

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2015/2016

im Auftrag des

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

FE-Nr. 97.0348/2015

Waldkirch / Köln Februar 2016

Inhaltsverzeichnis	Seite
0 Zusammenfassung	6
1 Einleitung	13
2 Rahmenbedingungen	14
2.1 Demographische Leitdaten	16
2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	18
3 Güterverkehr	21
3.1 Überblick Gesamtentwicklung	21
3.2 Transportaufkommen und Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern	24
3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	32
3.4 Güterverkehr nach Güterabteilungen	34
3.4.1 Landverkehrsträger	34
3.4.2 Seeverkehr	37
3.5 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen	39
4 Personenverkehr	44
4.1 Überblick	44
4.2 Motorisierter Individualverkehr	49
4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	53
4.4 Eisenbahnverkehr	57
4.5 Luftverkehr	59
5 Anhang: Detailangaben zu den Rahmenbedingungen	61
6 Erläuterungen zur Prognosemethode	72
7 Anhang: Tabellen	74

Abbildungsverzeichnis	Seite
Abbildung Z-1: Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs	12
Abbildung G-1: Langfristige Entwicklung des Binnenländischen Verkehrs in Deutschland	23
Abbildung G-2: Aufteilung der Transportaufkommen auf die Landverkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße	28
Abbildung G-3: Aufteilung der Transportleistung auf die Landverkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße	29
Abbildung G-4: Modale Teilung der Transportaufkommen der Landverkehrsträger	30
Abbildung G-5: Modale Teilung der Transportleistung der Landverkehrsträger	31
Abbildung G-6: Veränderung des Transportaufkommens nach Hauptverkehrsbeziehungen	40
Abbildung G-7: Veränderung der Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen	41
Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten	47
Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten	47
Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	48
Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung	48
Abbildung P-5: Entwicklung Kraftstoffpreisindex 2008 - 2015	51
Abbildung P-6: Entwicklung Kraftstoffpreis Eurosuper	52

Tabellenverzeichnis	Seite
Tabelle R-1: Demographische Leitdaten	17
Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten	18
Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten Deutschlands	19
Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	26
Tabelle G-2: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	33
Tabelle G-3: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen	34
Tabelle G-4: Luftfracht nach Kontinenten	43
Tabelle G-5: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	74
Tabelle G-6: Schienengüterverkehr nach Güterabteilungen	74
Tabelle G-7: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	75
Tabelle G-8: Seeverkehr nach Güterabteilungen	75
Tabelle G-9: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t/a	76
Tabelle G-10: Transportleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mrd. tkm/a	77
Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	45
Tabelle P-2: Komponenten des MIV	53
Tabelle P-3: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen	56
Tabelle P-4: Luftverkehr	60

Abkürzungen

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

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" hat TCI Röhling Transport Consulting International im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur den hiermit vorgelegten Bericht "Mittelfristprognose Winter 2015/2016" erarbeitet. Die Prognose erstreckt sich auf die Jahre 2016 bis 2019 und gibt auch einen Überblick über die aktuelle Entwicklung im Jahr 2015. Der Luftverkehr (Fracht und Passage) wird vom Referat "Luftverkehrswirtschaftliche Angelegenheiten, Statistik" des Bundesamts für Güterverkehr prognostiziert. Für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Prognosezeitraum bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom Januar 2016 die Grundlage.

Für die Prognose der Verkehrsnachfrage ist die Entwicklung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen von entscheidender Bedeutung. Aufgrund von Expertenmeinungen, Prognosen von Wirtschaftsforschungsinstituten und des Internationalen Währungsfonds werden folgende Entwicklungen erwartet:

- Die Wirtschaftskonjunktur wird nach einem guten Verlauf im Jahr 2015 weiterhin positiv gesehen. Es wird ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bis 2019 von rd. 1,6 % pro Jahr erwartet. Getragen wird die Entwicklung von einer guten Binnennachfrage sowie einem Weltwirtschaftswachstum, für das bis 2019 eine Wachstumsrate von rd. 4,1 % gesehen wird.
- Die Rohölpreise sind weiterhin auf niedrigem Niveau – und werden es zunächst auch bleiben, womit eine belebende Wirkung für die Wirtschaft, den privaten Konsum sowie die Mobilität verbunden ist.
- Das Zinsniveau wird in Europa auf absehbare Zeit niedrig bleiben, was die Finanzierung von Wohn- und Industriebauten, Investitionen und privaten Konsumausgaben erleichtert. Damit wird insbesondere die Bauindustrie eine positive Entwicklung – zumindest bis zum Jahr 2017 – nehmen.
- Die Ausgaben für den privaten Konsum als wichtiger Bestandteil der Endnachfrage werden im Prognosezeitraum weiter wachsen.
- Die Auswirkungen der Flüchtlingsbewegungen sind noch nicht in allen Wirkungen absehbar. Es wird aber erwartet, dass die junge Bevölkerung in Deutschland durch einen höheren Wanderungssaldo etwas zunimmt, so dass z.B. die Zahl der Schüler und Auszubildenden gegenüber bisherigen Erwartungen leicht wachsen wird.

- In 2015 gab es Sonderentwicklungen. Zu nennen ist der Bahnstreik, der die Entwicklung der Bahnverkehre beeinträchtigt hat. Diese Effekte beeinflussen auch die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage, da abgewanderte Kunden nicht unbedingt zur Bahn zurückkommen. Zum anderen bewirkte die extreme Trockenheit Niedrigwasserstände auf den Wasserwegen, so dass die Binnenschifffahrt im Jahr 2015 deutliche Nachfragerückgänge zu verzeichnen hatte.

Insgesamt wird erwartet, dass diese Rahmenbedingungen im Prognosezeitraum 2016 bis 2019 zu einem weiteren Anwachsen der Güter- und Personenverkehre führen.

Für den **Güterverkehr** wird erwartet, dass das Transportaufkommen insgesamt von 4.249,1 Mio. Tonnen im Jahr 2015 auf 4.379,2 Mio. Tonnen im Jahr 2019 anwachsen wird, also um durchschnittlich rd. 0,8 % pro Jahr. Die Transportleistung wird im gleichen Zeitraum von 662,6 Mrd. Tonnenkilometer auf 697,0 Mrd. Tonnenkilometer anwachsen, also um durchschnittlich rd. 1,3 % pro Jahr steigen. Es ist somit weiterhin ein Zuwachs der durchschnittlichen Transportentfernung innerhalb des deutschen Verkehrsnetzes zu erwarten. Die nationalen Gütertransporte dürften dabei bis zum Ende des Prognosezeitraums nur geringere Zuwächse zeigen, während für die grenzüberschreitenden Güterverkehre – Versand, Empfang und Durchgangsverkehre von Gütern – deutlich höhere Wachstumsraten zu erwarten sind.

Obwohl zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung die Güterverkehrsstatistik für 2015 noch nicht für das ganze Jahr verfügbar war, ergibt sich doch mit den aktuell vorhandenen Daten für 2015 ein fast vollständiges Bild. Im Jahr 2015 wurde die Struktur der Güterverkehrsnachfrage durch zwei singuläre Ereignisse nachhaltig beeinflusst. Zum einen wurde der in 2014 begonnene Bahnstreik auch 2015 fortgesetzt und beeinträchtigte damit merklich den Schienengüterverkehr. Zum anderen stellte sich in der zweiten Jahreshälfte ein extremes Niedrigwasser auf allen wichtigen Binnenschifffahrtswegen ein, so dass die Binnenschiffe zum Teil nur mit geringer Auslastung fahren konnten. So zeigt sich beim Schienengüterverkehr nach Verlusten im Vorjahr auch 2015 ein Rückgang des Transportaufkommens in Höhe von 1 %. Dem steht aber ein Zuwachs in der Transportleistung von 1,4 % gegenüber. Dies ist auf Verlagerungen innerhalb des Bahnsektors zu Transporten mit größeren Distanzen zurückzuführen. In der zweiten Jahreshälfte 2015 konnte die Bahn einen Teil der Transportnachfrage zurückgewinnen, so dass sich die Schienengüterverkehre trotz des schwierigen Marktumfel-

des gut behauptet haben. Der Einbruch bei der Binnenschifffahrt war 2015 mit einem Verlust von 3,2 % im Aufkommen und einem Rückgang der Transportleistung von 7 % gravierender. Es ist nicht zu erwarten, dass diese Verluste im Prognosezeitraum bis 2019 wieder aufgeholt werden. Der Straßengüterverkehr konnte 2015 von der guten Konjunkturlage, zunehmenden Bauinvestitionen und Mengengewinnen von der Bahn und dem Binnenschiff profitieren, so dass für diesen Verkehrsträger ein Zuwachs von 1,9 % im Aufkommen und 2,2 % in der Leistung zu verzeichnen ist. Die Rohöltransporte in Rohrleitungen profitierten 2015 aufgrund der drastisch gesunkenen Rohölpreise von der gestiegenen Rohölnachfrage im Inland, so dass hier ein Aufkommenszuwachs von 3,3 % für das Jahr 2015 gesehen wird. Für den Seeverkehr ergeben sich für 2015 Aufkommenseinbußen von 2,7 % aufgrund der Handels-sanktionen mit Russland und der Rückgänge der Seeverkehre mit China und den USA.

Für den Zeitraum 2016 bis 2019 wird eine unstetige Veränderung der Güterverkehrsnachfrage erwartet. Auf Basis der Projektionen für die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, Europa und der Welt ist bis 2016 ein deutlicher Anstieg von über 1,5 % beim Aufkommen und der Leistung zu erwarten. Ab dem Jahr 2017 wird die Entwicklung verlangsamt, da erwartet wird, dass ab diesem Jahr die Rahmenbedingungen ungünstiger werden: Voraussichtlich wird die Dynamik der Wirtschaftskonjunktur zurückgehen, die Rohölpreise werden steigen, die Zuwächse der Binnennachfrage und die Wirtschaftsentwicklung von wichtigen Handelspartnern werden sich verlangsamen. Die Auftragslage in der Bauwirtschaft, die im Jahr 2015 sehr erfreulich war und für das Jahr 2016 ebenfalls positiv gesehen wird, dürfte ab 2017 etwas zurückgehen. Dadurch werden bis zum Jahr 2019 weniger Massengüter transportiert, was entsprechende Umstrukturierungen der Güterverkehrsnachfrage nach sich ziehen dürfte. Das Güterverkehrswachstum wird von 2017 bis 2019 noch mit 0,5 % p.a. im Aufkommen und mit 1,1 % p.a. in der Transportleistung prognostiziert.

Wie schon in den vergangenen Jahren wird der **Straßengüterverkehr** absolut am stärksten wachsen, so dass für 2016 mit einem Aufkommenszuwachs von 1,7 % und einem Leistungszuwachs von 2,1 % gerechnet wird. Ab 2017 bis 2019 dürften die Zuwachsraten zurückgehen, so dass noch mit 0,5 % p.a. Zuwachs im Aufkommen und mit 1,1 % p.a. in der Leistung zu rechnen ist. Für den Güterverkehr der **Eisenbahnen** wird erwartet, dass das Verkehrsaufkommen der Bahn 2016 wieder deutlich mit 1,1 % im Aufkommen und 1,5 % in der Leistung zulegen wird. Für den Zeitraum 2017 bis 2019 dürfte dieses Wachstum dann im Einklang mit der Konjunktorentwicklung etwas schwächer ausfallen. Hierbei ist auf den Wachstumsmarkt „**Kombinierter Verkehr**“ hinzuweisen, für den ein überproportionales

Wachstum von 3,0 % in 2016 und durchschnittlich 2,6 % p.a. (jeweils Aufkommen und Leistung) für den Zeitraum 2017 bis 2019 erwartet wird. Bei der **Binnenschifffahrt** ist – auch aufgrund des Basiseffekts - für das Jahr 2016 wieder mit einer Steigerung des Transportaufkommens um 1,2 % und der Transportleistung um 1,1 % zu rechnen. Im Zeitraum 2017 bis 2019 dürfte in der Binnenschifffahrt die Steigerung bei 0,7 % p.a. für das Aufkommen und bei 0,8 % p.a. für die Leistung liegen. Für die **Rohrleitungstransporte** wird im Jahr 2016 aufgrund der weiterhin erwarteten niedrigen Rohölpreise und der guten Nachfrage mit 91,2 Mio. t (0,6 % Zuwachs) ein relativ hohes Transportaufkommen erwartet, das bis 2019 auf 92,1 Mio. t steigen dürfte (0,3 % p.a. Zuwachs von 2017 bis 2019). Für die **Seeverkehre** wird, trotz deutlicher Transportverluste in 2015, bis 2019 wieder eine Rückkehr in die Wachstumszone erwartet, so dass für 2016 mit einem Transportzuwachs von 2,4 % und für 2017 bis 2019 von 1,9 % p.a. gerechnet wird. Insgesamt dürfte der Güterverkehr somit weiter wachsen, wobei die wichtigsten Märkte die Transporte von **hochwertigen Gütern** sein werden, also Konsumgüter, Maschinen, Fahrzeuge, Textilien und Nahrungsmittel.

Im **Luftfrachtverkehr** ist es im Jahr 2015 voraussichtlich zu einem Rückgang des Aufkommens um insgesamt 0,1 % gekommen. Ursächlich für die negative Entwicklung waren die schwache Nachfrage aus China, die hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Ausfuhren nach Amerika sowie Pilotenstreiks am größten deutschen Frachtflughafen in Frankfurt am Main. Für das Jahr 2016 wird mit einem Plus von 1,0 % gerechnet und bis 2019 wird ein Zuwachs von 1,5 % p.a. erwartet.

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

Der **Personenverkehr** aller Verkehrsarten wuchs 2015 voraussichtlich um 1,8 % im Aufkommen und 1,9 % in der Leistung. Im Jahr 2016 dürfte mit 1,9 % bzw. 2,0 % (Aufkommen und Leistung) ein leicht stärkeres Plus als im Vorjahr zu erwarten sein (siehe Abbildung Z-1). Für die Jahre 2017 bis 2019 ist voraussichtlich ein schwächerer Anstieg von 1,3 % p.a. bzw. 1,4 % p.a. zu erwarten.

Treibende Kraft dabei ist die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**. Im Jahr 2016 dürfte er auf Grund der steigenden privaten Konsumausgaben, des erweiterten Pkw-Bestands sowie der nochmalig im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Kraftstoffpreise überdurchschnittlich mit 2,1 % im Aufkommen und 2,0 % in der Leis-

tung identisch zum Vorjahr wachsen. In den Jahren 2017 bis 2019 wird mit einer Abschwächung der Entwicklung der privaten Konsumausgaben sowie auch mit einer geringeren Zunahme des Pkw-Bestandes gerechnet. Ebenfalls ist ein Anstieg der Kraftstoffpreise zu erwarten. Somit dürfte der Zuwachs im MIV mit jeweils 1,4 % p.a. (Aufkommen und Leistung) geringer ausfallen als in den Jahren zuvor.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** dürfte sich der Nahverkehr im Jahr 2016 mit 0,7 % Wachstum im Fahrtenaufkommen und 1,1 % für die Personenverkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr (voraussichtliches Wachstum 2015: 0,6 % bzw. 1,3 % für Aufkommen und Leistung) leicht positiv entwickeln. Der Linienfernverkehr wird sich voraussichtlich weiter dynamisch entwickeln, prozentual jedoch im Jahr 2016 mit 10 % weit geringer als im Vorjahr 2015 (23 %). Für den Gelegenheitsverkehr dürfte aufgrund von Sondereffekten von einer Steigerung von 0,4 % (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden. In den Jahren von 2017 bis 2019 wird zwar die grundsätzlich positive Tendenz der Haupteinflussfaktoren weiterhin Bestand haben, aber es ist von einer Abschwächung der Entwicklung auszugehen. Deshalb kann für den Nahverkehr ein schwächeres Wachstum (0,3 % p.a. beim Aufkommen und Stagnation bei der Leistung) als im laufenden Jahr erwartet werden. Im Linienfernverkehr dürfte sich aufgrund von Konsolidierungstendenzen das relative Wachstum auf ca. 6 % p.a. abschwächen. Der Gelegenheitsverkehr wird nach Auslaufen der Sondereffekte voraussichtlich nicht über eine Stagnation hinauskommen. Für den gesamten ÖSPV würde sich dadurch beim Aufkommen ein Plus um 0,3 % p.a. und bei der Leistung um 0,6 % p.a. ergeben.

Im Jahr 2015 dürfte sich für den **Eisenbahnverkehr** im Aufkommen ein Nullwachstum und in der Leistung ein leichtes Wachstum von 0,4 % ergeben. In 2016 werden sich im Nahverkehr deutliche Basiseffekte aus den letztjährigen Arbeitsniederlegungen sowie positive Impulse aus Angebotserweiterungen einstellen. Dem entgegen steht der nochmalige Rückgang der Kraftstoffpreise und damit verbunden eine verstärkte Nutzung des Pkw, so dass hier voraussichtlich von einem Wachstum von 1,4 % bzw. 0,8 % (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden kann. Auch im Fernverkehr sind Basiseffekte aus den Streiks im Vorjahr zu erwarten. Der Fernverkehr erhält insbesondere zusätzliche Impulse aufgrund zu erwartender Angebotserweiterungen und neuen Kunden- und Preisoffensiven der DB AG. Dem stehen jedoch nochmalige Verluste an den Fernbus entgegen, die allerdings geringer werden, so dass hier mit einem überdurchschnittlichen Wachstum von voraussichtlich jeweils 2,4 % (Aufkommen und Leistung) gerechnet werden dürfte. Für den gesamten Eisenbahnverkehr

würde sich dadurch eine Zunahme um 1,4 % (Aufkommen) bzw. 1,5 % (Leistung) ergeben. In den Jahren 2017 bis 2019 sind die demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse, ähnlich wie beim ÖSPV, etwas ungünstiger. Jedoch profitiert der Nahverkehr von den steigenden Kraftstoffpreisen und damit steigenden Pkw-Nutzerkosten, so dass wir von einem voraussichtlichen jahresdurchschnittlichen Wachstum von 1,3 % bzw. 0,7 % für Aufkommen und Leistung ausgehen. Im Fernverkehr werden die Basiseffekte aus den Vorjahren wegfallen. Demgegenüber dürften die neuen Angebote und die Kundenoffensive weiterhin ihre Wirkung entfalten. Auch wird voraussichtlich die Dynamik des Passagieraufkommens in konkurrierenden Fernbuslinien nachlassen, so dass von einem Wachstum von 1,9 % p.a. für das Aufkommen und 1,8 % p.a. für die Leistung ausgegangen werden kann. Für den gesamten Eisenbahnverkehr dürfte als Summe deshalb ein Plus in Höhe von 1,3 % bzw. 1,2 % p.a. (Aufkommen und Leistung) zu erwarten sein.

Das Passagieraufkommen im **Luftverkehr** ist im Jahr 2015 kräftig um voraussichtlich 4,0 % gewachsen. Damit übertraf das Passagierwachstum die Erwartungen der Sommerprognose und konnte gegenüber den guten Ergebnissen des Jahres 2014 nochmals zulegen. Die allgemeine Zuversicht der Konsumenten und die gestiegenen verfügbaren Einkommen sorgten für eine kräftige Nachfrage. Auf der Angebotsseite bedingten der niedrige Ölpreis und der intensive Wettbewerb zwischen den Airlines günstige Ticketpreise.

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



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

1 Einleitung

TCI Röhling Transport Consulting International wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit der Erstellung der "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" beauftragt. Die Mittelfristprognose wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt. Dabei umfasst die im Sommer eines Jahres vorgelegte "Sommerprognose" die kurzfristige Prognose für das laufende Jahr und die mittelfristige Prognose für die darauf folgenden zwei Jahre. Die im Winter des jeweiligen Jahres erarbeitete "Winterprognose" hat die Prognose für das unmittelbar abgelaufene Jahr, das aktuelle Jahr und die 3 folgenden Jahre zum Inhalt. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte "Mittelfristprognose Winter 2015/2016" auf die Jahre 2015, 2016 und den Zeitraum bis 2019. Für die Prognose wurden die Daten, Statistiken, Brancheneinschätzungen und Erkenntnisse berücksichtigt, die größtenteils bis zum 01.02.2016 vorlagen.

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

Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom Januar 2016 die Grundlage. Diese Projektion gilt als offizielle Prognose der Bundesregierung. Die Prognose der darüber hinaus erforderlichen branchenwirtschaftlichen Leitdaten stützt sich auf Arbeiten von wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstituten, auf Einschätzungen von Verbänden und Experten. Für die weltwirtschaftlichen Leitdaten (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) werden weitestgehend die Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) herangezogen, die in der Ausgabe von Oktober 2015 und einer Aktualisierung von Januar 2016 vorliegen.

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

2 Rahmenbedingungen

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

Für die wichtigsten Kenngrößen des Wirtschafts- und Verkehrsgeschehens ist in den letzten Jahren aufgrund der gesamt- und branchenwirtschaftlichen sowie geopolitischen Lage eine hohe Volatilität festzustellen. Auch im Prognosezeitraum ist weiterhin mit großen Unsicher-heiten zu rechnen. Dies wurde auch schon in der Sommerprognose 2015 konstatiert und eine entsprechend moderate Entwicklung der Personen- und Güterverkehrsnachfrage vo-rausgeschätzt. Allerdings sind die Entwicklungen bisher nicht so, wie sie noch im Sommer erwartet wurden, eingetreten bzw. sie haben sich anders ausgewirkt. Zwar hat sich wie er-wartet die Wirtschaftsentwicklung in China deutlich verändert, was weltweit im Außenhandel und auf den Rohstoffmärkten Auswirkungen zeigte. Allerdings gab und gibt es auch Kom-pensationen, so dass zwar in einzelnen Branchen, nicht aber generell, Auftragsrückgänge zu verzeichnen waren. Der Ölpreis wurde schon im Sommer als sehr niedrig eingestuft, ist aber inzwischen nochmals deutlich gesunken.

Folgende generelle Entwicklungen haben einen Einfluss auf die hier vorgelegte Verkehrs-prognose:

- Die Auftragslage in der deutschen Industrie hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert, die Auftragseingänge haben 2015 nochmals zugenommen – sowohl im Inland als auch

bei Bestellungen aus dem Ausland und hier besonders aus der Eurozone. Die vermuteten Probleme durch die wirtschaftliche Konsolidierung in China sowie die angespannten Beziehungen zwischen Europa und Russland haben die wirtschaftliche Entwicklung von Produktion und Handel nur vereinzelt negativ beeinflusst. Zwar sind Ausfuhren nach China um über 4 % gesunken, allerdings ließen sich diese Verluste durch Exportsteigerungen in europäische Nachbarländer und die USA sowie nach Asien ausgleichen. Auch weiterhin wird in Expertenkreisen mit einem deutlichen Zuwachs des Außenhandels gerechnet, wobei allerdings die im Sommer 2015 veröffentlichten Prognosen leicht nach unten korrigiert wurden.¹

- Die Rohölpreise sind seit 2014 stark gesunken. Das vergleichsweise niedrige Niveau wird aller Voraussicht nach auch 2016 bestehen. Allerdings könnte ab 2017 mit einem Preisanstieg zu rechnen sein, da spätestens bis dahin die Erdöl produzierenden Länder und Unternehmen auf steigende Einnahmen angewiesen sein werden. Die Fracking-Unternehmen in den USA produzieren zwar immer mehr Öl zu weiter sinkenden Preisen, aber diesem Boom werden durch die zunehmend beobachtbaren Umweltprobleme Grenzen gesetzt. Die Entwicklungen sprechen für mittelfristig steigende Ölpreise. Damit werden aber zunächst die Energiekosten in Deutschland niedrig bleiben und auch der Otto- und Dieselkraftstoff dürfte erst ab 2017 wieder teurer werden.
- Die Zinsen in Europa bleiben weiterhin auf einem niedrigen Niveau. In den USA sind die Zinsen im Dezember 2015 moderat angehoben worden. Die dadurch ausgelösten Kapitalströme haben aber bisher keine gravierenden Auswirkungen auf die Geldmärkte und die Wechselkurse gezeigt, zumal die Zinserhöhung aus einer starken Wirtschaftsperiode in den USA hervorgegangen ist. In Europa wird auf absehbare Zeit infolge der Geldschöpfung durch die Europäische Zentralbank das Zinsniveau niedrig gehalten. Das belebt die Bauwirtschaft sowie die Investitionstätigkeit im Prognosezeitraum.
- Die Konsumausgaben als wichtiger Teil der Endnachfrage sind nach einem kurzen Rückgang in der Jahresmitte wieder gestiegen. Grund dafür sind die guten Arbeitsmarktbedingungen, die geringe Inflation sowie die geringen Energiekosten. Es wird auch für den Prognosezeitraum mit wachsenden Konsumausgaben der privaten Haushalte und des Staates gerechnet, wobei ab 2017 das Wachstum etwas rückläufig gesehen wird.
- Entgegen der noch im Sommer geäußerten Erwartungen wird für die Bauindustrie auch für die kommenden Jahre eine gute bis sehr gute Auftragslage gesehen. Die Aktivitäten im Wohnungsbau sowie im Industrie- und Tiefbau werden weiter zunehmen.

¹ Z.B. geht der IWF in der Prognose vom Januar 2016 von 3,1% statt wie noch im letzten Sommer von 3,3% für das Welt-Wirtschaftswachstum in 2015 aus. Dabei ist dieses Wachstum sehr heterogen über die Länder und Kontinente verteilt. Auch für 2016 und 2017 wird die Projektion des Welt-Wirtschaftswachstums um -0,2% korrigiert

- Das Ausmaß der Flüchtlingsströme war im Sommer noch nicht absehbar. Die Wirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft werden zurzeit diskutiert. Auf jeden Fall kann von einem höheren positiven Außenwanderungssaldo ausgegangen werden, womit die Bevölkerung in Deutschland bis 2019 etwas stärker ansteigen wird.
- Die extreme Trockenheit über die Sommermonate hat die Binnenschifffahrt stark beeinträchtigt, so dass die im Sommer geschätzten leichten Aufkommenszuwächse in der Binnenschifffahrt zumindest für das Jahr 2015 sich so nicht fortgesetzt haben.

Insgesamt deuten alle diese aktuellen Entwicklungen darauf hin, dass mit einer weiteren Zunahme der Personen- und Güterverkehre im Prognosezeitraum zu rechnen ist.

Die Unsicherheit über die zukünftige Entwicklung ist aber weiterhin hoch. Ursache dafür sind die weltpolitischen Spannungen sowie – auf Deutschland und Europa bezogen – die Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Flüchtlingsströme und der damit einhergehenden politischen Konsequenzen.

Im Anhang werden die wesentlichen **Rahmenbedingungen und Einflussgrößen** und deren erwartete Trends für den Prognosezeitraum von 2015 bis 2019 im Detail dargestellt und kommentiert. Die in der Tabelle aufgeführten Einflussgrößen bestimmen die Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum. In den folgenden Ausführungen wird ein Überblick über die Entwicklung der demographischen und wirtschaftlichen Leitdaten gegeben.

2.1 Demographische Leitdaten

Seit der Kurzfristprognose vom Sommer 2015 ist die zwischen den Statistischen Ämtern von Bund und Ländern koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland² Grundlage für die Projektion der demographischen Entwicklung. Sie zeigt die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2060 auf. Der ihr zugrunde liegende Bevölkerungsbestand am 31.12.2013 beruht auf der justierten Bestandsfortschreibung auf Grundlage des Zensus 2011. Dabei wird in Bezug auf die Außenwanderung die Variante W2 „Kontinuität bei stärkerer Zuwanderung“ innerhalb der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung zu Grunde gelegt. Diese Variante geht von einer schrittweisen Anpassung des Wanderungssaldos von 500.000 Personen im Jahr 2014 auf 200.000 im Jahr 2021 aus. Für die Zeit nach 2021 wird ein konstanter Wanderungssaldo angenommen. Da zu erwarten ist, dass die aktuell zu beobachtenden

² Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 13. koordinierte Bevölkerungsvorausrechnung; Wiesbaden 2015.

Flüchtlingsströme 2016 über den oben beschriebenen Annahmen liegen, wird hier eine entsprechende Anpassung der Bevölkerungszahl sowie der Altersstruktur vorgenommen.

Demnach erhöhen sich die Einwohnerzahlen Deutschlands im Jahr 2016 voraussichtlich um 0,8 % und um weitere 0,3 % p.a. bis zum Jahr 2019. Dieser Bevölkerungszuwachs findet aufgrund der jüngeren Altersstruktur der Zuwanderer vornehmlich in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr statt.

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen					Veränderungen p.a. in %			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Einwohner ¹⁾	80,77	81,20	81,66	82,58	83,76	0,5	0,6	0,8	0,3
Einwohner über 18 Jahre ¹⁾	66,90	67,26	67,65	68,23	69,05	0,5	0,6	0,9	0,4
Auszubildende ²⁾	13,72	13,65	13,66	13,68	13,64	-0,5	0,1	0,1	-0,1

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

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kultusministerkonferenz

Die Zahl der potenziell fahrfähigen **Einwohner über 18 Jahre** dürfte – entsprechend des überwiegenden Bevölkerungszuwachses in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr – leicht überproportional steigen, und zwar um 0,9 % (2016). Für die Jahre 2017 bis 2019 ist voraussichtlich mit etwas schwächeren Zuwächsen (0,4 % p.a.) zu rechnen.

Die Zahl der **Auszubildenden**, die der Zahl der Schüler an allgemein- und berufsbildenden Schulen sowie der Zahl der Studierenden entspricht, ist insbesondere für die Entwicklung des ÖPNV von Bedeutung. Nach dem kontinuierlichen Rückgang in den letzten Jahren dürfte dieser Trend letztes Jahr aufgrund der Zuwanderung von Personen in jungen Altersklassen gestoppt worden sein. Für 2016 wird die Zahl der Studienanfänger voraussichtlich unverändert hoch bleiben und im weiteren Verlauf nur allmählich zurückgehen³ Die Schülerzahl würde nach der Prognose der Kultusministerkonferenz (KMK) im gleichen Zeitraum eigentlich sinken.⁴ Nicht betrachtet sind hier aber noch die Auswirkungen der erhöhten Zuwanderung. Berücksichtigt man dies, würde sich die Zahl aller Auszubildenden für die Jahre 2015

³ Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister: Vorausberechnung der Studienanfängerzahlen 2014 – 2025, Bonn 2015.

⁴ Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister: Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2010 – 2025, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 200, Bonn 2013.

und 2016 insgesamt leicht um 0,1 % erhöhen und dürfte erst im Zeitraum 2017 bis 2019 um 0,1 % p.a. zurückgehen.

2.2 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Das Welt-Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist im Jahr 2015 voraussichtlich um 3,1 % gewachsen (vgl. Tab. R-1). Dabei hat sich die Entwicklung im Euroraum bzw. in der EU und Japan spürbar und in den USA etwas verbessert, in China dagegen mit einem geringeren Wachstum verschlechtert. Für 2016 rechnet der IWF⁵ weltweit mit einer leichten Belebung des Wachstums, begründet hauptsächlich durch positivere Entwicklungen in Japan und Indien, aber auch in nahezu allen bedeutenden Wirtschaftsräumen. Für China wird eine immer noch relativ hohe Wachstumsrate angenommen, die aber rückläufig ist. Für die Jahre 2017 bis 2019 dürfte das Handelswachstum der Weltwirtschaft weiter bis auf 4,1 % p.a. zunehmen.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderungen in % p.a.				
	13/12	14/13	15/14	16/15	19/16
Welthandel ¹⁾	3,5	3,4	2,6	3,4	4,1
BIP					
Welt	3,3	3,4	3,1	3,4	3,9
EU	0,3	1,5	1,9	2,0	1,9
Euroraum	-0,3	0,9	1,5	1,7	1,7
USA	1,5	2,4	2,5	2,6	2,6
Japan	1,6	-0,1	0,6	1,0	0,3
China	7,7	7,3	6,9	6,3	6,0
Indien	6,9	7,3	7,3	7,5	7,5
1) IWF: World Trade Volume					

Quelle: Internationaler Währungsfonds; World Economic Outlook Update, Januar 2016

Für die **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten Deutschlands** werden in der kurz- und mittelfristigen Verkehrsprognose die entsprechenden Projektionen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zu Grunde gelegt. Die vorliegende Prognose basiert auf dem

⁵ Internationaler Währungsfonds (Hrsg.): World Economic Outlook - Update Januar 2016; Washington 2016.

Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung 2016⁶, in dem die Entwicklung zwischen den Jahren 2016 bis 2020 prognostiziert wird (vgl. Tabelle R-3).

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten Deutschlands

	Absolute Werte					Veränderungen p.a. in %			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Bruttoinlandsprodukt ¹⁾	104,4	106,1	107,9	109,7	115,1	1,6	1,7	1,7	1,6
Private Konsumausgaben ¹⁾²⁾	101,8	103,9	105,9	107,9	113,1	2,1	1,9	1,9	1,6
Ausrüstungsinvestitionen ¹⁾	101,9	106,3	110,0	112,5	123,0	4,3	3,6	2,2	3,0
Exporte ¹⁾	113,2	117,6	123,9	127,8	145,5	3,9	5,4	3,2	4,4
Importe ¹⁾	110,3	114,0	120,6	126,4	147,7	3,4	5,7	4,8	5,3
Erwerbstätige ³⁾	42,28	42,64	42,96	43,34	43,78	0,8	0,8	0,9	0,3

1) Preisbereinigt, Kettenindex (in Preisen von 2010 = 100)

2) Konsumausgaben privater Haushalte, inkl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck

3) Im Inland; Jahresdurchschnitt in Mio.

Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Das **Bruttoinlandsprodukt (BIP)** ist im Jahr 2015 preisbereinigt voraussichtlich um 1,7 % zum Vorjahr gestiegen. Für das laufende Jahr 2016 wird ebenfalls von 1,7 % p.a. und für die Jahre 2017 bis 2019 von 1,6 % p.a. Wachstum ausgegangen. Grundlage für die Entwicklung im Jahr 2015 ist einerseits die Binnennachfrage, die von den Auftragseingängen der Industrie, der positiven Exportentwicklung, der guten Arbeitsmarktlage und den Einkommenszuwächsen der Haushalte profitiert hat. Für das Jahr 2016 wird ein gleichbleibend hohes Wirtschaftswachstum erwartet, das hauptsächlich in der günstigen Entwicklung der Rahmenbedingungen begründet ist. Hierbei spielt der Rückgang der Rohölpreise eine wichtige Rolle. Für den Prognosezeitraum 2017 bis 2019 wird unterstellt, dass die Rohölpreise im Vergleich zum Vorjahr nur leicht steigen und die Wechselkurse im Vergleich zu 2016 unverändert bleiben.

Die **privaten Konsumausgaben** sind im Jahr 2015 voraussichtlich um 1,9 % gestiegen. Auch für das laufende Jahr 2016 rechnet das BMWi mit einer gleichbleibenden Steigerung von 1,9 %. Maßgeblich hierfür ist der kräftige Anstieg des real verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte, bedingt durch die gute konjunkturelle Lage und den starken Rückgang der Energiepreise. Für die Jahre 2017 bis 2019 wird ein etwas schwächerer Anstieg des privaten Konsums erwartet (1,6 % p.a.).

⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.): Jahreswirtschaftsbericht 2016 – Zukunftsfähigkeit sichern - Die Chancen des digitalen Wandels nutzen. Berlin 2016.

Die **Ausrüstungsinvestitionen** sind im Jahr 2015 voraussichtlich um 3,6 % stark gestiegen. Die gute finanzielle Lage der Unternehmen und die günstigen Finanzierungsbedingungen unterstützten die Investitionstätigkeit. Es wird erwartet, dass sich aufgrund des erreichten Niveaus der Anstieg der Investitionen im laufenden Jahr 2016 auf 2,2 % abschwächt und sich für die Jahre 2017 bis 2019, aufgrund der positiven weltwirtschaftlichen Entwicklung, mit 3,0 % p.a. erhöht.

Die **Exporte und Importe** sind im Jahr 2015 voraussichtlich um 5,4 % bzw. 5,7 % und somit stärker als im Vorjahr gestiegen. Insgesamt geht das BMWi davon aus, dass die Exporte von Waren und Dienstleistungen im laufenden Jahr 2016 voraussichtlich um 3,2 % vergleichsweise moderat zunehmen. Die Importe werden aufgrund der dynamischen Inlandsnachfrage mit 4,8 % stärker ausgeweitet als die Exporte. Mit dem Anziehen der Weltwirtschaft wird für den Prognosezeitraum 2017 bis 2019 mit einem deutlich stärkeren Wachstum gerechnet: Exporte mit 4,4 % p.a., Importe mit 5,3 % p.a. Wachstum.

Die jahresdurchschnittliche Zahl der **Erwerbstätigen** ist im Jahr 2015 voraussichtlich um 0,8 % gestiegen. Für das laufende Jahr 2016 rechnet das BMWi mit einem leicht höheren Wachstum von 0,9 %. Es wird erwartet, dass sich die positive Arbeitsmarktentwicklung der letzten Jahre auch in den Jahren 2017 bis 2019 grundsätzlich fortsetzt. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die positiven Trends bei Beschäftigung und Arbeitslosigkeit aufgrund des bereits erreichten hohen Beschäftigungsstandes abflachen. Auch wird erwartet, dass sich die steigenden Flüchtlingszahlen allmählich auf dem Arbeitsmarkt bemerkbar machen. Trotz der erwarteten guten Konjunktur wird sich deshalb das Erwerbstätigenwachstum allmählich auf 0,3 % p.a. verringern.

3 Güterverkehr

3.1 Überblick Gesamtentwicklung

Für die Eisenbahn-, Rohrleitungs- und Binnenschifftransporte sowie die Seeschifffahrt liegen statistische Informationen vom Statistischen Bundesamt bis zum 3. Quartal des Jahres 2015 (teilweise bis November) vor. Somit kann aus diesen Statistiken schon ein gutes Bild über die Verkehrsaufkommen in 2015 gewonnen werden. Für die Straßengütertransporte stellt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) statistische Informationen zum „Verkehr deutscher Lastkraftwagen“ zur Verfügung, die auf Unternehmensbefragungen des KBA basieren. Der „Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge“ wird aus Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Gemeinschaft (Eurostat) ausgewertet. Diese Daten liegen vollständig bis zum Jahr 2014 vor. Für das Jahr 2015 gibt es zum Straßengüterverkehr die vom BAG aufbereitete Mautstatistik. Allerdings hat es bei diesen Daten zwei statistische Brüche in 2015 gegeben⁷, so dass ein Vergleich mit der Mautstatistik aus früheren Jahren nur eingeschränkt möglich ist. Demnach sind die in dieser Prognose angegebenen Werte für den Straßengüterverkehr ab 2015 Schätzwerte. Für die anderen Verkehrsträger wurden die fehlenden statistischen Angaben für 2015 durch Schätzungen ergänzt, so dass 2016 das erste echte Prognosejahr darstellt.

Das **Güterverkehrsaufkommen und die Güterverkehrsleistung** sind Nachfragegrößen, die sich aus der Wirtschaftsaktivität und dem Außenhandel ableiten lassen. Weiterhin beeinflussen die Abläufe in der Transportabwicklung und der Logistik die Struktur der Güterverkehrsnachfrage. Diese Zusammenhänge werden in der zugrunde liegenden Prognosemethode berücksichtigt (siehe Anhang „Prognosemethode Güterverkehr“). Da sich die Wirtschaftskonjunktur und der Außenhandel auch im Jahr 2015 positiv darstellen und mit einer stabilen Entwicklung im Prognosezeitraum bis 2019 gerechnet wird, ist auch für die Güterverkehrsnachfrage mit einem Zuwachs zu rechnen. Überlagert wird diese Entwicklung in 2015 einmal durch den lang andauernden Bahnstreik sowie die Einschränkungen in der Binnenschifffahrt durch eine lange Niedrigwasserperiode der Flüsse. In der folgenden Abbildung G-1 ist die Zeitreihe für den Binnenländischen Verkehr (alle Transporte, die auf den Verkehrswegen im Bundesgebiet durchgeführt werden – ausgenommen der Seeverkehre⁸) vom

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

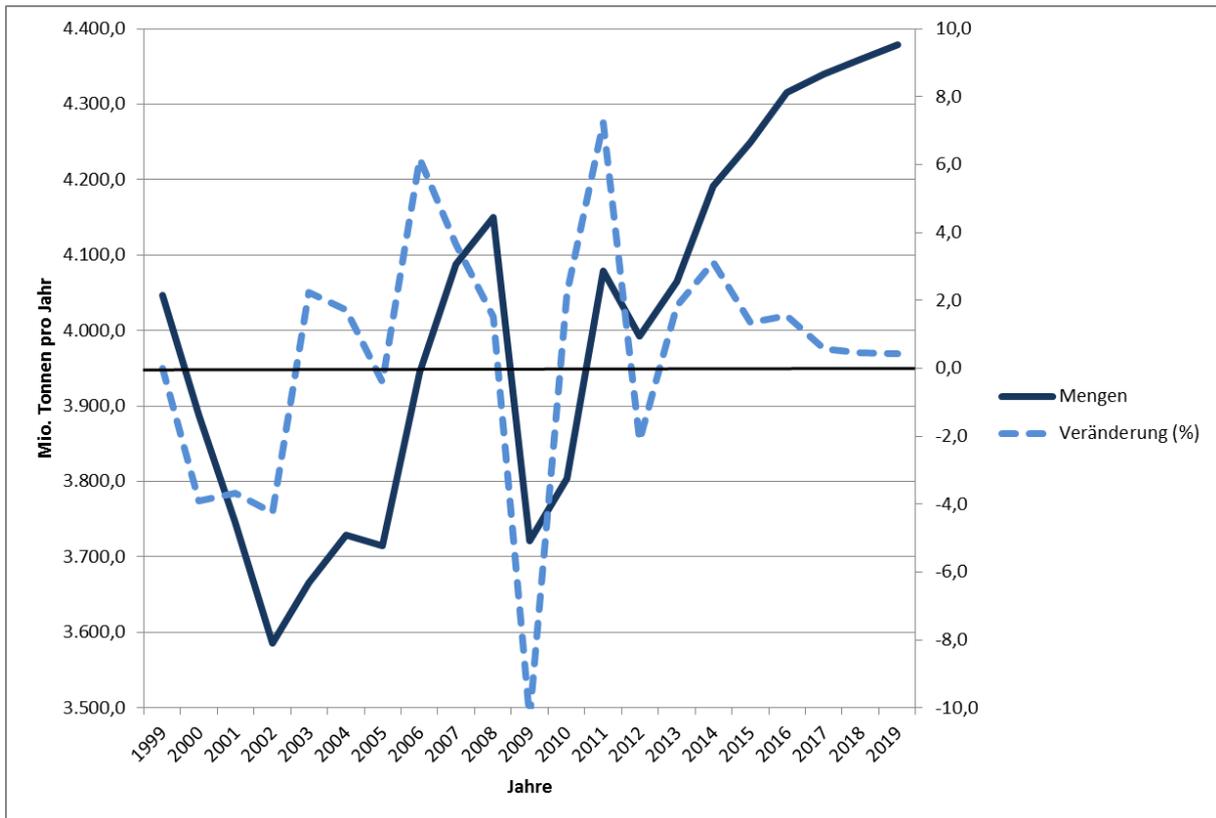
⁸ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2014/2015. Berlin 2015. Seite 238.

Jahr 1999 bis zum Jahr 2019 – also einschließlich des Prognosezeitraumes – dargestellt. Die gestrichelte Kurve gibt die Veränderung zum Vorjahr wieder.

Es sind folgende **Entwicklungen** zu sehen:

- Das Güterverkehrsaufkommen ist bekanntlich sehr konjunkturreegel. Die konjunkturellen Einbrüche in den Jahren 2002 und 2009 haben deutlich den Verlauf des Güterverkehrsaufkommens geprägt.
- Seit 2010 ist - bei einem leichten Rückgang im Jahre 2012 - ein steiler Anstieg des Transportaufkommens zu verzeichnen. Die weltweite wirtschaftliche Erholung sowie die Zuwachsraten der Industrieproduktion in Deutschland führen insgesamt zu einem kräftigen Anstieg der Transportnachfrage.
- Es ist zu erwarten, dass es zunächst keine Trendumkehr geben wird: auf Basis der Datenlage sowie der oben dargestellten Erwartungen für die deutsche Wirtschaft, den Außenhandel und die Weltwirtschaft wird es bis 2019 einen weiteren Zuwachs im Transportaufkommen geben. Grundlage dafür sind die aktuelle Verkehrsstatistik einschließlich der Mautstatistik, die vom Bundeswirtschaftsministerium veröffentlichten Wirtschaftsprojektionen, die gute Stimmungslage der Unternehmen in 2015 und Anfang 2016 sowie die günstigen Rahmenbedingungen - ein schwacher Euro, der die Exporte beflügelt, niedrige Rohstoffpreise sowie eine günstige Rohölpreisentwicklung.
- Während im Jahr 2014 das Güterverkehrsaufkommen noch um 3,1 % gestiegen ist, dürfte der Zuwachs in 2015 rd. 1,4 % betragen. Hier zeigen sich die oben genannten externen Einflüsse – Streik und Niedrigwasser. Der Seegüterumschlag ist im Aufkommen in 2015 um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, was insbesondere auf sinkende Containertransporte mit Russland, China und den USA zurückzuführen ist. Entsprechend gibt es eine Dämpfung im Verkehrsaufkommen auf den Hinterlandverbindungen der Seehäfen.
- Für 2016 ist mit 1,6 % im Aufkommen und 1,9 % in der Leistung ein leicht stärkeres Wachstum des binnenländischen Transportaufkommens zu verzeichnen, das dann bis 2019 in ein jahresdurchschnittliches Wachstum von 0,5 % bei der Tonnage und 1,1 % bei der Transportleistung übergehen dürfte. Bei dieser Entwicklung sind die Risiken eingerechnet, die oben schon genannt wurden – politische Unsicherheiten, Ölpreissteigerung, Anhebung des Zinsniveaus. Aufgrund dieser Einflüsse wird ab 2017 eher mit einer moderateren Entwicklung des Transportaufkommens bis 2019 gerechnet. Insgesamt wird aber damit der Spitzenwert im Aufkommen im Jahr 2008 deutlich übertroffen.

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



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

Dieser im Aggregat dargestellte zeitliche Verlauf des Transportaufkommens setzt sich aus vielen Einzelkomponenten und Einflüssen zusammen. Um dies transparent zu machen, wird im folgenden Kapitel zunächst die Entwicklung nach Verkehrsträgern genauer dargestellt. Es folgen dann die Analysen nach Güterabteilungen und Hauptverkehrsbeziehungen. Detailta-
bellen zu der Entwicklung der Transporte der Güterabteilungen, aufgeteilt nach Verkehrsträ-
gern, werden im Anhang zur vertiefenden Informationsbereitstellung ausgewiesen. Darge-
stellt sind jeweils die Transportaufkommen in der Einheit Millionen Tonnen pro Jahr (Mio. t/a)
sowie die Transportleistung, dargestellt in Milliarden Tonnenkilometern pro Jahr (Mrd. tkm/a)
sowie die zugehörigen Wachstumsraten für den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016. Für den
Zeitraum 2017 bis 2019 ist das jahresdurchschnittliche Wachstum angegeben.

3.2 Transportaufkommen und Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Die folgende Tabelle G-1 zeigt zunächst ein Gesamtbild für die absehbare Entwicklung der Güterverkehrsnachfrage aller Verkehrsträger für die Jahre 2013 bis 2019. Insgesamt erreicht das Transportaufkommen im Jahr 2015 einen Wert von 4.249,1 Mio. t und dürfte auf 4.379,2 Mio. t im Jahr 2019 ansteigen, also im Gesamtzeitraum um rd. 3,0 %. Die Verkehrsleistung steigt im gleichen Zeitraum um insgesamt rd. 5,2 %, womit der Trend zu längeren Transportweiten weiter fortgesetzt wird. Dieses Transportwachstum entspricht damit den positiven Erwartungen über die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und den Außenhandel mit europäischen und nicht-europäischen Handelspartnern, hier insbesondere Indien, Asien, Nord- und Südamerika. Die Entwicklung in den einzelnen Zwischenjahren ist unterschiedlich. Der Transportzuwachs im Jahr 2015 ist trotz guter Wirtschaftskonjunktur durch Bahnstreiks und Niedrigwasser für die Binnenschifffahrt etwas beeinträchtigt. Für das Jahr 2016 wird sich die positive Wirtschaftsentwicklung fortsetzen, was zu einem Aufkommenszuwachs von insgesamt 1,6 % und einem Leistungszuwachs von 1,9 % führen dürfte.⁹ Für den Zeitraum 2017 bis 2019 wird eine Abschwächung des Wirtschaftswachstums in Deutschland und Europa erwartet, und es werden folgende Veränderungen der Rahmenbedingungen sichtbar: es wird mit steigenden Ölpreisen gerechnet, das Zinsniveau dürfte etwas ansteigen, was die Bau- und Ausrüstungsinvestitionen tendenziell negativ beeinflusst, und die Binnennachfrage dürfte sinken. Dadurch wird das Wachstum der Endnachfragekomponenten – privater und staatlicher Konsum, Investitionen und Exporte sowie die Güterverwendung in der inländischen Produktion – etwas zurückgehen. Als Folge dieser Entwicklung dürfte für diesen Zeitraum das Transportaufkommen mit 0,5 % p.a. und die Verkehrsleistung mit 1,1 % p.a. wachsen, also geringer als in den Vorjahren.

Die einzelnen Verkehrsträger entwickeln sich unterschiedlich. Im **Schienengüterverkehr** haben die massiven Bahnstreiks wie schon im Jahr 2014 auch im Jahr 2015 deutliche Spuren hinterlassen. So ging das Transportaufkommen 2015 um 1 % zurück, wobei bis auf die landwirtschaftlichen Produkte alle Güterarten betroffen waren. Trotz Rückgang der Mengen steigt die Verkehrsleistung 2015 um 1,4 % an, wozu der Verkehr innerhalb Deutschlands wesentlich beiträgt. Hier äußert sich die Attraktivität der Bahn bei langen Transportdistanzen,

⁹ Die Seeverkehre sind dabei nicht eingerechnet und werden noch gesondert besprochen.

die zunehmend auch von privaten Bahnen bedient werden.¹⁰ Diese hatten nicht unter den Streikfolgen zu leiden und konnten somit attraktive Güterverkehre von der Deutschen Bahn AG übernehmen. Auch im Kombinierten Verkehr waren Nachfragerückgänge zu verzeichnen, mit 0,8 % Aufkommensrückgang und 0,2 % Rückgang der Leistung. Für 2016 wird für die Eisenbahn wieder mit einer positiven Entwicklung gerechnet und ein Wachstum des Transportaufkommens von 1,1 % und der Leistung von 1,5 % erwartet. Für den Zeitraum 2017 bis 2019 dürfte es weitere Zuwächse beim Aufkommen und der Transportleistung bei der Eisenbahn geben, die aber aufgrund der erwarteten Wirtschaftsentwicklung etwas moderater ausfallen werden (0,6 % Aufkommen, 1 % Leistung). Der Kombinierte Verkehr erweist sich im Zeitraum 2016 bis 2019 voraussichtlich wieder als Wachstumsmarkt. Wichtige Ursachen dafür sind die weiterhin hohen Wachstumsraten im Außenhandel und die damit einhergehenden Zunahmen im Seehafenhinterlandverkehr, so dass der Kombinierte Verkehr mit 3 % im Jahr 2016 und mit 2,6 % p.a. im Zeitraum 2017 bis 2019 in Aufkommen und Leistung wachsen dürfte.

Die **Binnenschifffahrt** zeigte zu Anfang des Jahres 2015 eine positive Marktentwicklung. Diese Entwicklung wurde auch durch die Bahnstreiks im ersten Halbjahr 2015 gefördert: Transporte wanderten von der Bahn auf das Binnenschiff ab. Beeinträchtigt wurde dann die gute Marktentwicklung durch die Niedrigwasserperiode in der zweiten Hälfte des Jahres 2015. Die Schiffe konnten nur noch mit verminderter Auslastung die Haupt-Schifffahrtswege befahren. Entsprechend sank das Transportaufkommen deutlich um 3,2 % und die Verkehrsleistung ging sogar um 7 % zurück. Für 2016 wird wieder ein Zuwachs bei Aufkommen und Leistung erwartet, der allerdings die Nachfrageverluste, die sich 2015 ergeben haben, nicht wieder aufholen kann. Hier spielt somit der Basiseffekt für das Wachstum in der Binnenschifffahrt im Jahr 2016 eine Rolle. Für 2017 bis 2019 wird weiterhin mit einem moderaten Wachstum für die Güterverkehre mit dem Binnenschiff gerechnet, das bei 0,7 % p.a. für das Aufkommen und bei durchschnittlich 0,8 % für die Leistung liegen dürfte.

Da der **Straßengütertransport** einerseits einen Teil der Transporte von Bahn und Binnenschiff aufgenommen hat, andererseits Zuwächse aufgrund der guten Konjunkturlage ver-

¹⁰ Im Wettbewerbsreport Eisenbahn 2015/2016 wird das starke Wachstum der Privatbahnen im Schienengüterverkehr aufgezeigt. Heute haben die Privatbahnen rd. 38 % Marktanteil an der Transportleistung im Schienengüterverkehr, wobei ein hohes Engagement der Privatbahnen in den Marktsegmenten der Containerverkehre und Investitionsgüter zu verzeichnen ist. Siehe auch mofair e.V., Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.: Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2015/2016, Oktober 2015, S. 76 ff

zeichnen konnte, hat sich die Transportnachfrage im Jahr 2015 wahrscheinlich¹¹ um 1,9 % im Aufkommen und um 2,2 % in der Leistung erhöht. Auch für 2016 machen sich die Nachfrage nach hochwertigen Gütern und die Zuwächse in den Importen und Exporten positiv für den Straßengüterverkehr bemerkbar, so dass mit einem Wachstum von 1,7 % im Aufkommen und von 2,1 % in der Leistung gerechnet werden kann. Wie bei den anderen Verkehrsträgern wird aufgrund der erwarteten Rahmenbedingungen im Zeitraum 2017 bis 2019 auch für den Straßengüterverkehr der Wachstumstrend etwas abgeschwächt, so dass hier mit einem Zuwachs von 0,5 % p.a. im Aufkommen und 1,1 % p.a. in der Leistung gerechnet wird. Diese Entwicklung wird weiter unten in den Erläuterungen noch genauer analysiert.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Transportaufkommen									
Straßenverkehr ²⁾	3373,1	3506,5	3571,5	3630,7	3682,0	4,0	1,9	1,7	0,5
Eisenbahnverkehr ³⁾	373,7	365,0	361,3	365,2	371,7	-2,3	-1,0	1,1	0,6
- dav.: Kombiniertes Verkehr	87,3	85,1	84,4	87,0	93,9	-2,5	-0,8	3,0	2,6
Binnenschifffahrt	226,9	228,5	221,3	223,9	228,6	0,7	-3,2	1,2	0,7
Rohrleitungen ⁴⁾	87,3	87,7	90,7	91,2	92,1	0,5	3,3	0,6	0,3
Luftfracht ⁵⁾	4,3	4,4	4,4	4,4	4,6	1,9	-0,1	1,0	1,5
Insgesamt	4065,3	4192,1	4249,1	4315,4	4379,2	3,1	1,4	1,6	0,5
Seeverkehr ⁶⁾	294,1	300,3	292,0	299,1	316,6	2,1	-2,7	2,4	1,9
Transportleistung ¹⁾									
Straßenverkehr ²⁾	453,7	463,9	474,2	484,1	500,5	2,3	2,2	2,1	1,1
Eisenbahnverkehr ³⁾	112,6	112,6	114,3	116,0	119,6	0,0	1,4	1,5	1,0
- dav.: Kombiniertes Verkehr	42,4	43,1	43,0	44,3	47,9	1,7	-0,2	3,0	2,6
Binnenschifffahrt	60,1	59,1	55,0	55,6	57,0	-1,6	-7,0	1,1	0,8
Rohrleitungen ⁴⁾	18,2	17,5	17,7	18,3	18,4	-3,5	1,0	3,5	0,1
Luftfracht ⁵⁾	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	2,1	-0,1	1,0	1,5
Insgesamt	646,0	654,6	662,6	675,5	697,0	1,3	1,2	1,9	1,1

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

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Die **Rohrleitungstransporte** profitieren von dem günstigen Rohölpreis, der zu entsprechend steigender Nachfrage im Jahr 2015 und damit zu 3,3 % Transportmengensteigerung führte. Mengenmäßig deutlich gewachsen sind die Rohöl-Lieferungen aus Russland, gesunken sind die Lieferungen aus Norwegen und über die Nordseehäfen. Damit ist auch der im Vergleich

¹¹ Im Gegensatz zum Binnenschiff und zur Eisenbahn gibt es zum Straßengüterverkehr für das Jahr 2015 lediglich aus der Mautstatistik Informationen zur Entwicklung der Transportleistung. Diese ist aber aufgrund von statistischen Brüchen nur bedingt für eine Fortschreibung der Entwicklung geeignet. Insofern sind die Angaben zum Straßengüterverkehr 2015 Schätzwerte.

zur Menge geringe Zuwachs in der Transportleistung zu erklären, da im Saldo das Rohöl geringere Strecken im deutschen Pipelinenetz zurücklegt.¹² Im Prognosezeitraum wird ein Anstieg der Ölpreise erwartet und damit auch ein Absinken der Nachfragesteigerung. Es ist zu erwarten, dass der Iran nach Aufhebung der Handelsbeschränkungen sehr bald seine Ölförderung hochfahren wird, was zu einer gewissen Umstrukturierung in den Anteilen der Lieferländer und damit der Transportwege führen wird. Dies dürfte einen Anstieg der Transportleistung im deutschen Pipelinenetz im Jahr 2016 hervorrufen. In den Jahren 2017 bis 2019 dürften diese Umstrukturierungen abgeschlossen sein, so dass für diesen Zeitraum mit einem geringen Wachstum im Aufkommen und der Leistung zu rechnen ist.

Für das Jahr 2015 wird auf der Grundlage der vorliegenden Daten ein leicht rückläufiges Transportaufkommen im **Luftfrachtverkehr** prognostiziert. Den günstigen konjunkturellen Entwicklungen der deutschen Wirtschaft konnte die Luftfracht damit nicht folgen. Neben zahlreichen Streiks bei der deutschen Lufthansa im Jahr 2015 wirkten sich das abgeschwächte Wachstum auf dem chinesischen Markt und der starke US-Dollar lähmend auf das Frachtaufkommen aus. Eine nachhaltige Trendwende, wie noch im Vorjahr erwartet, hat es 2015 nicht gegeben. Zunächst schien das Jahr 2015 an die positive Entwicklung des Vorjahres anzuknüpfen. Ein starker Februar, geprägt vom positiven Konsumklima in Deutschland und bedingt durch das später gelegene chinesische Neujahrsfest, weckte Zuversicht für ein wachstumsreiches Jahr. Hinzu kamen die positive konjunkturelle Entwicklung im Euroraum, vor allem in Deutschland, dann der für die Exportwirtschaft günstige Euro sowie niedrige Zinsen und Aussichten auf weiter fallende Kerosinpreise. Beginnend mit der im zweiten Quartal einsetzenden Stagnation erholte sich das Frachtaufkommen im Jahresverlauf nicht mehr und ist im Gesamtverlauf um voraussichtlich 0,1 % zurückgegangen. Ausschlaggebend für das magere Gesamtergebnis waren die fehlende Nachfrage aus China und die schwache Exportentwicklung nach Amerika.

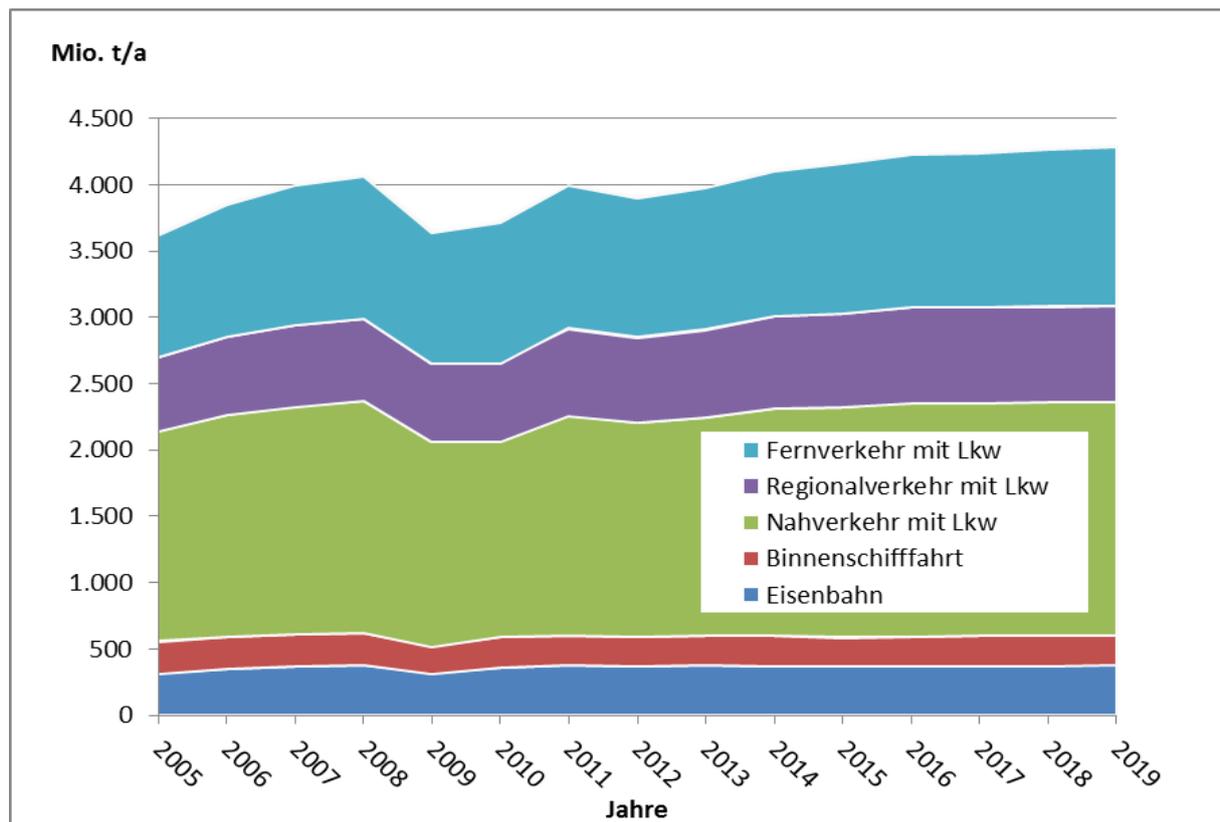
Angesichts der mäßigen wirtschaftlichen Entwicklung in den Schwellenländern wird für das Jahr 2016 mit einem Wachstum von 1 % gerechnet. Hierbei dürften die Impulse vor allem aus den Europa-Verkehren resultieren. Für Asien und Amerika wird erneut mit einem leichten Rückgang gerechnet. Für die Folgejahre bis 2019 wird dagegen ein Gesamtwachstum von 1,5 % prognostiziert.

¹² Siehe Erläuterungen dazu Seite 42

Die Veränderungen im Außenhandel sind aktuell bei der **Seeschifffahrt** zu bemerken, die von 2014 auf 2015 einen Rückgang von 2,7 % im Aufkommen verzeichnet. Diese Entwicklung ist auf Transportrückgänge – insbesondere im ersten Halbjahr 2015 – auf den wichtigen Handelsrouten mit Russland und Asien zurückzuführen. Allerdings wird in Anlehnung an die Prognosen zur Außenhandelsentwicklung mit einer Verstetigung und erneut positiven Entwicklung der Handelsströme gerechnet, so dass schon für das Jahr 2016 mit 2,4 % und 2017 bis 2019 mit 1,9 % p.a. Transportzuwächse im Seeverkehr zu erwarten sind.

Aus den folgenden Abbildungen G-2 und G-3 lässt sich ein Eindruck von der längerfristigen **modalen Verteilung** der Transportaufkommen und der Verkehrsleistung für den Güterverkehr mit Lkw, Bahn und Binnenschiff gewinnen. Dabei ist der Straßengüterverkehr in die Segmente Nah-, Regional- und Fernverkehr unterteilt.¹³

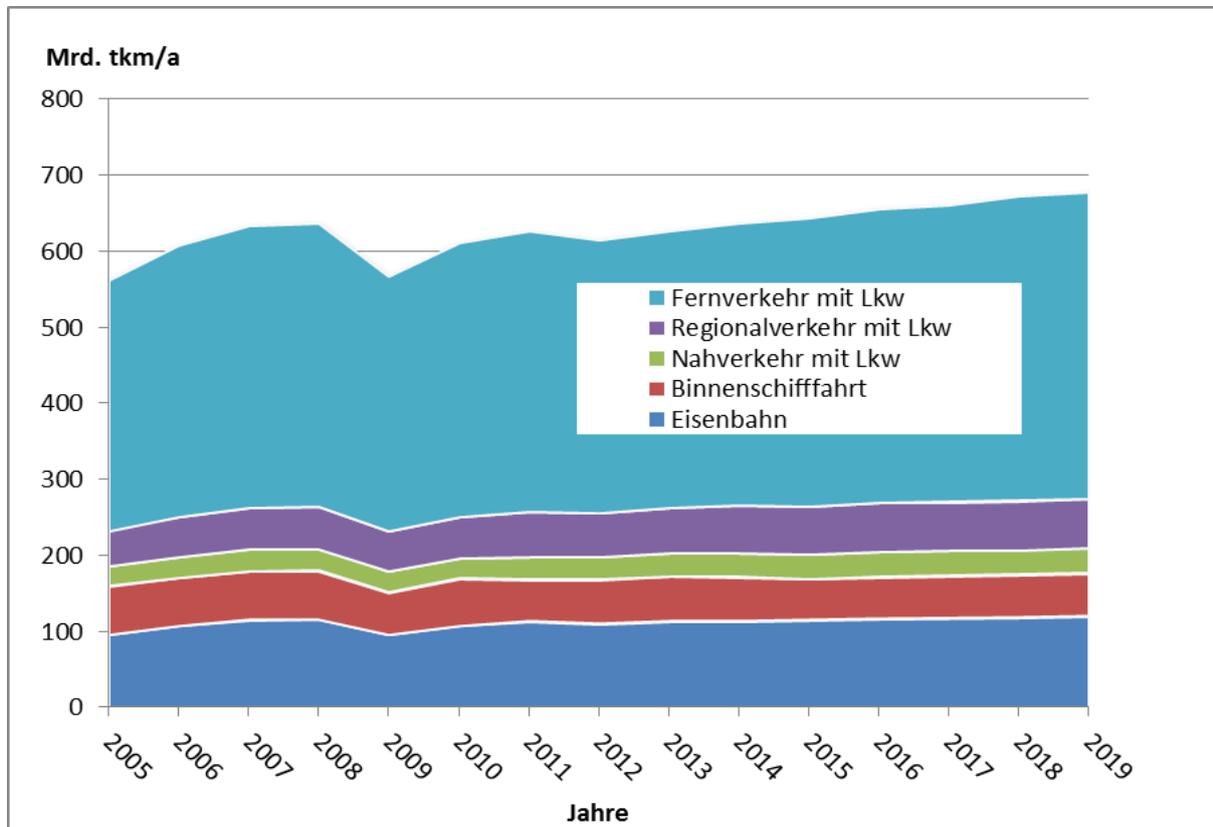
Abbildung G-2: Aufteilung der Transportaufkommen auf die Landverkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

¹³ Abgrenzungen: Nahverkehr bis 50 km, Regionalverkehr 51 km bis 150 km, Fernverkehr über 150 km

Abbildung G-3: Aufteilung der Transportleistung auf die Landverkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Abbildung G-2 zeigt für Bahn und Binnenschiff einen konstanten zeitlichen Verlauf der transportierten Mengen. Die Bahn reicht im Jahr 2019 mit 371,7 Mio. t fast an das in den Jahren 2008 und 2013 erreichte Spitzenaufkommen heran. Für das Binnenschiff sind nur geringfügige Steigerungen in der Transportnachfrage zu erwarten.

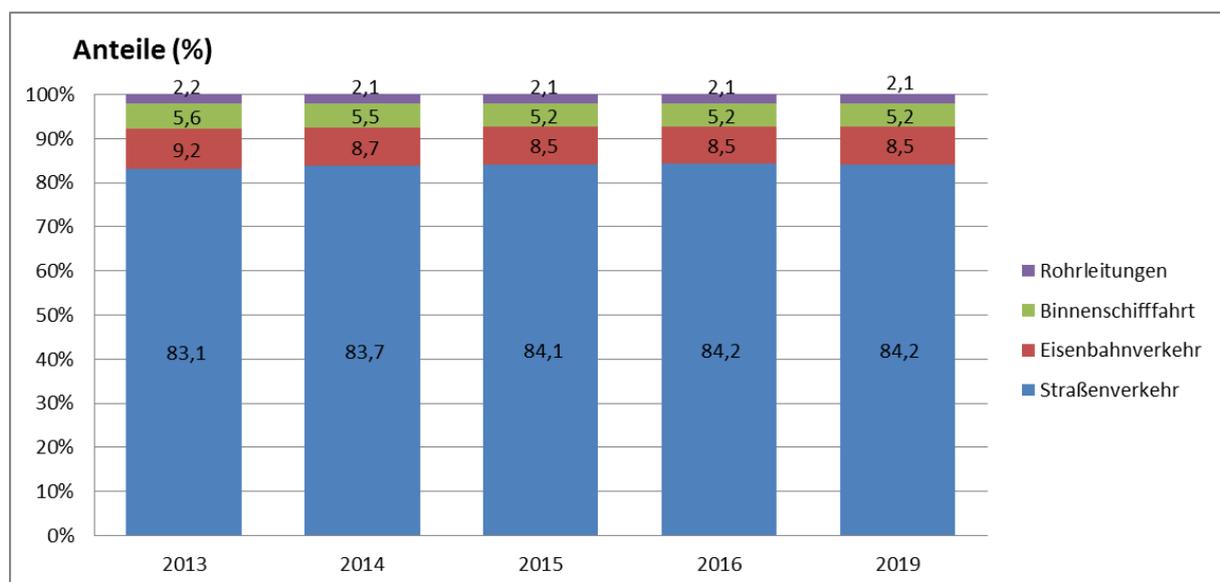
Im Straßenverkehr dagegen sind auch über den längeren Zeitraum deutlichere Zuwächse zu sehen, wobei die hohe Konjunktursensibilität der Straßentransporte an dem massiven Einbruch im Jahr 2009 ersichtlich wird. Besonders stark rückläufig war 2009 der Straßengüterverkehr, der zu rd. 50 % aus Bauverkehren besteht. Entsprechend sensibel reagiert das Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr auf die Baukonjunktur und die Entwicklung der damit zusammenhängenden Wirtschaftszweige. Bei der Betrachtung der Tonnage ist zu berücksichtigen, dass ein Trend zu leichteren Baustoffen und Bau-Fertigteilen festzustellen ist,

die zwar einen Zuwachs an Lkw-Fahrten hervorrufen, sich aber nicht unbedingt in einer gleichermaßen steigenden Tonnage äußern.

Die größten Zuwächse werden weiterhin in den Fernverkehren und grenzüberschreitenden Verkehren erwartet. Das gilt für alle Verkehrsträger, wobei aber die Transportmengen im Straßengüterverkehr die größere Dynamik zeigen.

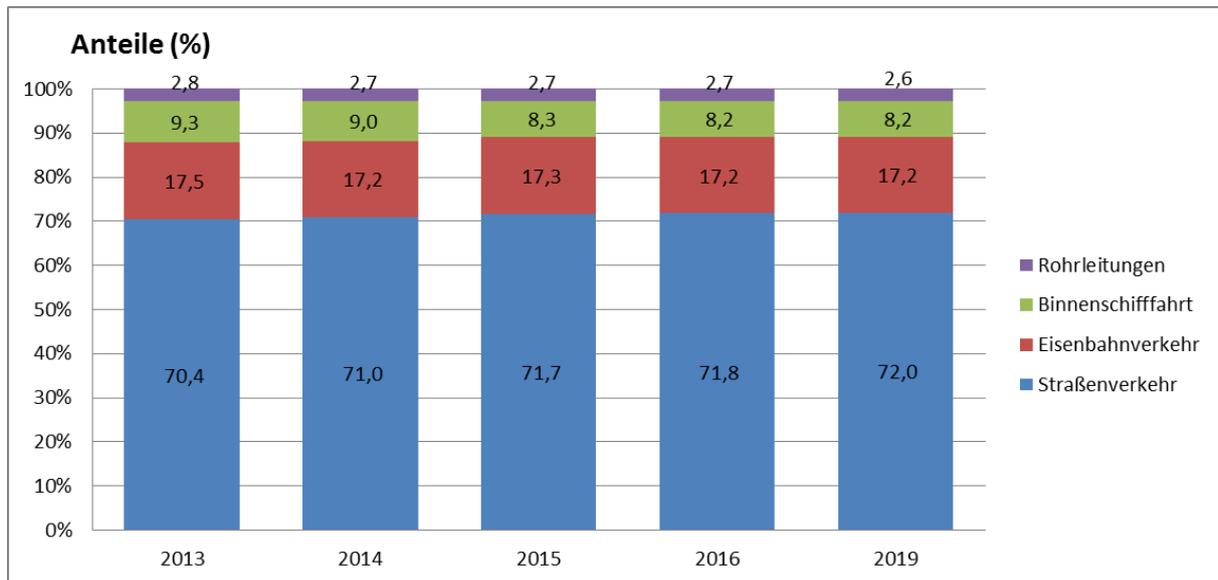
In Abbildung G-3 werden die Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung deutlich. Hier spielt der Straßengüterverkehr, der beim Transportaufkommen den größten Beitrag leistet, eher eine untergeordnete Rolle. Damit werden auch einige Effekte, die in den dargestellten Tabellen und Wachstumsraten zu sehen sind, deutlich: Ein nennenswerter Zuwachs im Straßengüterverkehr kann zu einem geringen Zuwachs in der Transportleistung führen. Diese Substitutionseffekte sind bei der Betrachtung des Straßengüterverkehrs zu beachten. In den Jahren 2014 und 2015 zeigte die Baukonjunktur im Wohnungs- und Industriebau eine positive Entwicklung, die sich auch im Jahr 2016 fortsetzen dürfte. Verantwortlich sind u.a. die günstigen Finanzierungsbedingungen für Hypotheken und der Bedarf an Wohnungen und Gewerbeimmobilien. Es wird aber erwartet, dass ab 2017/18 die Baukonjunktur etwas zurückgehen wird, wodurch der Zuwachs in der Tonnage im Straßenverkehr sich bis 2019 etwas abschwächen wird, der Zuwachs in der Verkehrsleistung aufgrund der höheren Verkehrsnachfrage in anderen Branchen dagegen dann überproportional steigen wird.

Abbildung G-4: Modale Teilung der Transportaufkommen der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Abbildung G-5: Modale Teilung der Transportleistung der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

In den oben dargestellten Abbildungen G-4 und G-5 sind die Anteile der Landverkehrsträger am Aufkommen und an der Leistung für den Zeitraum 2013 bis 2019 dargestellt. Letztlich sind diese beiden Abbildungen eine andere Darstellung der Informationen aus Abbildung G-2 und G-3. Während in den Abbildungen G-2 und G-3 der Konjunkturverlauf der Güterverkehrsnachfrage gut zu sehen ist, wird dieser durch die Darstellung der modalen Anteile in G-4 und G-5 herausgefiltert. Damit lässt sich der Beitrag der Verkehrsträgersegmente am Aufkommen und an der Transportleistung klarer darstellen.

Im Betrachtungszeitraum gibt es leichte Verschiebungen der modalen Anteile der Verkehrsträger. Im Jahr 2014 bis zum Jahr 2016 gewinnt der Verkehrsträger Straße Anteile hinzu, so dass der Straßengüterverkehr im Jahr 2016 einen Anteil von 84,2 % des Güterverkehrsaufkommens und 71,8 % der Transportleistung haben dürfte - nach 83,1 % im Aufkommen und 70,4 % in der Leistung im Jahr 2013. Die Anteile der Bahn gehen von 9,2 % des Aufkommens und 17,5 % der Leistung im Jahr 2013 auf 8,5 % (Aufkommen) und 17,2 % (Leistung) im Jahr 2016 zurück. Beim Binnenschiff entwickeln sich die Anteile im gleichen Zeitraum von 5,6 % auf 5,2 % (Aufkommen) und 9,3 % auf 8,2 % (Leistung) zurück. Im Zeitraum 2017 bis 2019 bleiben die Anteile relativ stabil, wobei der Straßengüterverkehr seinen modalen Anteil in der Transportleistung gegenüber den anderen Verkehrsträgern noch leicht ausbauen

kann. Ursache für diese modalen Verschiebungen ist die Überlagerung von drei Effekten, die oben auch schon genannt wurden. Die Anteilszuwächse für den Straßengüterverkehr ergeben sich einmal durch die gute Baukonjunktur, die bis 2016 anhalten dürfte. Dadurch nehmen insbesondere die Straßengüterverkehrsverkehre zu. In den Jahren 2014 und 2015 haben die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff infolge der Bahnstreiks und der Niedrigwasserperiode wahrscheinlich Mengen an die Straße verloren, die wohl auch bis 2019 nicht vollständig zurückgewonnen werden können. Schließlich dürfte der Straßengüterverkehr infolge des weiterhin zunehmenden Außenhandels auch im Fernverkehrssegment seine Marktposition ausbauen, womit die ab 2017 zurückgehenden Bauverkehre kompensiert werden können. Bei den Rohrleitungstransporten sind praktisch keine Veränderungen im modalen Anteil zu erwarten.

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

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

Bei der obigen Beschreibung der modalen Anteile für die Verkehrsträger wurde schon auf die unterschiedlichen Entfernungsstufen im Straßengüterverkehr eingegangen. Es zeigt sich, dass der Straßengüterverkehr deutlich den Verlauf des gesamten Transportaufkommens bestimmt und dass die größte Dynamik im Segment Fernverkehr liegt. Hier werden die größten Zuwächse in der Tonnage und der Transportleistung erwartet.

Tabelle G-2: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm ¹⁾					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Transportaufkommen									
Deutsche Fahrzeuge	2922,1	3035,5	3075,9	3126,3	3144,6	3,9	1,3	1,6	0,2
- Nahverkehr	1641,3	1714,8	1735,3	1762,7	1759,0	4,5	1,2	1,6	-0,1
- Regionalverkehr	663,1	697,8	707,2	720,3	725,9	5,2	1,3	1,9	0,3
- Fernverkehr	617,8	622,9	633,3	643,2	659,7	0,8	1,7	1,6	0,8
Ausländische Fahrzeuge	451,0	471,1	495,6	504,5	537,4	4,4	5,2	1,8	2,1
- Grenzüb. Verkehr	414,6	432,6	456,7	465,0	497,7	4,3	5,6	1,8	2,3
- Kabotage	36,4	38,5	39,0	39,5	39,7	5,9	1,2	1,5	0,1
Insgesamt	3373,1	3506,5	3571,5	3630,7	3682,0	4,0	1,9	1,7	0,5
Transportleistung									
Deutsche Fahrzeuge	280,7	285,9	290,6	296,0	302,9	1,9	1,6	1,9	0,8
- Nahverkehr	29,7	31,6	32,0	32,5	32,5	6,3	1,2	1,6	0,0
- Regionalverkehr	59,4	62,5	63,3	64,5	65,1	5,3	1,3	1,9	0,3
- Fernverkehr	191,6	191,9	195,3	199,0	205,3	0,1	1,8	1,9	1,0
Ausländische Fahrzeuge	173,0	178,0	183,6	188,1	197,6	2,9	3,2	2,4	1,7
- Grenzüb. Verkehr	163,1	167,0	172,5	176,8	186,2	2,4	3,3	2,5	1,7
- Kabotage	9,9	11,0	11,1	11,3	11,4	11,3	1,1	1,7	0,4
Insgesamt	453,7	463,9	474,2	484,1	500,5	2,3	2,2	2,1	1,1

¹⁾ Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

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

Seit der Veröffentlichung der Mautstatistik lässt sich beobachten, dass der Anteil der ausländischen Fahrzeuge am Straßengüterfernverkehr stetig zunimmt. Hierbei zeigen sich insbesondere für Fahrzeuge aus Osteuropa hohe Zuwächse. Es wird erwartet, dass sich dieser Trend auch bis 2019 fortsetzt. Lag 2014 der geschätzte Anteil im Aufkommen der ausländischen Lkw noch bei rd. 13,4 % und in der Leistung bei rd. 38 %, so dürften diese Anteile bis 2019 auf 14,6 % bzw. 39,5 % steigen. Als Gründe dafür werden die unterschiedlichen Sozialgesetzgebungen in den EU-Ländern und hier insbesondere in Osteuropa gesehen. Es gibt Bestrebungen in der EU, diese Vorschriften weiterhin zu harmonisieren. Es wird in der Prognose aber angenommen, dass diese Bestrebungen im Prognosezeitraum nur allmählich umgesetzt werden können.

Schon oben wurde auf Substitutionseffekte hingewiesen. 2016 dürfte sich die gute Baukonjunktur fortsetzen, was sich in einem entsprechenden Zuwachs der Lkw-Nahverkehre in Transport und Leistung widerspiegelt. Da gegen Ende des Prognosezeitraums mit einer Abschwächung der Baukonjunktur gerechnet wird, führt das insbesondere im Lkw-Nahverkehr zu leichten Transportrückgängen. Da der Nahverkehr nahezu vollständig von deutschen Lkw abgewickelt wird, wird für dieses Segment gegenüber den Zuwächsen in den Vorjahren eine

Dämpfung der Tonnage und Leistung bis 2019 erwartet, während die Transporte der ausländischen Lkw weiterhin zulegen werden. Für die Kabotage wird keine grundsätzliche Änderung im Prognosezeitraum erwartet. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Kabotagevorschriften im Prognosezeitraum nicht ändern.

3.4 Güterverkehr nach Güterabteilungen

3.4.1 Landverkehrsträger

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

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

Tabelle G-3: Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	207,2	225,2	230,3	232,6	232,1	8,7	2,3	1,0	-0,1
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	177,7	175,6	176,6	177,5	178,2	-1,2	0,6	0,5	0,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	1054,7	1081,7	1091,5	1101,4	1093,3	2,6	0,9	0,9	-0,2
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	549,3	552,1	558,3	572,8	600,4	0,5	1,1	2,6	1,6
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	184,0	179,8	182,4	184,3	175,6	-2,3	1,5	1,0	-1,6
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	613,8	637,5	647,7	660,3	673,0	3,9	1,6	1,9	0,6
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	253,8	257,4	261,7	264,7	270,4	1,4	1,7	1,1	0,7
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	211,4	216,6	222,1	226,9	236,4	2,4	2,6	2,2	1,4
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	290,0	311,0	314,4	317,5	318,2	7,2	1,1	1,0	0,1
B10: Sonstige Produkte	519,1	550,9	559,6	573,0	596,9	6,1	1,6	2,4	1,4
Insgesamt	4061,0	4187,7	4244,7	4311,0	4374,5	3,1	1,4	1,6	0,5
Transportleistung¹⁾									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	41,1	43,3	43,7	44,3	45,0	5,1	0,9	1,4	0,6
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	35,7	34,0	32,3	33,0	32,9	-4,7	-5,0	2,0	-0,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	53,4	54,8	54,7	55,0	54,5	2,5	-0,1	0,5	-0,3
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	119,2	119,6	121,4	124,7	131,8	0,3	1,5	2,7	1,9
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	32,5	31,6	32,0	32,4	31,4	-2,6	1,0	1,4	-1,1
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	92,8	93,5	94,6	96,4	99,0	0,7	1,3	1,9	0,9
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	55,2	56,4	57,6	58,2	59,4	2,2	2,1	1,0	0,7
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	57,9	57,9	60,2	61,4	64,3	-0,1	3,9	2,2	1,5
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	26,4	27,7	28,0	28,3	28,8	4,9	0,8	1,1	0,6
B10: Sonstige Produkte	130,2	134,5	136,8	140,4	148,5	3,3	1,7	2,6	1,9
Insgesamt	644,5	653,2	661,2	674,0	695,5	1,3	1,2	1,9	1,1

¹⁾ Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Die Produktion **landwirtschaftlicher Produkte** befindet sich in einer schwierigen Phase, die auch bis zum Ende des Prognosezeitraums anhalten dürfte. Entsprechend ist hier mit einem Rückgang der Produktionsmengen sowie einer Substitution von inländischen Produkten durch ausländische Waren zu rechnen. Beim Transportaufkommen ist mit einem leichten Rückgang bis 2019 in Höhe von 0,1 %, bei der Leistung wegen der längeren Wege im Netz mit einem leichten Zuwachs von 0,6 % zu rechnen.

Die Güterabteilung **Kohle, Rohöl und Erdgas** ist ein Aggregat, in dem sich die einzelnen Komponenten unterschiedlich entwickeln. Die Kohletransporte sind in 2015 aufgrund der Bahnstreiks und des Niedrigwassers bei den Massenverkehrsträgern Bahn und Binnenschiff zurückgegangen, werden sich 2016 voraussichtlich etwas erholen und dürften zum Ende des Prognosezeitraumes wieder leicht zurückgehen. Demgegenüber dürften die Rohöltransporte aufgrund der günstigen Marktbedingungen etwas anwachsen. In der Summe aller Gutarten in der Güterabteilung Kohle, Rohöl und Erdgas ist somit im Zeitraum von 2017 bis 2019 nur mit geringfügigen Veränderungen im Aufkommen und der Leistung zu rechnen.

Der Güterbereich **Erze, Steine und Erden, Bergbau** wird maßgeblich durch die Baukonjunktur bestimmt. Weiterhin sind dort Düngemittel und Erze enthalten, beides Bereiche, in denen im gesamten Betrachtungszeitraum keine nennenswerten Transportzuwächse erwartet werden. Für die Baubranche wird erwartet, dass bis 2017 eine stabile Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeimmobilien vorhanden sein wird, die dann aber bis zum Ende des Prognosezeitraums zurückgehen wird. Entsprechend ist hier gegen Ende des Prognosezeitraums mit einem Rückgang des Transportvolumens von jährlich 0,2 % und bei der Transportleistung von 0,3 % zu rechnen.

Aufgrund des guten Konsumklimas werden sowohl **Verbrauchsgüter für den kurzfristigen Verbrauch** als auch **Maschinen, langlebige Konsumgüter** im gesamten Betrachtungszeitraum stark nachgefragt, wobei die Nachfrage aufgrund der ab 2017 erwarteten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen etwas abgeschwächt wird. Dies dürfte für beide Güterabteilungen im Jahr 2016 zu einem Wachstum des Aufkommens und der Leistung von deutlich über 2 % führen. Im Prognosezeitraum 2017 bis 2019 wird sich die Konjunkturberuhigung bemerkbar machen, so dass mit etwas geringeren Wachstumsraten als 2016 für die Transportmenge und die Transportleistung in beiden Güterabteilungen gerechnet wird, die aber noch deutlich über 1 % p.a. liegen werden.

Da sich der Absatz von **Kokerei- und Mineralölerzeugnissen** im Prognosezeitraum ab 2017 leicht zurückentwickeln wird, werden sich die Transporte im zugehörigen Güterbereich parallel entwickeln. 2016 ist noch ein Zuwachs von 1 % in der Menge und 1,4 % in der Leistung zu verzeichnen. Ab 2017 wird dagegen mit Transportrückgängen gerechnet.

Die **chemische und pharmazeutische Industrie** befindet sich laut Branchenberichten im Moment in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage (siehe Rahmenbedingungen Ziffer D.2.5). Die Produktion wird im Moment noch von der guten Konjunkturlage, der starken Nachfrage nach Agrarchemie und dem Außenhandel getragen. Diese Situation wird auch noch bis 2016 anhalten, so dass der Transport- und Leistungszuwachs je 1,9 % erreichen dürfte. Wahrscheinlich aber wird die Umstrukturierung in der Branche ab 2017 stärker greifen (Produktionsverlagerung ins Ausland, Konkurrenz auf dem Weltmarkt), so dass die Wachstumsraten im Zeitraum 2017 bis 2019 auf durchschnittlich 0,6 % für das Transportaufkommen und 0,9 % für die Leistung zurückgehen dürften.

In der **Metallindustrie** lassen sich für die in diesem Bereich zusammengefassten Branchen verschiedene Entwicklungen erwarten (siehe Rahmenbedingungen Ziffer D.2.6). Während für die Stahlproduktion schon 2015 und im gesamten Prognosezeitraum 2016 bis 2019 Produktionsrückgänge zu erwarten sind, werden Metallerzeugnisse vom Maschinenbau, der Fahrzeug- und Bauindustrie verstärkt nachgefragt. Im Saldo ergibt sich für diese Güterabteilung zunächst für 2016 ein Wachstum von 1,1 % beim Aufkommen und von 1 % in der Leistung. Im Zeitraum 2017 bis 2019 gehen diese Wachstumsraten entsprechend der Entwicklung der Nachfrager nach Metallprodukten etwas zurück (auf 0,7 % p.a. Aufkommen und Leistung).

In der Güterabteilung **Sekundärrohstoffe und Abfälle** befinden sich neben nicht wiederverwendbaren Abfällen alle Recyclingprodukte, die einer Wiederverwendung und stofflichen Aufbereitung zugeführt werden können. Somit ist aufgrund der Erwartung über die Binnen- nachfrage mit Zuwächsen in diesem Gütersegment zu rechnen, wobei aber das Wachstum für Aufkommen und Leistung im Zeitraum 2017 bis 2019 geringer werden dürfte.

Für die Güterabteilung **Sonstige Produkte** wird mit deutlichen Zuwächsen in Aufkommen und Leistung gerechnet. In diesem Güteraggregat befinden sich hochwertige Stückgüter und Container, die jeweils ein Wachstumssegment im Transportmarkt darstellen. Entsprechend ausgeprägt sind in diesem Güterbereich die Transportzuwächse. Für 2016 wird mit einem

Zuwachs von 2,4 % im Aufkommen und 2,6 % in der Leistung, bis 2019 pro Jahr mit 1,4 % bzw. 1,9 % gerechnet.

Insgesamt werden also eher individuelle Entwicklungen der Transportnachfrage in den einzelnen Güterabteilungen erwartet. Getragen wird der erwartete Gesamtzuwachs in Aufkommen und Leistung von den Gütern aus den hochwertigen Segmenten: Konsumgüter für den kurzfristigen Verbrauch, Maschinen, langlebige Konsumgüter sowie Sonstige Produkte.

In den Tabellen im Anhang sind die Entwicklungen für die Landverkehrsträger dargestellt. Wie erwartet, zeigen sich im **Straßengüterverkehr** in den Massengutbereichen abnehmende Wachstumsraten bis 2016 und bis 2019 rückläufige Transportaufkommen. Demgegenüber sind deutliche Zuwächse in den hochwertigen Güterbereichen zu erwarten.

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

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

3.4.2 Seeverkehr

Die Entwicklung der Transportmengen im Seeverkehr, aufgeteilt nach Güterabteilungen, ist in der Tabelle G-12 im Anhang dargestellt. Auf die rückläufigen Transportmengen im Seeverkehr im Jahr 2015 in Höhe von 2,7 % wurde oben schon eingegangen. Ursache sind im Wesentlichen die Einbrüche im Warenaustausch mit Russland, Asien und den USA. Diese Einbrüche konnten durch neu generierte Transporte aus dem sonstigen europäischen Raum nicht aufgefangen werden. Die Unterteilung des Gesamtwertes von 292 Mio. t auf Güterabteilungen zeigt, dass bis auf die landwirtschaftlichen Produkte quasi alle Bereiche vom Umschlagsrückgang betroffen sind. Der für 2015 geschätzte Zuwachs bei Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft ist auf Steigerungen der Transportmengen aus Brasilien sowie den Ländern in Nordeuropa zurückzuführen.

Obwohl aktuell Informationen über den Verfall der Margen im Überseeverkehr und ein schwieriges Umfeld für Seeverkehre vorliegen¹⁴, wird aufgrund der Außenhandelsprognosen für 2016 und im Prognosezeitraum bis 2019 für alle Güterabteilungen mit einem Zuwachs gerechnet. Dahinter stehen die positiven Einschätzungen für den Außenhandel und die Annahmen über das Weltwirtschaftswachstum. Zudem wird angenommen, dass sich die Situation in Russland und in den Ländern in Südamerika und Asien schon ab 2016 im Prognosezeitraum stabilisieren wird. Für 2016 wird erwartet, dass das Niveau des Umschlagsvolumens aus dem Jahre 2014 ungefähr wieder erreicht wird. Für den Prognosezeitraum bis 2019 wird dann mit einem durchschnittlichen Wachstum im Seeverkehr von 1,9 % gerechnet. Deutliche Zuwächse gibt es weiterhin bei Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft mit 2,5 % im Jahr 2016 und 1,8 % p.a. bis 2019. Hervorgerufen wird diese Entwicklung durch die positiven Erwartungen über die Wirtschaftsentwicklung in Nordeuropa und Polen sowie den wiederbelebten Handel mit Russland.¹⁵ Die Entwicklung bei Kohle, Rohöl und Erdgas zeigt sich etwas verhaltener trotz eines geringen Preisniveaus der Güter auf dem Weltmarkt, da in dieser Güterabteilung im Prognosezeitraum bis 2019 die Zuwächse in den Rohöllieferungen auch über konkurrierende Rohrleitungen abgewickelt werden.

Die hochwertigen Güter – Güter zum kurzfristigen Verbrauch und langlebige Konsumgüter – sowie die Exportprodukte im Bereich Maschinenbau werden weiterhin Transportzuwächse im Seeverkehr mit über 2 % realisieren können. Weiterhin ist für den Bereich Metalle und Metallerteugnisse mit einem Wachstum von 3,3 % bis 2016 und von 2,7 % p.a. im Zeitraum 2017 bis 2019 zu rechnen, da sich die günstigen Stahlpreise auf dem Weltmarkt halten dürften.

Insgesamt wird somit für die Seeverkehre im Einklang mit den Erwartungen zum Außenhandel und der Entwicklung der Weltwirtschaft mit einem stetigen Wachstum gerechnet. Die positive Konjunktorentwicklung in Europa gleicht Rückgänge der Seetransporte mit anderen Ländern wie z.B. China etwas aus. Da die europäischen Länder vom Aufkommen her den größten Teil der Seetransporte mit deutschen Häfen ausmachen, wirkt sich die gute Konjunktur in Europa auf alle Güterabteilungen der Seetransporte positiv aus. Die für die Zukunft

¹⁴ Gewinneinbruch bei Maersk Linie, in: Deutsche Verkehrs Zeitung, Nr. 12 vom 12.02.2016, S. 10

¹⁵ So wird z.B. in der Süddeutschen Zeitung vom 2. Dezember 2015 in dem Artikel „Kein Handel, kein Wandel“ auf die schwierige Lage im Außenhandel von Deutschland und Russland hingewiesen. Allerdings gäbe es verstärkt Bemühungen der Industrieunternehmen, die wirtschaftlichen Beziehungen wieder zu beleben. In den Projektionen des IWF sowie den Kieler Konjunkturberichten vom Herbst 2015 wird für Russland ab 2016 wieder mit einem Zuwachs der Wirtschaftsentwicklung gerechnet, so dass hier in der Mittelfristprognose auch von einer Belebung der russischen Wirtschaft ab 2016 ausgegangen wird.

erwartete stabile Konjunkturlage in den USA und die Erwartungen einer positiven Entwicklung in Südamerika tragen ebenso zum Wachstum der Seetransporte bei. Hiervon profitieren die Güter der Land- und Forstwirtschaft sowie Rohstofflieferungen. Die sich stabilisierende Situation in China sowie die aufstrebende indische Wirtschaft beleben die Containertransporte mit dem Seeschiff.

3.5 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Die Prognose für die Aufteilung der Güterverkehrsnachfrage nach Hauptverkehrsbeziehungen ist in den beiden Abbildungen G-6 und G-7 für das Aufkommen und die Leistung dargestellt. Detaillierte Tabellen für die einzelnen Verkehrsträger sind im Tabellenanhang zu finden.

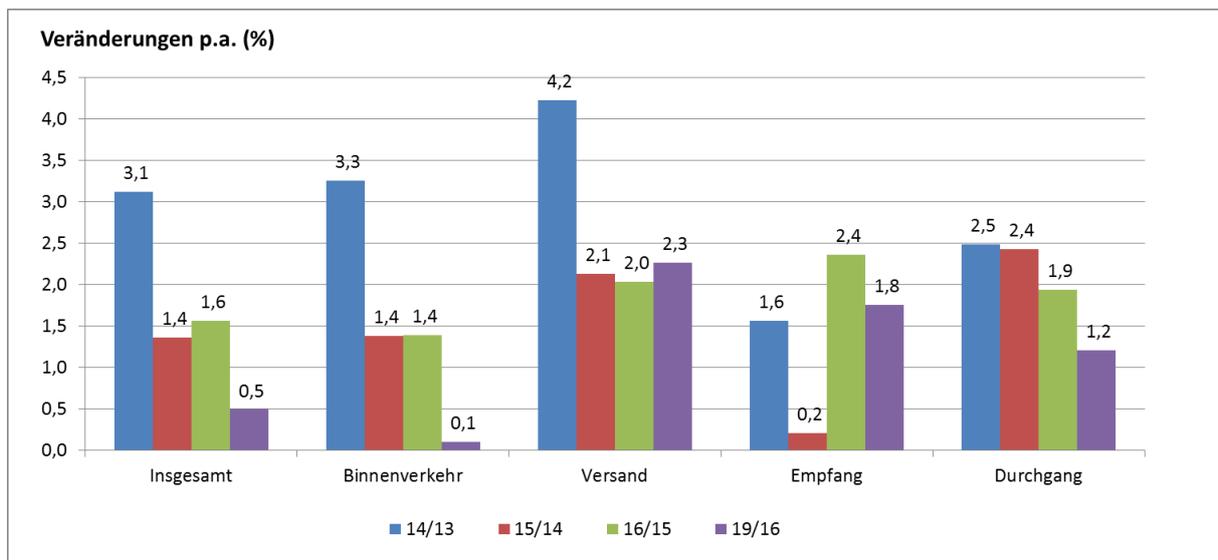
Nach einem kräftigen Zuwachs der Güterverkehre für alle Hauptverkehrsbeziehungen im Jahr 2014 folgen für die Jahre 2015 und 2016 etwas geringere, aber ebenfalls nennenswerte Wachstumsraten der Transportnachfrage mit insgesamt 1,4 % für 2015 und 1,6 % für das Jahr 2016. Für den Zeitraum 2017 – 2019 ist jahresdurchschnittlich in der Summe mit einem geringeren Wachstum von 0,5 % zu rechnen. Wie schon mehrfach erwähnt, wird diese Entwicklung durch die Binnennachfrage und hier durch die Bauverkehre hervorgerufen, die sich gegen Ende des Prognosezeitraums eher rückläufig zeigen. Entsprechend wächst der Binnenverkehr nur noch jahresdurchschnittlich mit 0,1 %. Wie oben schon gesagt, widerspricht das nicht der Annahme einer guten Binnenkonjunktur bis zum Jahre 2019. Es findet allerdings eine Substitution von schweren Massengütern durch leichtere Güter wie z.B. Güter für den täglichen Bedarf, Textilien, Kleidung, Schuhe, aber auch durch Investitionsgüter und langlebige Konsumgüter statt. Diese Entwicklung äußert sich auch in den höheren Wachstumsraten der Transporte im grenzüberschreitenden Verkehr, die beim Güterversand und Güterempfang für 2016 deutlich über 2 % und dann bis 2019 bei rd. 2 % liegen dürften. Beim Durchgangsverkehr wird 2016 zunächst ein Wachstum der Tonnage von 1,9 % und gegen Ende des Prognosezeitraums von 1,2 % p.a. erwartet. Bei der Leistung liegen die Werte bei 2 % und 1,3 %. Das geringere Wachstum gegen Ende des Prognosezeitraums kann auf die vorsichtigen Wachstumsperspektiven für einige europäische Länder zurückgeführt werden.

Einen Ausreißer bildet das relativ geringe Aufkommenswachstum für den Güterempfang von 0,2 % im Jahr 2015. Im Güterversand ist dagegen noch ein Zuwachs von 2,1 % für 2015 zu verzeichnen. Dieser Effekt ist zum einen auf den starken Rückgang der Importe bei der Bin-

nenschifffahrt und der Eisenbahn zurückzuführen. Bei der Bahn war die Aufkommensentwicklung zwischen Empfang (7,4 % Aufkommensverlust in 2015) und Versand (0,6 % Aufkommenszuwachs in 2015) unsymmetrisch. Bei differenzierter Betrachtung der Gütertransporte sind Rückgänge im Massengutbereich und bei den Containertransporten dafür verantwortlich, die so beim Güterversand der Eisenbahn nicht aufgetreten sind.

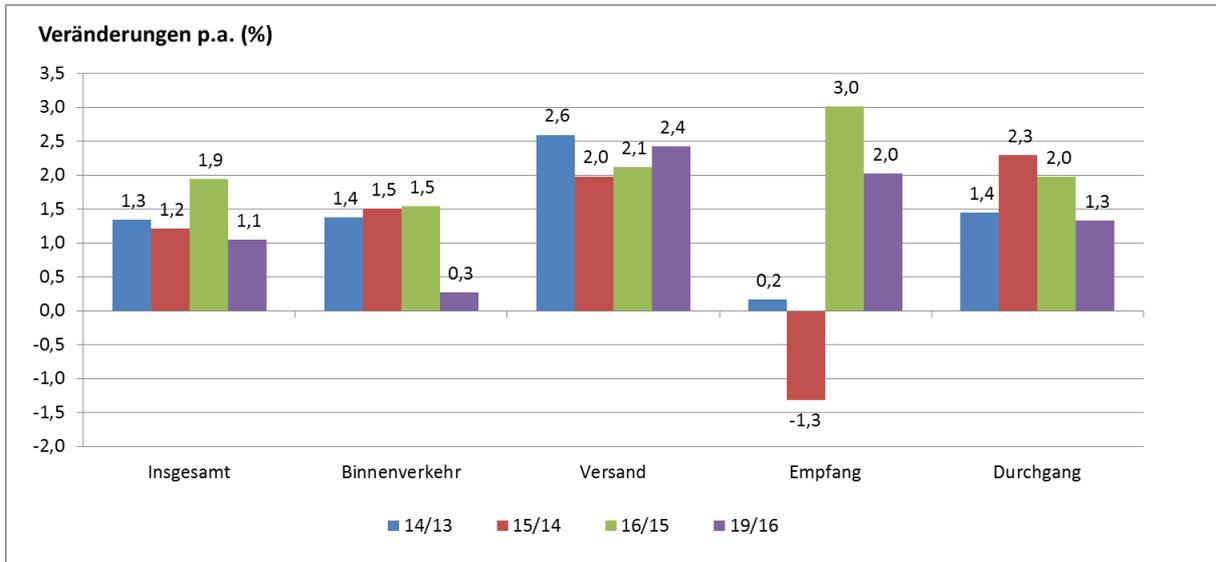
Die Entwicklung der Transportleistung entspricht ab 2015 in etwa der des Aufkommens. Auch bei der Verkehrsleistung werden die höheren Wachstumsraten im grenzüberschreitenden Verkehr und im Durchgangsverkehr erwartet. Dies entspricht den positiven Perspektiven im Außenhandel. Der schon oben erwähnte Einbruch im Güterempfang im Jahr 2015 in Höhe von 1,3 % ist auf die Transportrückgänge bei Bahn und Binnenschiff zurückzuführen.

Abbildung G-6: Veränderung des Transportaufkommens nach Hauptverkehrsbeziehungen



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Abbildung G-7: Veränderung der Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen



Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Ein Blick auf die im Anhang dargestellten Detailergebnisse für die Verkehrsträger (Tabellen G-9 und G-10) deuten auf ähnliche Einsatzmuster der einzelnen Verkehrsträger im Prognosezeitraum hin. Es werden bei der Straße, Schiene und Wasserstraße die grenzüberschreitenden Verkehre und Durchgangsverkehre weiterhin ein deutlich höheres Wachstum aufweisen als die Binnenverkehre. Dies gilt in gleicher Weise für Transportaufkommen und Transportleistung. Dabei dürften der Straßenverkehr und der Eisenbahnverkehr die größten Zuwachsraten bis 2019 realisieren. Das geringe Wachstum bzw. der Rückgang der Binnenverkehre für alle drei Verkehrsträger ist einmal auf die Entwicklung bei den Massengütern zurückzuführen. Zum anderen wird hier aber auch der Trend zur Sättigung des Binnenmarktes deutlich. Die Güterversorgung wird zunehmend von der internationalen Arbeitsteilung und dem damit einhergehenden Außenhandel getragen.

Bei den Rohrleitungstransporten nimmt das Aufkommen im Binnenverkehr im Prognosezeitraum mit 2,5 % für 2016 und durchschnittlich 1,5 % p.a. bis 2019 deutlich zu. Hierbei werden die Lieferungen über die Leitungen im Inland - Wilhelmshafen-Wesseling, Köln-Ludwigshafen, Ingolstadt-Karlsruhe – erfasst. Für 2016 bis 2019 ist im grenzüberschreitenden Empfang von Rohöl mit einer Stagnation zu rechnen, da die Binnennachfrage in diesem Zeitraum zurückgehen dürfte und die Rohölpreise – auch aufgrund der Wechselkursentwicklung Euro zu US-Dollar - tendenziell eher steigen werden. Die negative Veränderung der

Transportleistung um durchschnittlich 0,4 % bis 2019 kann auf eine Änderung der Lieferstruktur zurückgeführt werden. Die erwarteten Zunahmen der Öleinfuhren aus Russland sind über eine kurze Zuleitung nach Schwedt (27 km Länge im Inland) angebunden und erzeugen damit auch bei höheren Mengenzuwächsen entsprechend wenig Transportleistung.

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

Das Transportaufkommen im **Luftfrachtverkehr** lag im Jahr 2015 knapp unter dem Niveau des Vorjahres. Mit einem voraussichtlichen Rückgang um 0,1 % wurde ein Gesamtaufkommen von 4,39 Mio. Tonnen erreicht. Die Luftfracht hat sich erneut vom allgemeinen wirtschaftlichen Geschehen in Deutschland entkoppelt. Zwar konnten sowohl der innerdeutsche Verkehr als auch der Europa-Verkehr aufgrund einer binnenseitigen Angebotsausweitung mit voraussichtlich 1,7 % und 7,4 % zulegen, aber die mengenmäßige Abhängigkeit von den asiatischen Märkten überwog schlussendlich das Gesamtergebnis. Der kräftige Zuwachs bei den Europa-Verkehren reichte nicht aus, um die grenzüberschreitenden Verkehre von dem negativen Vorzeichen zu befreien. Die Asien- und Amerika-Verkehre litten unter der eingetrübten konjunkturellen Entwicklung der Weltwirtschaft. Die schwache Nachfrage aus China und die rückläufigen Rohstoffpreise sorgten für Zurückhaltung bei Investitionen und bremsen den Absatz. Für das Gesamtjahr 2015 wird für Amerika ein Rückgang von 3,2 % erwartet, für Asien ein Rückgang von 4,6 %. Auch der stark abgewertete Euro-Wechselkurs konnte den deutschen Exporteuren kein Wachstum bescheren. Das Schlussergebnis beträgt hier voraussichtlich nur 0,1 %, bei den Einfuhren ist sogar mit einem Rückgang von 0,9 % zu rechnen. Für Afrika war 2015 indes ein erfolgreiches Jahr. Trotz anhaltender Unruhen in West- und Nordafrika und der Gefährdung zahlreicher Volkswirtschaften aufgrund des niedrigen Ölpreises konnten die Frachtverkehre um schätzungsweise 12,2 % zulegen.

Mit einer Stabilisierung der Volatilität des Frachtaufkommens ist im laufenden Jahr nicht zu rechnen. Die Unsicherheiten auf dem chinesischen Markt und politische Spannungen im Nahen und Mittleren Osten führen zur allgemeinen Verunsicherung von Verbrauchern und Investoren. Daneben könnte eine weitere Zinsanhebung in den Vereinigten Staaten die Schwellenländer weiter schwächen. Für das Jahr 2016 wird daher nur ein schwaches Gesamtwachstum von 1,0 % prognostiziert. Dabei wird sich das Wachstum wie im Jahr 2015 auf Europa stützen. Hier wird mit einer Zunahme von 4,2 % gerechnet. Für Amerika und Asi-

en wird erneut mit einem Rückgang gerechnet, der mit 1,0 % und 0,6 % jedoch deutlich geringer ausfällt als im abgelaufenen Jahr.

Für die Folgejahre bis 2019 wird eine allmähliche Stabilisierung des Frachtaufkommens angenommen. Das durchschnittliche jährliche Gesamtwachstum wird mit 1,5 % prognostiziert. Dabei wird davon ausgegangen, dass der innerdeutsche Verkehr um jährlich 1,8 % wächst, der grenzüberschreitende Verkehr um jährlich 1,5 %.

Tabelle G-4: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t					Veränderung in % p.a. ¹⁾			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Gesamt ²⁾	4,315	4,396	4,392	4,436	4,639	1,9	-0,1	1,0	1,5
Innerdeutsch	0,108	0,111	0,113	0,115	0,121	2,2	1,7	2,0	1,8
Grenzüberschreitend	4,114	4,219	4,203	4,249	4,448	2,6	-0,4	1,1	1,5
- davon Europa	1,213	1,230	1,320	1,376	1,484	1,4	7,4	4,2	2,6
- darunter EU-27	0,937	0,971	1,016	1,047	1,127	3,6	4,6	3,0	2,5
- davon Interkontinental	2,901	2,990	2,883	2,873	2,963	3,0	-3,6	-0,3	1,0
- davon Afrika	0,106	0,109	0,123	0,132	0,147	3,6	12,2	7,7	3,7
- davon Amerika	0,912	0,926	0,897	0,888	0,910	1,6	-3,2	-1,0	0,8
- davon Asien	1,883	1,954	1,863	1,853	1,906	3,8	-4,6	-0,6	0,9
- davon Australien / Ozeanien	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	-48,5	-74,4	-61,5	-26,4

¹⁾ Die Veränderungsdaten in allen Luftfracht-Tabellen beziehen sich auf die nicht gerundeten Daten des Statistischen Bundesamtes und die nicht gerundeten Prognosewerte des BAG

²⁾ inkl. Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt; Fiplan, BAG- Prognosen

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Der **Personenverkehr** (aller Verkehrsarten) wuchs voraussichtlich im Jahr 2015 um 1,8 % bzw. 1,9 % (Aufkommen und Leistung). Für 2016 dürfte ein leicht höheres Wachstum zu erwarten sein (1,9 % bzw. 2,0 %), im mittelfristigen Prognosezeitraum von 2017 bis 2019 hingegen ein schwächerer Anstieg (1,3 % p.a. bzw. 1,4 % p.a.).

Der bestimmende Einflussfaktor dabei ist die Entwicklung des **motorisierten Individualverkehrs (MIV)**, der im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich mit 2,1 % bzw. 2,0 % (Aufkommen und Leistung) nochmals leicht zulegen dürfte. Als expansive Gründe sind hier einerseits der nochmals überdurchschnittlich ausgeweitete Pkw-Bestand und insbesondere die günstigen soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten zu nennen, andererseits auch die stark gesunkenen Kraftstoffpreise. Im Jahr 2016 werden die privaten Konsumausgaben voraussichtlich auf gleich hohem Niveau wie im Vorjahr liegen. Im Bereich des Pkw-Bestandes wird eine leicht geringere Ausweitung erwartet. Die Kraftstoffpreise dürften im Jahresdurchschnitt erneut zurückgehen, so dass aus diesen Gründen für den motorisierten Individualverkehr nochmals ein überdurchschnittlicher Anstieg zu erwarten ist (wiederum 2,1 % bzw. 2,0 % in Aufkommen und Leistung). Für die Jahre 2017 bis 2019 wird mit einem geringeren Wachstum der privaten Konsumausgaben gerechnet. Ebenfalls gehen wir für den Pkw-Bestand von einer schwächeren Ausweitung als in den Jahren zuvor aus. Für die Kraftstoffpreisentwicklung wird eine leichte Preissteigerung erwartet. Diese Einflüsse bewirken insgesamt eine nochmalige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, die aber mit 1,4 % p.a. (Aufkommen und Leistung) geringer ausfällt als in den Jahren zuvor.

Das Personenaufkommen im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)**, der fast ausschließlich durch den Liniennahverkehr getragen wird, wuchs im Jahr 2015 voraussichtlich um 0,6 %. Der Linienfernverkehr expandierte weiterhin mit 23 % Zuwachs in Aufkommen und Leistung, aber geringer als im Vorjahr. Der Gelegenheitsverkehr profitierte von Sondereinflüssen (Stichwort: Transporte von Flüchtlingen) und wuchs im Gegensatz zum Trend der letzten Jahre um 0,9 % bzw. 0,5 % (Aufkommen und Leistung). Für die Entwicklung im Jahr 2016 dürften sich einerseits die positiven Impulse aus den günstigen soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten, andererseits aber auch dämpfende Einflüsse durch die nochmalig sinkenden Kraftstoffpreise auswirken. Daher ist nach unseren Einschätzungen für 2016 für den gesamten ÖSPV, mit einer nahezu ähnlichen Entwicklung (0,7 %

Aufkommen und 1,1 % Leistung) wie im Jahr 2015 zu rechnen. Im Linienfernverkehr wird sich das relative Wachstum nach unseren Einschätzungen auf 10 % (Aufkommen und Leistung) nochmals abschwächen. Auch für den Gelegenheitsverkehr schwächen sich die Sondereinflüsse ab, so dass zu erwarten ist, dass das Wachstum mit 0,4 % für Aufkommen und Leistung geringer ausfällt als im Jahr zuvor. Für den Prognosezeitraum 2017 bis 2019 vermindern sich die positiven Effekte aus den günstigen soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten, so dass sich nach unserer Einschätzung die Entwicklung des gesamten ÖSPV mit 0,3 % p.a. im Aufkommen und 0,6 % p.a. in der Leistung schwächer als in den Jahren vorher darstellt. Hierbei ist eine Stagnation für den Gelegenheitsverkehr und ein weiterhin geringeres prozentuales Wachstum im Linienfernverkehr (6 % Aufkommen und Leistung) zu erwarten.

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderungen p.a. in %			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Verkehrsaufkommen									
Individualverkehr ²⁾	57.318	58.436	59.641	60.867	63.516	2,0	2,1	2,1	1,4
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	9.380	9.391	9.445	9.508	9.586	0,1	0,6	0,7	0,3
Eisenbahnverkehr	2.613	2.662	2.662	2.700	2.810	1,9	0,0	1,4	1,3
Luftverkehr ⁴⁾	181	187	194	200	217	3,1	4,0	3,0	2,8
Summe	69.493	70.676	71.941	73.276	76.129	1,7	1,8	1,9	1,3
Verkehrsleistung ¹⁾									
Individualverkehr ²⁾	921,4	939,4	958,3	977,5	1.019,2	2,0	2,0	2,0	1,4
Öffentlicher Straßenverkehr ³⁾	77,1	79,3	80,3	81,2	82,6	2,8	1,3	1,1	0,6
Eisenbahnverkehr	89,6	89,5	89,9	91,2	94,4	-0,1	0,4	1,5	1,2
Luftverkehr	56,7	58,4	60,8	62,6	68,0	3,0	4,0	3,0	2,8
Summe	1.144,8	1.166,6	1.189,3	1.212,5	1.264	1,9	1,9	2,0	1,4
1) Innerhalb Deutschlands									
2) Verkehr mit Pkw und Krafträdern und Mopeds, einschließlich Taxi- und Mietwagenverkehr									
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr ausl. Unternehmen									
4) Einschließlich Doppelzählungen der Umsteiger									

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

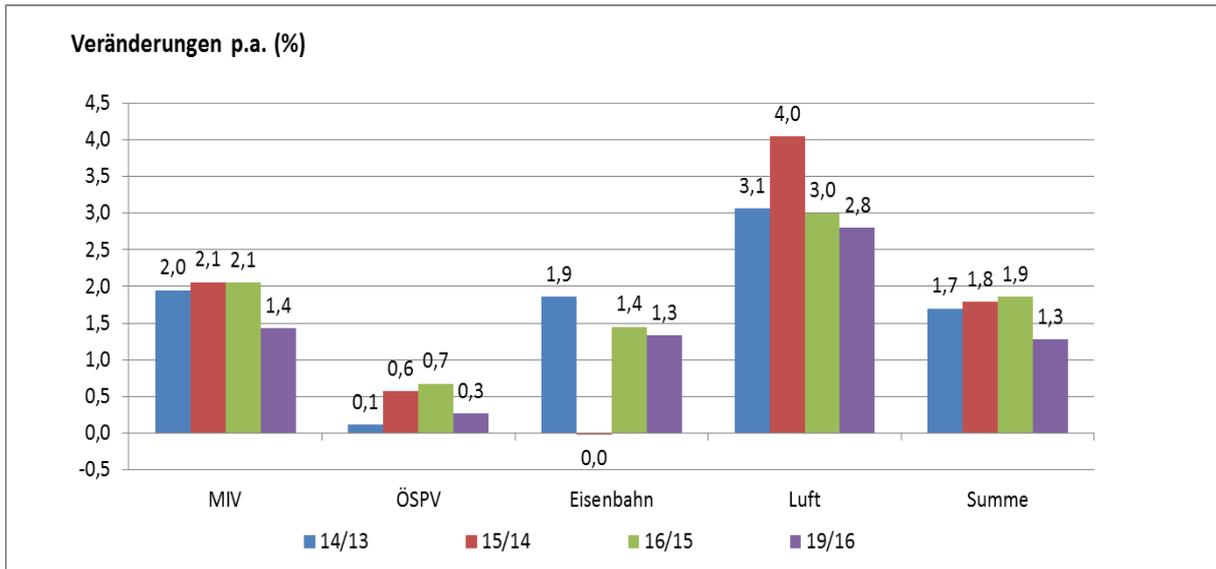
Das Ergebnis im **Eisenbahnverkehr** wurde 2015 einmal durch die stark gesunkenen Kraftstoffkosten im MIV geprägt, wodurch ein Teil der Nachfrage, insbesondere vom Nahverkehr, auf den Pkw verlagert wurde. Andere Einflüsse waren andererseits auch hier die Streiks sowie zusätzliche Verluste an den Fernbus. Andererseits spielten die soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Effekte eine positive Rolle. Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnen sich daraus voraussichtlich eine Stagnation im Aufkommen und ein leichtes Plus

von 0,4 % für die Leistung. Denn insbesondere der Fernverkehr entwickelte sich in der zweiten Jahreshälfte, u.a. aufgrund der Aktions-Sparpreis-Angebote der DB AG, positiver als erwartet, so dass hierfür mit einem Plus von 1,9 % im Aufkommen und 2,1 % in der Leistung gerechnet werden kann.

Für das Jahr 2016 werden für den Nahverkehr die günstigen soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Effekte ins Gewicht fallen. Zudem ist ein Basiseffekt aus den streikbedingten Ausfällen im Jahr 2015 gegeben. Die dämpfenden Einflüsse durch die nochmals sinkenden Kraftstoffpreise im Vergleich zum Vorjahr werden nicht mehr so gravierend sein, so dass von einem Wachstum von 1,4 % bzw. 1,5 % (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden kann. Für die Entwicklung des Fernverkehrs spielen neben den sich expansiv auswirkenden soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auch die positiven Impulse aus Angebotsausweitungen sowie Preis- und Kundenpolitik der DB AG eine wichtige Rolle, so dass wir hier mit einem Wachstum von jeweils 2,4 % für Aufkommen und Leistung rechnen. Darin spiegelt sich auch die im Vergleich zu den Vorjahren nicht mehr ganz so expansive Entwicklung des Fernbusmarktes wider. In den Jahren von 2017 bis 2019 wirken sich die positiven Effekte, die von demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüssen ausgehen, etwas weniger stark aus, so dass voraussichtlich von einem etwas schwächeren Wachstum des gesamten Eisenbahnmarktes von 1,3 % p.a. bzw. 1,2 % p.a. (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden kann. Der Fernverkehr dürfte sich hier, aufgrund möglicher positiver Auswirkungen der Kundenoffensive der DB AG, mit 1,9 % p.a. für das Aufkommen und 1,8 % p.a. für die Leistung überdurchschnittlicher entwickeln.

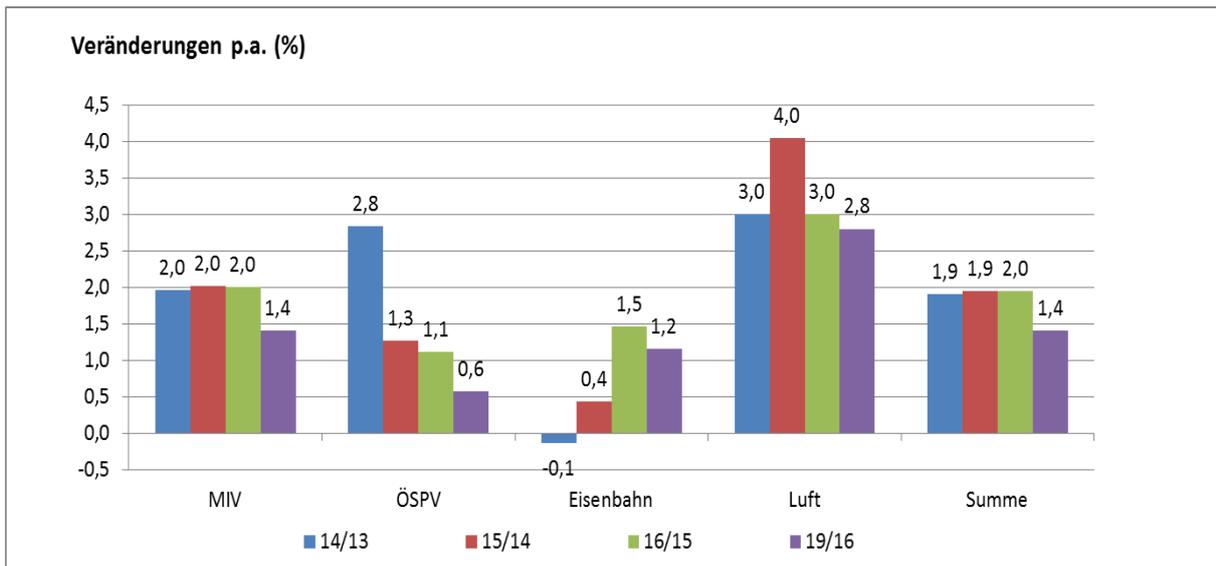
Im Luftverkehr hat das Passagieraufkommen gegenüber dem Jahr 2014 um voraussichtlich 4,0 % zugelegt. Das Wachstum resultiert hierbei vorrangig aus den grenzüberschreitenden Verkehren, insbesondere innerhalb Europas und nach Asien. Kaum Zuwächse dagegen verzeichneten die Verkehre nach Amerika. Der gegenüber dem US-Dollar schwache Euro wirkte sich negativ auf die Fern- und Geschäftsreisen in die USA aus. Die gesamten Amerika-Verkehre sind im abgelaufenen Jahr 2015 um voraussichtlich 0,2 % gewachsen, die Verkehre in die USA um voraussichtlich 0,4 % zurückgegangen. Die Erholung des innerdeutschen Verkehrs ist im Jahr 2015 vorangeschritten. Hier ist es voraussichtlich zu einem Zuwachs von 1,7 % gekommen. Ein höheres Gesamtwachstum wurde wie im Jahr 2014 aufgrund von wiederholten Streiks an den Flughäfen Frankfurt und München verhindert. Für die Jahre 2017 bis 2019 wird mit einem nachhaltigen Wachstum sowohl im innerdeutschen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr gerechnet.

Abbildung P-1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens nach Verkehrsarten



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

Abbildung P-2: Entwicklung der Personenverkehrsleistung nach Verkehrsarten

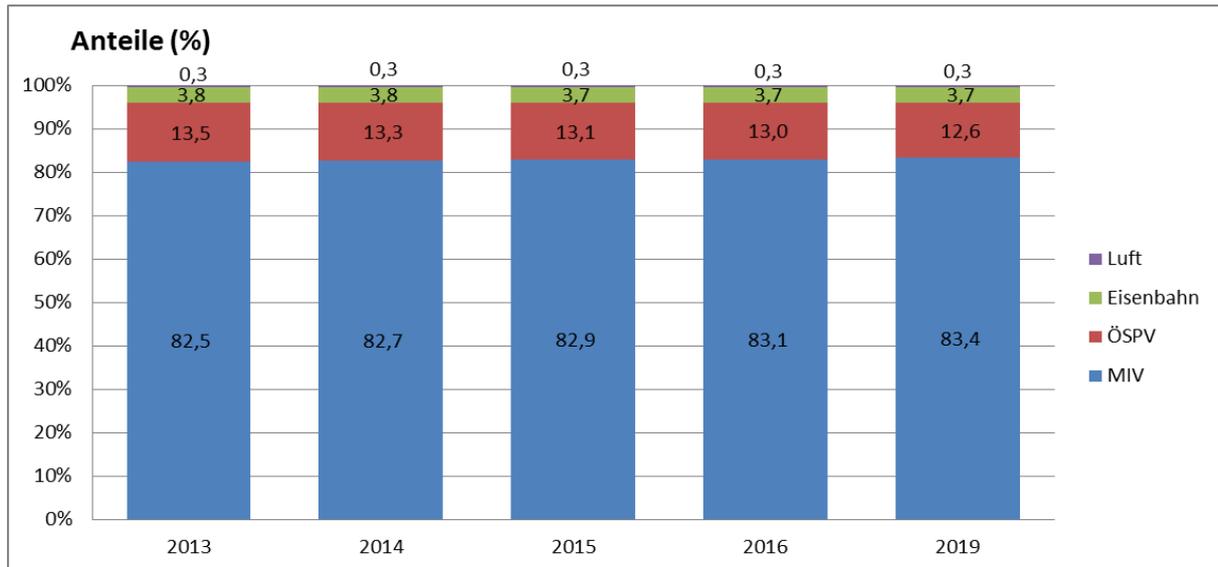


Quellen: Statistisches Bundesamt; Deutsches Institut für Wirtschaft; eigene Prognosen

Der Modal-Split der Verkehrsträger, der sich aus den beschriebenen Entwicklungen ergibt, ist in den Abbildung P-3 und P-4 dargestellt. Demnach dürfte der Modal-Split-Anteil des MIV-Aufkommens über den gesamten Zeitraum leicht zunehmen, wohingegen der Anteil an der Leistung konstant bleibt. Aufgrund der nicht mehr ganz so expansiven Nachfragezuwächse

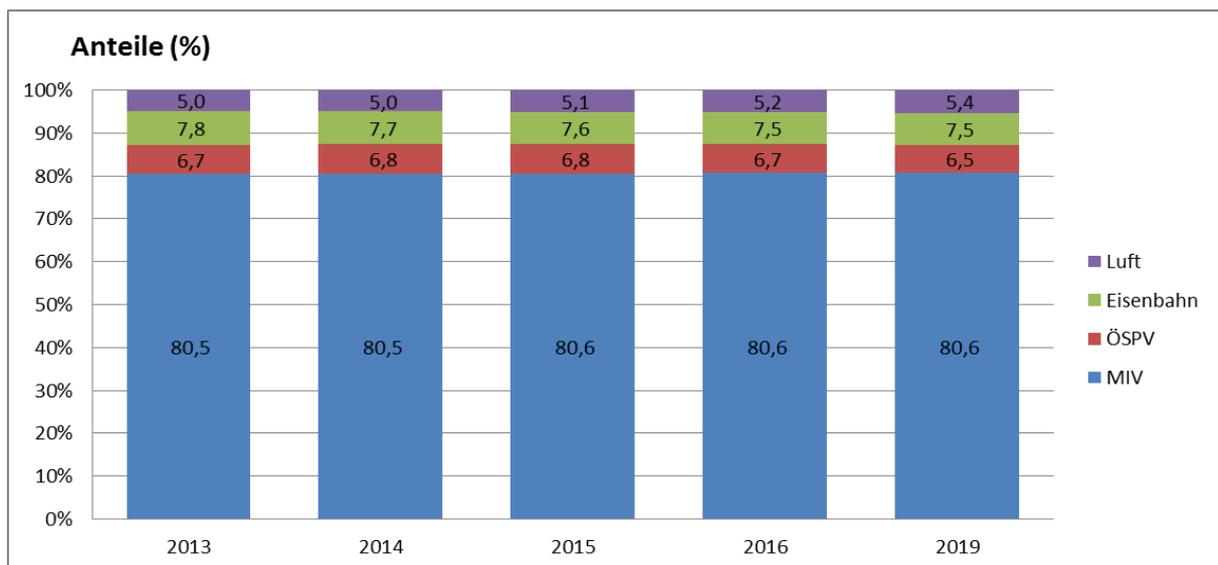
insbesondere im Fernbusverkehr, sind für den ÖSPV leichte Rückgänge über den Prognosezeitraum zu erwarten. Die Anteilswerte des Luftverkehrs nehmen im gesamten Zeitraum leicht zu. Die Anteile des Eisenbahnaufkommens stagnieren nahezu über den gesamten Zeitraum, wohingegen der Anteil an der Leistung leicht abnimmt.

Abbildung P-3: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens



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

Abbildung P-4: Modal Split der Personenverkehrsleistung



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

4.2 Motorisierter Individualverkehr

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

Als Grundlage für die Analyse der Entwicklung des MIV stehen, im Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern, keine amtlich statistischen Erhebungen zur Verfügung. Grundsätzlich werden hier die Schätzungen des DIW¹⁶ zur inländischen Fahrleistung des MIV als Grundlage genutzt. Anhand des PKW-Bestandes, des Kraftstoffabsatzes, des Kraftstoffverbrauchs, der Fahrzeugflotte etc. schätzt das DIW dabei einen jährlichen Eckwert für Personenfahrten und Personenkilometer. Die aktuellste Schätzung liegt vorläufig für das Jahr 2014 vor, so dass die hier dargestellten Entwicklungen ab 2015 eigene Prognosen darstellen (siehe zur Entwicklung des MIV auch Tabelle P-2).

Nach Berechnungen des DIW ist der MIV im Jahr 2014 voraussichtlich um 2,0 % gestiegen (Aufkommen und Leistung). Für die Jahre 2015 und 2016 dürfte das Wachstum nach unseren Schätzungen wiederum überdurchschnittlich mit 2,1 % p.a. bzw. 2,0 % p.a. (Aufkommen und Leistung) steigen. Für die Jahre 2017 und 2019 ist voraussichtlich mit einem schwächeren Wachstum von 1,4 % p.a. (jeweils Aufkommen und Leistung) zu rechnen. Im Vergleich zur Sommerprognose wird die Entwicklung positiver gesehen. Die Gründe hierfür liegen hauptsächlich in den drastisch gesunkenen Kraftstoffpreisen für die Jahre 2015 und prognostiziert auch für 2016, die damals so noch nicht absehbar waren.

Dieser im Vergleich zu den Vorjahren überdurchschnittlichen Entwicklung liegen insbesondere die folgenden **Haupteinflussfaktoren** zu Grunde:

Der **Pkw-Bestand** ist laut KBA im Jahr 2014 (Stichtag: 01.01.2015) im Vergleich zu den Vorjahren überdurchschnittlich um ca. 1,3 % gewachsen, wobei die Neuzulassungen um ca. 2,9 % zunahmen. Dieser Trend setzte sich auch im Jahr 2015 verstärkt mit einem Zuwachs der Neuzulassungen von 5,6 % fort, so dass wir für 2015 mit einem Wachstum des Pkw-Bestandes von voraussichtlich 1,6 % rechnen¹⁷. Auch für 2016 gehen wir aufgrund des gleichbleibenden starken Wachstums des privaten Konsums (1,9 %) und des Anstiegs der fahrfähigen Bevölkerung (0,9 %) von einem nahezu identischen Anstieg von 1,5 % aus. Für 2017 bis 2019 erwarten wir immer noch einen Zuwachs des Pkw-Bestandes von 1,2 % p.a.

¹⁶ Die Berechnungen der Fahrleistungen erfolgen im Rahmen der Bearbeitung von „Verkehr in Zahlen“ im Auftrag des BMVI.

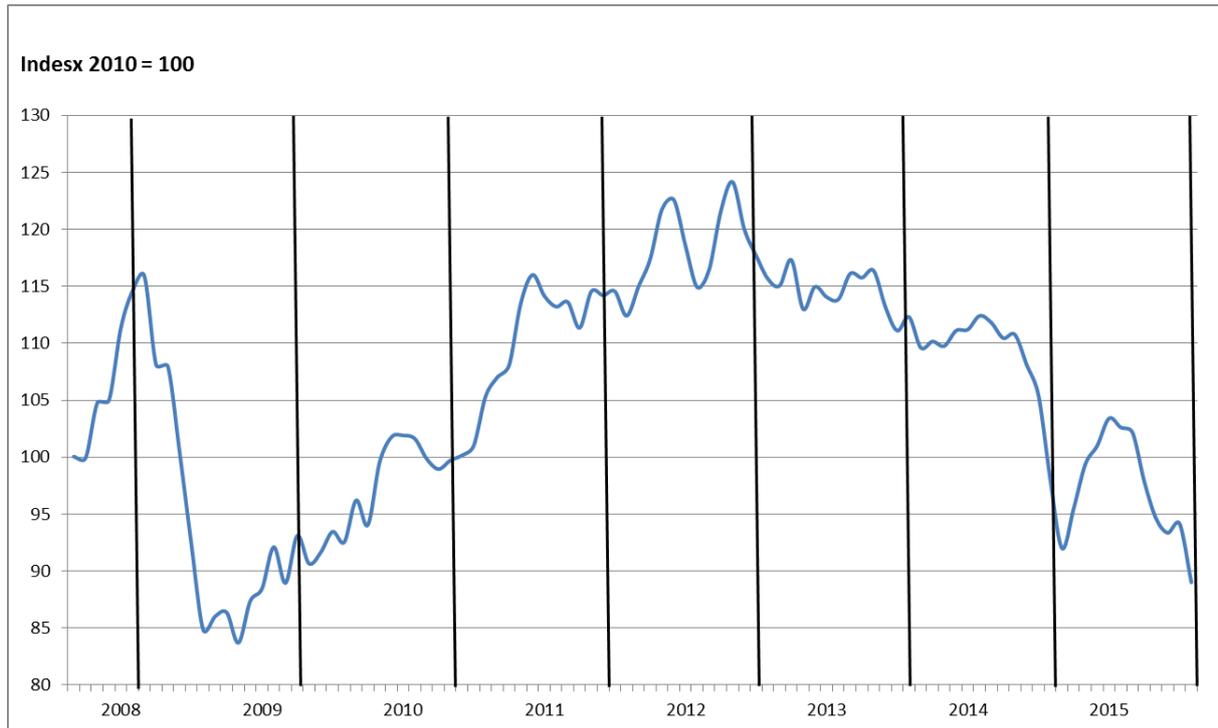
¹⁷ Der Pkw-Bestand zum 01.01.2016 war vor dem Redaktionsschluss dieser Mittelfristprognose noch nicht veröffentlicht, so dass hierfür eigene Annahmen getroffen werden mussten.

Weniger entscheidend für die Bestandsentwicklung ist die Entwicklung der Kraftstoffpreise, da diese vorwiegend die Pkw-Nutzung und nicht den Besitz beeinflussen.

Auch die Entwicklung der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** gibt dem MIV einen positiven Impuls. Die privaten Konsumausgaben sind im Jahr 2015 laut BMWi aufgrund des kräftigen Anstiegs des real verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte voraussichtlich um 1,9 % gestiegen. Auch für das laufende Jahr 2016 wird hier mit einer Steigerung von 1,9 % gerechnet. In den Jahren 2017 und 2019 dürfte sich das Wachstum mit 1,6 % p.a. geringfügig abschwächen. Die Zahl der Erwerbstätigen ist im Jahr 2015 laut BMWi voraussichtlich um 0,8 % gestiegen. Es wird erwartet, dass sich die positive Arbeitsmarktentwicklung der letzten Jahre weiter fortsetzt. Das BMWi schätzt für 2016 einen Zuwachs in den Erwerbstätigenzahlen in Höhe von 0,9 %. Für die Jahre 2017 bis 2019 wird noch ein Zuwachs von 0,3 % p.a. angenommen.

Die **Kraftstoffpreise** sanken im Jahr 2015 durchschnittlich real um rd. 10 % (vgl. Abbildung P-5). Grund dafür war der starke Rückgang der Rohölpreise im Vergleich zum Vorjahr um ca. 46 % (Brent, in US Dollar). Die Gründe dafür liegen im weltweiten Überangebot an Rohöl in Kombination mit einer vergleichsweise geringen weltweiten Nachfrage. Diese Entwicklung wird sich mit dem diesjährigen Eintritt des Irans in den weltweiten Ölmarkt tendenziell verstärken. Dies machte sich im inländischen Kraftstoffabsatz bemerkbar, der 2014 um ca. 1,5 % gestiegen ist. Im Jahr 2015 stieg der Kraftstoffabsatz nach vorläufigem Stand (bis einschl. November 2015) um ca. 2 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Abbildung P-5: Entwicklung Kraftstoffpreisindex 2008 - 2015



Quelle: Statistisches Bundesamt

Angetrieben durch eine anhaltende Ausweitung des Angebots bei einer stagnierenden Nachfrage wird für 2016 ein nochmaliger Rückgang der Rohölpreise erwartet. Mit der erwarteten verstärkten Expansion der Weltwirtschaft dürften für die Jahre 2017 bis 2019 die Preise wieder leicht ansteigen, wobei das Preisniveau weit unter dem Wert von 2014 liegen dürfte. Daraus ergeben sich für den Prognosezeitraum, unter Annahme von stabilen Steuer- und Abgabenanteilen, folgende Entwicklungen (siehe Abbildung P-6):

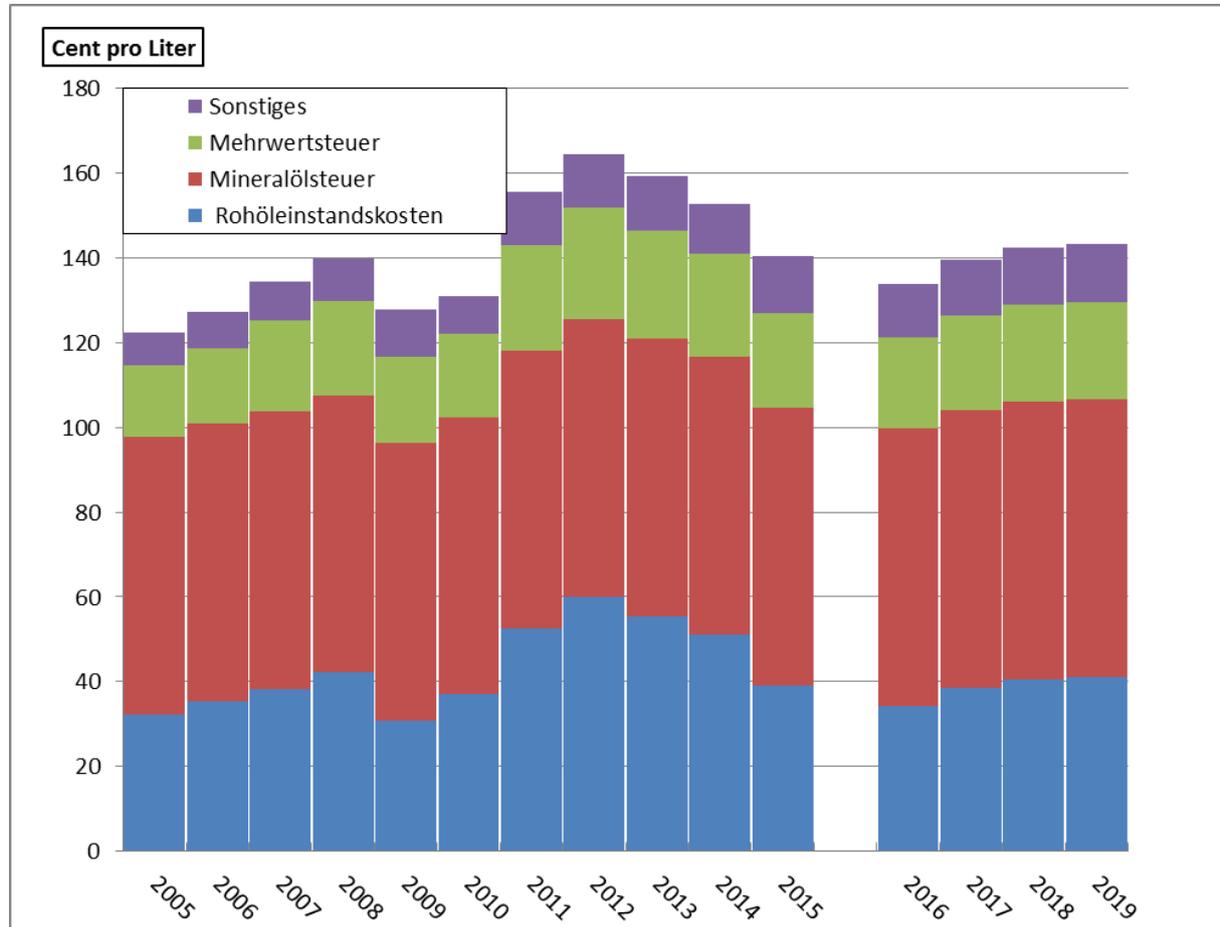
- Für 2016 gehen wir von einem Wertverlust des Euros gegenüber dem US Dollar von ca. 1,8 % im Vergleich zum Vorjahr aus sowie von konstanten Verhältnissen für die Jahre 2017 bis 2019.¹⁸
- Prognosen des IWF¹⁹ gehen beim Rohöl von einem Rückgang des deutschen Einfuhrpreises von 16 % für 2016, sowie von einer Zunahme von 8 % p.a. für 2017 bis 2019 aus.

¹⁸ Quelle: Institut für Weltwirtschaft Kiel: Kieler Konjunkturberichte Nr. 14 (2015|Q4)

¹⁹ ¹⁹ Internationaler Währungsfonds (Hrsg.): World Economic Outlook - Update Januar 2016; Washington 2016. Prognosen anderer Institute, wie z.B. U.S. Energy Information Administration (EIA), liegen auf ähnlichem Niveau.

- Daraus würden Veränderungen des Kraftstoffpreises von -5 % für 2016 und +2 % p.a. für die Jahre 2017 bis 2019 resultieren.

Abbildung P-6: Entwicklung Kraftstoffpreis Eurosuper



Quellen. Mineralölwirtschaftsverband; eigene Prognosen

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

- Die Pkw-Dichte (Pkw pro Einwohner über 18 Jahre) dürfte nach einem starken Wachstum in 2015 (1 %, von 660 Pkw pro Einwohner in 2014 auf 667 Pkw pro Einwohner in 2015) aufgrund des starken Anstiegs der Bevölkerung über 18 Jahren im Jahre 2016 auf einen Zuwachs von nur noch 0,3 % zurückgehen und wächst voraussichtlich mit 0,8 % p.a. von 2017 bis 2019 wieder stärker an.

- Unter der Annahme von gleichbleibenden durchschnittlichen Besetzungsgraden und weitgehend konstanten Fahrtweiten erhöht sich die durchschnittliche Fahrleistung voraussichtlich pro Pkw nach einem Wachstum von 0,4 % in 2015 auf 0,8 % im Jahr 2016. Für die Jahre 2017 bis 2019 dürfte sich der Zuwachs auf 0,2 % pro Jahr verlangsamen. Gründe für den niedrigeren Zuwachs liegen im vergleichsweise stärkeren Wachstum der gesamten Fahrleistung im Vergleich zum Pkw-Bestand.

Tabelle P-2: Komponenten des MIV

	Absolute Werte					Veränderungen p.a. in %			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Pkw-Bestand (Mio.) ¹⁾	43,9	44,4	45,1	45,7	47,3	1,3	1,6	1,2	1,2
Pkw-Dichte ²⁾	655	660	667	669	685	0,7	1,0	0,3	0,8
Durchschn. Fahrleistung (1.000 Fzkm) ³⁾	14,0	14,1	14,2	14,3	14,4	0,7	0,4	0,8	0,2
Ges. Fahrleistung (Mrd. Fzkm) ⁴⁾	615,1	627,1	639,8	652,6	680,4	2,0	2,0	2,0	1,4
Durchschn. Besetzung (Pers.) ⁵⁾	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm) ⁴⁾	921,4	939,4	958,3	977,5	1.019,2	2,0	2,0	2,0	1,4
Durchschn. Fahrtweite (km)	16,1	16,1	16,1	16,1	16,0	0,0	-0,0	-0,1	-0,0
Verkehrsaufkommen (Mrd. Pers.)	57,32	58,44	59,64	60,87	63,52	2,0	2,1	2,1	1,4

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

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

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Grundlage der hier dargestellten Verkehre des **öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV)** sind die Fahraktivitäten aller Unternehmen, die in der amtlichen Jahresstatistik erhoben werden. Diese liegt derzeit vollständig bis zum Jahr 2013 vor. Zusätzlich dazu werden quartalsweise alle Verkehre von Unternehmen erhoben, die zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung im Jahr 2009 bereits am Markt tätig waren und gleichzeitig mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Diese Quartalsstatistik liegt derzeit bis zum 3. Quartal 2015 vor, so dass die hier dargestellten Entwicklungen für 2014 und 2015 als vorläufige Werte angesehen werden müssen und für die Entwicklung ab 2016 eigene Prognosen durchgeführt

wurden, die auf der vorherigen Entwicklung sowie auf Aussagen von Marktteilnehmern beruhen.²⁰

Demnach wuchs das Personenaufkommen des gesamten ÖSPV (siehe Tabelle P-3) voraussichtlich im Jahr 2015 mit 0,6 % positiver als im Jahr zuvor. Für die Personenbeförderungsleistung dürfte von einer Steigerung von 1,3 % ausgegangen werden, da sich hier der Anteil des stark wachsenden Linienfernverkehrs im Vergleich zum Aufkommen überproportional auswirkt. Dies ist insgesamt ein etwas stärkerer Zuwachs als in der Sommerprognose 2015 angenommen, da sich insbesondere der Liniennahverkehr, aufgrund der nicht absehbaren demographischen Entwicklungen, positiver entwickelte. Zudem waren Sondereinflüsse, die den Gelegenheitsverkehr positiv beeinflusst haben, nicht vorhersehbar.

Der überwiegende Anteil am Gesamtaufkommen des ÖSPV liegt beim **Liniennahverkehr**. Somit spiegelt die Entwicklung dieses Segments das Gesamtergebnis der ÖSPV-Verkehrsnachfrage annähernd wider. Das Aufkommen wuchs in 2015 voraussichtlich mit 0,5 % (Leistung: - 0,6 %) positiver als im Vorjahr. Diese Entwicklung wird zum einen durch die letzten beiden milden Winter 2014/2015 und 2015/2016 beeinflusst; allerdings wird aufgrund der günstigen Nutzerkosten der Pkw häufiger genutzt, wodurch ein Nachfrageanteil vom Liniennahverkehr auf den Pkw verlagert wird. Zum anderen spielen hier positive Impulse aus den günstigen soziodemographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine Rolle. Insbesondere die leicht steigende Anzahl der Auszubildenden (0,1 %), die für den Nahverkehr ein wichtiges Segment darstellen, machte sich hier positiv bemerkbar. Auch die wiederum wachsenden Erwerbstätigenzahlen (0,8 %) wirkten sich hier positiv auf das Fahrtenaufkommen aus.

Im **Linienfernverkehr** wurden nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2014 rd. 16 Mio. Fahrgäste befördert, was eine Verdopplung zum Vorjahr bedeutet.²¹ Dennoch fiel damit die tatsächliche Entwicklung geringer aus als noch in der Sommerprognose und von Experten erwartet.²² Prognosen hierfür sind aufgrund der bisher weitgehend

²⁰ Dies gilt insbesondere für den Linienfernverkehr (Fernbusmarkt), für den in der amtlichen Quartalsstatik zur Zeit nur ein geringer Anteil aller am Markt tätigen Unternehmen erhoben wird, sowie für den Gelegenheitsverkehr, der in der Quartalsstatistik gar nicht erhoben wird.

²¹ Statistisches Bundesamt: Boom bei Linienfernbussen hält an: 16 Millionen Fahrgäste im Jahr 2014, Pressemitteilung vom 8. Oktober 2015 – 377/15, Wiesbaden 2015.

²² Vgl. hierzu u.a.

- Statistisches Bundesamt: 2014: Fahrgastaufkommen in Bussen und Bahnen weiter auf Wachstumskurs, Pressemitteilung vom 7.4.2014 – 121/15, Wiesbaden 2014.

- IGES-Institut: Zwei-Jahres-Bilanz: Fernbusanbieter liefern sich starken Konkurrenzkampf – Bis zu 20 Millionen Fahrgäste erwartet. Pressemitteilung vom 9.12.2014, Berlin 2014.

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

fehlenden empirischen Grundlage und der dynamischen Entwicklung des Fernbusmarktes mit einer hohen Unschärfe behaftet. Im Jahr 2015 (Januar bis Oktober) dürften das vorläufige Wachstum neuer Buslinien mit 25 % und das Wachstum der Anzahl der wöchentlichen Fahrten mit 27 % geringer ausfallen als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres. Insgesamt gehen wir für 2015 von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 23 % auf ca. 20 Mio. aus.²³ Für den **Gelegenheitsverkehr**, für den keine abschließenden amtlichen Jahresstatistiken für 2014 und 2015 vorliegen, dürfte sich der langjährige stagnierende bis rückläufige Trend umgekehrt haben. Voraussichtlich erwartet wird ein Wachstum im Jahr 2015 von 0,9 % bzw. 0,5 % (Aufkommen und Leistung). Der Gelegenheitsverkehr profitierte von Sondereinflüssen (Transporte von Flüchtlingen) sowie von der positiven Entwicklung der Auszubildendenzahlen, die insbesondere für das Segment der Mietbusse in Form von Schülertransporten einen wichtigen Faktor darstellt.

Auch für das Jahr 2016 dürfte sich der **gesamte ÖSPV** ähnlich positiv entwickeln und mit 0,7 % bzw. 1,1 % wachsen (Aufkommen und Leistung). Auch der **Liniennahverkehr** wird hier weiterhin von den positiven Impulsen der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten profitieren (steigende Bevölkerung, Auszubildende, Erwerbstätige und private Konsumausgaben). Auch wenn die Entwicklung der Kraftstoffpreise diese Entwicklung beeinträchtigt, dürfte nach unserer Einschätzung in der Summe von einer Steigerung von 0,7 % bzw. 0,3 % (Aufkommen und Leistung) im Liniennahverkehr auszugehen sein. Die Einschätzung der weiteren Entwicklung des **Linienfernverkehrs** ist mit hohen Unsicherheiten behaftet. Der zum Winterfahrplan 2015/2016 übliche Fahrtenabbau fiel geringer aus als im Vorjahr²⁴, so dass dieses Segment weiterhin auf Expansionskurs sein dürfte und im Jahr 2016 mit voraussichtlich 10 % (jeweils Aufkommen und Leistung) wachsen wird.

Auch beim **Gelegenheitsverkehr** wirken sich die positiven Impulse der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auf das laufende Jahr aus. Andererseits schwächen sich die Sondereinflüsse ab, so dass das Wachstum mit 0,4 % für Aufkommen und Leistung geringer ausfallen dürfte als im Jahr zuvor.

In den Jahren von 2017 bis 2019 dürften die positiven Impulse aus demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüssen geringer ausfallen. Allerdings vermindert sich der Bremseneffekt, der bis 2016 aus den niedrigen Kraftstoffpreisen resultiert. Insgesamt dürfte für den

²³ IGES-Institut: Fernbusmarkt wächst weiter: 25 Prozent mehr Linien seit Beginn des Jahres. Pressemitteilung vom 9.11.2015, Berlin 2015.

²⁴ IGES-Institut: Fernbusmarkt startet stabil ins neue Jahr. Pressemitteilung vom 9.02.2016, Berlin 2016.

Nahverkehr ein geringeres Wachstum als im laufenden Jahr zu erwarten sein (0,3 % p.a. im Aufkommen und kein Zuwachs in der Leistung). Bis 2019 wird für den **Linienfernverkehr** mit einem weitestgehend konsolidierten Ausbaustadium des Marktes gerechnet, in dem sich wenige Anbieter auf lukrative Strecken konzentrieren werden²⁵, so dass absolut noch deutliche Zuwächse, relativ aber abnehmende Zuwächse zu verzeichnen sein dürften (6 % p.a. Aufkommen und Leistung). Im **Gelegenheitsverkehr** gehen wir aufgrund der beschriebenen Entwicklungen von einer stagnierenden Nachfrage aus. Für den **gesamten ÖSPV** dürfte sich daraus ein Zuwachs von 0,3 % p.a. für das Aufkommen und 0,6 % p.a. für die Verkehrsleistung ergeben.

Tabelle P-3: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderungen p.a. in %			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenverkehr ²⁾	9.380	9.391	9.445	9.508	9.586	0,1	0,6	0,7	0,3
- Liniennahverkehr	9.298	9.301	9.350	9.412	9.486	0,0	0,5	0,7	0,3
- Linienfernverkehr	8	16	20	22	26	93,9	23,0	10,0	6,0
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	74	74	75	75	75	0,0	0,9	0,4	0,0
Eisenbahnverkehr	2.613	2.662	2.662	2.700	2.810	1,9	0,0	1,4	1,3
- Nahverkehr	2.482	2.533	2.530	2.566	2.667	2,1	-0,1	1,4	1,3
- Fernverkehr	131	129	131	135	142	-1,8	1,9	2,4	1,9
Insgesamt	11.994	12.053	12.106	12.209	12.396	0,5	0,4	0,8	0,5
- Nahverkehr	11.780	11.834	11.881	11.978	12.153	0,5	0,4	0,8	0,5
- Fernverkehr ³⁾	214	219	226	231	243,0	2,5	3,1	2,4	1,7
Verkehrsleistung ¹⁾									
Öffentlicher Straßenverkehr ²⁾	77,1	79,3	80,3	81,2	82,6	2,8	1,3	1,1	0,6
- Liniennahverkehr	55,0	54,9	54,6	54,7	54,7	-0,2	-0,6	0,3	0,0
- Linienfernverkehr	2,7	5,4	6,6	7,3	8,7	100,0	23,0	10,0	6,0
- Gelegenheitsverkehr ³⁾	19,4	19,0	19,1	19,2	19,2	-2,1	0,5	0,4	0,0
Eisenbahnverkehr	89,6	89,5	89,9	91,2	94,4	-0,1	0,4	1,5	1,2
- Nahverkehr	52,8	53,4	53,0	53,5	54,6	1,1	-0,7	0,8	0,7
- Fernverkehr	36,8	36,1	36,9	37,7	39,8	-2,0	2,1	2,4	1,8
Insgesamt	166,7	168,8	170,2	172,4	177,0	1,2	0,8	1,3	0,9
- Nahverkehr	107,8	108,3	107,6	108,2	109,3	0,5	-0,6	0,5	0,4
- Fernverkehr ³⁾	58,9	60,5	62,6	64,2	67,7	2,6	3,5	2,6	1,8

1) Innerhalb Deutschlands
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr ausl. Unternehmen
3) Einschließlich Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

²⁵ Bundesamt für Güterverkehr: Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015; Köln 2015.

4.4 Eisenbahnverkehr

Für den Eisenbahnverkehr gelten bezüglich der empirischen Datenlage ähnliche Bedingungen wie für den ÖSPV. Auch hier bilden die Fahraktivitäten der Verkehrsunternehmen, die in der amtlichen Jahresstatistik erhoben werden, die Datengrundlage. Für den Eisenbahnverkehr liegen diese Daten derzeit vollständig bis zum Jahr 2013 und zu Teilen als vorläufige Informationen für das Jahr 2014 vor. Zusätzlich dazu werden quartalsweise alle Verkehre von Unternehmen erhoben, die zum Zeitpunkt der letzten Vollerhebung am Markt tätig waren und gleichzeitig mehr als 250.000 Fahrgäste pro Jahr befördern. Diese Quartalsstatistik liegt derzeit bis zum 3. Quartal 2015 vor.

Im Jahr 2015 zeigt der **gesamte Eisenbahnverkehr** voraussichtlich eine Stagnation im Aufkommen und einen leichten Zuwachs von 0,4 % in der Leistung. Diese Entwicklung ist etwas positiver, als noch in der letzten Sommerprognose erwartet. Die für 2015 geschätzte Entwicklung ist voraussichtlich vor allem auf den Rückgang im **Nahverkehr** (0,1 % bzw. 0,7 % in Aufkommen und Leistung) zurückzuführen, der zum Personenverkehrsaufkommen der Eisenbahnen mehr als 90 % und zur Personenverkehrsleistung ca. 2/3 beiträgt. Ein Grund hierfür sind die stark gesunkenen Kraftstoffkosten im MIV, wodurch ein Teil der Nachfrage auf den Pkw verlagert wurde. Weiterhin zeigen die Streiks in der ersten Jahreshälfte von 2015, negative Auswirkungen auf die Nahverkehrsnachfrage. Im Gegensatz dazu hat sich der **Fernverkehr** positiver entwickelt als noch im Sommer prognostiziert. Er legte voraussichtlich um 1,9 % bzw. 2,1 % zu (Aufkommen und Leistung). Hier spielten, neben den allgemein günstig wirkenden Effekten der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung, insbesondere positive Effekte einer breit angelegten Kunden- und Preisoffensive der DB AG eine wichtige Rolle. Die Wirkung zeigte sich v.a. in der zweiten Hälfte des Jahres, in der z.B. ca. 4,5 Mio. Fahrgäste das Sparticket für 19 Euro nutzten und so die Streikeffekte mehr als kompensierten.²⁶ Betrachtet werden müssen auch die Konkurrenzsituation zum Fernbusmarkt sowie wetterbedingte Einflüsse (Orkan Niklas beeinträchtigte Ende März den Fernverkehr für mehrere Tage massiv). Laut Aussagen der DB AG spielten die Sondereinflüsse der Flüchtlingskrise keine merkliche Rolle, da neben den durchgeführten zusätzlichen Sonderfahrten grenzüberschreitende Angebote zuweilen ausgesetzt und eingestellt wurden.

Für das Jahr 2016 dürfte davon auszugehen sein, dass es insbesondere im **Nahverkehr** zu nachholenden Basiseffekten kommt und die günstigen soziodemographischen und gesamt-

²⁶ <http://www.welt.de/wirtschaft/article151974385/Bahn-verkauft-ab-Donnerstag-Spartickets-fuer-19-Euro.html>
(Stand: 15.02.2016)

wirtschaftlichen Effekte (steigende Bevölkerung, Auszubildende, Erwerbstätige und private Konsumausgaben) ins Gewicht fallen. Positiv wirken sich hier voraussichtlich auch zusätzliche Angebotserweiterungen aus, wie z.B. die Erweiterung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (Magdeburg-Leipzig). Auch der Einfluss sinkender Kraftstoffpreise geht zurück, so dass noch von einem Wachstum von 1,4 % bzw. 0,8 % (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden dürfte.

Für die Entwicklung des **Fernverkehrs** zeigen die nachholenden Effekte aufgrund der letztjährigen Streikauswirkungen sowie die Auswirkungen der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen (steigende Erwerbstätigkeit, BIP-Wachstum und Steigerung des privaten Konsums mit Auswirkungen auf Geschäfts-, Privat- und Urlaubsfahrten), positive Nachfragewirkungen. Insbesondere wird erwartet, dass die Kunden- und Preisoffensive der DB AG ab 2016 Wirkung zeigt. Langfristig ist hier das Ziel der DB AG, das Fernverkehrsangebot um 25% auszubauen. 2016 und 2017 werden durch die Inbetriebnahme von weiteren Abschnitten der Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Berlin (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VD8) schnellere und zusätzliche Fernverkehrsverbindungen geschaffen. Weiterhin haben mehrere private Eisenbahnunternehmen angekündigt, ab 2016 sukzessive ins Fernverkehrsgeschäft einzusteigen und Verbindungen zwischen mehreren deutschen Großstädten anzubieten, wie z.B. Hamburg-Frankfurt.²⁷ Auch kann erwartet werden, dass sich die Anteilsverluste, die durch die Marktexpansion der Fernbuslinien hervorgerufen wurden, etwas abschwächen, so dass sich in diesem Nachfragesegment ein Wachstum von jeweils 2,4 % für Aufkommen und Leistung einstellen dürfte. Insgesamt ergibt sich dadurch ein Wachstum des **gesamten Eisenbahnverkehrs** von voraussichtlich 1,4 % bzw. 1,5 % (Aufkommen und Leistung).

In den Jahren 2017 bis 2019 dürften sich aufgrund der prognostizierten Entwicklungen die Effekte der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einflüsse etwas weniger stark auswirken, so dass von einem etwas schwächeren Wachstum des **gesamten Eisenbahnmarktes** von voraussichtlich 1,3 % p.a. bzw. 1,2 % p.a. (Aufkommen und Leistung) ausgegangen werden dürfte. Dies ist auch für den **Nahverkehr** gültig. Im Vergleich zum laufenden Jahr entfällt hier der streikbedingte Basiseffekt, so dass ein Wachstum von voraussichtlich 1,3 % p.a. für das Aufkommen und 0,7 % p.a. für die Leistung erwartet wird. Auch für den **Fernverkehr** entfällt der nachholende Effekt aus den letztjährigen Streiks. Er dürfte sich aber

²⁷ <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-locomore-und-derschnellzug-de-gegen-den-ice-a-1060896.html>
(Stand: 15.02.2016)

aufgrund der positiven Auswirkungen der neuen Angebote und der Kundenoffensive der DB AG mit 1,9 % p.a. für das Aufkommen und 1,8 % p.a. für die Leistung überdurchschnittlicher entwickeln.

4.5 Luftverkehr

Das Luftverkehrsjahr 2015 wurde von der positiven Entwicklung sowohl im grenzüberschreitenden als auch im innerdeutschen Verkehr geprägt. Mit einem voraussichtlichen Fluggastaufkommen von 194,2 Mio. Passagieren legte das Jahr 2015 um 4,0 % gegenüber dem Jahr 2014 zu. Das kräftige Wachstum des Vorjahres wurde damit deutlich übertroffen. Insgesamt zeigte sich das Wachstum in der Passage wenig beeindruckt von geopolitischen Krisen und der nachlassenden konjunkturellen Dynamik in den Schwellenländern. Einzig der niedrige Euro-Wechselkurs sorgte für die erwarteten Rückgänge im Bereich der Fern- und Geschäftsreisen in die USA. Im abgelaufenen Jahr 2015 haben die Europaverkehre, darunter Verkehre in die EU, mit Zuwächsen von voraussichtlich 4,6 % bzw. 5,1 % gegenüber 2014 abgeschlossen. Wie im Vorjahr sorgten anhaltende Unruhen im Norden Afrikas für vermehrte Nachfrage nach südländischen Zielen im Mittelmeerraum. Dennoch verzeichnete Afrika stabile Zuwächse und es wird von einem Plus von 3,5 % im abgelaufenen Jahr ausgegangen. Die Verkehre nach Asien haben mit einem voraussichtlichen Wachstum von 7,6 % die Erwartungen aus der vorangegangenen Prognose übertroffen. Neben den starken Zuwächsen in China und Indien sorgten vor allem die Golfstaaten, die den Großteil der Verkehre abwickelten, für hohe Gesamtzuwächse. Wie eingangs erwähnt, litten die Amerika-Verkehre unter dem schwachen Euro und haben nur gering gegenüber dem Vorjahr um voraussichtlich 0,2 % zugelegt. Für die USA ergibt sich hieraus ein leichter Rückgang um erwartete 0,4 %. Dagegen verzeichneten die touristischen Warmwasserziele an der Ostküste Mexikos und in der Karibik deutliche Zuwächse. Ausschlaggebend für die Zunahme war die Angebotsausweitung der deutschen Fluggesellschaften im Zuge der neufirmierten Eurowings. Auch auf innerdeutschen Strecken sorgte eine Angebotsausweitung im abgelaufenen Jahr für ein solides Ergebnis von rund 1,4 %. Erstmals seit 2011 war Ryanair wieder auf einer innerdeutschen Strecke vertreten.

Für das Jahr 2016 wird ein kräftiges Wachstum von 3,0 % vorausgesagt. Nach wie vor sorgt die günstige Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt für eine stabile Binnenkonjunktur und einen spürbaren Anstieg der Kaufkraft der privaten Haushalte. Der deutliche Ölpreisverfall dürfte

auch im laufenden Jahr 2016 für niedrige Flugpreise sorgen und damit zusätzliche Nachfrageimpulse hervorrufen. Das Wachstum wird sich dabei vermutlich ausgewogen auf den innerdeutschen- und grenzüberschreitenden Verkehr verteilen. Die Ankündigung von Ryanair, weitere innerdeutsche Strecken aufzunehmen, könnte zu einer Angebotsausweitung deutscher Fluggesellschaften führen. Für die grenzüberschreitenden Verkehre wird ein ähnlicher Verlauf wie im Jahr 2015 angenommen. Für die Amerika-Verkehre, insbesondere USA, wird mit einer Belebung gerechnet. Die negativen Auswirkungen des Wechselkurses dürften durch niedrige Ticketpreise kompensiert werden.

Für die Folgejahre bis 2019 wird eine durchschnittliche Wachstumsrate von 2,8 % angenommen. Das Wachstum wird vermutlich etwas an Fahrt verlieren aufgrund der abklingenden konjunkturellen Sondereffekte im Binnenverhältnis.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers.					Veränderung in % p.a. ³⁾			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Fluggäste ¹⁾	181,1	186,7	194,2	200,1	217,4	3,1	4,0	3,0	2,8
Innerdeutsch (Einsteiger)	22,6	22,7	23,0	23,6	24,9	0,7	1,4	2,3	1,9
Grenzüberschreitend ²⁾	158,6	164,0	171,2	176,5	192,4	3,4	4,4	3,1	2,9
- davon Europa	121,8	126,7	132,5	137,6	150,3	4,0	4,6	3,8	3,0
- darunter EU	92,7	97,6	102,5	107,	117,5	5,3	5,1	4,4	3,2
- davon Interkontinental	35,9	36,5	37,9	38,9	42,1	1,6	3,8	2,8	2,7
- davon Afrika	5,6	5,6	5,8	5,9	6,3	-0,7	3,5	1,9	2,3
- davon Amerika	15,1	15,4	15,4	15,7	16,8	1,9	0,2	1,6	2,3
- darunter USA	10,4	10,4	10,4	10,5	11,1	0,3	-0,4	0,9	2,0
- davon Asien	15,1	15,5	16,7	17,4	19,1	2,3	7,6	4,3	3,1
- davon Australien / Ozeanien	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung ⁴⁾	56,7	58,4	60,8	62,6	68,0	3,0	4,0	3,0	2,8
Innerdeutsch	10,0	10,0	10,2	10,4	11,0	0,7	1,6	2,0	1,9
Grenzüberschreitend	46,7	48,3	50,6	52,2	57,0	3,4	4,7	4,7	3,0

¹⁾ Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger.
²⁾ inkl. ungebrochener Durchgangsverkehr (2014: 0,3; 2015: 0,3; 2016: 0,3; 2019: 0,2 Mio.)
³⁾ Veränderungsdaten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.
⁴⁾ Innerhalb Deutschlands.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Fiplan; BAG Prognosen

5 Anhang: Detailangaben zu den Rahmenbedingungen

In der folgenden Tabelle werden für den Prognosezeitraum die wesentlichen Rahmenbedingungen, Einflussgrößen und erwartete Trends dargestellt und kurz kommentiert. Die Situation in Deutschland, in Europa und der Welt ist gegenüber dem Sommer 2015, als die Trends für die Sommerprognose 2015 präsentiert und diskutiert wurden, nicht einfacher geworden. Die unerwarteten Flüchtlingsströme, die damit einhergehende zunehmende Wohnungsnot, die zutage tretende Uneinigkeit in Europa, die fortschreitende Konsolidierung der Chinesischen Wirtschaft (von der Exportorientierung hin zur Konsumorientierung), der Einbruch der Rohstoffpreise, die politischen Spannungen mit Russland und im Nahen Osten sind nur einige Faktoren, die eine Prognose der Verkehrsnachfrage erschweren.

Die differenzierte Betrachtung der Einflussfaktoren für die Personen- und Güterverkehrsnachfrage soll die wichtigsten Determinanten der Verkehrsnachfrage transparent machen. Grundlagen für die Einschätzung der Rahmenbedingungen sind:

- Laufende aktuelle Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes.
- Nachrichten und Berichte von Verbänden und Branchen-Internetseiten.
- Laufende Nachrichten aus der Tages- und Fachpresse.
- World-Economic Outlook des INTERNATIONAL MONETARY FUNDS vom Oktober 2015 und das Update vom Januar 2016.
- Analysen der World Bank.
- Die Mittelfristprojektion der Wirtschaftsentwicklung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.
- Analysen der Deutschen Bundesbank.
- Laufende Berichte der Wirtschaftsforschungsinstitute in Deutschland und hier insbesondere die aktuellen Arbeiten der Prognoseabteilung des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel:
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 9 (2015/Q3) Weltkonjunktur im Herbst 2015.
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 10 (2015/Q3) Konjunktur im Europaraum im Herbst 2015
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 11 (2015/Q3) Deutsche Konjunktur im Herbst 2015.
 - Kieler Konjunkturberichte Nr. 12 (2015/Q3) Mittelfristprojektion für Deutschland im Herbst 2015.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
A.	<p>Demographische Entwicklung</p> <p>Grundlage ist die 13. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes. Dabei wird aber in Bezug auf die Außenwanderung die Variante W2 unterstellt, die von einem höheren Wanderungssaldo ausgeht. Da nicht zu erwarten ist, dass die aktuell zu beobachtenden Flüchtlingsströme im nächsten Jahr deutlich zurückgehen werden, wird hier eine Anpassung der Bevölkerungszahl sowie der Altersstruktur vorgenommen:</p> <p>Annahmen über den Zuwanderungssaldo:</p> <p>2015: 800.000 Personen (W2: 500.000)</p> <p>2016: 800.000 Personen (W2: 450.000)</p> <p>2017: 600.000 Personen (W2: 400.000)</p> <p>2018: 550.000 Personen (W2: 350.000)</p> <p>2019: 500.000 Personen (W2: 300.000)</p>	
A.1	Die Bevölkerung wächst infolge der Zuwanderung im Prognosezeitraum linear von 81,2 Mio. Einwohnern im Jahr 2014 auf rd. 83,8 Mio. Einwohner im Jahr 2019. Dieser Bevölkerungszuwachs findet vornehmlich in den Altersklassen bis zum 40. Lebensjahr statt.	81,2 Mio. → 83,8 Mio. Einwohner
A.2	Der abnehmende Trend der Anzahl Auszubildender und Schüler schwächt sich infolge der jungen Zuwanderer leicht ab.	Nahezu gleichbleibende Zahl Auszubildender
B	Rahmenbedingungen am Öl- und Energiemarkt	
B.1	<p>Rohölpreis</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass der Rohölpreis weiterhin durch Marktregulierungen beeinflusst wird, die Fördermengen konstant gehalten werden oder sogar geringfügig steigen. Der Jahresdurchschnittspreis 2015 lag bei rd. 53 US Dollar (pro Barrel Brent) und damit um ca. 46 % niedriger als 2014. Die Gründe dafür liegen im weltweiten Überangebot in Kombination mit einer vergleichsweise geringen weltweiten Nachfrage. Dies wird sich mit Eintritt des Irans in den weltweiten Ölmarkt noch verstärken.</p> <p>Aktuelle Prognosen des IWF (World Economic Outlook vom Januar 2016) gehen für den Ölpreis im Jahr 2016 von einem nochmaligen Rückgang von ca. 18 %, für den Zeitraum von 2017-2019 von einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg von 8 % aus, was immer noch ein weitaus geringeres Niveau im Vergleich zum Jahr 2014 bedeutet. Diese Vorausschau wird von den Projektionen des „World Energy Outlook“ der International Energy Agency (iea) unterstützt.</p> <p>Allerdings gibt es auch Prognosen, die für 2016 von einem Ölpreis von rd. 20-30\$ je Barrel ausgehen. Mittelfristig ist aber sicherlich mit einem Anstieg des Ölpreises zu rechnen.</p>	Mittelfristiger Ölpreis 40\$ - 55\$

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
B.2	<p>Energiekosten</p> <p>Die Energiekosten werden für alle Sektoren - Industrie, Verkehr, Gewerbe, Handel, Dienstleistung, private Haushalte - stabil bleiben, insbesondere wegen geringer Rohölpreise und weiter steigender Effizienz beim Energieverbrauch.</p>	Gleichbleibende Energiekosten
B.3	<p>Absatz Mineralölprodukte</p> <p>Insgesamt gab es 2014 einen Rückgang des Verbrauchs von Mineralölprodukten um 0,9 % (auch witterungsbedingt), wobei es eine Zunahme des Kraftstoffverbrauchs (4 %) und Rückgang von leichtem Heizöl (16 %) gab. Im bisherigen Verlauf 2015 (Januar bis Oktober) stieg der inländische Absatz von Mineralölprodukten gegenüber der Vorjahresperiode leicht um 0,4 % an, wobei der Kraftstoffverbrauch um 1,4 % stieg und der Verbrauch von leichtem Heizöl um 3,2 % zurückging.</p> <p>Aufgrund der Erwartung mittelfristig steigender Energiepreise und effizienterer Energienutzung gehen wir nach einem leichten weiteren Zuwachs in 2016 für den Prognosezeitraum ab 2017 von einem leichten Rückgang (0,5 % p.a.) des Mineralölabsatzes aus.</p>	Leichter Zuwachs bis 2016; -0,5 % p.a. Rückgang ab 2017
B.4	<p>Raffinerieproduktion</p> <p>Da sich der Mineralölverbrauch in Deutschland im Jahr 2014 insgesamt nur geringfügig verminderte, waren auch nur geringe Anpassungen der Raffinerieerzeugungen erforderlich. Die deutsche Raffinerieerzeugung (Brutto), darunter aus Rohöl, wurde um rund 1,1 % gedrosselt (ist insbesondere für die Entwicklung der Pipelinetransporte entscheidend).</p> <p>Im bisherigen Verlauf 2015 (Januar bis Oktober) stieg mit dem gesteigerten Mineralölverbrauch auch die Brutto-Raffinerieerzeugung (+2,8 % im vgl. zum Vorjahreszeitraum). Die Prognostizierbarkeit ist aufgrund der Anfälligkeit von singulären und nicht absehbaren Ereignissen sehr schwierig. Deswegen wird angenommen, dass ein paralleler Verlauf des Inlandverbrauchs und der Brutoraffinerieerzeugung existiert, d.h. eine Konstanz in Einfuhr und Ausfuhr gegeben ist.</p> <p>Transporte der Mineralölprodukte und Raffinerieproduktion machen rd. 5 % der in Deutschland transportierten Tonnage als auch der Verkehrsleistung aus.</p>	Konstante Entwicklung
C	Generelle Wirtschaftsentwicklung²⁸	
C.1	Bruttoinlandsprodukt, real, durchschnittliches Wachstum p.a. für den Zeitraum 2015/2020: 1,6 %	

²⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.): Jahreswirtschaftsbericht 2016 – Zukunftsfähigkeit sichern - Die Chancen des digitalen Wandels nutzen. Berlin 2016.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
C.2	Erwerbstätige, leichter Anstieg bis 2019 (0,4 % im Jahresdurchschnitt)	
C.3	Konsumausgaben, real, durchschnittliches Wachstum für 2015 bis 2020: 1,8 % p.a., davon 1,6 % p.a. für private Haushalte und 2,2 % p.a. für staatliche Konsumausgaben.	
C.4	Bruttoanlageinvestitionen, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2015 bis 2020: 2,1 % p.a., davon Ausrüstungen 2,8 % p.a., Bauten 1,7 % p.a.	
C.5	Importe, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2015 bis 2020: 5,2 % p.a.	
C.6	Exporte, real, durchschnittliches Wachstum für den Zeitraum 2015 bis 2020: 4,2 % p.a.	
D	Transport-Nachfragemarkt	
D.1	Generelles Mobilitätsverhalten	
D.1.1	Nutzung Car-Sharing, Stadtmobil Car-Sharing nimmt in Ballungszentren deutlich zu, da Stadtbewohner zunehmend auf das eigene Auto verzichten und nur bei Bedarf ein Auto mieten. Die Angebote sind sehr günstig, flexibel und einfach zu nutzen. Die Auswirkung auf den Eckwert der MIV-Nachfrage ist aber eher gering.	↗
D.1.2	Wertewandel Bevölkerung: Vermeidung von Wegen, Nutzung Rad Der Trend zur Vermeidung von Wegen und zur vermehrten Radnutzung ist tendenziell – und unabhängig von konjunkturellen Einflüssen - beobachtbar. Wir gehen aber davon aus, dass insbesondere in Städten der Fahrradanteil langfristig zunehmen wird. Allerdings wird die Substitution wahrscheinlich stärker im ÖV als im Pkw-Verkehr bemerkbar sein.	↗
D.2	Branchenentwicklung (Bruttowertschöpfung)	
D.2.1	Landwirtschaftliche Produktion, Forstwirtschaft, Fischerei Die Entwicklung in der Landwirtschaftlichen Produktion wird aktuell eher verhalten gesehen. Das zeigt nicht nur das „Konjunkturbarometer Agrar“ (http://www.bauernverband.de/), sondern auch die zurückgehende Investitionsbereitschaft der landwirtschaftlichen Betriebe. Als Gründe werden die nicht auskömmlichen Marktpreise für landwirtschaftliche Produkte bei gleichzeitig steigenden Kosten und der Bürokratieaufwand genannt. Der Konzentrationsprozess schreitet weiter fort, die regionalen Märkte werden weiterhin gut angenommen. Demgegenüber ist zu beobachten, dass die Importe von landwirtschaftlichen Produkten - insbesondere von Tierprodukten und Gemüse - zunehmen. Die Konkurrenzsituation der inländischen Produktion und	-1 % p.a.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>der Produzenten in Europa wird somit deutlicher.</p> <p>Rd. 6 % der Gütertransporte bei rd. 7 % der Verkehrsleistungen werden durch die Primärerzeugung von landwirtschaftlichen Produkten und Fischerei generiert.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + regionale Märkte werden mehr genutzt - Beschäftigung geht zurück, Kleinbetriebe schließen - Produktion in der Nahrungsmittelindustrie stagniert oder geht zurück + Importe nehmen zu 	
D.2.2	<p>Bauindustrie</p> <p>Die Bauindustrie findet weiterhin günstige Rahmenbedingungen vor: der hohe Wohnraumbedarf, weiterhin geringe Finanzierungskosten, bessere Renditen als am Kapitalmarkt sowie ansteigende Investitionen der Privaten, der Unternehmen und der öffentlichen Körperschaften. Gewerbeimmobilien in Form von Bürohäusern werden zunehmend in den Metropolen nachgefragt. Bundesweit steigt zudem die Nachfrage nach Logistikimmobilien in Folge der zunehmenden Logistikaktivitäten und des Online-Handels.</p> <p>Entsprechend zeigt der ifo-Geschäftsklimaindex eine positive Lageeinschätzung der Baubranche. Vom Institut für Weltwirtschaft wird in der Mittelfristprojektion nach einer leichten Konjunkturdelle 2015 ein deutliches Wachstum der Bauindustrie bis 2017 von durchschnittlich 3 % gesehen (rd. 2 % real). Ab 2017 wird sich die Entwicklung dann wieder abschwächen. Eine ähnliche Einschätzung liegt auch vom Bundeswirtschaftsministerium vor sowie von der Bundesvereinigung der Bauwirtschaft.²⁹</p> <p>Als Risiko sind weiterhin die Finanzierungsbedingungen zu sehen. Günstige Baukredite können auch eine Fehlleitung von Investitionskapital bewirken. Zinssteigerungen, die in absehbarer Zeit zu erwarten sind, können die Rendite von Immobilien einschränken.</p> <p>Im Transportsektor spiegelt sich diese Entwicklung im Güterbereich „Steine und Erden“ wider, der rd. 25 % der insgesamt transportierten Güter stellt. Weiterhin stellt der Transportbereich „Sonstige Mineralerzeugnisse“, in dem Zement, Gips, Glas, Beton enthalten sind, rd. 10 % der transportierten Tonnage. Insgesamt hat somit die Entwicklung in der Bauindustrie einen nennenswerten Einfluss auf das Transportaufkommen. Allerdings findet ein Großteil dieser Transporte im Nahbereich statt – Belieferung und Entsorgung von Baustellen in Städten, so dass die Verkehrsleistung in diesem Bereich einen deutlich geringeren Anteil aufweist.</p>	+2 % p.a. bis 2017, dann +1,5 % p.a.

²⁹ Meldung „Bauwirtschaft blickt optimistisch in die Zukunft“ vom 7.2.2016

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + Konjunktorentwicklung + Finanzierungsmöglichkeiten + stabile Preise + zunehmender Wohnraumbedarf + zunehmender Bedarf an Logistikimmobilien und Bürohäusern - Finanzierung könnte kritischer werden 	
D.2.3	<p>Nahrungsmittel, Getränke³⁰</p> <p>Die Produktion in der Nahrungsmittelindustrie wird verwendet für Vorprodukte innerhalb der Branche, für die Gastronomie, den privaten Konsum sowie den Export (über 20 % der Produktion). Der Inlandsabsatz wird zunächst leicht ansteigen. Grund dafür sind die guten Konjunkturaussichten, der stabile Konsum der privaten Haushalte sowie die weiterhin guten Exportaussichten. Allerdings ist aktuell ein leichter Preisverfall bei Nahrungsmitteln zu beobachten, so dass die Umsätze gegenüber dem Handelsvolumen in der Branche etwas zurückgehen werden. Insgesamt wird mit einem realen Wachstum von 1 % p.a. für die Nahrungsmittelindustrie gerechnet.</p> <p>Rd. 10 % der Gütertransporte bei rd. 12 % der Verkehrsleistungen werden durch die Nahrungsmittelbranche generiert.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + Inlandsabsatz + privater Konsum + Export - Verkaufspreise fallen 	+1 % p.a.
D.2.4	<p>Textilindustrie, Bekleidung</p> <p>Aktuell zeigt der Markt eine konjunkturelle Spaltung (Konjunkturbericht Gesamtverband Textil + Mode³¹): Während die Textilindustrie eine positive Entwicklung des Umsatzes sowie des Auftragseingangs zu verzeichnen hat, geht zumindest der Auftragseingang bei der Bekleidungsindustrie etwas zurück. Die Geschäftserwartungen, die aus dem ifo-Konjunkturbarometer ableitbar sind, sind dagegen umgekehrt ausgerichtet: Textil ist eher abgeschwächt, während Bekleidung leichte Besserungen sieht.</p> <p>Sowohl Importe als auch Exporte sind im Jahr 2015 deutlich stärker gestiegen als in den Vorjahren. Bei stabiler Konjunktur in Europa und unveränderten Wechselkursen wird sich der Trend halten. Für 2015 wird ein Wachstum von 1,5 % erwartet. Aufgrund der guten Konsum-</p>	2015: +1,5 % p.a., 2016: +2 % p.a., ab 2017: +1 % p.a.

³⁰ Internetseite Bundesvereinigung der Deutschen Ernährungsindustrie, www.bve-online.de/ (Stand: 15.2.2016)

³¹ <http://www.textil-mode.de/branche/daten-zahlen> (Stand: 15.2.2016)

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>nachfrage wird 2016 mit +2 % gerechnet. Ab 2017 wird sich das jährliche Wachstum auf 1 % p.a. abschwächen. Getragen wird das Wachstum auch durch den Außenhandel.</p> <p>Textilien sind in der Regel leichte Güter, die zu einer hohen Volumenauslastung der Fahrzeuge führen und in der Regel pro Sendung einen hohen Kapitalwert repräsentieren. Im Transportaufkommen und der Transportleistung haben diese Güter allerdings nur einen Anteil, der knapp bei 1 % des Gesamtaufkommens bzw. der Transportleistung liegt.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + Konsumklima + Industrieproduktion, insbesondere Maschinen und Fahrzeuge + Anstieg der Exportnachfrage 	
D.2.5	<p>Chemische Industrie, Kunststoffe, Gummi, Pharmazie</p> <p>Es zeigt sich in der Chemie-, Kunststoff-, Gummi- und Pharmaziebranche – kurz Chemiebranche - eine Verlagerung der Märkte nach Asien - Insbesondere nach China und Indien. D.h. die Produktion folgt weiterhin den großen Nachfragemärkten. Darunter leidet langfristig die Produktion in Deutschland. Die Rohstoffe von Grund- und Vorprodukten, die zu einem Großteil nach Deutschland importiert werden müssen, werden in den Schwellenländern vor Ort abgebaut und können dann auch dort weiterverarbeitet werden³². Das verringert Transportkosten. Zudem werden durch Vorschriften (ADR 2015) Gefahrguttransporte in Deutschland erschwert und belasten die Kostenseite.</p> <p>Die gute Konjunkturlage in Deutschland und die aktuell anziehende Nachfrage nach chemischen Produkten führt mittelfristig aber zu einer Produktionssteigerung in der deutschen chemischen Industrie. Im Moment ist Agrarchemie ein Wachstumstreiber. Dies ist aber im Wesentlichen dem Wetter in Europa und den USA geschuldet. Insgesamt wird bis 2019 mit einem Wachstum von 1 % p.a. gerechnet.</p> <p>Rd. 6 % der Gütertransporte bei rd. 8 % der Verkehrsleistungen werden durch die Chemiebranche generiert.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + Industriekonjunktur grundsätzlich positiv + Nachfrage nach chemischen Produkten wächst - Trend zur Verlagerung der Produktion ins Ausland - Regulierungen beeinflussen die Entwicklung in Deutschland 	+1 % p.a.
D.2.6	<p>Rohstahlproduktion, NE-Metalle, Gießereien, Metallerzeugnisse</p> <p>Die Metallindustrie fertigt überwiegend Produkte für die verarbeitende Industrie, insbesondere für den Maschinen- und Fahrzeugbau. Weiterhin ist die Bauindustrie ein wichtiger Abnehmer der Produkte der Me-</p>	2015/2016: +0,6 % p.a.; ab 2017: 0 % p.a.

³² Siehe zu weiteren Analysen auch: VCI/Prognos: Die deutsche chemische Industrie 2030, Frankfurt a.M. 2013

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>tallindustrie. Im Jahr 2015 (Januar – November) wurde gegenüber dem Vorjahreszeitraum -0,6 % Rohstahl produziert und der Auftragseingang, die Lieferung und der Auftragsbestand in der Stahlbranche gingen trotz guter inländischer Konjunktur zurück. Dies lag insbesondere an den mangelnden Bestellungen aus dem nicht-europäischen Ausland. Die Nachfrage aus Europa stieg leicht an, die Inlandsnachfrage war eher rückläufig im Vergleich zum Vorjahr³³.</p> <p>Für 2015 und 2016 wird infolge der guten Konjunkturaussichten für die Bauwirtschaft sowie für den Maschinen- und Fahrzeugbau die Jahresproduktion in etwa auf dem gleichen Level bleiben wie 2014, da die Reduktion der nicht-europäischen Auslandsaufträge durch eine steigende Nachfrage aus Europa zum Teil substituiert wird. Begleitet wird die Entwicklung im Moment durch den weiterhin schwachen Euro-Kurs und damit teure Importe sowie die zunehmende Konkurrenz ausländischer Firmen auf dem Weltmarkt. Es gibt einen starken Importdruck aus dem Ausland, insbesondere aus China, wobei in China wohl die Tendenz besteht, die Kapazitäten der Stahlindustrie etwas zurückzufahren. Insgesamt ist aber ab 2017 eher mit einem Rückgang der Stahlproduktion in Deutschland zu rechnen.</p> <p>Insgesamt überlagern sich aber in der Branche unterschiedliche Entwicklungen. Während die Stahlproduktion in Deutschland tendenziell zurückgeht, sind bei den Metallerzeugnissen und in der Metallverarbeitung leichte Wachstumstrends zu beobachten, hervorgerufen durch die gute wirtschaftliche Entwicklung bei den Abnehmern der Produkte aus der Metallerzeugung und Metallverarbeitung. Deshalb wird für 2016 ein leichtes Wachstumsplus und bis 2019 eine gleichbleibende Produktion für die Gesamtbranche erwartet.</p> <p>Rd. 7 % des gesamten Transportaufkommens und 9 % der Transportleistung werden durch die Metallbranche erzeugt. Schrott und Metallabfälle, aus denen wieder neue Metallprodukte erzeugt werden, sind in dem Transportbereich „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ aufgeführt, der ebenfalls einen Aufkommensanteil am gesamten Transportvolumen von rd. 7 % hat.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + Entwicklung verarbeitende Industrie + Entwicklung Bauindustrie + Bestellungen aus Europa - Kostenentwicklung für Importe - Wettbewerbsdruck gegenüber dem Ausland durch steigende Lohn- und Produktionskosten, - zunehmende Konkurrenz aus dem Ausland, insbesondere China - zurückgehende Nachfrage des nicht-europäischen Auslands. 	

³³siehe auch <http://www.stahl-online.de/index.php/themen/wirtschaft/konjunktur/> (Stand: 07.02.2016)

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
D.2.7	<p>Produktion von Kraftfahrzeugen, sonstige Fahrzeuge</p> <p>Rd. 40 % der Bruttowertschöpfung in Deutschland wird im Fahrzeugbau erbracht. Starke Abhängigkeiten gibt es zu den Branchen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gummi-/Kunststoffverarbeitung, Metallverarbeitung, • Stahl- und Gießereierzeugnisse • Maschinenbau • elektronische Ausrüstungen und • Chemie. <p>Insofern hat diese Branche eine zentrale Bedeutung für die Wirtschaft.</p> <p>Fahrzeugtransporte stellen aber lediglich rd. 3 % der gesamten transportierten Gütermenge und rd. 5 % der Verkehrsleistung.</p> <p>Die Fahrzeugproduktion hat im bisherigen Verlauf des Jahres 2015 eine positive Entwicklung gezeigt. Über 4,8 % Fahrzeug-Neuzulassungen werden für das Inland gemeldet. Allerdings überwiegt dabei der Geschäftswagenbereich, der sehr konjunkturreagibel ist. Weiterhin hat die Auslandsnachfrage in der Eurozone einen positiven Effekt auf die Fahrzeugproduktion. Die Märkte China, Russland und Südamerika zeigen aufgrund der wirtschaftlichen Probleme in den Ländern Unsicherheiten. Das wird auch in naher Zukunft so bleiben. Damit werden die Exporte in diese Länder im Prognosezeitraum eher zurückgehen. Die Exportmärkte für die Fahrzeugindustrie werden sich daher weiterhin in Länder in Europa und die USA verlagern. Zudem werden in China und Indien eigene Fahrzeugproduktionen in Betrieb genommen, was die Absatzpotenziale deutscher Fahrzeuge in diesen Exportregionen weiter schmälert.</p> <p>Wie sich die in den USA aufgedeckten Umweltprobleme der Personenkraftwagen auf die Fahrzeugproduktion auswirken werden, ist zunächst noch unklar. Trotzdem wird mit einem leichten Wachstum der Fahrzeugindustrie von 1 % pro Jahr im Prognosezeitraum gerechnet.</p> <p>Im Bereich Fahrzeuge werden rd. 3 % des gesamten Transportaufkommens transportiert.</p> <p><i>Trends:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + weiterhin hohe Exporte - Verlagerung der Produktion auf Auslandsmärkte - Unsicherheiten aufgrund des Abgasskandals 	+1 % p.a.
D.2.8	<p>Maschinenbau³⁴</p> <p>Im Maschinenbau wird die Konjunkturlage zurzeit kritisch gesehen. Die Inlandsnachfrage entspricht nicht den Wünschen der Unternehmen. Allerdings ist weiterhin die Exportnachfrage aus der Eurozone ein stabiler Wachstumsfaktor und wird es voraussichtlich auch noch länger</p>	+1 % p.a.

³⁴ Internetseite des Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau, <https://www.vdma.org/> (Stand 15.2.2016)

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	<p>bleiben. Gefragt sind im Ausland hauptsächlich Spezialmaschinen.</p> <p>Es wird von einem Wachstum von durchschnittlich 1 % pro Jahr für den Maschinenbau ausgegangen.</p> <p>Im Bereich Maschinenbau werden rd. 2 % des gesamten Transportaufkommens transportiert.</p> <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> + weiterhin hohe Exporte, besonders aus der Eurozone + günstiger Wechselkurs - Inlandsnachfrage - unsichere Entwicklung im nicht-europäischen Ausland 	
E	Angebotsmarkt	
E.1	Personenverkehr	
E.1.1	<p>Zusatzangebote an Fernbuslinien</p> <p>Das Linienwachstum 2015 (Januar bis Oktober) fällt mit 25 % geringer aus als das im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahrs. Nachdem zu Beginn des Jahres 2015 die Zunahme neuer Verbindungen verhalten ausfiel, ist dies mittlerweile auch in der Anzahl der wöchentlichen Fahrten sichtbar (ca. 27 %). Bis 2019 wird mit einem weitestgehend konsolidierten Ausbaustadium des Marktes gerechnet, in dem sich wenige Anbieter auf lukrative Strecken konzentrieren.</p> <p>In diesem Segment ist mit einer Substitution von Pkw-Fahrten und ÖV-Fahrten zu rechnen, aber auch mit induzierten Verkehren.</p>	↗
E.1.2	<p>Angebote im öffentlichen Fernverkehr</p> <p>Es werden weitere Abschnitte der Neubaustrecke VDE 8 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit) zwischen Nürnberg und Berlin in Betrieb genommen, die schnellere und zusätzliche Fernverkehrsverbindungen beinhalten (Nord-Süd und Ost-West): Zum Fahrplanwechsel Ende 2015 Halle(Saale)/Leipzig-Erfurt und Ende 2016 Erfurt-Ebensfeld.</p> <p>2016 wollen mehrere private Eisenbahnunternehmen sukzessive ins Fernverkehrsgeschäft einsteigen und Verbindungen zwischen mehreren deutschen Großstädten anbieten (z.B. Hamburg-Frankfurt a.M.).</p>	↗
E.1.3	<p>Pkw- Bestand</p> <p>Der Pkw-Bestand ist 2014 überdurchschnittlich um 1,3 % gestiegen, wobei die Neuzulassungen um ca. 2,9 % gestiegen sind. Dies setzte sich auch im Jahr 2015 mit einem Zuwachs der Neuzulassungen von 5,6 % verstärkt fort, so dass wir für 2015 mit einem 1,6 % Wachstum des Pkw-Bestandes rechnen. Bei gleichzeitiger positiver Entwicklung der Einflussfaktoren (moderate Entwicklung Kraftstoffpreise und Kaufpreise und stabile Konjunktur und Kaufkraft), gehen wir weiterhin von</p>	Zuwachs von +1,6 % bis +1,2 % p.a.

Lfd.	Bereich und Einflussfaktoren	Trend
	einem überdurchschnittlichen Wachstum des Pkw-Bestandes im Prognosezeitraum bis 2019 aus (ca. 1,2 % p.a.)	
E.1.4	Streik im Luftverkehr Merkbarer Einfluss auf das Transportaufkommen in der Luftfrachtbranche	↘
E.1.5	Nutzerkosten Preisindex des Statistischen Bundesamtes: 2014: MIV: -0,8 %, SPV: +2,2 %, SPNV: +3 %, Luft: +1,6 % 2015: MIV: -2,6 %, SPV: +0,4 %, SPNV: +3,1 %, Luft: -0,7 % Insgesamt kommt die reale Preisentwicklung aktuell primär dem MIV zugute. Auch bis zum Jahr 2019 gehen wir von einer tendenziell höheren Kostenbelastung für den SPNV als für andere Verkehrsträger aus.	MIV ↘ SPV ↗ SPNV ↗ Luft →
E.2	Güterverkehr	
E.2.1	Ausbau Angebote (Linien) im Kombinierten Verkehr	↗
E.2.2	Ausbau Angebote Einzelwagenverkehr	↘
E.2.3	Stückgut-Netzwerke und logistische Dienstleistungen, Transportwesen	↗
E.2.4	Die Nutzerkosten steigen für alle Verkehrsträger etwas stärker als die Inflationsrate, wobei in der Binnenschifffahrt und im Straßentransport Preisvorteile infolge der niedrigen Treibstoffpreise genutzt werden können.	

Qualitative Bedeutung Entwicklung Trend:

-  Starker Zuwachs  Zuwachs
-  Keine Veränderung
-  Rückgang  Starker Rückgang

6 Erläuterungen zur Prognosemethode

Methodisch werden für den **Güterverkehr** die vielen Einzeleinflüsse und die unterschiedlichen Entwicklungen der Branchen sowie die unterschiedlichen Güterstrukturen im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr über eine **Input-Output-Tabelle für Deutschland**³⁵ (IOT) analysiert und harmonisiert. In dieser Tabelle sind die Vorleistungsverflechtungen der Industriebranchen sowie die Auswirkungen von Produktionsänderungen einzelner Industriezweige auf die **Endnachfrage** – privater und staatlicher Konsum, Investitionen, Exporte – abgebildet. Zudem liegt eine **Importmatrix** vor, welche die Verwendung der Importe in den einzelnen Industriezweigen wiedergibt. Diese Querschnittsdaten werden mit den Produktionsentwicklungen, die für die Industriebranchen auf Basis von Experteninformationen und Branchenprojektionen im Prognosezeitraum 2015 bis 2017 erwartet werden, fortgeschrieben. Als Eckwerte werden die aktuellen **Wachstums-Projektionen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie** für die wichtigsten volkswirtschaftlichen Aggregate genutzt.

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

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

³⁵ Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, Input-Output-Rechnung, Wiesbaden 2014

sowie Entfernungsverteilungen – werden als Basis aus der BVWP2015 Personenverkehrsmatrix abgeleitet und mit Hilfe des Verkehrsmodells auf Kreisregionsbasis disaggregiert fortgeschrieben. Sondereinflüsse wie z.B. die neuen Angebote der Fernbuslinien müssen separat abgeschätzt werden, da sie noch nicht valide in dem Verkehrsmodell abgebildet sind.

7 Anhang: Tabellen

Tabelle G-5: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	186,2	204,5	209,9	212,0	210,9	9,8	2,6	1,0	-0,2
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	9,2	11,1	11,6	11,6	11,5	20,7	4,4	0,3	-0,4
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	948,1	973,8	987,9	997,8	991,0	2,7	1,4	1,0	-0,2
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holz.	524,9	527,7	535,3	549,2	575,1	0,5	1,4	2,6	1,5
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	98,5	99,7	102,5	103,4	97,2	1,2	2,8	0,9	-2,0
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	546,2	569,7	580,3	592,0	603,0	4,3	1,9	2,0	0,6
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	181,6	185,4	189,9	192,4	196,7	2,1	2,4	1,3	0,7
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	195,3	200,3	205,5	210,1	218,8	2,6	2,6	2,2	1,4
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	262,9	284,2	289,3	292,2	292,1	8,1	1,8	1,0	0,0
B10: Sonstige Produkte	420,2	450,1	459,4	470,1	485,9	7,1	2,1	2,3	1,1
Insgesamt	3373,1	3506,5	3571,5	3630,7	3682,0	4,0	1,9	1,7	0,5
Transportleistung ¹⁾									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	32,4	34,7	35,2	35,7	36,2	7,2	1,2	1,5	0,5
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	1,1	1,3	1,4	1,4	1,4	20,5	4,2	0,5	0,2
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	31,3	32,6	33,2	33,5	33,3	4,0	1,9	1,0	-0,2
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holz.	109,4	109,6	111,9	115,0	121,5	0,2	2,0	2,8	1,9
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	11,1	11,4	11,4	11,5	11,0	3,2	-0,6	1,3	-1,7
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	72,7	73,6	75,2	76,8	78,9	1,2	2,2	2,1	0,9
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	39,3	40,2	41,3	41,8	42,8	2,2	2,8	1,3	0,8
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	51,5	51,1	52,7	53,9	56,4	-0,9	3,2	2,2	1,5
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	20,2	21,5	22,1	22,3	22,6	6,5	2,5	1,2	0,4
B10: Sonstige Produkte	84,7	87,9	90,0	92,2	96,5	3,8	2,3	2,5	1,5
Insgesamt	453,7	463,9	474,2	484,1	500,5	2,3	2,2	2,1	1,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraffahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Tabelle G-6: Schienengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	3,8	3,8	3,8	3,9	3,9	-1,7	1,6	0,7	0,3
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	43,6	41,3	39,6	39,8	39,8	-5,3	-4,0	0,3	0,0
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	51,7	51,5	49,5	49,2	48,1	-0,4	-3,8	-0,5	-0,8
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holz.	11,8	11,3	11,0	11,2	11,9	-4,5	-2,8	2,0	2,0
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	46,8	42,5	42,1	42,4	40,1	-9,3	-0,8	0,5	-1,8
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	41,8	41,3	42,6	43,0	43,5	-1,2	3,1	1,0	0,4
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	61,0	59,9	59,8	60,2	61,3	-1,8	-0,2	0,7	0,6
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	14,1	14,0	14,3	14,5	15,2	-0,5	2,1	1,7	1,4
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	15,1	14,6	14,0	14,0	14,2	-3,3	-4,2	0,5	0,5
B10: Sonstige Produkte	84,1	85,0	84,6	87,1	93,8	1,1	-0,4	2,9	2,5
Insgesamt	373,7	365,0	361,3	365,2	371,7	-2,3	-1,0	1,1	0,6
Transportleistung ¹⁾									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0	2,7	0,5	0,0
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	7,5	7,2	7,4	7,4	7,3	-3,4	2,3	0,2	-0,3
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	12,6	12,4	12,4	12,3	12,0	-1,1	-0,6	-0,5	-0,8
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holz.	6,1	6,1	6,0	6,1	6,5	0,6	-1,8	2,0	2,0
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	10,8	10,4	10,7	10,8	10,3	-3,5	2,2	0,8	-1,5
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	12,3	12,0	12,0	12,1	12,3	-2,3	0,3	1,0	0,5
B7: Metalle u. Metallerzeugnisse	12,4	12,3	12,5	12,6	12,8	-0,7	1,8	0,4	0,5
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	5,7	6,1	6,7	6,8	7,1	5,8	10,1	1,7	1,4
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	-0,1	0,0	0,7	1,1
B10: Sonstige Produkte	41,2	42,0	42,5	43,8	47,1	1,9	1,2	2,9	2,5
Insgesamt	112,6	112,6	114,3	116,0	119,6	0,0	1,4	1,5	1,0

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

Tabelle G-7: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	17,2	16,9	16,6	16,9	17,4	-1,7	-1,6	1,3	1,1
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	37,6	35,5	34,1	34,2	34,1	-5,5	-4,0	0,4	-0,1
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	54,9	56,5	54,5	54,7	54,7	2,9	-3,5	0,4	0,0
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	12,6	13,1	12,4	12,8	13,9	4,0	-5,3	3,1	2,8
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	38,7	37,6	37,6	38,3	38,1	-2,8	0,0	1,9	-0,2
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	25,9	26,6	25,0	25,5	26,6	2,6	-5,8	1,8	1,5
B7: Metalle u. Metallzeugnisse	11,2	12,1	11,9	11,9	12,1	7,9	-1,2	0,2	0,5
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	2,0	2,3	2,4	2,4	2,6	11,9	6,1	1,6	1,8
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	12,1	12,3	11,4	11,4	12,0	1,6	-7,5	0,8	1,6
B10: Sonstige Produkte	14,8	15,8	15,4	15,7	17,1	6,7	-2,6	2,0	2,7
Insgesamt	226,9	228,5	221,3	223,9	228,6	0,7	-3,2	1,2	0,7
Transportleistung¹⁾									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	7,3	7,0	7,0	7,1	7,3	-3,1	-0,4	1,2	1,1
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	8,9	7,9	5,7	5,7	5,6	-11,4	-28,3	0,0	-0,4
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	9,6	9,8	9,1	9,1	9,1	2,0	-6,5	0,0	-0,2
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	3,8	3,8	3,7	3,8	4,1	1,8	-4,2	3,0	2,8
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	10,6	9,8	9,8	10,0	10,0	-7,9	0,9	2,0	0,0
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	7,8	7,9	7,4	7,6	7,9	0,7	-5,8	1,8	1,5
B7: Metalle u. Metallzeugnisse	3,5	4,0	3,8	3,8	3,8	13,0	-3,8	0,0	0,3
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	11,8	5,8	1,3	1,7
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,7	3,7	3,4	3,4	3,6	-0,6	-8,5	0,7	1,7
B10: Sonstige Produkte	4,2	4,5	4,2	4,3	4,7	6,5	-6,1	1,9	3,0
Insgesamt	60,1	59,1	55,0	55,6	57,0	-1,6	-7,0	1,1	0,8

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

Tabelle G-8: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Transportaufkommen									
B1: Land- u. forstwirtschaftl. Erzeugnisse	23,8	23,8	24,8	25,4	26,8	0,3	3,8	2,5	1,8
B2: Kohle, Rohöl, Erdgas	37,4	37,8	37,7	38,2	39,4	1,0	-0,2	1,4	1,0
B3: Erze, Steine u. Erden, Bergbau	28,0	28,6	28,1	28,9	30,8	2,0	-1,7	2,8	2,2
B4: Konsumg. zum kurzfr. Verbrauch, Holzw.	45,6	44,1	43,9	45,2	48,5	-3,3	-0,4	3,0	2,4
B5: Kokerei- u. Mineralölerzeugnisse	15,8	16,1	15,2	15,4	15,9	1,5	-5,6	1,5	1,1
B6: Chemische u. Mineralerzeugnisse	34,3	35,6	32,4	33,4	36,0	3,8	-9,0	3,1	2,5
B7: Metalle u. Metallzeugnisse	14,3	18,7	18,0	18,6	20,1	30,6	-3,9	3,3	2,7
B8: Maschinen, Ausrüstung, langleb. Konsumg.	33,8	31,0	30,5	31,4	33,8	-8,3	-1,8	3,1	2,4
B9: Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,7	6,0	5,7	5,9	6,5	5,6	-4,0	3,4	2,8
B10: Sonstige Produkte	55,3	58,6	55,8	56,7	58,9	5,9	-4,7	1,6	1,3
Insgesamt	294,1	300,3	292,0	299,1	316,6	2,1	-2,7	2,4	1,9

Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene Prognosen

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

	Mio. t					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Straßengüterverkehr ¹⁾	3373,1	3506,5	3571,5	3630,7	3682,0	4,0	1,9	1,7	0,5
Binnenverkehr	2844,3	2954,3	2998,5	3042,6	3054,7	3,9	1,5	1,5	0,1
Versand	207,6	217,3	225,0	229,9	246,1	4,7	3,5	2,2	2,3
Empfang	186,9	195,7	202,6	209,6	226,7	4,7	3,5	3,5	2,6
Durchgang	134,3	139,2	145,5	148,5	154,5	3,7	4,5	2,1	1,3
Eisenbahnverkehr ²⁾	373,7	365,0	361,3	365,2	371,7	-2,3	-1,0	1,1	0,6
Binnenverkehr	247,5	238,7	238,9	240,0	238,2	-3,5	0,1	0,5	-0,2
Versand	45,5	45,9	46,2	47,1	50,8	0,8	0,6	2,0	2,6
Empfang	62,9	61,9	57,3	58,8	62,9	-1,6	-7,4	2,7	2,2
Durchgang	17,8	18,5	18,9	19,3	19,8	4,0	2,2	1,7	1,0
Binnenschifffahrt	226,9	228,5	221,3	223,9	228,6	0,7	-3,2	1,2	0,7
Binnenverkehr	54,7	55,6	55,0	55,2	54,2	1,7	-1,2	0,4	-0,6
Versand	47,8	50,6	49,3	50,0	53,0	5,7	-2,4	1,4	1,9
Empfang	104,5	103,9	100,9	102,5	105,1	-0,6	-2,9	1,6	0,8
Durchgang	19,8	18,4	16,1	16,1	16,4	-6,9	-12,8	0,6	0,4
Rohrleitungen ³⁾	87,3	87,7	90,7	91,2	92,1	0,5	3,3	0,6	0,3
Binnenverkehr	21,2	22,2	23,5	24,1	25,2	4,6	6,1	2,5	1,5
Empfang	66,1	65,5	67,1	67,1	66,9	-0,9	2,4	-0,1	-0,1
Luftfracht ⁴⁾	4,3	4,4	4,4	4,4	4,6	1,9	-0,1	1,0	1,5
Binnenverkehr	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	2,2	1,7	2,0	1,8
Versand	2,2	2,2	2,2	2,2	2,3	1,1	0,1	0,6	1,4
Empfang	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	4,2	-0,9	1,7	1,7
Durchgang	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-28,4	15,9	-6,2	-1,0
Insgesamt ⁵⁾	4065,3	4192,1	4249,1	4315,4	4379,1	3,1	1,4	1,6	0,5
Binnenverkehr	3167,8	3270,9	3316,0	3362,1	3372,5	3,3	1,4	1,4	0,1
Versand	303,2	316,0	322,7	329,3	352,2	4,2	2,1	2,0	2,3
Empfang	422,4	429,0	429,9	440,0	463,6	1,6	0,2	2,4	1,8
Durchgang	172,0	176,3	180,5	184,0	190,8	2,5	2,4	1,9	1,2
Seeverkehr ⁶⁾	294,1	300,3	292,0	299,1	316,6	2,1	-2,7	2,4	1,9
Binnenverkehr	3,5	3,8	4,0	4,1	4,3	8,5	4,7	2,7	1,9
Versand	119,2	121,5	118,3	121,4	129,1	1,9	-2,7	2,7	2,1
Empfang	171,4	175,0	169,8	173,6	183,2	2,1	-2,9	2,2	1,8

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen
3) Nur Rohölleitungen
4) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
5) Verschiedene Verkehrsträger, Summenbildung durch Addition nicht gerundeter Einzelwerte
6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen

Tabelle G-10: Transportleistung nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mrd. tkm/a

	Mrd. tkm ¹⁾					Veränderungen in % p.a.			
	2013	2014	2015	2016	2019	14/13	15/14	16/15	19/16
Straßengüterverkehr ²⁾	453,7	463,9	474,2	484,1	500,5	2,3	2,2	2,1	1,1
Binnenverkehr	266,4	272,3	275,2	279,8	282,9	2,2	1,1	1,7	0,4
Versand	53,4	54,8	56,5	57,9	62,4	2,7	3,1	2,4	2,5
Empfang	51,7	52,9	54,9	56,8	61,6	2,3	3,7	3,6	2,7
Durchgang	82,2	83,9	87,6	89,6	93,6	2,1	4,4	2,2	1,5
Eisenbahnverkehr ³⁾	112,6	112,6	114,3	116,0	119,6	0,0	1,4	1,5	1,0
Binnenverkehr	57,6	56,4	58,5	58,9	58,8	-2,1	3,7	0,8	-0,1
Versand	19,8	20,3	20,9	21,2	22,9	2,5	2,5	1,8	2,5
Empfang	23,7	23,9	22,7	23,3	25,1	0,7	-5,1	2,9	2,5
Durchgang	11,5	12,0	12,3	12,5	12,9	4,9	2,3	1,5	1,0
Binnenschifffahrt	60,1	59,1	55,0	55,6	57,0	-1,6	-7,0	1,1	0,8
Binnenverkehr	11,0	11,2	11,1	11,2	11,0	1,6	-0,6	0,4	-0,6
Versand	12,9	13,2	12,8	13,0	13,7	2,5	-3,4	1,5	2,0
Empfang	23,3	22,6	20,5	20,8	21,5	-3,1	-9,2	1,7	1,1
Durchgang	12,8	12,1	10,6	10,6	10,8	-5,8	-12,6	0,5	0,5
Rohrleitungen ⁴⁾	18,2	17,5	17,7	18,3	18,4	-3,5	1,0	3,5	0,1
Binnenverkehr	4,4	4,3	4,6	4,8	4,9	-3,9	7,2	4,7	1,2
Empfang	13,8	13,3	13,2	13,6	13,4	-3,4	-1,0	3,1	-0,4
Luftfracht ⁵⁾	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	2,1	-0,1	1,0	1,5
Binnenverkehr	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	10,9	1,7	2,2	1,4
Grenzüberschr. Verkehr	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	2,1	-0,4	1,2	1,5
Grenzüb. Versand	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,5	0,8	1,5
Grenzüb. Empfang	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	3,5	-1,3	1,6	1,5
Insgesamt ⁶⁾	646,0	654,6	662,6	675,5	697,0	1,3	1,2	1,9	1,1
Binnenverkehr	339,5	344,2	349,4	354,8	357,7	1,4	1,5	1,5	0,3
Versand	86,9	89,1	90,9	92,8	99,7	2,6	2,0	2,1	2,4
Empfang	113,1	113,3	111,8	115,2	122,3	0,2	-1,3	3,0	2,0
Durchgang	106,5	108,0	110,5	112,7	117,3	1,4	2,3	2,0	1,3

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

Quellen: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Prognosen