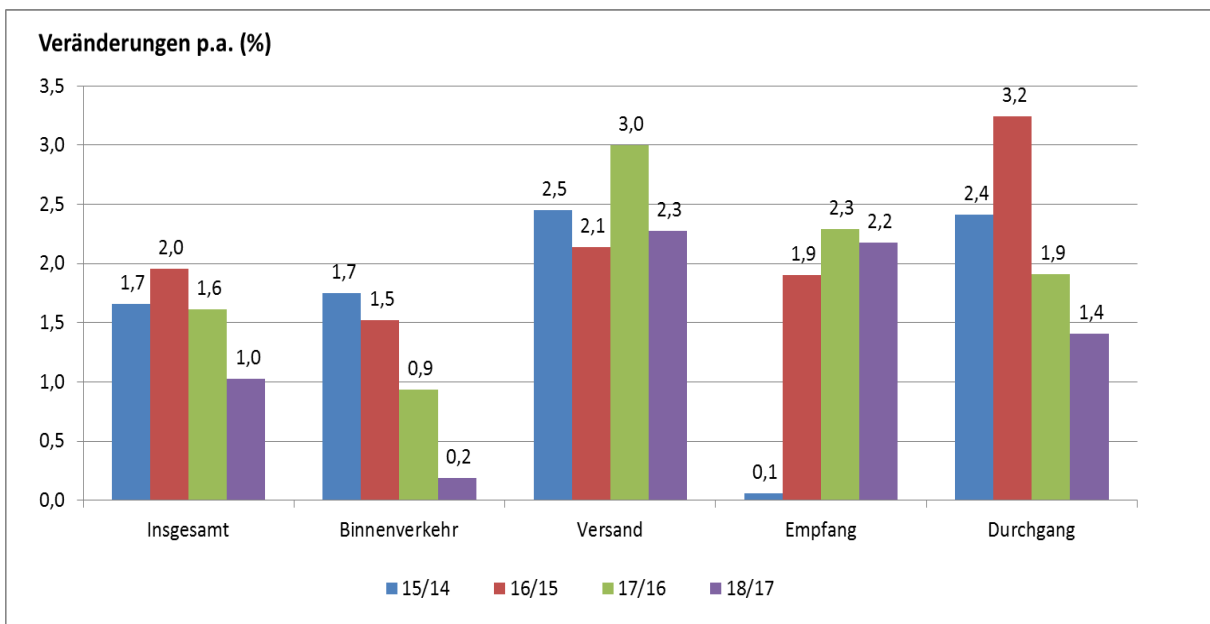
<sup>11</sup> Gewinneinbruch bei Maersk Linie, in: Deutsche Verkehrs Zeitung, Nr. 12 vom 12.02.2016, S. 10

**Abbildung G-5: Veränderung des Transportaufkommens nach Hauptverkehrsbeziehungen**



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

**Abbildung G-6: Veränderung der Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen**



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Ein Blick auf die im Anhang dargestellten Detailergebnisse für die Verkehrsträger (Tabellen G-9 und G-10) deuten auf ähnliche Einsatzmuster der einzelnen Verkehrsträger im Prognosezeitraum hin. Es werden bei der Straße, Schiene und Wasserstraße die grenzüberschreitenden Verkehre und Durchgangsverkehre weiterhin ein deutlich höheres Wachstum aufweisen als die Binnenverkehre. Dies gilt in gleicher Weise für Transportaufkommen und Transportleistung. Dabei dürften der Straßenverkehr und der Eisenbahnverkehr die größten Zuwachsraten bis 2018 realisieren. Das geringe Wachstum bzw. der Rückgang der Binnenverkehre für alle drei Verkehrsträger ist einmal auf die Entwicklung bei den Massengütern zurückzuführen. Zum anderen wird hier aber auch der Trend zur Sättigung des Binnenmarktes deutlich. Die Güterversorgung wird zunehmend von der internationalen Arbeitsteilung und dem damit einhergehenden Außenhandel getragen.

Bei den Rohrleitungstransporten nimmt das Aufkommen im Binnenverkehr im Prognosezeitraum mit 2,5 % für 2016 und dann mit 1,8 % im Jahr 2017 und 1,4 % im Jahr 2018 deutlich zu. Hierbei werden die Lieferungen über die Leitungen im Inland (Wilhelmshaven - Wesseling, Köln - Ludwigshafen, Ingolstadt – Karlsruhe) erfasst. Für 2016 bis 2018 ist im grenzüberschreitenden Empfang von Rohöl mit einer Stagnation zu rechnen, da die Binnennachfrage in diesem Zeitraum zurückgehen dürfte und die Rohölpreise tendenziell eher steigen werden. Die negative Veränderung der Transportleistung kann auf eine Änderung der Lieferstruktur zurückgeführt werden. Die erwarteten Zunahmen der Öleinfuhren aus Russland sind über eine kurze Zuleitung nach Schwedt (27 km Länge im Inland) angebunden und erzeugen damit auch bei höheren Mengenzuwächsen entsprechend wenig Transportleistung.

Insgesamt zeigt die Betrachtung der Hauptverkehrsbeziehungen den schon in früheren Prognosen beobachtbaren Trend, dass die Binnenverkehre eher verhalten wachsen, während die internationalen Verkehre deutliche Zunahmen in Transportaufkommen und Transportleistung aufweisen.

### 3.6 Luftfracht

Im Jahr 2015 blieben die Wachstumsimpulse im **Luftfrachtverkehr** aus. Mit einem Transportaufkommen von rund 4,4 Mio. t verbuchte die Branche nur einen Zuwachs von 0,1 %. Allein der Binnenverkehr konnte um 2,5 % zulegen, die grenzüberschreitenden Verkehre verzeichneten leichte Rückgänge von 0,2 %. Den starken Zuwächsen bei den Europa-Verkehren (7,9 %) standen hohe Rückgänge bei den interkontinentalen Verkehren (-3,6 %)

gegenüber. Die Schwäche der Weltwirtschaft machte sich vor allem bei den Asien- und Amerika-Verkehren bemerkbar, die Rückgänge von 4,3 % bzw. 3,5 % verbuchten. Die Afrika-Verkehre blieben von den anhaltenden Unruhen im Westen und Norden verschont und konnten trotz Gefährdung zahlreicher Volkswirtschaften aufgrund des niedrigen Ölpreises um 9 % zulegen.

Das laufende Jahr 2016 ist für die Luftfracht weiterhin von zahlreichen weltweiten Risiken geprägt. Zwar beginnt die internationale Konjunktur wieder an Fahrt zu gewinnen, doch der fortlaufende Strukturwandel in China weg von einer exportgetriebenen Industrielandschaft zu einem konsum- und dienstleistungsbasierten Wirtschaftsmodell birgt Risiken für den Außenhandel. Vor dem Hintergrund der nur mäßigen Verbesserung der weltwirtschaftlichen Leitdaten wird zum Jahresende 2016 ein Gesamtzuwachs des Transportaufkommens von 0,9 % vorausgesagt. Erneut werden die innerdeutschen Verkehre aller Voraussicht nach stärker zulegen als die grenzüberschreitenden Verkehre. Die Erholung der Asien-Verkehre im ersten Quartal wird auch für das Gesamtjahr angenommen, sodass hier von einem Zuwachs von 1,3 % ausgegangen wird. Die Verkehre nach Amerika hingegen werden deutliche Rückgänge erfahren. Der starke US-Dollar bremst die Auslandsnachfrage und weitere Zinsanstiege könnten die Ausfuhren zusätzlich dämpfen. Zum Jahresende wird hier mit einem Rückgang von 5,8 % gerechnet. Die Afrika-Verkehre können sich den vielfältigen regionalen Spannungen und Konflikten im laufenden Jahr nicht entziehen und werden voraussichtlich 3,2 % schrumpfen.

**Tabelle G-4: Luftfracht nach Kontinenten**

	Mio. t					Veränderung in % p.a. <sup>1)</sup>			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Gesamt <sup>2)</sup></b>	<b>4,396</b>	<b>4,401</b>	<b>4,439</b>	<b>4,519</b>	<b>4,609</b>	<b>0,1</b>	<b>0,9</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>
<b>Innerdeutsch</b>	<b>0,111</b>	<b>0,113</b>	<b>0,116</b>	<b>0,118</b>	<b>0,119</b>	<b>2,5</b>	<b>2,1</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>
<b>Grenzüberschreitend</b>	<b>4,219</b>	<b>4,209</b>	<b>4,241</b>	<b>4,308</b>	<b>4,385</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>
<b>- davon Europa</b>	<b>1,230</b>	<b>1,326</b>	<b>1,388</b>	<b>1,441</b>	<b>1,483</b>	<b>7,9</b>	<b>4,6</b>	<b>3,8</b>	<b>2,9</b>
- darunter EU-27	0,971	1,023	1,068	1,092	1,127	5,3	4,4	2,3	3,2
<b>- davon Interkontinenta</b>	<b>2,990</b>	<b>2,883</b>	<b>2,853</b>	<b>2,867</b>	<b>2,902</b>	<b>-3,6</b>	<b>-1,0</b>	<b>0,5</b>	<b>1,2</b>
-davon Afrika	0,109	0,119	0,115	0,117	0,119	9,0	-3,2	1,3	2,2
-davon Amerika	0,926	0,894	0,842	0,847	0,859	-3,5	-5,8	0,6	1,3
- davon Asien	1,954	1,870	1,894	1,893	1,870	-4,3	1,3	-0,1	-1,2
-davon Austral./Ozean.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	0,0	0,0	0,0

1) Die Veränderungsdaten 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



## 4 Personenverkehr

### 4.1 Überblick

Für den **Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) wird für das Jahr 2015 ein Zuwachs von 1,8 % bzw. 1,9 % (Aufkommen und Leistung) geschätzt. Für 2016 dürfte ein ähnliches Wachstum zu erwarten sein. Für die darauffolgenden Jahre ist hingegen mit einem schwächeren Anstieg zu rechnen. Im Vergleich zu den Annahmen aus der Winterprognose 2015/2016 ergeben sich keine wesentlichen Änderungen.

Der bestimmende Einflussfaktor dabei ist die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**, der im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich mit 2 % (Aufkommen und Leistung) überdurchschnittlich gewachsen ist. Expansiv wirken sich hier einerseits der nochmals überdurchschnittlich ausgeweitete Pkw-Bestand und insbesondere die günstigen sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten aus. Zudem wird erwartet, dass – ausgehend vom aktuellen Preisstand – die Kraftstoffpreise auf relativ niedrigem Niveau verbleiben werden. Im Jahr 2016 werden entsprechend der Wirtschaftsprognose die privaten Konsumausgaben auf gleich hohem Niveau wie im Vorjahr liegen. Für den Pkw-Bestand wird ebenfalls eine gleichstarke Ausweitung im Vergleich zum Vorjahr von 1,5 % erwartet. Die Kraftstoffpreise dürften im Jahresdurchschnitt nur geringfügig steigen, so dass aus diesen Gründen für den motorisierten Individualverkehr wiederum ein überdurchschnittlicher Anstieg auf gleichem Niveau wie im Vorjahr zu erwarten ist. Für die Jahre 2017 bis 2018 wird mit einem geringeren Wachstum der privaten Konsumausgaben gerechnet. Ebenfalls gehen wir für den Pkw-Bestand von einer schwächeren Ausweitung als in den Jahren zuvor aus. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird eine leichte Preissteigerung erwartet. Diese Einflüsse bewirken insgesamt eine nochmalige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, die aber mit 1,8 % bzw. 1,7 % p.a. im Jahr 2017 (Aufkommen und Leistung) und für 2018 mit 1,5 % p.a. jeweils für das Aufkommen und die Leistung geringer ausfällt als in den Jahren zuvor.

Das Personenaufkommen im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)**, der fast ausschließlich durch den Liniennahverkehr getragen wird, wuchs im Jahr 2015 um 0,6 %. Der Linienfernverkehr expandierte weiterhin mit ca. 26 % bzw. 22 % Zuwachs in Aufkommen und Leistung, aber geringer als in den Vorjahren. Der Gelegenheitsverkehr profitierte von Sondereinflüssen (Stichwort: Transporte von Flüchtlingen) und wuchs im Gegensatz zum Trend der letzten Jahre um 0,9 % bzw. 0,5 % (Aufkommen und Leistung). Für die Entwicklung im

Jahr 2016 dürften sich einerseits die positiven Impulse aus den günstigen sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten, andererseits aber auch dämpfende Einflüsse durch die immer noch günstigen Kraftstoffpreise auswirken. Daher ist nach unseren Einschätzungen für 2016 für den gesamten ÖSPV, mit einer nahezu ähnlichen Entwicklung (0,7 % Aufkommen und 1,2 % Leistung) wie im Jahr 2015 zu rechnen. Im Linienfernverkehr wird sich das Wachstum nach unseren Einschätzungen langsam konsolidieren und auf 10 % (Aufkommen und Leistung) zurückgehen – nach zum Teil über 25 % Wachstum im Fernbusverkehr in den vergangenen Jahren. Für den Gelegenheitsverkehr werden die Sondereinflüsse zurückgehen, so dass zu erwarten ist, dass das Wachstum mit 0,3 % bzw. 0,2 % für Aufkommen und Leistung geringer ausfällt als im Jahr zuvor. Für die folgenden Jahre vermindern sich die positiven Effekte aus den günstigen sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten, so dass sich nach unserer Einschätzung die Entwicklung des gesamten ÖSPV für das Jahr 2018 schwächer darstellt als in den Jahren vorher.

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

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderungen p.a. in %			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	58.436	59.623	60.818	61.912	62.837	2,0	2,0	1,8	1,5
Öffentlicher Straßenverkehr <sup>3)</sup>	9.388	9.443	9.510	9.553	9.579	0,6	0,7	0,5	0,3
Eisenbahnverkehr	2.662	2.661	2.714	2.760	2.802	0,0	2,0	1,7	1,5
Luftverkehr <sup>4)</sup>	187	194	200	206	212	4,0	3,1	3,0	2,8
Summe	70.673	71.921	73.242	74.431	75.430	1,8	1,8	1,6	1,3
<b>Verkehrsleistung <sup>1)</sup></b>									
Individualverkehr <sup>2)</sup>	939,4	958,3	977,5	994,6	1.009,2	2,0	2,0	1,7	1,5
Öffentlicher Straßenverkehr <sup>3)</sup>	79,3	80,4	81,4	81,9	82,4	1,4	1,2	0,7	0,6
Eisenbahnverkehr	89,5	89,7	91,8	93,3	94,5	0,3	2,3	1,6	1,3
Luftverkehr	58,8	61,3	63,2	65,1	66,9	4,2	3,1	3,0	2,8
Summe	1.167,0	1.189,7	1.213,9	1.234,9	1.253	1,9	2,0	1,7	1,5
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw und Krafträdern 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** wurde 2015 durch die stark gesunkenen Kraftstoffkosten im MIV geprägt, wodurch ein Teil der Nachfrage, insbesondere vom Nahverkehr, auf den Pkw verlagert wurde. Andere wichtige Einflüsse sind in den Streiks sowie in zusätzlichen Verlusten an den Fernbus zu sehen. Andererseits spielten die sozio-demographischen und

gesamtwirtschaftlichen Effekte eine positive Rolle. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnen sich daraus eine Stagnation im Aufkommen und ein leichtes Plus von 0,3 % für die Leistung. Denn insbesondere der Fernverkehr entwickelte sich in der zweiten Jahreshälfte, u.a. aufgrund der Aktions-Sparpreis-Angebote der DB AG, sehr positiv, so dass hierfür mit einem Plus von 1,6 % im Aufkommen und 2,2 % in der Leistung gerechnet werden kann.

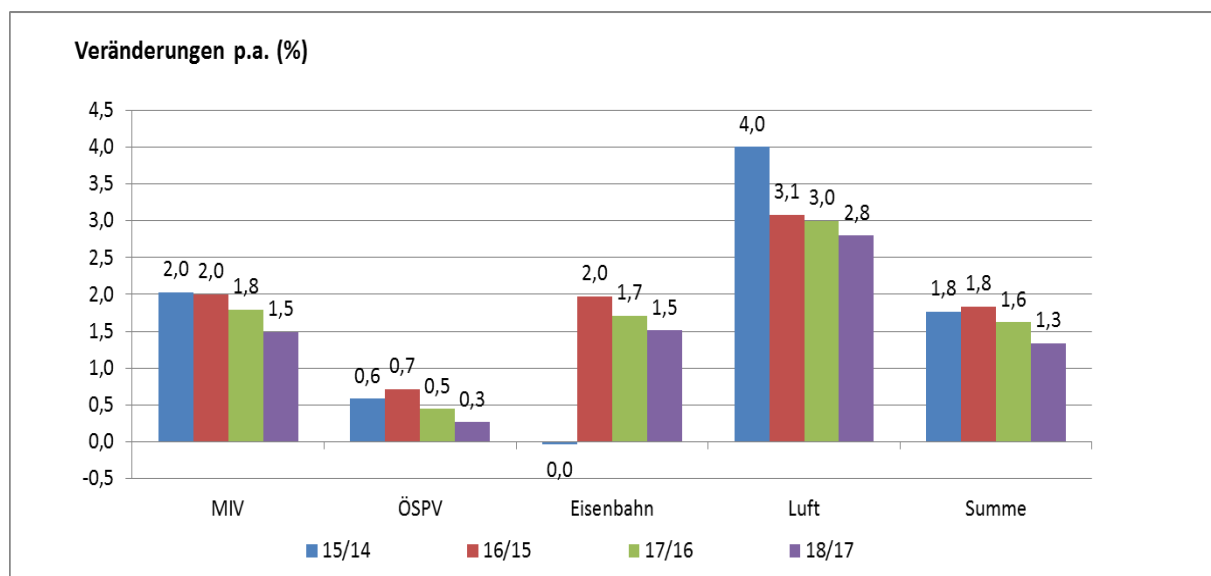
Für das Jahr 2016 werden für den Nahverkehr die günstigen sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Effekte ins Gewicht fallen. Zudem ist ein Basiseffekt aus den streikbedingten Ausfällen im Jahr 2015 gegeben. Die dämpfenden Einflüsse durch die nur leicht steigenden Kraftstoffpreise werden nicht mehr so gravierend ins Gewicht fallen, so dass von einem Wachstum von 1,9 % bzw. 1,3 % (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden kann. Für die Entwicklung des Fernverkehrs spielen, neben den sich expansiv auswirkenden sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten, auch die positiven Impulse aus Angebotsausweitungen sowie insbesondere aus der Preis- und Kundenpolitik der DB AG eine wichtige Rolle (Stichwort: Sparpreis-Ticket). Daher wird hier mit einem starken Wachstum von jeweils 3,5 % für Aufkommen und 3,8 % in der Leistung gerechnet. Damit wird mit einem weitaus stärkeren Wachstum als in der Winterprognose gerechnet. In den Folgejahren wirken sich die positiven demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüssen nicht mehr ganz so expansiv aus, so dass voraussichtlich von einem etwas schwächeren Wachstum des gesamten Eisenbahnmarktes von 1,7 % p.a. bzw. 1,6 % p.a. (Aufkommen und Leistung) für das Jahr 2017 und von 1,5 % p.a. bzw. 1,3 % p.a. (Aufkommen und Leistung) für das Jahr 2018 ausgegangen werden kann. Der Fernverkehr dürfte sich hierbei, aufgrund möglicher positiver Auswirkungen der Kundenoffensive der DB AG, leicht positiver entwickeln.

Im **Luftverkehr** hatte das Passagieraufkommen im Jahr 2015 um 4,0 % zugenommen. Das Wachstum hatte sich damit gegenüber dem Vorjahr beschleunigt. Die positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sorgten sowohl angebotsseitig als auch nachfrageseitig für kräftige Impulse. Der niedrige Kerosinpreis bescherte vielen Fluggesellschaften einen erfolgreichen Jahresabschluss und verschaffte Freiräume hinsichtlich der Netz- und Kapazitätsplanung. Fluggäste profitierten von gesunkenen Ticketpreisen, insbesondere auf Europastrecken, bei gleichzeitig hoher Kaufkraft. Insgesamt profitierte der grenzüberschreitende Verkehr mit einer Wachstumsrate von 4,3 % deutlich stärker als der innerdeutsche Verkehr mit

1,5 %. Ersterer wurde von den hohen Zuwächsen in Asien und Europa getragen. Die Verkehre nach Amerika konnten gegenüber dem Vorjahr dagegen kaum zulegen.

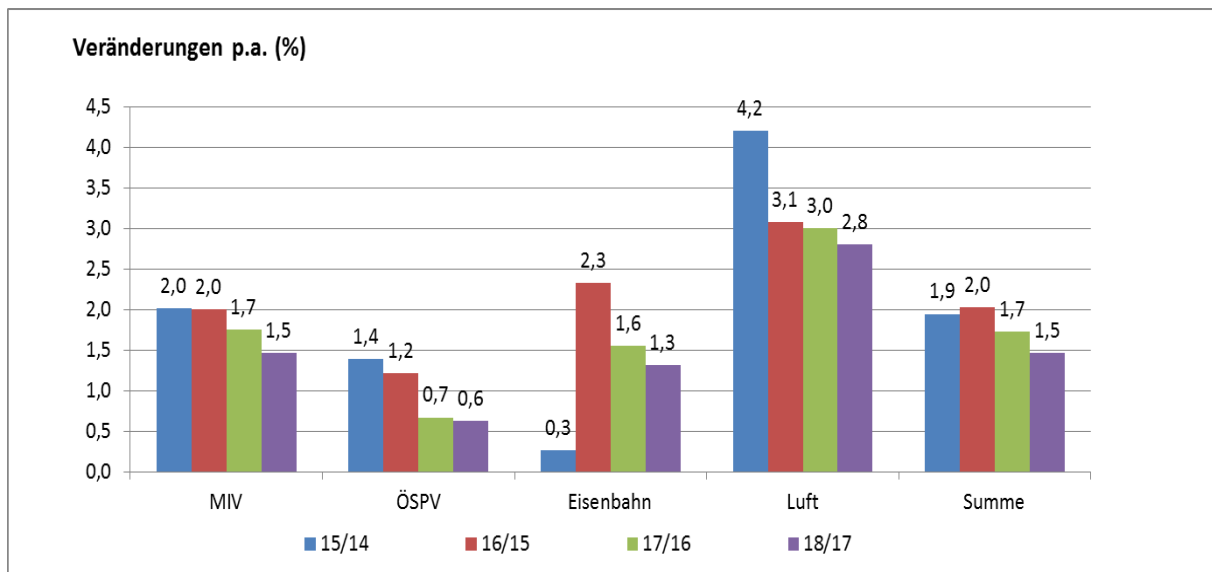
Die Erwartungen an das Jahr 2016 haben sich seit der Winterprognose 2015/2016 kaum verändert. Es wird ein Zuwachs von 3,1 % bei der Passage prognostiziert. Gegenüber dem Jahr 2015 entwickelt sich der innerdeutsche Verkehr vergleichsweise stärker. Zum Jahresende 2016 ist hier von einem Zuwachs von 2,8 % auszugehen. Ursächlich für die bessere Entwicklung ist neben dem Ausbleiben von Streikausfällen der verschärfte Wettbewerb auf den Hauptstrecken Köln-Berlin und München-Berlin. Die grenzüberschreitenden Verkehre werden um voraussichtlich 3,2 % zulegen. Für die Folgejahre wird ein stabiles Wachstum der gesamten Passage um die 3 % und damit unterhalb des langfristigen Wachstumspfad angenommen.

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



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

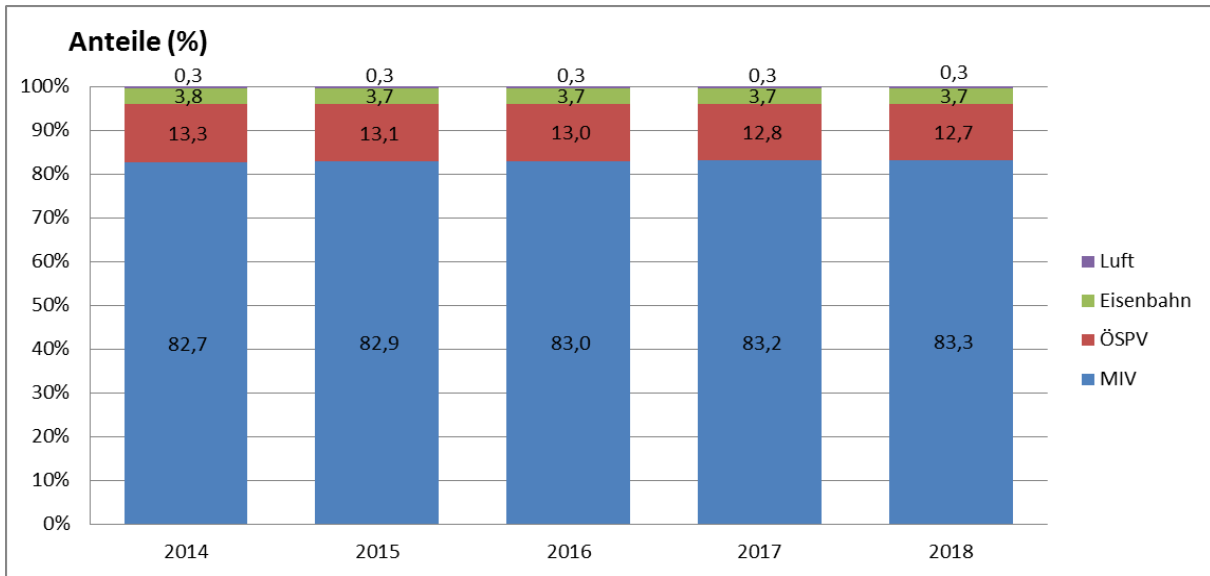
**Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten**



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

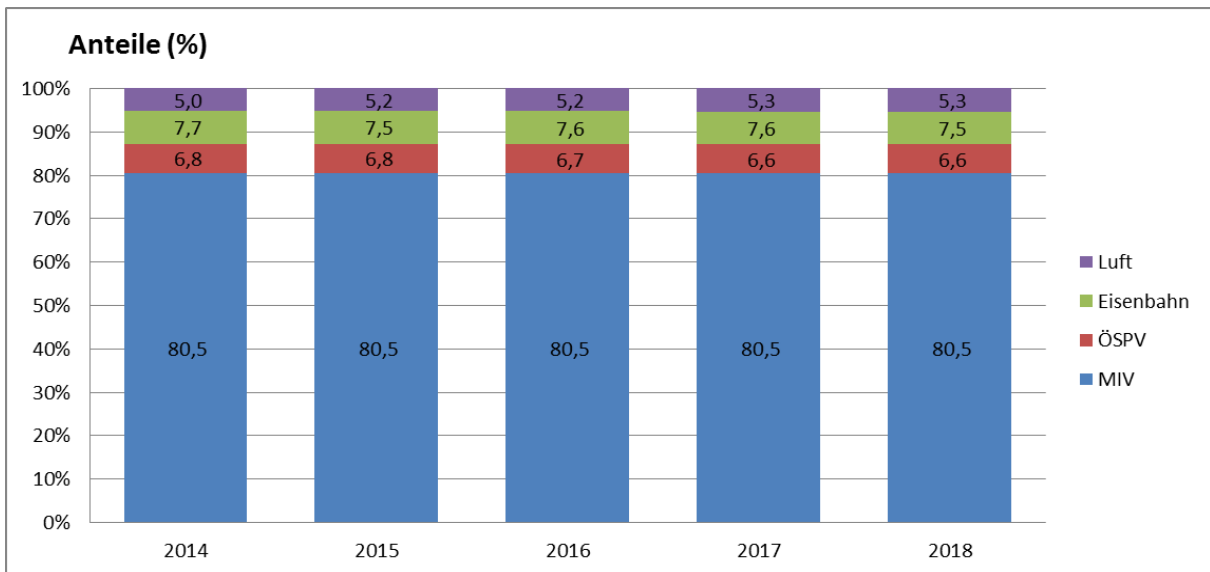
Der Modal-Split der Verkehrsträger, der sich aus den beschriebenen Entwicklungen ergibt, ist in den Abbildung P-3 und P-4 dargestellt. Demnach dürfte der Modal-Split-Anteil des MIV-Aufkommens über den gesamten Zeitraum leicht zunehmen, wohingegen der Anteil an der Leistung konstant bleibt. Aufgrund der nicht mehr ganz so expansiven Nachfragezuwächse im Fernbusverkehr sind für den gesamten ÖSPV leichte Rückgänge über den Prognosezeitraum zu erwarten. Die Anteilswerte der Luftverkehrsleistung nehmen bis zum Jahr 2018 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**



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

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



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

## 4.2 Motorisierter Individualverkehr

Der gesamte Personenverkehr wird hauptsächlich durch die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)** bestimmt, der zu über 80 % das Personenverkehrsaufkommen (Personenfahrten) und die Personenverkehrsleistung (Personenkilometer) ausmacht.

Als Grundlage für die Analyse der Entwicklung des MIV stehen, im Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern, keine amtlichen statistischen Erhebungen zur Verfügung. Grundsätzlich werden hier die Schätzungen des DIW<sup>12</sup> zur gesamtdeutschen Fahrleistung des MIV als Grundlage genutzt. Anhand des PKW-Bestandes, des Kraftstoffabsatzes, des Kraftstoffverbrauchs, der Fahrzeugflotte etc. schätzt das DIW dabei einen jährlichen Eckwert für Personenfahrten und Personenkilometer. Die vorläufige Schätzung liegt für das Jahr 2014 vor, so dass die hier dargestellten Entwicklungen ab 2015 eigene Prognosen darstellen (siehe zur Entwicklung des MIV auch Tabelle P-2). Für das Jahr 2014 wurde im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen eine umfassende Erhebung der gesamtdeutschen Fahrleistung durchgeführt, so dass hierfür voraussichtlich zur Winterprognose 2016/2017 erstmalig nach 2002 empirische Ergebnisse zur Verfügung stehen.

Nach Berechnungen des DIW ist der MIV im Jahr 2014 voraussichtlich um 2 % gestiegen (Aufkommen und Leistung). Auch für die Jahre 2015 und 2016 dürfte das Wachstum nach unseren Schätzungen wiederum überdurchschnittlich mit 2,0 % p.a. (Aufkommen und Leistung) um das gleiche Niveau steigen. Für die Jahre 2017 und 2018 ist voraussichtlich mit einem schwächeren Wachstum von 1,8 % p.a. bzw. 1,7 % p.a. und 1,5 % p.a. (jeweils Aufkommen und Leistung) zu rechnen. Die Entwicklungen, die innerhalb der Winterprognose beschrieben wurden, werden somit leicht positiver gesehen. Die Gründe hierfür sind hauptsächlich in den folgenden **Haupteinflussfaktoren** zu finden:

Der **Pkw-Bestand** ist laut KBA im Jahr 2015 (Stichtag: 01.01.2016) im Vergleich zu den Vorjahren überdurchschnittlich um ca. 1,5 % gewachsen, wobei die Neuzulassungen um ca. 5,6 % stark zunahm. Dieser Trend setzte sich auch im Jahr 2016 verstärkt mit einem Zuwachs der Neuzulassungen von 7,1 % für das erste Halbjahr fort. Auch der Anteil der privaten PKW-Neuzulassungen lag mit +6,4 % höher als im Vergleichszeitraum des letzten Jahres<sup>13</sup>, so dass wir auch für 2016 mit einem konstanten Wachstum des Pkw-Bestandes von voraussichtlich 1,5 % rechnen.

<sup>12</sup> Die Schätzungen der Fahrleistungen erfolgen im Rahmen der Bearbeitung von „Verkehr in Zahlen“ im Auftrag des BMVI.

<sup>13</sup> Kraftfahrtbundesamt- Pressemitteilung Nr. 21/2016 - Fahrzeugzulassungen im Juni 2016 – Halbjahresbilanz.

Auch für 2017 und 2018 erwarten wir, aufgrund der positiven Entwicklung des privaten Konsums, immer noch einen Zuwachs des Pkw-Bestandes von 1,2 % p.a. Weniger entscheidend für die Bestandsentwicklung ist die Entwicklung der Kraftstoffpreise, da diese vorwiegend die Pkw-Nutzung und nicht den Besitz beeinflussen.

Insbesondere die Entwicklung der **gesamtwirtschaftlichen und sozio-demographischen Leitdaten** verleihen dem MIV einen positiven expansiven Impuls. Die privaten Konsumausgaben sind im Jahr 2015 laut BMWi aufgrund des kräftigen Anstiegs des real verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte voraussichtlich um 1,9 % gestiegen und werden für das laufende Jahr 2016 mit einer Steigerung von 2,0 % noch positiver gesehen. In den Jahren 2017 und 2018 dürfte sich das Wachstum mit 1,5 bzw. 1,6 % p.a. geringfügig abschwächen. Die Zahl der Erwerbstätigen ist im Jahr 2015 laut BMWi voraussichtlich um 0,8 % gestiegen. Es wird erwartet, dass sich die positive Arbeitsmarktentwicklung der letzten Jahre weiter fortsetzt. Das BMWi schätzt für 2016 einen Zuwachs in den Erwerbstätigenzahlen in Höhe von 1,1 %. Für das Jahr 2017 wird noch ein Zuwachs von 0,8 % p.a. und für 2018 von 0,2 % p.a. angenommen.

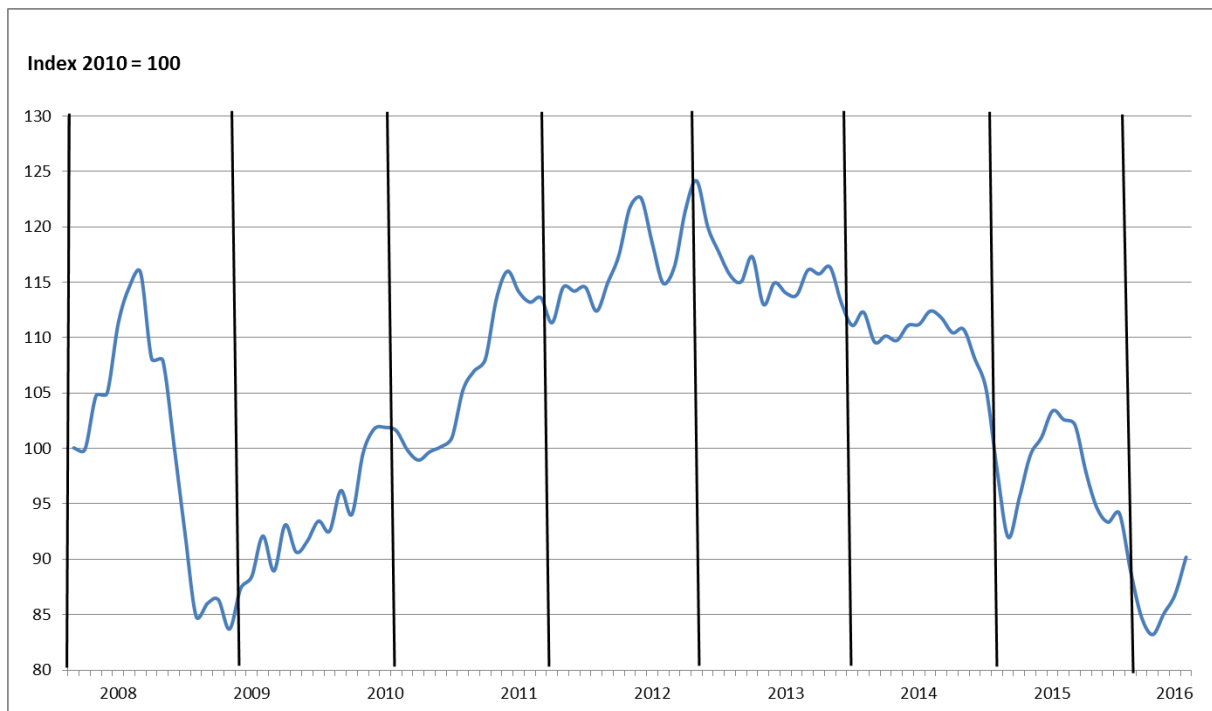
Die **Kraftstoffpreise** sanken im Jahr 2015 durchschnittlich real um rd. 9 % (vgl. Abbildung P-5). Grund dafür war der starke Rückgang der Rohölpreise im Vergleich zum Vorjahr um ca. 46 % (Brent, in US Dollar). Die Gründe dafür liegen im weltweiten Überangebot an Rohöl in Kombination mit einer vergleichsweise geringen weltweiten Nachfrage. Dies machte sich im inländischen Kraftstoffabsatz bemerkbar, der 2015 um ca. 2,2 % gestiegen ist. Im Jahr 2016 stieg der Kraftstoffabsatz bis einschl. April um ca. 5,5 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Quelle: Amtliche Mineralölstatistik des Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle



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



Quelle: Statistisches Bundesamt

Angetrieben durch eine anhaltende Ausweitung des Angebots bei einer stagnierenden Nachfrage wird für 2016 im Vergleich zur Winterprognose in den Prognosen des IWF<sup>15</sup> ein nochmaliger Rückgang der Rohölpreise erwartet. Zwischen April 2016, den Zeitpunkt der Veröffentlichung der Prognose, und Juli dieses Jahres hat sich die Entwicklung bisher aber anders dargestellt, so dass diese Prognose sicherlich mit großen Unsicherheiten versehen ist. Mit der erwarteten verstärkten Expansion der Weltwirtschaft dürften für die Jahre 2017 bis 2019 die Preise wieder leicht ansteigen, wobei das Preisniveau weit unter dem Wert von 2014 liegen dürfte. Daraus ergeben sich für den Prognosezeitraum, unter Annahme von stabilen Steuer- und Abgabenanteilen, folgende Entwicklungen (siehe Abbildung P-6):

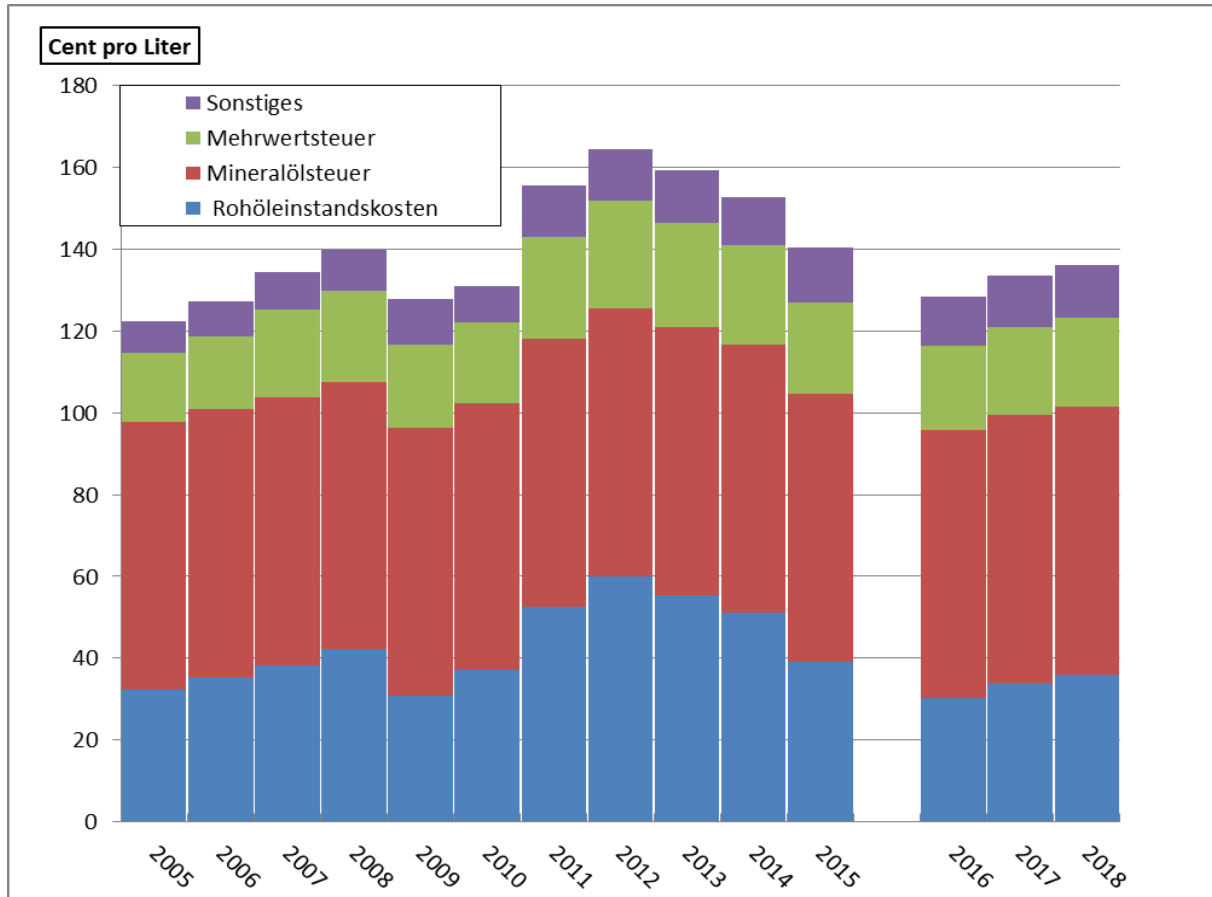
- Für 2016 gehen wir von einem Wertverlust des Euros gegenüber dem US Dollar von ca. 2 % im Vergleich zum Vorjahr aus sowie von -1 % für die Jahre 2017 bis 2019.<sup>16</sup>
- Prognosen des IWF gehen bisher noch beim Rohöl von einem Rückgang des deutschen Einfuhrpreises von 33 % für 2016<sup>17</sup> sowie von einer Zunahme von 16 % p.a. für 2017 und 8 % p.a. für 2018 aus.

<sup>15</sup> Quelle: Internationaler Währungsfonds (Hrsg.): World Economic Outlook - April 2016; Washington 2016.

<sup>16</sup> Quelle: Deutsche Bundesbank: Perspektiven der deutschen Wirtschaft – Gesamtwirtschaftliche Vorausschätzungen für die Jahre 2016 und 2017 mit einem Ausblick auf das Jahr 2018; in Monatsbericht Juni 2016.

- Daraus würden Veränderungen des Kraftstoffpreises von -8 % für 2016 und +4 und +2 % p.a. für die Jahre 2017 und 2018 resultieren.

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



Quellen. Mineralölwirtschaftsverband; eigene Prognosen

Nach unseren Einschätzungen ergeben sich aus diesen Rahmenbedingungen für die wichtigen Komponenten des Individualverkehrs folgende Entwicklungen (vgl. Tabelle P-2):

- Die Pkw-Dichte (Pkw pro Einwohner über 18 Jahre) dürfte für die Jahre 2015 und 2016 mit 0,5 % p.a. durchschnittlich steigen. Da in den darauf folgenden Jahren der Pkw-Bestandes stärker als die Bevölkerung über 18 Jahren zunehmen wird, wird die Pkw-Dichte um voraussichtlich 0,7 % p.a. in 2017 und um 0,9 % p.a. in 2018 wieder stärker ansteigen.

<sup>17</sup> Die bisherige Entwicklung im Jahr 2016 hat gezeigt, dass diese Prognosen mit Unsicherheiten versehen sind und eine Anpassung im halbjährlichen Update des IWF (Oktober) wahrscheinlich ist.

- Unter der Annahme von gleich bleibenden durchschnittlichen Besetzungsgraden und weitgehend konstanten Fahrtweiten erhöht sich die durchschnittliche Fahrleistung voraussichtlich pro Pkw nach einem Wachstum um 0,5 % p.a. für die Jahre 2016 und 2017 und verlangsamt sich auf 0,3 % p.a. im Jahr 2018. Gründe für den niedrigeren Zuwachs liegen im vergleichsweise stärkeren Wachstum der gesamten Fahrleistung im Vergleich zum Pkw-Bestand.

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

	Absolute Werte					Veränderungen p.a. in %			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
Pkw-Bestand (Mio.) <sup>1)</sup>	44,4	45,1	45,7	46,3	46,9	1,5	1,5	1,2	1,2
Pkw-Dichte <sup>2)</sup>	640	644	647	651	657	0,5	0,5	0,7	0,9
Durchschn. Fahrleistung (1.000 Fzgkm) <sup>3)</sup>	14,1	14,2	14,3	14,3	14,4	0,5	0,5	0,5	0,3
Gesamte Fahrleistung (Mrd. Fzgkm) <sup>4)</sup>	627,1	639,7	652,5	663,9	673,7	2,0	2,0	1,7	1,5
Durchschnittliche 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>	939,4	958,3	977,5	994,6	1.009,2	2,0	2,0	1,7	1,5
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0
Verkehrsaufkommen (Mrd. Pers.)	58,44	59,62	60,82	61,91	62,84	2,0	2,0	1,8	1,5

1) Zum 1. Januar des Folgejahres, ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge  
2) Pkw pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre  
3) Pro Pkw (M1-Klasse)  
4) Innerhalb Deutschlands  
5) Pro Pkw

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

### 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 vorläufig bis zum Jahr 2014 vor. Zusätzlich dazu werden quartalsweise alle Verkehre von Unternehmen erhoben, die zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung bereits am Markt tätig waren und gleichzeitig mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Da seit diesem Jahr diese neue Unternehmensgrundgesamtheit erstmalig zum Tragen kommt, sind die Quartalsstatistiken nur bedingt zu den vorhergehenden vergleichbar. Diese Quartalsstatistik liegt derzeit bis zum 1. Quartal 2016 vor, so dass die hier dargestellten Entwicklungen für 2015 als vorläufige Werte angesehen werden müssen und für die Entwicklung ab 2016 eigene Prognosen durchgeführt wurden, die auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruhen.

Demnach wuchs das Personenaufkommen des **gesamten ÖSPV** (siehe Tabelle P-3), wie in der Winterprognose dargestellt, voraussichtlich im Jahr 2015 mit 0,6 % p.a.. Für die Personenbeförderungsleistung dürfte von einer Steigerung von 1,4 % ausgegangen werden, da sich hier der Anteil des stark wachsenden Linienfernverkehrs im Vergleich zum Aufkommen überproportional auswirkt. Das Aufkommen im **Liniennahverkehr** wuchs in 2015 hochgerechnet mit 0,5 % (Leistung: - 0,4 %). Diese Entwicklung wird positiv durch Impulse aus den günstigen sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen gestützt. Insbesondere die leicht steigende Anzahl der Auszubildenden (0,1 %), die für den Nahverkehr ein wichtiges Segment darstellen, machte sich hier positiv bemerkbar. Auch die wiederum wachsenden Erwerbstätigenzahlen (0,8 %) wirkten sich hier belebend auf das Fahrtenaufkommen aus. Allerdings wurde aufgrund der günstigen Nutzerkosten der Pkw häufiger genutzt, wodurch ein Nachfrageanteil vom Liniennahverkehr auf den Pkw verlagert wird. Im **Linienfernverkehr** wurden nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2014 rd. 16 Mio. Fahrgäste befördert, was eine Verdopplung zum Vorjahr bedeutet.<sup>18</sup> Prognosen hierfür sind aufgrund der bisher weitgehend fehlenden empirischen Grundlage und der dynamischen Entwicklung des Fernbusmarktes mit einer hohen Unschärfe behaftet. Im Jahr 2015 dürfte mit ca. 30 % mehr Liniendiensten im innerdeutschen Verkehr und mit ca. 26 % mehr wöchentlichen Fahrten das Wachstum geringer ausfallen als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres.<sup>19</sup> Insgesamt gehen wir für 2015 von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 25 % auf ca. 20 Mio. aus. Für den **Gelegenheitsverkehr**, für den keine abschließenden amtlichen Jahresstatistiken für 2014 und 2015 vorliegen, dürfte sich der langjährige stagnierende bis rückläufige Trend umgekehrt haben. Voraussichtlich erwartet wird ein Wachstum im Jahr 2015 von 0,9 % bzw. 0,5 % (Aufkommen und Leistung). Der Gelegenheitsverkehr profitierte hierbei von Sondereinflüssen (Transporte von Flüchtlingen) sowie von der positiven Entwicklung der Auszubildendenzahlen, die insbesondere für das Segment der Mietbusse in Form von Schülertransporten einen wichtigen Faktor darstellt.

Auch im Jahr 2016 dürfte sich der **gesamte ÖSPV** auf ähnlichem Niveau entwickeln und mit 0,7 % bzw. 1,2 % wachsen (Aufkommen und Leistung) und sich somit die Annahme aus der Winterprognose 2015/2016 bestätigen. Der **Liniennahverkehr** wird hier weiterhin von den positiven Impulsen der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten profitieren (steigende Bevölkerungs-, Auszubildende-, Erwerbstätigenzahlen sowie private Konsumaus-

<sup>18</sup> Statistisches Bundesamt: Boom bei Linienfernbusen hält an: 16 Millionen Fahrgäste im Jahr 2014, Pressemitteilung vom 8. Oktober 2015 – 377/15, Wiesbaden 2015.

<sup>19</sup> Quelle: Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer.

gaben). Trotz der negativ wirkenden rückgängigen Entwicklung der Kraftstoffpreise dürfte unserer Einschätzung nach in der Summe von einer Steigerung von 0,7 % bzw. 0,5 % (Aufkommen und Leistung) im Liniennahverkehr auszugehen sein. Die Einschätzung der weiteren Entwicklung des **Linienfernverkehrs** ist mit Unsicherheiten behaftet. Auch im Jahr 2016 dürfte dieses Segment auf Expansionskurs sein, aber nach unserer Einschätzung mit deutlich geringerem Wachstum als die Jahre vorher. Hier zeigen sich erste Konsolidierungstendenzen. So ist die Anzahl der innerdeutschen Buslinien wie auch die wöchentlichen Fahrten in den ersten beiden Quartalen 2016 gegenüber dem Jahresende 2015 erstmalig zurückgegangen, liegt aber noch deutlich über den Zahlen zur Jahresmitte 2015. Zwar war auch Anfang 2015 das Fahrtenangebot gesunken, damals erholte es sich jedoch im Frühling wieder.<sup>20</sup> Nach unseren Einschätzungen dürfte der Fernbusmarkt im Jahr 2016 mit voraussichtlich 10 % (jeweils Aufkommen und Leistung) wachsen.

Auch beim **Gelegenheitsverkehr** wirken sich die positiven Impulse der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auf das laufende Jahr aus. Andererseits laufen die Sondereffekte weitestgehend aus, so dass das Wachstum mit 0,3 % p.a. bzw. 0,2 % p.a. für Aufkommen und Leistung geringer ausfallen dürfte als im Jahr zuvor.

In den folgenden Jahren dürften die positiven Impulse aus demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüssen robust, aber geringer ausfallen. Allerdings vermindert sich der Bremseffekt, der bis 2016 aus den niedrigen Kraftstoffpreisen resultiert. Insgesamt dürfte für den **Liniennahverkehr** ein geringeres Wachstum als im laufenden Jahr zu erwarten sein (2017: 0,4 % p.a. / 0,2 % p.a. Aufkommen und Leistung; 2018: 0,3 % p.a. / 0,1 % p.a. Aufkommen und Leistung. Bis 2019 wird für den **Linienfernverkehr** mit einem weitestgehend konsolidierten Ausbaustadium des Marktes gerechnet, in dem sich wenige Anbieter auf lukrative Strecken konzentrieren werden<sup>21</sup>, so dass absolut noch deutliche Zuwächse, relativ aber abnehmende Zuwächse zu verzeichnen sein dürften (2017 und 2018: 6 % p.a. Aufkommen und Leistung). Im **Gelegenheitsverkehr** gehen wir aufgrund der beschriebenen Entwicklungen von einer eher stagnierenden Entwicklung aus. Für den **gesamten ÖSPV** dürfte daraus für 2017 ein Zuwachs von 0,5 % p.a. für das Aufkommen und 0,7 % p.a. für die Verkehrsleistung und für 2018 von 0,3 % p.a. bzw. 0,6 % p.a. für Aufkommen und Leistung resultieren.

<sup>20</sup> Quelle: Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer.

<sup>21</sup> Bundesamt für Güterverkehr: Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015; Köln 2015.

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

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderungen p.a. in %			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Verkehrsaufkommen</b>									
Öffentlicher Straßenverkehr <sup>2)</sup>	9.388	9.443	9.510	9.553	9.579	0,6	0,7	0,5	0,3
- Liniennahverkehr	9.298	9.348	9.413	9.455	9.479	0,5	0,7	0,4	0,3
- Linienfernverkehr	16	20	22	23	25	25,8	10,0	6,0	6,0
- Gelegenheitsverkehr <sup>3)</sup>	74	75	75	75	75	0,9	0,3	0,1	0,0
Eisenbahnverkehr	2.662	2.661	2.714	2.760	2.802	0,0	2,0	1,7	1,5
- Nahverkehr	2.533	2.530	2.578	2.622	2.661	-0,1	1,9	1,7	1,5
- Fernverkehr	129	131	136	138	141	1,6	3,5	2,0	1,8
Insgesamt	12.050	12.104	12.224	12.313	12.381	0,4	1,0	0,7	0,6
- Nahverkehr	11.831	11.878	11.992	12.077	12.141	0,4	1,0	0,7	0,5
- Fernverkehr <sup>3)</sup>	219	226	233	237	241	3,1	3,0	1,8	1,6
<b>Verkehrsleistung <sup>1)</sup></b>									
Öffentlicher Straßenverkehr <sup>2)</sup>	79,3	80,4	81,4	81,9	82,4	1,4	1,2	0,7	0,6
- Liniennahverkehr	54,9	54,7	55,0	55,1	55,1	-0,4	0,5	0,2	0,1
- Linienfernverkehr	5,4	6,6	7,3	7,7	8,2	22,2	10,0	6,0	6,0
- Gelegenheitsverkehr <sup>3)</sup>	19,0	19,1	19,1	19,1	19,1	0,5	0,2	0,0	0,0
Eisenbahnverkehr	89,5	89,7	91,8	93,3	94,5	0,3	2,3	1,6	1,3
- Nahverkehr	53,4	52,8	53,5	54,1	54,6	-1,0	1,3	1,1	0,9
- Fernverkehr	36,1	36,9	38,3	39,1	39,9	2,2	3,8	2,2	1,9
Insgesamt	168,8	170,1	173,2	175,2	176,9	0,8	1,8	1,1	1,0
- Nahverkehr	108,3	107,5	108,5	109,2	109,7	-0,7	0,9	0,6	0,5
- Fernverkehr <sup>3)</sup>	60,5	62,6	64,7	66,0	67,2	3,5	3,4	2,0	1,8
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 die gleichen Grundlagen wie für den ÖSPV. Auch hier bilden die Fahraktivitäten der Verkehrsunternehmen, die in der amtlichen Jahresstatistik erhoben werden, die Datengrundlage. Für den Eisenbahnverkehr liegen diese Daten derzeit als vorläufige Informationen für das Jahr 2014 vor. Zusätzlich dazu werden quartalsweise alle Verkehre von Unternehmen 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 2016 vor. Auch hier sind aufgrund der Neufestlegung der meldenden Unternehmen die Ergebnisse der Quartalsstatistiken ab 2016 nur bedingt vergleichbar.

Im Jahr 2015 zeigt der **gesamte Eisenbahnverkehr** voraussichtlich eine Stagnation im Aufkommen und einen leichten Zuwachs von 0,3 % in der Leistung. Dies ist vor allem auf den Rückgang im **Nahverkehr** (ein Minus von 0,1 % bzw. ein Minus von 1,0 % in Aufkommen und Leistung) zurückzuführen, der zum Personenverkehrsaufkommen der Eisenbahnen mehr als 90 % und zur Personenverkehrsleistung ca. 2/3 beiträgt. Ein Grund hierfür sind die stark gesunkenen Kraftstoffkosten im MIV, wodurch ein Teil der Nachfrage auf den Pkw verlagert wurde. Weiterhin zeigten die Streiks in der ersten Jahreshälfte von 2015 negative Auswirkungen auf die Nahverkehrsnachfrage. Im Gegensatz dazu hat sich der **Fernverkehr** positiver entwickelt. Er legte voraussichtlich um 1,6 % bzw. 2,2 % zu (Aufkommen und Leistung). Hier spielten, neben den allgemein expansiv wirkenden Effekten der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung, insbesondere positive Effekte einer breit angelegten Kunden- und Preisoffensive der DB AG eine wichtige Rolle (Stichwort: 19 Euro Sparticket), so dass damit die Streikeffekte mehr als kompensiert wurden.

Für das Jahr 2016 dürfte davon auszugehen sein, dass es insbesondere im **Nahverkehr** zu nachholenden Basiseffekten kommt und die günstigen sozio-demographischen und gesamtwirtschaftlichen Effekte (steigende Bevölkerung, Auszubildende, Erwerbstätige und private Konsumausgaben) ins Gewicht fallen. Positiv wirken sich hier voraussichtlich auch zusätzliche Angebotserweiterungen aus, wie z.B. die Erweiterung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (Magdeburg-Leipzig). Trotz des negativen Einflusses weiter sinkender Kraftstoffpreise ist von einem starken Wachstum von 1,9 % bzw. 1,3 % (Aufkommen und Leistung) auszugehen, also stärker als noch in der Winterprognose vermutet.

Auch für die Entwicklung des **Fernverkehrs** zeigen die nachholenden Effekte aufgrund der letztjährigen Streiks sowie die Auswirkungen der günstigen demographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen (steigende Erwerbstätigkeit, BIP-Wachstum und Steigerung des privaten Konsums mit Auswirkungen auf Geschäfts-, Privat- und Urlaubsfahrten), positive Nachfragewirkungen. Insbesondere zeigt sich aber, dass die Kunden- und Preisoffensive der DB AG in 2016 eine noch stärkere Wirkung hat als in der Winterprognose vermutet. Nach eigenen Angaben verzeichnete die DB-Fernverkehr von Januar bis Mai 2016 einen Fahrgastzuwachs im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 10 %, beförderte dabei so viele Passagiere wie noch nie und steuert somit auf einen neuen Fahrgastrekord zu. Diese

Entwicklung ist vor allem der Preissenkung bei den Sparpreisen um ca. 8 % Prozent geschuldet. Diese Angebote werden nach aktuellem Stand bis Mitte September verlängert.<sup>22</sup>

Im Zeitraum 2016 und 2017 werden durch die Inbetriebnahme von weiteren Abschnitten der Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VD8) schnellere und zusätzliche Fernverkehrsverbindungen geschaffen. Wie beschrieben kann erwartet werden, dass sich die Anteilsverluste, die durch die Marktexpansion der Fernbuslinien hervorgerufen wurden, abschwächen, so dass sich nach unserer Einschätzung für den Fernverkehr ein starkes Wachstum von 3,5 % p.a. bzw. 3,8 % p.a. für Aufkommen und Leistung einstellen dürfte. Insgesamt ergibt sich dadurch ein Wachstum des **gesamten Eisenbahnverkehrs** von voraussichtlich 2,0 % bzw. 2,3 % (Aufkommen und Leistung).

In den folgenden Jahren dürften sich aufgrund der dargestellten Entwicklungen die Effekte der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse in gedämpfter Weise auswirken. Daher dürfte von einem etwas schwächeren Wachstum des **gesamten Eisenbahnmarktes** im Jahr 2017 von voraussichtlich 1,7 % p.a. bzw. 1,6 % p.a. sowie für das Jahr 2018 noch etwas geringer von 1,5 % p.a. bzw. 1,3 % p.a. (jeweils Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden. Dies ist auch für den **Nahverkehr** gültig. Im Vergleich zum laufenden Jahr entfällt hier der streikbedingte Basiseffekt, auch hier kann von einem geringeren Wachstum von voraussichtlich 1,7 % p.a. für das Aufkommen und 1,1 % p.a. für die Leistung für das Jahr 2017 sowie 1,5 % p.a. für das Aufkommen und 0,9 % p.a. für die Leistung für das Jahr 2018 ausgegangen werden. Auch für den **Fernverkehr** entfällt der nachholende Effekt aus den letztjährigen Streiks. Er dürfte sich aber aufgrund der positiven Auswirkungen der gut eingeführten und Wirkung zeigenden Angebote und neu angekündigter Aktionsangebote der DB AG mit 2,0 % p.a. bzw. 1,8 % p.a. für das Aufkommen und 2,2 % p.a. bzw. 1,9 % p.a. für die Leistung (für die Jahre 2017 und 2018) überdurchschnittlicher entwickeln.

## 4.5 Luftverkehr

Im Jahr 2015 hatte das Passagierwachstum im **Luftverkehr** um 4,0 % zugelegt. Damit hatte sich die seit Mitte 2014 begonnene Trendwende in der Luftverkehrsentwicklung gefestigt. In den beiden Jahren zuvor hatte sich die Passage nur unterdurchschnittlich entwickelt. Ein intensiver Verdrängungswettbewerb zwischen deutschen Fluggesellschaften führte damals

---

<sup>22</sup> Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG vom 05.07.2016: Mehr Reisende in ICE und IC: Deutsche Bahn baut Angebote weiter aus. ([http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/11623826/p20160705.html](http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/11623826/p20160705.html)) – letzter Abruf 06.07.2016.



zu einer Angebotsreduzierung sowohl auf regionalen als auch auf größeren Flughäfen. Die jüngere Entwicklung war demnach von einer Angebotsausweitung ausländischer Fluggesellschaften geprägt, die zuvor entstandene Angebotslücken schlossen. Daneben spielten die günstigen konjunkturellen Rahmenbedingungen der letzten beiden Jahre eine entscheidende Rolle, von denen Fluggesellschaften und Fluggäste gleichermaßen profitierten. So konnten viele europäische Luftfahrtunternehmen im Zuge des billigen Ölpreises beträchtliche Gewinne für das Jahr 2015 ausweisen. Gleichzeitig hatte der günstige Kerosinpreis zur Folge, dass viele Fluggesellschaften zuvor gestrichene unwirtschaftliche Strecken wieder aufnahmen bzw. neue Strecken anboten. Auf einigen Verbindungen hatte die Wettbewerbsintensität daher zugenommen. Die so entstandenen Überkapazitäten führten zu einer Absenkung der Ticketpreise und steigerten die Nachfrage. So nahmen die grenzüberschreitenden Verkehre im Jahr 2015 um 4,3 % zu, der innerdeutsche Verkehr um 1,5 %. Neben den starken Europa-Verkehren mit Zuwächsen von 4,3 % hatten vor allem die Verkehre nach Asien mit 7,3 % deutlich zugelegt. Neben neuen Verbindungen ausländischer Fluggesellschaften sorgte hier auch der Einsatz größerer Fluggeräte für ein Kapazitätswachstum. Dagegen nahmen die Amerika-Verkehre im vergangenen Jahr nur um 0,5 % zu. In Südamerika hat die wirtschaftliche Schwäche Brasiliens und in Nordamerika die Stärke des US-Dollars ein besseres Abschneiden verhindert. Trotz zahlreicher Unruhen im Norden Afrikas schlossen die Gesamtverkehre des Kontinents mit einem Plus von 3,1 % ab.

Für das Jahr 2016 wird ein abgeschwächtes, dennoch starkes Wachstum von 3,1 % prognostiziert. Damit stiege das jährliche Aufkommen an den deutschen Flughäfen erstmals auf über 200 Mio. Fluggäste an. Die leichte Abschwächung der Wachstumsdynamik ist auf eine allgemeine Nachfrageschwäche zurückzuführen. Die Verunsicherung bei Verbrauchern nach vermehrten Anschlägen und terroristischen Ereignissen führt zu einer Buchungszurückhaltung. Davon betroffen sind vor allem Ziele in Nordafrika und in der Türkei. Touristen und Urlauber werden in den Sommermonaten daher verstärkt Ziele im Süden Europas und im Mittelmeerraum aufsuchen. In der Nebensaison profitieren vor allem ferne touristische Warmwasserziele in der Karibik, Mexiko und in den USA. Hier sorgen die Kapazitätswachse bei deutschen Fluggesellschaften und der neu entfachte Wettbewerb durch den 2015 gegründeten Billig-Langstreckenableger der Lufthansa-Gruppe für alternative Destinationen. Die hohe Beliebtheit der Ziele spiegelt sich in den Buchungszahlen der Ferienunterkünfte und Hotels sowie der hohen Sitzauslastung auf den Flugverbindungen wider. Insgesamt werden sich die Hauptverkehrsrelationen im Jahr 2016 wenig verändern. Der innerdeutsche Verkehr wird

etwas dynamischer mit 2,8 % zulegen. Auslöser für den Zuwachs sind neben dem Ausbleiben von Streiks durch fliegendes Personal die Aufnahme innerdeutscher Strecken durch ausländische Fluggesellschaften. Die grenzüberschreitenden Verkehre werden um voraussichtlich 3,2 % zulegen und stützen sich auf die stabilen Europa- und Asien-Verkehre sowie die wiedererstarteten Amerika-Verkehre.

Auch für die darauf folgenden Jahre ist mit einem Zuwachs von um die 3 % bei der Passage auszugehen. Der leichte Dynamikverlust geht einher mit der Verlangsamung der konjunkturellen Entwicklung.

**Tabelle P-4: Luftverkehr**

	Mio. Pers.					Veränderung p.a. in % <sup>3)</sup>			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Fluggäste <sup>1)</sup></b>	186,7	194,2	200,1	206,2	211,9	4,0	3,1	3,0	2,8
Innerdeutsch (Einsteiger)	22,7	23,1	23,7	24,2	24,5	1,5	2,8	1,9	1,5
Grenzüberschreitend <sup>2)</sup>	164,0	171,1	176,5	182,0	187,4	4,3	3,2	3,1	3,0
- davon Europa	126,7	132,4	136,8	142,0	146,6	4,5	3,3	3,8	3,2
- <i>darunter EU</i>	97,6	102,4	107,9	111,2	116,2	5,0	5,3	3,1	4,5
- davon Interkontinental	36,5	37,8	38,7	40,0	40,8	3,8	2,2	3,3	2,2
- <i>davon Afrika</i>	5,6	5,8	5,0	5,4	5,5	3,1	-12,7	7,0	1,8
- <i>davon Amerika</i>	15,4	15,5	16,3	16,5	16,8	0,5	5,1	1,6	1,7
- <i>darunter USA</i>	10,4	10,4	10,6	10,7	10,9	-0,3	2,1	0,9	1,6
- <i>davon Asien</i>	15,5	16,6	17,4	18,1	18,6	7,3	4,7	3,8	2,8
- <i>davon Australien / Ozeanien</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Verkehrsleistung <sup>4)</sup></b>	58,8	61,3	63,2	65,1	66,9	4,2	3,1	3,0	2,8
Innerdeutsch	10,0	10,1	10,4	10,6	10,7	1,1	2,8	1,9	1,5
Grenzüberschreitend	48,8	51,2	52,8	54,5	56,2	4,8	3,1	3,1	3,1

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger.  
2) inkl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2014: 0,3; 2015: 0,3; 2016: 0,3; 2017/2018: 0,2 Mio.)  
3) Veränderungsdaten 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

## 5 Anhang: Detailangaben zu den Rahmenbedingungen

In der folgenden Tabelle werden die wesentlichen Rahmenbedingungen und Einflussgrößen und deren erwarteter Trend für den Prognosezeitraum der Verkehrsnachfrage von 2016 bis 2018 dargestellt und der erwartete Trend kurz kommentiert. Die Situation in Deutschland, in Europa und der Welt ist wie schon im Januar 2016, als wir die Trends für die Winterprognose 2015/16 präsentiert und diskutiert haben, noch komplexer geworden.

Die andauernde Flüchtlingskrise, die fortlaufende instabile Situation einiger Volkswirtschaften in der Eurozone, die unvorhersehbaren Folgen eines potentiellen Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union sowie der niedrigste Stand des chinesischen Wachstums seit 25 Jahren, sind nur einige Faktoren, die eine solche Prognose unsicher machen.

Für die Winterprognose 2015/2016 wurde eine differenzierte Betrachtung der Einflussfaktoren für die Personen- und Güterverkehrsnachfrage durchgeführt. In gleicher Weise werden auch für die Sommerprognose 2016 wichtige Einflüsse auf die Verkehrsnachfrage transparent gemacht. Grundlagen für die Einschätzung der Rahmenbedingungen sind:

- laufende aktuelle Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes
- News und Nachrichten, Berichte von Verbänden und Branchen-Internetseiten
- Laufende Nachrichten aus der Tages- und Fachpresse
- World-Economic Outlook des International Monetary Fund von April 2016
- Analysen der World Bank
- Die Mittelfristprojektion der Wirtschaftsentwicklung des Bundesministeriums für Wirtschaft
- Analysen der Deutschen Bundesbank
- Laufende Berichte der Wirtschaftsforschungsinstitute in Deutschland und hier insbesondere die aktuellen Arbeiten der Prognoseabteilung des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel
  - Kieler Konjunkturberichte Nr. 15(2016/Q1) Weltkonjunktur im Frühjahr 2016
  - Kieler Konjunkturberichte Nr. 16(2016/Q1) Konjunktur im Europaraum im Frühjahr 2016
  - Kieler Konjunkturberichte Nr. 17(2016/Q1) Deutsche Konjunktur im Frühjahr 2016
  - Kieler Konjunkturberichte Nr. 18(2016/Q1) Mittelfristprojektion für Deutschland im Frühjahr 2016

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
<b>A.</b>	<p><b>Demographische Entwicklung</b></p> <p>Grundlage für die Vorausschau der demographischen Entwicklung ist die 13. koordinierte Bevölkerungsprognose des Statistischen Bundesamtes. Dabei wird aber in Bezug auf die Außenwanderung die Variante W2 unterstellt, die von einem höheren Wanderungssaldo ausgeht. Da nicht zu prognostizieren ist, wie sich die Flüchtlingsströme im Prognosezeitraum entwickeln, wird hier eine moderate Anpassung der Bevölkerungszahl sowie der Altersstruktur vorgenommen:</p> <p>Annahmen über den Zuwanderungssaldo:</p> <p>2015: 800.000 Personen (W2: 500.000)</p> <p>2016: 800.000 Personen (W2: 450.000)</p> <p>2017: 600.000 Personen (W2: 400.000)</p> <p>2018: 550.000 Personen (W2: 350.000)</p>	
A.1	Die Bevölkerung wächst infolge der Zuwanderung im Prognosezeitraum linear von 81,7 Mio. Einwohnern im Jahr 2015 auf rd. 83,3 Mio. Einwohner im Jahr 2018. Dieser Bevölkerungszuwachs findet vornehmlich in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr statt.	81,7 Mio. → 83,3 Mio. Einwohner
A.2	Der abnehmende Trend der Anzahl Auszubildender und Schüler schwächt sich infolge der jungen Zuwanderer leicht ab.	Nahezu gleichbleibende Zahl Auszubildender
<b>B</b>	<b>Rahmenbedingungen am Öl- und Energiemarkt</b>	
B.1	<p><b>Rohölpreis</b></p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass der Rohölpreis weiterhin durch Marktregulierungen beeinflusst wird, die Fördermengen im Prognosezeitraum konstant gehalten werden oder sogar geringfügig steigen und der Markt einigermaßen ausgeglichen sein wird. Der Jahresdurchschnittspreis 2015 lag bei rd. 53 US Dollar (pro Barrel Brent) und damit um ca. 46 % niedriger als 2014. Seit Januar 2016 ist der Rohölpreis um ca. 80 % gestiegen – nach einem Tiefstwert Anfang 2016.</p>	Mittelfristiger Ölpreis 50\$ - 70\$
B.2	<p><b>Energiekosten</b></p> <p>Die Energiekosten werden für alle Sektoren - Industrie, Verkehr, Gewerbe, Handel, Dienstleistung, private Haushalte – weitestgehend stabil bleiben.</p>	Stabile Energiekosten
B.3	<p><b>Absatz Mineralölprodukte</b></p> <p>Nach Erhebungen des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) stieg der Absatz von Mineralölprodukten in der Bundesrepublik Deutschland im aktuellen Zeitraum von Januar bis Februar 2016 gegenüber der Vorjahresperiode um 3,2 %.</p>	Leichter Zuwachs in 2016; -0,2 % p.a. Rückgang ab 2017

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>Aufgrund der Erwartung weitestgehend stabiler Energiekosten und effizienterer Energienutzung, gehen wir von einem weiteren Zuwachs in 2016 aus, für den Prognosezeitraum ab 2017 von einem leichten Rückgang (-0,2 % p.a.) des Mineralölabsatzes.</p>	
<b>B.4</b>	<p><b>Raffinerieproduktion</b></p> <p>Da sich der Mineralölverbrauch in Deutschland im Jahr 2015 insgesamt nur geringfügig verminderte, waren auch nur geringe Anpassungen der Raffinerieerzeugungen erforderlich: Die deutsche Raffinerieerzeugung (Brutto), darunter aus Rohöl, wurde um rund 1,0 % gedrosselt, was sich insbesondere auf die Entwicklung der Pipelinetransporte auswirkt.</p> <p>Im bisherigen Verlauf 2016 stieg mit dem gesteigerten Mineralölverbrauch auch die Brutto-Raffinerieerzeugung (+2,5 % im vgl. zum Vorjahreszeitraum). Die Prognostizierbarkeit ist aufgrund der Anfälligkeit von singulären und nicht absehbaren Ereignissen weiterhin sehr schwierig. Deswegen wird angenommen, dass ein paralleler Verlauf des Inlandverbrauches und der Bruttoreaffinerieerzeugung existiert, d.h. eine Konstanz in Einfuhr und Ausfuhr gegeben ist.</p> <p>Transporte der Mineralölprodukte und Raffinerieproduktion machen rd. 5 % der in Deutschland transportierten Tonnage als auch der Verkehrsleistung aus</p>	Konstante Entwicklung
<b>C</b>	<b>Generelle Wirtschaftsentwicklung<sup>23</sup></b>	
C.1	Bruttoinlandsprodukt, real, durchschnittliches Wachstum p.a. für den Zeitraum 2015/2020: 1,6 %	
C.2	Erwerbstätige, leichter Anstieg bis 2020 (0,4 % im Jahresdurchschnitt)	
C.3	Konsumausgaben, real, durchschnittliches Wachstum für 2015 bis 2020: 1,8 % p.a., davon 1,6 % p.a. für private Haushalte und 2,2 % p.a. für staatliche Konsumausgaben.	
C.4	Bruttoanlageinvestitionen, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2015 bis 2020: 2,2 % p.a., davon Ausrüstungen 2,8 % p.a., Bauten 2,0 % p.a.	
C.5	Importe, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2015 bis 2020: 5,0 % p.a.	
C.6	Exporte, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2015 bis 2020: 3,8 % p.a.	

<sup>23</sup> Quelle: Frühjahrsprojektion 2016 der Bundesregierung vom April 2016.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
<b>D</b>	<b>Transport-Nachfragemarkt</b>	
<b>D.1</b>	<b>Generelles Mobilitätsverhalten</b> <i>(keine Veränderungen zu den Trends der Winterprognose 2015/16)</i>	
D.1.1	<b>Nutzung Car-Sharing</b>  Car-Sharing 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. Die Auswirkung auf den Eckwert der MIV-Nachfrage ist aber eher gering.	↗
D.1.2	<b>Wertewandel Bevölkerung: Vermeidung von Wegen, Nutzung Rad</b>  Der Trend zur Vermeidung von Wegen und zur vermehrten Radnutzung ist tendenziell – und unabhängig von konjunkturellen Einflüssen - beobachtbar. Wir gehen aber davon aus, dass insbesondere in Städten der Fahrradanteil langfristig zunehmen wird. Allerdings wird die Substitution wahrscheinlich stärker im ÖV als im Pkw-Verkehr bemerkbar sein.	↗
<b>D.2</b>	<b>Branchenentwicklung (Bruttowertschöpfung)</b>	
D.2.1	<b>Landwirtschaftliche Produktion, Forstwirtschaft, Fischerei</b>  Die Entwicklung in der Landwirtschaftlichen Produktion wird aktuell noch verhaltener angesehen als im Vorjahr. Das zeigt weiterhin das „Konjunkturbarometer Agrar“ und die verhaltene Investitionsbereitschaft der landwirtschaftlichen Betriebe. Besonders im Futtermittelbau- und bei Veredlungsbetrieben ist die aktuelle wirtschaftliche Lage demnach besonders prekär.  Als Gründe werden die nicht auskömmlichen Marktpreise für landwirtschaftliche Produkte bei gleichzeitig steigenden Kosten und der Bürokratieaufwand genannt. Der Konzentrationsprozess schreitet weiter fort, die regionalen Märkte werden zunehmend gut angenommen.  Weiterhin ist zu beobachten, dass die Importe von landwirtschaftlichen Produkten, insbesondere von Tierprodukten und Gemüse, immer noch zunehmen. Die Konkurrenzsituation der inländischen Produktion und der Produzenten in Europa wird somit schwieriger.  Rd. 6 % der Gütertransporte bei rd. 7 % der Verkehrsleistungen werden durch die Primärerzeugung von landwirtschaftlichen Produkten und Fischerei generiert.	-1 % p.a.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ regionale Märkte werden mehr genutzt</li> <li>+ Importe landwirtschaftlicher Produkte nehmen weiter zu</li> <li>- Beschäftigung geht zurück, Kleinbetriebe schließen</li> <li>- Produktion in der Nahrungsmittelindustrie stagniert</li> </ul>	
D.2.2	<p><b>Bauindustrie</b></p> <p>Die Bauindustrie findet auch im Jahr 2016 weiterhin günstige Rahmenbedingungen vor: hoher Wohnraumbedarf, weiterhin geringe Finanzierungskosten, bessere Renditen als am Kapitalmarkt sowie hohe Investitionsbereitschaft der Privaten, der Unternehmen und der öffentlichen Körperschaften.</p> <p>Die Zahl der Baugenehmigungen für Wohnungen ist im ersten Quartal 2016 sprunghaft gestiegen. Von Januar bis März waren es 30,6 Prozent oder knapp 20.000 mehr als ein Jahr zuvor. Auch Gewerbeimmobilien in Form von Bürohäusern werden zunehmend in den Metropolen nachgefragt. Bundesweit steigt zudem die Nachfrage nach Logistikimmobilien in Folge der zunehmenden Logistikaktivitäten und des online-Handels soweit an, dass es teilweise zu einer starken lokalen Verknappung kommt.</p> <p>Entsprechend zeigt der ifo-Geschäftsklimaindex eine positive Lageeinschätzung der Baubranche. Vom Institut für Weltwirtschaft wird in der Mittelfristprojektion nach einer leichten Konjunkturdelle 2015 ein deutliches Wachstum der Bauindustrie bis 2018 von bis zu 3 % gesehen.</p> <p>Allerdings mehren sich in jüngster Zeit auch die Anzeichen von Risiken auf dem Baumarkt. Es wird vor einer zunehmenden „Immobilienblase“ gewarnt in Deutschland gewarnt. Diese äußert sich in überhöhten Immobilienpreisen. Der Bauboom am Wohnungsmarkt wird durch hochwertige Wohnimmobilien hervorgerufen, während das Errichten von preiswerten Wohnungen nicht attraktiv ist. Dieser Trend wird aufgrund zunehmender Immobilienpreise zurückgehen. Schließlich wurde Mitte 2016 die EU Immobilien-Kreditrichtlinie verabschiedet und in deutsches Recht umgesetzt. Seit her sind die Banken – trotz extrem günstiger Rahmenbedingungen für Immobilienfinanzierungen – gehalten, Kredite für Immobilien sehr restriktiv zu handhaben.</p> <p>Aufgrund dieser Risiken wird trotz aktuell großer Zuwächse bei Bauinvestitionen mit einer nachlassenden Baukonjunktur gerechnet.</p> <p>Im Transportsektor spiegelt sich diese Entwicklung im Güterbereich „Steine und Erden“ wieder, der rd. 25 % der insgesamt transportierten Güter stellt. Weiterhin stellt 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 statt - Belieferung und Entsorgung von Baustellen in Städten - so dass die Verkehrsleistung in diesem Bereich einen deutlich geringeren</p>	<p>+2 % - 3 % real p.a. bis 2016, dann Rückgang auf 1,5% 2017 und 1 % im Jahr 2018</p>

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>Anteil aufweist als die Aufkommenswerte. Zudem werden zunehmend leichte Baumaterialien (Ytong) verwendet, was sich unmittelbar auf die transportierte Tonnage in diesem Sektor auswirkt.</p> <p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Konjunktorentwicklung</li> <li>+ Finanzierungsmöglichkeiten</li> <li>+ stabile Preise</li> <li>+ zunehmender Wohnraumbedarf</li> <li>+ zunehmender Bedarf an Logistikimmobilien und Bürohäusern</li> <li>- Finanzierung könnte kritischer werden</li> </ul>	
D.2.3	<p><b>Nahrungsmittel, Getränke</b></p> <p>Das Geschäftsklima hat sich im 1. Quartal 2016 verbessert. Der entsprechende ifo-Index stieg um 4 Punkte auf ein mehrheitlich positives Stimmungssaldo. Zum einen zeigten sich vor allem die Geschäftserwartungen der Lebensmittelhersteller erstmalig seit fünf Monaten wieder zuversichtlich und zum anderen stiegen die Erwartungen an das Exportgeschäft für die kommenden drei Monate sogar über das Vorjahresniveau.</p> <p>Mehrheitlich negativ schätzten die Unternehmen hingegen die aktuelle und zukünftige Entwicklung der Verkaufspreise ein.</p> <p>Rd. 10 % der Gütertransporte bei rd. 12 % der Verkehrsleistungen werden durch die Nahrungsmittelbranche generiert.</p> <p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Inlandsabsatz</li> <li>+ privater Konsum</li> <li>+ Export</li> <li>- Verkaufspreise fallen</li> </ul>	+1,2 % p.a.
D.2.4	<p><b>Textilindustrie, Bekleidung</b></p> <p>Der Markt zeigt immer noch eine konjunkturelle Spaltung: während die Textilindustrie eine positive Entwicklung des Umsatzes sowie des Auftragseingangs zu verzeichnen hat, geht zumindest der Auftragseingang bei der Bekleidungsindustrie etwas zurück. Die Geschäftserwartungen sehen jedoch für das 2. Quartal 2016 eine Besserung der Lage.</p> <p>Sowohl Importe als auch Exporte sind in diesem Jahr deutlich gestiegen, und bei erwarteter stabiler Konjunktur in Europa und unveränderten Wechselkursen wird sich der Trend halten. Für 2016 wird insgesamt ein Umsatzwachstum von 1,5 % erwartet. Getragen wird das Wachstum auch durch den Außenhandel.</p> <p>Textilien sind in der Regel leichte Güter, die zu einer hohen Volumen-</p>	2016: +2 % p.a., ab 2017: +1 % p.a.



Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>auslastung 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>Trends:</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><b>Chemische Industrie, Kunststoffe, Gummi, Pharmazie</b></p> <p>Das erste Quartal 2016 ist für die chemisch-pharmazeutische Industrie eher durchwachsen ausgefallen. Zwar nahm die Produktion im Vergleich zum schwachen Vorquartal etwas zu, jedoch sank der Umsatz, resultierend aus niedrigen Erzeugerpreisen, insbesondere wegen des niedrigen Ölpreises. Für den Prognosezeitraum wird ein Anstieg der Chemieproduktion um unter 1 % erwartet.</p> <p>In Erwartung einer leicht nachlassenden Konjunkturlage und einer weiterhin zurückgehenden Nachfrage nach chemischen Produkten in Deutschland führt die Entwicklung mittelfristig zu keiner großen Produktionssteigerung in der deutschen chemischen Industrie. Die Wachstumsmärkte wie China, Brasilien, Russland sehen sich schwierigen wirtschaftlichen Phasen gegenüber. Zudem setzt sich der Trend fort, Produktion ins Ausland zu verlagern. 2015 war die Agrarchemie ein Wachstumstreiber. Dies ist aber im Wesentlichen dem Wetter in Europa und den USA geschuldet. Insgesamt wird bis 2018 mit einem jährlichen Wachstum von unter 1 % gerechnet. Viele Produkte gehen dabei in den Außenhandel.</p> <p>Rd. 6 % der Gütertransporte bei rd. 8 % der Verkehrsleistungen werden durch die Chemiebranche generiert.</p> <p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Industriekonjunktur grundsätzlich positiv</li> <li>+ Nachfrage nach chemischen Produkten wächst</li> <li>- Trend zur Verlagerung der Produktion ins Ausland</li> <li>- Regulierungen beeinflussen die Entwicklung in Deutschland</li> <li>- rückläufige Nachfrage in Deutschland nach chemischen Produkten</li> </ul>	< 1 % p.a. in der Produktion
D.2.6	<p><b>Rohstahlproduktion, NE-Metalle, Gießereien, Metallerzeugnisse</b></p> <p>Die Stahlkonjunktur in Deutschland hat sich zu Jahresbeginn stabilisiert, so legten bspw. die Auftragseingänge für Walzstahl im ersten Quartal um 3,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Die Entwicklung der Auftragseingänge ist vor allem auf lagerzyklische Gründe</p>	ab 2016: 0 % p.a.






Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>zurückzuführen: infolge der massiven Verwerfungen auf dem Stahlmarkt im zweiten Halbjahr 2015 waren die Lagerbestände bei Händlern und Verarbeitern auf ein außergewöhnlich niedriges Niveau gefallen und werden nun wieder aufgefüllt.</p> <p>Im April ist die Rohstahlproduktion um 1,5 % auf 3,6 Millionen Tonnen und damit das sechste Mal in Folge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen auf dem europäischen Stahlmarkt hat sich im ersten Quartal vor allem die Erzeugung warmgewalzter Stahlerzeugnisse deutlich verringert (- 6 %).</p> <p>Insofern wird insgesamt für 2016 infolge der guten Konjunkturaussichten für die Bauwirtschaft, den Maschinen- und Fahrzeugbau die Jahresproduktion auf einem unveränderten Level bleiben. Es ist aber zu befürchten, dass die nicht-europäischen Auslandsaufträge durch eine steigende Inlands- und Europanachfrage nicht ganz substituiert werden. Gefährdet ist dieser Trend durch den etwas stärker werdenden Euro-Kurs und damit günstigere Importe und damit tendenziell zunehmende Konkurrenz ausländischer Firmen in Europa. Die Exportaussichten in nicht-europäische Staaten gehen damit etwas zurück.</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>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Entwicklung verarbeitende Industrie</li> <li>+ Bestellungen aus Europa</li> <li>- Kostenentwicklung für Importe und Exporte</li> <li>- Wettbewerbsdruck gegenüber dem Ausland durch steigende Lohn- und Produktionskosten</li> <li>- zurückgehende Nachfrage des nicht-europäischen Auslands.</li> </ul>	
D.2.7	<p><b>Produktion von Kraftfahrzeugen, sonstige Fahrzeuge</b></p> <p>Die Fahrzeugproduktion hat im Verlauf des Jahres 2015 eine positive Entwicklung gezeigt – Neuzulassungen von Personenkraftwagen von 5,6 % und Nutzfahrzeuge 4,3 % im Inland. Weiterhin hat die Auslandsnachfrage in der Eurozone einen positiven Effekt auf die Fahrzeugproduktion. Die Märkte China, Russland und Südamerika weisen aufgrund der jeweiligen ökonomischen Probleme kontinuierlich Unsicherheiten auf, wobei eine Verbesserung der betreffenden Situation nicht in Sicht ist. Dies hat zur Folge, dass die Exporte in diese Länder im Prognosezeitraum eher zurückgehen werden und die Exportmärkte für die Fahrzeugindustrie sich daher weiterhin in Länder in Europa und die USA</p>	+1 % p.a.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>verlagern werden. Weiterhin werden in China und Indien zunehmend eigene Fahrzeugproduktionen in Betrieb genommen, was die Absatzpotenziale deutscher Fahrzeuge in diesen Exportregionen weiter schmälert.</p> <p>Wie sich die in den USA aufgedeckten Umweltprobleme der Personenkraftwagen auf die Fahrzeugproduktion auswirken werden, ist immer noch unklar. Trotzdem wird mit einem leichten Wachstum der Fahrzeugindustrie von 1 % pro Jahr im Prognosezeitraum gerechnet. Über die möglichen Auswirkungen der kommenden Prämie für Elektroautos kann für den Prognosezeitraum noch keine seriöse Aussage getroffen werden.</p> <p>Fahrzeugtransporte stellen aber lediglich rd. 3 % der gesamten transportierten Gütermenge und rd. 5 % der Verkehrsleistung.</p> <p>Trends:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ weiterhin hohe Exporte</li> <li>+ gutes Konjunkturklima</li> <li>- Verlagerung der Produktion auf Auslandsmärkte</li> <li>- Unsicherheiten aufgrund des Abgasskandals</li> </ul>	
D.2.8	<p><b>Maschinenbau</b></p> <p>Im Maschinenbau wird die Konjunkturlage zurzeit kritisch gesehen. Die Inlandsnachfrage entspricht nicht den Wünschen der Unternehmen. Aus heutiger Sicht ist die Prognose für 2016 eher unter Abwärtsdruck, als dass sie Chancen auf eine Korrektur nach oben hätte.</p> <p>Allerdings ist weiterhin die Exportnachfrage aus der Eurozone ein stabiler Wachstumsfaktor und wird es voraussichtlich auch noch länger bleiben. Gefragt sind im Ausland hauptsächlich Spezialmaschinen.</p> <p>Wie auch im Fahrzeugbau wird mit einem Wachstum von durchschnittlich 1 % pro Jahr für den Maschinenbau ausgegangen.</p> <p>Im Bereich Maschinenbau werden rd. 2 % des gesamten Transportaufkommens transportiert.</p> <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ weiterhin hohe Exporte, besonders aus der Eurozone</li> <li>+ günstiger Wechselkurs</li> <li>- Inlandsnachfrage</li> <li>- unsichere Entwicklung im nicht-europäischen Ausland</li> </ul>	+1 % p.a.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
E	<b>Angebotsmarkt</b>	
E.1	<b>Personenverkehr</b>	
E.1.1	<p><b>Zusatzangebote an Fernbuslinien</b></p> <p>Auch im Jahr 2016 dürfte dieses Segment auf Expansionskurs sein, aber nach unserer Einschätzung mit deutlich geringerem Wachstum als die Jahre vorher. Hier zeigen sich erste Konsolidierungstendenzen. So ist die Anzahl der innerdeutschen Buslinien wie auch die wöchentlichen Fahrten in den ersten beiden Quartalen 2016 gegenüber dem Jahresende 2015 erstmalig zurückgegangen, liegt aber noch deutlich über den Zahlen zur Jahresmitte 2015. Zwar war auch Anfang 2015 das Fahrtenangebot gesunken, damals erholte es sich jedoch im Frühling wieder.</p> <p>Bis 2018 wird mit einem weitestgehend konsolidierten Ausbaustadium des Marktes gerechnet, in dem sich wenige Anbieter auf lukrative Strecken konzentrieren.</p> <p>In diesem Segment ist mit einer Substitution von Pkw-Fahrten und ÖV-Fahrten zu rechnen, aber auch mit induzierten Verkehren.</p>	↗
E.1.2	<p><b>Angebote im öffentlichen Fernverkehr</b></p> <p>Es werden weitere Abschnitte der Neubaustrecke VDE 8 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit) zwischen Nürnberg und Berlin in Betrieb genommen, die schnellere und zusätzliche Fernverkehrsverbindungen beinhalten (Nord-Süd und Ost-West): Zum Fahrplanwechsel Ende 2015 Halle(Saale)/Leipzig-Erfurt und Ende 2016 Erfurt-Ebensfeld.</p> <p>2016 wollen mehrere private Eisenbahnunternehmen sukzessive ins Fernverkehrsgeschäft einsteigen und Verbindungen zwischen mehreren deutschen Großstädten anbieten (z.B. Hamburg-Frankfurt a.M.).</p>	↗
E.1.3	<p><b>Pkw- Bestand</b></p> <p>Der Pkw-Bestand ist 2015 überdurchschnittlich um 1,5 % gestiegen, wobei die Neuzulassungen im Jahr um ca. 5,6 % gestiegen sind. Auch zwischen Januar und April 2016 stiegen die Neuzulassungen um 5,6 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Bei gleichzeitiger positiver Entwicklung der Einflussfaktoren (moderate Entwicklung Kraftstoffpreise und Kaufpreise und stabile Konjunktur und Kaufkraft), gehen wir weiterhin von einem überdurchschnittlichen Wachstum des Pkw-Bestandes im Prognosezeitraum bis 2018 aus (ca. 1,2 % p.a.).</p>	Zuwachs von +1,5 % bis +1,2 % p.a.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
E.1.4	<p><b>Nutzerkosten</b></p> <p>Preisindex des Statistischen Bundesamtes:            2014: MIV: -0,8 %, SPV: +2,2 %, SPNV: +3 %, Luft: +1,6 %            2015: MIV: -2,6 %, SPV: +0,4 %, SPNV: +3,1 %, Luft: -0,7 %</p> <p>Insgesamt kommt die reale Preisentwicklung aktuell primär dem MIV zugute. Auch bis zum Jahr 2018 gehen wir von einer tendenziell höheren Kostenbelastung für den SPNV als für andere Verkehrsträger aus.</p>	<p>MIV      ↘</p> <p>SPV      ↗</p> <p>SPNV     ↗</p> <p>Luft      →</p>
<b>E.2</b>	<b>Güterverkehr</b>	
E.2.1	Ausbau Angebote (Linien) im Kombinierten Verkehr	↗
E.2.2	Ausbau Angebote Einzelwagenverkehr	↘
E.2.3	Stückgut-Netzwerke und logistische Dienstleistungen, Transportwesen	↗
E.2.4	Die Nutzerkosten steigen für alle Verkehrsträger etwas stärker als die Inflationsrate, wobei in der Binnenschifffahrt und im Straßentransport Preisvorteile infolge der niedrigen Treibstoffpreise genutzt werden können.	

Qualitative Bedeutung Entwicklung Trend:

-  Starker Zuwachs     
  Zuwachs
-  Keine Veränderung
-  Rückgang     
  Starker Rückgang

## 6 Erläuterungen zur Prognosemethode

**Methodisch** werden für den **Güterverkehr** 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>24</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 Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie** 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 mittelfristige Güterverkehrsprognose zu erarbeiten. Eine Feinjustierung der Werte wird anhand von Experteneinschätzungen und diversen Brancheninformationen sowie der täglichen Presseberichterstattung vorgenommen.

Für die Projektion der **Personenverkehrsentwicklung** werden die Verhaltensdaten aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) genutzt, um mit Hilfe von Strukturdatenprognosen – Prognose der Bevölkerung, ökonomische Entwicklung – den Zusammenhang zwischen Strukturdatenentwicklung und der Veränderung der Verkehrsaufkommen in einem Verkehrsmodell abzubilden. Dazu werden die Entwicklungen unmittelbar mit Hilfe der Mobilitätsfaktoren bestimmt, die aus der MiD abgeleitet sind. Die Verkehrsstrukturen in Bezug auf homogene Gruppen – Altersgruppe, Pkw-Verfügbarkeit und Fahrzweck, Verkehrsmittelanteile

<sup>24</sup> Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, Input-Output-Rechnung, Wiesbaden 2014

sowie Entfernungsverteilungen – werden als Basis aus der BVWP2030 Personenverkehrsmatrix abgeleitet und mit Hilfe des Verkehrsmodells auf Kreisregionsbasis disaggregiert fortgeschrieben. Sondereinflüsse wie z.B. die neuen Angebote der Fernbuslinien müssen separat abgeschätzt werden, da sie noch nicht valide in dem Verkehrsmodell abgebildet sind.

## 7 Anhang: Tabellen

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	204,5	210,0	207,5	206,5	205,4	2,7	-1,2	-0,5	-0,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	11,1	11,6	11,3	11,2	11,0	4,4	-2,6	-1,1	-1,9
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	973,8	988,2	1011,9	1021,1	1027,3	1,5	2,4	0,9	0,6
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	527,7	535,5	542,8	545,0	547,7	1,5	1,4	0,4	0,5
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	99,7	102,5	102,2	102,2	100,5	2,8	-0,3	0,1	-1,7
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	569,7	580,5	579,2	577,7	573,6	1,9	-0,2	-0,3	-0,7
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	185,4	189,9	188,2	186,9	185,3	2,4	-0,9	-0,7	-0,9
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	200,3	205,6	206,6	208,3	209,0	2,6	0,5	0,8	0,3
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	284,2	289,3	291,8	291,6	291,7	1,8	0,8	-0,1	0,0
B10: Sonstige Produkte	450,1	459,6	463,2	465,7	468,3	2,1	0,8	0,5	0,6
<b>Insgesamt</b>	<b>3506,5</b>	<b>3572,7</b>	<b>3604,7</b>	<b>3616,2</b>	<b>3619,7</b>	<b>1,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>
<b>Transportleistung <sup>1)</sup></b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	34,7	35,2	35,5	36,1	36,5	1,2	1,0	1,7	1,0
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	4,3	0,1	0,8	-0,2
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	32,6	33,2	34,2	34,7	35,0	1,9	2,9	1,5	1,0
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	109,6	111,9	115,8	118,6	120,7	2,1	3,4	2,5	1,8
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	11,4	11,4	11,5	11,7	11,6	-0,6	1,3	1,6	-0,7
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	73,6	75,3	76,4	77,5	78,0	2,3	1,5	1,5	0,6
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	40,2	41,3	41,6	42,1	42,2	2,8	0,9	1,1	0,2
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	51,1	52,7	54,0	55,6	56,5	3,3	2,5	2,9	1,6
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	21,5	22,1	22,6	22,9	23,2	2,6	2,4	1,5	1,1
B10: Sonstige Produkte	87,9	90,0	92,5	95,1	97,0	2,4	2,8	2,7	2,0
<b>Insgesamt</b>	<b>463,9</b>	<b>474,4</b>	<b>485,4</b>	<b>495,7</b>	<b>502,0</b>	<b>2,2</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>1,3</b>

<sup>1)</sup> Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	3,8	4,1	4,1	4,0	4,0	8,7	-1,0	-0,5	-0,4
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	41,3	40,3	39,1	38,9	38,2	-2,3	-2,9	-0,5	-1,9
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	51,5	50,3	50,1	50,3	50,1	-2,3	-0,3	0,3	-0,3
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	11,3	11,2	11,3	11,4	11,4	-1,1	1,4	0,3	0,6
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	42,5	42,6	42,5	42,5	41,7	0,2	-0,1	-0,1	-1,8
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	41,3	42,4	42,2	41,8	41,3	2,8	-0,5	-1,0	-1,1
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	59,9	59,1	58,6	57,8	57,1	-1,4	-0,9	-1,3	-1,3
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	14,0	15,3	15,5	15,5	15,6	9,5	0,8	0,5	0,2
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	14,6	13,8	13,9	13,9	13,9	-5,4	0,9	-0,1	0,2
B10: Sonstige Produkte	85,0	88,3	90,2	92,3	94,9	3,9	2,2	2,3	2,8
<b>Insgesamt</b>	<b>365,0</b>	<b>367,3</b>	<b>367,5</b>	<b>368,4</b>	<b>368,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>
<b>Transportleistung <sup>1)</sup></b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	9,4	-1,1	-0,7	-0,7
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	7,2	7,7	7,4	7,4	7,2	6,3	-3,3	-0,7	-2,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	12,4	12,5	12,5	12,5	12,5	0,5	-0,3	0,3	-0,2
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	6,1	6,1	6,1	6,2	6,2	-0,7	1,5	0,3	0,6
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	10,4	10,8	10,8	10,8	10,6	3,0	0,2	0,0	-1,6
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	12,0	12,0	11,9	11,8	11,7	0,0	-0,3	-1,0	-1,0
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	12,3	12,3	12,2	12,0	11,9	0,2	-1,0	-1,4	-1,4
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	6,1	7,0	7,0	7,1	7,1	14,8	1,0	0,4	0,1
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	-3,0	1,1	0,4	0,8
B10: Sonstige Produkte	42,0	44,3	45,2	46,2	47,5	5,3	2,2	2,2	2,8
<b>Insgesamt</b>	<b>112,6</b>	<b>116,6</b>	<b>117,3</b>	<b>118,1</b>	<b>118,8</b>	<b>3,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>

<sup>1)</sup> Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen



**Tabelle G-7: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen**

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	16,9	16,2	16,4	16,4	16,4	-3,9	1,0	-0,4	0,1
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	35,5	34,7	34,0	33,7	33,0	-2,1	-2,3	-0,8	-2,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	56,5	55,1	55,9	56,3	56,4	-2,5	1,6	0,6	0,3
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	13,1	12,4	12,9	13,0	13,1	-5,0	3,5	0,7	1,2
B5: Kokerei- u. Mineralerzeugnisse	37,6	37,3	38,1	38,4	38,4	-0,8	2,4	0,7	-0,2
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	26,6	24,9	25,2	25,1	25,1	-6,2	1,2	-0,5	-0,1
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	12,1	11,8	11,8	11,6	11,4	-1,9	-0,3	-1,7	-1,4
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4	4,7	1,2	1,4	1,2
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	12,3	11,1	11,4	11,4	11,6	-9,2	2,6	0,2	1,0
B10: Sonstige Produkte	15,8	15,4	15,4	15,9	16,5	-2,7	0,1	3,3	3,2
<b>Insgesamt</b>	<b>228,5</b>	<b>221,4</b>	<b>223,5</b>	<b>224,2</b>	<b>224,2</b>	<b>-3,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>
<b>Transportleistung <sup>1)</sup></b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	7,0	6,6	6,7	6,7	6,7	-5,7	1,1	-0,4	0,0
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	7,9	7,4	7,2	7,1	6,9	-6,9	-2,6	-1,1	-2,4
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	9,8	8,9	9,1	9,1	9,1	-8,7	1,9	0,1	0,1
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	3,8	3,5	3,6	3,7	3,7	-8,4	3,8	0,6	1,1
B5: Kokerei- u. Mineralerzeugnisse	9,8	9,9	10,2	10,2	10,2	1,5	2,6	0,8	0,0
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	7,9	7,3	7,4	7,3	7,3	-7,9	1,4	-0,5	-0,1
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	4,0	3,5	3,5	3,4	3,4	-11,5	-0,1	-2,1	-1,7
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	4,0	1,2	1,4	1,2
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,7	3,2	3,3	3,3	3,3	-12,7	2,6	0,2	1,1
B10: Sonstige Produkte	4,5	4,2	4,2	4,3	4,5	-6,7	0,1	3,5	3,5
<b>Insgesamt</b>	<b>59,1</b>	<b>55,3</b>	<b>55,9</b>	<b>56,0</b>	<b>56,0</b>	<b>-6,4</b>	<b>1,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

**Tabelle G-8: Seeverkehr nach Güterabteilungen**

	Mio. t					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Transportaufkommen</b>									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	23,8	25,2	25,5	25,8	26,2	5,7	1,2	1,3	1,3
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	37,8	37,0	37,0	37,2	37,4	-2,0	-0,1	0,6	0,6
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	28,6	27,7	28,1	28,5	28,9	-3,2	1,5	1,5	1,5
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	44,1	45,2	46,0	46,8	47,6	2,6	1,7	1,8	1,8
B5: Kokerei- u. Mineralerzeugnisse	16,1	15,7	15,7	15,7	15,8	-2,6	-0,1	0,6	0,6
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	35,6	31,8	32,4	33,0	33,6	-10,7	1,8	1,9	1,9
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	18,7	17,6	17,9	18,3	18,7	-6,2	2,1	2,1	2,1
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	31,0	30,0	30,5	31,1	31,7	-3,4	1,9	1,8	1,8
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	6,0	5,7	5,8	5,9	6,1	-5,1	2,2	2,2	2,2
B10: Sonstige Produkte	58,6	56,4	56,4	56,8	57,2	-3,8	0,0	0,7	0,8
<b>Insgesamt</b>	<b>300,3</b>	<b>292,1</b>	<b>295,2</b>	<b>299,2</b>	<b>303,2</b>	<b>-2,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

**Tabelle G-9: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t/a**

	Mio. t					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Straßengüterverkehr <sup>1)</sup></b>	3506,5	3572,7	3604,7	3616,2	3619,7	1,9	0,9	0,3	0,1
Binnenverkehr	2954,3	2998,5	3024,9	3028,5	3023,4	1,5	0,9	0,1	-0,2
Versand	217,3	225,7	227,3	231,1	234,4	3,8	0,7	1,7	1,4
Empfang	195,7	203,4	205,0	208,8	213,3	3,9	0,8	1,8	2,2
Durchgang	139,2	145,2	147,4	147,8	148,5	4,3	1,5	0,3	0,5
<b>Eisenbahnverkehr <sup>2)</sup></b>	365,0	367,3	367,5	368,4	368,2	0,6	0,1	0,2	0,0
Binnenverkehr	238,7	241,7	240,5	239,1	236,5	1,3	-0,5	-0,6	-1,1
Versand	45,9	47,5	48,1	49,2	50,3	3,5	1,3	2,2	2,2
Empfang	61,9	58,0	58,3	59,4	60,7	-6,3	0,5	1,9	2,2
Durchgang	18,5	20,2	20,6	20,6	20,7	8,8	2,0	0,3	0,6
<b>Binnenschifffahrt</b>	228,5	221,4	223,5	224,2	224,2	-3,1	1,0	0,3	0,0
Binnenverkehr	55,6	54,6	55,3	54,7	53,8	-1,9	1,3	-1,1	-1,6
Versand	50,6	48,8	49,9	50,6	51,2	-3,4	2,2	1,4	1,3
Empfang	103,9	102,5	102,6	103,3	103,6	-1,4	0,1	0,6	0,3
Durchgang	18,4	15,5	15,7	15,6	15,6	-15,8	1,4	-0,5	-0,5
<b>Rohrleitungen <sup>3)</sup></b>	87,7	90,7	91,2	91,7	91,9	3,3	0,6	0,5	0,3
Binnenverkehr	22,2	23,4	24,0	24,5	24,8	5,7	2,5	1,8	1,4
Empfang	65,5	67,2	67,2	67,2	67,1	2,6	-0,1	0,0	-0,1
<b>Luftfracht <sup>4)</sup></b>	4,4	4,4	4,4	4,5	4,6	0,1	0,9	1,8	2,0
Binnenverkehr	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	2,5	2,1	1,5	1,5
Versand	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	0,3	0,0	1,5	1,7
Empfang	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	-0,8	1,6	1,7	1,9
Durchgang	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	18,3	4,7	13,0	13,2
<b>Insgesamt <sup>5)</sup></b>	4192,1	4256,4	4291,4	4304,9	4308,6	1,5	0,8	0,3	0,1
Binnenverkehr	3270,9	3318,3	3344,9	3346,9	3338,6	1,4	0,8	0,1	-0,2
Versand	316,0	324,2	327,5	333,2	338,2	2,6	1,0	1,7	1,5
Empfang	429,0	433,0	435,1	440,7	446,8	0,9	0,5	1,3	1,4
Durchgang	176,3	180,9	183,8	184,2	185,0	2,6	1,6	0,2	0,4
<b>Seeverkehr <sup>6)</sup></b>	300,3	292,1	295,2	299,2	303,2	-2,7	1,1	1,3	1,3
Binnenverkehr	3,8	4,1	4,2	4,2	4,3	8,3	1,5	1,3	1,2
Versand	121,5	118,3	119,8	121,6	123,4	-2,7	1,3	1,5	1,5
Empfang	175,0	169,8	171,3	173,4	175,6	-3,0	0,9	1,2	1,3

1) Einschl. Kobotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland  
2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen  
3) Nur Rohölleitungen  
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-10: Transportleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mrd. tkm/a**

	Mrd. tkm <sup>1)</sup>					Veränderungen in % p.a.			
	2014	2015	2016	2017	2018	15/14	16/15	17/16	18/17
<b>Straßengüterverkehr <sup>2)</sup></b>	463,9	474,4	485,4	495,7	502,0	2,2	2,3	2,1	1,3
Binnenverkehr	272,3	275,3	280,2	283,9	285,1	1,1	1,8	1,3	0,4
Versand	54,8	56,6	58,0	60,2	61,8	3,2	2,6	3,7	2,6
Empfang	52,9	55,0	56,4	58,6	60,6	3,9	2,7	3,8	3,3
Durchgang	83,9	87,5	90,7	93,0	94,6	4,2	3,7	2,5	1,8
<b>Eisenbahnverkehr <sup>3)</sup></b>	112,6	116,6	117,3	118,1	118,8	3,6	0,6	0,6	0,6
Binnenverkehr	56,4	59,4	59,5	59,3	58,9	5,4	0,1	-0,3	-0,7
Versand	20,3	21,3	21,5	22,0	22,4	4,6	1,1	2,1	2,1
Empfang	23,9	22,9	23,1	23,5	24,1	-4,2	0,8	2,1	2,5
Durchgang	12,0	13,0	13,3	13,3	13,3	8,5	1,7	0,0	0,3
<b>Binnenschifffahrt</b>	59,1	55,3	55,9	56,0	56,0	-6,4	1,1	0,1	0,0
Binnenverkehr	11,2	10,8	11,0	10,8	10,7	-3,2	1,2	-1,2	-1,6
Versand	13,2	12,7	13,0	13,1	13,3	-3,8	2,1	1,3	1,2
Empfang	22,6	21,6	21,7	21,8	21,9	-4,1	0,4	0,5	0,4
Durchgang	12,1	10,1	10,3	10,2	10,1	-16,4	1,5	-0,9	-0,6
<b>Rohrleitungen <sup>4)</sup></b>	17,5	17,7	18,4	18,3	18,3	1,2	3,5	-0,7	0,1
Binnenverkehr	4,3	4,5	4,7	4,7	4,8	6,4	4,7	0,1	1,9
Empfang	13,3	13,2	13,6	13,5	13,4	-0,5	3,1	-0,9	-0,5
<b>Luftfracht <sup>5)</sup></b>	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	0,5	0,9	1,8	2,0
Binnenverkehr	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	1,0	2,1	1,8	1,3
Grenzüberschr. Verkehr	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	0,4	0,8	1,9	2,0
Grenzüb. Versand	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,3	0,1	2,2	2,0
Grenzüb. Empfang	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,8	2,2	2,0
<b>Insgesamt <sup>6)</sup></b>	654,6	665,5	678,5	689,5	696,6	1,7	2,0	1,6	1,0
Binnenverkehr	344,2	350,2	355,5	358,9	359,5	1,7	1,5	0,9	0,2
Versand	89,1	91,3	93,3	96,1	98,2	2,5	2,1	3,0	2,3
Empfang	113,3	113,4	115,5	118,2	120,8	0,1	1,9	2,3	2,2
Durchgang	108,0	110,6	114,2	116,4	118,1	2,4	3,2	1,9	1,4

1) Innerhalb Deutschlands  
2) Einschl. Kabotageverkehr 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