



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2014/15

**im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

FE-Nr. 96.0999/2012

München / Köln, Februar 2015

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
1	Einleitung	5
2	Rahmenbedingungen	7
2.1	Demographische Leitdaten	7
2.2	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	11
2.3	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	16
2.4	Weitere Rahmenbedingungen	22
3	Güterverkehr	25
3.1	Überblick	25
3.2	Güterverkehr nach Güterabteilungen	49
3.3	Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	60
3.4	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	67
4	Personenverkehr	71
4.1	Überblick	71
4.2	Motorisierter Individualverkehr	77
4.3	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	85
4.4	Eisenbahnverkehr	89
4.5	Luftverkehr	93

Tabellenverzeichnis

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	8
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	11
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	13
Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten	17
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	27
Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen	51
Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	53
Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	55
Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	57
Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen	59
Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	61
Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	62
Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten	64
Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten	65
Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	69
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	72
Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs	82
Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen	88
Tabelle P-4: Luftverkehr	94

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güter- und des Personenverkehrs	4
Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten	9
Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten	14
Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten	18
Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	28
Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	28
Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	44
Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	44
Abbildung G-5: Absolute Veränderung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern	45
Abbildung G-6: Absolute Veränderung der Transportleistung nach Verkehrsträgern	46
Abbildung G-7: Transportleistung und Transportintensität	47
Abbildung G-8: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen	51
Abbildung G-9: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen	53
Abbildung G-10: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen	55
Abbildung G-11: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	57
Abbildung G-12: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen	59
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	73
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	73
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	75
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	76
Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2013	80
Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper	81
Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs	82



Abkürzungsverzeichnis

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

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die "**Mittelfristprognose Winter 2014/15**" erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2015 bis 2018 und gibt auch einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung im Jahr 2014. Seit der Sommerprognose 2012 wird der Luftverkehr (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die im Jahreswirtschaftsbericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie dargestellte Projektion vom Januar 2015 die Grundlage. Diese Zusammenfassung wurde gegenüber früheren Ausgaben gestrafft.

Im **Güterverkehr** wird der **Straßengüterverkehr**, der im Jahr 2014 die bisherigen Höchststände aus dem Jahr 2008 erstmals übertroffen hat, im Jahr **2015** von der weiteren Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland wie in Europa angeregt. Dies gilt auch für den Außenhandel, hier wiederum für die innereuropäischen Handelsströme und somit auch für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr. Zudem wird die für den Lkw-Verkehr bedeutende Bauproduktion weiter expandieren, wenngleich nicht im Ausmaß von 2014. Für den gesamten Straßengüterverkehr zeichnet sich ein Wachstum um **2,0 %** (Aufkommen) bzw. **2,8 %** (Leistung) ab. In den Jahren von **2016 bis 2018** werden die meisten Leitdaten eine ähnliche Entwicklung zeigen wie im laufenden Jahr. Beim Außenhandel wird sich die Dynamik hingegen nochmals etwas verstärken. Zusammen ist für den Lkw-Verkehr ein nahezu gleich hohes Wachstum (1,9 % bzw. 2,8 p.a.) wie im laufenden Jahr zu erwarten.

Der **Eisenbahnverkehr** wird im Jahr **2015** nach aller Voraussicht auf den Wachstumspfad zurückfinden. Neben der gesamtwirtschaftlichen Belebung macht sich vor allem die verstärkt expandierende Steinkohleneinfuhr bemerkbar. Insgesamt wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um **1,5 %** (Aufkommen) bzw. **1,8 %** (Leistung) prognostiziert. In den Jahren von **2016 bis 2018** werden für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten ähnliche sowie für die Rohstahlproduktion, den Steinkohlen- und den Mineralölproduktenabsatz sowie die Bauproduktion mehrheitlich nur etwas geringere Veränderungsraten erwartet als im Jahr 2014. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Insgesamt wird ein Plus um **1,4 %** (Aufkommen) bzw. **1,8 %** (Leistung) p.a. prognostiziert.

Die **Binnenschifffahrt** wird im Jahr **2015** vor allem auf Grund von kräftig steigenden Steinkohleneinfuhren zulegen, und zwar um **1,2 %** (Aufkommen und Leistung). Dies stellt zwar einerseits den geringsten Anstieg aller Güterverkehrsträger dar, ist aber andererseits im Vergleich

zur Entwicklung seit 2008 als nicht ungünstig einzustufen. In den Jahren von **2016 bis 2018** werden bei den meisten, für die Binnenschifffahrt bedeutenden, Branchen geringere Veränderungsraten erwartet. Deshalb dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt in diesem Zeitraum erneut steigen, allerdings mit **0,7 %** bzw. **0,8 %** p.a. etwas schwächer als im laufenden Jahr.

Die Transporte in **Rohrleitungen** werden im Jahr **2015** wegen steigender Rohöleinfuhren um gut 1 % zunehmen und **danach** annähernd stagnieren.

Das Transportaufkommen im **Luftfrachtverkehr** wird im Jahr **2015** mit **2,5 %** kräftig wachsen. Hauptgrund ist der aktuell niedrige Ölpreis, der sich in sinkenden Frachtraten widerspiegelt. Für die Jahre von **2016 bis 2018** wird davon ausgegangen, dass sich die Luftfracht auch weiterhin auf einem stabilen Wachstumspfad befindet und um 2,5 % jährlich zulegen wird.

Im **Seeverkehr** sollte im Jahr **2015** der **Containerverkehr** auf Grund der höheren Dynamik des deutschen Außenhandels etwas stärker wachsen als im Jahr 2014. Bei Kohle und Rohöl ist nochmals mit einem leichten Plus zu rechnen. Für den gesamten Seeverkehr wird ein Anstieg um **2,6 %** prognostiziert. Für die Jahre von **2016 bis 2018** wird eine Zunahme in gleicher Höhe erwartet. Damit wird das Vorkrisenniveau ab 2017 überschritten.

Im **Personenverkehr** wird der **Individualverkehr** im Jahr **2015** auf Grund der steigenden privaten Konsumausgaben, des erweiterten Pkw-Bestands sowie der (im Jahresdurchschnitt) drastisch gesunkenen Kraftstoffpreise in einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß wachsen (**2,0 %**, Aufkommen und Leistung). In den Jahren von **2016 bis 2018** werden sich die Konsumausgaben und die Bestandsausweitung ähnlich entwickeln. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird dagegen ein Wiederanstieg angenommen. Dies lässt insgesamt eine nochmalige Zunahme erwarten, die aber klar geringer ausfällt (**1,0 %** p.a., beide Größen) als in den Jahren 2014 (ebenfalls 2,0 %) und 2015.

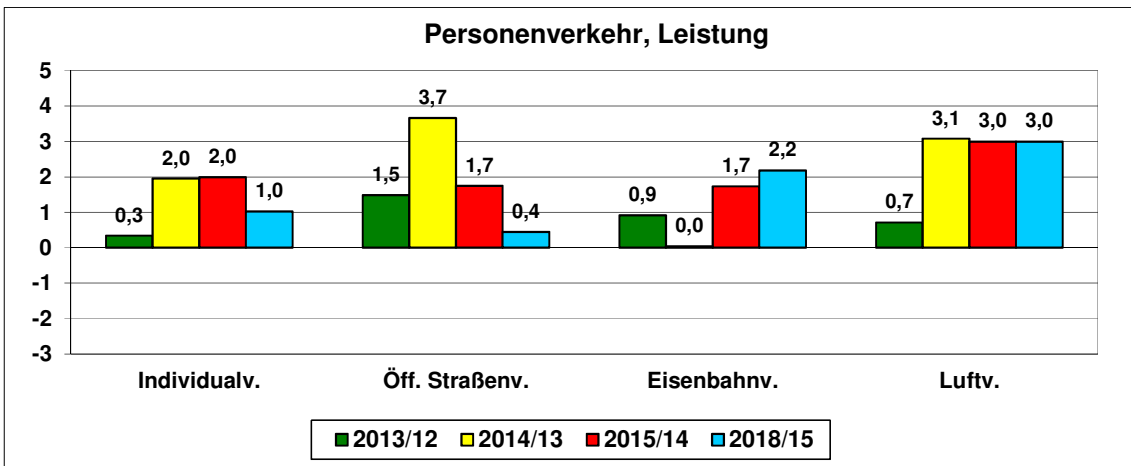
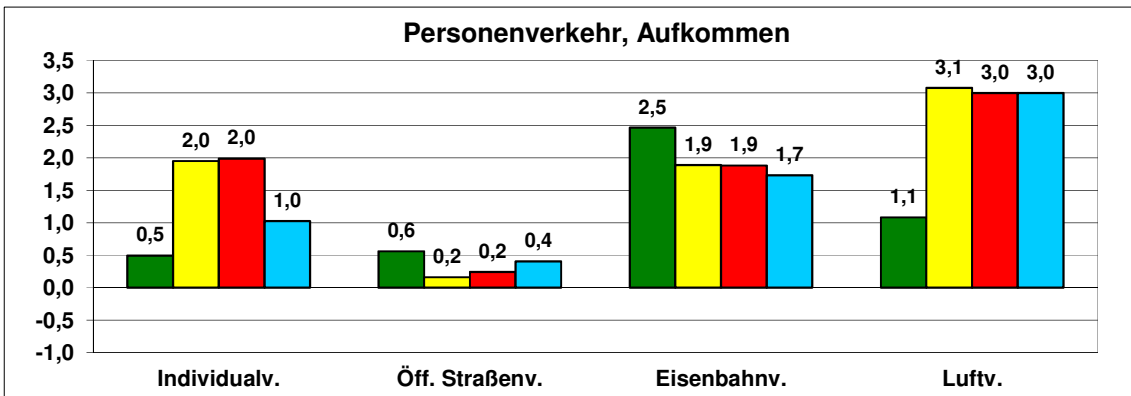
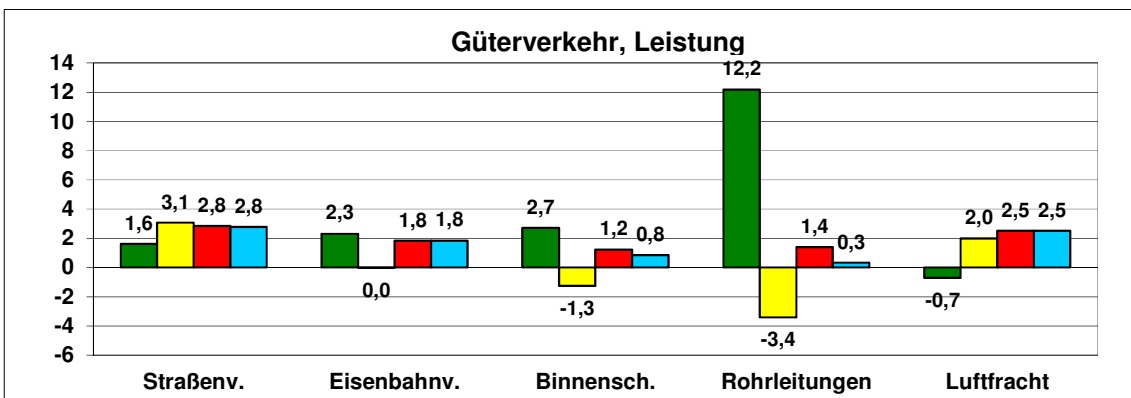
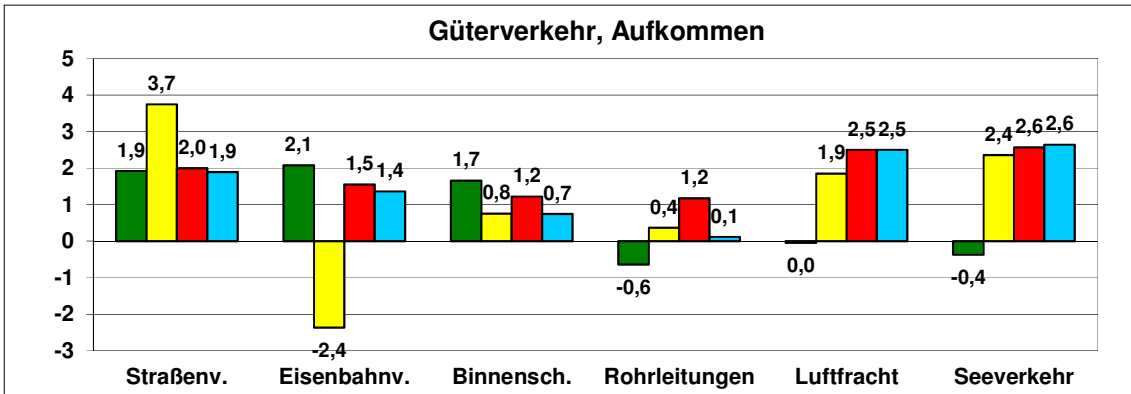
Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) wird der Nahverkehr im Jahr **2015** wie im Vorjahr nicht über eine annähernde Stagnation hinauskommen. Der Linienfernverkehr wird weiterhin drastisch expandieren, prozentual jedoch weit geringer (28 %) als im Vorjahr. Für den Gelegenheitsverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen. Im gesamten ÖSPV nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (**0,2 %**). Die Leistung (**1,7 %**) wächst, entsprechend dem Linienfernverkehr, schwächer als im Vorjahr. In den Jahren von **2016 bis 2018** vermindert sich der Bremseffekt aus den Kraftstoffpreisen erheblich. Deshalb ist für den Nahverkehr ein etwas höheres Fahrgastplus (0,4 % p.a.) als im laufenden Jahr zu erwarten. Im Linienfernverkehr wird

sich das prozentuale Wachstum weiterhin abschwächen, und zwar auf etwa 5 % p.a. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich beim Aufkommen wie bei der Leistung ein Plus um **0,4 %** p.a.

Im **Eisenbahnverkehr** werden im Nahverkehr im Jahr **2015**, das Ausbleiben weiterer Streiks unterstellt, spürbare Basiseffekte aus den letztjährigen Arbeitsniederlegungen eintreten. Dem entgegen steht der erhebliche Rückgang der Kraftstoffpreise, die hier aber geringere Effekte haben als auf den ÖSPNV. Auch im Fernverkehr kommt es zu erheblichen Basiseffekten aus den Streiks im Vorjahr. Dem stehen jedoch nochmalige Verluste an den Fernbus entgegen, die allerdings geringer werden. Für den gesamten Eisenbahnverkehr ergibt sich eine Zunahme um **1,9 %** (Aufkommen) bzw. **1,7 %** (Leistung). In den Jahren von **2016 bis 2018** sind die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse nochmals etwas ungünstiger. Daneben profitiert der Nahverkehr von der Inbetriebnahme des Flughafens in Berlin, der im Gegensatz zu Tegel an das Berliner S-Bahn-System angeschlossen ist. Der Fernverkehr erhält zusätzliche Impulse von der Neu-/Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Halle/Leipzig. Für den gesamten Eisenbahnverkehr ist deshalb ein Plus in Höhe von **1,7 %** bzw. **2,2 %** p.a. zu erwarten.

Im **Luftverkehr** wird das Jahr **2015** voraussichtlich an die Erholung des Jahres 2014 anknüpfen und ein Wachstum von **3,0 %** für den Passagierverkehr aufweisen. Durch das allgemein niedrige Niveau der Verbraucherpreise und einen um die Hälfte gesunkenen Ölpreis seit dem Sommer 2014 sind die verfügbaren Einkommen der Haushalte spürbar gestiegen. Auch die Luftfahrtunternehmen profitieren, wenn auch mit größerer Verzögerung, von einem niedrigen Ölpreis und werden Flugtickets zu günstigeren Konditionen anbieten können. Auch für die Jahre **2016 bis 2018** wird mit einem stabilen Zuwachs sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr gerechnet. Ausschlaggebend sind die positiven weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, sodass von einem Gesamtwachstum von **3 %** ausgegangen wird.

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



■ 2013/12 ■ 2014/13 ■ 2015/14 ■ 2018/15

1 Einleitung

Die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult / Ralf Ratzenberger wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" beauftragt, die in einem halbjährlichen Turnus erstellt wird. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte "Winterprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im Juli des jeweiligen Jahres erarbeitete "Sommerprognose" hat die kurzfristige Prognose für das laufende und das folgende Jahr zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "**Mittelfristprognose Winter 2014/15**" auf die Jahre **2015** und **2018**. Darüber hinaus wird auch ein Überblick über die Entwicklung im Jahr **2014** gegeben. Dabei stellen die hierfür ausgewiesenen Werte naturgemäß allesamt noch Schätzwerte dar. Bei allen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **16.2.2015** vorlagen.

Seit der Sommerprognose 2012 wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Dies wurde damals zum Anlass genommen, die Luftfracht ausführlicher als vorher und nach Quell-/Ziel-Gebieten differenziert darzustellen. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für den Luftverkehr; die intermodalen Interdependenzen wurden berücksichtigt.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bilden der Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom Januar 2015 die Grundlage. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die **weltwirtschaftlichen Leitdaten** (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurden die Prognosen des IWF, der Weltbank und der OECD herangezogen.

Bei zahlreichen, sowohl gesamt- und branchenwirtschaftlichen als auch verkehrlichen, Größen und Indikatoren war die Entwicklung in den Jahren **2012 und 2013**, d.h. im Anschluss an die kräftige Aufwärtsbewegung nach der Finanzkrise, von einer **hohen Volatilität** geprägt. Deshalb waren die Ergebnisse der in diesem Zeitraum erstellten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose, wie auch bei den entsprechenden gesamtwirtschaftlichen Konjunkturprognosen, mit **höheren Unsicherheiten** behaftet als zum jeweiligen Zeitpunkt üblich. Ab dem zweiten Quartal 2013 hatte sich die konjunkturelle Aufwärtsentwicklung stabilisiert, so dass diese Unsicherheiten

ten für **2014** bis weit in das Jahr hinein als deutlich **geringer** einzustufen waren. Dazu trug die Erholung von der krisenhaften Entwicklung im Euroraum maßgeblich bei. Diese Verstetigung des Konjunkturverlaufs wurde im Sommer 2014 vor allem durch die Eskalation der Situation in der Ukraine jäh **unterbrochen**. Daraus resultierten erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der kurzfristigen Entwicklung des deutschen Außenhandels und des Investitionsklimas. In den folgenden Monaten zeigten zahlreiche Kenngrößen des Wirtschafts- und des Verkehrsgeschehens eine Abwärtsbewegung. In dieser Schwächephase kam es in den letzten Monaten des Jahres zu dem drastischen Verfall des Rohölpreises und auch zu einer erheblichen Abwertung des Euro zum US-Dollar, die beide expansiv auf die deutsche Wirtschaft wirkten. Aus diesen Gründen hat sich die Volatilität der Kennziffern wieder **erhöht**. Da die künftige Entwicklung der genannten Einflüsse mit (im Zeitvergleich) überdurchschnittlich hohen Unsicherheiten behaftet ist, trifft dies auch auf die Ergebnisse der hier vorgelegten Prognose zu. Dies gilt vor allem für 2015, tendenziell aber auch für die mittelfristige Entwicklung bis 2018. Dabei sind, wie es auch die Bundesbank in ihrer letzten Konjunkturanalyse vom November 2014 festgestellt hat, vor allem wegen der verschärften geopolitischen Spannungen und der unverändert fragilen Erholung in Teilen der Eurozone die Abwärtsrisiken nach wie vor spürbar größer als die Aufwärtsrisiken. Dessen ungeachtet wird selbstverständlich davon ausgegangen, dass sich diese Spannungen, insbesondere in der Ukraine, nicht noch weiter verschärfen. Jede andere Annahme wäre willkürlich.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Demographische Leitdaten

Seit der Kurzfristprognose vom Sommer 2013 werden die Werte für die demographischen Leitdaten auf der **Basis des Zensus 2011** ausgewiesen. Gemäß dessen Ergebnissen belief sich die **Einwohnerzahl** Deutschlands im Mai 2011 auf 80,2 Mio. und lag damit um 1,5 Mio. bzw. knapp 2 % unter dem Resultat der früheren Bevölkerungsfortschreibung für diesen Zeitpunkt (81,7 Mio.). Sie ist in allen Jahren von 2003 **bis 2010** gesunken, und zwar um insgesamt rund 1 Mio. Personen. Damals waren die Wanderungsgewinne zu gering, um die Verluste aus der natürlichen Bewegung (Geburten minus Sterbefälle) ausgleichen zu können. **Ab dem Jahr 2011** nahm die Einwohnerzahl jedoch wieder zu, und zwar mit klar steigender Tendenz. Der Anstieg belief sich nach 0,11 (2011) und 0,20 (2012) Mio. im Jahr 2013 bereits auf 0,24 Mio. Personen (jeweils Jahresende). Im Jahr **2014** hat sich diese Entwicklung nochmals verstärkt, für das Jahresende schätzte das Statistische Bundesamt "knapp 81,1 Mio."¹, woraus sich ein Plus um 0,33 Mio. Personen ableiten lässt. Für den Jahresdurchschnitt (80,9 Mio.) errechnet sich daraus eine Zunahme um 0,31 Mio. bzw. 0,4 % (vgl. Tab. R-1 und Abb. R-1).

Diese, seit 2011 zu beobachtende, Trendwende gegenüber dem vergangenen Jahrzehnt ist ausschließlich auf den **Außenwanderungssaldo** zurückzuführen. Er verzeichnete nach (v.a. statistisch bedingten) Verlusten² in Höhe von 56.000 (2008) bzw. 13.000 (2009) Personen ab dem Jahr 2010 Gewinne, die sich kontinuierlich von 128.000 Personen (2010) über 279.000 (2011) und 369.000 (2012) auf 437.000 (2013) erhöhten. Im Jahr 2014 belief er sich nach der o.a. Schätzung des StBA auf "mindestens 470.000 Personen". Sollte sich die Entwicklung der ersten fünf Monate, für die Ist-Werte vorliegen, fortsetzen, dann werden es wohl annähernd 500.000 werden. Dies stellt den höchsten Wert seit den Jahren 1991/92 (603.000 bzw. 782.000) dar, die noch massiv von den Auswirkungen des Falls des Eisernen Vorhangs und des Bürgerkriegs im damaligen Jugoslawien geprägt waren. Natürlich ist dieser Verlauf vor allem mit der Arbeitsmarktentwicklung in Deutschland sowie in den wichtigsten (ost- und südeuropäischen) Herkunftsländern zu erklären. Im Jahr 2014 kam die am Jahresanfang in Kraft getretene vollständige Arbeitnehmerfreizügigkeit für Rumänien und Bulgarien hinzu.

¹ Statistisches Bundesamt, Bevölkerung Deutschlands im Jahr 2014 erneut angestiegen, Pressemitteilung 24/15 vom 21.01.2015, https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2015/01/PD15_024_12411.html

² In den Jahren 2008, 2009 und in geringerem Umfang auch noch 2010 wurden im Gefolge der bundesweiten Einführung der persönlichen Steuer-Identifikationsnummer umfangreiche Bereinigungen der Melderegister vorgenommen, die zum großen Teil als Fortzüge in die Statistik eingeflossen sind.

Damit ist es jetzt nicht mehr – wie in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose – zulässig, die Veränderungen der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts aus dem Jahr 2009 heranzuziehen.¹ Dort wurde ein vergleichsweise geringer Anstieg des Wanderungssaldos (2015: 140.000, 2018: 180.000²) zu Grunde gelegt, so dass für die Einwohnerzahl für alle Jahre ab 2010 eine Abnahme um 0,1 % bis 0,2 % p.a. berechnet wurde. In der Gemeinschaftsdiagnose der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute vom Herbst 2013 wurde im Rahmen eines Sonderkapitels "eine ökonomisch begründete Projektion für den Wanderungssaldo vorgenommen, die sich ändernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen in Rechnung stellt", womit in erster Linie die (divergierenden) Entwicklungen auf den Arbeitsmärkten gemeint waren.³ Im Ergebnis wurden Wanderungssalden zwischen 452.000 (2015) und 321.000 (2018, jeweils Basisszenario) projiziert, die für die vorliegende Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose übernommen und mit denen die Ergebnisse der 12. KBV modifiziert wurden. Damit erhöht sich die Einwohnerzahl Deutschlands im Jahr **2015** noch um weitere 0,3 % und in den Jahren von **2016 bis 2018** um 0,1 % p.a. Ein derartiges Ausmaß ist für die Personenverkehrsentwicklung nicht völlig unerheblich, erreicht aber bei Weitem nicht die Größenordnung der Jahre von 1989 bis 1993 (0,7 % bis 0,9 %).

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Einwohner ¹⁾	80,41	80,61	80,92	81,20	81,56	0,3	0,4	0,3	0,1
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	68,77	69,08	69,43	69,74	70,29	0,4	0,5	0,5	0,3
Auszubildende ²⁾	13,61	13,57	13,51	13,41	13,06	-0,3	-0,4	-0,7	-0,9

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2011

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre nahm seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2008 kontinuierlich zu, darunter auch in den Jahren ab 2003, in denen die gesamte Einwohnerzahl sank. Nach einer annähernden Stagnation in den Jahren 2009 und 2010 ist die Zahl der Erwachsenen anschließend – entsprechend der Entwicklung der gesamten Einwohnerzahl – wieder spürbar gestiegen, nämlich um 0,2 % (2011) bis 0,5 % (2014).

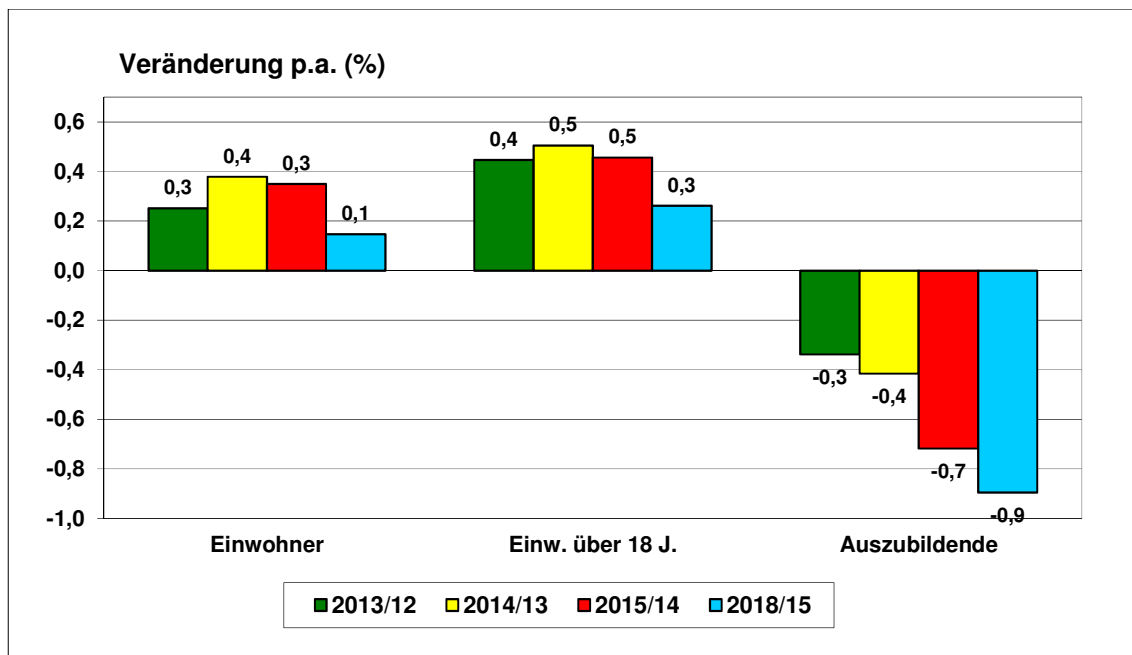
¹ Die gesamte tatsächliche Veränderung der Einwohnerzahl von 2009 bis zum Jahresende 2014 (+0,83 Mio., Basis Zensus) liegt bereits um 1,6 Mio. Personen oder 2 % über den Vorausberechnungen der 12. KBV (-0,75 Mio.).

² In der höheren Variante ("1-W2"). In der niedrigeren ("1-W1") wurden konstant 100.000 Personen angenommen.

³ Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Konjunktur zieht an – Haushaltsüberschüsse sinnvoll nutzen, Essen, Oktober 2013, S. 66-72.

Für das begonnene Jahr ist ein ähnlich hoher, danach ein etwas schwächerer Zuwachs als im Vorjahr zu erwarten. In dieser Altersgruppe findet der Rückgang, der aus den langfristig sinkenden Geburtenzahlen entsteht, generell erst später als bei der gesamten Einwohnerzahl statt; zudem ist er absolut wie prozentual schwächer ausgeprägt.

Abbildung R-1: Entwicklung der demographischen Leitdaten



Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus den Schülern (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie aus den Studenten. Seit 1998 geht sie entsprechend der Besetzung der entsprechenden Altersjahrgänge zurück. Bei der Zahl der Schüler, die in den neunziger Jahren noch gestiegen ist, hat sich die Abnahme seit Mitte des letzten Jahrzehnts merklich verstärkt, auf zuletzt (Schuljahr 2013/14) 1,5 %. Seit 2008 wird sie jedoch durch einen vergleichsweise kräftigen Anstieg der Zahl der Studenten (4 % bis 5 %, 2011 sogar 7 %) gedämpft. Dies kam vor allem durch doppelte Abiturjahrgänge in zahlreichen Bundesländern (2011 bis 2013) und durch die Aussetzung der Wehrpflicht (2011) zustande. Dadurch wurde der Rückgang der Zahl aller Auszubildenden in diesen drei Jahren auf durchschnittlich 0,3 % p.a. abgeschwächt. Im Jahr 2014 fiel der Anstieg der Studentenzahl wegen des Wegfalls der Sonderfaktoren bereits etwas schwächer (3,1 %) und damit das Minus der Gesamtzahl etwas stärker (-0,4 %) aus. Im Prognosezeitraum wird die Zahl der Studienanfänger nach der jüngsten KMK-Prognose mit jeweils

rund 500.000 zwar unverändert hoch bleiben.¹ Da aber die Zahl der Abgänger steigen wird, ist für die gesamte Studentenzahl nur mehr eine Zunahme um rund 2 % (2015) bzw. 1 % p.a. (2016-18) zu erwarten. Die Schülerzahl sinkt nach der letzten KMK-Prognose im gleichen Ausmaß (jeweils -1,3 %) wie zuvor.² Damit schrumpft die Zahl aller Auszubildenden mit 0,7 % bzw. 0,9 % p.a. spürbar stärker als in den Jahren von 2008 bis 2014 (-0,4 % p.a.).

¹ Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2014 – 2025, Bonn 2014.

² Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2010 – 2025, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 192, Bonn 2011.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die **Weltwirtschaft** ist im Jahr **2014** nach dem derzeitigen Datenstand, wie im vorangegangenen Jahr, moderat gewachsen, nämlich um gut 3 % (vgl. Tab. R-2). Dabei hat sich die Entwicklung im Euroraum bzw. in der EU spürbar und in den USA etwas verbessert, in Japan dagegen deutlich verschlechtert. In China war die Dynamik nach wie vor am stärksten ausgeprägt. Für **2015** rechnen der IWF, die Weltbank und die OECD weltweit mit einer leichten Beschleunigung des Wachstums. Auch für nahezu alle bedeutenden Wirtschaftsräume werden höhere Wachstumsraten, lediglich für China eine leichte Verlangsamung erwartet.¹ Für die Jahre von **2016 bis 2018** wird von diesen Institutionen übereinstimmend ein nochmals etwas höheres Wachstum der Weltwirtschaft prognostiziert. Dies wird vor allem für Europa zutreffen. In China und in Indien wird sich die kräftige Dynamik fortsetzen.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung p.a. in %			
	13/12	14/13	15/14	18/15
Welthandel ¹⁾	3,4	3,1	3,8	5,6
BIP				
Welt	3,3	3,3	3,5	3,9
EU	0,0	1,3	1,7	1,9
Euroraum	-0,5	0,8	1,2	1,5
USA	2,2	2,4	3,6	2,8
Japan	1,6	0,1	0,6	0,9
China	7,8	7,4	6,8	6,3
Indien	5,0	5,8	6,3	6,6

1) In der Definition des IWF

Quellen: IWF, Weltbank, OECD

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWi zu Grunde gelegt. Die vorliegende Winterprognose basiert auf dem **Jahreswirtschaftsbericht** der Bundesregie-

¹ IWF, World Economic Outlook, Update vom 20.1.2015, S. 2, Weltbank, Global Economic Prospects, Januar 2015, S. 4, und OECD, Economic Outlook Nr. 96, November 2014, S. 217. Für die Werte in Tabelle R-2 wurden die des IWF herangezogen, weil dessen Mittelfristprognose vom Oktober 2014 den gesamten Prognosezeitraum abdeckt, während die beiden anderen Prognosen nur bis 2016 (OECD) bzw. 2017 (Weltbank) reichen. Für 2015 und 2016 weichen sie nur um wenige Zehntelprozentpunkte voneinander ab.

rung vom 20. Januar 2015¹, in der die Entwicklung im begonnenen Jahr prognostiziert wird, und der darauf aufbauenden **mittelfristigen Projektion** des BMWi bis zum Jahr 2018.

Das **BIP** ist im Jahr **2014** gemäß den ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 1,5 % gestiegen.² Das liegt etwas unter den Erwartungen des BMWi, die unseren Prognosen vom Jahresanfang sowie vom Sommer 2014 zu Grunde gelegt wurden (jeweils 1,8 %). Dennoch fiel das Plus wie erwartet deutlich stärker aus als im Jahr 2013 (0,1 %). Nach einem, nur teilweise witterungsbedingt, starken Anstieg im ersten Quartal büßte die deutsche Wirtschaft anschließend spürbar an Schwung ein. Gedämpft wurde die Konjunktur durch die nach wie vor verhaltene Entwicklung im Euroraum, die auf die deutschen Exporte ausstrahlte, durch die Unsicherheiten, die im Gefolge der geopolitischen Krisen entstanden sind, und, wie es die wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute in ihren letzten beiden Gutachten formulierten, durch den "Gegenwind von der Wirtschaftspolitik".³ Für das Jahr **2015** wird von den Konjunkturforschern übereinstimmend erwartet, dass sich die Auftriebskräfte auf Grund der insgesamt günstigen Rahmenbedingungen wieder stärker durchsetzen. Der Rohölpreisverfall trägt dazu bei. Im Verlauf des Jahres, d.h. von Schlussquartal zu Schlussquartal, wird die deutsche Wirtschaft klar stärker (1,5 %, BMWi) expandieren als im Vorjahr (0,9 %). Da aber der Überhang im laufenden Jahr (0,2 %) wegen der schwachen Entwicklung im Sommerhalbjahr 2014 deutlich geringer ist als vor einem Jahr (0,7 %),⁴ wird das jahresdurchschnittliche Wachstum kaum stärker ausfallen als im Jahr 2014. Im Jahreswirtschaftsbericht wurde dies mit einem Wert von 1,5 % quantifiziert. Dies liegt exakt in der Mitte des sehr engen Spektrums, das durch die anderen jüngeren Konjunkturprognosen gezogen wird (1,3 % bis 1,7 %).⁵ Für **2016** besteht Konsens, dass die deutsche Wirtschaft, unter den o.a. weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den einleitend erwähnten weiteren Voraussetzungen, nochmals etwas stärker wachsen wird als im laufenden Jahr. Die Mittelfristprojektion des BMWi erwartet einen Anstieg in Höhe von 1,6 %, andere Prognosen bis zu 1,9 %. Für **2017 und 2018** wurde vom BMWi ein Wachstum von 1,3 % prognostiziert, woraus sich für den gesamten mittelfristigen Zeitraum 1,4 % p.a. errechnen (vgl. Tab. R-3 und Abb. R-2).

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Jahreswirtschaftsbericht 2015 – Investieren in Deutschlands und Europas Zukunft, Berlin, Januar 2015.

² Mit der Berechnung für das vierte Quartal hat das StBA diesen Wert leicht auf 1,6 % angehoben (vgl. Statistisches Bundesamt, Bruttoinlandsprodukt im vierten Quartal 2014 kräftig gestiegen, Pressemitteilung 48/15 vom 13.02.2015). Dies wurde hier noch nicht eingearbeitet, weil für alle übrigen Aggregate noch keine revidierten Werte vorliegen.

³ Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Deutsche Konjunktur im Aufschwung, aber Gegenwind von der Wirtschaftspolitik, Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2014, S. 60-68.

⁴ Der statistische Über- bzw. Unterhang gibt an, in welchem Ausmaß eine Größe gegenüber dem Vorjahr steigen bzw. sinken würde, wenn sie im gesamten Jahr auf dem letzten Stand des Vorjahres bliebe.

⁵ Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen von HWWI (Hamburg), RWI (Essen), ifo (München), DIW (Berlin), IfW (Kiel) und IWH (Halle), die zwischen dem 09.12.2014 und dem 18.12.2014 publiziert wurden. Die Prognose der Bundesbank, die wir hier üblicherweise ebenfalls berücksichtigen, haben wir diesmal ausgeklammert, weil sie am 20.11. abgeschlossen wurde, somit noch nicht den anschließenden nochmaligen Rohölpreisverfall berücksichtigen konnte und deshalb spürbar (BIP: +1,0 %) unter dem erwähnten Spektrum liegt.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr **2014** um 1,1 % gestiegen und damit – nach dem derzeitigen Datenstand – etwas stärker als in den beiden Vorjahren (0,7 bzw. 0,8 %). Maßgeblich waren erneut spürbare Tariflohnerhöhungen und zunehmende Beschäftigtenzahlen. Allerdings war die Beschleunigung – entsprechend der allgemeinen Entwicklung – schwächer ausgeprägt als am Jahresanfang (1,4 %) und zur Jahresmitte (1,5 %) erwartet. Im Jahr **2015** wird sich zwar der Beschäftigungsaufbau abschwächen, jedoch werden die Bruttolöhne und -gehälter nochmals kräftig und die Sozialleistungen noch stärker als im Vorjahr steigen. Bei einer erneut niedrigen Preissteigerung verbleibt ein höherer (realer) Konsumzuwachs als 2014. Im Jahreswirtschaftsbericht wird mit einem Anstieg um 1,6 % gerechnet, was auch hier – mit einer Ausnahme – den anderen oben erwähnten Prognosen entspricht (1,3 % bis 1,7 %).¹ Von **2016 bis 2018** werden die Konsumausgaben gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi etwas schwächer zulegen (1,4 % p.a.).

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	104,0	104,1	105,7	107,3	111,9	0,1	1,5	1,5	1,4
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	103,0	103,8	104,9	106,6	111,0	0,8	1,1	1,6	1,4
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	102,9	100,5	104,2	106,1	118,2	-2,4	3,7	1,9	3,6
Exporte ¹⁾	111,1	112,8	117,0	121,3	138,1	1,6	3,7	3,6	4,4
Importe ¹⁾	107,1	110,5	114,2	118,9	138,2	3,1	3,3	4,1	5,1
Erwerbstätige ³⁾	42,03	42,28	42,65	42,82	43,07	0,6	0,9	0,4	0,2

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2010 = 100)
 2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbseinkommen
 3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.

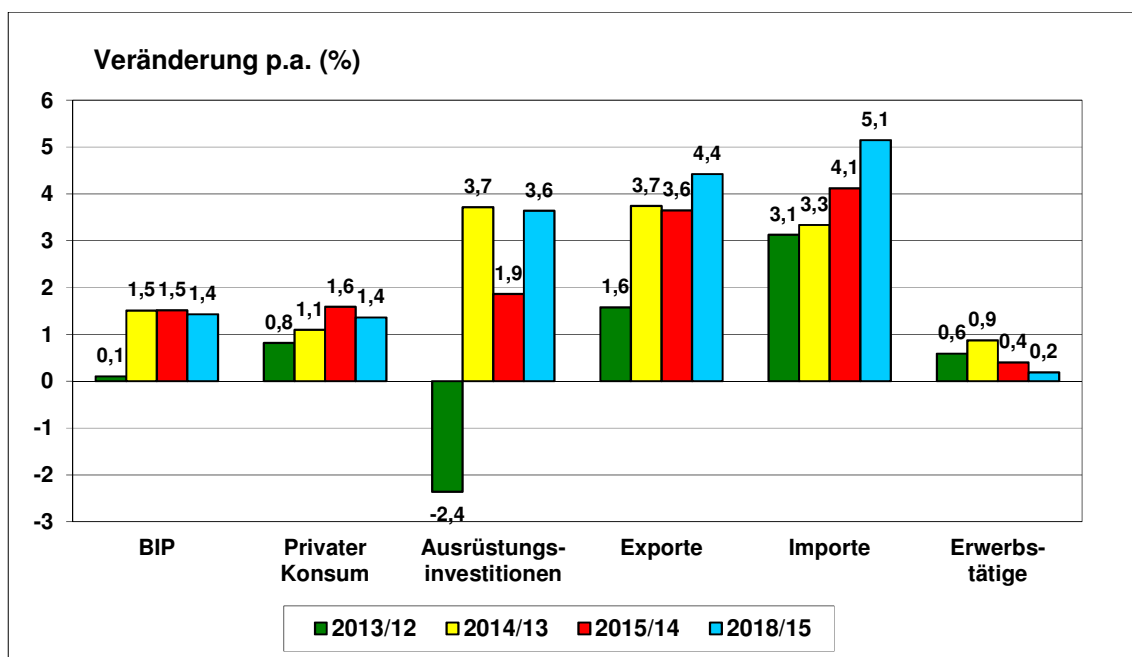
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr **2014** – nach zwei rückläufigen Jahren – um 3,7 % gewachsen. Das entsprach zwar nahezu exakt den Prognosen des BMWi vom Jahresanfang und der Jahresmitte (jeweils 4,0 %), lag aber spürbar unter den anderen Konjunkturprognosen, die hier jeweils zum Vergleich dargestellt werden, und zwar vor allem unter denen vom Sommer, in denen ein Plus um bis zu 7,6 % vorausgeschätzt wurde. Maßgeblich für die letztlich enttäuschende Entwicklung war die Verschlechterung der Geschäftserwartungen im zweiten Halbjahr vor dem Hintergrund der geopolitischen Spannungen und der wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen. Deshalb sind die Ausrüstungsinvestitionen in diesem Zeitraum (saison-

¹ Diese Ausnahme bildet die Prognose des IfW, in der vor allem auf Grund des ölpreisbedingten Kaufkraftzuwachses mit einer außerordentlich kräftigen Expansion um 2,8 % gerechnet wird.

bereinigt) gegenüber dem ersten Halbjahr spürbar gesunken, so dass das Plus im Jahresergebnis ausschließlich im Zeitraum davor entstand. Trotz dieses eingetrübten Klimas sollten im Jahr **2015** die Auftriebskräfte wieder stärker zum Tragen kommen. Die Kapazitätsauslastung der Industrie liegt immer noch leicht über dem langjährigen Durchschnitt und die Finanzierungsbedingungen sind nach wie vor äußerst günstig. Aus diesen Gründen werden sich die Ausrüstungsinvestitionen im Verlauf des Jahres spürbar erholen und stärker zulegen als im Vorjahr. Allerdings wird das jahresdurchschnittliche Wachstum auf Grund des geringen Niveaus am Jahresanfang mit hoher Wahrscheinlichkeit niedriger ausfallen als in 2014. Vom BMWi wird eine Zunahme um 1,9 %, von den anderen Prognosen ein Anstieg um 2 % bis 4,5 % (IfW und HWWI) erwartet. Von **2016 bis 2018** werden die genannten Wachstumsimpulse bei einer gesamtwirtschaftlichen Belebung sowohl in Deutschland als auch in der Weltwirtschaft weiterhin zum Tragen kommen. Vom BMWi wird eine Zunahme um 3,6 % p.a. erwartet. Damit wird der bisherige Höchststand der Ausrüstungsinvestitionen aus dem Jahr 2008, der nach dem drastischen Einbruch des Jahres 2009 (-22 %, revidiert) trotz des anschließenden Wiederanstiegs im Jahr 2014 noch um 10 % verfehlt wurde, im Jahr 2018 erstmals leicht übertroffen.

Abbildung R-2: Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten



Die **Exporte** sind im Jahr **2014** um 3,7 % und somit spürbar stärker gestiegen als in den beiden Vorjahren. Maßgeblich für dieses Plus, das von den Prognosen des BMWi (4,0 % bzw. 4,1 %) ebenfalls sehr genau antizipiert wurde, war die o.a. weltwirtschaftliche Erholung, insbesondere

im Euroraum. Im Jahr **2015** werden sowohl der Welthandel als auch die Wirtschaft in den wichtigsten Partnerländern, darunter auch in der Eurozone, nochmals etwas stärker wachsen als im laufenden Jahr, was auf die deutschen Exporte ausstrahlen sollte. Hinzu kommen leichte Effekte aus der Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar. Im Jahreswirtschaftsbericht wird die Zunahme der Ausfuhr auf 3,6 % quantifiziert, was unterhalb der anderen Prognosen (4,6 % bis 6,4 %) liegt. Für **2016 bis 2018** wird auch vom BMWi ein etwas höheres Wachstum (4,4 % p.a.) erwartet.

Die **Importe** sind im Jahr **2014** um 3,3 % und damit annähernd im Tempo des Vorjahres (3,1 %, erheblich revidiert) gewachsen. Bei dieser Größe ist die höchste Abweichung zu den Prognosen des BMWi (5,0 % bzw. 4,7 %) zu konstatieren. Neben der schwächer gestiegenen gesamtwirtschaftlichen Produktion ist das auch auf methodische Änderungen im Rahmen der sog. "Generalrevision" der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung zurückzuführen.¹ Im Jahr **2015** sollten die Einfuhren wegen der anziehenden Inlandsnachfrage und hier insbesondere der Konsumausgaben stärker zulegen als im Vorjahr. Im Jahreswirtschaftsbericht werden 4,1 %, in den anderen Prognosen 5,3 % bis 8,5 % (erneut IfW) geschätzt. Von **2016 bis 2018** wird sich die Dynamik nochmals erhöhen. Die Mittelfristprojektion des BMWi rechnet mit einem Anstieg um 5,1 % p.a., die drei Prognosen, in denen nicht nur die Entwicklung im Jahr 2015, sondern auch die im Jahr 2016 vorausgeschätzt wurde (DIW, IfW und IWH), allein für 2016 mit 5,5 % bis 8,3 % (IfW).

Die (jahresdurchschnittliche) Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr **2014**, entsprechend dem Produktionswachstum, stärker gestiegen als im Vorjahr. Das Ausmaß (0,9 %) lag erneut über den Erwartungen (jeweils 0,6 %). Offensichtlich hat sich die seit zwei Jahren zu beobachtende schwache Produktivitätsentwicklung fortgesetzt. Für das Jahr **2015** wäre von Seiten des Produktionsanstiegs ein ähnlich starker Anstieg der Erwerbstätigenzahl zu erwarten wie im Jahr 2014 (370.000). Jedoch wirkt die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns insbesondere im Bereich der Minijobs dämpfend. Im Jahreswirtschaftsbericht wird eine Zunahme um 0,4 % oder 170.000 Personen erwartet, was wiederum in der Mitte des Spektrums der anderen Prognosen (0,3 % bis 0,6 %) liegt. Von **2016 bis 2018** wird sich der Beschäftigungsaufbau gemäß der Mittelfristprojektion des BMWi nochmals abschwächen (0,2 % p.a.).

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Jahreswirtschaftsbericht 2015 ..., a.a.O., S. 66.

2.3 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die **Bauinvestitionen** sind im Jahr **2014** nach ersten Ergebnissen des Statistischen Bundesamts deutlich gestiegen (3,4 %), wozu die außergewöhnlich milde Winterwitterung in den ersten Monaten erheblich beigetragen hat. Im (dominierenden) Wohnungsbau hat sich die Aufwärtsbewegung spürbar beschleunigt (+3 % nach 0,6 %). Unverändert kommen hier die nach wie vor historisch niedrigen Hypothekenzinsen, die Modernisierungsprogramme, die positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und nicht zuletzt die Unsicherheiten bei anderen Formen der Kapitalanlage zur Geltung. Der Wirtschaftsbau hat, nach dem Rückgang im Jahr 2013, ebenfalls ein spürbares Plus verbucht (+3 %), allerdings mit einer sinkenden Tendenz im Verlauf. Schließlich ist auch der öffentliche Bau auf Grund der konjunkturellen Belebung, der (damit zusammenhängenden) guten Kassenlage vieler Kommunen und der fortgesetzten Beseitigung der Flutschäden um gut 3 % gewachsen. Bei der **Produktion** des Bauhauptgewerbes, die mit der Güterverkehrsentwicklung stärker korreliert ist als die Investitionen, machen sich Witterungseinflüsse generell stärker bemerkbar. Deshalb ist sie im ersten Quartal drastisch gestiegen (+27 %), und zwar auch wegen starker Behinderungen im entsprechenden Zeitraum des Jahres 2013 (-11 %). In den anschließenden Monaten bis November hat die Bauproduktion annähernd stagniert (+0,4 %). Im Dezember 2013 war die Witterung bereits außerordentlich mild und hat die Produktion erheblich angetrieben (+19 %), weshalb für den Dezember 2014 ein kräftiger negativer Basiseffekt zu erwarten war. Er ist jedoch auf Grund von erneut sehr günstigen Bedingungen vollständig ausgeblieben; im Gegenteil stieg die Bauproduktion in diesem Monat um 3 % und im Gesamtjahr damit um 5,1 %. Dies stellt – nach dem ebenfalls stark witterungsbeeinflussten Jahr 2011 (13 %) und gleichauf mit 2006 – das zweitstärkste Wachstum seit 1994 dar. Damit lag das Plus auch spürbar über den Erwartungen vom Jahresanfang 2014 (3,2 %, Sommer: 5,0 %). Im Jahr **2015** können erneut alle drei Sparten ein Plus erwarten. Im Wohnungsbau zeichnet sich bei anhaltend positiven Fundamentalfaktoren eine lediglich leichte, im Wirtschaftsbau dagegen, parallel zu den Ausrüstungsinvestitionen, eine spürbarere Abschwächung der Dynamik ab. Lediglich der öffentliche Bau dürfte – auch auf Grund der anhaltenden Beseitigung der Flutschäden, für die noch bis Ende 2015 Mittel abgerufen werden können – nahezu wie im Vorjahr expandieren. Insgesamt wurde für die **Bauinvestitionen** im Jahreswirtschaftsbericht mit einer Zunahme um 2,2 % und in den anderen Prognosen mit einem etwas geringeren Plus (1,3 % bis 1,9 %) gerechnet. Für die Jahre von **2016 bis 2018** wird in der Mittelfristprojektion des BMWi ein Anstieg der **Bauinvestitionen** um 1,9 % p.a. erwartet (2016: 2,7 %, danach: 1,4 %). Für die **Produktion** wurden diese Veränderungsraten übernommen (vgl. Tab. R-4 und Abb. R-3).

Die **Industrieproduktion** hat sich im Jahr **2014** um 1,9 % erhöht. Auch bei dieser Größe, die eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung des Güterverkehrs besitzt, hat sich der Verlauf

im zweiten Halbjahr, in dem sie unter dem Stand der ersten Jahreshälfte lag, spürbar abgeschwächt. Deshalb war das Plus im Gesamtjahr auch geringer als am Jahresanfang und zur Jahresmitte erwartet (3,2 % bzw. 2,9 %). Somit ging die Industrieproduktion im Gegensatz zu 2014 (1,4 %) mit einem nur unwesentlichen Überhang (0,1 %) in das Jahr **2015**.¹ Für den weiteren Verlauf zeichnet sich mit der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung ein spürbares Plus, ab. Die Frühindikatoren wie der Auftragseingang und der Geschäftsklimaindex des ifo Instituts, der im Januar zum dritten Mal in Folge gestiegen ist, signalisieren ebenfalls eine spürbare Belebung. Allerdings wird, wie beim BIP, der Anstieg im Jahresdurchschnitt, der auf 2,1 % quantifiziert wird, kaum höher sein als im Vorjahr. Für die Jahre von **2016 bis 2018** wurde unterstellt, dass die Industrieproduktion, wie in früheren Aufschwungperioden, etwas stärker als das BIP zunimmt. Konkretisiert wurde die Wachstumsdifferenz zwischen beiden Größen in diesen Aufschwungjahren fortgeschrieben. Daraus errechnet sich ein Anstieg in Höhe von 2,0 % p.a., also nahezu im Ausmaß des laufenden Jahres.

Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Bauproduktion ¹⁾	111,2	113,5	119,3	121,9	128,9	2,1	5,1	2,2	1,9
Industrieproduktion ²⁾	107,3	107,2	109,3	111,6	118,5	-0,1	1,9	2,1	2,0
Chemieproduktion ³⁾	98,1	98,6	95,7	97,2	102,9	0,5	-2,9	1,5	1,9
Rohstahlproduktion ⁴⁾	42,7	42,6	42,9	43,4	44,3	-0,0	0,7	1,0	0,7
Steinkohlenabsatz ⁴⁾	52,9	53,2	54,2	54,4	52,5	0,5	1,8	0,4	-1,2
Mineralölproduktenabsatz ⁴⁾	103,0	105,3	103,3	104,8	104,9	2,2	-1,8	1,4	0,1

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2010 = 100)
 2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2010 = 100)
 3) Produktionsindex für die Herstellung von chemischen Erzeugnissen (2010 = 100)
 4) Mio. t

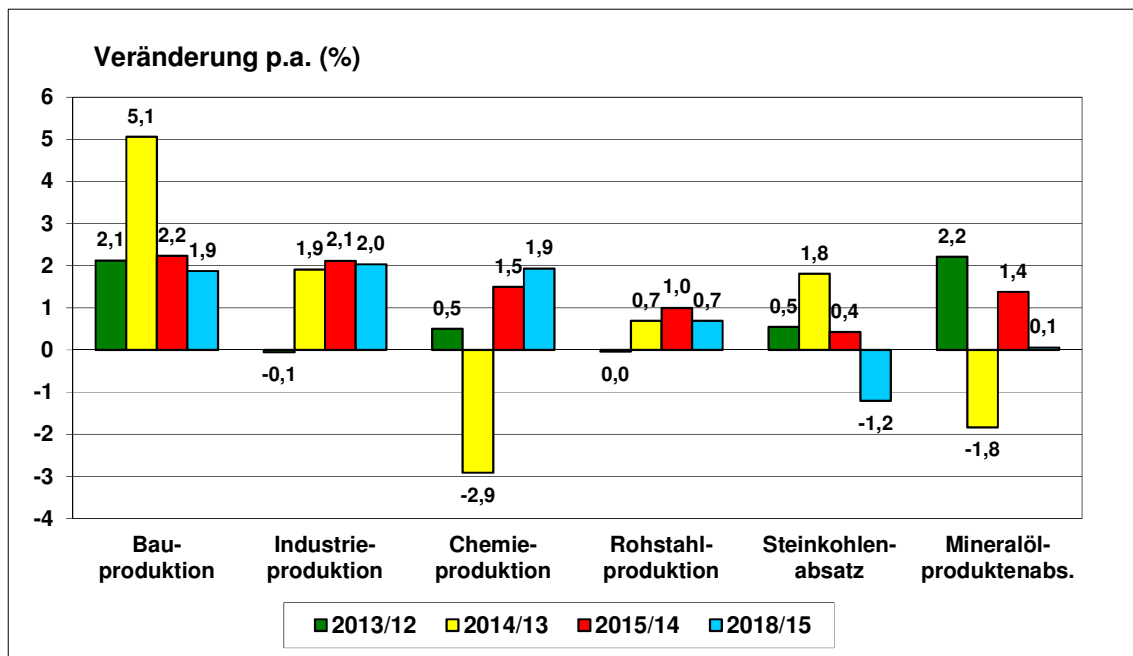
Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Verband der Chemischen Industrie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Gesamtverband Steinkohle, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Prognosen

Die Produktion der **chemischen Industrie** ist im Jahr **2014** trotz der gesamtwirtschaftlichen Belebung um bemerkenswerte 2,9 % gesunken. Ausgehend von einem spürbaren positiven Überhang am Jahresende 2013 ging sie zwischen Dezember 2013 und Mai 2014, saison- und arbeitstäglich bereinigt, um 7 % zurück und hat dieses Niveau seitdem kaum verlassen. Das Jahresergebnis lag auch erheblich unter den Erwartungen sowohl vom Jahresanfang (3,4 %)

¹ Um kurzfristige Ausschläge zu glätten, werden hier nicht Monatswerte, also der Stand vom Dezember, sondern Quartalswerte, also das Niveau vom vierten Vierteljahr, herangezogen.

als auch zur Jahresmitte (1,0 %). Gemäß dem VCI entstand die Abweichung vor allem im Auslandsgeschäft. Damit ging die Chemieproduktion, wie schon 2012 und 2013, mit einem Unterhang (-1 %) ins Jahr **2015**. Dennoch erwartet der Verband ein Plus um 1,5 %, ¹ was wir für die vorliegende Prognose übernehmen. In früheren Aufschwungperioden ähnelte das Wachstum der Chemieindustrie dem Anstieg der gesamten Industrieproduktion. Im derzeitigen Zyklus ist das bisher zwar nicht der Fall, was wir aber als temporären Sachverhalt betrachten. Deshalb haben wir für die Jahre von **2016 bis 2018**, wie in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose, die Entwicklung in Anlehnung an das Wachstum der gesamten Industrieproduktion geschätzt, woraus sich ein Plus um 1,9 % p.a. ergab.

Abbildung R-3: Entwicklung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten



Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** ist im ersten Halbjahr **2014** um gut 4 % gestiegen, was aber zum Teil auf Lageraufbaubewegungen zurückzuführen war.² Auch deshalb ist die Erzeugung in der zweiten Jahreshälfte um knapp 3 % gesunken, so dass im gesamten Jahr ein nur mehr leichtes Plus um 0,7 % verblieb. Auch dieser Ist-Wert liegt spürbar unter den Erwartungen (2,2 % bzw. 2,5 %). Zum Teil kam das durch die Unterschätzung des Lagereffekts zustande. Zusätzlich hat hier

¹ Verband der Chemischen Industrie e.V., VCI-Presseinformation vom 8.12.2014, <https://www.vci.de/langfassungen-pdf/dekkers-in-der-chemie-geht-es-moderat-aufwaerts-vci-jahrespressekonferenz-2014.pdf>

² Vgl. R. Döhrn, Die Lage am Stahlmarkt – Belegung mit wenig Schwung, in: RWI-Konjunkturbericht 2/2014, S. 15-22, hier S. 20.

auch die konjunkturelle Eintrübung in den wichtigsten Hauptabnehmerbranchen im Verlauf des Jahres Spuren hinterlassen. Für das Jahr **2015** zeichnet sich bei der Bauwirtschaft ein weiterer, aber geringerer Nachfrageanstieg ab. Der Fahrzeug- und der Maschinenbau dürften ihre Abnahmemengen weiter moderat ausdehnen. Zusammen ist für die deutsche Rohstahlproduktion eine Zunahme im Ausmaß des Vorjahres zu erwarten. Von der Wirtschaftsvereinigung Stahl wurde ein Zuwachs um 1 % erwartet¹, den wir für die vorliegende Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose übernommen haben. Für die Jahre von **2016 bis 2018** ist bei den wichtigsten Verarbeitern insgesamt mit einem nochmals etwas geringeren Nachfrageplus zu rechnen, so dass auch die deutsche Rohstahlproduktion etwas schwächer wächst (0,7 % p.a.) als im laufenden Jahr. Das dann erreichte Niveau (44,3 Mio.) liegt immer noch um 9 % unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2007 (48,6 Mio.).

Der Verbrauch von **Steinkohle** ist im Jahr **2014** – nach zwei Jahren mit einem ungewöhnlichen Anstieg um jeweils rund 5 % – gemäß den Schätzungen der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) um 8 % gesunken.² Verantwortlich hierfür war der Verbrauch in den Kraftwerken, auf den rund 70 % der Gesamtnachfrage entfallen und der – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – um fast 12 % abnahm. Dies fand vor allem im ersten Quartal statt, in dem die gesamte Stromnachfrage von den bereits mehrfach erwähnten Witterungsverhältnissen sowohl in 2014 als auch in 2013 massiv gedrückt wurde. Zudem war im ersten Quartal wegen der außergewöhnlichen Wetterbedingungen auch die Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien hoch, was den Steinkohleeinsatz zusätzlich dämpfte. Die Lieferungen an die Stahlindustrie sind entsprechend deren Produktion geringfügig gestiegen (1 %). Während es aus energiewirtschaftlicher Sicht entscheidend ist, welche Mengen in den Kraftwerken verfeuert werden, ist es unter verkehrswirtschaftlichen Aspekten maßgeblich, welche Mengen in die Kraftwerke transportiert werden. Deshalb wird in Tab. R-4 schon immer der **Absatz** (von deutscher und importierter Steinkohle) und nicht der Verbrauch ausgewiesen. Natürlich folgt der Absatz grundsätzlich dem Verbrauch, nur kann sich im Fall von erheblichen Lagerbewegungen eine Diskrepanz zwischen den Entwicklungen der beiden Größen ergeben. Im Jahr 2014 ist der Inlandsabsatz deutscher Steinkohle nach den vorläufigen Ergebnissen des Gesamtverbands Steinkohle nicht weiter gesunken. Die Einfuhren haben sich nach einem drastischen Effekt im Dezember (+42 %) sogar noch ins Plus (2 %) gedreht. Addiert ergibt sich somit ebenfalls ein Anstieg, nämlich um rund 1 Mio. t oder knapp 2%. Wie schon in den beiden Vorjahren weichen die Veränderungen von Absatz und Verbrauch also erneut erheblich voneinander ab. Die AGEB hat das zum Anlass genommen, in ihren Berechnungen ab dem vierten Quartal 2014 beim Aufkommen neben der Inlandsförderung und den Importen eine weitere Position aufzunehmen, nämlich "Außen-

¹ Wirtschaftsvereinigung Stahl, Aussichten der Stahlindustrie für 2015: Leichte Erholung setzt sich fort, Medieninformation vom 16.1.2015, http://www.stahl-online.de/wp-content/uploads/2015/01/2015_01_16-PM-Jahresauftakt-1.pdf

² Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch ist 2014 kräftig gesunken, AGEB-Pressedienst Nr. 08/2014 vom 17.12.2014

handelsdifferenzen / Bestandsveränderungen".¹ Für sie wird im Jahr 2014 ein Rückgang um 3,3 Mio. t ausgewiesen, der nahezu ausschließlich bei den Bestandsveränderungen stattgefunden haben dürfte. Diese Verminderung des Lagerabbaus erklärt die Divergenz zwischen Absatz und Verbrauch weitgehend. Ansonsten bleibt abzuwarten, ob die vorläufigen Werte bestätigt werden. Im Jahr **2015** werden die Bezüge der Stahlindustrie entsprechend ihrer Erzeugung geringfügig steigen. Der Bedarf der Kraftwerke ist, wie die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, wegen der Schwankungen sowohl der Höhe der gesamten Stromerzeugung als auch von deren Energieträgerstruktur auch kurzfristig mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Es ist davon auszugehen, dass sich die außerordentlichen Witterungsverhältnisse des ersten Quartals 2014 nicht wiederholen werden. Dies sollte zu einem spürbaren expansiven Basiseffekt im laufenden Jahr führen, der den rückläufigen längerfristigen Trend überlagern dürfte. Daraus errechnet sich für den gesamten Steinkohlenverbrauch ein leichtes Plus (0,4 %), das auch für den Absatz angesetzt wird. Für die Jahre von **2016 bis 2018** wurde angenommen, dass der Einsatz in den Kraftwerken wieder auf den sinkenden Trend einschwenkt, so dass der Gesamtabsatz – bei annähernd stagnierender Verfeuerung in der Stahlindustrie – um gut 1 % p.a. abnimmt. Dies entspricht einem Rückgang um deutlich unter 1 Mio. t pro Jahr. Bis zum Jahr 2018 wird der deutsche Steinkohlebergbau entsprechend den Kapazitätsplanungen vollständig eingestellt sein, d.h. pro Jahr um rund 2 Mio. t schrumpfen. Somit verbleibt für die Importkohlemengen ein Plus um über 2 Mio. t (2015) bzw. rund 1,5 Mio. t (ab 2016), was 5 % bzw. 3 % entspricht.

Der **Absatz** von **Mineralölprodukten** wurde im Jahr **2014** erneut, wie in den meisten Jahren seit 2007, von der Nachfrage nach leichtem Heizöl dominiert. Sie ging im ersten Halbjahr gegenüber dem sehr hohen Vorjahresniveau um 24 % zurück, in erster Linie wegen der Witterungsbedingungen der Jahre 2014 und 2013. Im weiteren Verlauf hat sich das zwar abgeschwächt, dennoch verblieb im Gesamtjahr ein drastisches Minus. Bis November belief es sich auf 18 %; allerdings dürfte es im Dezember auf Grund des Preisverfalls zu einem erheblichen Plus gekommen sein, das den Rückgang im Gesamtjahr auf etwa 15 % reduziert. Dies entspricht 3 Mio. Tonnen. Der Effekt auf den Gesamtabsatz wurde zwar durch spürbare Zunahmen bei Dieselkraftstoff und Rohbenzin gedämpft, dennoch beläuft sich das gesamte Minus auf 2 Mio. t bzw. 1,8 %. Im Jahr **2015** wird der Absatz von leichtem Heizöl, der im Trend wegen der Substitutionen im Neubau und der fortgesetzten Energieeinsparmaßnahmen abnimmt, von einem spürbaren Basiseffekt aus dem drastischen letztjährigen Rückgang beeinflusst werden, dessen Höhe hohen Unsicherheiten unterliegt. Wir haben den Anstieg auf gut 1 Mio. t geschätzt. Hinzu kommt ein weiteres Plus bei der Dieselkraftstoffnachfrage, so dass sich für den Gesamtabsatz eine Zunahme um 1,4 % errechnet. In den Jahren von **2016 bis 2018** wird der Absatz von leichtem Heizöl auf den rückläufigen Trend zurückfallen. Dieses und das Minus bei

¹ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Energieverbrauch in Deutschland, Daten für das 1. bis 4. Quartal 2014, S. 4.1.

anderen Produkten, vor allem Ottokraftstoff, wird durch einen weiteren Anstieg bei Dieselmotorkraftstoff nahezu ausgeglichen, so dass der Gesamtabsatz annähernd stagniert (+0,1 % p.a.).

Die deutsche **Raffinerieproduktion** hat sich in einigen der letzten Jahre spürbar schwächer entwickelt als der Produktenabsatz; insbesondere in den Jahren 2008, 2010 und 2013 belief sich die Differenz der Veränderungsraten auf 8, 7 bzw. 5 Prozentpunkte. Dies war auf rückläufige Produktausfuhren und/oder steigende Importe zurückzuführen. Im Jahr **2014** zeigte sich jedoch ein verändertes Bild: bei schrumpfender Produktnachfrage (-1,8 %, s.o.) gingen die Importe überproportional zurück (-4 %), zudem sanken die Ausfuhren nur leicht, so dass die **Raffinerieproduktion** schwächer abnahm (-1 %) als der Absatz. Andererseits wurden hier zunehmend (recycelte-) Mineralölprodukte und weniger Rohöl eingesetzt, weshalb die **Rohöleinfuhr**, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, wiederum etwas stärker sank (-1,4 %) als die Produktion. Wie die Entwicklung in den letzten Jahren (wieder einmal) zeigt, entziehen sich die Produktaus- und -einfuhren zumindest zum Teil einer Prognostizierbarkeit. Im Jahr 2013 hatten wartungsbedingte Unterbrechungen die Raffinerieproduktion gedämpft, weshalb für 2014 ein positiver Basiseffekt zu erwarten war. Er ist jedoch nicht eingetreten, vielmehr haben sich die Unterbrechungen in annähernd dem gleichen Ausmaß wiederholt. Für alle Jahre **ab 2015** wurden für die Ausfuhren eine Konstanz und für die Einfuhren eine etwas überdurchschnittliche Entwicklung angenommen. Daraus ergeben sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr ähnliche Veränderungsraten wie für den Inlandsabsatz. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen.

2.4 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der jüngeren Vergangenheit ging vom **Rohölpreis** aus, der sich zwischen der Jahrtausendwende und dem Jahr 2011 mehr als verfünffacht hat. Danach ist er bei längerfristiger Betrachtung, d.h. bei Ausblenden der teilweise heftigen kurzfristigen Ausschläge nach oben und unten, bis zur Jahresmitte **2014** annähernd konstant auf dem Niveau von rund 110 USD/Barrel (Brent) geblieben. Anschließend kam es bis zum Jahresende bekanntermaßen zu einem drastischen Einbruch um rund 50 %. Im Jahresdurchschnitt schlug sich das nur begrenzt nieder, so dass der in US-Dollar fakturierte Weltmarktpreis um lediglich 9 % auf 99 USD sank. Der jahresdurchschnittliche Wechselkurs des Euro blieb trotz der spürbaren Abwertung im zweiten Halbjahr auf Grund der vorangegangenen Aufwertung konstant bei 1,33 USD. Somit ging der deutsche Einfuhrpreis für Rohöl wie der Weltmarktpreis um 9 % zurück.

Natürlich ist die weitere Entwicklung im Jahr **2015** in der derzeitigen Situation mit außergewöhnlich hohen Unsicherheiten behaftet. Dennoch kann angenommen werden, dass das Angebot einiger Förderländer, und zwar nicht nur in den USA, sondern auch auf der arabischen Halbinsel, nunmehr nicht weiter erhöht wird. Somit wird der Preis - gegenüber dem im Januar erreichten Tiefpunkt von unter 50 USD – mit einiger Sicherheit zumindest nicht weiter sinken. Die derzeitige Kursentwicklung an den internationalen Warenterminbörsen, die bereits zu Zeiten sehr hoher Rohölpreise klare Hinweise auf die längerfristig zu erwartende Richtung gab, deutet für die nächsten Jahre auf einen Wiederanstieg in einen Korridor von knapp 70 bis gut 80 USD hin. Die in Abschnitt 2.2 bei der Darstellung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Welt bzw. in Deutschland erwähnten, jüngeren nationalen und internationalen Konjunkturprognosen wurden fast alle noch vor dem nochmaligen Preisrückgang im Dezember 2014 und Januar 2015 abgeschlossen, so dass deren Annahmen (70 bis 90 USD) – im Gegensatz zu ruhigeren Zeiten – nur begrenzt nutzbar sind. Die im Januar veröffentlichten Prognosen der Weltbank und des IWF gingen von 65 bzw. 57 (2015) und 69 bzw. 64 (2016) USD aus. Die US-Energiebehörde EIA rechnete in ihrem jüngsten Kurzfristausblick vom Februar mit (jahresdurchschnittlichen) Preisen in Höhe von 58 USD (2015) und 75 USD (2016).¹ Dies haben wir letztendlich übernommen und das letztgenannte Niveau, das in der Mitte des o.a. längerfristig zu erwartenden Korridors liegt, auch für die Jahre bis **2018** angesetzt.

Für den Wechselkurs zum Euro wurde wie immer die jüngste Prognose der Bundesbank vom Dezember 2014 für 2015 und 2016 (jeweils 1,25 USD) übernommen². Es mag eingewandt wer-

¹ EIA, Short-term Energy Outlook, 10.2.2015, <http://www.eia.gov/forecasts/steo/>

² Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Dezember 2014, S. 20.

den, dass das im Februar erreichte Niveau (1,14 USD) und die absehbare Zinsentwicklung in den beiden Währungsräumen eher für niedrigere Kurse spricht. Dies ist jedoch angesichts des Ausmaßes der jahresdurchschnittlichen Veränderung des Rohölpreises in diesen beiden Jahren (-42 % bzw. +30 %) nahezu vernachlässigbar. Somit wird angenommen, dass der **deutsche Einfuhrpreis** im laufenden Jahr annähernd im gleichen Ausmaß, nämlich um 38 %, sinkt, im kommenden Jahr um 30 % steigt und danach konstant bleibt. Natürlich stehen alle diese Annahmen unter dem Vorbehalt, dass es weder in der Ukraine noch im Nahen und im Mittleren Osten zu einer militärischen Eskalation und auch sonst zu keinen gravierenden Störungen in wichtigen Förderländern kommen wird.

Ferner wurde angenommen, dass der **Mineralölsteuersatz** im Prognosezeitraum nicht erhöht wird. Insbesondere in mittelfristiger Sicht ist diese Erwartung angesichts des Finanzbedarfs für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur nicht ohne Risiken, jedoch wäre jede andere Annahme willkürlich. Die gegenwärtig geplante **Pkw-Maut** kann frühestens im Jahr 2016 eingeführt werden. Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten bewegen sich unterhalb der Messbarkeitsgrenze.

Die Nutzerkosten des öffentlichen Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** werden etwa im Ausmaß der allgemeinen Preissteigerungsrate zunehmen. Höhere Steigerungen, die also stark genug wären, um spürbare Nachfrageveränderungen auszulösen, werden nicht angenommen. Im **Luftverkehr** hat sich der seit Jahrzehnten zu beobachtende Preisrückgang, gemessen an den durchschnittlichen Einnahmen pro Pkm, der lediglich in den Jahren 2011 und 2012 unterbrochen worden ist, auch im Jahr 2014, wie am Jahresanfang erwartet, fortgesetzt.¹ Dies kann auch für den Prognosezeitraum angenommen werden.

Im **Güterverkehr** haben sich die Preisrelationen im Jahr 2014 nicht stark genug verändert, um den intermodalen Wettbewerb wesentlich zu beeinflussen. Auch hier ist davon auszugehen, dass dies im Prognosezeitraum anhalten wird. Dies gilt jetzt auch wieder für die Luftfracht, wo es in den Jahren 2012 und 2013 offensichtlich zu preisinduzierten Verschiebungen zum Seeverkehr kam.

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen ist die Liberalisierung des **Buslinienfernverkehrs** seit dem 1.1.2013 in Kraft. Auf die Auswirkungen wird bei der Kommentierung des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs eingegangen (vgl. Abschn. 4.3). Weitere Maßnahmen sind hier nicht in Sicht.

¹ Bei der Lufthansa ist diese Kennziffer in den ersten drei Quartalen um 4 % gesunken. Zumindest die Tendenz dürfte auch auf den gesamten deutschen Luftverkehr annähernd zutreffen.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** ist die, ursprünglich für Juni 2012 geplante, Inbetriebnahme des neuen **Flughafens** in Berlin, dessen Kapazität die der beiden bestehenden übertrifft, nunmehr für die zweite Jahreshälfte 2017 geplant. Bis dahin wird davon ausgegangen, dass die Kapazität der bestehenden Flughäfen noch ausreicht bzw., insbesondere in Tegel, im Einzelfall erhöht wird, um die Verkehrsnachfrage halbwegs geordnet zu befriedigen. Im **Eisenbahnverkehr** wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 die Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig, die Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung München – Berlin ist, in Betrieb genommen (vgl. Abschn. 4.4).

Im Zusammenhang mit den **Bedienungsangeboten** muss auf den **Arbeitskampf** im Eisenbahnverkehr eingegangen werden. Im Jahr 2014 hatten die Streiks und Streikankündigungen der GDL erhebliche Auswirkungen auf das Jahresergebnis nicht nur im Personen-, sondern auch im Güterverkehr. Für das Jahr 2015 sind aus derzeitiger Sicht Wiederholungen nicht unwahrscheinlich. Andererseits wäre es völlig willkürlich, zum jetzigen Zeitpunkt Annahmen über Anzahl und Dauer etwaiger neuerlicher Streiks zu treffen. Deshalb kann derzeit nur ein Ausbleiben entsprechender Effekte unterstellt werden.

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Gesamter Güterverkehr

Der gesamtmodale Güterverkehr hat im Jahr **2014** seine Vorwärtsbewegung fortgesetzt, teilweise sogar etwas beschleunigt. Erstens hat sich die gesamtwirtschaftliche Produktion spürbar belebt. Zweitens haben sich die meisten branchenwirtschaftlichen Leitdaten – mit Ausnahme des Chemie- und des Ölbereichs – spürbar günstiger entwickelt als im Jahr 2013. Hinzu kam ein außerordentlich starker Effekt aus den Witterungseinflüssen, die die Bauproduktion und die anteilsgewichtigen Baustofftransporte im ersten Quartal 2014 nahezu überhaupt nicht, im Vorjahr dagegen spürbar gedämpft haben. Das gesamtmodale **Transportaufkommen** (ohne den hier grundsätzlich ausgeklammerten Seeverkehr) ist gemäß der derzeitigen Datenlage um **2,9 %** und die **Leistung** um **1,9 %** gestiegen. Wie vor einem Jahr an dieser Stelle prognostiziert, liegen damit beide Größen **erstmals über dem Vorkrisenniveau**, und zwar um jeweils rund 1 %.

Die Abweichung in der letztjährigen Entwicklung dieser beiden Größen entstand vor allem im Straßengüterverkehr. Erstens wirken sich die Baustofftransporte auf das Aufkommen stärker aus als auf die Leistung. Zweitens haben sich die Transporte mit ausländischen Fahrzeugen, die über weit überdurchschnittliche Entfernungen verlaufen, erneut günstiger entwickelt als die mit deutschen Lkw. Darüber hinaus besitzt der, im Jahr 2014 überdurchschnittlich dynamische, Lkw-Verkehr bei der Leistung einen geringeren Anteil (71 %) als beim Aufkommen (84 %). Schließlich ist sowohl bei der Binnenschifffahrt als auch bei den Rohrleitungen die Leistung auf Grund von Sonderfaktoren gesunken, die beförderungsmenge dagegen gestiegen. Allerdings ist bereits in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass für den Verkehr der ausländischen Lkw noch keine statistischen Daten, sondern lediglich die Ergebnisse der Mautstatistik als Indikator vorliegen (vgl. unten und Abschn. 3.4). Da auf sie mittlerweile bereits ein Viertel der gesamtmodalen Transportleistung entfällt, wird letztere von einer Korrektur bei den ausländischen Fahrzeugen um einige wenige Prozentpunkte durchaus spürbar beeinflusst. Beim Aufkommen ist deren Anteil mit 11 % weniger hoch, so dass sich die Auswirkungen von Revisionen auf den gesamtmodalen Wert in Grenzen halten.

Wegen des Witterungseffekts, dessen Ausmaß vor einem Jahr noch nicht absehbar war, liegt das, allerdings noch sehr vorläufige, Aufkommensplus auch spürbar über unserer **Prognose** vom Jahresanfang (1,9 %). Dagegen wurde die Erwartung für die Leistung (2,7 %), die weniger von den Baustofftransporten und damit der Witterung abhängt, nicht erreicht, vor allem wegen

einer unerwartet schwachen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs. In der Sommerprognose wurden für beide Größen spürbar höhere Zuwächse vorausgeschätzt (3,5 % bzw. 3,2 %). Hier zeigt sich die konjunkturelle Entwicklung im Verlauf des Jahres, deren Einschätzung zunächst nach oben, zum Jahresende hin aber wieder nach unten revidiert wurde.

Mit Ausnahme der Transporte von Kohle und Rohöl sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnissen haben alle **Güterbereiche** zum Wachstum beigetragen. Die für das Gesamtergebnis (+120 Mio. t) bedeutendsten Impulse entstanden in den Güterabteilungen "Sonstige Produkte" (+31 Mio. t), "Sekundärrohstoffe, Abfälle" (+27 Mio. t) und "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (+23 Mio. t). Von der letztgenannten entfallen vom (dominierenden) Aufkommen der deutschen Lkw über 70 % auf Mineralerzeugnisse, die zweitgenannte besteht hier zum großen Teil aus Bauschutt, weshalb sie, wie die Baustofftransporte selbst (+20 Mio. t), ebenfalls stark von der Baukonjunktur geprägt sind. Zu den "Sonstigen Produkten" zählen vor allem die Sammelgüter, die weit überwiegend im Lkw-Verkehr transportiert werden, und zu ihnen wiederum große Teile des Containerverkehrs. Ein Teil der Zunahme ist, wie schon im Jahr 2013, erneut auf die anhaltende Ausweitung des Internet-Handels und den damit verbundenen Anstieg der Kleinsendungen zurückzuführen. Gemäß der Marktbeobachtung des BAG führen Straßengüterverkehrsunternehmen vermehrt Linienverkehre mit Sammelgut für Online-Händler, KEP-Dienste oder Spediteure.¹

In der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** wurden die grenzüberschreitenden Verkehrsströme im Jahr 2014 vom Außenhandel mit Europa grundsätzlich stärker angeregt als in den beiden Vorjahren, so dass sie ein höheres Plus verzeichneten. Dies gilt vor allem für den Versand, während der Empfang auf Grund von schwachen Entwicklungen bei einigen hier relevanten Massengütern spürbar schwächer stieg als im Jahr 2013. Der – grundsätzlich wachstumsschwächere – Binnenverkehr hat sich im vergangenen Jahr infolge der bereits mehrfach erwähnten Baustofftransporte genauso stark ausgeweitet wie die Summe der grenzüberschreitenden Verkehrsströme.

Im Jahr **2015** werden nach dem derzeitigen Erkenntnisstand die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten des gesamtmodalen Güterverkehrs insgesamt in einem ähnlichen Ausmaß zunehmen wie im Vorjahr. Die transportintensiven Wirtschaftsbereiche werden, was nicht selbstverständlich ist, allesamt expandieren; der Vergleich mit 2014 ist uneinheitlich. Ein spürbar dämpfender Impuls entsteht in der Bauwirtschaft, die mit hoher Sicherheit nicht nochmals eine derart ungestörte Entwicklung nehmen wird wie im vergangenen Jahr. Dies wiederum tangiert vor allem das gesamtmodale Aufkommen, für das ein Plus um **1,9 %** (nach 2,9 %) erwarten werden kann. Die

¹ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Bericht Herbst 2014, Köln 2014, S. 10.

Leistung wird dagegen mit **2,5 %** stärker etwas steigen als im Vorjahr (1,9 %). Diese leichte Wachstumsbeschleunigung ist nicht, wie häufig, auf eine entsprechende Entwicklung im Straßengüterverkehr, sondern maßgeblich darauf zurückzuführen, dass die Leistung der Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt und der Pipelines, im Gegensatz zu 2014, nunmehr wieder zunimmt.

Im Jahr 2015 sollten alle **Güterbereiche** zur Gesamtentwicklung beitragen, also auch die im Vorjahr gesunkenen Mineralölprodukttransporte. Die für das Gesamtergebnis (+79 Mio. t) bedeutendsten Impulse entstehen erneut bei den "Sonstigen Produkten" (+22 Mio. t) und den drei o.a. baustoffgeprägten Abteilungen (+36 Mio. t). Letzteres kommt weniger durch eine hohe Dynamik als vielmehr durch den hohen Anteil zustande.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3309,2	3372,8	3499,2	3569,2	3775,9	1,9	3,7	2,0	1,9
Eisenbahnverkehr ³⁾	366,1	373,7	364,9	370,6	385,9	2,1	-2,4	1,5	1,4
- dar.: Kombiniertes V.	77,9	85,0	85,2	89,0	102,8	9,0	0,3	4,5	4,9
Binnenschifffahrt	223,2	226,9	228,6	231,4	236,6	1,7	0,8	1,2	0,7
Rohrleitungen ⁴⁾	87,9	87,3	87,7	88,7	89,0	-0,6	0,4	1,2	0,1
Luftfracht ⁵⁾	4,3	4,3	4,4	4,5	4,9	0,0	1,9	2,5	2,5
Insgesamt	3990,8	4065,1	4184,7	4264,3	4492,2	1,9	2,9	1,9	1,8
Seeverkehr ⁶⁾	295,1	294,0	300,9	308,7	333,8	-0,4	2,4	2,6	2,6
Transportleistung¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	446,4	453,6	467,5	480,7	522,0	1,6	3,1	2,8	2,8
Eisenbahnverkehr ³⁾	110,1	112,6	112,6	114,7	121,1	2,3	0,0	1,8	1,8
- dar.: Kombiniertes V.	39,8	42,4	43,1	44,7	50,3	6,6	1,7	3,6	4,0
Binnenschifffahrt	58,5	60,1	59,3	60,0	61,6	2,7	-1,3	1,2	0,8
Rohrleitungen ⁴⁾	16,2	18,2	17,6	17,8	18,0	12,2	-3,4	1,4	0,3
Luftfracht ⁵⁾	1,4	1,4	1,4	1,5	1,6	-0,7	2,0	2,5	2,5
Insgesamt	632,6	645,8	658,4	674,7	724,3	2,1	1,9	2,5	2,4

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten V., 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen

4) Nur Rohleitungen

5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

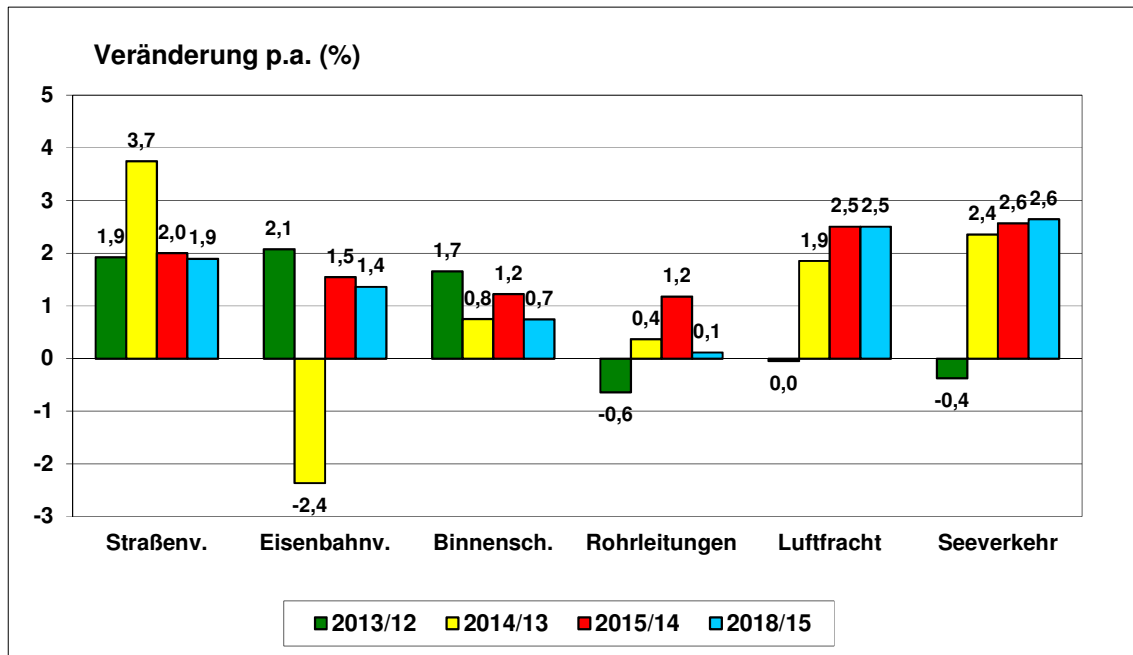
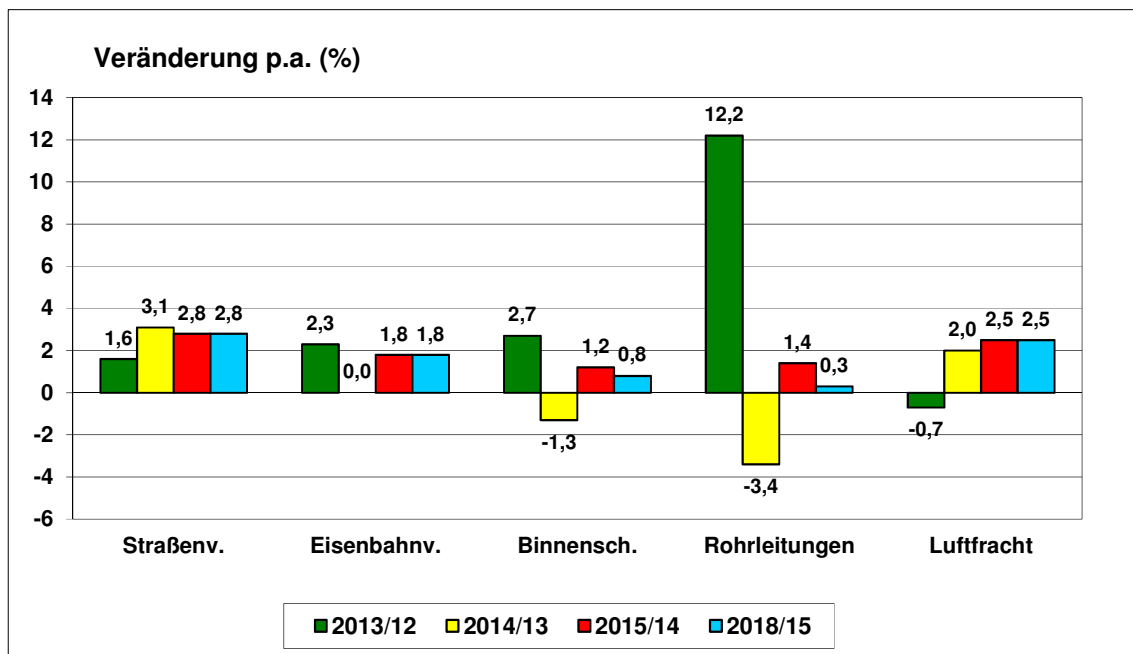


Abbildung G-2: Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträgern



In der Differenzierung nach **Hauptverkehrsverbindungen** fällt der Binnenverkehr im laufenden Jahr wieder auf das gewohnte unterdurchschnittliche Wachstumstempo zurück, während die grenzüberschreitenden Verkehre, darunter nun auch wieder der Empfang, spürbar stärker zulegen. Dazu tragen der Wegfall von Verlusten bei einigen Massengütern und die leichte Belegung des Außenhandels mit Europa bei.

In den Jahren von **2016 bis 2018** werden die meisten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten aus derzeitiger Sicht in einem ähnlichen Ausmaß steigen wie im laufenden Jahr. Der Außenhandel wird sich etwas beschleunigen, die Baukonjunktur auf moderatem Wachstumskurs bleiben, lediglich der Kohle- und der Mineralölproduktenabsatz ungünstiger verlaufen. Somit zeichnet sich auch für den gesamtmodalen Güterverkehr ein ähnliches Plus ab wie im laufenden Jahr. Es wird auf **1,8 %** (Aufkommen) bzw. **2,4 %** (Leistung) p.a. quantifiziert. Damit wird die Leistung ihren früheren Höchststand aus dem Jahr 2008 zehn Jahre später um immerhin 11 % übertreffen. Erneut dürften nahezu alle Güterbereiche zur Gesamtentwicklung beitragen. Trotz der noch etwas höheren Dynamik des deutschen Außenhandels werden die grenzüberschreitenden Verkehrsströme wohl nicht stärker expandieren als im laufenden Jahr, weil einige Massengutbereiche stärker dämpfen werden.

Straßengüterverkehr

Einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs ist wie immer zunächst auf die Datenlage für den Verkehr der **ausländischen Lkw** einzugehen. Sie werden vom KBA aus dem Eurostat-Datenpool gewonnen und erst mit einer Zeitverzögerung von 1,5 bis 2 Jahren veröffentlicht. Für das Jahr **2013** liegen diese Daten noch nicht vor. Deshalb werden hier nach wie vor Schätzwerte ausgewiesen, die sich auf die Mautstatistik stützen, wonach die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw um 3,7 % gestiegen ist. Dies kann annähernd auch für deren Transportleistung angenommen werden. Dies liegt zwar spürbar über dem geringen Wert für 2012 (1,4 %), aber immer noch deutlich unter dem Zuwachs früherer Zeiten. Zum Vergleich: Zwischen 1991 und 2011 ist diese Größe – trotz der Krise 2009 und bei Bereinigung um die Auswirkungen der Umstellung des statistischen Erhebungsverfahrens im Jahr 2003 – pro Jahr um fast 6 % gewachsen. Zusammen mit der Entwicklung der **deutschen** Fahrzeuge (1,6 % bzw. 0,2 %) ist der **gesamte** Straßengüterverkehr im Jahr 2013 um **1,9 %** (Aufkommen) bzw. **1,6 %** (Leistung) gestiegen.

Im Jahr **2014** ist auf Grund des gravierenden Witterungseinflusses im **ersten Quartal** das Aufkommen der deutschen Lkw um bemerkenswerte 20 % und die Leistung, die von den Baustofftransporten wegen der kurzen Strecken weniger tangiert wird, um immerhin noch 8,5 % gestiegen. Beide Größen erreichten den höchsten Stand seit 2008. Darin war zwar auch ein

gewisser Arbeitstageeffekt auf Grund der Verschiebung der Osterferien enthalten, der im **April** zu einem leichten Minus geführt hat. Dennoch kommt darin das Ausmaß des Impulses aus der störungsfreien Bauproduktion zum Ausdruck. In den Monaten von **Mai bis Juli**, für die statistische Daten vorliegen, war ein moderater Anstieg zu verzeichnen (zusammen 2,1 % bzw. 0,8 %). Dies kann auch für die weiteren Monate **bis November** angenommen werden. In diese Richtung weisen auch die, in der Konjunkturanalyse des BGL erhobenen, Erwartungen der Unternehmen für das dritte Quartal sowie die, als Indikator zu verwendende, mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesautobahnen.

Im **Dezember** 2013 ist der Lkw-Verkehr wegen der bereits damals außerordentlich milden Witterung kräftig gestiegen (22 % bzw. 12 %), so dass für den Dezember 2014 ein entsprechend starker negativer Basiseffekt zu erwarten war. Dies drückt das Jahresergebnis für die deutschen Lkw auf **3,4 %** (Aufkommen) bzw. **1,3 %** (Leistung). In der Mautstatistik sind die Baustofftransporte nur begrenzt sichtbar (Dezember 2013: lediglich +4,7), so dass der letztjährige Dezemberwert (ebenfalls +4,7 %) wenig aussagefähig ist. Nachdem dieser Basiseffekt bei der Bauproduktion aber nicht zu beobachten war (vgl. Abschn. 2.3), ist zu vermuten, dass die Witterungsverhältnisse ähnlich anregend gewirkt haben wie im Jahr 2013. Deshalb wiederum ist es nicht auszuschließen, dass das Plus des Lkw-Verkehrs noch etwas stärker ausfällt als hier dargestellt. Von einer Modifikation der Schätzung haben wir abgesehen, weil die hier ausgewiesenen Werte bereits in die Schätzung des Statistischen Bundesamts für die jährliche Pressemitteilung eingeflossen waren.¹

Die **grenzüberschreitenden** Transporte der deutschen Lkw sind im Jahr 2014 nochmals gesunken, darunter bei der Leistung spürbar (-2 %). Bei dieser Größe stellt das den siebten Rückgang in Folge dar; beim Aufkommen wurde der Schrumpfungsprozess lediglich im Jahr 2011 durch eine geringfügige Zunahme (1 %) unterbrochen (vgl. Abschn. 3.4).

Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen Lkw** ist im Jahr 2014 mit 6,9 % deutlich stärker gestiegen als in den beiden Vorjahren. Darin kommen zum einen die Belebung des Außenhandels und zum anderen die fortgesetzten Marktanteilsverluste der deutschen Fahrzeuge zum Ausdruck. Aufkommen und Leistung der ausländischen Fahrzeuge haben deshalb ein Plus von rund **6 %** und damit das stärkste Wachstum seit dem Nachkrisenjahr 2010 eingefahren.

Für den **gesamten Straßengüterverkehr**, also in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge, errechnet sich somit ein Wachstum um **3,7 %** bzw. **3,1 %**. Dies bedeutet ein

¹ Statistisches Bundesamt, Güterverkehr 2014: Transportaufkommen mit 4,5 Milliarden Tonnen so hoch wie nie, Pressemitteilung 50/15 vom 13.02.2015, https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2015/02/PD15_050_463.html

spürbar höheres Plus als in den beiden Vorjahren und ist auch nicht mehr allzu weit von der Wachstumsstärke entfernt, die vor der Weltwirtschaftskrise längerfristig zu beobachten war. Damit wurden im Jahr 2014, wie beim gesamtmodalen Güterverkehr, die bisherigen Höchststände aus dem Jahr 2008 **erstmals übertroffen**, und zwar um 2 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung).

Das Plus liegt auch über der Erwartung der Winterprognose vom Februar 2014 (1,9 % bzw. 2,9 %). Diese Abweichung kommt in erster Linie durch die witterungsbedingten Baustofftransporte zustande. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Sommerprognose (3,8 % bzw. 3,5 %) war dieser Effekt bereits offensichtlich. Für den Verlauf nach Güterbereichen im Allgemeinen und das starke Wachstum der Sammelgüter im Besonderen gelten die o.a. Ausführungen zum gesamtmodalen Güterverkehr, von dem 83 % bzw. 70 % auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen.

Im Jahr **2015** werden die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten des Lkw-Verkehrs insgesamt in einem ähnlichen Ausmaß zunehmen wie im Vorjahr. Lediglich der Außenhandel und hier die Importe legen etwas stärker zu, was auf den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr (in der Summe der deutschen und ausländischen Fahrzeuge) ausstrahlen wird. Auch die Leitdaten des Binnenverkehrs, insbesondere die Bauproduktion, werden weiter expandieren, wenngleich nicht im Ausmaß von 2014. Für den gesamten Straßengüterverkehr zeichnet sich somit erneut ein spürbares Wachstum ab, das auf **2,0 %** (Aufkommen) bzw. **2,8 %** (Leistung) quantifiziert wird. Letzgenanntes entspricht nahezu dem Plus des vergangenen Jahres. Die Abschwächung beim Aufkommen ist auf den bereits mehrfach erwähnten starken Witterungseffekt von Anfang 2014 zurückzuführen.

In den Jahren von **2016 bis 2018** werden die meisten Leitdaten eine ähnliche Entwicklung zeigen wie im laufenden Jahr. Beim Außenhandel wird sich die Dynamik hingegen nochmals etwas verstärken. Dies wird für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr entsprechende Folgen haben. Dennoch liegt das hier aus derzeitiger Sicht zu erwartende Wachstum in Höhe von 4,4 % (Leistung) noch spürbar unter der früheren Dynamik (2008/1995: 7,0 % p.a.). Für den gesamten Straßengüterverkehr ist ein nahezu gleich hohes Wachstum (1,9 % bzw. 2,8 p.a.) wie im laufenden Jahr zu erwarten.

Eisenbahnverkehr

Die statistische Erfassung des Schienengüterverkehrs wurde auch im Jahr **2014**, wie schon in den beiden Jahren zuvor, dadurch beeinflusst, dass mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bereits im Vorjahr tätig waren, aber noch nicht statistisch erfasst wurden, neu in den statisti-

schen Berichtskreis aufgenommen wurden. Aus diesem Grund weist das Statistische Bundesamt seit Juni 2013 neben der "rechnerischen Veränderung", die sich aus allen jeweils vorliegenden Meldungen ergibt, auch die "bereinigte Veränderung", die sich ohne die neu erfassten Unternehmen errechnet, ausgewiesen. Die Differenz ist beachtlich: bis November nahm das Aufkommen "rechnerisch" um 0,9 %, "bereinigt" dagegen um **2,6 % ab**. Die Werte für die Leistung lauten +1,8 % bzw. -0,5 %. Wenn man davon ausgeht, dass sich der Verkehr der neu aufgenommenen Unternehmen im Jahr 2014 überdurchschnittlich entwickelt hat, dann fällt die **tatsächliche** Abnahme des gesamten Verkehrs etwas **geringer** aus als die bereinigte.

Davon unabhängig ist bei der Interpretation der monatlichen Veränderungsdaten des Jahres 2014 zu berücksichtigen, dass in der **Jahresstatistik** 2013 der Verkehr der damals neu meldepflichtigen Unternehmen einbezogen wurde, der unterjährig nicht differenziert vorlag und deshalb weder in den Monatsstatistiken dieses Jahres noch in denen des Jahres 2014 erfasst war bzw. ist. Diese zusätzlichen Verkehre des Jahres 2013 beliefen sich auf 5,1 Mio. t bzw. 2,0 Mrd. tkm, was immerhin 1,4 % bzw. 1,7 % der gesamten Jahreswerte entspricht. In diesem Ausmaß erhöht sich also der Vorjahreswert bei der Ermittlung der Veränderung im Gesamtjahr 2014 gegenüber den (kumulierten) Ergebnissen der Monatsstatistik. Im Jahr 2012 wurde dies noch anders gehandhabt, indem die Nachmeldungen in den Wert für den Dezember gepackt wurden, was die Veränderungen dieses Monats und des Dezember 2013 deutlich verzerrte.

Zudem hat das StBA die bereinigten (kumulierten) Veränderungsdaten für den Zeitraum bis August im Dezember mit der Meldung für den September um 1,5 bis 2 Prozentpunkte **reduziert**. Deshalb wurde die konjunkturelle Grundtendenz des Eisenbahngüterverkehrs im Jahr 2014 nahezu im gesamten Jahr spürbar **überschätzt**. Nach dem heutigen Erkenntnisstand ist das **Aufkommen** bereits im ersten Halbjahr um (bereinigt) 0,5 % gesunken (vor Revision: +0,8 %). Im zweiten Halbjahr hat sich dieses Minus erheblich erhöht. Im Gesamtjahr 2014 belief es sich gemäß der Schätzung des StBA vom Jahresanfang auf **-2,4 %**.¹ Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass im Frühjahr 2014 ein **weiteres Unternehmen** in den deutschen Markt eingetreten ist, das für die Monatsstatistik noch nicht meldepflichtig ist. Inwieweit die Verkehrsdaten dieses Unternehmens in die Jahresstatistik einbezogen werden, war zum Redaktionsschluss dieser Prognose noch nicht klar. Auch das Ausmaß der dadurch ausgelösten Korrektur ist derzeit noch unbekannt.

Die **Transportleistung** des Schienengüterverkehrs hat auf dem Niveau von 2013 **stagniert**. Der sich daraus errechnende Anstieg der durchschnittlichen Transportweite um 2,4 % ist ungewöhnlich; zwischen 2007 und 2013 ist sie um 0,9 % p.a. gesunken. Gemäß den derzeit bis No-

¹ Statistisches Bundesamt, Güterverkehr 2014 ..., a.a.O.

vember vorliegenden, nach Güterarten differenzierten Daten ist die Zunahme nicht, wie häufig, das Ergebnis von Strukturverschiebungen hin zu Gütern mit überdurchschnittlich langen Entfernungen, sondern hat in mehreren Güterabteilungen stattgefunden. Hier wird zunächst abgewartet, inwieweit dies durch die Jahresergebnisse bestätigt wird.

In der Differenzierung nach **Güterbereichen** zeigen sich in einigen Massengutbereichen, vor allem Kohle und Öl, deutliche und im Gesamtergebnis sichtbare Minusraten. Dies allein ist nicht ungewöhnlich und war vor dem Hintergrund der entsprechenden Branchenverläufe auch zu erwarten. Ungewöhnlich und auch unerwartet waren jedoch die ebenfalls negativen Veränderungsraten bzw. Stagnationen in mehreren, grundsätzlich wachstumsstarken Segmenten (Chemie, Konsumgüter u.a., vgl. Abschn. 3.2). Einzig die Transportmengen der "Sonstige Produkte" konnten ein Plus verbuchen, das aber mit 1,4 % bzw. 1,2 Mio. t lediglich sehr moderat ausfiel und deshalb den Gesamtrückgang (-8,8 Mio. t) kaum abschwächen konnte.

Diese Aussage gilt im gleichen Ausmaß auch für den **Kombinierten Verkehr** (KV), der im Jahr 2014 mit 0,3 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung) sehr schwach expandierte. Zwischen 2005 und 2013 betrug die jährliche Wachstumsrate im Mittel 7,3 % (Aufkommen); die ähnlich geringe Zunahme des Jahres 2012 (1,8 %) entstand zum großen Teil durch die mehrmonatigen Sperrungen mehrerer Alpenübergänge (Gotthard, Brenner und Simplon) und wurde im Folgejahr (+9,0 %) mehr als aufgeholt. Mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ist die schwache Entwicklung des Jahres 2014 kaum zu erklären; auch im grenzüberschreitenden Verkehr, der vom Außenhandel üblicherweise stark angetrieben wird, waren, mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs, vergleichsweise bescheidene Wachstumsraten zu beobachten. Bevor allerdings übereilte Schlussfolgerungen gezogen werden, sollten auch hier die endgültigen Jahresergebnisse abgewartet werden. Es ist zu vermuten, dass das o.a. neu in den Markt eingetretene Unternehmen ausschließlich oder weit überwiegend im KV tätig ist.

Vor dem Hintergrund der bisherigen Ausführungen dürfte es offensichtlich sein, dass unsere **Prognosen** die tatsächliche Entwicklung des Schienengüterverkehrs (nach dem derzeitigen Erkenntnisstand) massiv **überschätzt** haben. Dies gilt sowohl für die Winterprognose vom Jahresanfang 2014 (+2,8 % bzw. +3,1 %, Aufkommen und Leistung) als auch für die Sommerprognose (2,4 % bzw. 4,3 %). Abweichungen in dieser Höhe sind durch die, nur etwas schwächer als erwartet verlaufene, gesamtwirtschaftliche Entwicklung nicht zu erklären. Bei der Sommerprognose haben die mittlerweile revidierten unterjährigen Ergebnisse dazu beigetragen. Ferner wurde die Entwicklung einiger bedeutender Segmente, vor allem die Transporte von Kohlen, von chemischen Produkten und von Metallerzeugnissen zu hoch eingeschätzt. Noch gravierender ist die o.a. schwache Entwicklung des KV, für den Zuwächse zwischen 5 % und 7 % prognostiziert wurden.

Im Jahr **2015** wird der Schienengüterverkehr nach aller Voraussicht auf den Wachstumspfad zurückfinden. Die gesamtwirtschaftliche Belegung wird sich noch etwas verstärken, somit auch diejenige der Transportnachfrage **außerhalb der Massengüter**. Dies betrifft die grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilungen, vor allem die "Sonstigen Produkte". Für "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" sind nach der schwachen Entwicklung im Vorjahr nunmehr geringe Zunahmen zu erwarten. Bereits davon profitiert der **Kombinierte Verkehr**. Hinzu kommt ein voraussichtlich weiter steigender Containerisierungsgrad. Insgesamt wird dessen Beförderungsmenge mit einem Wachstum um 4,5 % wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden. Im Gegensatz zu 2014 dürfte die Leistung (3,6 %), wie zwischen 2011 und 2013, etwas schwächer zulegen.

Innerhalb der **Massengüter** werden die Kohlebeförderungen auf der Schiene, die zu rund einem Viertel im grenzüberschreitenden Empfang stattfinden, von der nach wie vor kräftig expandierenden Steinkohleneinfuhr spürbar angeregt. Deshalb dürften die gesamten Kohletransporte trotz eines annähernd stagnierenden Steinkohlenabsatzes steigen. Auch für die Beförderungen von Mineralölprodukten ist, im Gegensatz zu 2014, absatzbedingt ein leichtes Plus zu erwarten. **Insgesamt** wird für den Schienengüterverkehr eine Zunahme um **1,5 %** (Aufkommen) bzw. **1,8 %** (Leistung) prognostiziert. Damit wird bei beiden Größen das Vorkrisenniveau, das im Jahr 2014 um knapp 2 % unterschritten wurde, nunmehr wieder annähernd erreicht.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird nunmehr auch der grenzüberschreitende Empfang, der im Jahr 2014 auf Grund von rückläufigen Kohle- und Mineralölproduktentransporten (zusammen -1,2 Mio. t) gesunken ist, wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Die mit Abstand höchste Zunahme ist, wie in den letzten Jahren, für den Durchgangsverkehr (6 %) zu erwarten.

In den Jahren von **2016 bis 2018** werden die meisten Leitdaten, wie schon mehrfach erwähnt, eine ähnliche Entwicklung zeigen wie im laufenden Jahr. Deshalb sollten auch die Zuwachsraten in den o.a., dadurch überwiegend tangierten, Güterabteilungen ähnlich ausfallen wie im Jahr 2015. Dies gilt auch für die Massengutbereiche. Für die Rohstahlproduktion, den Steinkohlen- und den Mineralölproduktenabsatz sowie die Bauproduktion werden mehrheitlich nur etwas geringere Veränderungsrate erwartet. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Insgesamt wird ein Plus um **1,4 %** (Aufkommen) bzw. **1,8 %** (Leistung) p.a. prognostiziert, was also nahezu exakt den Vorausschätzungen für 2015 entspricht. Für den Kombinierten Verkehr ist weiterhin eine deutlich überdurchschnittliche Expansion (4,9 %, Aufkommen) zu erwarten. Bei Eintreffen dieser Prognosen wird im Jahr 2018 die Leistung des Schienengüterverkehrs um 6 % über dem Vorkrisenniveau liegen (Aufkommen: 4 %).

Binnenschifffahrt

In den ersten **drei Monaten** des Jahres **2014** ist das Aufkommen der Binnenschifffahrt mit 5,6 % kräftig gestiegen. Dazu haben auch bei diesem Verkehrsträger die Witterungsverhältnisse beigetragen, auf Grund derer die Baustofftransporte drastisch zugenommen haben (+23 %). Deren absolutes Plus in Höhe von 2,7 Mio t entspricht 90 % des Gesamtwachstums in diesem Zeitraum (3 Mio. t). Allerdings hat sich die Leistung schon damals spürbar schwächer erhöht (0,8 %).

Im **weiteren Verlauf** des Jahres ist die Entwicklung wesentlich ruhiger verlaufen, vor allem im Vergleich zu 2011 und 2012, in denen die Niedrigwasserstände und die im Folgejahr entstandenen Basiseffekte zu heftigen Ausschlägen der monatlichen Veränderungsrate führten. Im Juni/Juli fielen die Basiseffekte aus den hochwasserbedingten Störungen des Jahres 2013 noch geringer aus, als sie ohnehin zu erwarten waren. Von April bis **Oktober** musste die Binnenschifffahrt leichte Verluste um zusammen 0,7 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung) hinnehmen. Für die beiden letzten Monate können ähnliche Verläufe angenommen werden. Damit verblieb im **gesamten Jahr** noch ein leichtes Aufkommensplus um **0,8 %**, während die Leistung ins Minus (**-1,3 %**) drehte. Der Abstand zum Vorkrisenniveau veränderte sich damit nur unwesentlich auf 7 % (Aufkommen) bzw. 8 % (Leistung).

Innerhalb der **Güterbereiche** entsteht der größte **Wachstumsbeitrag**, wie schon im ersten Quartal, in der (bedeutendsten) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse". Deren Aufkommen nahm um 3 % oder 1,6 Mio. t zu, was annähernd dem Gesamtanstieg (1,7 Mio. t) entspricht. Auch die Beförderungen der beiden Güterabteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Sonstige Produkte" erhöhten sich im vergangenen Jahr, im Gegensatz zu 2013, und lieferten damit einen spürbaren Wachstumsbeitrag (jeweils 1,0 Mio. t).¹

Dem standen jedoch zwei Bereiche mit erheblichen **Rückgängen** entgegen: Erstens sind die Kohlebeförderungen – trotz weiterhin steigender Steinkohleneinfuhren – nicht nur nicht gestiegen, sondern sogar spürbar gesunken (-5,8 %), was das Gesamtergebnis um 2,2 Mio. t drückte. Offensichtlich war der drastische Vorjahresanstieg (10 %) zum Teil auf Sonderfaktoren zurückzuführen, die sich im Jahr 2014 nicht wiederholten. Zweitens haben die Transporte von Mineralölprodukten (-3,6 %) ein im Gesamtergebnis sichtbares Minus (-1,4 Mio. t) erzeugt. Davon entstanden 0,9 Mio. t (-6 %) im Empfang auf Grund des Rückgangs der Importe und immerhin 0,5 Mio. t (-13 %) im Durchgangsverkehr, der weitestgehend in die Schweiz verläuft.

¹ Die Binnenschifftransporte in dieser Güterabteilung bestehen weit überwiegend aus chemischen und nicht aus Mineralerzeugnissen, weshalb sie – im Gegensatz zum Lkw-Verkehr – kaum von der Bauwirtschaft abhängen.

In beiden Segmenten ist die Leistung mit 11 % bzw. 7,9 % noch wesentlich stärker gesunken als die Mengen. Offensichtlich sind vor allem die Transporte über längere Entfernungen reduziert worden. Ob das an Strukturverschiebungen zwischen den Standorten der Kraftwerke bzw. der Raffinerien liegt, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Der sich ergebende Rückgang in diesen beiden Güterabteilungen trägt wesentlich zur Erklärung der Abnahme der gesamten (über alle Güter) **mittleren Transportweite** und damit der Divergenz zwischen Aufkommens- und Leistungsentwicklung im Jahr 2014 bei. Hinzu kommt, dass die Baustofftransporte, ähnlich wie im Lkw-Verkehr, über unterdurchschnittlich lange Entfernungen verlaufen (174 km, insgesamt 265 km, jeweils 2013) und ihr Anstieg somit in der Leistung weniger stark durchschlägt.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** verbuchte der grenzüberschreitende Versand – im Gegensatz zum Vorjahr – die mit Abstand stärkste Zunahme (+5,1 % bzw. 2,4 %). Sie entstand vor allem bei den Metallerzeugnissen und den "Sekundärrohstoffen, Abfällen" und ist wohl nur durch Sonderfaktoren zu erklären. Der Binnenverkehr wuchs moderat (1,6 % bzw. 1,5 %), wozu die anteilsstarken Baustofftransporte maßgeblich beitrugen. Der Empfang verzeichnete auf Grund der o.a. Entwicklung der Kohlen- und der Mineralölproduktenimporte ein Minus (-0,5 % bzw. -2,7 %). Im Durchgangsverkehr war ein noch höherer Rückgang (-5,6 % bzw. -4,7 %) zu beobachten, der vor allem durch deutliche Einbußen bei Mineralölprodukten und landwirtschaftlichen Erzeugnissen entstand.

Das Aufkommensplus des Jahres 2014 fiel nur geringfügig geringer aus, als wir es am Jahresanfang **prognostiziert** haben (1,4 %). Die Abweichung zur Sommerprognose (2,3 %) ist größer, weil damals der Verlauf im zweiten Halbjahr überschätzt wurde. Bei der Leistung entstand die Divergenz zu den Prognosen (1,4 % bzw. 0,7 %) durch den nicht erwarteten Rückgang der mittleren Transportweite bei den Kohle- und Öltransporten.

Im Jahr **2015** ist bei den, für die Binnenschifffahrt sehr bedeutenden, **Baustofftransporten** entsprechend der Produktionsentwicklung ein wesentlich geringerer Zuwachs zu erwarten. Einschließlich der rückläufigen Erzeinfuhren ist für die gesamte Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" – wie schon in den Jahren 2011 bis 2013 und im Gegensatz zu 2014 – ein nicht unwesentlicher Rückgang zu erwarten, der das Gesamtergebnis um 0,6 Mio. t drückt.

In allen anderen Güterabteilungen zeichnen sich Zunahmen ab. Der mit Abstand stärkste Impuls entsteht bei den **Kohletransporten**. Der Anstieg der Steinkohlenimporte wird im laufenden Jahr deutlich stärker ausfallen als im Vorjahr (5 % nach 2 %, vgl. Abschn. 2.3). Deshalb ist davon auszugehen, dass daran – im Gegensatz zu 2014 – auch die Binnenschifffahrt partizipieren kann. Das hier prognostizierte Aufkommensplus beträgt 5 % bzw. 1,8 Mio. t, was das Gesamt-

ergebnis um 0,8 % erhöht. Für die Transporte von Mineralölprodukten ist auf Grund des Anstiegs von Absatz und Importen ebenfalls ein im Gesamtergebnis sichtbares Plus (0,5 Mio. t) zu erwarten. Die Beförderungen der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" sollten sich, auf Grund der sich verbessernden Branchenkonjunktur ebenfalls erhöhen (1 %) und damit einen nicht unwesentlichen Wachstumsbeitrag (0,3 Mio. t) liefern. Ein Effekt in gleicher Höhe entsteht bei den "Sonstigen Produkten". In allen anderen Güterabteilungen belaufen sich die absoluten Veränderungen jeweils auf maximal 0,2 Mio. t.

Insgesamt dürften die Wasserstraßentransporte im Jahr 2015 um **1,2 %** (Aufkommen und Leistung) steigen. Dies stellt zwar einerseits den geringsten Anstieg aller Güterverkehrsträger dar, ist aber andererseits im Vergleich zur Entwicklung seit 2008 als nicht ungünstig einzustufen. Der Abstand zum Vorkrisenniveau vermindert sich damit etwas auf 6 % (Aufkommen) bzw. 7 % (Leistung).

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** ist mit einer Normalisierung der, im Vorjahr recht ungewöhnlichen, Entwicklungen zu rechnen. Das Wachstum im grenzüberschreitenden Versand sollte sich stark abschwächen (0,3 %, Aufkommen), weil sich die o.a. Sonderfaktoren des Vorjahrs nicht wiederholen sollten. Der Empfang sollte auf Grund der o.a. Entwicklung der Kohlen- und der Mineralölproduktenimporte wieder auf den gewohnten Wachstumspfad zurückfinden (2 %). Im Durchgangsverkehr gehen wir davon aus, dass sich die hohen Einbußen bei den Mineralölprodukten der beiden letzten Jahre ebenfalls nicht wiederholen, so dass insgesamt mit einem moderaten Plus (0,8 %) zu rechnen ist. Für den Binnenverkehr ist mit einem Anstieg in gleicher Höhe zu rechnen.

Für die Jahre von **2016 bis 2018** werden bei allen, für die Binnenschifffahrt bedeutenden, Branchen, d.h. Bau, Stahl, Kohle und Mineralöl geringere Veränderungsdaten erwartet als für 2015. Allerdings sind sie mehrheitlich nach wie vor im Plus. Dies gilt somit auch für die entsprechenden Transporte. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung wird sich lediglich bei den chemischen Erzeugnissen und den sonstigen Produkten bemerkbar machen. Insgesamt dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt in diesem Zeitraum erneut steigen, allerdings mit **0,7 %** bzw. **0,8 %** p.a. etwas schwächer als im laufenden Jahr. Damit bleiben beide Größen auch im Jahr 2018 noch um 4 % bzw. 5 % unter den Werten von 2008.

Rohrleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Sie hängen nicht von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, sondern nur von der Rohöleinfuhr ab und waren deshalb weder von

dem allgemeinen Einbruch des Güterverkehrs im Jahr 2009 noch von dessen Wiederanstieg in den Jahren 2010 und 2011 betroffen. Aus diesem Grund sind bei diesem Verkehrsträger auch Vergleiche mit dem Vorkrisenniveau überflüssig.

In den Tabellen dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose werden turnusgemäß noch die Veränderungen im Jahr **2013** gegenüber 2012 ausgewiesen. Deshalb sei daran erinnert, dass das damalige starke Wachstum der Transportleistung der Pipelines (12,2 %) auf den entsprechenden Anstieg der mittleren Transportweite um insgesamt 13 % zurückzuführen ist: Er kam dadurch zustande, weil die Raffinerie in Karlsruhe nicht mehr über die SPSE-Leitung aus Marseille, die in Deutschland nur über 24 km verläuft, sondern über die TAL aus Triest (454 km) beliefert wird.

Im Jahr **2014** nahm die Rohöleinfuhr auf Grund des sinkenden Produktenabsatzes um 1,4 % ab (vgl. Abschn. 2.3). In deren **Herkunftsstruktur** waren erneut bemerkenswerte Verschiebungen zu beobachten, die die modale Teilung der Rohöltransporte zwischen den Pipelines und dem Seeverkehr spürbar beeinflussten. Diesmal liefen sie zu Lasten von Afrika (-16 %) und hier vor allem von Libyen (-52 %). Ersetzt wurde diese Mengen mehrheitlich durch Nordseeöl (+16 %) und darunter Norwegen (+39 %). Die Importe aus der ehemaligen GUS, deren Anteil an der gesamten deutschen Einfuhr zwischen 1991 und 2011 von 17 % auf 51 % gestiegen ist, sind dagegen etwas überdurchschnittlich gesunken (-3 %).

Öl aus Nordafrika wird überwiegend in die französischen bzw. italienischen Mittelmeerhäfen und von dort aus per Pipeline nach Deutschland transportiert und weniger über die Nordseehäfen, so dass der diesjährige drastische Rückgang dieser Mengen auf die Pipelinedurchsatzmenge im grenzüberschreitenden **Empfang** durchschlägt. Die, allerdings wesentlich schwächere, Abnahme der (rund drei Mal höheren) Mengen aus der ehemaligen GUS schlug sich ebenfalls dämpfend nieder. Die am Jahresanfang erwarteten Basiseffekte aus den wartungsbedingten Unterbrechungen der Raffinerieproduktion im Jahr 2013 sind nicht eingetreten, weil im Jahr 2014 ähnliche Effekte stattgefunden haben. Insgesamt ist der Pipelinedurchsatz im grenzüberschreitenden **Empfang** um knapp 1 % gesunken. Die Übereinstimmung mit dem Minus der gesamten Rohöleinfuhren ist zufällig. Im **Binnenverkehr** haben die Basiseffekte aus den letztjährigen Schließungen im April (+9 %), August (+44 %) und September (+22 %) die diesjährigen Effekte im Februar (-8 %), Juni (-18 %) und Juli (-8 %) überwogen. Deshalb war hier ein Plus um 4 % zu verzeichnen, das somit auch den **gesamten** Durchsatz ins Plus (+0,4 %) zog.

Die mittlere **Transportweite** unterliegt grundsätzlich nicht nur den o.a. Unwägbarkeiten hinsichtlich von Verschiebungen der (pro Raffinerie) anliefernden Pipelines, die eher selten stattfinden, sondern auch hinsichtlich von, häufiger auftretenden, Produktionsunterbrechungen an

einzelnen Standorten. Da die davon jeweils betroffenen Rohrleitungen über unterschiedlich lange Strecken verlaufen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die **Transportleistung** haben. Im Jahr 2014 war dies wieder einmal der Fall. Im Februar sank die durchschnittliche Transportweite im Binnenverkehr um 21 %, von April bis September um (zusammen) 10 % und im Gesamtjahr um 8 %. Deshalb wiederum ist die Leistung des Binnenverkehrs – also im Gegensatz zum Aufkommen – um 4 % geschrumpft. Die des Empfangs (-3 %) verminderte sich ebenfalls stärker als der Durchsatz. Insgesamt ist die Leistung der Rohrleitungen im Jahr 2014 somit um **3,4 % gesunken**.

Derartige Ereignisse entziehen sich einer Prognostizierbarkeit, vielmehr können sie erst nach Vorliegen der statistischen Daten recherchiert werden. Aus diesem Grund wurde in der Winterprognose für die Transportleistung das gleiche Minus wie für das Aufkommen erwartet (-1 %). Die Unterschätzung des Letzteren erklärt sich durch den nicht erwartbaren Anteilsanstieg des Nordseeöls. In der Sommerprognose wurden Aufkommen (0 %) und Leistung (-2,5 %) bereits annähernd zutreffend prognostiziert.

Für die Rohöleinfuhr im Jahr **2015** wurde wie für den Produktenabsatz ein leichtes Plus angenommen (vgl. Abschn. 2.3). Hinsichtlich der Herkunftsstruktur ist trotz der diesjährigen Entwicklung anzunehmen, dass sich die längerfristigen Anteilsgewinne von pipeline-affinen Lieferregionen im Allgemeinen und von GUS-Öl im Besonderen in einem gewissen Ausmaß fortsetzen. Daraus resultiert für den Pipelinedurchsatz im Empfang ein leichter Anstieg. Bei einem annähernd stagnierenden Binnenverkehr errechnet sich für den gesamten Durchsatz eine leichte Zunahme um **1,2 %**. Unter der Annahme, dass spürbare Strukturverschiebungen innerhalb der einzelnen Leitungen unterbleiben, wird sich die Leistung in annähernd dem gleichen Ausmaß erhöhen. Dabei ist, wie auch schon für 2015, unterstellt, dass die Lieferungen von russischem Erdöl nach Deutschland – trotz eventueller Verschärfungen der Sanktionen seitens der EU und möglicher Gegenmaßnahmen – nicht beeinträchtigt werden. Jede andere Annahme wäre willkürlich.

Für die Jahre von **2016 bis 2018** wurde für die Rohöleinfuhr eine annähernde Stagnation angenommen. Bei gleichen Annahmen zur Herkunftsstruktur resultiert für die Pipelinetransporte im Empfang ein geringfügiges Plus, das jedoch durch ein ebenfalls schwaches Minus im Binnenverkehr weitgehend kompensiert wird. Für den Gesamtverkehr resultiert somit eine annähernde Stagnation (beide Größen).

Luftfracht

Im Luftfrachtaufkommen hat es nach einer längeren volatilen Phase mit teils hohen Wachstumseinbrüchen zum Jahresende **2013** eine Trendwende gegeben. Einher mit dem milden Winter und einem starken ersten gesamtwirtschaftlichen Quartal verzeichnete auch die Luftfracht erstmals wieder konstant positive Zuwächse. Auch dem schwachen zweiten Quartal konnte die beförderte Frachtmenge trotzen und nahm im zweiten Halbjahr **2014** sogar an Fahrt auf. Das erwartete Gesamtwachstum des Frachtaufkommens betrug für das Jahr 2014 1,9 %. Dabei erholte sich der innerdeutsche Verkehr von zuletzt negativen Wachstumsraten und konnte um voraussichtlich 1,9 % gegenüber 2013 zulegen. Auch der grenzüberschreitende Verkehr legte mit prognostizierten 2,5 % kräftig zu, nachdem im Jahr 2013 nur ein mageres Wachstum von 0,5 % verbucht werden konnte.

Für das Jahr **2015** wird ebenfalls mit einem kräftigen Wachstum von 2,5 % gerechnet. Hauptgrund für das starke Wachstum ist der aktuell niedrige Ölpreis, der sich in sinkenden Frachtraten widerspiegelt. Zwar profitiert die Luftfahrtbranche aufgrund des Fuel Hedging erst verzögert auf diese Entwicklung, jedoch lässt sich auf dem Markt schon ein Trend Richtung All-in Luftfrachtraten beobachten. Dabei wird vor allem der grenzüberschreitende Verkehr profitieren und mit 2,7 % zulegen. Die Abwertung des Euro gegenüber dem Dollar führt zu einer relativen Verlagerung zugunsten des grenzüberschreitenden Versands. Aufgrund der hohen Volatilität der vergangenen Jahre wird auch die Belly-Fracht mehr an Bedeutung gewinnen, um bei Nachfrageschwankungen bessere Anpassungen vornehmen zu können.

Bis zum Jahr **2018** wird davon ausgegangen, dass sich die Luftfracht auch weiterhin auf einem stabilen Wachstumspfad befindet und um 2,5 % jährlich zulegen wird. Dabei wird das Wachstum maßgeblich über den grenzüberschreitenden Verkehr generiert.

Seeverkehr

Der Seeverkehr ist im ersten Quartal des Jahres **2014** um knapp 5 % gewachsen. Hier zeigte sich die spürbare Belebung des deutschen Außenhandels nach dem äußerst verhaltenen Wachstum im Vorjahr. Im weiteren Verlauf des Jahres hat sich die Aufwärtsentwicklung auch bei diesem Verkehrsträger, parallel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, abgeschwächt. In den ersten neun Monaten war ein Anstieg um 2,6 % zu verzeichnen. Für die drei letzten Monate ist eine weitere Verringerung zu erwarten. Für das Gesamtjahr wurde vom Statistischen Bundesamt auf der Basis erster Informationen aus einigen Häfen ein Plus in Höhe von **2,4 %** geschätzt. Das bedeutet das erste nennenswerte Wachstum seit 2011. Damit wiederum verringert sich der Abstand zum Vorkrisenniveau auf 5 %.

Der **Containerverkehr**, der grundsätzlich den Wachstumsträger des gesamten Seeverkehrs darstellt, ist in den ersten neun Monaten mit 3 % nur etwas überproportional gestiegen. Zwar hat der Verkehr mit Asien, dem dominierenden Quell-/Zielgebiet, mit einem kräftigen Plus um 9 % wieder auf den Wachstumspfad zurückgefunden und den leichten Rückgang im Jahr 2013 mehr als ausgeglichen. Jedoch hat der Verkehr mit Europa, dem zweitwichtigsten Kontinent, im Verlauf des Jahres jegliche Dynamik verloren. Er besteht mehrheitlich aus Feeder-Transporten im Ostseeraum, innerhalb derer diejenigen von und nach Russland erheblich eingebrochen sind. Die Transporte nach und aus Nordamerika verbuchten ebenfalls ein überraschend hohes Minus (-10 %). Im weiteren Verlauf des Jahres hat sich diese Abschwächung fortgesetzt, so dass für das gesamte Jahr ein nur mehr **moderater Anstieg** des Containerverkehrs um rund 2 % zu erwarten ist.

Bei den **Massengütern** war im Jahr 2013 bei **Kohle und Rohöl** ein drastisches Minus (-13 %) zu verbuchen, das 5,7 Mio. t bedeutete und damit den gesamten Seeverkehr um fast 2 % drückte. Es war vor allem auf veränderte Herkunftsstrukturen zurückzuführen. Im Jahr 2014 hat sich das, wie am Jahresanfang erwartet, nicht wiederholt. Dazu trugen die kräftig steigenden Anlandungen von Nordseeöl bei. Die Einfuhren von Überseekohle, die, wie schon der Name sagt, ausschließlich mit dem Seeschiff nach Europa und hier wiederum zu größeren Teilen direkt nach Deutschland, also nicht über die Rheinmündungshäfen, befördert werden, haben ebenfalls zugenommen, wenngleich deutlich moderater (1 %).¹ In der Summe der Güterabteilung ist der Umschlag im gesamten Jahr nur geringfügig zurückgegangen (-0,6 %), was lediglich 0,2 Mio. t entspricht. Der Umschlag von **Mineralölprodukten**, der im Jahr 2013 stark gewachsen ist (+21 % bzw. 2,7 Mio. t) hat – entgegen den Erwartungen vom Jahresanfang – ein nochmaliges Plus verbucht. Es fällt zwar erheblich schwächer aus (3 %), ist aber mit 0,5 Mio. t für das Gesamtergebnis nicht unbedeutend. Für **alle Massengüter** (zusammen) errechnet sich ein Ergebnis in gleicher Höhe. Deren Entwicklung hat den gesamten Seeverkehr also im Jahr 2014, im Gegensatz zu 2013, **nicht gedämpft**.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** stieg der grenzüberschreitende Empfang, der im Jahr 2013 auf Grund der erwähnten Einbrüche bei Kohle und Rohöl spürbar gesunken ist (-2,4 %), mit 2,1 % fast genauso stark wie der Versand (2,5 %). Dies ist ungewöhnlich, weil im Allgemeinen der (dämpfende) Massenguteinfluss beim Empfang stärker ausgeprägt ist. Der Binnenverkehr wuchs im Jahr 2014 zweistellig, was aber für das Gesamtergebnis auf Grund der geringen Bedeutung keine Rolle spielt.

¹ Die Güterabteilung "Kohle, rohes Erdöl, Erdgas", deren Umschlag in den ersten zehn Monaten um 12 % sank, wird in der Seeverkehrstatistik nicht weiter differenziert. Die Aufteilung auf Kohle und Rohöl kann jedoch näherungsweise über die Herkunftsländer bestimmt werden, denn Transporte aus den USA, Kanada, Kolumbien, Südafrika und Australien sind ausschließlich Kohleimporte.

Das jetzt geschätzte Jahresergebnis (2,4 %) entspricht nahezu exakt den **Prognosen** sowohl vom Jahresanfang (2,7 %) als auch zur Jahresmitte (2,6 %). Dabei entwickelt sich der Massengutbereich günstiger als erwartet, in erster Linie wegen der erwähnten Mineralölprodukte, der Containerverkehr dagegen deutlich ungünstiger. Dies wiederum kam weniger durch die Abschwächung der weltwirtschaftlichen Situation und des deutschen Außenhandels zustande, sondern vor allem durch den Einbruch der Ostseeverkehre im Verlauf des Jahres und die anhaltenden Einbußen im Nordamerikaverkehr.

Für das Jahr **2015** zeichnet sich eine insgesamt sehr ähnliche Entwicklung ab wie im vergangenen Jahr. Der **Containerverkehr** sollte grundsätzlich auf Grund der höheren Dynamik des deutschen Außenhandels etwas stärker wachsen. Allerdings sind erneute Bremswirkungen im Ostseeverkehr nicht auszuschließen. Wir sind davon ausgegangen, dass sie zumindest nicht stärker ausfallen als im Vorjahr.

Bei den **Massengütern** wird für Kohle und Rohöl erwartet, dass sich die Herkunftsstrukturen erneut nicht zu Ungunsten des Seeverkehrs verschieben. Unter dieser Voraussetzung ist für den Umschlag in diesem Segment nochmals mit einem leichten Plus zu rechnen. Allerdings ist diese Annahme, wie die Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit zeigt, mit vergleichsweise hohen Unsicherheiten behaftet. Für den Umschlag von Mineralölprodukten ist aus der Entwicklung von Ex- und Import (vgl. Abschn. 2.3) ebenfalls ein geringer Anstieg des Seeverkehrs abzuleiten. Das trifft auch für alle Massengüter zu.

Im Vergleich zu 2014 entfällt jedoch der Effekt bei den Metallerzeugnissen, die im Vorjahr überraschend stark stiegen (29 %) und das Gesamtergebnis um 4,2 Mio. t erhöhten. Saldiert gleichen sich die genannten Effekte annähernd aus, so dass für den **gesamten Seeverkehr** ein Plus in Höhe von **2,6 %**, d.h. in nahezu der Höhe des Vorjahres, zu prognostizieren ist.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** wird der Empfang auch im Jahr 2015 kaum von sinkenden Massenguttransporten gebremst, so dass er erneut ähnlich kräftig steigt wie der Gesamtverkehr. Der im Vorjahr kräftig gestiegene Binnenverkehr sollte sich wieder normalisieren.

Auch für den Seeverkehr gilt, dass sich fast alle gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten in den Jahren von **2016 bis 2018** aus derzeitiger Sicht sehr ähnlich entwickeln werden wie im laufenden Jahr. Dies trifft somit auch für die Verkehrsentwicklung in der Summe und in den wichtigsten Segmenten (Containerverkehr, Massenguttransporte). Konkret wird für den gesamten Umschlag, wie für 2015, ein Anstieg um **2,5 %** p.a. geschätzt. Mit einem Wert in Höhe von

334 Mio. t wird das Vorkrisenniveau (317 Mio. t) ab 2017 erstmals **überschritten**, und zwar im Jahr 2018 um 5 %

Modal Split

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

Die Darstellung zeigt zunächst, dass sich bei der **Binnenschifffahrt** der, in den Jahren 2012 und 2013 auf Grund von Sonderfaktoren unterbrochene, längerfristige Trend sinkender Marktanteile ab 2014 wieder zum Vorschein kommt. Auch bei den **Rohrleitungen** wurde der ebenfalls rückläufige Trend im Jahr 2013 wegen der Auswirkungen der Strukturverschiebung auf die mittlere Transportweite und damit die -leistung überschattet. Ab dem Jahr 2014 werden auch die Anteile der Pipelines wieder abnehmen.

Die Marktanteile der **Eisenbahnen** blieben im Jahr 2013 konstant, sind aber im Jahr 2014 auf Grund der beschriebenen schwachen Entwicklung spürbar gesunken. Auch im Prognosezeitraum ist ein Rückgang zu erwarten, der aber wesentlich geringer ausfällt als im Vorjahr. Somit ist der **Straßengüterverkehr** der einzige Verkehrsträger, der seine Marktanteile sowohl im Jahr 2014 als auch danach erhöhen kann.

Dieses Ergebnis **weicht** von demjenigen der letzten Ausgaben der Mittelfristprognosen **ab**, in denen tendenziell auch für die Eisenbahnen steigende Marktanteile prognostiziert wurden. Der Grund liegt vor allem in den grundsätzlich wachstumsschwachen, aber im Lkw-Verkehr aufkommensstarken **Baustofftransporten**. Im Allgemein dämpfen sie den Straßengüterverkehr in einem ähnlichen Ausmaß wie die Massenguttransporte den Schienenverkehr. Dies gilt vor allem für das Transportaufkommen, von dem noch höhere Anteile auf die Baustofftransporte entfallen als von der Leistung. Die Entwicklung in den letzten Jahren deutet jedoch darauf hin, dass das mittelfristig angenommene Wachstum der Bauproduktion den Lkw-Verkehr stärker anregt als bisher geschätzt. Das schlägt auf die Gesamtveränderungen und damit die Marktanteile durch. Der **Kombinierte Verkehr** der Eisenbahnen allein nimmt dagegen deutlich stärker zu als alle vergleichbaren Güterarten im Straßenverkehr.

Abbildung G-3: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger

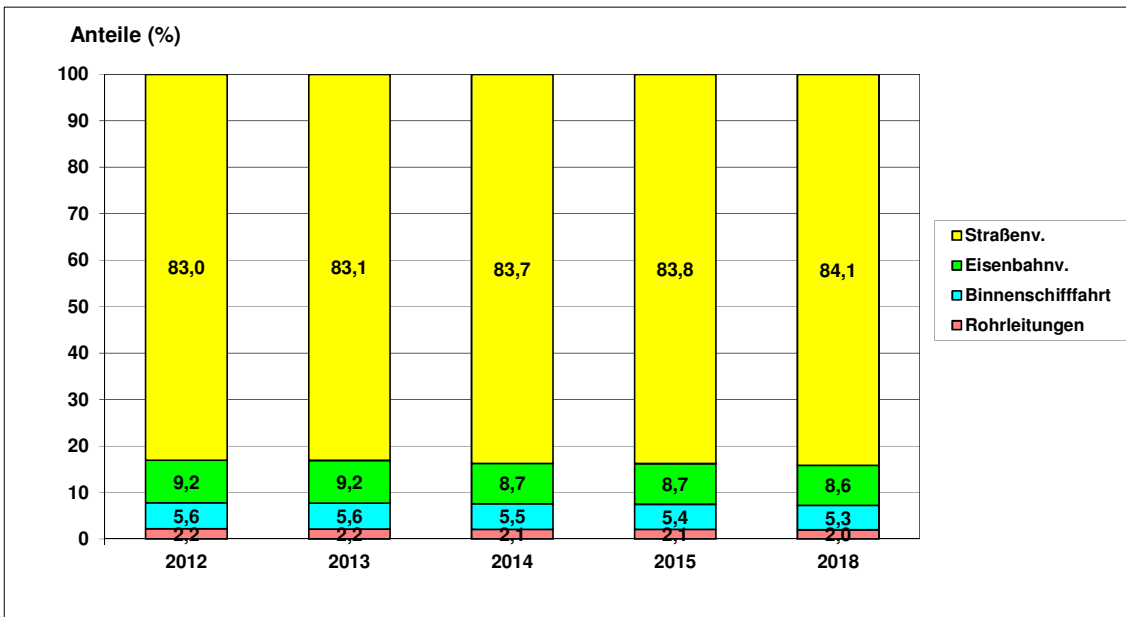
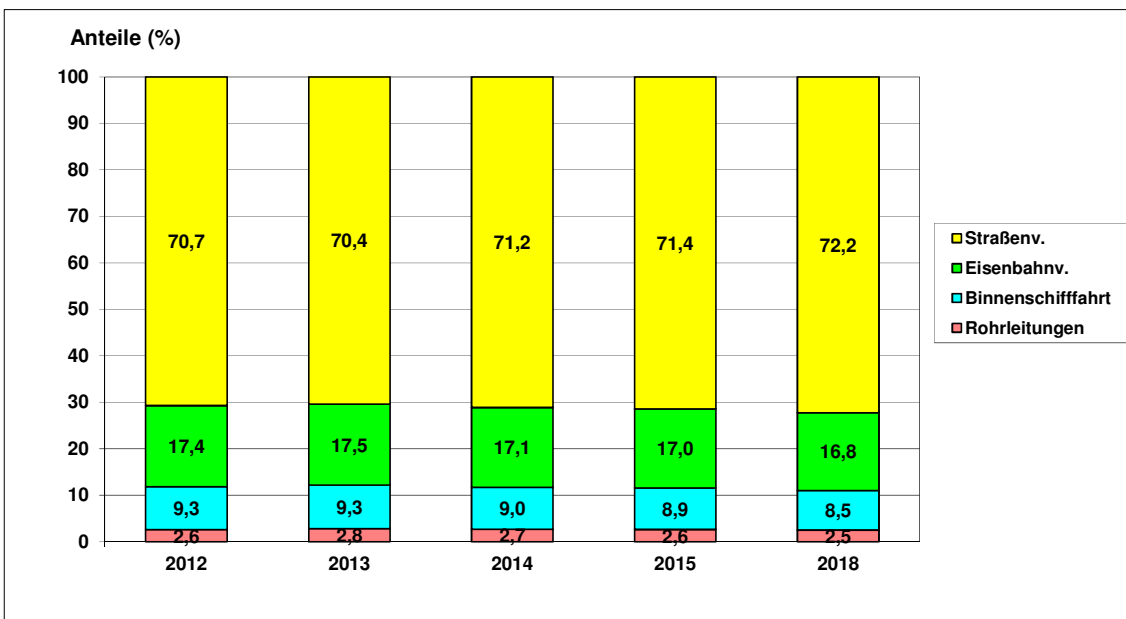


Abbildung G-4: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Absolute Veränderungen

Innerhalb der (tatsächlichen und prognostizierten) Veränderungen von Aufkommen und Leistung bei den einzelnen Verkehrsträgern stehen die relativen Veränderungen, d.h. die **prozentualen Wachstumsraten** im Vordergrund des Erkenntnisinteresses. Bei der letzten Nutzerbefragung zur Gleitenden Mittelfristprognose wurde vereinzelt der Wunsch geäußert, auch die **absoluten Veränderungen**, d.h. in Mio. t bzw. Mrd. tkm, darzustellen. Dem sind wir gerne nachgekommen.

Die Darstellung zeigt, dass der Lkw-Verkehr auf Grund der Größenordnung in absoluten Zahlen das mit Abstand stärkste Wachstum aller Verkehrsträger aufweist. Beim Aufkommen beläuft sich der Anstieg des Lkw-Verkehrs auf das 12fache (2015/14) bzw. 14fache (2018/15) der Zunahme des Schienenverkehrs (vgl. Abb. G-5). Bei der Leistung beträgt der Faktor jeweils 6 (vgl. Abb. G-6). Mit Ausnahme des Seeverkehrs sind die Veränderungen bei den übrigen Verkehrsträgern noch geringer, was entweder auf ihre Größenordnung (Luftfracht, Rohrleitungen) oder ihre geringe Dynamik (Binnenschifffahrt) zurückzuführen ist.

Abbildung G-5: Absolute Veränderung des Transportaufkommens nach Verkehrsträgern

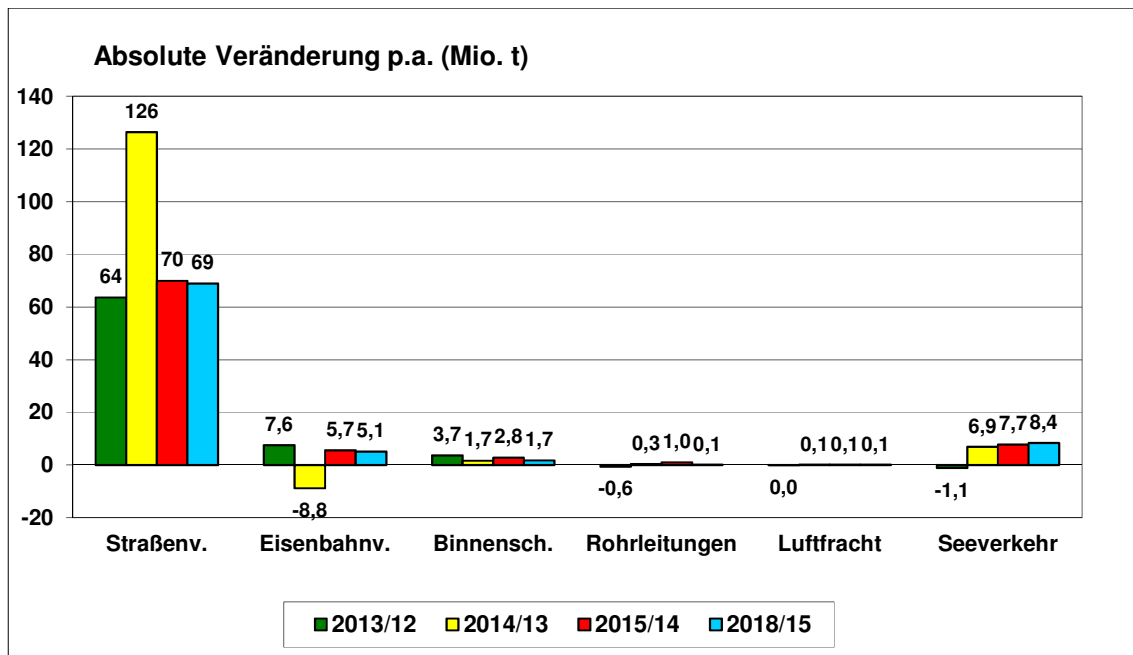
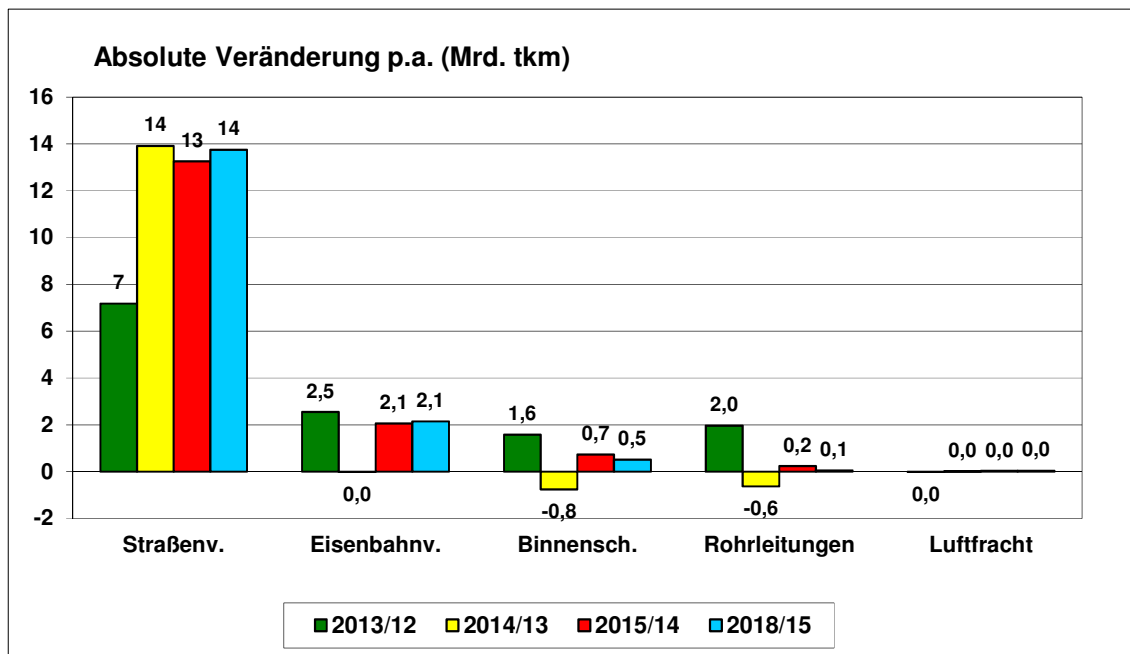


Abbildung G-6: Absolute Veränderung der Transportleistung nach Verkehrsträgern


Transportintensität

In Abbildung G-7 ist die langfristige Entwicklung der (gesammodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Diese Größe ist im Rahmen der Berichterstattung zur nachhaltigen Entwicklung von Beginn an einer der sog. "**Nachhaltigkeitsindikatoren**". Ziel der Bundesregierung war es damals, "die Intensität gegenüber dem Basiswert des Jahres 1999 bis zum Jahr 2010 um 2 % und bis zum Jahr 2020 um weitere drei Prozentpunkte zu vermindern".¹ Nachdem das Ziel für 2010 nicht erreicht wurde, wurde es nunmehr umformuliert in "die Intensität gegenüber dem Basiswert des Jahres 1999 bis zum Jahr 2020 um 5 % zu vermindern".²

Im gesamten Zeitraum **bis 2007** ist die Transportleistung (+51 %) stärker gewachsen als das BIP (+21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen**, und zwar um 25 % bzw. 1,9 % p.a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus. Auch in den folgenden Jahren prägte die Entwicklung des Außenhandels diejenige der Transportintensität, d.h. den Rückgang im Jahr **2009** und den Wiederanstieg im Jahr **2010**. Im Jahr

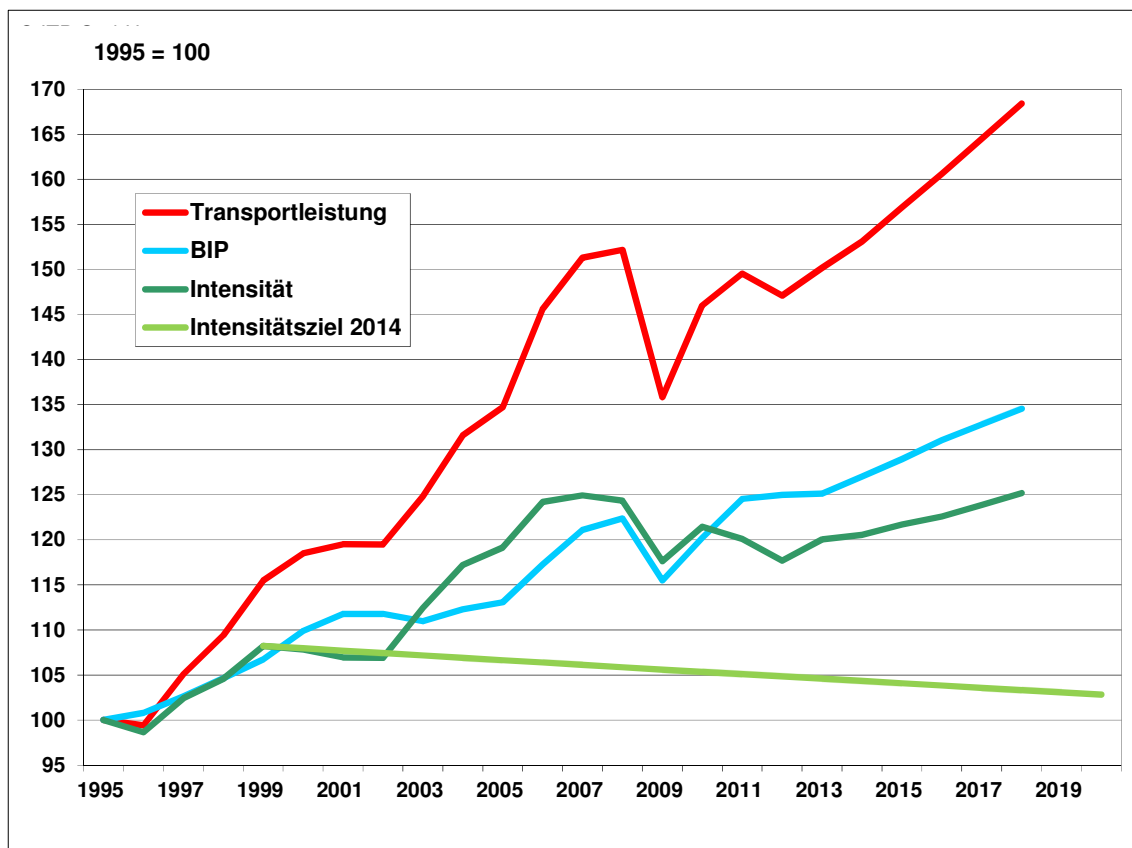
¹ Statistisches Bundesamt, Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht 2006, Wiesbaden 2007, S. 30.

² Statistisches Bundesamt, Nachhaltige Entwicklung in Deutschland, Indikatorenbericht 2014, Wiesbaden 2014, S. 34.

2011 nahmen sowohl das BIP (3,6 %) als auch die Ex- und Importe (8,0 % bzw. 7,2 %)¹ noch deutlich zu, die Transportleistung dagegen schwächer (2,4 %), so dass die Intensität in diesem Jahr um gut 1 % sank.

Im Jahr **2012** ist die Transportleistung trotz eines (geringen) BIP-Wachstums (0,4 %) spürbar gesunken (-1,6 %) und somit auch die Intensität (-2,0 %), was – nach dem Krisenjahr 2009 – die bis dato zweitstärkste Verminderung seit der Vereinigung Deutschlands darstellt. Dies ist zum einen auf die Bauproduktion und weitere transportintensive Branchen zurückzuführen, deren Rückgang sich im Güterverkehr stärker niederschlägt als in der Gesamtwirtschaft. Zudem wuchs der Außenhandel insgesamt nur noch vergleichsweise schwach (2,8 % (Export) bzw. 0,0 % (Import)), darunter der für die territoriale Güterverkehrsleistung – der Seeverkehr ist hier nicht enthalten – entscheidende Handel mit Europa kaum mehr, so dass der frühere Hauptantriebsfaktor der Intensität im Jahr 2012 vollständig wegfiel. Damit fiel letztere auf das Niveau von 2009 zurück.

Abbildung G-7: Transportleistung und Transportintensität



¹ Jeweils nach der sog. "Generalrevision" der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung des Jahres 2014. Deshalb können die hier dargestellten Veränderungen für die Transportintensität in den Nachkommastellen von früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose abweichen.

Im Jahr **2013** blieb das Wachstum der Außenhandelsströme zwar sehr verhalten (1,6 % bzw. 3,1 %). Jedoch haben sich fast alle Massenguttransporte, die den gesamtmodalen Güterverkehr im vorangegangenen Jahr spürbar gedämpft hatten, ins Plus gedreht. Deshalb hat die Transportleistung ein deutlich höheres Wachstum (2,1 %) verzeichnet als das BIP (0,1 %), die Intensität also merklich zugenommen (2,0 %). Allerdings ist das eher als Gegenbewegung auf die, stark von Sonderfaktoren beeinflusste, Entwicklung des Jahres 2012 zu interpretieren. Zwischen 2011 und 2013 ist die Transportleistung wie auch das BIP leicht gewachsen (jeweils +0,5 %), so dass die Intensität stagniert hat.

Im Jahr **2014** schließlich wuchs mit der gesamtwirtschaftlichen Belebung in Deutschland und Europa auch der Außenhandel mit den europäischen Partnerländern kräftiger als zuvor. Deshalb hat die Transportleistung nach dem derzeitigen Erkenntnisstand ein höheres Wachstum (1,9 %) verzeichnet als das BIP (1,5 %), die Intensität also etwas zugenommen (0,4 %).

Sowohl im Jahr **2015** als auch **bis 2018** wird die gesamtwirtschaftliche Belebung anhalten und der (innereuropäische) Außenhandel stärker wachsen als im Vorjahr. Unter dieser Voraussetzung wird die Transportleistung (2,5 % bzw. 2,4 % p.a.) erneut kräftiger zunehmen als das BIP (1,5 % zw. 1,4 %), die Intensität also weiter steigen, und zwar noch deutlicher (0,9 % bzw. 1,0 %) als im Jahr 2014. Damit wird sie im Jahr 2018 geringfügig über dem bisherigen Höchststand aus den Jahren 2006/08 liegen (0,6 %). Der Wert von 1999, des Bezugsjahrs des Nachhaltigkeitsziels der Bundesregierung, wird um 16 % und der darauf basierende Zielwert um 22 % übertroffen (vgl. Abb. G-7).

3.2 Güterverkehr nach Güterabteilungen

Die statistische Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wurde ab dem Jahr 2011 auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. "NST-2007" umgestellt. Seitdem wird auch die Prognose auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Statistische Daten in dieser Differenzierung liegen für die Jahre ab 2008 vor, also mittlerweile für sieben Jahre. Damit haben sich die Unschärfen gegenüber der Situation unmittelbar nach der Umstellung spürbar reduziert. Dies wird sich von Jahr zu Jahr weiter verstärken.

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

Gesamter Güterverkehr

Im gesamten Güterverkehr – ohne den Luftverkehr, dessen statistische Erfassung nicht nach Güterabteilungen differenziert wird und dessen Anteil im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ohnehin unbedeutend ist, sowie ohne den Seeverkehr, der keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands erbringt, – sind Aufkommen und Leistung im Jahr **2014** nach dem derzeitigen Erkenntnisstand um 2,9 % bzw. 1,9 % gestiegen. In absoluten Zahlen betrug das Mengenwachstum 120 Mio. t. Mit Ausnahme von Kohle und Rohöl und der Mineralölprodukte haben dazu alle Güterbereiche beigetragen. Die für das Gesamtergebnis bedeutendsten Impulse entstanden in den Güterabteilungen "Sonstige Produkte" (B10, +31 Mio. t), "Sekundärrohstoffe, Abfälle (B9, +27 Mio. t) und "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6, +23 Mio. t). Die aufkommensstärkste Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (B3), die zum größten Teil aus Baustoffen besteht, wuchs prozentual zwar schwächer (1,9 %), trug aber auf Grund ihres Anteils weitere 20 Mio. t zum Gesamtanstieg bei. Auch bei der Leistung steuerten diese vier Güterabteilungen (zusammen 10,3 Mrd. tkm) den größten Teil der gesamten Zunahme (12,5 Mrd.) bei. In den übrigen Güterbereichen waren sowohl die prozentualen als auch die absoluten Veränderungen weit weniger bedeutend.

Im Jahr **2015** wird für den gesamtmodalen Güterverkehr ein Plus von 1,9 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung) erwartet. Erneut dürften hierzu alle Güterbereiche beitragen, also auch die im Vorjahr gesunkenen Mineralölproduktentransporte. Wie im Vorjahr resultieren die für das Gesamtergebnis (+79 Mio. t) bedeutendsten Impulse zum einen aus den "Sonstigen Produkten" (+22 Mio. t) und zum anderen aus den drei anderen, oben genannten, Abteilungen, die im gesamtmodalen Verkehr allesamt stark baustoffgeprägt sind (zusammen +36 Mio. t). Deren hoher Beitrag kommt weniger durch eine hohe Dynamik als vielmehr durch den hohen Anteil zusan-

de. Der Leistungsanstieg (16 Mrd. tkm) ist neben den genannten auch auf die beiden Abteilungen "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (2,3 Mrd. tkm) und "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (1,8 Mrd. tkm) zurückzuführen.

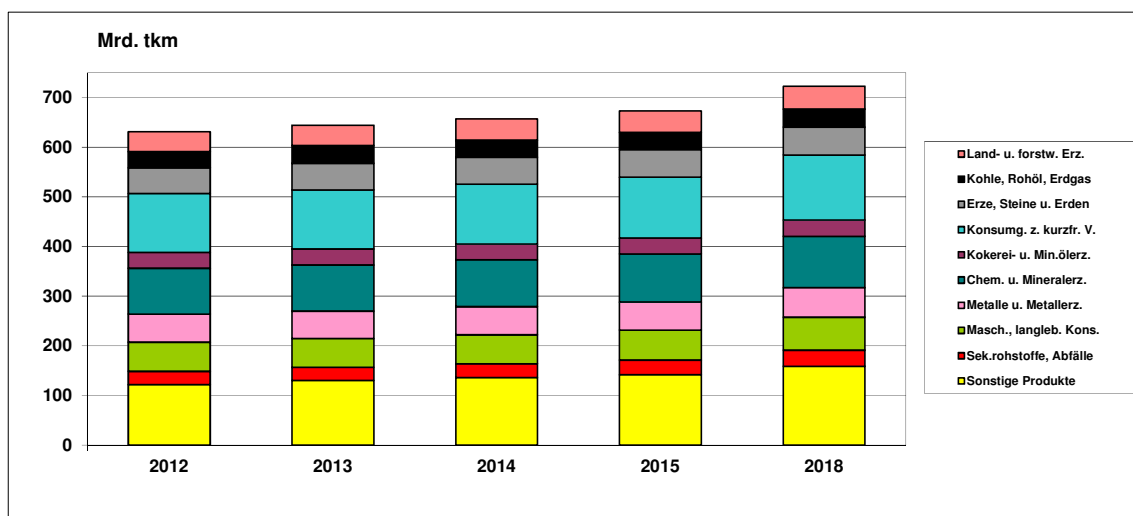
Für die Jahre von **2016 bis 2018** ist für den gesamtmodalen Güterverkehr ein nur etwas geringeres Plus zu erwarten als im laufenden Jahr. Es wird auf 1,7 % (Aufkommen) bzw. 2,4 % (Leistung) p.a. quantifiziert. Die Struktur nach Güterabteilungen ähnelt derjenigen des Jahres 2015 stark. Bei der Leistung werden die vier, grundsätzlich wachstumsstarken, Güterabteilungen B4, B6, B8 und B10 mit zusammen 38 Mrd. tkm erneut den Löwenanteil des Gesamtanstiegs (49 Mrd.) beisteuern. Beim Aufkommen kommen die Baustofftransporte trotz einer nochmals nachlassenden Dynamik hinzu.

Tabelle G-2: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	212,5	207,2	218,2	220,5	229,9	-2,5	5,3	1,1	1,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	170,8	177,6	174,9	178,3	181,8	4,0	-1,5	2,0	0,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	1039,3	1054,7	1074,8	1088,6	1118,9	1,5	1,9	1,3	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	546,0	549,3	559,4	564,6	591,6	0,6	1,8	0,9	1,6
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	182,7	183,9	179,4	182,5	186,3	0,7	-2,4	1,7	0,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	609,3	613,7	636,6	647,1	675,9	0,7	3,7	1,7	1,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	250,9	253,8	254,2	254,7	263,2	1,1	0,2	0,2	1,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	212,6	211,4	216,0	222,6	239,0	-0,6	2,2	3,0	2,4
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	285,3	290,1	316,7	328,6	364,6	1,7	9,2	3,8	3,5
B10 Sonstige Produkte	477,1	519,1	550,1	572,3	636,0	8,8	6,0	4,0	3,6
Insgesamt	3986,4	4060,8	4180,3	4259,8	4487,3	1,9	2,9	1,9	1,7
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	40,2	41,2	42,7	43,5	46,3	2,4	3,8	1,7	2,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	32,3	35,7	34,2	34,9	35,9	10,4	-4,3	2,2	0,9
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	51,8	53,4	54,4	55,1	56,4	3,1	1,9	1,2	0,8
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	118,8	119,2	120,8	122,6	130,7	0,3	1,3	1,5	2,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	32,0	32,4	31,6	32,1	32,8	1,4	-2,5	1,7	0,7
B6 Chemische u. Mineralerz.	92,2	92,8	94,7	97,0	103,5	0,6	2,1	2,4	2,2
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	56,6	55,2	56,3	56,6	59,7	-2,5	2,1	0,5	1,8
B8 Masch., langleb. Konsumg.	58,6	57,9	58,3	60,5	66,4	-1,0	0,6	3,9	3,1
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	26,7	26,4	28,1	29,1	32,1	-1,2	6,3	3,8	3,3
B10 Sonstige Produkte	121,9	130,2	135,9	141,8	158,8	6,8	4,4	4,3	3,9
Insgesamt	631,2	644,4	657,0	673,3	722,7	2,1	1,9	2,5	2,4

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-8: Transportleistung des gesamten Güterverkehrs nach Güterabteilungen


Straßengüterverkehr

Auf den Straßengüterverkehr entfallen 83 % des gesamtmodalen Transportaufkommens und 70 % der entsprechenden Transportleistung. Somit ähnelt sich die güterartenspezifische Entwicklung bei beiden Größen grundsätzlich stark. Deshalb haben auch beim Lkw-Verkehr im Jahr **2014** – nach dem derzeitigen Stand der Schätzungen für die ausländischen Fahrzeuge – alle Güterbereiche zum Gesamtwachstum beigetragen, d.h. auch die, im Lkw-Verkehr allerdings vernachlässigbaren, Mineralölprodukte. Die anteilsstarken Baustofftransporte wuchsen prozentual zwar nur leicht, was sich aber anteilsbedingt dennoch im Gesamtergebnis niederschlägt. Von der Güterabteilung "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (B6) entfallen vom Aufkommen der deutschen Lkw über 70 % auf letztere, weshalb sie ebenfalls stark von der Baukonjunktur geprägt wird. Dies gilt auch für die "Sekundärrohstoffe, Abfälle", die im Lkw-Verkehr zu einem hohen Anteil aus Bauschutt bestehen und die im Jahr 2014 ungewöhnlich stark (10 %) wuchsen. Zusammen trugen diese drei Güterabteilungen (B3, B6 und B9) 68 Mio. t und damit über die Hälfte des gesamten Mengenwachstums (126 Mio. t) bei. Die langfristigen wachstumsstarken Güterabteilungen B4, B8 und B10 steuern hierzu weitere 43 Mio. t und fast die Hälfte (5,7 Mrd. tkm) zum gesamten Leistungsanstieg (13,9 Mrd. tkm) bei. Die drei baustoffgeprägten Abteilungen lieferten hier auf Grund der kürzeren Strecken einen geringeren Beitrag (4,7 Mrd. tkm).

Im Jahr **2015** wird für den Straßengüterverkehr ein Wachstum um 2,0 % bzw. 2,8 % vorausgeschätzt. Erneut dürften dazu alle Güterbereiche beitragen. Die bauaffinen Güterabteilungen liefern zusammen 36 Mio. t und damit den größten Teil des Aufkommenswachstums (70 Mio. t). Die drei o.a. wachstumsstarken Güterabteilungen steuern zur Mengenenwicklung einen geringen Teil (30 Mio. t), zum gesamten Leistungsanstieg (13,3 Mrd. tkm) aber rund zwei Drittel (8,2 Mrd. tkm) bei.

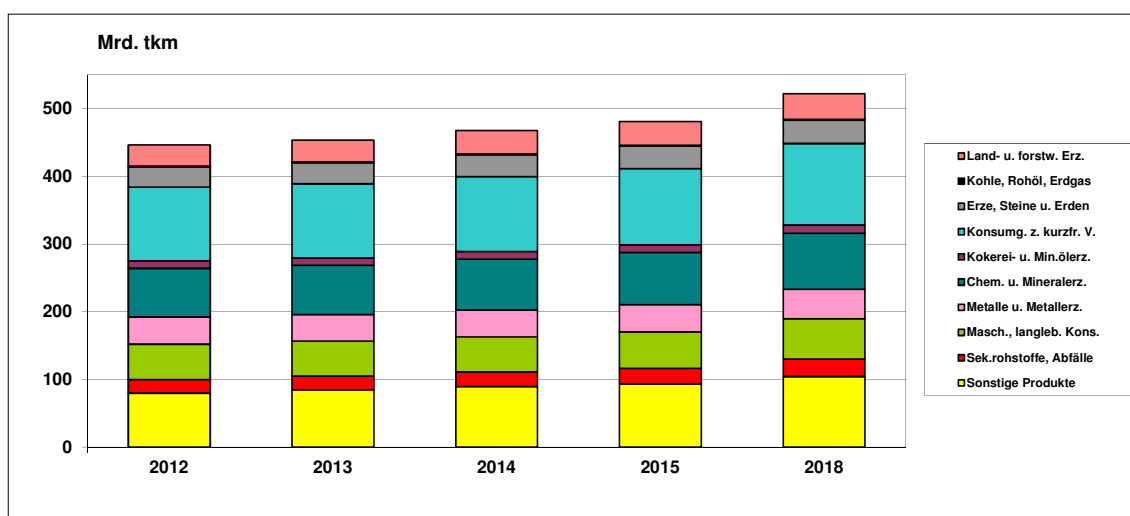
In den Jahren von **2016 bis 2018** wird für den Straßengüterverkehr ein ähnlich hoher Anstieg (1,9 % bzw. 2,8 % p.a.) wie im laufenden Jahr vorausgeschätzt. Wie im gesamtmodalen Güterverkehr ähnelt die Struktur nach Güterabteilungen derjenigen des Jahres 2015 stark. Erneut gehen die größten Effekte auf den gesamten Leistungsanstieg (41 Mrd. tkm) von den Güterabteilungen B4, B8 und B10 (zusammen 24 Mrd. tkm) aus. Beim Aufkommen (+207 Mio. t) dominieren die Abteilungen B3, B6 und B9 (zusammen 94 Mio. t).

Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	192,1	186,1	197,7	199,8	208,6	-3,1	6,2	1,1	1,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,8	9,1	10,6	10,8	11,2	16,6	16,5	1,5	1,4
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	931,1	948,1	966,7	980,6	1012,1	1,8	2,0	1,4	1,1
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	520,5	524,9	534,5	539,5	566,0	0,8	1,8	0,9	1,6
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	101,5	98,4	99,5	101,6	104,9	-3,0	1,1	2,0	1,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	540,5	546,1	569,0	579,0	605,5	1,0	4,2	1,8	1,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	175,5	181,6	182,6	182,9	191,8	3,5	0,6	0,2	1,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	196,9	195,3	199,8	206,1	222,2	-0,8	2,3	3,2	2,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	257,6	262,9	289,8	301,7	337,5	2,1	10,2	4,1	3,8
B10 Sonstige Produkte	385,8	420,2	449,0	467,1	516,0	8,9	6,9	4,0	3,4
Insgesamt	3309,2	3372,8	3499,2	3569,2	3775,9	1,9	3,7	2,0	1,9
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	31,4	32,4	34,3	35,0	37,7	3,3	5,9	2,0	2,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,1	1,1	1,5	1,5	1,6	0,2	33,1	2,3	2,1
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	30,0	31,3	32,1	32,8	34,4	4,1	2,8	2,1	1,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	108,5	109,4	110,7	112,4	120,3	0,8	1,2	1,6	2,3
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	11,3	11,0	11,4	11,7	12,3	-2,1	3,7	2,6	1,6
B6 Chemische u. Mineralerz.	72,0	72,7	74,8	77,0	82,8	1,0	2,9	2,9	2,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	40,0	39,3	40,1	40,3	43,5	-1,7	2,2	0,6	2,5
B8 Masch., langleb. Konsumg.	52,2	51,5	51,4	53,6	59,3	-1,3	-0,1	4,3	3,4
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	20,4	20,2	21,9	22,9	25,8	-1,0	8,4	4,7	4,1
B10 Sonstige Produkte	79,6	84,7	89,2	93,4	104,3	6,5	5,3	4,7	3,8
Insgesamt	446,4	453,6	467,5	480,7	522,0	1,6	3,1	2,8	2,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-9: Transportleistung des Straßengüterverkehrs nach Güterabteilungen


Eisenbahnverkehr

Im Jahr **2014** ist das Aufkommen im Eisenbahngüterverkehr um 8,8 Mio. t (2,4 %) gesunken. Maßgeblich dafür war die Entwicklung in den Güterabteilungen "Kokerei- und Mineralölerzeugnisse" (-4,2 Mio. t) und "Kohle, Rohöl" (-2,3 Mio. t). Hinzu kamen spürbare Rückgänge in den Güterabteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (-1,0 Mio. t) und "Metalle und Metallerzeugnisse" (-1,4 Mio. t), während die grundsätzlich wachstumsstarken Segmente "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" und "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" über eine annähernde Stagnation nicht hinaus kamen. Einzig die Transportmengen der "Sonstige Produkte" konnten ein Plus verbuchen, das aber mit 1,2 Mio. t lediglich sehr moderat ausfiel und deshalb den Gesamtrückgang kaum abschwächen konnte. Die Transportleistung konnte sich im Jahr 2014 noch auf dem Vorjahresniveau halten. Hier glichen sich Rückgänge in den o.a. Abteilungen mit schrumpfenden Mengen (zusammen -1,2 Mrd. tkm) und die Zunahme bei "Sonstigen Produkten" (0,9 Mrd. tkm) annähernd aus.

Für das Jahr **2015** wird wieder eine Zunahme um 1,5 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung) prognostiziert, was 5,7 Mio. t bzw. 2,1 Mrd. tkm entspricht. Der weitaus größte Teil davon (3,8 Mio. t bzw. 1,6 Mrd. tkm) entsteht in der wachstumsträchtigen und anteilsstarken Güterabteilung "Sonstige Produkte". In den weiteren grundsätzlich wachstumsstarken Güterabteilungen "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch", "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" wird das Plus moderat ausfallen (zusammen 0,4 Mio. t). Größere Beiträge sind – jeweils nach Rückgängen im Jahr 2014 – bei den Beförderungen von Kohle (0,5 Mio. t) und von Mineralölprodukten (0,6 Mio. t) zu erwarten. Bei der Leistung sind sie wegen der kürzeren Strecken noch geringer, so dass hier die "Sonstigen Produkte" noch mehr dominieren.

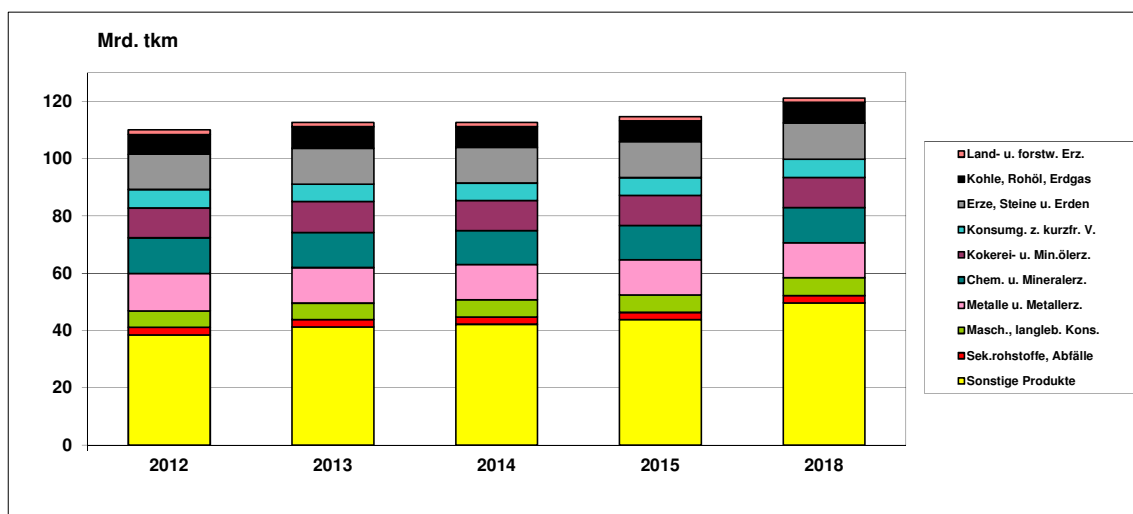
In den Jahren von **2016 bis 2018** beläuft sich der prognostizierte Gesamtzuwachs auf 15 Mio. t bzw. 6,4 Mrd. tkm. Mit 14 Mio. bzw. 5,9 Mrd. tkm entsteht ein noch größerer Teil davon als im laufenden Jahr bei den "Sonstigen Produkten". Wesentlich geringere, aber noch sichtbare Wachstumsbeiträge kommen aus den Abteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (1,2 Mio. t) und "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (1,0 Mio. t). Bei der Leistung belaufen sich alle Effekte außerhalb der "Sonstigen Produkte" auf maximal 0,3 Mrd. tkm.

Tabelle G-4: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	4,1	3,8	3,7	3,7	3,5	-6,8	-3,4	-1,2	-1,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	41,0	43,6	41,2	41,7	41,0	6,4	-5,4	1,2	-0,6
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	52,6	51,7	51,6	52,0	53,0	-1,8	-0,1	0,9	0,6
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,7	11,8	11,6	11,6	11,8	-6,6	-2,0	0,4	0,4
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	43,2	46,8	42,6	43,2	43,4	8,3	-9,0	1,4	0,2
B6 Chemische u. Mineralerz.	42,8	41,8	40,8	40,9	42,1	-2,4	-2,4	0,4	0,9
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	64,2	61,0	59,6	59,6	59,1	-5,0	-2,3	0,0	-0,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	13,7	14,1	14,0	14,2	14,6	2,7	-0,3	1,2	1,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	15,5	15,1	14,5	14,5	14,4	-2,9	-3,9	0,0	-0,3
B10 Sonstige Produkte	76,3	84,1	85,3	89,1	103,0	10,2	1,4	4,5	5,0
Insgesamt	366,1	373,7	364,9	370,6	385,9	2,1	-2,4	1,5	1,4
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	1,7	1,5	1,5	1,4	1,4	-10,5	-2,1	-1,2	-1,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	6,8	7,5	7,2	7,3	7,2	9,0	-3,8	1,5	-0,3
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	12,3	12,6	12,5	12,6	12,7	2,3	-0,8	0,6	0,4
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	6,5	6,1	6,2	6,2	6,3	-6,4	1,8	0,4	0,5
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,4	10,8	10,4	10,6	10,6	3,6	-3,7	1,3	0,1
B6 Chemische u. Mineralerz.	12,4	12,3	11,9	11,9	12,3	-1,3	-3,0	0,4	0,9
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	13,1	12,4	12,3	12,3	12,1	-5,3	-1,1	0,0	-0,3
B8 Masch., langleb. Konsumg.	5,7	5,7	6,1	6,1	6,3	0,4	5,4	1,2	1,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,7	2,5	2,5	2,5	2,5	-4,4	-1,4	0,0	-0,3
B10 Sonstige Produkte	38,4	41,2	42,2	43,8	49,7	7,3	2,3	3,8	4,3
Insgesamt	110,1	112,6	112,6	114,7	121,1	2,3	0,0	1,8	1,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-10: Transportleistung des Eisenbahnverkehrs nach Güterabteilungen


Binnenschifffahrt

Im Jahr **2014** ist das Aufkommen der Binnenschifffahrt um 0,8 % gestiegen, d.h. um 1,7 Mio. t. Den mit Abstand größten Wachstumsbeitrag steuerte die (bedeutendste) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" bei, deren Zunahme (1,6 Mio. t) bereits dem Gesamtanstieg entspricht. Auch die Beförderungen der beiden Güterabteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Sonstige Produkte" lieferten einen spürbaren Wachstumsbeitrag (jeweils 1,0 Mio. t). Dem entgegen standen Rückgänge der Beförderungen von Kohle (-2,2 Mio. t) sowie, entsprechend der Entwicklung von Absatz und Importen insbesondere von leichtem Heizöl, von Mineralölprodukten (-1,4 Mio. t). Die Leistung der Binnenschifffahrt ist im Jahr 2014 um 1,3 % bzw. 0,8 Mrd. tkm gesunken. Dies war nahezu ausschließlich auf die beiden erwähnten Bereiche Kohle (-1,0 Mrd. tkm) und Mineralöl (-0,8 Mrd. tkm) zurückzuführen. Zu den Mengenrückgängen kam hier eine erhebliche Verminderung der jeweiligen mittleren Transportweite hinzu. In den anderen Abteilungen waren zwar Zunahmen zu verzeichnen, die aber nicht hoch genug waren, die Rückgänge auszugleichen.

Im Jahr **2015** dürften Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt um jeweils 1,2 % steigen, d.h. um 2,8 Mio. t bzw. 0,7 Mrd. tkm. Hier verändern sich die Wachstumstreiber. Der mit Abstand stärkste Impuls entsteht bei den Kohletransporten (1,8 Mio. t). Nachdem die Steinkohlenimporte im laufenden Jahr deutlich stärker wachsen dürften als im Vorjahr, sollte daran – im Gegensatz zu 2014 – auch die Binnenschifffahrt partizipieren können. Es folgen die Transporte von Mineralölprodukten auf Grund des Anstiegs von Absatz und Importen (0,5 Mio. t). Die Güterabteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" und "Sonstige Produkte" liefern auch noch einen nicht unwesentlichen Wachstumsbeitrag (0,3 Mio. t). Die anteilsstärkste Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" fällt im laufenden Jahr als Wachstumstreiber aus; hier ist für die Baustofftransporte ein wesentlich geringerer Zuwachs und für die Erzeinfuhren ein Rückgang zu erwarten. Letzteres gilt auch für die Summe dieser Güterabteilung (-0,6 Mio. t). Bei der Leistung entfällt ebenfalls mehr als die Hälfte des Gesamtanstiegs auf Kohle (0,4 Mrd. tkm). Der Rest verteilt sich auf mehrere Abteilungen.

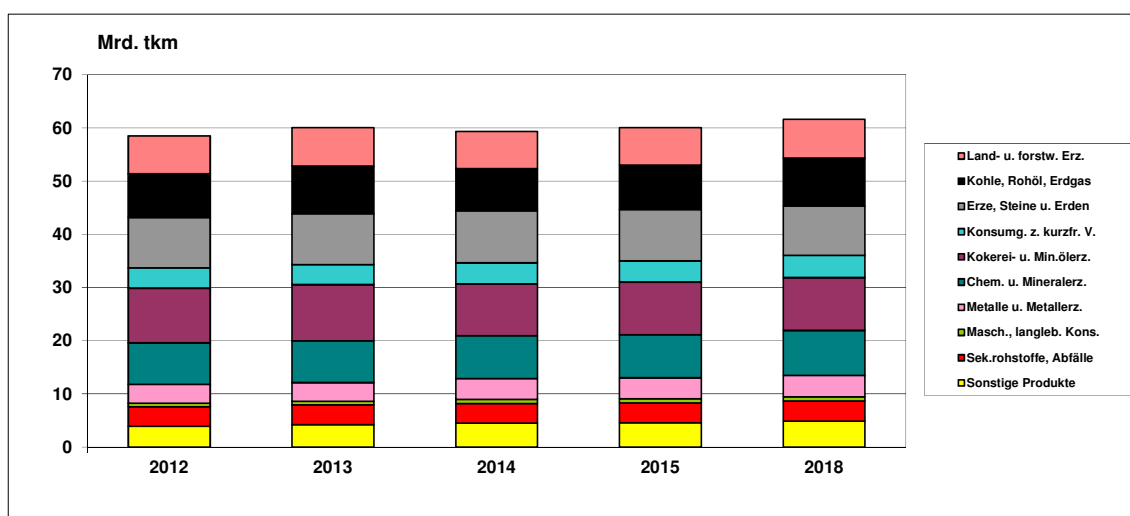
In den Jahren von **2016 bis 2018** wird für Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt ein Anstieg um 0,7 % bzw. 0,8 % p.a. prognostiziert, d.h. um (zusammen) 5,2 Mio. t bzw. 1,5 Mrd. tkm. Erneut wird der mit Abstand größte Beitrag bei den Kohletransporten (3,4 Mio. t bzw. 0,7 Mrd. tkm) entstehen. Zuwächse in den Güterabteilungen "Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse" (1,2 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm) und "Sonstige Produkte" (0,9 Mio. t bzw. ebenfalls 0,3 Mrd. tkm) verstärken das leicht. Für die Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" ist dagegen erneut mit einem Minus zu rechnen (-2,2 Mio. t bzw. -0,4 Mrd. tkm), das den Gesamtzuwachs spürbar dämpfen wird.

Tabelle G-5: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	16,3	17,2	16,8	17,0	17,7	5,4	-2,3	1,3	1,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	34,1	37,6	35,4	37,2	40,6	10,1	-5,8	5,0	3,0
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	55,6	54,9	56,5	55,9	53,8	-1,3	3,0	-1,0	-1,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	12,8	12,6	13,4	13,5	13,9	-1,6	6,2	0,9	0,9
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	38,0	38,7	37,3	37,7	38,1	1,7	-3,6	1,2	0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	26,1	25,9	26,8	27,1	28,3	-0,8	3,7	1,0	1,5
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	11,2	11,2	12,0	12,1	12,3	-0,2	7,2	0,9	0,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	2,0	2,0	2,2	2,2	2,3	3,2	10,4	0,2	0,4
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	12,2	12,1	12,4	12,5	12,7	-0,9	2,5	0,9	0,6
B10 Sonstige Produkte	14,9	14,8	15,8	16,1	17,0	-0,6	6,6	1,8	1,9
Insgesamt	223,2	226,9	228,6	231,4	236,6	1,7	0,8	1,2	0,7
Transportleistung¹⁾									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	7,1	7,3	7,0	7,0	7,2	1,6	-4,1	1,0	1,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	8,2	8,9	8,0	8,3	9,0	9,5	-11,0	4,8	2,8
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	9,5	9,6	9,8	9,7	9,3	0,8	2,2	-1,0	-1,3
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	3,8	3,8	4,0	4,0	4,1	-2,1	5,3	1,1	1,2
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	10,3	10,6	9,8	9,9	9,9	3,1	-7,9	1,0	0,3
B6 Chemische u. Mineralerz.	7,8	7,8	8,0	8,1	8,4	0,6	2,3	1,0	1,4
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	3,6	3,5	3,9	4,0	4,0	-1,5	12,2	0,9	0,6
B8 Masch., langleb. Konsumg.	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	5,2	9,3	0,3	0,5
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,7	3,7	3,7	3,7	3,8	0,3	0,3	0,9	0,6
B10 Sonstige Produkte	3,9	4,2	4,5	4,6	4,9	8,5	6,3	2,0	2,0
Insgesamt	58,5	60,1	59,3	60,0	61,6	2,7	-1,3	1,2	0,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-11: Transportleistung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen


Seeverkehr

Beim Seeverkehr wird im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern nur die Entwicklung des Transportaufkommens dargestellt. Es ist im Jahr **2014** um 2,4 % bzw. 6,9 Mio. t gestiegen. Der stärkste Impuls kam überraschenderweise aus den "Metallen und Metallerzeugnissen", einer im Allgemeinen eher unbedeutenden Güterabteilung. Jedoch war das Plus im Jahr 2014 derart stark (29 %), das es mit 4,2 Mio. t auf das Gesamtergebnis durchschlug. Der Umschlag der, generell wachstumsstarken, "Sonstigen Produkte" hat (prozentual) spürbar stärker zugenommen (5,7 % bzw. 3,1 Mio. t) als der Containerverkehr. Offensichtlich kam es in dessen Güterartenstruktur erneut zu Verschiebungen, diesmal zu Gunsten der "Sonstigen Produkte" und zu Lasten vor allem der "Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter" (-6,3 % bzw. 2,2 Mio. t) und der "Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch" (-2,2 % bzw. 1,0 Mio. t). Dies hat die gegenläufigen Verschiebungen des Jahres 2013 annähernd ausgeglichen. Innerhalb der Massengüter hat sich bei Kohle und Rohöl das vorjährige drastische Minus (-5,7 Mio. t) fast vollständig zurückgebildet (-0,2 Mio. t).

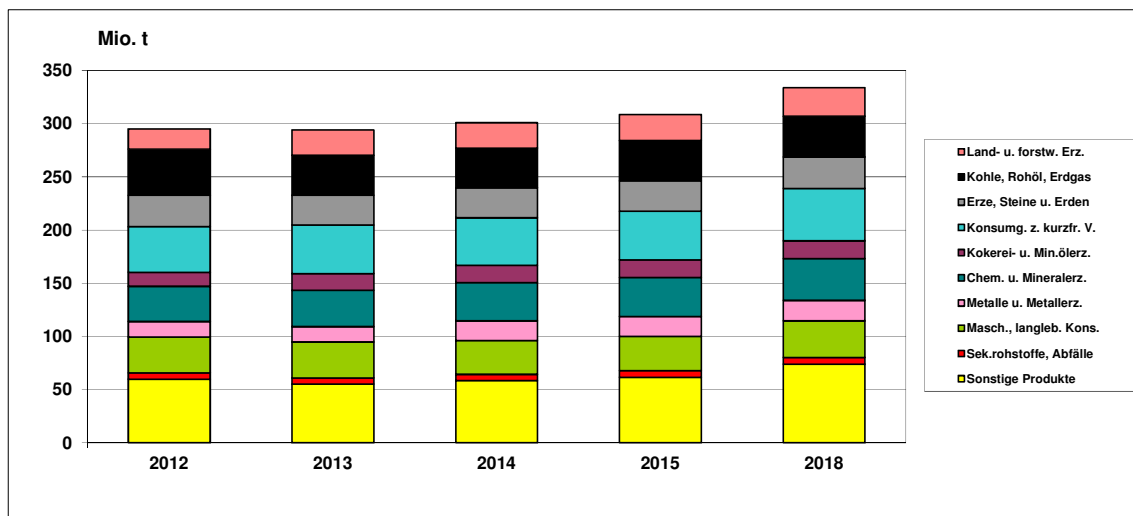
Im Jahr **2015** wird mit einer ähnlichen Zunahme des Seeverkehrs (2,6 % bzw. 7,7 Mio. t) gerechnet wie im laufenden Jahr. Der letztjährige o.a. Effekt bei den Metallerzeugnissen dürfte nun weitestgehend entfallen. Deshalb werden die "Sonstigen Produkte", wie gewohnt, parallel zum Containerverkehr sowohl das prozentual stärkste Plus aufweisen (5,5 %) als auch den weitaus größten Beitrag zum Gesamtwachstum (3,2 Mio. t) liefern. Bei den Massengütern ist beim Umschlag sowohl von Kohle und Rohöl als auch von Mineralölprodukten nochmals mit einem leichten Plus zu rechnen.

In den Jahren von **2016 bis 2018** wird für den Seeverkehr wiederum ein Anstieg um 2,6 % p.a. prognostiziert, d.h. um (zusammen) 25 Mio. t. Erneut entfällt der Löwenanteil (20 Mio. t) auf die vier wachstumsstarken Güterabteilungen B4, B6, B8 und B10. Bei den Massengütern ist erneut zumindest kein dämpfender Effekt zu erwarten.

Tabelle G-6: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Transportaufkommen									
B1 Land- u. forstwirtschaftl. Erz.	19,2	23,7	23,9	24,5	26,7	23,9	0,8	2,5	2,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	43,3	37,5	37,3	37,9	38,5	-13,3	-0,6	1,6	0,5
B3 Erze, Steine u. Erden, Bergb.	29,4	28,0	28,3	28,7	29,4	-4,9	1,1	1,2	0,9
B4 Konsumg. zum kurzfr.Verbr.	43,1	45,6	44,6	45,7	49,3	5,9	-2,2	2,4	2,6
B5 Kokerei- u. Mineralölerz.	13,0	15,7	16,2	16,4	16,6	20,9	3,0	1,5	0,4
B6 Chemische u. Mineralerz.	33,1	34,3	36,0	36,7	39,3	3,6	5,0	1,9	2,3
B7 Metalle u. Metallerzeugnisse	14,6	14,3	18,5	18,7	19,4	-2,1	29,0	1,3	1,1
B8 Masch., langleb. Konsumg.	33,8	33,9	31,7	32,4	34,4	0,3	-6,3	2,1	2,0
B9 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,9	5,7	6,0	6,1	6,3	-4,5	5,4	1,5	1,5
B10 Sonstige Produkte	59,7	55,3	58,4	61,6	73,9	-7,4	5,7	5,5	6,2
Insgesamt	295,1	294,0	300,9	308,7	333,8	-0,4	2,4	2,6	2,6

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-12: Transportaufkommen des Seeverkehrs nach Güterabteilungen


3.3 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Überblick

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands entwickelt sich im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr **2014** konnte der Binnenverkehr (3,0 % bzw. 1,2 %) jedoch zum zweiten Mal in Folge annähernd im Ausmaß des Gesamtverkehrs (2,9 % bzw. 1,9 %) zulegen. Dies lag nicht, wie im Jahr 2013, an der außenhandelsbedingt schwachen Dynamik der grenzüberschreitenden Verkehrsströme. Vielmehr wirkte sich nun die allgemeine konjunkturelle Belebung auch auf den Binnenverkehr aus. Hinzu kam das Plus der Baustofftransporte. Daran partizipierten alle Verkehrsträger mit Ausnahme der Eisenbahnen, deren Binnenverkehr von rückläufigen Transporten von Kohle, Mineralölprodukten und Metallerzeugnissen gedämpft wurde. Der Lkw-Verkehr expandierte auch hier überdurchschnittlich. Für die Luftfracht und den Seeverkehr hat der Binnenverkehr eine nur unmaßgebliche Bedeutung. Im Jahr **2015** wird sich die konjunkturelle Belebung weiterhin auswirken. Jedoch entfallen die zusätzlichen, im Vorjahr wirksamen Effekte. Insgesamt ist deshalb ein schwächeres Plus zu erwarten (1,5 % bzw. 1,6 %). Daran sollten alle Verkehrsträger mit Ausnahme der von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht betroffenen Pipelinetransporte partizipieren. Für die Jahre von **2016 bis 2018** gelten diese Aussagen nahezu im gleichen Ausmaß, so dass auch die Zunahmen ähnlich hoch ausfallen (1,4 % bzw. 1,5 %).

Vor der Kommentierung der **grenzüberschreitenden** Verkehrsströme soll auch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklung in den Jahren **2013 und 2014** auf Grund der Datenlage für den Verkehr der ausländischen Lkw noch erheblichen Unschärfen unterliegt (vgl. Abschn. 3.1 und 3.4).

Im Jahr **2014** wuchs der deutsche Außenhandel mit den europäischen Partnerländern, wie schon mehrfach erwähnt, wesentlich stärker als im Jahr zuvor. Deshalb haben auch die **grenzüberschreitenden Verkehrsströme** – im Gegensatz zu 2012 und teilweise auch 2013 – wieder ein nennenswertes Plus verzeichnet. Vor allem der Versand (4,0 % bzw. 3,5 %) fand fast schon in die frühere Dynamik zurück. Daran partizipierten alle drei Landverkehrsträger. Jedoch wuchsen auch hier der Lkw-Verkehr und die Binnenschifffahrt deutlich stärker als die Eisenbahnen. Der Empfang (1,1 % bzw. 1,0 %) wurde von rückläufigen Transporten von Kohle und Mineralölprodukten gedämpft. Im Jahr **2015** wird das außenwirtschaftliche Umfeld noch etwas expansiver ausgeprägt sein als im laufenden Jahr. Beim Empfang entfallen zudem voraussichtlich die letztjährigen Bremsfaktoren, so dass er nun auch auf die längerfristige Wachstumsstärke einschwenkt (3,0 % bzw. 2,9 %). Für den Versand sind ähnliche Wachstumsraten zu erwarten. In den Jahren von **2016 bis 2018** gilt dies nahezu im gleichen Ausmaß.

Tabelle G-7: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Straßengüterverkehr¹⁾	3309,2	3372,8	3499,2	3569,2	3775,9	1,9	3,7	2,0	1,9
Binnenverkehr	2789,9	2844,3	2947,7	2994,2	3126,3	2,0	3,6	1,6	1,4
Grenzüb. Versand	205,7	207,6	216,8	224,9	249,0	0,9	4,4	3,7	3,4
Grenzüb. Empfang	183,4	186,9	193,3	201,5	228,1	1,9	3,4	4,3	4,2
Durchgangsverkehr	130,2	134,0	141,4	148,6	172,6	2,9	5,5	5,1	5,1
Eisenbahnverkehr²⁾	366,1	373,7	364,9	370,6	385,9	2,1	-2,4	1,5	1,4
Binnenverkehr	247,1	247,5	238,3	240,7	244,8	0,1	-3,7	1,0	0,6
Grenzüb. Versand	45,3	45,5	45,8	46,6	49,7	0,5	0,7	1,7	2,1
Grenzüb. Empfang	58,2	62,9	62,1	63,5	67,6	8,1	-1,3	2,2	2,1
Durchgangsverkehr	15,5	17,8	18,7	19,8	23,8	14,9	4,7	6,0	6,3
Binnenschifffahrt	223,2	226,9	228,6	231,4	236,6	1,7	0,8	1,2	0,7
Binnenverkehr	54,6	54,7	55,6	56,0	56,6	0,2	1,6	0,8	0,4
Grenzüb. Versand	48,2	47,8	50,3	50,4	50,8	-0,8	5,1	0,3	0,3
Grenzüb. Empfang	100,0	104,5	104,1	106,1	110,0	4,5	-0,5	2,0	1,2
Durchgangsverkehr	20,3	19,8	18,7	18,8	19,1	-2,6	-5,6	0,8	0,6
Rohrfernleitungen³⁾	87,9	87,3	87,7	88,7	89,0	-0,6	0,4	1,2	0,1
Binnenverkehr	23,4	21,2	22,1	22,2	21,7	-9,1	4,0	0,4	-0,6
Grenzüb. Empfang	64,5	66,1	65,6	66,5	67,2	2,4	-0,8	1,4	0,4
Luftfracht⁴⁾	4,316	4,315	4,395	4,505	4,851	0,0	1,9	2,5	2,5
Binnenverkehr	0,111	0,108	0,110	0,111	0,116	-2,3	1,9	1,0	1,4
Grenzüb. Versand	2,192	2,196	2,220	2,290	2,482	0,2	1,1	3,2	2,7
Grenzüb. Empfang	1,903	1,918	1,998	2,041	2,190	0,8	4,2	2,1	2,4
Durchgangsverkehr	0,112	0,093	0,066	0,063	0,064	-17,0	-28,5	-5,5	0,5
Gesamter Güterv.	3990,8	4065,1	4184,7	4264,3	4492,2	1,9	2,9	1,9	1,8
Binnenverkehr	3115,1	3167,8	3263,8	3313,2	3449,5	1,7	3,0	1,5	1,4
Grenzüb. Versand	301,4	303,2	315,2	324,2	351,9	0,6	4,0	2,9	2,8
Grenzüb. Empfang	408,1	422,4	427,0	439,7	475,1	3,5	1,1	3,0	2,6
Durchgangsverkehr	166,1	171,7	178,8	187,2	215,6	3,3	4,1	4,7	4,8
Seeverkehr⁵⁾	295,1	294,0	300,9	308,7	333,8	-0,4	2,4	2,6	2,6
Binnenverkehr	3,6	3,4	3,8	3,8	4,0	-5,0	11,6	1,8	1,6
Grenzüb. Versand	116,0	119,2	122,1	125,2	135,6	2,8	2,5	2,5	2,7
Grenzüb. Empfang	175,6	171,4	175,0	179,6	194,2	-2,4	2,1	2,6	2,6

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G-8: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Straßengüterverkehr²⁾	446,4	453,6	467,5	480,7	522,0	1,6	3,1	2,8	2,8
Binnenverkehr	262,5	266,4	271,6	276,3	289,7	1,5	2,0	1,7	1,6
Grenzüb. Versand	53,1	53,4	55,7	57,8	64,1	0,6	4,2	3,8	3,5
Grenzüb. Empfang	51,2	51,7	53,7	56,0	63,4	1,0	3,9	4,3	4,2
Durchgangsverkehr	79,6	82,1	86,5	90,7	104,8	3,1	5,3	4,9	4,9
Eisenbahnverkehr³⁾	110,1	112,6	112,6	114,7	121,1	2,3	0,0	1,8	1,8
Binnenverkehr	56,3	57,6	56,3	57,1	59,3	2,2	-2,3	1,5	1,2
Grenzüb. Versand	20,3	19,8	20,3	20,5	21,4	-2,3	2,3	1,0	1,4
Grenzüb. Empfang	23,2	23,7	23,9	24,3	25,3	2,5	0,9	1,3	1,4
Durchgangsverkehr	10,3	11,5	12,1	12,7	15,1	11,5	5,5	5,5	5,8
Binnenschifffahrt	58,5	60,1	59,3	60,0	61,6	2,7	-1,3	1,2	0,8
Binnenverkehr	10,9	11,0	11,2	11,3	11,5	1,1	1,5	0,9	0,5
Grenzüb. Versand	12,7	12,9	13,2	13,3	13,4	1,7	2,4	0,3	0,3
Grenzüb. Empfang	22,2	23,3	22,7	23,2	24,2	4,8	-2,7	2,2	1,4
Durchgangsverkehr	12,7	12,8	12,2	12,3	12,6	1,5	-4,7	0,8	0,6
Rohrfernleitungen⁴⁾	16,2	18,2	17,6	17,8	18,0	12,2	-3,4	1,4	0,3
Binnenverkehr	4,9	4,4	4,2	4,2	4,1	-10,0	-4,1	-0,1	-1,1
Grenzüb. Empfang	11,3	13,8	13,3	13,6	13,9	21,8	-3,2	1,8	0,8
Luftfracht⁵⁾	1,421	1,410	1,437	1,475	1,588	-0,7	1,9	2,6	2,5
Binnenverkehr	0,044	0,043	0,044	0,044	0,047	-2,0	2,0	1,4	1,9
Grenzüb. Versand	0,724	0,721	0,734	0,753	0,817	-0,5	1,8	2,6	2,7
Grenzüb. Empfang	0,653	0,647	0,660	0,677	0,724	-0,8	2,0	2,6	2,3
Gesamter Güterv.	632,6	645,8	658,4	674,7	724,3	2,1	1,9	2,5	2,4
Binnenverkehr	334,7	339,5	343,4	349,0	364,6	1,4	1,2	1,6	1,5
Grenzüb. Versand	86,8	86,9	89,9	92,3	99,7	0,0	3,5	2,6	2,6
Grenzüb. Empfang	108,5	113,1	114,3	117,6	127,5	4,2	1,0	2,9	2,7
Durchgangsverkehr	102,5	106,4	110,8	115,8	132,5	3,8	4,2	4,5	4,6

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

5) Einschl. Luftpost. Für die Transportleistung des Durchgangsverkehrs sind keine Daten verfügbar

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Der **Durchgangsverkehr** wies über viele Jahre die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf. In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Drei Viertel des gesamten Transitverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Die Veränderung von deren (gesamter) Transportleistung ist in aller Regel nicht

weit entfernt von derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung, die im Jahr **2014** um 6,9 % gestiegen ist. Die Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt dagegen noch sehr unsicher. Dennoch kann – parallel zur gesamten Fahrleistung der ausländischen Lkw – für deren Transitverkehr ein sich beschleunigender Anstieg angenommen werden. Daraus errechnet sich ein gesamtmodales Plus um gut 4 % (Aufkommen und Leistung). Daran partizipierten der Lkw und hier auch die Eisenbahnen, während der Transitverkehr auf den Wasserstraßen auf Grund von rückläufigen Mineralölproduktentransporten ein Minus hinnehmen musste.

Im Jahr **2015** sollte die allgemeine wirtschaftliche Aufwärtsbewegung in Europa dazu führen, dass der Transitverkehr ein noch etwas höheres Wachstum aufweisen wird (4,7 % bzw. 4,5 %). Erneut profitieren davon vor allem der Straßen- und der Schienenverkehr. Beide Aussagen gelten gleichermaßen für die Jahre von **2016 bis 2018**.

Luftfracht

Das Luftfrachtaufkommen schloss im Jahr **2014** mit fast 4,4 Mio. Tonnen um voraussichtlich 1,9 % höher ab als im Jahr 2013. Damit scheint der seit 2012 anhaltende negative Trend überwunden. Damals entfernte sich die Luftfracht zunehmend vom weltwirtschaftlichen Wachstumskurs. Während Welthandel und Seeverkehr zulegten, sank das Wachstum der Luftfracht um fast 3 %. Auch zuletzt litt die Luftfracht an Marktanteilsverlusten zugunsten der Seefracht. Jedoch sorgte eine hohe Gesamtnachfrage zum Jahresende 2013 für einen kontinuierlichen Zuwachs in der beförderten Gütermenge, welche zur Jahresmitte 2014 zusätzlich an Dynamik gewann. Dabei legte der innerdeutsche Verkehr mit geschätzten 1,9 % gegenüber 2013 zu, der grenzüberschreitende Verkehr mit geschätzten 2,5 %. Das Wachstum stützte sich dabei vor allem auf den Interkontinentalbereich. Mit einem prognostizierten Zuwachs von 4,0 % war Asien dabei der größte Wachstumstreiber, wo China nach wie vor für die größten Impulse sorgt. Moderate Zuwächse stammten ebenfalls aus Amerika. In den USA sorgen niedrige Energiekosten und eine zunehmend einsetzende Reindustrialisierung für ein stabiles Wachstum. Selbst die Afrika-Verkehre konnten wieder positive Zuwächse im Jahr 2014 verzeichnen, nachdem das Wachstum in den zwei Jahren zuvor massiv eingebrochen war. Allerdings droht die Nachfrage in einigen Regionen aufgrund des niedrigen Ölpreises und der damit wegbrechenden Einnahmen erneut zu bröckeln. Auch das Ebolafieber und die Unruhen in West- und Nordafrika verhindern zusätzliches Wachstum. Für das Jahr **2015** wird daher erneut mit einem Rückgang von über 7% gerechnet. Demgegenüber stehen ein starkes Wachstum in Amerika und Asien mit jeweils 2,2 % und 4,2 %. Auch in Europa ist mit einem moderaten Zuwachs von 1,5 % zu rechnen. Daraus resultiert ein Gesamtwachstum von 2,5 % für das Jahr 2015, welches sich in den nachfolgenden Jahren bis **2018** konstant entwickeln wird.

Tabelle G-9: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t					Veränderung in % ¹⁾			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Gesamt ²⁾	4,317	4,315	4,395	4,505	4,851	0,0	1,9	2,5	2,5
Innerdeutsch	0,111	0,108	0,110	0,111	0,116	-2,3	1,9	1,0	1,4
Grenzüberschreitend	4,094	4,114	4,218	4,331	4,672	0,5	2,5	2,7	2,6
- davon Europa	1,203	1,213	1,225	1,244	1,303	0,8	1,0	1,5	1,6
- darunter EU-27	0,925	0,937	0,968	0,988	1,053	1,3	3,3	2,1	2,1
- davon Interkontinental	2,891	2,901	2,993	3,087	3,369	0,3	3,1	3,1	3,0
-davon Afrika	0,124	0,106	0,107	0,099	0,100	-14,8	1,0	-7,1	0,3
-davon Amerika	0,921	0,912	0,928	0,948	1,010	-0,9	1,8	2,2	2,1
- davon Asien	1,844	1,883	1,957	2,039	2,259	2,1	4,0	4,2	3,5
-davon Austral./Ozean.	0,003	0,001	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

Seeverkehr

In die Darstellung nach Hauptverkehrsverbindungen wird auch diejenige des **Seeverkehrs nach Kontinenten** aufgenommen. Der dominierende Kontinent im Seeverkehr Deutschlands ist der Verkehr mit **Europa**, der aber seit Längerem in der Regel tendenziell unterdurchschnittlich expandiert. In den letzten Jahren war es günstig, dass die Transportströme weit überwiegend nicht mit den südeuropäischen Krisenstaaten, sondern zu einem hohen Anteil mit den Ostseeanrainerländern verlaufen. Im Jahr 2014 hat sich das jedoch eher nachteilig ausgewirkt, weil die Verkehre mit Russland eingebrochen sind. Dennoch ist nach den, für die Monate bis September vorliegenden, statistischen Daten davon auszugehen, dass im Gesamtjahr noch ein Anstieg etwa im Rahmen des gesamten Seeverkehrs verbleibt. Für den Prognosezeitraum ist – entsprechend des generellen konjunkturellen Verlaufs – weiterhin mit einer Zunahme zu rechnen, die aber etwas unterproportional zum Gesamtverkehr ausfallen wird.

Tabelle G-10: Seeverkehr nach Kontinenten

	Mio. t ¹⁾					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Europa	167,6	166,1	170,6	173,2	183,6	-0,9	2,8	1,5	2,0
Afrika	14,6	15,0	14,6	14,8	15,6	2,7	-2,7	1,5	1,6
Nordamerika	23,4	24,1	22,1	22,5	23,9	3,2	-8,2	1,9	2,0
Mittel-/Südamerika	22,0	20,3	20,8	21,4	23,2	-7,6	2,4	2,7	2,8
Asien	61,9	63,3	67,4	71,5	82,3	2,3	6,5	6,0	4,8
Australien	2,0	1,8	1,5	1,4	1,2	-13,1	-14,5	-7,5	-5,4
Zusammen ²⁾	291,5	290,6	297,1	304,8	329,8	-0,3	2,2	2,6	2,7
Innerhalb Deutschlands	3,6	3,4	3,8	3,8	4,0	-5,0	11,6	1,8	1,6
Insgesamt	295,1	294,0	300,9	308,7	333,8	-0,4	2,4	2,6	2,6

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Das zweitbedeutendste Segment und gleichzeitig langjähriger Wachstumsträger ist der Verkehr mit **Asien**. Hier war im Jahr 2014 wieder – nach einer kurzen Schwächephase in den Jahren 2012 und 2013 – ein hoher Anstieg zu beobachten (6,5 %). Generell ist in diesem Fahrtgebiet der Anteil der Massengüter, die den Seeverkehr bremsen können, sehr gering. Für die Jahre ab 2015 ist weiterhin ein weit überdurchschnittliches Wachstum zu erwarten.

Bei den Transporten mit **Nordamerika** ist im Jahr 2014 ein spürbarer Rückgang nicht mehr zu verhindern (-8 %). Er kommt nicht durch Massengüter, sondern durch den, oben bereits erwähnten, Containerverkehr zustande, der sogar um über 10 % gesunken ist. Das Aufkommen ist in zahlreichen Güterabteilungen gesunken, was nach wie vor noch kaum erklärbar ist. Für den Prognosezeitraum gehen wir jedoch davon aus, dass dies temporär bleiben wird.

Der Verkehr mit **Mittel- und Südamerika** hat sich nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2013, der vor allem durch kräftig sinkende Erzeinfuhren aus Brasilien zustande kam, im Folgejahr wieder etwas erholt. Für die Jahre ab 2015 zeichnet sich, der Gesamtentwicklung der einzelnen Güterarten folgend, ein Anstieg im Ausmaß des Gesamtverkehrs ab.

Die Transporte aus und nach **Afrika** bestehen zu einem großen Teil aus Rohstoffen. In den Jahren 2012 und 2013 sind sie – entgegen des langjährigen Trends – gestiegen (5 % und 3 %), im Jahr 2014 jedoch wieder gesunken (-3 %). Nordafrikanisches Rohöl kommt, wie oben dargestellt, kaum auf dem Seeweg nach Deutschland, sondern fast ausschließlich über Pipelines aus den Mittelmeerhäfen. Deshalb blieb der massive Einbruch der Importe aus Libyen für die deutschen Seehäfen nahezu ohne Folgen. Lediglich die reduzierten Einfuhren aus Nigeria machen



sich bemerkbar, aber nur sehr geringfügig. Für die Jahre ab 2015 wird mit annähernd konstanten Rohöleinfuhren aus Afrika und einem leichten Anstieg über alle Güterarten gerechnet.

3.4 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Wie einleitend zur Kommentierung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Abschnitt 3.1 bereits erwähnt, ist auf die Datenlage hinsichtlich des Verkehrs der **ausländischen Fahrzeuge** einzugehen. Auf sie entfällt mittlerweile bereits über ein Drittel der Transportleistung des gesamten Straßenverkehrs und ein Viertel derjenigen des gesamtmodalen Güterverkehrs. Deshalb werden deren Veränderungen von denen der ausländischen Lkw maßgeblich beeinflusst. Beim Aufkommen ist deren Anteil mit 11 % weniger hoch, so dass sich die Auswirkungen von Revisionen auf den gesamtmodalen Wert in Grenzen halten.

Die Daten für die ausländischen Lkw werden auf der Basis des **Eurostat-Datenpools**, der auf der statistischen Erfassung der Transporte durch die jeweiligen Herkunftsländer basiert, gewonnen und, soweit sie den Verkehr in Deutschland betreffen, vom **KBA** in seinen statistischen Publikationen für den Verkehr der Fahrzeuge aus den EU-Mitgliedstaaten, den EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein sowie seit 2008 auch aus der Schweiz und Kroatien veröffentlicht. Die fehlenden Werte werden vom DIW für die Publikation "Verkehr in Zahlen" geschätzt. Die Veröffentlichung der Daten durch das KBA erfolgt, entsprechend den Lieferungen von Eurostat, mit einer Zeitverzögerung von rund 1,5 bis 2 Jahren.

In der Zwischenzeit schätzen wir – und auch das DIW – die Werte anhand der Entwicklung des Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen (pro Güterabteilung und Hauptverkehrsverbindung), der längerfristigen Abweichungen zwischen den beiden Segmenten sowie, als Eichgröße, der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung ausländischer Fahrzeuge auf Bundesautobahnen. Letztere stellt im Gegensatz zu den statistischen Erhebungen, die allesamt auf unterschiedlich großen Stichproben einzelner Meldestaaten beruhen, quasi eine Vollerhebung dar, deren Ergebnisse als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden können, allerdings nur für die Fahrleistung, nicht für die Transportleistung. Auf Fahrten außerhalb von Bundesautobahnen bzw. mit Fahrzeugen mit weniger als 12 t Gesamtgewicht, die beide nicht der Mautpflicht unterliegen, entfallen nur geringe Teile der gesamten Fahrleistung der ausländischen Fahrzeuge, so dass sie durch die Mautstatistik hinreichend zuverlässig abgebildet wird.

Angesichts der Zeitverzögerung in der statistischen Erfassung ist an dieser Stelle zunächst nochmals auf das Jahr **2012** einzugehen. Die mautpflichtige **Fahrleistung** der ausländischen Fahrzeuge ist um **0,9 %** gestiegen. Das DIW schätzte für deren Aufkommen und Leistung Zunahmen um **1,8 %** bzw. **1,5 %**.¹ Die seit Dezember 2014 vorliegenden Statistiken des KBA füh-

¹ DIW (Bearb.) / BMVBS (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2014/2015, S. 241 u. 245.

ren zu Werten von **2,8 %** bzw. **3,2 %**. Wir haben die DIW-Werte für die Kabotagetransporte mit den KBA-Werten, die erfahrungsgemäß Bestand haben werden, überschrieben und alle übrigen Werte übernommen. Daraus errechnet sich ein Zuwachs in Höhe von **2,3 %** und **1,4 %**. Die geringe Höhe erklärt sich natürlich durch das, bereits mehrfach erwähnte, schwache Wachstum des innereuropäischen Handels in diesem Jahr.

Für das Jahr **2013** liegen von Seiten des **KBA** noch überhaupt keine Werte vor. Die mautpflichtige **Fahrleistung** der ausländischen Fahrzeuge ist um **3,7 %** gestiegen. Das DIW schätzte für deren Aufkommen und Leistung Zunahmen um **3,1 %** bzw. **3,4 %**. Mit dem gleichen Verfahren zur Kabotage wie oben errechnen sich **4,0 %** und **3,9 %**. Diese Werte sind allerdings noch sehr vorläufig. Präzisiert werden sie, wie immer, erst nach Publikation der detaillierten Jahresstatistiken des KBA. Das Aufkommen der **deutschen** Fahrzeuge ist im Jahr 2013 leicht gestiegen (1,6 %), die Leistung dagegen kaum (0,2 %). Damit sind die Marktanteile der ausländischen Lkw im Jahr 2013 weiterhin gestiegen sind.

Im Jahr **2014** sind Aufkommen und Leistung der deutschen Fahrzeuge nach den bisher vorliegenden Daten stärker gestiegen als in den beiden Vorjahren, nämlich um 3,4 % bzw. 1,3 % (vgl. Abschn. 3.1). Die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Fahrzeuge hat sich um 6,9 % erhöht, also ebenfalls kräftiger als 2012 und 2013. Für die Transportnachfrage haben wir etwas geringere Werte (6,3 % und 6,0 %) angenommen. Damit haben sich die Marktanteile der ausländischen Fahrzeuge weiterhin kräftig erhöht.

Für alle Jahre **ab 2015** ist aus derzeitiger Sicht wegen der weiteren Verbesserung der Perspektiven für den deutschen Außenhandel mit der EU bzw. der Eurozone damit zu rechnen, dass der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr nicht nur auf den Wachstumspfad zurückfindet, sondern auch nicht allzu weit unter der früheren Dynamik bleiben wird (vgl. Abschn. 3.1). Schon weil die ausländischen Lkw nahezu ausschließlich hier tätig sind, werden sie davon überdurchschnittlich stark profitieren. Hinzu kommen weitere, zu erwartende, Marktanteilsgewinne, so dass mit einem ähnlich hohen Plus (jeweils rund 5 %) zu rechnen ist wie im laufenden Jahr. Es ist davon auszugehen, dass die deutschen Fahrzeuge am Wachstum des gesamten grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs, wie schon seit geraumer Zeit, kaum partizipieren werden. Deshalb wird der gesamte Verkehr mit deutschen Fahrzeugen ab 2015 deutlich schwächer zulegen.

Die Leistung des **Kabotageverkehrs** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr **2012** wird vom KBA mittlerweile mit 8,4 Mrd. tkm angegeben. Damit ist sie erneut kräftig (24 %) gewachsen, nachdem sich der Anstieg im Jahr 2011 auf 12 % abgeschwächt hatte.¹ Darin kommt nach wie

¹ Nach dem letzten, vom KBA (Statistik "VE 3") veröffentlichten Stand. Die Eurostat-Werte führen zu 11 %.

vor die endgültige Freigabe der Kabotagetransporte für osteuropäische Unternehmen im Jahr 2010 zum Ausdruck. Für **2013** wird von Eurostat ein weiterer Anstieg um 20 % ausgewiesen. Für alle Jahre **ab 2014** nehmen wir bis auf weiteres eine stetige Verminderung dieser immer noch hohen Dynamik an. Diese Erwartung ist allerdings mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenige für den Gesamtverkehr der ausländischen Lkw.

Tabelle G-11: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2875,7	2922,1	3020,3	3064,5	3193,7	1,6	3,4	1,5	1,4
- Nahverkehr	1611,6	1641,3	1708,8	1725,8	1765,8	1,8	4,1	1,0	0,8
- Regionalverkehr	646,0	663,1	685,8	702,0	754,8	2,6	3,4	2,4	2,4
- Fernverkehr	618,1	617,8	625,7	636,7	673,1	-0,1	1,3	1,8	1,9
Ausländische Fahrzeuge	433,5	450,7	479,0	504,7	582,2	4,0	6,3	5,4	4,9
- Grenzüb. Verkehr	404,3	415,7	439,7	461,5	532,8	2,8	5,8	5,0	4,9
- Kabotage	29,2	35,0	39,2	43,2	49,4	19,9	12,0	10,0	4,6
Insgesamt	3309,2	3372,8	3499,2	3569,2	3775,9	1,9	3,7	2,0	1,9
Transportleistung¹⁾									
Deutsche Fahrzeuge	280,0	280,7	284,2	288,1	300,4	0,2	1,3	1,4	1,4
- Nahverkehr	28,8	29,7	31,2	31,4	31,9	3,2	4,9	0,7	0,6
- Regionalverkehr	57,8	59,4	61,2	62,5	66,9	2,7	3,1	2,2	2,3
- Fernverkehr	193,4	191,6	191,8	194,2	201,6	-0,9	0,1	1,2	1,3
Ausländische Fahrzeuge	166,4	172,9	183,3	192,6	221,6	3,9	6,0	5,1	4,8
- Grenzüb. Verkehr	158,1	162,9	172,1	180,3	207,6	3,1	5,6	4,8	4,8
- Kabotage	8,3	10,0	11,2	12,3	14,1	19,9	12,0	10,0	4,6
Insgesamt	446,4	453,6	467,5	480,7	522,0	1,6	3,1	2,8	2,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) wurde der Nahverkehr (bis 50 km) im ersten Quartal des Jahres **2014** von den kräftig steigenden Baustoffbeförderungen drastisch angetrieben (+30 %, Aufkommen). Dies schlug auf das Jahresergebnis durch, weshalb der Nahverkehr den höchsten Anstieg verbuchte. Die seit 2011 zu beobachtende, gegen den langjährigen Trend laufende, überdurchschnittliche Entwicklung des Regionalverkehrs (51 bis 150 km, +7 %) im Vergleich zum Fernverkehr (über 150 km, +2 %) hat sich in den ersten sieben Monaten, für die Daten vorliegen, fortgesetzt. Hier hat sich zum einen der rückläufige grenzüberschreitende Verkehr (der deutschen Lkw) ausgewirkt, der weit überwiegend im Fernverkehr durchgeführt wird. Aber auch bei innerdeutschen Beförderungen stieg der Regionalverkehr überdurchschnittlich. Dies dürfte weiterhin auf veränderte logistische Abläufe zurückzuführen

ren sein, wie sie nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamts für Güterverkehr bereits seit 2008 beobachtet werden können.¹ Die Divergenz dürfte sich aber im weiteren Verlauf des Jahres noch einebnen.

In allen Jahren von **2015 bis 2018** ist für den Nahverkehr, entsprechend der Entwicklung der Bauwirtschaft, ein wesentlich schwächerer Anstieg als im abgelaufenen Jahr zu erwarten. Der Regional- und der Fernverkehr werden (zusammen) stärker zulegen. Nachdem der Regionalverkehr seit vier Jahren Anteile gewinnt, wird dies nunmehr auch für den Prognosezeitraum angenommen. Da aber die grenzüberschreitenden Beförderungen (der deutschen Lkw) wieder ins Plus geraten dürften, wenngleich nicht im Ausmaß der ausländischen Fahrzeuge, dürfte die Wachstumsdifferenz zwischen Regional- und der Fernverkehr geringer ausfallen als in den letzten Jahren.

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

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **gesamte Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) nahm im Jahr **2014** nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand um 1,7 % bzw. 2 % zu (Aufkommen und Leistung). Für **2015** ist ein nahezu gleich hoher Anstieg zu erwarten (1,8 % bzw. 2,0 %), im mittelfristigen Prognosezeitraum von **2016 bis 2018** hingegen ein schwächerer Anstieg (1,0 % bzw. 1,2 % p.a.).

Alle diese Verläufe sind auf den **Individualverkehr** zurückzuführen, auf den rund 80 % des gesamten Personenverkehrs entfallen. Er dürfte im Jahr **2014** um 2,0 % (Aufkommen und Leistung) gestiegen sein. Der Pkw-Bestand hat sich erneut spürbar ausgeweitet. Sowohl die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten als auch die Kraftstoffpreise wirkten expansiv.

Im Jahr **2015** werden die privaten Konsumausgaben nochmals stärker wirken als im Vorjahr. Für den Pkw-Bestand ist eine erneute spürbare Ausweitung zu prognostizieren. Die Kraftstoffpreise werden im Jahresdurchschnitt auf Grund des Rückgangs im zweiten Halbjahr 2014 massiv sinken. Aus diesen Gründen ist für den Individualverkehr nochmals ein weit überdurchschnittlicher Anstieg zu erwarten (erneut 2,0 %, Aufkommen und Leistung).

In den Jahren von **2016 bis 2018** hält die Dynamik der privaten Konsumausgaben weitgehend an. Der Pkw-Bestand wird sich etwas schwächer ausweiten als zuvor. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird ein Wiederanstieg angenommen. Dies lässt insgesamt eine nochmalige Zunahme des Individualverkehrs erwarten, die aber klar geringer ausfällt (1,0 % p.a., beide Größen) als in den Jahren 2014 und 2015 (jeweils 2,0 %).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** (ÖSPV) ist das, vom Nahverkehr geprägte, Beförderungsaufkommen im Jahr **2014** über eine Stagnation nicht hinausgekommen. Im Linienfernverkehr hat sich die äußerst kräftige Dynamik im Jahr 2014 fortgesetzt (+120 %). Der Gelegenheitsverkehr setzte seinen langjährigen Abwärtstrend in abgeschwächtem Ausmaß fort. Bei der Fahrtzahl des gesamten ÖSPV ist der Fernverkehr kaum spürbar, bei der Verkehrsleistung dagegen schon, weshalb sie ein spürbares Wachstum (3,7 %) verbuchte. Das ist das günstigste Ergebnis der ÖSPV-Leistung seit 2004.

Im Jahr **2015** sind für die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten des Nahverkehrs etwas schwächere Impulse zu erwarten als im Vorjahr. Von den Kraftstoffpreisen dürfte eine spürbare Bremswirkung ausgehen. Zusammen wird eine erneute Stagnation des ÖSPNV prognostiziert. Der Linienfernverkehr wird weiterhin drastisch expandieren, prozentual jedoch

weit geringer (28 %) als im Vorjahr. Für den Gelegenheitsverkehr ist mit einer weiteren Schrumpfung zu rechnen. Im gesamten ÖSPV nimmt das Aufkommen wie im Nahverkehr zu (0,2 %). Die Leistung (+1,7 %) wächst, entsprechend dem Linienfernverkehr, schwächer als im Vorjahr.

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	56948	57230	58347	59508	61358	0,5	2,0	2,0	1,0
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	9328	9380	9395	9418	9533	0,6	0,2	0,2	0,4
Eisenbahnverkehr	2550	2613	2662	2712	2856	2,5	1,9	1,9	1,7
Luftverkehr ⁴⁾	179	181	187	192	210	1,1	3,1	3,0	3,0
Insgesamt	69005	69404	70591	71830	73956	0,6	1,7	1,8	1,0
Verkehrsleistung¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	914,6	917,7	935,6	954,2	983,9	0,3	2,0	2,0	1,0
Öffentlicher Straßenv. ³⁾	76,0	77,1	80,0	81,4	82,5	1,5	3,7	1,7	0,4
Eisenbahnverkehr	88,8	89,6	89,6	91,2	97,3	0,9	0,0	1,7	2,2
Luftverkehr	56,3	56,7	58,4	60,2	65,8	0,7	3,1	3,0	3,0
Insgesamt	1135,7	1141,2	1163,7	1187,0	1229,4	0,5	2,0	2,0	1,2
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw, Kraftträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen									
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger									

Quellen: Statistisches Bundesamt, DIW, eigene Prognosen

In den Jahren von **2016 bis 2018** vermindert sich der Bremseffekt aus den Kraftstoffpreisen erheblich. Deshalb ist für den Nahverkehr ein etwas höheres Fahrgastplus (0,4 % p.a.) als im laufenden Jahr zu erwarten. Im Linienfernverkehr wird sich das prozentuale Wachstum weiterhin abschwächen, und zwar auf etwa 5 % p.a. Für den gesamten ÖSPV ergibt sich beim Aufkommen wie bei der Leistung ein Plus um 0,4 % p.a.

Im **Eisenbahnverkehr** konnte im Jahr **2014** der Nahverkehr (SPNV) ein Plus um 2,1 % (Aufkommen) bzw. 1,4 % (Leistung) verbuchen. Gedämpft wurde er vor allem von den Streiks, daneben von dem Kraftstoffpreiserückgang. Im Fernverkehr ist die Nachfrage sogar gesunken (-1,5 % bzw. -1,9 %). Entscheidend waren auch hier die Streiks sowie zusätzlich Verluste an den Fernbus. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus eine Zunahme des Aufkommens in Höhe von 1,9 %, während die Leistung über eine Stagnation nicht hinaus gekommen ist.

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten

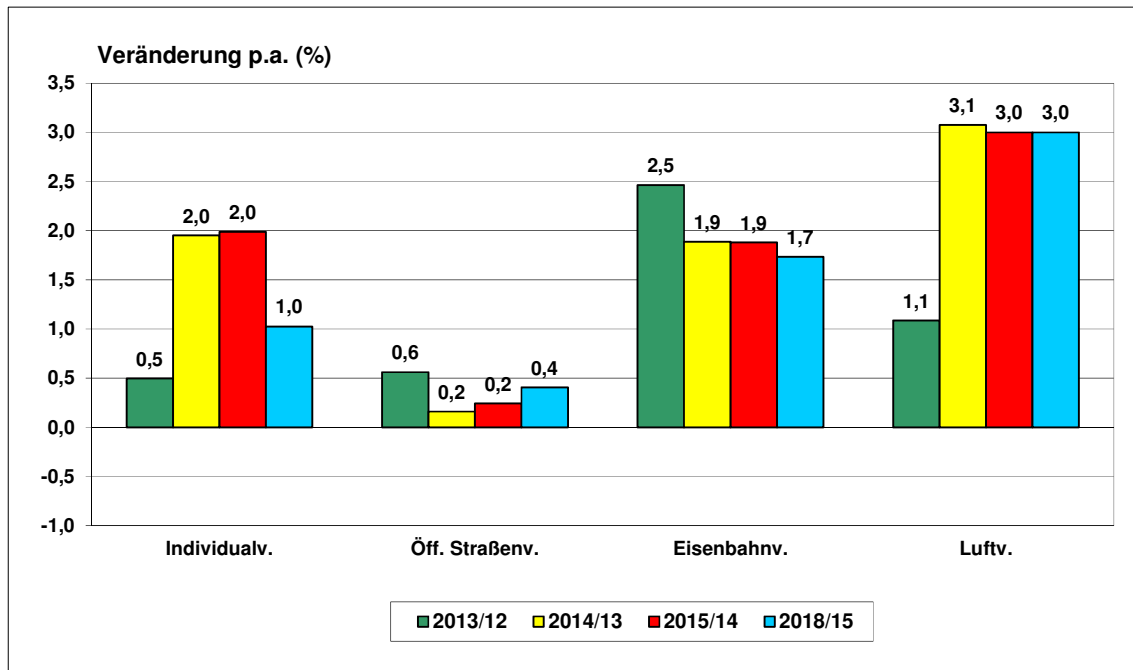
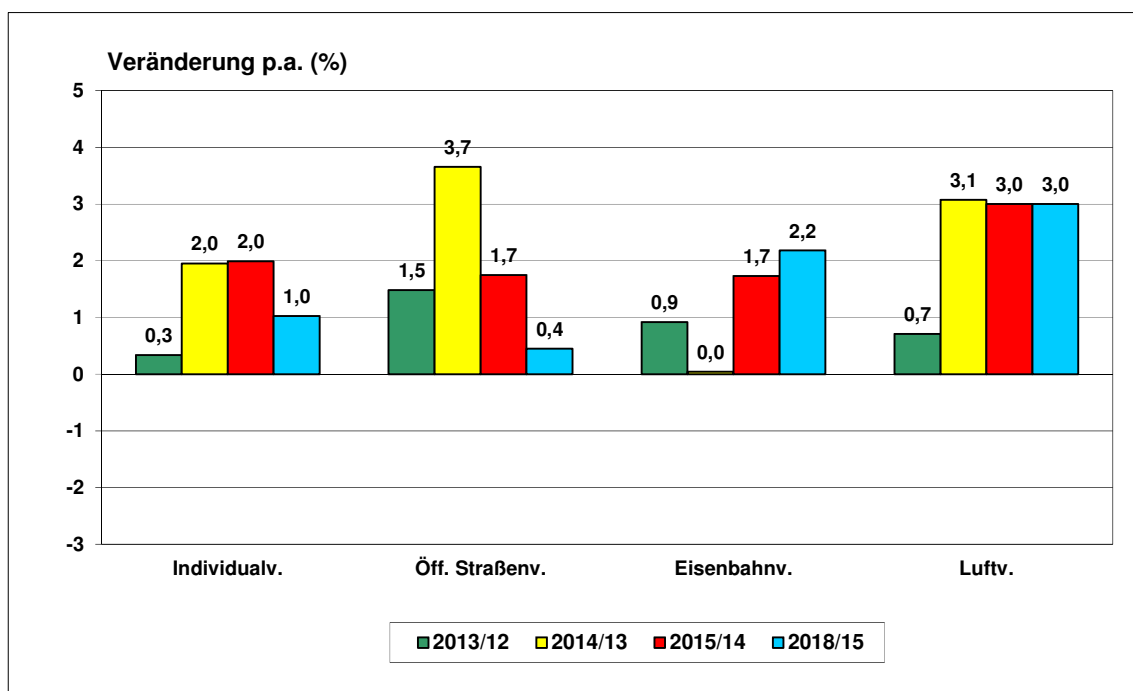


Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten



Im Jahr 2015 werden im Nahverkehr, das Ausbleiben weiterer Streiks unterstellt, spürbare Basiseffekte aus den letztjährigen Arbeitsniederlegungen eintreten. Dem entgegen steht der er-

hebliche Rückgang der Kraftstoffpreise, die hier aber geringere Effekte haben als auf den ÖSPNV. Saldiert wird die Nachfrage um rund 2 % (beide Größen) zunehmen. Auch im Fernverkehr kommt es zu erheblichen Basiseffekten aus den Streiks im Vorjahr. Dem stehen jedoch nochmalige Verluste an den Fernbus entgegen, die allerdings geringer werden. Saldiert prognostizieren wir für den Fernverkehr ein Plus um rund 1,5 %, woraus sich für den gesamten Eisenbahnverkehr eine Zunahme um 1,9 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung) ergibt.

In den Jahren von **2016 bis 2018** sind die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse nochmals etwas ungünstiger. Daneben profitiert der Nahverkehr von der Inbetriebnahme des Flughafens in Berlin, der im Gegensatz zu Tegel an das Berliner S-Bahn-System angeschlossen ist. Deshalb wächst der Nahverkehr um knapp 2 % p.a. Der Fernverkehr erhält zusätzliche Impulse von der Neu-/Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Halle/Leipzig und nimmt um 2,4 % bzw. 2,7 % p.a. zu. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich daraus ein Anstieg um 1,7 % bzw. 2,2 % p.a.

Nachdem das Jahr 2013 im **Luftverkehr** nur ein mäßiges Wachstum von 1,1% hervorbrachte, erholte sich der gesamte Passagierverkehr im Jahr **2014**. Mit einem erwarteten Fluggastaufkommen von 186,7 Mio. Passagieren betrug das Wachstum 3,1 % für das abgelaufene Jahr. Erstmals seit zwei Jahren nahm nun auch der innerdeutsche Verkehr wieder zu. Trotz massiver Einschränkungen im Flugbetrieb durch wiederholte Pilotenstreiks wurde hier ein Wachstum von voraussichtlich 0,8 % erreicht. Der grenzüberschreitende Verkehr hat mit erwarteten 3,4 % stark zugelegt. Ausschlaggebend hierfür war die Verlagerung von touristischen Zielen hin zu den europäischen Südländern. Auch der Interkontinentalverkehr konnte gegenüber dem Vorjahr deutlich zulegen und ist im Jahr 2014 um voraussichtlich 1,8 % gewachsen. Dabei wuchsen die Verkehre nach Amerika und Asien gleichermaßen an und verzeichneten prognostizierte Zuwächse von 2,4 % bzw. 2,3 %.

Das Jahr **2015** wird voraussichtlich an die Erholung des Jahres 2014 anknüpfen und ein Wachstum von 3,0 % für den Passagierverkehr aufweisen. Durch das allgemein niedrige Niveau der Verbraucherpreise und einen um die Hälfte gesunkenen Ölpreis seit dem Sommer 2014 sind die verfügbaren Einkommen der Haushalte spürbar gestiegen. Auch die Luftfahrtunternehmen profitieren, wenn auch mit größerer Verzögerung, von einem niedrigen Ölpreis und werden Flugtickets zu günstigeren Konditionen anbieten können, was wiederum die Nachfrage nach Flügen steigert. So wird der innerdeutsche Verkehr im Jahr 2015 um voraussichtlich 1,0 % wachsen, grenzüberschreitend voraussichtlich um 3,3 %.

Auch für die Jahre **2016 bis 2018** wird mit einem stabilen Zuwachs sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr gerechnet. Ausschlaggebend sind die positiven weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, sodass von einem Gesamtwachstum von 3 % ausgegangen wird.

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergeben sich im **Modal Split** des Personenverkehrs folgende Bewegungen: Der Anteil des Individualverkehrs am Aufkommen nimmt über den gesamten Betrachtungszeitraum etwas zu, bei der Leistung dagegen leicht ab. Der Anteil des öffentlichen Straßenpersonverkehrs entwickelt sich, bedingt durch die Expansion des Fernbusverkehrs, umgekehrt. Derjenige der Eisenbahnen nimmt tendenziell leicht zu. Der Anteil des Luftverkehrs wächst ab 2014, was im Jahr 2013 nur vorübergehend unterbrochen wurde.

Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens

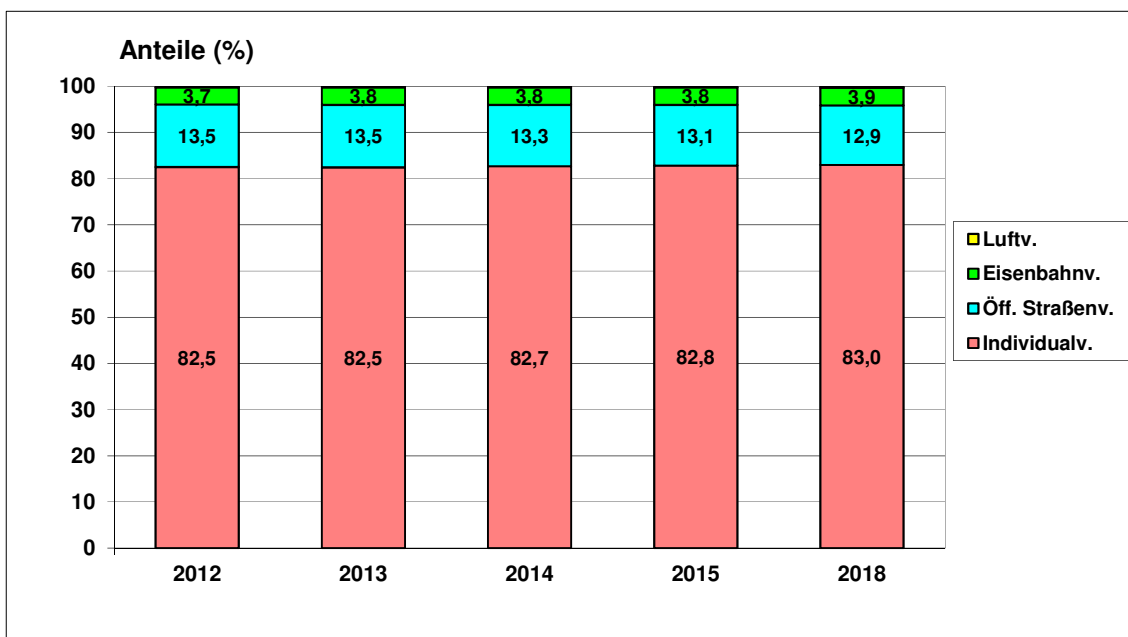
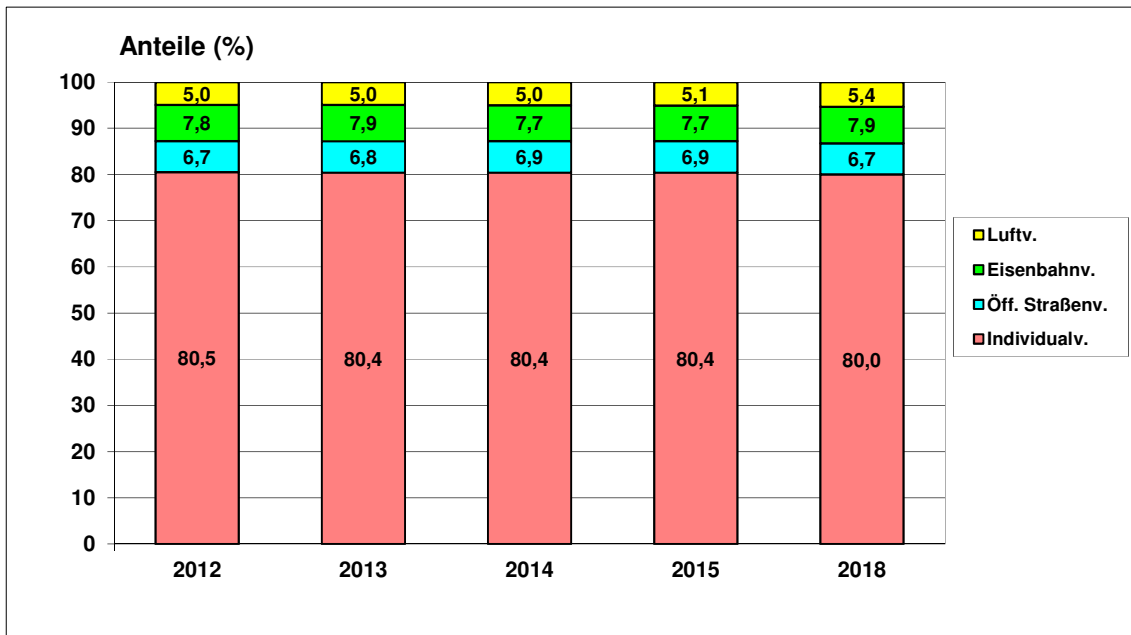


Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung



4.2 Motorisierter Individualverkehr

Bei der Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs ist zunächst nochmals auf das Jahr **2013** einzugehen. Grundsätzlich wird die Vergangenheitsentwicklung vom DIW anhand des Pkw-Bestands, des Kraftstoffabsatzes, dessen Struktur, von Annahmen über den spezifischen Verbrauch der Fahrzeugflotte und weiterer Parameter geschätzt. Der Absatz von Ottokraftstoff, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, war im Jahr 2013 um lediglich 0,3 % (revidiert) gesunken. Dies stellt (nach 2011) das zweitniedrigste Minus seit dem Jahr 1999 dar. In der **Sommerprognose 2014** haben wir für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw eine Abnahme um 1 % sowie für die Fahrleistung der Diesel-Pkw einen Anstieg im halben Ausmaß des Bestandswachstums (5,1 %) angenommen. Daraus errechnete sich für die Pkw-Fahrleistung ein Wachstum in Höhe von **1,3 %**, die wie immer auch auf die Verkehrsleistung und das -aufkommen übertragen wurde.

In der jüngsten Schätzung des **DIW** wurde für die Pkw-Fahrleistung ein Anstieg um lediglich **0,8 %** geschätzt. Die Abweichung entsteht im Wesentlichen durch zwei Komponenten der Schätzung:

- Erstens hat das DIW für den Verbrauch von Ottokraftstoff durch Pkw einen Rückgang um 2,1 % angenommen. Die erhebliche Abweichung zum o.a. Gesamtabatz (-0,3 %) kommt nach Auskunft des DIW durch eine Absenkung des Saldos von Im- und Exporten zustande.
- Zweitens wurde für den spezifischen Verbrauch von Otto-Pkw eine Abnahme um lediglich 0,1 % angesetzt. Das durchschnittliche Minus der letzten 20 Jahre beläuft sich auf 1,0 %.
- Für die Fahrleistung der Diesel-Pkw wurde dagegen mit 4,4 % ein noch etwas höherer Zuwachs als in unserer letzten Schätzung vom Sommer 2014 angenommen, was den Effekt der beiden anderen Abweichungen auf das Gesamtergebnis dämpft.

Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge wurde vom DIW ein Rückgang um 0,5 % und für die mittlere Fahrtweite eine Abnahme um 0,2 % angenommen. Damit ergeben sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtanzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2013 noch geringere Wachstumsraten als für die Fahrleistung, nämlich **0,3 %** bzw. **0,5 %** (vgl. Tab. P-2).

Dieser geringe Anstieg korrespondiert unseres Erachtens weniger gut mit der Entwicklung der **Hauptinflussfaktoren** als unsere o.a. Schätzung:

- Der Pkw-Bestand hat sich erneut spürbar ausgeweitet (+1,0).
- Die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten, d.h. sowohl die privaten Konsumausgaben (0,8 %, revidiert) als auch die Erwerbstätigenzahl (0,6 %), sind merklich gestiegen.
- Die Kraftstoffpreise sind im Jahresdurchschnitt um 3,5 % gesunken.

Für das Ende des Jahres 2015 sind die ersten Ergebnisse der **Fahrleistungserhebung 2014** angekündigt. Es bleibt abzuwarten, ob sie, wie schon 1993 und 2002, zu einem spürbaren Revisionsbedarf der Fortschreibungsergebnisse des DIW führen werden.

Bei der Darstellung der Entwicklung im Jahr **2014** ist wie immer zunächst auf den **Pkw-Bestand**, eine der zentralen Kennziffern für den Individualverkehr, einzugehen, der vom KBA jeweils für den Stand zum 1. Januar ausgewiesen wird. Dabei ist es sinnvoll, für ein bestimmtes Jahr den statistisch ausgewiesenen Wert für den Januar des Folgejahres, also nicht den des laufenden Jahres, heranzuziehen. Denn der Bestandsaufbau findet überwiegend in der ersten Jahreshälfte statt, so dass der Jahresanfangsbestand stärker vom (tatsächlichen) Jahresdurchschnittswert abweicht als der Jahresendbestand. Außerdem wird der Bestandsaufbau eines Jahres dann durch die Haupteinflussgrößen des gleichen Jahres erklärt und nicht durch diejenigen des Vorjahres.

Leider hat das KBA den Pkw-Bestand zum 1.1.2015 – im Gegensatz zu den Jahren von 2010 bis 2013 – nicht vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose veröffentlicht. Somit musste er **geschätzt** werden. Die Pkw-Dichte hat in den fünf Jahren von 2009 bis 2013 um **0,9 %** p.a. zugenommen. Dabei wurde sie vor allem von den stärker als zuvor wachsenden **Einkommen** zusätzlich angetrieben. Der erneute Kraftstoffpreisanstieg der letzten Jahre machte sich dagegen wie immer nur begrenzt bemerkbar, weil er die Pkw-Nutzung weit mehr als den Besitz tangiert. Ein nicht unwesentlicher Einfluss entsteht mittlerweile auch wieder aus der **demographischen Komponente**, die bis vor kurzem in den Hintergrund gerückt war. Die motorisierungsfähige Bevölkerung über 18 Jahren hatte in den Jahren von 2008 bis 2010 kaum zugenommen (weniger als 0,1 % p.a.) und damit nahezu keinen Einfluss auf die Bestandsentwicklung. Dagegen stieg sie in den drei Jahren von 2011 bis 2013 mit 0,4 % p.a. spürbar stärker (vgl. Abschn. 2.1, jetzt auch auf Basis des Zensus) und trug somit rechnerisch ein Drittel zur Bestandausweitung (1,2 %) bei. Dies wiederum zeigt, dass die Veränderungen in den demographischen Leitgrößen für die Verkehrsentwicklung auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht völlig unbedeutend sein können.

Im Jahr **2014**, d.h. zum 1.1.2015, dürfte die **Pkw-Dichte** die vergleichsweise starke Dynamik der Vorjahre nicht nochmals erreichen, da die Nachholeffekte, die sie ausgelöst haben, mittlerweile endgültig abgeschlossen sein dürften. Der Anstieg dürfte sich, bei einer vergleichbaren Entwicklung der verfügbaren Einkommen, auf 0,5 % belaufen. Bei einer etwas höheren Zunahme der Zahl der fahrfähigen Einwohner (0,5 %) als in den drei Vorjahren errechnet sich für den **Pkw-Bestand** ein Plus um **0,9 %**.

Die Pkw-Fahrleistung des Jahres 2014 ist zu diesem Zeitpunkt des Jahres über die o.a. Indikatoren zu schätzen. Der Absatz von **Ottokraftstoff**, der nahezu ausschließlich von Pkw verbraucht wird, ist im ersten Quartal um 4 % gestiegen. Hier haben sich ebenfalls die außerordentlichen Witterungsverhältnisse ausgewirkt. Nach einer annähernden Stagnation im zweiten und im dritten Quartal wuchs der Absatz im Oktober und im November um über 5 %. Hier hat sich bereits die Kraftstoffpreisentwicklung niedergeschlagen. Der Zuwachs im gesamten Jahr beläuft sich auf bemerkenswerte rund **2 %**. Üblicherweise nimmt diese Größe angesichts der schrumpfenden Zahl benzinbetriebener Pkw und des tendenziell sinkenden Durchschnittsverbrauchs ab; im Durchschnitt der Jahre von 2000 bis 2012 belief sich das Minus auf 3,1 %.

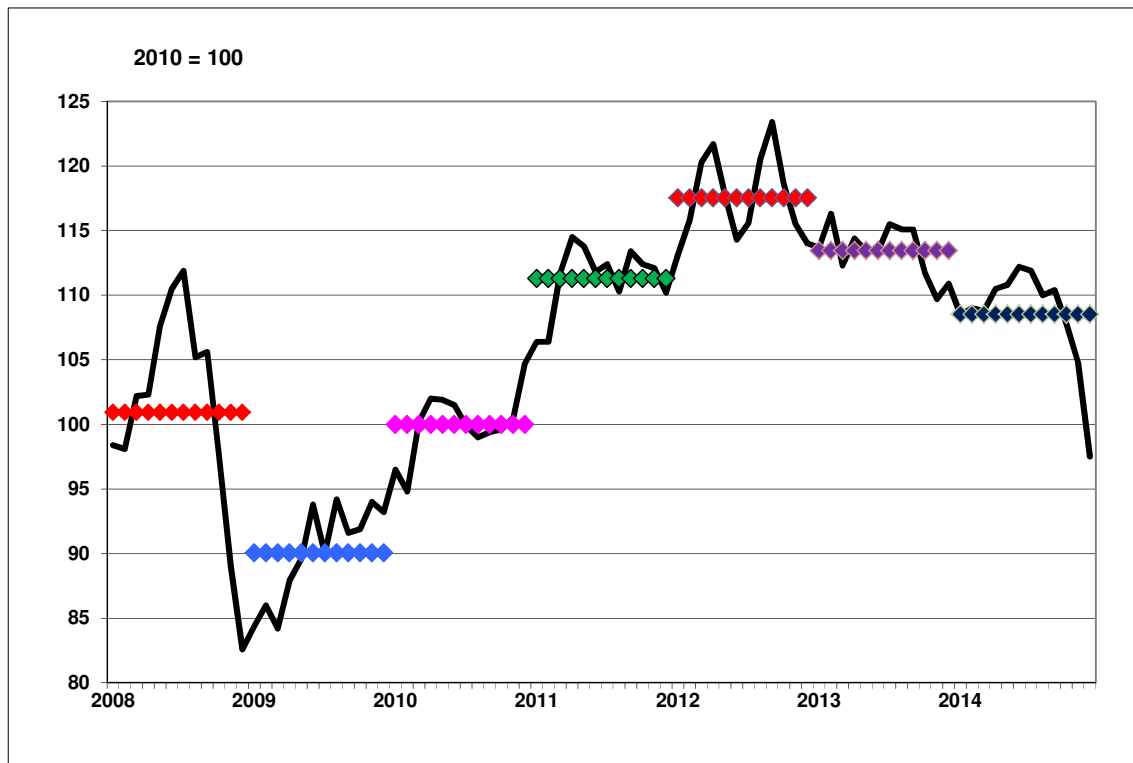
Nähme man für den Durchschnittsverbrauch der benzinbetriebenen Pkw eine Abnahme in Höhe des langjährigen Durchschnitts (rund 1 %) sowie für die Fahrleistung der Diesel-Pkw einen erneuten Anstieg im Ausmaß des Bestandswachstums (ca. 4 %) an, dann würde sich, über beide Antriebsarten aggregiert,¹ eine Zunahme der (gesamten) **Pkw-Fahrleistung** um über 3 % errechnen. Dies passt nicht zur Entwicklung der Haupteinflussfaktoren. Die Pkw-Fahrleistung auf Bundesfernstraßen ist nach Auskunft der BAST in den ersten drei Quartalen um 2,2 % gestiegen; diejenige auf allen Straßenkategorien wächst in aller Regel schwächer. Deshalb haben wir den Rückgang des spezifischen Verbrauchs auf den Vorjahreswert (-0,1 %) abgesenkt und die Zunahme der Fahrleistung der Diesel-Pkw halbiert. Daraus errechnet sich ein Wachstum der gesamten Fahrleistung (aller Pkw auf allen Straßen) in Höhe von **2,0 %**. Für die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw bedeutet das einen Anstieg um 1,0 %. Für die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge und die mittlere Fahrtweite haben wir die vom DIW für 2013 geschätzte Entwicklung als Sonderfaktor interpretiert und zunächst, wie immer, jeweils eine Stagnation angenommen. Damit ergibt sich für die **Verkehrsleistung** und die **Fahrtenzahl** des Individualverkehrs im Jahr 2014 ebenfalls ein Anstieg um **2,0 %** (vgl. Tab. P-2).

Diese Entwicklung harmoniert gut mit der Entwicklung der **Haupteinflussfaktoren**. Der **Pkw-Bestand** hat sich, wie dargestellt, erneut spürbar ausgeweitet. Auch die **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten waren nochmals expansiver ausgeprägt als im Jahr 2013. Sowohl die privaten Konsumausgaben (1,1 % nach 0,8 %) als auch die Erwerbstätigenzahl (0,9 % nach 0,6 %) stiegen etwas stärker. Schließlich wirkten auch die **Kraftstoffpreise** – wie schon im Jahr 2013 – anregend. Sowohl der Rohölpreis in US-Dollar (Brent) als auch der (nominale) deutsche Einfuhrpreis sanken im Jahresdurchschnitt um jeweils 9 % (vgl. Abschn. 2.4). Somit ging der Kraftstoffpreis um **4,4 %** zurück. Real, d.h. deflationiert mit der allgemeinen Preissteigerungsrate, errechnet sich im Jahresdurchschnittvergleich ein Rückgang um 5,2 %. Am Jahresende 2014 wurde das niedrigste Preisniveau seit Februar 2010 erreicht (vgl. Abb. P-5). Hinzu kam im Jahr

¹ Die Pkw mit anderen Antriebsarten (Gas, Elektro etc.) haben mit einem Fahrleistungsanteil von unter 2 % (noch) keinen sichtbaren Einfluss auf die Gesamtveränderung.

2014, wie bereits erwähnt, ein spürbarer Impuls aus den **Witterungsbedingungen**. In den ersten drei Monaten des Jahres war der Pkw-Verkehr nahezu überhaupt nicht, im gleichen Vorjahreszeitraum dagegen überdurchschnittlich stark behindert.

Abbildung P-5: Entwicklung des Kraftstoffpreisindex von 2008 bis 2014



Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der **Prognose** vom Jahresanfang 2014 wurde für die zentralen Kennziffern des Individualverkehrs ein Anstieg um 1,2 % prognostiziert. Die **Abweichung** zur derzeitigen o.a. Schätzung (2,0 %) ist vor allem auf den Verlauf der Kraftstoffpreise zurückzuführen. Für sie wurde vor einem Jahr ein Rückgang um lediglich 1,5 % angenommen, tatsächlich sind sie um 4,4 % gesunken. Bei Ansetzung der empirisch langjährig belegten Preiselastizitäten ergibt sich daraus eine Erhöhung der Pkw-Fahrleistung um knapp 0,5 %. Hinzu kam der Witterungseinfluss, der vor einem Jahr zumindest in der Höhe nicht absehbar war.

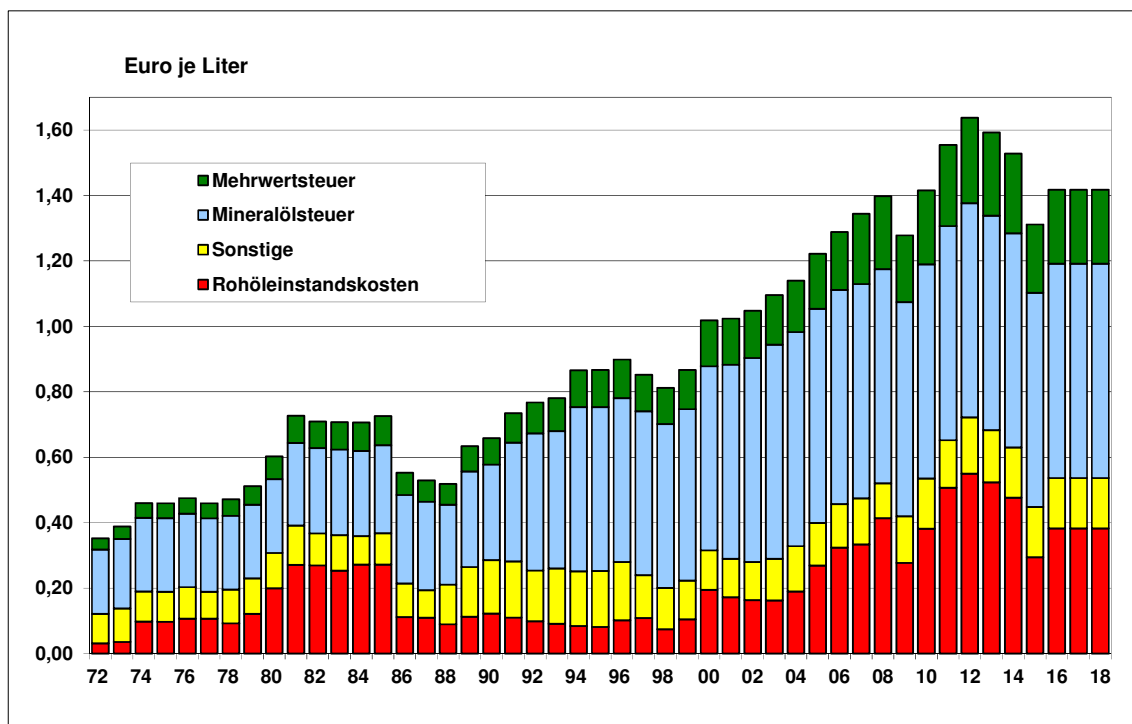
Im Jahr **2015** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs grundsätzlich weiterhin expansiv, und zwar überwiegend in einem ähnlichen Ausmaß wie im laufenden Jahr. Die Erwerbstätigenzahl wird sich um 0,4 % erhöhen (2014: 0,9 %). Bedeutender noch ist, dass sich die Zunahme der **privaten Konsumausgaben** nochmals etwas beschleunigt (1,6 % nach

1,1 %). Deshalb wird auch die Pkw-Dichte stärker steigen (0,6 %) als im Vorjahr, wenngleich nur geringfügig. Die Zahl der fahrfähigen Einwohner nimmt etwas schwächer zu (0,3 %), so dass für den **Pkw-Bestand** eine Ausweitung um erneut 0,9 % zu erwarten ist.

Die **Kraftstoffpreisentwicklung** wird natürlich von dem drastischen Rückgang im zweiten Halbjahr 2014 geprägt. Auch wenn sich der Weltrohölpreis, wie angenommen, im Verlauf des Jahres 2015 mehr oder minder stark erholt und über dem Niveau vom Jahresende 2014 liegt, ergibt sich im Jahresdurchschnittsvergleich eine massive Preissenkung um rund 40 % (vgl. Abschn. 2.4). Für den Kraftstoffpreis bedeutet das einen Rückgang um nominal **14 %** (vgl. Abb. P-6) und real 15 %. Ein derartiges Ausmaß gab es in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland erst zwei Mal, nämlich

- erstens im Jahr 2009 (-11 %), damals aber im Gefolge eines unmittelbar vorangegangenen massiven Preisanstiegs über mehrere Jahre, was die Vergleichbarkeit mit der diesjährigen Situation beeinflusst,
- und zweitens im Jahr 1986 (-24 %), damals als Folge eines spürbar erhöhten Angebots der OPEC-Länder, namentlich von Saudi-Arabien, was eher mit der aktuellen Situation vergleichbar ist.

Abbildung P-6: Langfristige Entwicklung des Preises für Eurosuper



Quellen: Mineralölwirtschaftsverband, eigene Prognosen

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	43,431	43,851	44,264	44,657	45,479	1,0	0,9	0,9	0,6
Pkw-Dichte (1000) ²⁾	644	647	650	654	663	0,6	0,5	0,6	0,4
Durchschn. Fahrl. (1000 Fzkm) ³⁾	14,05	14,03	14,17	14,32	14,50	-0,1	1,0	1,1	0,4
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	610,1	615,1	627,1	639,6	659,5	0,8	2,0	2,0	1,0
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,499	1,492	1,492	1,492	1,492	-0,5	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	914,6	917,7	935,6	954,2	983,9	0,3	2,0	2,0	1,0
Durchschn. Fahrtweite (km)	16,06	16,04	16,04	16,04	16,04	-0,2	0,0	0,0	0,0
Verk.aufkommen (Mrd. Pers.)	56,948	57,230	58,347	59,508	61,358	0,5	2,0	2,0	1,0

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

2) Pro 1000 Einw ohner über 18 Jahre (Jahresende)

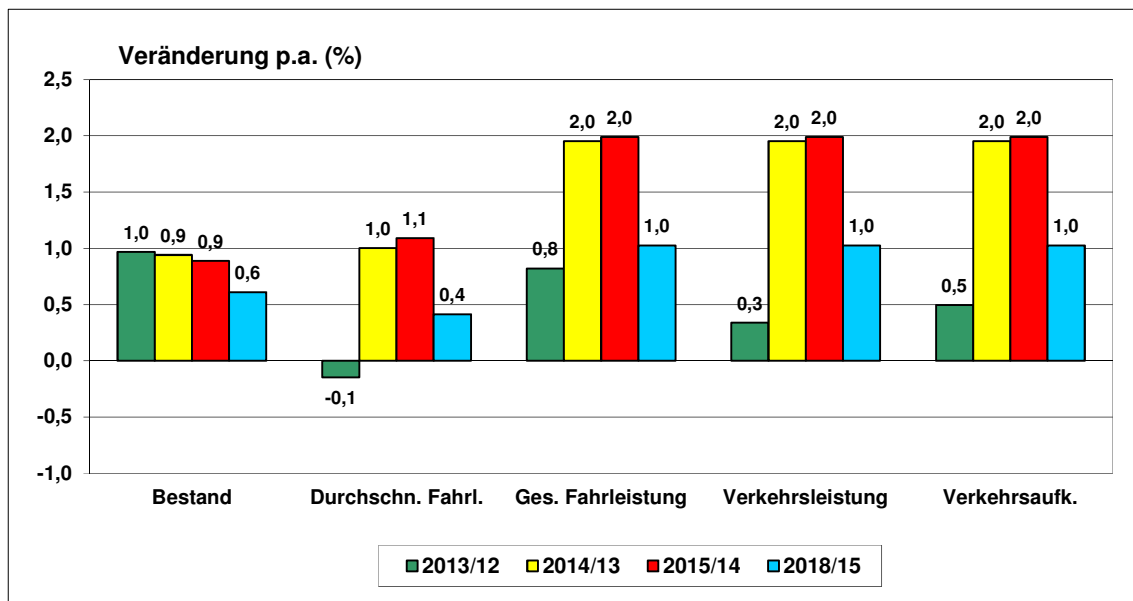
3) Pro Pkw

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

5) Pro Fahrzeugkilometer

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DW, eigene Prognosen

Abbildung P-7: Entwicklung der Komponenten des Individualverkehrs



In derartigen Situationen stellt sich wieder einmal die Frage nach einer evtl. **Asymmetrie der Preiselastizität** des Pkw-Verkehrs, d.h. ob er auf Preissenkungen im (prozentual) gleichen Verhältnis reagiert wie auf Preisanstiege. Es ist davon auszugehen, dass diese Asymmetrie in einem gewissen Ausmaß in der Tat vorhanden ist. Würde man die langjährige Preiselastizität von (mindestens) -0,15 heranziehen, dann würde allein der dargestellte Preisrückgang des

Jahres 2015 zu einem Fahrleistungsanstieg von über 2 % führen. Die von uns regelmäßig verwendeten ökonometrischen Verfahren, in denen eine Symmetrie unterstellt wird, ergaben ein Plus von knapp 3 %, was wir als zu hoch erachtet haben. Die Modifikation der entsprechenden Parameter ergibt ein Wachstum der **Pkw-Fahrleistung** um (erneut) **2,0 %**. Bei einer erneut angenommenen Konstanz der durchschnittlichen Besetzung und der mittleren Fahrtweite nehmen die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** im gleichen Ausmaß zu.

In den Jahren von **2016 bis 2018** wirken die Haupteinflussfaktoren des Individualverkehrs insgesamt weniger expansiv als im laufenden Jahr. In einem gewissen Ausmaß trifft das bereits auf die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten zu; die Erwerbstätigenzahl wird sich nur noch um 0,2 % p.a. und die privaten Konsumausgaben um 1,4 % erhöhen. Aus diesem Grund wird auch die Pkw-Dichte etwas schwächer steigen als im Jahr 2014, etwa um 0,4 % p.a. Auch die Zahl der fahrfähigen Einwohner nimmt in einem geringeren Ausmaß zu (0,2 % p.a.), so dass sich für den **Pkw-Bestand** ein Anstieg um 0,6 % p.a. errechnet.

Entscheidend ist jedoch die **Kraftstoffpreisentwicklung**. Der Rückgang des zweiten Halbjahrs 2014 schlägt sich in der Jahresdurchschnittsbetrachtung vor allem im Jahr 2015 nieder; von dem dann erreichten Niveau ist unter den Annahmen dieser Prognosen (vgl. erneut Abschn. 2.4) im Jahr 2016 ein Wiederanstieg und anschließend eine Konstanz zu erwarten. Alle Haupteinflüsse zusammen lassen eine nochmalige spürbare Zunahme des Individualverkehrs erwarten, die aber mit **1,0 %** p.a. deutlich schwächer ausfällt, als es für das laufende Jahr prognostiziert wird.

Vor dem Hintergrund, dass der Individualverkehr über viele Jahre des vergangenen Jahrzehnts deutlich schwächer bzw. teilweise gar nicht (von 2002 bis 2008) gewachsen ist, mag dieser mittelfristig prognostizierte Anstieg überraschen. Die spürbare Abweichung der Verläufe in diesen Zeiträumen ist, wie es aus den bisherigen Ausführungen bereits deutlich geworden sein dürfte, ausschließlich auf die ebenso spürbaren Unterschiede der Entwicklung der **Haupteinflussfaktoren** zurückzuführen. Sie werden im Folgenden nochmals zusammengefasst dargestellt (jeweils Veränderung in % p.a.):

	2008/02	2014/08	2018/14
Pkw-Bestand:	0,7	1,4	0,7
Private Konsumausgaben:	0,5	1,1	1,4
Kraftstoffpreisindex (nominal):	5,5	1,2	-1,9
Pkw-Fahrleistung:	0,0	1,4	1,1

Zwischen **2002 und 2008** kam die Fahrleistung über eine Stagnation nicht hinaus. In diesem Zeitraum stiegen der Pkw-Bestand nur moderat, die Konsumausgaben sehr verhalten und die Kraftstoffpreise deutlich. Zwischen **2008 und 2014** nahmen sowohl der Pkw-Bestand als auch die Konsumausgaben rund doppelt so stark, die Benzinpreise dagegen weitaus schwächer zu. Alle drei Faktoren wirkten also expansiver als zuvor und führten deshalb – im Gegensatz zur Vorperiode – zu einem Wachstum der Fahrleistung um 1,4 %. Zwischen **2014 und 2018** wird sich der Pkw-Bestand zwar schwächer ausweiten, also weniger expansiv wirken als zuvor. Jedoch fällt der Impuls aus den beiden anderen Antriebskräften nochmals spürbar stärker aus. Saldiert lässt dies bereits intuitiv einen Anstieg etwa im Ausmaß der Vorperiode erwarten. Ökonometrische Analysen über beliebig lange Vergangenheitszeiträume mit hoch signifikanten Güteparametern bestätigen dieses Ergebnis.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden, die derzeit bis 2013 vorliegt. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben. Sie liegt derzeit bis zum dritten Quartal 2014 vor. Im Linienverkehr wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Werte für eine fundierte Schätzung ausreichen. Dagegen wird der Gelegenheitsverkehr in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass die Schätzung für das Jahr 2014 allein auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruht. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch rund ein Drittel bei. Somit sind die Aussagen zur letztjährigen Entwicklung der Verkehrsleistung des ÖSPV mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

Im **Buslinienfernverkehr** wurde der Marktzutritt zum 1. Januar 2013 liberalisiert. Für die **Quartalsstatistik** meldepflichtig waren (und sind derzeit noch) lediglich diejenigen Unternehmen, die erstens zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung im Jahr 2009 bereits am Markt tätig waren und zweitens mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Unternehmen, die im Jahr 2013 oder auch schon früher, aber nach 2009 in den Markt eintraten, waren darin also **nicht enthalten**. Seit Oktober 2014 sind jedoch die **Jahreswerte** für den Buslinienfernverkehr im Jahr 2013 verfügbar, die **alle Unternehmen** abdecken. Dies haben wir zum Anlass genommen, den Fernbusverkehr nunmehr gesondert auszuweisen und darzustellen.

Aus der Jahresstatistik für **2013** ergaben sich diesmal nur unwesentliche Veränderungen gegenüber den Ergebnissen der Quartalsstatistik. Im **Nahverkehr** hat sich das Fahrgastaufkommen etwas günstiger (0,5 %), die Verkehrsleistung dagegen mit einer exakten Stagnation etwas ungünstiger entwickelt (Quartalsstatistik: jeweils +0,3 %). Beim **Gelegenheitsverkehr**, der in der Quartalsstatistik nicht erfasst wird, wurde für das Jahr 2013 vor einem Jahr an dieser Stelle und auch in der Sommerprognose 2014 auf Grund der allgemeinen Rahmendaten ein weiterer Rückgang angenommen (Aufkommen -2,6 %, Leistung -2,3 %), der sich aber gegenüber den Jahren zuvor abschwächen sollte. Dies wird von den nun vorliegenden statistischen Daten nicht nur bestätigt, sondern sogar noch übertroffen. Demnach nahmen die beiden Größen um lediglich 0,5 % bzw. 1,9 % ab. Das Minus entstand vor allem im dominierenden Mietomnibusverkehr, während die Ferienzeleisen und die Ausflugsfahrten ein leichtes Plus verbuchen konnten. Der **Fernbusverkehr** ist im ersten Jahr nach der Liberalisierung drastisch gewachsen. Der Zuwachs um 123 % entsprach 1,5 Mrd. Pkm, was den Rückgang des Gelegenheitsverkehrs mehr als ausglich. Damit ist die Verkehrsleistung des **gesamten ÖSPV** im Jahr 2013 erstmals seit der

Neukonzeption der Personenverkehrsstatistik im Jahr 2004 gewachsen, nämlich um 1,5 %. Beim Aufkommen schlug der Fernbusverkehr auf Grund der Größenordnungen nicht durch, so dass es fast exakt wie der Nahverkehr um 0,6 % stieg. .

Im Jahr **2014** ist der **Nahverkehr** nach den Ergebnissen der Quartalsstatistik in den ersten drei Vierteljahren über eine Stagnation nicht hinaus gekommen (Aufkommen), die Leistung sank sogar um 0,2 %. Innerhalb dieses Zeitraums verlief die Entwicklung sehr ruhig; die Veränderungsraten in diesen drei Quartalen lagen zwischen -0,3 % und +0,2 %. Witterungsverhältnisse wie am Jahresanfang 2014 wirken auf den ÖPNV ambivalent: Einerseits werden zusätzliche Fahrten induziert, andererseits aber auch ÖPNV-Fahrten auf den Pkw verlagert. Es ist zu vermuten, dass Letzteres überwog, aber wegen der Osterferienverschiebung im Ergebnis nicht sichtbar war. Für das vierte Quartal sind ähnliche Veränderungsraten anzunehmen. Vom Statistischen Bundesamt wurde eine sehr geringfügige Zunahme des Aufkommens um 0,1 % geschätzt.¹ Für die Leistung ist ein ähnlich geringes Minus zu erwarten. Angeregt wurde der Nahverkehr vor allem von der zunehmenden Zahl der Erwerbstätigen (0,6 %). Die Zahl der Auszubildenden nahm dagegen erneut ab (-0,4 %), die der – weit überdurchschnittlich mobilen – Studenten allerdings um 3 % zu. Dies tangiert nicht nur den Ausbildungsverkehr im eigentlichen Sinne, auf den rund ein Viertel des gesamten ÖSPV entfällt, sondern auch die anderen Fahrten der Auszubildenden, die sie mit ihren Zeitfahrausweisen zurücklegen (Freizeitverkehr etc.). Der, im Jahr 2014 noch vergleichsweise moderate, Rückgang der Kraftstoffpreise dürfte im ÖSPV zumindest leichte dämpfende Impulse ausgelöst haben. In unserer Prognose vom Jahresanfang 2014 haben wir ein Plus um 0,7 % bzw. 0,6 % erwartet. Die ungünstigere tatsächliche Entwicklung dürfte in erster Linie darauf zurückzuführen sein.

Im **Linienfernverkehr** hat sich die äußerst kräftige Dynamik im Jahr 2014 fortgesetzt. Das Online-Portal "fernbusse.de" hatte die Fahrgastzahl des Jahres 2013 (8,2 Mio.) in einer Schätzung vom Januar 2014 nahezu exakt getroffen (8,3 Mio.). Für 2014 hat dieses Portal nunmehr 19,6 Mio. geschätzt.² Dies dürfte jedoch etwas zu hoch sein. Die beiden Marktführer, die nun fusionieren werden, haben in ihrer Pressemitteilung zur Fusion ihr gemeinsames Aufkommen auf 10,7 Mio. beziffert. Nimmt man für die übrigen Start-up-Unternehmen ein ähnliches Wachstum an, was eher die Obergrenze darstellen dürfte, dann errechnet sich für sie eine Fahrgastzahl von gut 3 Mio. Personen. Die bereits vor der Liberalisierung tätigen Unternehmen, die in der Quartalsstatistik erfasst werden, dürften nach deren Ergebnissen knapp 4 Mio. Personen befördert haben. Somit errechnet sich eine gesamte Fahrgastzahl in Höhe von **18 Mio.** Dies entspricht einem Anstieg um **120 %**, den wir auch für die Leistung angesetzt haben.

¹ Statistisches Bundesamt, Neuer Höchststand bei Fahrgästen und Fluggästen im öffentlichen Personenverkehr 2014, Pressemitteilung 43/15 vom 11.2.2015, https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2015/02/PD15_043_461.html

² <http://www.fernbusse.de/aktuelles/fahrgastzahl-verdoppelt-1444/>

Beim **Gelegenheitsverkehr**, für den ebenfalls noch keine Daten für 2014 vorliegen, gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2013 für das laufende Jahr gleichermaßen. Hier ist erneut eine Abnahme zu erwarten, der aber deutlich schwächer als in früheren Jahren ausfallen wird. Er wird auf gut 1 % (Aufkommen) bzw. knapp 2 % (Leistung) quantifiziert. Der durchschnittliche Rückgang zwischen 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, und 2012 betrug noch 3,4 % bzw. 4,0 %. Bei der Fahrtenzahl des **gesamten ÖSPV** ist der Fernverkehr kaum spürbar, weshalb sie nahezu im Ausmaß des Nahverkehrs stieg (0,2 %). Bei der Verkehrsleistung (3,7 %) wirkt der Fernverkehr nunmehr nicht mehr, wie bis 2012, dämpfend, sondern spürbar expansiv.

Im Jahr **2015** sind für die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten des **Nahverkehrs** etwas schwächere Impulse zu erwarten als im Vorjahr. Die Zahl der Erwerbstätigen wird schwächer zu- (0,4 %) und die der Auszubildenden stärker abnehmen (-0,7 %). Lediglich die privaten Konsumausgaben steigen stärker, jedoch besitzen sie einen weit geringeren Einfluss. Von den Kraftstoffpreisen dürfte ein spürbar stärkerer Effekt ausgehen als im Vorjahr. Jedoch entfällt die Bremswirkung der letztjährigen Witterungsverhältnisse. Saldiert über alles wird eine erneute Stagnation des ÖSPNV prognostiziert.

Die weitere Expansion des **Linienfernverkehrs** ist mit außerordentlich hohen Unsicherheiten behaftet. Prozentual wird sie sicherlich drastisch geringer ausfallen als im Jahr 2014. In absoluten Zahlen wird das diesjährige Fahrgastplus, auch wenn die angekündigte Ausweitung des Angebots von den Unternehmen realisiert wird, weit unter dem letztjährigen (10 Mio.) liegen. In pragmatischer Annäherung haben wir 5 Mio. angenommen. Dies entspricht einem Wachstum um rund **ein Viertel**. Beim **Gelegenheitsverkehr** gelten die o.a. Ausführungen auch für das laufende Jahr. Wir gehen davon aus, dass sich das Minus erneut etwas verringert (-1 % bzw. -1,5 %). Im **gesamten ÖSPV** nimmt das Aufkommen, wie immer, im Ausmaß des Nahverkehrs zu (0,2 %). Die Leistung (+1,7 %) wächst schwächer als im Vorjahr, weil sich das absolute Plus im Linienfernverkehr vermindert.

In den Jahren von **2016 bis 2018** werden die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse nochmals etwas ungünstiger ausgeprägt sein. Allerdings vermindert sich der Bremseffekt aus den Kraftstoffpreisen erheblich. Deshalb ist für den **Nahverkehr** ein etwas höheres Fahrgastplus (0,4 % p.a.) als im laufenden Jahr zu erwarten. Im **Linienfernverkehr** wird sich das prozentuale Wachstum mit immer größer werdender Basis weiterhin abschwächen, und zwar auf etwa 5 % p.a. Im **Gelegenheitsverkehr** ist mit einer weiteren leichten Schrumpfung zu rechnen. Für den **gesamten ÖSPV** ergibt sich daraus beim Aufkommen ein Plus wie im Nahverkehr (0,4 % p.a.). Bei dessen Leistung (ebenfalls 0,4 %) macht sich das (auch in absoluten Zahlen) schwächere Wachstum des Linienfernverkehrs bemerkbar.

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	9328	9380	9395	9418	9533	0,6	0,2	0,2	0,4
- Liniennahverkehr	9250	9298	9304	9323	9435	0,5	0,1	0,2	0,4
- Linienfernverkehr	3,0	8,2	18,0	23,0	27,0	178,0	119,5	27,8	5,5
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	74,4	74,0	73,0	72,2	70,6	-0,5	-1,3	-1,0	-0,8
Eisenbahnverkehr	2550	2613	2662	2712	2856	2,5	1,9	1,9	1,7
- Nahverkehr	2419	2482	2533	2581	2715	2,6	2,1	1,9	1,7
- Fernverkehr	131	131	129	131	141	0,0	-1,5	1,5	2,4
Insgesamt	11878	11993	12058	12130	12389	1,0	0,5	0,6	0,7
- Nahverkehr	11669	11779	11837	11904	12150	0,9	0,5	0,6	0,7
- Fernverkehr ³⁾	209	214	220	227	239	2,3	3,2	2,8	1,7
Verkehrsleistung¹⁾									
Öffentlicher Straßenv. ²⁾	76,0	77,1	80,0	81,4	82,5	1,5	3,7	1,7	0,4
- Liniennahverkehr	55,0	55,0	54,9	54,9	55,3	0,0	-0,2	0,0	0,2
- Linienfernverkehr	1,2	2,7	6,0	7,7	9,0	122,6	119,9	27,8	5,5
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	19,8	19,4	19,1	18,8	18,2	-1,9	-1,9	-1,5	-1,1
Eisenbahnverkehr	88,8	89,6	89,6	91,2	97,3	0,9	0,0	1,7	2,2
- Nahverkehr	51,4	52,8	53,5	54,6	57,6	2,6	1,4	2,0	1,8
- Fernverkehr	37,3	36,8	36,1	36,6	39,7	-1,4	-1,9	1,3	2,7
Insgesamt	164,8	166,8	169,6	172,6	179,8	1,2	1,7	1,7	1,4
- Nahverkehr	106,5	107,8	108,4	109,5	112,9	1,3	0,6	1,0	1,0
- Fernverkehr ³⁾	58,4	59,0	61,2	63,0	66,9	1,0	3,7	3,0	2,0

1) Innerhalb Deutschlands

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

3) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnverkehr führten die Daten für das Jahr **2013** gemäß der Jahresstatistik ebenfalls zu nur unwesentlichen Modifikationen gegenüber den Werten aus der Quartalsstatistik. Für den **Nahverkehr** werden jetzt Wachstumsraten in Höhe von 2,6 % (Aufkommen und Leistung) ausgewiesen (Quartalsstatistik: 2,3 % bzw. 2,2 %). Im **Fernverkehr** stimmen die Werte mit denen aus der Quartalsstatistik (0,0 und -1,4 %) exakt überein. Hier sind die Unternehmen allesamt groß genug, um für die Quartalsstatistik meldepflichtig zu sein; es kam auch zu keinen nachträglichen Korrekturen.

Im Jahr **2014** ist der **Eisenbahnnahverkehr** gemäß den Ergebnissen der Quartalsstatistik in den ersten drei Vierteljahren um 2,6 % (Aufkommen) bzw. 2,0 % (Leistung) gestiegen. Im ersten Quartal haben die Witterungsverhältnisse, ähnlich wie im ÖSPNV, etwas gedämpft. Dagegen kam es im zweiten Quartal auf Grund des "Jahrhunderthochwassers" im Jahr 2013 zu einem leichten Basiseffekt. Im vierten Quartal haben sich nach Aussagen der DB die mehrfachen Streiks der GDL spürbar ausgewirkt, so dass der SPNV kaum über eine Stagnation hinauskam. Für das Gesamtjahr wurde vom Statistischen Bundesamt eine Zunahme der Fahrgastzahl in Höhe von 2,1 % geschätzt. Für die Leistung kann ein Anstieg um 1,4 % erwartet werden.

Grundsätzlich unterliegt der SPNV zwar den gleichen gesamtwirtschaftlichen und demographischen Einflüssen. Allerdings besitzt erstens der Ausbildungsverkehr im Schienennahverkehr ein wesentlich geringeres Gewicht. Zweitens konzentriert sich der SPNV, im Gegensatz zum ÖSPNV, zum allergrößten Teil auf die Ballungsräume, in denen der ÖPNV generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Deshalb entwickelt sich der SPNV grundsätzlich stärker als ÖSPNV; die jahresdurchschnittliche Wachstumsrate seit 2005 beläuft sich auf immerhin 2,4 %. Im Jahr 2014 kam zu diesen permanent wirksamen Einflussfaktoren noch eine nicht unerhebliche Angebotsausweitung hinzu. Aus der Inbetriebnahme des City-Tunnel Leipzig (CTL) und weiteren Angebotsausweitungen entstand ein Effekt von knapp 0,5 % des Gesamtergebnisses. Aus diesen Gründen wurde in der Winterprognose ein deutlich höherer Anstieg des SPNV um knapp 3 % (beide Größen) geschätzt. Dass dies nun nicht eingetreten ist, kommt zum großen Teil durch die erwähnten Arbeitsniederlegungen im vierten Quartal zustande. Denkbar wäre auch ein Impuls aus den sinkenden Kraftstoffpreisen, jedoch ist deren Einfluss auf den SPNV in den Ballungsräumen wegen der Restriktionen für den Individualverkehr weit geringer als in den ländlich geprägten Räumen.

Auch für den **Fernverkehr** standen die Signale am Beginn des Jahres 2014 auf Grün. Die Gründe dafür lagen zum einen in der allgemeinen gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsbewegung und zum anderen in einem erheblichen Basiseffekt aus den massiven letztjährigen flutbedingten

Betriebsstörungen. Er war bei der Leistung auf immerhin rund 1 % zu quantifizieren. Schließlich sollten die Flughafenzubringerreisen von dem beschleunigten Wachstum des Luftverkehrs (3 %) profitieren. Aus diesen Gründen wurde in der Winterprognose ein spürbares Plus um 3,0 % bzw. 3,6 % erwartet.

Tatsächlich ist die Fahrgastzahl im Schienenfernverkehr schon im ersten Quartal jedoch um 3,1 % und die Leistung sogar um 4,8 % gesunken. Wie im Nahverkehr kann ein Teil davon auf witterungsbedingt auf den Pkw verlagerte Fahrten zurückzuführen sein, jedoch bestenfalls ein kleinerer Teil. Im zweiten und im dritten Quartal, in dem die o.a. hochwasserbedingten Basiseffekte zu erwarten waren, waren eine lediglich sehr moderate Zunahme der Fahrgastzahl (1,3 %) und eine Stagnation der Leistung zu beobachten. Im vierten Quartal schließlich führten die Streiks sogar zu spürbaren Rückgängen. Für das gesamte Jahr ist, auch auf der Basis von Angaben der DB zu ihren Verkehren, ein **Minus** um **1,5 %** (Aufkommen) bzw. **1,9 %** (Leistung) zu schätzen.

Die Gründe für diese unerwartet ungünstige Entwicklung liegen zum einen in den erwähnten **Arbeitsniederlegungen**. Die dadurch entstandenen Einbußen waren noch weit stärker, als es allein in der Angebotseinschränkung, d.h. den Zugausfällen, rechnerisch zum Ausdruck kommt. Während der Streiktage selbst, als rund die Hälfte des Angebots aufrechterhalten werden konnte, waren die Züge nicht, wie man meinen könnte, überdurchschnittlich, sondern weit unterdurchschnittlich ausgelastet, weil sich die Fahrgäste frühzeitig um Alternativen bemüht haben. Zusätzlich war dies auch noch vor und nach den eigentlichen Streiktagen zu beobachten.

Zum anderen ist es zu erheblichen Verlusten an den **Fernbus** gekommen. Der Anteil der Fernbuskunden, die vorher mit der Bahn gefahren sind, wird in diversen Quellen auf bis zu 44 % (IGES) geschätzt. Dies dürfte zwar zu hoch angesetzt sein; ein Wert von etwa 30 % ist sowohl angesichts anderer Arbeiten von Intraplan als auch nach Erkenntnissen des BAG als realistisch zu betrachten.¹ Der letztjährige Leistungszuwachs im Fernbusverkehr kann auf 3,3 Mrd. Pkm quantifiziert werden (vgl. Abschn. 4.3). 30 % davon bedeuten 1 Mrd. Pkm, was wiederum fast 3 % der Leistung des Schienenfernverkehrs entspricht. Dies verdeutlicht die Stärke des Effekts, die wir vor einem Jahr an dieser Stelle ebenfalls unterschätzt haben. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich aus den genannten Verläufen für das Aufkommen ein nahverkehrsbedingtes Plus in Höhe von 1,9 %, während die Leistung über eine Stagnation nicht hinaus gekommen ist.

¹ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014, Köln 2015, S. 35.

Im Jahr **2015** werden die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse des **Nahverkehrs**, wie im ÖSPNV, etwas ungünstiger ausgeprägt sein als im Vorjahr. Bedeutender sind die Auswirkungen des Arbeitskampfes. Wie bei der Darstellung der Rahmenbedingungen dieser Prognose erwähnt, wäre es völlig willkürlich, zum jetzigen Zeitpunkt Annahmen über Anzahl und Dauer etwaiger neuerlicher Streiks zu treffen. Deshalb kann derzeit nur unterstellt werden, dass es nicht zu weiteren Streiks kommt. Dies wiederum führt auch im Nahverkehr zu einem positiven Basiseffekt. Auch ein Teil der im Vorjahr witterungsbedingt verlagerten Pkw-Fahrten sollte wieder auf die Schiene rückverlagert werden. Dem entgegen steht der erhebliche Rückgang der Kraftstoffpreise. Wie bereits erwähnt, sind die Auswirkungen auf den SPNV jedoch geringer als die auf den ÖSPNV. Saldiert wird erwartet, dass die Nachfrage im Nahverkehr im Jahr 2015 um rund 2 % (beide Größen) zunimmt.

Im **Fernverkehr** sollte zunächst, auch wenn das angesichts der letztjährigen Entwicklung in den Hintergrund geraten ist, die gesamtwirtschaftliche Aufwärtsbewegung ihre Wirkung entfalten. Zudem ist, wie im Nahverkehr, davon auszugehen, dass es zu spürbaren Basiseffekten auf Grund der Streiks des Vorjahres kommt. Allein aus diesen Gründen wäre mit einem Anstieg um etwa 2,5 % zu rechnen. Dem stehen jedoch nochmalige Verluste an den Fernbus entgegen. Allerdings werden diese mit hoher Wahrscheinlichkeit – parallel zu den absoluten Zuwächsen im Fernbusverkehr – geringer. Wenn sich letzterer halbiert (1,7 nach 3,3 Mrd. Pkm), dann gilt das unter sonst gleichen Umständen auch für die dadurch ausgelösten Verluste des Schienenfernverkehrs. D.h. sie belaufen sich dann "nur" noch auf 1 bis 1,5 %. Saldiert prognostizieren wir für das Jahr 2015 ein Plus um rund 1,5 %. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Plus in Höhe von 1,9 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung).

In den Jahren von **2016 bis 2018** sind die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse nochmals etwas ungünstiger. In diesem Zeitraum wird nach dem derzeitigen Planungsstand der neue Flughafen in Berlin in Betrieb genommen. Im Gegensatz zu Tegel ist er an das Berliner S-Bahn-System angeschlossen. Deshalb entsteht hier – allein bezogen auf den Berliner SPNV – ein erheblicher Effekt. Bezogen auf die gesamtdeutsche Fahrgastzahl und verteilt auf drei Jahre geht das allerdings unter. Dennoch wird, wie für 2014, auch für den mittelfristigen Prognosezeitraum davon ausgegangen, dass der **Nahverkehr** auf der Schiene spürbar stärker wächst als der ÖSPNV. Quantifiziert wird dies mit einem Plus um knapp 2 % (beide Größen).

Im **Fernverkehr** wird sich die konjunkturelle Aufwärtsbewegung erneut sowohl auf die Privats als auch die Geschäftsreisen auswirken. Im Vergleich zum laufenden Jahr entfällt zwar der erhebliche Basiseffekt aus den letztjährigen Streiks. Aber auch die Verluste an den Fernbus werden geringer. Für ihn wurde erwartet, dass das absolute Plus in den drei Jahren zusammen (1,3 Mrd. Pkm) geringer ist als das im laufenden Jahr (1,7 Mrd.). Expansiv wirkt die vollständige

Inbetriebnahme der Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig, die Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung München – Berlin ist, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017. Für das erste Betriebsjahr, in dem die dadurch induzierte Nachfrage noch nicht vollständig eingeschwungen ist, können nach Schätzungen von Intraplan rund 2 Mio. Fahrgäste erwartet werden. Bei einer mittleren Reiseweite von rund 350 km entspricht dies 0,7 Mrd. Pkm, was für die gesamte Schienenfernverkehrsleistung ein Plus um immerhin 2 % bedeutet. Für den gesamten Zeitraum wird eine Zunahme um 2,4 bzw. 2,7 % p.a. erwartet. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich daraus ein Anstieg um 1,7 % bzw. 2,2 % p.a.

4.5 Luftverkehr

Nach zwei für den Passagierverkehr mäßigen Jahren kehrte das Wachstum im Jahr **2014** zurück und das Fluggastaufkommen schloss mit 186,7 Mio. Fluggästen um voraussichtlich 3,1 % höher ab als noch im Vorjahr. Somit blieb das Wachstum unbeeinflusst von zeitweise gedämpften konjunkturellen Aussichten und der Zuspitzung von geopolitischen Krisen in der Ukraine und dem Irak. Zusätzliches Wachstum wurde überwiegend von den anhaltenden inländischen Pilotenstreiks verhindert. So berichtete der Flughafen Frankfurt von einem entgangenen Marktwachstum von 1 %. Trotzdem konnten am größten deutschen Verkehrsflughafen neue Rekorde bei den abgefertigten Passagieren aufgestellt werden. Im August wurde erstmals die Grenze von 6 Mio. Fluggästen überschritten. Ausschlaggebend für das kräftige Wachstum war der grenzüberschreitende Verkehr mit einer geschätzten Zunahme von 3,4 % gegenüber 2013. Vor allem der Europaverkehr und insbesondere Verkehre innerhalb der EU-Mitgliedstaaten legten hier mit erwarteten 4,0 % bzw. 5,4 % stark zu. Die Interkont-Verkehre zeigten sich stabil und sind gegenüber dem Jahr 2013 um 1,8 % gewachsen. Die Afrika-Verkehre konnten weder im Jahr 2013 noch im Jahr 2014 ein positives Wachstum vorweisen, die Unsicherheit aufgrund des anhaltenden Ebolafiebers und der Unruhen insbesondere in Nigeria und Libyen dauern nach wie vor an. Jedoch konnten touristische Ziele im Norden Afrikas und Südafrika weitere Rückgänge ausgleichen. Dagegen legte der innerdeutsche Verkehr nur mäßig um voraussichtlich 0,8 % gegenüber 2013 zu. Zwar konnten erstmals seit zwei Jahren wieder Zuwächse verbucht werden, eine stärkere Erholung wurde aber letztlich durch die Pilotenstreiks verhindert. Weil die Zubringerflüge vor allem im Inland annulliert werden mussten, waren die Folgen hier gravierender als gegenüber dem grenzüberschreitenden Verkehr. Weiterhin dürfte der seit 2013 geöffnete Markt für Fernbuslinienverkehre den innerdeutschen Flugverkehr beeinflusst haben. Zum einen sorgt das zusätzliche Angebot auf dem Markt und der damit verbundene Preiswettbewerb um Inlandsbeförderungen für niedrige Preise. Zum anderen verbessert sich die Anbindung durch Bus und Bahn an die großen Flughäfen stetig, was wiederum die Nachfrage nach Inlandsflügen schmälert.

Auch im Jahr **2015** wird sich die positive Entwicklung aus dem Jahr 2014 fortsetzen, sodass mit einem Passagierwachstum von 3,0 % gerechnet wird. Neben besseren weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sorgt vor allem die Tourismusbranche für anhaltend hohe Passagierzahlen. Die Reiselust der Deutschen scheint von politökonomischen Turbulenzen unbeeinflusst zu sein. Wie auch im abgelaufenen Jahr wird der grenzüberschreitende Verkehr um kräftige 3,3 % zulegen. Dabei werden die Europa-Verkehre mit über 4,0 % nach wie vor am stärksten wachsen. Auch die Verkehre nach Amerika und Asien werden an das erfolgreiche Jahr 2014 anknüpfen und mit jeweils 3,5 % bzw. 3,0 % weiter zulegen. Ausgenommen von der positiven Entwicklung bleiben die Verkehre zwischen Deutschland und Afrika. Nach wie vor bleibt die Eindäm-

mung des Ebolafiebers die größte Herausforderung für den Westen des Kontinents. Darüber hinaus sorgen politische Unruhen in vielen Regionen weiterhin für Zurückhaltung bei den Reisenden und auch touristische Ziele in Ägypten, Tunesien und Südafrika können hier nicht für ausreichenden Ausgleich sorgen. Das Wachstum wird daher die Nullgrenze nicht überschreiten und bei -0,4 % verharren.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers.					Veränderung p.a. in % ³⁾			
	2012	2013	2014	2015	2018	13/12	14/13	15/14	18/15
Fluggäste¹⁾	179,2	181,1	186,7	192,3	210,1	1,1	3,1	3,0	3,0
Innerdeutsch (Einsteiger)	23,5	22,6	22,8	23,0	24,2	-3,7	0,8	1,0	1,7
Grenzüberschreitend ²⁾	155,7	158,6	164,0	169,3	186,0	1,8	3,4	3,3	3,2
- davon Europa	119,2	121,8	126,8	131,9	145,4	2,3	4,0	4,1	3,3
- darunter EU	89,6	92,7	97,6	101,7	112,2	3,5	5,4	4,2	3,3
- davon Interkontinental	35,5	35,9	36,5	37,4	40,5	1,1	1,8	2,3	2,7
- davon Afrika	6,0	5,6	5,6	5,4	5,6	-6,2	-0,4	-2,6	1,0
- davon Amerika	14,5	15,1	15,5	16,0	17,5	4,2	2,4	3,5	3,1
- darunter USA	10,0	10,4	10,5	10,8	11,7	4,2	1,0	2,5	2,8
- davon Asien	14,9	15,1	15,5	15,9	17,4	1,6	2,3	3,0	2,9
- davon Australien / Ozeanien	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung⁴⁾	56,3	56,7	58,4	60,2	65,8	0,7	3,1	3,1	3,0
Innerdeutsch	10,4	10,0	10,1	10,2	10,5	-3,8	1,0	1,0	1,0
Grenzüberschreitend	45,9	46,7	48,3	50,0	55,3	1,7	3,5	3,5	3,4

¹⁾ Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

²⁾ inkl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2013: 0,4; 2014: 0,3; 2015: 0,5; 2018: 0,5 Mio.)

³⁾ Veränderungsraten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.

⁴⁾ Innerhalb Deutschlands.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, eigene Prognose



Die Zuwachsraten in den nachfolgenden Jahren bis **2018** werden sich auf einem ähnlichen Niveau bewegen und das gesamte Passagieraufkommen um 3,0 % p.a. wachsen. Dabei werden Interkontinentalverkehre weiter zulegen und das erhöhte Wachstum in Europa etwas abschwächen. Für Afrika werden wieder leichte positive Zuwächse erwartet.