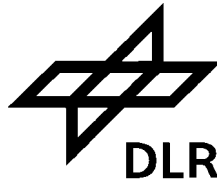


BVU



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2005/2006

**im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
FE-Nummer 96.0809/2004/**

Januar 2006

BVU Beratergruppe
Verkehr + Umwelt GmbH
Dipl.-Volksw. Thomas Selz
Basler Straße 115
79115 Freiburg i. Br.
Telefon: 0761/479 30-0
Telefax: 0761/479 30-40
www.bvu.de

Deutsches Zentrum für
Luft- und Raumfahrt e.V.
Dipl.-Ing. Axel Claßen
Porz-Wahnheide / Linder Höhe
51147 Köln
Telefon: 02203/601-3848
Telefax: 02203/601-2377
www.dlr.de

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Prof. Dr. Manfred Zachcial
Universitätsallee EW1, Block A
28359 Bremen
Telefon: 0421/220 96-36
Telefax: 0421/220 96-55
www.isl.org

Inhaltsverzeichnis

0.	Zusammenfassung	1
1.	Einleitung	4
2.	Die kurz- und mittelfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft	5
2.1	Bevölkerung	5
2.2	Wirtschaftliche Eckdaten	5
2.3	Sonstige Leitdaten	9
3.	Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Güterverkehrs	11
3.1	Güterverkehr nach Landverkehrsträgern	11
3.2	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen	16
3.3	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterarten	20
3.4	Seeverkehr	24
4.	Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs	27
4.1	Personenverkehr nach Landverkehrsträgern	27
4.2	Motorisierter Individualverkehr	32
4.3	Personenverkehr mit Bus und Bahn	36
4.4	Personen-Luftverkehr	40

Abkürzungen

BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
E18+	Einwohner über 18 Jahre
FV	Fernverkehr
Fzkm	Fahrzeugkilometer
KBA	Kraftfahrtbundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Mio	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd	Milliarde
NV	Nahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
p.a.	per anno
Pkm	Personenkilometer
StBA	Statistisches Bundesamt
t	Tonnen
Tkm	Tonnenkilometer
Tsd	Tausend
VCI	Verband der chemischen Industrie
VDA	Verband der Automobilindustrie
WSV	Wirtschaftsvereinigung Stahl

0. Zusammenfassung

Mit diesem Bericht legen

- die BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (Güter- und Personenverkehr der Landverkehrsträger),
- das DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (Luftverkehr),
- das ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (Seeverkehr)

ihre im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung halbjährlich zu erstellende Verkehrsprognose vor. Die **Verkehrsprognose Winter 2005/2006** gibt einen Überblick zu den Ergebnissen des vergangenen Jahres 2005 und stellt die kurzfristig für 2006 sowie mittelfristig bis 2009 zu erwartenden Entwicklungen vor.

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** ist ungebrochen dynamisch. Trotz einer leichten Verlangsamung des Wachstums, u.a. aufgrund der Ölpreissteigerung, wird die Expansion auch weiterhin von den USA und den asiatischen Ländern bestimmt. Der Euroraum wächst deutlich geringer als die USA und die asiatischen Länder. Für das Jahr 2005 prognostiziert das DIW ein Wachstum des Bruttoinlandprodukts (BIP) im Euroraum von 1,3 %. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) erwartet für die **deutsche Wirtschaft** ein Wachstum von 0,8 % im Jahr 2005 und von 1,2 % im Jahr 2006.

Im Jahr 2005 ist die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung** um 2,9 % gestiegen.¹ Wie schon im Jahr 2004 konnten Bahn und Binnenschiff ihre Marktanteile trotz des starken Wettbewerbs mit dem Straßengüterverkehr leicht erhöhen. Der Straßengüterverkehr stieg um 2,7 % an, die Wachstumsrate der Bahn lag bei + 3,4 %, die des Binnenschiffs bei + 3,2 %.

¹ Zur sprachlichen Vereinfachung wird nicht jedes Mal eigens darauf hingewiesen, dass die Werte für 2005 noch vorläufig sind.

Für das Jahr 2006 wird im Vergleich zu 2005 ein etwas geringeres Güterverkehrswachstum erwartet. Der Straßengüterverkehr wächst wieder stärker als seine Konkurrenten. Bis 2009 gehen die Wachstumsraten etwas zurück, der Straßenverkehr nimmt leicht überdurchschnittlich zu. Im langjährigen Vergleich relativ hoch fiel im Jahr 2005 das Wachstum des deutschen Binnenverkehrs aus. Gegenüber dem grenzüberschreitenden Verkehr, der auch in den Folgejahren überdurchschnittlich ansteigen wird, wuchs der deutsche Binnenverkehr aber auch 2005 langsamer. Wachstumskräfte im grenzüberschreitenden Landverkehr sind immer noch die EU-Erweiterung 2004, die Öffnung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs ab 2006, die stufenweise Freigabe der Kabotage in der erweiterten EU ab 2007, sowie der EU-Beitritt Rumäniens und Bulgariens 2007.

Im **Seeverkehr** schlägt sich noch stärker als im grenzüberschreitenden Landverkehr die Dynamik des Außenhandels nieder, besonders durch die Verkehre von/nach den USA und Asien, wenngleich auch hier eine leichte Abschwächung des Wachstums zu beobachten ist.

Die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** ist 2005 trotz eines ganz leichten Rückgangs des privaten Verbrauchs (– 0,3 %) um 0,4 % angestiegen. Sie wird quantitativ von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (+ 0,2 %) bestimmt. Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wirkt sich stärker als der leichte Rückgang der jährlichen Fahrleistungen pro Pkw aus. Der öffentliche Verkehr stieg im Jahr 2005 um 1,6 % an, der Fernverkehr etwas stärker als der Nahverkehr.

Für 2006 und 2007 bis 2009 wird von einer ganz leichten Zunahme der gesamten Personenverkehrsleistung ausgegangen. Ein sehr niedriges Wachstum des Individualverkehrs wird von einem ebenfalls schwachen Wachstum des Verkehrs mit Bussen und Bahnen begleitet. Dieses wird stärker vom Fern- als vom Nahverkehr getragen; für den Nahverkehr werden ab 2007 leichte Rückgänge erwartet.

Im **Luftverkehr** war 2005 mit + 7,1 % ein starkes, gegenüber 2004 (+ 12,1 %) aber etwas abgeschwächtes Passagierwachstum zu verzeichnen. Für 2006 und 2007 bis 2009 wird auch weiterhin ein Zuwachs der im Luftverkehr von, nach oder über

Deutschland beförderten Personen erwartet. Treiber dieses Wachstums ist der grenzüberschreitende Verkehr. Im Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2009 resultiert ein jährliches Wachstum von 4,2 %.

1. Einleitung

Mit der „Verkehrsprognose Winter 2005/2006“ im Rahmen der „Gleitenden Kurz- und Mittelfristprognose des Güter- und Personenverkehrs“ legen

- die BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH
(Güter- und Personenverkehr der Landverkehrsträger),
- das DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
(Luftverkehr),
- das ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
(Seeverkehr)

im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Winterprognose 2005/2006 für die Jahre 2006 und 2007 bis 2009 vor. Grundlage sind die offiziellen Prognosen der deutschen Bundesregierung zur Wirtschaftsentwicklung.²

Nachfolgend werden die Ergebnisse dargestellt.

² Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Projektion der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland (Herbstprojektion 2005), Oktober 2005.

2. Die kurz- und mittelfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft

2.1 Bevölkerung

Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresende 2005 bei knapp 82,5 Mio Personen. Diese Bevölkerungszahl wird wegen der gegenüber den Vorjahren abgeschwächten Zuwanderung bis 2009 nur ganz schwach auf knapp 82,6 Mio Personen wachsen.

Die fahrfähige Bevölkerung (18 Jahre und älter) wird zwischen 2005 und 2009 von 67,8 Mio Personen auf 68,4 Mio Personen wachsen, während die Bevölkerungszahl zwischen 10 Jahren und 18 Jahren, die für den Schülerverkehr bestimmend ist, von 8,1 Mio Personen auf 7,7 Mio Personen zurückgehen wird.

2.2 Wirtschaftliche Eckdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** ist ungebrochen dynamisch. Nach Einschätzung der Wirtschaftsforschungsinstitute dämpft zwar der Anstieg der Rohölpreise um 30 US-Dollar pro Barrel seit 2003 das wirtschaftliche Wachstum um 0,3 bis 0,5 Prozentpunkte pro Jahr für Deutschland und andere europäische Länder. Für die USA wird sogar noch ein deutlich höherer kontraktiver Einfluss erwartet.³ Dennoch wird das weltwirtschaftliche Wachstum auch weiterhin von den USA und den asiatischen Ländern bestimmt. Für die US-Wirtschaft werden nach + 4,2 % 2004 für 2005 und 2006 immer noch reale BIP-Wachstumsraten von 3,6 % bzw. 3,3 % erwartet. Auch in **China** gehen die Wachstumsraten von + 9,5 % 2004 über + 9,2 % 2005 auf + 8,5 % 2006 leicht zurück. Dennoch wird China im Betrachtungszeitraum ein beherrschender Wachstumsmarkt bleiben. Auch die südostasiatischen Länder wachsen mit + 5,5 % 2004, + 4,2 % 2005 und + 4,5 % 2006 deutlich stärker als die europäischen Volkswirtschaften, während Japan mit + 2,6 %, + 2,3 %, + 2,5 % in den

³ Vgl. dazu: DIW-Wochenbericht Nr. 43/2005: Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Herbst 2005.

Jahren 2004 bis 2006 in vergleichbarer Größenordnung wie die europäischen Länder wächst.

Die wirtschaftliche Entwicklung in **Europa** wird vom Euroraum mit einem realen Wirtschaftswachstum von + 1,3 % 2005 und + 1,8 % 2006 geprägt. Das gegenüber 2004 (+ 2,1 %) deutlich niedrigere Wachstum ist auf die hohen Energiepreise, eine entsprechende Zurückhaltung beim privaten Konsum, und für 2005 auf anfänglich schwache Exporte infolge der vorangegangenen Euro-Aufwertung zurückzuführen. Nach wie vor wachsen die Länder der EU-15 außerhalb der Währungsunion (Großbritannien, Schweden, Dänemark) stärker als der Euroraum. Die Beitrittsländer des Jahres 2004 setzen ihren Aufholprozess mit teilweise leicht abgeschwächten Wachstumsraten fort. Für Polen werden nach + 5,4 % im Jahr 2004 für 2005 + 3,3 % und 2006 + 4,3 % Wachstum erwartet, für Tschechien lauten die entsprechenden Einschätzungen + 4,4 %/ + 4,6 %/ + 4,2 % sowie für Ungarn + 4,2 %/ + 3,6 %/ + 3,7 %.

In vielen Partnerländern des Euroraums wird das Wachstum maßgeblich von der Binnennachfrage getragen. Deren Außenbeitrag geht dagegen zurück wegen ungünstiger Exportgüterstruktur und zu geringer preislicher Wettbewerbsfähigkeit, besonders gegenüber den asiatischen Ländern.

In **Deutschland** (und auch in Österreich) stagniert dagegen vor allem der private Verbrauch, während die Exporte das Wirtschaftswachstum bestimmen. Im Jahr 2004 wuchs das reale BIP in Deutschland um 1,6 %; für 2005 wird in der Herbstprojektion des BMWI ein Wachstum von 0,8 % (nach 1,0 % in der Frühjahrsprojektion) erwartet. Nach der Einschätzung zum Jahresende 2005 scheint die Wirtschaftsentwicklung etwas positiver verlaufen zu sein als vom BMWI prognostiziert.

Saisonbereinigt stieg das BIP im ersten bis dritten Quartal des Jahres 2005 um knapp 0,9 %.⁴ Auch für das vierte Quartal überwiegen positive Erwartungen. Der IFO-Geschäftsklimaindex erreichte im Dezember 2005 den höchsten Stand seit August 2000. Der Aufwärtstrend hält damit seit Frühjahr 2005 an. Gerade auch bei den Branchen Bau und Einzelhandel, die eher mit Rückgängen und Stagnation konfron-

⁴ Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.3, drittes Quartal 2005.

tiert waren, war zuletzt eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Für das Jahr 2006 geht das BMWI von einem Wachstum von real 1,2 % aus. Mittelfristig, 2007 bis 2009, erwartet das BMWI eine Wachstumsrate von 1,75 % pro Jahr.

In Tabelle L-1 ist die Entwicklung wichtiger Leitdaten zusammengestellt. Das Niveau der realen, also inflationsbereinigten Werte, weicht auch für die Vergangenheit von demjenigen aus der Sommerprognose ab. Dies liegt an der Umstellung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung auf Preisindizes, die auf Vorjahresbasis erstellt werden, um Änderungen des Warenkorbs zeitnäher zu erfassen. Zudem werden Qualitätssteigerungen von Produkten bei gleichem Preis dämpfend bei der Ermittlung der Preissteigerungen berücksichtigt. Durch Verkettung der Indizes aus mehreren Jahren kann dennoch eine konsistente Zeitreihe für eine gewählte Ausgangsbasis, hier das Jahr 2000, aufgestellt werden.⁵

Tabelle L-1: Sozio-ökonomische Leitdaten (diverse Einheiten; % p.a.)

	2002	2003	2004	2005	2006	2009	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
Bevölkerung am 31.12.	82,5	82,5	82,5	82,5	82,5	82,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bevölkerung 18+	67,3	67,5	67,7	67,8	67,9	68,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Bevölkerung 10-18	8,3	8,3	8,2	8,1	8,0	7,7	-0,9	-1,4	-1,0	-1,0	-1,1
Erwerbstätige im Inland	39,1	38,7	38,9	39,0	39,2	39,8	-1,0	0,4	0,2	0,6	0,5
Bruttoinlandsprodukt ¹	2.089	2.085	2.119	2.137	2.163	2.278	-0,2	1,6	0,8	1,2	1,7
Exporte ¹	764	782	855	907	966	1.108	2,4	9,3	6,0	6,5	4,7
Importe ¹	680	715	765	799	838	946	5,1	7,0	4,5	4,9	4,1
Privater Verbrauch ¹	1.230	1.232	1.239	1.235	1.234	1.270	0,1	0,6	-0,3	-0,1	1,0
Inlandskraftstoffabsatz ²	56,3	54,6	55,0	54,0	54,0	53,3	-3,1	0,7	-1,7	0,0	-0,5
dar. Ottokraftstoffe ²	27,2	25,9	25,0	23,5	22,7	21,4	-4,9	-3,1	-6,1	-3,4	-2,0
dar. Diesekraftstoffe ²	29,1	28,7	29,9	30,5	31,3	31,9	-1,3	4,1	1,9	2,6	0,6

Quellen:

Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Mineralölwirtschaftsverband, BVU

Anmerkungen:

- 1 Zu Preisen von 2000 (real, Kettenindizes). Prognose: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Herbstprojektion vom Oktober 2005 für 2005, 2006 und 2009
- 2 Für 2005, 2006 und 2009 Prognose: Mineralölwirtschaftsverband (einschließlich biogener Kraftstoffe)

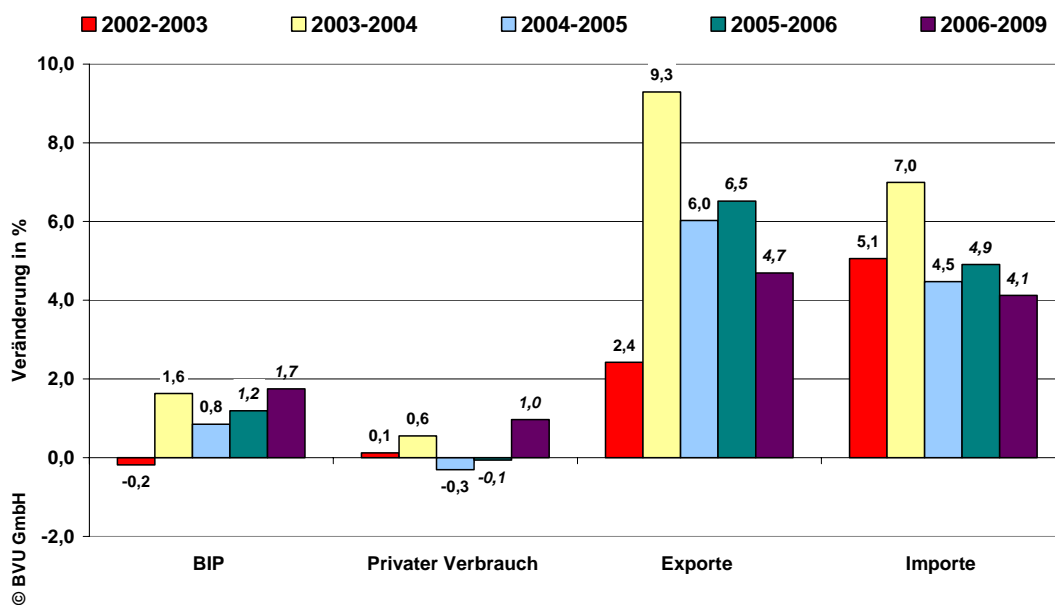
Das Wirtschaftswachstum des Jahres 2004 von 1,6 % war größtenteils auf den Außenbeitrag (Exporte + 9,3 %, Importe + 7,0 %) und die Ausrüstungsinvestitionen

⁵ Allerdings stimmt die Summe der preisbereinigten Einzelkomponenten des BIP nur noch für das Basisjahr genau mit dem gesamten realen BIP überein.

(+ 2,6 %), nicht auf die gesamten Investitionen (- 0,2 %) zurückzuführen. Der private Verbrauch nahm um 0,6 % zu⁶. Die Exporte werden auch 2005, 2006 und bis 2009 mit Wachstumsraten von + 6,0 %, + 6,5 % sowie + 4,7 % p.a. Wachstumsmotor bleiben. Bei einem Wachstum der Importe von + 4,5 %, + 4,9 % und + 4,1 % p.a. wird sich der Außenbeitrag weiter vergrößern.

Nach dem unterproportionalen Wachstum 2004 wird der private Konsum nach Einschätzung des BMWI sowohl 2005 (- 0,3 %) als auch 2006 (- 0,1 %) ganz leicht sinken und sich danach bis 2009 mit + 1,0 % p.a. wieder erholen. Die für den 01.01.2007 geplante Erhöhung der Mehrwertsteuer dürfte hierin allerdings noch nicht als kontraktiver Einfluss berücksichtigt sein. Wie beim BIP fällt die unterjährige tatsächliche Entwicklung etwas positiver aus als vom BMWI prognostiziert: Saisonbereinigt stieg der private Verbrauch in den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 um 0,1 % (statt einer Abnahme um 0,3 %). Die Investitionen werden erst wieder mittelfristig zwischen 2007 und 2009 um 2,8 % p.a. wachsen, während sie 2006 nach Einschätzung des BMWI um 1,4 % zunehmen werden. Davor waren seit 2001 reale Rückgänge der Investitionen zu verzeichnen. Abbildung L-1 verdeutlicht die Entwicklung wichtiger Leitdaten grafisch.

Abbildung L-1: Entwicklung sozio-ökonomischer Leitdaten



⁶ Hier wirkt sich die Revision und Umbasierung der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung besonders stark aus: Nach bisheriger Rechnung, so auch in der Sommerprognose, war 2004 ein Rückgang des privaten Konsums um 0,4 % zu verzeichnen.

Nach Einschätzung des BMWI wird der praktisch seit 1995 andauernde Rückgang der Bruttowertschöpfung des **Baugewerbes** weiter anhalten und mit – 5,0 % 2005 bzw. – 6,4 % 2006 sogar überdurchschnittlich ausfallen. Im ersten bis dritten Quartal 2005 war genau die vom BMWI erwartete Abnahme um 5,0 % zu verzeichnen.

2.3 Sonstige Leitdaten

Die besonders für den Schienenverkehr wichtige **Rohstahlproduktion** in Deutschland ging nach dem kräftigen Anstieg von 2004 im Jahr 2005 um 4,0 % auf etwa 44,5 Mio Tonnen zurück, weil trotz anhaltend hoher Nachfrage zunächst Lagerbestände abgebaut wurden. Für 2006 wird nach Verbandsangaben mit einem deutlichen Wiederanstieg von 2,6 % gerechnet, danach mit einer Quasi-Stagnation.

Nach den Zunahmen in den Jahren 2003 und 2004 kehrte der **Steinkohleabsatz** in Deutschland aus deutscher und importierter Steinkohle im Jahr 2005 (- 3,3 %) zum langfristigen Trend eines abnehmenden Steinkohleabsatzes in Energiewirtschaft und Stahlindustrie zurück, der sich auch in den Folgejahren bis 2009 (- 2,7 % p.a.) fortsetzen wird.

Nach Einschätzung des Mineralölwirtschaftsverbands ging der Absatz von **Mineralölprodukten** in Deutschland (einschließlich biogener Kraftstoffe) wie praktisch seit 1999 auch 2005 mit – 1,3 % weiter zurück. Steigerungen beim Dieselkraftstoff (+ 1,9 %, ohne Biokraftstoffe – 0,8 %) und Flugturbinenkraftstoffen (+ 6,5 %) wurden überlagert von Einbußen bei Otto-Kraftstoff (- 6,1 %), leichtem (- 3,6 %) und schwerem Heizöl (- 5,8 %). Die tatsächliche Entwicklung von Januar bis Oktober 2005 war in geringem Umfang positiver als nach Einschätzung des Mineralölwirtschaftsverbands: In diesem Zeitraum sank der Absatz an Otto-Kraftstoffen um 5,8 %, der Diesel-Absatz ohne Biokomponenten um 0,4 %. Bei Heizöl waren die Abnahmen etwas niedriger, beim Flugturbinenkraftstoff der Zuwachs etwas stärker. Für 2006 erwartet der Mineralölwirtschaftsverband einen ganz leichten Anstieg des Absatzes um 0,4 %. Mittelfristig rechnet der Verband vor allem aufgrund von Effizienzsteigerungen im Energieeinsatz mit weiteren leichten Rückgängen bei Kraftstoff (außer Flugturbinenkraftstoff) und Heizöl, und damit auch des Gesamtabsatzes.

Aufgrund der Umschichtung im Pkw-Bestand hin zu Diesel-Pkw stieg der Absatz an **Dieselmotorkraftstoff** 2005 einschließlich biogener Kraftstoffe um 1,9 % an. Ohne Biokraftstoff ergibt sich allerdings ein Rückgang um 0,8 %⁷. Der Absatz an **Ottomotorkraftstoff** sank demgegenüber um 6,1 %. Für 2006 erwartet der Mineralölwirtschaftsverband für den Otto-Kraftstoff eine Einbuße von 3,4 %, für Diesel dagegen einen Anstieg um 2,6 %. In der mittleren Frist ergeben sich bis 2009 jährliche Rückgänge von 2,0 % bei Otto-Kraftstoff und jährliche Steigerungen von 0,6 % bei Diesel-Kraftstoff.

Für die dynamisch wachsenden Transporte hochwertiger Güter ist die Bruttowertschöpfung des gesamten **verarbeitenden Gewerbes** (ohne Bau-, Bergbau und Energie/Wasserversorgung) ein wichtiger Indikator. Nach – 1,8 % Einbuße im Jahr 2002 und einem moderaten Wachstum von 1,0 % im Jahr 2003 war 2004 eine Steigerung von 4,6 % zu verzeichnen. Die Projektion des BMWI quantifiziert das Wachstum des Verarbeitenden Gewerbe sowohl für 2005 wie für 2006 jeweils mit + 3,0 %. Für den Zeithorizont bis 2009 werden vom BMWI keine sektoralen Aussagen gemacht; die BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH erwartet eine weiter leicht über der BIP-Zunahme (1,7 % p.a.) liegende Wachstumsrate des Verarbeitenden Gewerbes von 1,8 % p.a. Für die **Ernährungsindustrie** werden nach 0,8 % Wachstum 2004 Zuwachsraten von 1,6 % für 2005, 1,8 % für 2006, sowie 1,5 % p.a. für 2007 bis 2009 erwartet.

Für die **Chemische Industrie** werden als Zuwachs der Bruttowertschöpfung nach + 4,4 % 2004 für 2005 + 3,8 % prognostiziert, für 2006 + 3,6 % sowie für die Folgejahre jeweils + 2,1 %.

⁷ Während die amtliche Mineralölstatistik des Bundesamtes für gewerbliche Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BafA) bisher ausschließlich die Mineralöle im eigentlichen Sinn erfasst, berücksichtigt die Statistik des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV) seit 2005 auch die biogenen Kraftstoffe mit einer Menge von 0,8 Mio t 2003, 1,0 Mio t 2004 und 1,8 Mio t 2005. Trotz des relativ geringen Anteils der biogenen Kraftstoffe beeinflusst ihre Einbeziehung oder Weglassung die Höhe der Veränderungsdaten.

3. Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Güterverkehrs

3.1 Güterverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** stieg 2005 um 2,9 %. Entgegen dem langjährigen Trend war das Wachstum der Schiene mit + 3,4 % besonders hoch und übertraf sogar das des Straßengüterfern- und -regionalverkehrs (3,1 %; Straße insgesamt + 2,7 %), so dass wie schon 2004 auch der Marktanteil der Schiene anstieg. Auch die Binnenschifffahrt konnte im zweiten Jahr in Folge ihren Marktanteil steigern, wobei die Zuwachsraten 2005 kaum mehr durch Aufholungseffekte der Niedrigwassereinbußen von 2003 erklärt werden können, sondern durch verbesserte Wettbewerbsfähigkeit und Sondereffekte wie die starke Zunahme an Transporten landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Der Zuwachs des Binnenschiffs 2005 betrug + 3,2 %.

In Tabelle G-1 sind die Transportleistungen der Landverkehrsträger zusammen gefasst. Im Gegensatz zum bisherigen Vorgehen ist der Kabotage-Verkehr ausländischer Lkw in Deutschland aufgrund seiner steigenden Bedeutung in die Summenwerte mit hinein gerechnet.

Tabelle G-1: Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger (Mrd Tkm; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
Straßengüterverkehr ¹	365,8	383,6	394,0	405,8	436,7	4,9	2,7	3,0	2,5
Inländische Lkw	255,8	266,7	270,7	275,6	287,3	4,3	1,5	1,8	1,4
Nahverkehr	25,8	26,0	25,2	24,5	24,6	0,7	-2,8	-2,9	0,1
Regionalverkehr	47,7	48,5	49,9	50,5	51,8	1,7	2,7	1,3	0,8
Fernverkehr	182,3	192,2	195,6	200,6	210,9	5,5	1,7	2,6	1,7
Ausländische Lkw grenzüb.	107,0	113,5	119,6	125,8	142,4	6,0	5,3	5,2	4,2
Kabotage ²	3,0	3,3	3,8	4,3	7,0	13,1	13,0	15,0	17,2
Eisenbahn	79,8	86,4	89,3	91,7	98,1	8,2	3,4	2,7	2,3
Binnenschifffahrt	58,2	63,7	65,7	67,0	70,1	9,5	3,2	1,9	1,5
Rohrfernleitungen ³	15,4	16,2	16,9	17,1	17,3	5,4	4,2	0,9	0,5
Alle Landverkehrsträger ¹	519,2	549,9	566,0	581,5	622,2	5,9	2,9	2,7	2,3

Quellen:
Krafftahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw

2 Für 2003 Auswertung der Eurostat-Ergebnisse durch das KBA; Rückrechnung der Jahre davor anhand der älteren Mittelfristprognosen

3 Nur Rohöl

Der Nahbereich des **Straßengüterverkehrs** konnte 2004 erstmals seit mehreren Jahren schwach um 0,7 % wachsen. Für 2005 und 2006 werden jedoch wieder Rückgänge von – 2,8 % und – 2,9 % erwartet. Verantwortlich dafür ist zum einen der wieder überdurchschnittlich starke Rückgang der Bruttowertschöpfung in der Bauwirtschaft, zum anderen der Trend steigender Durchschnittsentfernungen, der Verkehre vom „Nahbereich“ des Straßengüterverkehrs in den „Regionalbereich“ „hineinwachsen“ lässt. Entgegen dem langjährigen Trend wuchs im Jahr 2005 der Regionalbereich stärker als der Fernbereich. Für die Jahre 2006 bis 2009 wird aber wieder eine überdurchschnittliche Zunahme des Fernbereichs erwartet.

Die **Schiene** wird nach den überdurchschnittlichen Zuwächsen des Jahres 2004 (insgesamt + 8,2 %) auch im Jahr 2005 mit einer Leistungssteigerung um 3,4 % stärker wachsen als die Straße. Dahinter steht jedoch kein Gewinn an Aufkommen, sondern eine Umschichtung von kürzer zu länger laufenden Verkehren und eine entsprechende Erhöhung der durchschnittlichen Entfernung. Der bereits erwähnte Rückgang der Stahlproduktion schlägt nicht auf das Gesamtergebnis durch. Aufgrund von Steigerungen der Wettbewerbsfähigkeit, wieder anziehender Stahlproduktion und der Freigabe der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre in der EU ab 2006 wird auch für die Jahre 2006 (+ 2,7 %) und 2007 bis 2009 (+ 2,3 % p.a.) ein starkes, aber nicht mehr überproportionales Wachstum für die Schiene erwartet.⁸ Mit der für das Jahr 2009 prognostizierten Schienen-Gütertransportmenge von 325,5 Mio t würde wieder die Menge des Eisenbahn-Güterverkehrs in Westdeutschland von 1985 (324,4 Mio t) erreicht. Die dahinterstehende Leistung wäre 2009 mit 98,1 Mrd Tkm jedoch um über die Hälfte höher als die entsprechende Leistung von 1985 (64,0 Mrd Tkm). So stark sind in der Zwischenzeit die Transportentfernungen angestiegen.

Das **Binnenschiff** hat 2004 weitgehend die niedrigwasserbedingten Einbußen aus dem Jahr 2003 aufholen können. Im Jahr 2005 stieg die Leistung des Binnenschiffs erneut überdurchschnittlich um 3,2 %, bedingt durch ungewöhnlich hohe Transporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse, aber auch durch erhöhte Wettbewerbsfähigkeit

⁸ Der Sommerprognose 2005 lagen unterjährige statistische Daten zum Eisenbahngüterverkehr zugrunde, die vom Statistischen Bundesamt zwischenzeitlich nach oben korrigiert wurden. Daher wurde in der Sommerprognose für 2005 eine Abnahme des Schienengüterverkehrs vorhergesagt.

und Steigerungen beim Containertransport. Für 2006 (+ 1,9 %) und 2007 bis 2009 (+ 1,5 % p.a.) werden geringere Zuwächse prognostiziert. Wie beim grenzüberschreitenden Straßenverkehr kommt das Wachstum zu einem erheblichen Anteil ausländischen Schiffen zugute.

Der **Rohrleitungsverkehr** mit Rohöl hat 2004 und 2005 trotz leicht rückläufigem Mineralölabsatz um 5,4 % bzw. 4,2 % zugenommen. Dies hängt u.a. damit zusammen, dass die Produktion der Raffinerien durch hohe Exportmengen nicht vollständig vom rückläufigen Inlandsabsatz geprägt wird. Da die Mineralöl-Raffinerien fast an ihrer Kapazitätsgrenze arbeiten und keine Kapazitätserweiterungen absehbar sind, sind in den kommenden Jahren auch für die zuliefernden Rohrleitungen nur moderate Steigerungen zu erwarten.

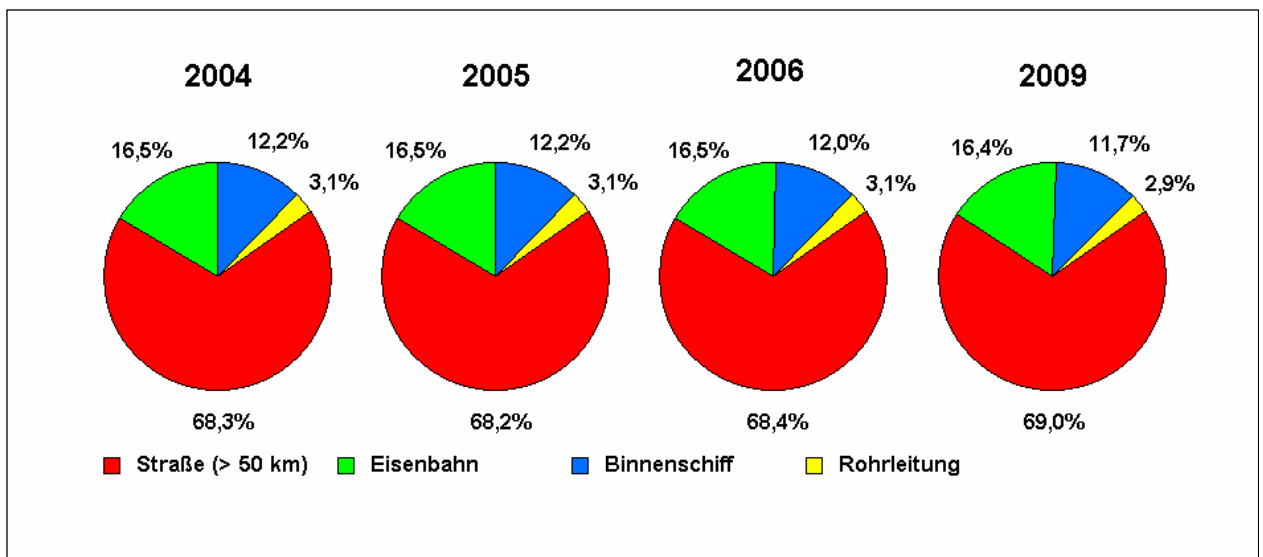
Wie bereits in der Winterprognose 2004/2005 und in der Sommerprognose 2005 erwartet, hat die **streckenabhängige Lkw-Gebühr** bislang keine spürbaren Wirkungen auf das Niveau der Verkehrsleistung oder auf deren Aufteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern gehabt, da die logistischen Prozesse stark auf die Qualitätsmerkmale des Lkw ausgerichtet sind und nur mittelfristig veränderbar sind, sofern wettbewerbsfähige Angebote von Bahn und Binnenschiff verfügbar sind. Auf jeden Fall hat die Maut die Bemühungen von Spediteuren verstärkt, nach solchen wettbewerbsfähigen Lösungen zu suchen.

Die **EU-Erweiterung** vom Mai 2004 kam bislang ausschließlich dem Straßengüterverkehr zugute, hier vorwiegend ausländischen Lkw. Auch für deutsche Lkw war jedoch nach der Konjunkturanalyse des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) vom dritten Quartal 2005 eine moderat positive Geschäftslage zu verzeichnen. „Ausländische Lkw“ können allerdings auch Tochterunternehmen deutscher Firmen im Ausland sein. Für **ausländische Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr** werden Zuwachsraten von 5,3 % (2005) bzw. 5,2 % (2006) erwartet. Diese Wachstumsraten ausländischer Lkw 2005 und 2006 sind wegen des Auslaufens der Sondereffekte der EU-Erweiterung etwas geringer als 2004 (+ 6,0 %), nach wie vor fallen deren Kostenvorteile jedoch stark ins Gewicht. Die stufenweise Freigabe der **Kabotage** in der EU-25 ab 2007 führt zu entsprechenden

überdurchschnittlichen Zuwächsen der deutschen Binnenverkehre mit ausländischen Lkw.

In den Jahren 2004 und 2005 war erstmals seit 2000 eine Unterbrechung des langjährigen Trends stetig zunehmender **Modal Split-Anteile** des Lkw zu verzeichnen. Bahn und Binnenschifffahrt konnten Boden gut machen (vgl. Abbildung G-1), ab 2006 ist jedoch weder mit einer Zunahme der Modal Split-Anteile des Lkw zu rechnen.

Abbildung G-1: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach der Verkehrsleistung (Straße: nur Verkehr > 50 km)



Im Berichtszeitraum setzt sich der Trend zunehmender Durchschnittsentfernungen weiter fort, so dass das gesamtmodale Güteraufkommen schwächer wächst als die Leistung. 2005 kommt das Wachstum der gesamtmodalen Leistung von 2,9 % sogar bei einem Rückgang der Tonnage von 0,6 % zustande. Tabelle G-2 verdeutlicht die Entwicklung der Tonnage, analog zu Tabelle G-1, wo die Leistung dokumentiert worden war.

Tabelle G-2: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (Mio t; % p.a.)

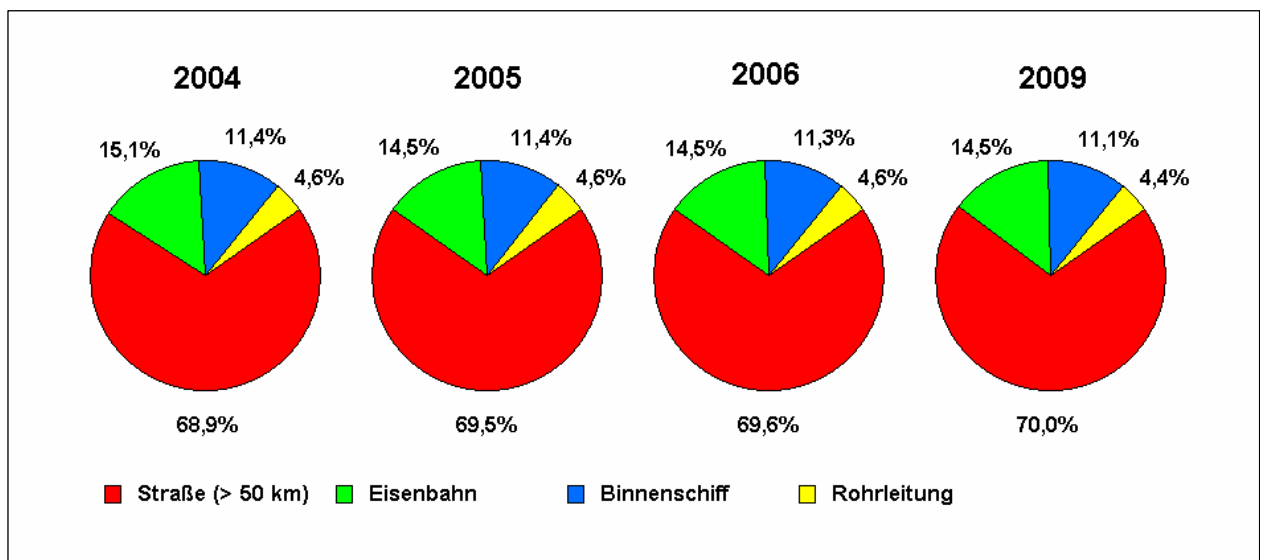
	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
Straßengüterverkehr ¹	3.005,8	3.043,1	3.021,3	3.013,5	3.080,6	1,2	-0,7	-0,3	0,7
Inländische Lkw	2.728,2	2.750,0	2.716,2	2.692,9	2.712,4	0,8	-1,2	-0,9	0,2
Nahverkehr	1.635,7	1.622,8	1.562,8	1.528,6	1.508,3	-0,8	-3,7	-2,2	-0,4
Regionalverkehr	532,0	542,4	554,6	559,9	573,5	2,0	2,3	1,0	0,8
Fernverkehr	560,5	584,8	598,8	604,5	630,6	4,3	2,4	0,9	1,4
Ausländische Lkw grenzüb.	265,0	279,0	289,3	302,5	339,7	5,3	3,7	4,6	3,9
Kabotage ²	12,5	14,1	15,8	18,1	28,5	12,4	12,0	14,9	16,2
Eisenbahn	303,8	310,3	305,5	310,5	325,5	2,1	-1,5	1,6	1,6
Binnenschifffahrt	220,0	235,9	239,2	241,3	249,1	7,2	1,4	0,9	1,1
Rohrfernleitungen ³	92,3	93,8	96,4	97,7	99,8	1,6	2,8	1,3	0,7
Alle Landverkehrsträger	3.621,8	3.683,0	3.662,4	3.662,9	3.754,9	1,7	-0,6	0,0	0,8

Quellen:
Krafftahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Für 2003 Auswertung der Eurostat-Ergebnisse durch das KBA; Rückrechnung der Jahre davor anhand der älteren Mittelfristprognosen
- 3 Nur Rohöl

Abbildung G-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach dem Verkehrsaufkommen (Straße: nur Verkehr > 50 km)



In Abbildung G-2 sind die modalen Anteile nach dem Aufkommen zusammengestellt. Wie bei der Leistung ergeben sich leichte Verschiebungen zugunsten der Straße.

3.2 Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen

Bedingt durch den Trend zur Integration und internationalen Arbeitsteilung wächst der deutsche Binnenverkehr schon seit vielen Jahren schwächer als die grenzüberschreitenden Hauptverkehrsrelationen. 2004 nahm der Binnenverkehr um 3,0 % zu, für 2005 und 2006 werden + 2,4 % bzw. + 1,9 % erwartet (jeweils bezogen auf die Verkehrsleistung). An der gesamtmodalen Güterverkehrsleistung macht der Binnenverkehr 2009 51,1 % aus, 2004 waren es noch 54,5 %. Dennoch sind die Steigerungen der Binnenverkehrsleistung unerwartet hoch. Sie kommen ganz überwiegend durch erhöhte Transportentfernungen zustande; ohne den Straßen-Nahbereich steigt jedoch auch das Aufkommen des Binnenverkehrs in Tonnen leicht an.

Wegen des Straßengüternahverkehrs ist der Anteil der Straße an der gesamtmodalen Leistung im Binnenverkehr mit etwa 80 % höher als bei Versand und Empfang, wo Werte zwischen 50 % und 60 % erreicht werden, und höher als beim Transit (Werte bis knapp 70 %). Nach der Tonnage ergibt sich ein etwas anderes Bild: Hier kommt die Straße im Binnenverkehr auf ein Niveau von etwa 90 %, im Versand auf etwa 60 %, im Empfang auf etwa 45 % und im Transit wie bei der Leistung auf knapp 70 %. Der höhere Tonnage-bezogene Straßenanteil im Binnenverkehr liegt daran, dass die Straße im Massengut-/Baustoff-Transport auf kurze Entfernungen konkurrenzlos ist. Der niedrige Straßenanteil beim Empfang liegt an der dort starken Position von Binnenschiff und Rohrleitungen.

Innerhalb der Straßenverkehrsleistung machte der Binnenverkehr 2004 63 % aus (nach dem Aufkommen jedoch 87 %). Beide Anteile gehen bis 2009 leicht zurück. Bei der Schiene stellte die Binnenverkehrsleistung (in Tkm) 2004 nur noch 46 % der gesamten Schienengüterverkehrsleistung; 1998 waren es noch 49 %. Auf das Bahn-Verkehrsaufkommen (in Tonnen) bezogen, machte der Binnenverkehr 2004 64 % aus. Wie bei der Straße nimmt die Bedeutung des Binnenverkehrs weiter ab.

Bei der Binnenschifffahrt hat der Binnenverkehr innerhalb Deutschlands die vergleichsweise geringste Bedeutung mit einem Anteil an der Binnenschiffsleistung von 18 % bzw. am Aufkommen von 23 % (2004). Auch bei der Binnenschifffahrt geht die Bedeutung des Binnenverkehrs weiter zurück.

Die Tabellen G-3 und G-4 veranschaulichen die Transportleistung und die Transportmengen nach Verkehrsträgern und Hauptverkehrsrelationen.

Die steigenden Anteile von **Versand und Empfang** bringen die wachsende Bedeutung des Exports und Imports für die deutsche Wirtschaft zum Ausdruck. An der Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger machten Versand und Empfang zusammen 2002 32,1 % aus, bis 2009 wird dieser Anteil auf 33,7 % anwachsen.

Seit 2001 übersteigt die Leistung im **Transitverkehr** diejenige im grenzüberschreitenden Versand. Bis 2009 wird sie um etwa 13 % größer sein als der Versand. Wegen der Rohstoffimporte ist der Empfang deutlich größer als Versand und Transit. Der Transit hat nach der Leistung zwischen 1998 und 2004 um 50 % zugenommen, bis 2009 wird er um weitere 26 % zunehmen.

In den Jahren 1998 bis 2003 hat die Güterverkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt, also in der Summe aus Versand, Empfang und Transit, um durchschnittlich 3,0 % pro Jahr zugenommen, 2004 waren es durch den EU-Erweiterungseffekt 9,4 % Zunahme, für 2005 wird schließlich eine Steigerung um 3,8 %, für 2006 um 2,5 % sowie für 2007 bis 2009 um 3,1 % p.a. erwartet.

Tabelle G-3: Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mrd Tkm; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
Straßengüterverkehr									
Binnenverkehr ¹	229,9	235,4	239,2	244,0	256,4	2,4	1,6	2,0	1,7
Grenzüb. Versand	36,3	39,7	41,3	42,8	47,2	9,4	3,9	3,7	3,3
Grenzüb. Empfang	52,8	57,1	59,5	61,7	67,8	8,1	4,2	3,7	3,2
Grenzüb. Transit	46,7	51,4	54,0	57,3	65,3	10,0	5,2	6,0	4,5
Alle HVR	365,8	383,6	394,0	405,8	436,7	4,9	2,7	3,0	2,5
Eisenbahn									
Binnenverkehr	37,6	39,9	42,8	43,5	45,1	6,2	7,1	1,7	1,2
Grenzüb. Versand	16,9	19,2	19,0	19,6	21,4	14,0	-1,5	3,5	2,9
Grenzüb. Empfang	16,9	18,4	17,8	18,4	20,0	8,8	-3,2	3,2	2,8
Grenzüb. Transit	8,5	8,8	9,8	10,2	11,7	4,5	10,8	4,6	4,5
Alle HVR	79,8	86,4	89,3	91,7	98,1	8,2	3,4	2,7	2,3
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	10,8	11,3	11,5	11,5	11,6	4,3	1,6	0,5	0,3
Grenzüb. Versand	11,7	13,4	14,3	14,5	15,1	14,7	6,3	1,7	1,4
Grenzüb. Empfang	22,0	23,6	24,1	24,5	25,4	7,2	2,2	1,5	1,2
Grenzüb. Transit	13,6	15,3	15,9	16,5	17,9	12,7	3,4	3,8	2,9
Alle HVR	58,2	63,668	65,730	67,0	70,1	9,5	3,2	1,9	1,5
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	4,6	4,9	5,0	5,0	5,1	8,1	0,6	1,1	0,4
Grenzüb. Empfang	10,8	11,3	11,9	12,0	12,3	4,2	5,8	0,8	0,6
Alle HVR	15,4	16,2	16,9	17,1	17,3	5,4	4,2	0,9	0,5
Alle Landverkehrsträger									
Binnenverkehr ¹	282,9	291,6	298,4	304,0	318,1	3,0	2,4	1,9	1,5
Grenzüb. Versand	64,9	72,4	74,5	77,0	83,7	11,6	2,9	3,3	2,8
Grenzüb. Empfang	102,6	110,4	113,4	116,6	125,4	7,6	2,7	2,8	2,5
Grenzüb. Transit	68,8	75,5	79,7	84,0	95,0	9,8	5,5	5,4	4,2
Alle HVR	519,2	549,9	566,0	581,5	622,2	5,9	2,9	2,7	2,3

Quellen:
Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:
1 Einschl. Kobotage ausländischer Lkw

Tabelle G-4: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen (Mio t; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
Straßengüterverkehr									
Binnenverkehr ¹	2.631,4	2.639,1	2.603,6	2.581,3	2.605,5	0,3	-1,3	-0,9	0,3
Grenzüb. Versand	136,5	147,5	151,6	156,0	170,0	8,0	2,8	2,9	2,9
Grenzüb. Empfang	168,1	179,9	185,9	191,6	208,8	7,0	3,3	3,1	2,9
Grenzüb. Transit	69,8	76,6	80,2	84,7	96,2	9,8	4,7	5,6	4,3
Alle HVR	3.005,8	3.043,1	3.021,3	3.013,5	3.080,6	1,2	-0,7	-0,3	0,7
Eisenbahn									
Binnenverkehr	203,2	200,1	198,3	200,4	205,8	-1,5	-0,9	1,0	0,9
Grenzüb. Versand	41,3	46,1	44,5	45,8	49,4	11,7	-3,4	2,8	2,6
Grenzüb. Empfang	47,4	51,3	48,4	49,3	53,0	8,1	-5,6	1,9	2,4
Grenzüb. Transit	11,8	12,8	14,3	15,0	17,3	8,2	11,5	5,0	4,9
Alle HVR	303,8	310,3	305,5	310,5	325,5	2,1	-1,5	1,6	1,6
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	53,4	55,2	56,0	56,0	56,1	3,4	1,4	0,0	0,1
Grenzüb. Versand	46,1	51,4	53,2	53,9	56,0	11,4	3,5	1,5	1,3
Grenzüb. Empfang	99,0	105,1	105,0	105,4	108,9	6,2	-0,1	0,3	1,1
Grenzüb. Transit	21,5	24,2	25,1	26,0	28,1	12,7	3,6	3,7	2,7
Alle HVR	220,0	235,9	239,2	241,3	249,1	7,2	1,4	0,9	1,1
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	21,0	22,8	22,9	23,2	23,2	8,8	0,2	1,3	0,1
Grenzüb. Empfang	71,3	71,0	73,5	74,5	76,5	-0,5	3,6	1,3	0,9
Alle HVR	92,3	93,8	96,4	97,7	99,8	1,6	2,8	1,3	0,7
Alle Landverkehrsträger									
Binnenverkehr ¹	2.909,0	2.917,2	2.880,7	2.860,8	2.890,6	0,3	-1,3	-0,7	0,3
Grenzüb. Versand	223,9	244,9	249,3	255,7	275,5	9,4	1,8	2,6	2,5
Grenzüb. Empfang	385,9	407,3	412,8	420,8	447,2	5,6	1,4	1,9	2,1
Grenzüb. Transit	103,1	113,6	119,6	125,7	141,6	10,2	5,2	5,1	4,1
Alle HVR	3.621,8	3.683,1	3.662,4	3.662,9	3.754,9	1,7	-0,6	0,0	0,8

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw

3.3 Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterarten

In Übereinstimmung zum hauptsächlichen Vorgehen bei der Analyse der Hauptverkehrsrelationen wird die Analyse der Güterarten auf die jeweilige Güterverkehrsleistung aufgebaut. Bei der Straße wird wegen der stark unterschiedlichen Gutstruktur der Nahbereich⁹ von der Summe aus Regional- und Fernbereich getrennt ausgewiesen. In Tabelle G-5 sind zunächst die Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr des Nahbereichs zusammengestellt.

Tabelle G-5: Güterverkehrsleistung der Straße (Nahbereich) nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
0 Landw. Erzeugnisse	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	8,2	4,2	-3,5	0,8
1 Nahrungs- und Futtermittel	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	0,8	1,5	0,8	1,8
2 Feste mineral. Brennstoffe	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-10,4	-9,5	-5,8	-5,8
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	-0,9	-0,6	-0,9
4 Erze, Metallabfälle	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,7	4,2	1,2	-1,4
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	6,6	-5,4	1,3	-0,3
6 Steine/Erden/Baustoffe	15,3	15,2	14,3	13,4	13,0	-0,7	-6,1	-6,0	-1,2
7 Düngemittel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	2,6	-5,6	-1,4	-1,4
8 Chemische Erzeugnisse	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	-1,1	2,4	2,1	1,9
9 Halb- und Fertigwaren	2,9	3,1	3,2	3,3	3,6	5,5	3,5	3,4	3,3
Alle Güter	25,7	25,9	25,1	24,4	24,4	0,7	-2,8	-2,9	0,3

Quellen:

Krafftahrtbundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Steine/Erden/Baustoffe (NST 6) sind mit einem Anteil von 57 % (2005) an der gesamten Leistung des **Straßengüterverkehrs** im **Nahbereich** dessen Hauptgutart. Wie in den vergangenen Jahren geht hier die Leistung überdurchschnittlich zurück, während, analog zum Güterverkehr aller Verkehrsträger, besonders die Halb- und Fertigwaren (NST 9) an Boden gewinnen. Im Nahbereich sind dies zu einem we-

⁹ Der getrennte Ausweis ist für den Nahbereich des innerdeutschen Verkehrs (Binnenverkehrs) sinnvoll. Der (quantitativ ohnehin unbedeutende) Nahbereich des grenzüberschreitenden Verkehrs zählt bei dieser Betrachtung nach Güterarten zum Regional- und Fernbereich.

sentlichen Teil auch Vor-/Nachläufe zum Straßengüterfern-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr.

Tabelle G-6 liefert die entsprechenden Leistungen des **Regional- und Fernbereichs** der **Straße** in der Differenzierung nach Güterarten.

Tabelle G-6: Güterverkehrsleistung der Straße (Regional- + Fernbereich) nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
0 Landw. Erzeugnisse	31,5	33,2	35,8	34,2	37,1	5,3	7,8	-4,4	2,7
1 Nahrungs- und Futtermittel	61,0	62,7	64,3	66,6	72,1	2,7	2,7	3,5	2,7
2 Feste mineral. Brennstoffe	1,6	2,0	1,8	1,7	1,3	24,1	-10,7	-4,6	-8,7
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	8,7	8,6	8,7	8,7	8,3	-0,7	0,8	-0,2	-1,6
4 Erze, Metallabfälle	2,6	2,9	3,0	3,0	2,9	12,0	3,3	1,8	-0,8
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	22,4	24,4	21,9	22,2	22,8	9,1	-10,2	1,5	0,9
6 Steine/Erden/Baustoffe	42,1	43,1	41,6	40,9	41,3	2,4	-3,5	-1,8	0,3
7 Düngemittel	2,0	2,0	2,1	2,2	2,1	1,7	1,8	4,1	-0,3
8 Chemische Erzeugnisse	34,5	36,1	38,1	39,8	43,4	4,7	5,5	4,3	3,0
9 Halb- und Fertigwaren	133,7	142,7	151,6	162,1	180,9	6,7	6,3	6,9	3,7
Alle Güter	340,1	357,7	368,9	381,4	412,2	5,2	3,1	3,4	2,6

Quellen:

Krafftfahrtbundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Einschl. Kobotage ausländischer Lkw; die Güterstruktur der ausländischen Lkw wurde von BVU geschätzt

Die Güterarten Nahrungs- und Futtermittel (NST 1), Chemische Erzeugnisse (NST 8) und Investitions- und Verbrauchsgüter (Halb- und Fertigwaren, NST 9) wachsen überdurchschnittlich. Rückgänge des Steinkohleabsatzes schlagen auch auf den Straßengüterverkehr durch, während bei Mineralölerzeugnissen die vom Export bestimmten Verkehre die Rückgänge des Inlandabsatzes teilweise ausgleichen. Bei Landwirtschaftlichen Erzeugnissen (NST 0), den Düngemitteln (NST 7) und Eisen-/Stahltransporten (NST 5) machen sich konjunkturelle Schwankungen bemerkbar.

In Tabelle G-7 ist die Entwicklung der Güterstruktur des **Bahngüterverkehrs** dokumentiert. Die Zuwächse bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen sind auf die Auflösung von Getreide-Interventionslagern zurückzuführen. Der Rückgang bei Kohle und Stahl fällt aufgrund der gesunkenen Absatz- bzw. Produktionszahlen ähnlich stark wie bei der Straße aus, hat aber für die Bahn aufgrund der höheren Anteile dieser Güterarten an der Gesamtleistung eine höhere Bedeutung. Die Rückgänge bei Eisen und Stahl (NST 5) von 2005 können bis 2009 wieder aufgeholt werden.

Tabelle G-7: Güterverkehrsleistung der Eisenbahn nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
0 Landw. Erzeugnisse	2,8	3,1	4,3	4,0	4,4	12,7	37,6	-7,0	3,7
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,3	1,4	1,3	1,4	1,5	7,2	-6,1	1,7	2,2
2 Feste mineral. Brennstoffe	7,6	8,3	7,5	7,1	5,5	9,0	-9,8	-4,8	-8,6
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	7,2	6,2	7,4	7,5	7,3	-13,1	19,0	1,3	-1,0
4 Erze, Metallabfälle	6,5	8,1	7,7	7,8	7,7	25,6	-4,9	1,7	-0,6
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	12,0	13,8	12,8	13,2	13,8	14,8	-6,9	2,9	1,7
6 Steine/Erden/Baustoffe	6,8	7,4	7,6	7,6	7,7	8,2	3,4	-0,1	0,4
7 Düngemittel	2,0	2,4	2,4	2,5	2,4	15,3	2,8	3,7	-1,3
8 Chemische Erzeugnisse	7,9	8,1	8,0	8,3	9,4	2,3	-1,8	4,2	4,2
9 Halb- und Fertigwaren	25,7	27,6	30,2	32,2	38,4	7,4	9,5	6,6	6,0
Alle Güter	79,8	86,4	89,3	91,7	98,1	8,2	3,4	2,7	2,3

Quellen:

Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Die Investitions- und Verbrauchsgüter (NST 9) werden über den gesamten Prognosezeitraum überdurchschnittlich wachsen, ebenso die Chemischen Erzeugnisse. Das Güterkapitel 9 (Investitions- und Verbrauchsgüter) enthält auch den größten Teil des Kombinierten Verkehrs, für den die „eigentlichen“ Transportgüter nicht im Bahnfrachtbrief erfasst werden.¹⁰ Im Jahr 2004 stellt das Kapitel NST 9 32 % der gesamten Bahn-Güterverkehrsleistung, 2009 40 %; im Straßengüterverkehr (Regio-

¹⁰ Die Investitions- und Verbrauchsgüter machen aber auch einen wesentlichen Teil der tatsächlichen Ladegüter im Kombinierten Verkehr aus.

nal- und Fernbereich) hat diese Güterart Anteile von 39 % (2004) bzw. 44 % (2009) an der Gesamtleistung.

In Tabelle G-8 stehen schließlich die **Binnenschiffsleistungen** nach Güterarten.

Tabelle G-8: Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt nach Güterarten (Mrd Tkm; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
0 Landw. Erzeugnisse	4,2	4,0	5,6	5,6	5,8	-4,8	41,9	-0,4	1,2
1 Nahrungs- und Futtermittel	5,6	6,1	6,3	6,3	6,8	9,3	3,3	0,2	2,4
2 Feste mineral. Brennstoffe	7,7	8,7	9,0	8,6	7,0	12,6	3,4	-4,4	-6,6
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	10,3	10,5	10,6	10,9	11,1	2,6	0,4	3,2	0,6
4 Erze, Metallabfälle	6,0	6,8	6,2	6,5	6,6	13,7	-9,1	5,2	0,4
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	3,6	4,0	4,0	4,2	4,5	11,0	-0,6	4,4	2,5
6 Steine/Erden/Baustoffe	9,5	10,8	11,0	11,0	12,4	13,4	1,7	-0,5	4,1
7 Düngemittel	2,5	2,7	2,6	2,7	3,2	9,6	-2,8	3,3	5,9
8 Chemische Erzeugnisse	4,3	4,8	5,0	5,4	6,2	11,0	4,9	8,2	4,8
9 Halb- und Fertigwaren	4,5	5,2	5,4	5,8	6,5	16,5	3,5	7,4	3,7
Alle Güter	58,2	63,7	65,7	67,0	70,1	9,5	3,2	1,9	1,5

Quellen:

Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Die Güterart NST 9 Investitions- und Verbrauchsgüter stellt beim Massengut-Verkehrsmittel Binnenschifffahrt naturgemäß mit 2004 8 % der gesamten Binnenschifffahrtsleistung einen viel geringeren Anteil am gesamten Binnenschiffsgüterverkehr im Vergleich zu den Konkurrenten Bahn und Straße; diese Güterart wächst aber von ihrem niedrigen Ausgangsniveau aus sehr dynamisch. Hier profitiert der Containerverkehr per Binnenschiff vom Boom des Außenhandels und damit des Überseecontainerverkehrs.

3.4 Seeverkehr

In den ersten sieben Monaten des Jahres 2005 steigerte sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen mit 4,6 % gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum im langfristigen Vergleich zwar überdurchschnittlich, zeigte gegenüber dem Vorjahr, als der Zuwachs noch insgesamt 6,7 % betrug, aber deutliche Einbußen in der Wachstumsdynamik. Im Jahr 2004 entfielen mehr als 60 % des Umschlags der deutschen Seehäfen auf die europäische Fahrt, jeweils 15 % auf Asien und Amerika. Hier ergaben und ergeben sich Anteilsverschiebungen durch das überproportionale Wachstum der Verkehre mit Asien (insbesondere bei den containerisierten Importen) und auch in der europäischen Fahrt (u.a. Transshipment für den Ostseeraum). Dieser Trend setzt sich aktuell weiter fort.

Der Stückgutumschlag stieg bis Juli 2005 insgesamt gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 7,7 % auf 88 Mio Tonnen. Dabei nahm die Containerladung um 10,1 % auf rund 56 Mio Tonnen zu, was einer weiteren Steigerung des durchschnittlichen Containerisierungsgrades entspricht. Der Fährverkehr stagnierte u.a. wegen der Vorteile des Lkw durch den günstigen Diesel und die geringeren Personalkosten in Osteuropa bis über die Jahresmitte bei 21,3 Mio Tonnen. Der Massengutumschlag verzeichnete eine Steigerung um 1,1 % auf gut 75 Mio Tonnen bis zum Juli 2005.

Tabelle G-9: Umschlag der deutschen Seehäfen nach Kontinenten 2000 - 2009 (Mio Tonnen)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2009
International	233	238	238	247	264	276	290	327
Europa	147	153	150	154	166	172	179	193
Afrika	17	16	16	14	15	16	17	20
Amerika	34	36	36	39	40	41	42	46
Asien	33	31	34	38	41	45	50	66
Australien	2	2	2	2	2	2	2	2
Küstenschifffahrt	9	8	8	8	8	8	9	9
Insgesamt	242	246	246	255	272	284	299	336
%-Veränderung	8,5%	1,7%	0,2%	3,4%	6,7%	4,5%	5,1%	4,0%

Quellen:

Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fachserie 8/Reihe 5: Verkehr-Seeschifffahrt, verschiedene Jahrgänge (Daten für 1998-2004)
 Ausblick 2005/2008 ISL, Bremen

Für das Jahr 2005 muss aufgrund der bisher festgestellten Umschlagszahlen und der seit dem zweiten Quartal reduzierten Wachstumsdynamik auf den Schifffahrtsmärkten daher von etwas niedrigeren Zuwachsraten ausgegangen werden, als dies noch im Frühjahr der Fall war. Betrug das Umschlagswachstum der deutschen Seehäfen im ersten Quartal noch 6,3 %, sank diese Rate im weiteren Verlauf, so dass im Durchschnitt über die ersten 7 Monate des Jahres noch 4,6 % realisiert wurden. Kurzfristig wird eine Wachstumsrate von 4,5 % für 2005 angenommen, und das trotz einer leicht verbesserten Zuwachsrate des wertmäßigen Außenhandels, die sich in den Mengen nicht niederschlägt.

Für das Jahr 2006 werden von den großen Institutionen in globalem Maßstab und auch für Deutschland wiederum leicht anziehende Wachstumsraten für den Außenhandel bzw. internationalen Handel prognostiziert, die sich auch in den Erwartungen zum Seeverkehr niederschlagen. Entsprechend wird für 2006 ein Zuwachs des Güterverkehrs über See um 5,1 % und im Durchschnitt über den Zeitraum 2005 – 2009 von 4,3 % unterstellt. Getragen wird das Wachstum vor allem von Asienverkehren mit knapp 10 % p.a. Entsprechend wird sich der Anteil des Umschlags der deutschen Häfen im Verkehr mit Asien auf 19,6 % (2009) erhöhen.

Wachstumsmotor wird unverändert der Containerverkehr sein, der sich i.w. aus der Güterabteilung 9 (Andere Halb- und Fertigwaren) speist. Im Jahr 2004 wurden in dieser Gruppe knapp 94 Mio Tonnen, d.h. mehr als 34 % des Gesamtumschlags von 272 Mio Tonnen, gemeldet. Im Jahr 2005 dürfte sich der Umschlag dieser Güterabteilung weiter deutlich auf 100 Mio Tonnen, d.h. um rund 6,5 %, erhöhen, was in etwa auch äquivalent mit dem Wachstum der Containerladung ist. Bis zum Jahr 2009 wird sich der Anteil der Güterabteilung 9 am Gesamtumschlag von 336 Mio Tonnen wahrscheinlich auf gut 40 % erhöht haben.

Dies trägt wesentlich zum Wachstum des Containerumschlags bei. Hinzu kommt, dass sich im ersten Halbjahr die Tendenz zu durchschnittlich leichteren Containern fortgesetzt hat und dass außerdem der Anteil der Leercontainer weiterhin hoch ist und mit der Dominanz Asiens bei den Containerverkehren über deutsche Seehäfen eher steigen wird. Gleiches gilt für die Transshipmentanteile, so dass für den Containerumschlag (TEU) eine merklich höhere Zuwachsrate zu erwarten ist. Weitere Zu-

wächse werden auch bei den Einfuhren von Kohle über die deutschen Seehäfen gesehen. Ebenfalls überproportional wird der Umschlag von chemischen Erzeugnissen ansteigen.

Tabelle G-10: Seegüterumschlag nach Güterabteilungen 2000 - 2009 (Mio Tonnen)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2009
0 Land- u. forstwirt. Produkte	19	16	16	16	14	16	18	20
1 Nahrungs- und Futtermittel	17	18	19	19	19	21	21	22
2 Mineralische Brennstoffe	9	12	12	12	14	14	14	15
3 Erdöl, Mineralölprodukte	62	60	57	57	63	63	64	65
4 Erze, Metallabfälle	20	21	20	20	21	21	22	23
5 Eisen u. Stahl	9	9	9	9	10	1	11	12
6 Steine u. Erden	14	13	13	13	14	14	14	14
7 Düngemittel	6	6	6	6	6	6	6	6
8 Chemische Erzeugnisse	15	15	16	16	18	19	20	22
9 Sonst. Halb- u. Fertigwaren	72	76	79	86	94	100	109	136
Insgesamt	243	246	246	255	272	284	299	336

Quellen:

Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fachserie 8/Reihe 5: Verkehr-Seeschifffahrt, verschiedene Jahrgänge (Daten für 1998-2004) Ausblick 2005/2008 ISL, Bremen

Voraussetzung insbesondere für die mittelfristig positive Entwicklung in der dargestellten Form ist die Umsetzung der geplanten Ausbaumaßnahmen sowohl hinsichtlich der Hafenskapazitäten als auch der bedarfsgerechten Anpassung der Fahrrinnen von Elbe und Weser. Sollte es hier gravierende Verzögerungen geben, ist mit Wachstumseinbußen für die deutschen Seehäfen zu rechnen. Zusätzliche positive Impulse sind von der weiteren Gestaltung der Short Sea Shipping Programme sowie der Motorways of the Sea zu erwarten. Der schon seit Jahren diskutierte Bedeutungsgewinn der Russlandverkehre über deutsche Ost- und Nordseehäfen wird sich weiter verstärken und zum Erreichen der erfreulich hohen Wachstumsraten beitragen.

4. Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs

4.1 Personenverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Personenverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** stieg 2004 um 1,8 % bei einem leichten Anstieg des privaten Verbrauchs um 0,6 %. Der motorisierte Individualverkehr, der 2004 86 % der Nachfrage im Personenverkehr ausmachte, stieg um 2,0 %. Im Jahr 2005 nahm der gesamte Personenverkehr um 0,4 % zu, der Individualverkehr um 0,2 %, obwohl die Entwicklung des privaten Verbrauchs sehr verhalten war (laut BMWI – 0,3 %). Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wirkte sich stärker aus als der leichte Rückgang der jährlichen Fahrleistung pro Pkw und als die Kraftstoffpreiserhöhungen um gut 10 % im Jahresverlauf. Die Verbraucher schichten also Budget-Anteile zugunsten von Mobilitätsleistungen um. Der Nahverkehr mit Bussen und Bahnen nahm 2005 um 1,0 %, nach + 0,8 % 2004 zu, der Bahn-Fernverkehr um 3,9 % (nach 2,5 %). In Tabelle P-1 sind die Verkehrsleistungen der Landverkehrsträger zusammengestellt.

Die ausgewiesenen Zeitreihen sind nunmehr an den aktuellen Statistiken orientiert, d.h. beim motorisierten Individualverkehr an den Fahrleistungsrechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), die die Erkenntnisse aus den Verkehrsleistungserhebungen des Jahres 2002 berücksichtigt, und beim Verkehr mit Bus und Bahn an der ab 2004 gültigen statistischen Methodik einer im Vergleich zu vorher weniger umfangreichen, aber detaillierteren Stichprobe. Die Vergangenheitswerte für den motorisierten Individualverkehr wurden schon vom DIW nach neuem Niveau rückgerechnet, diejenigen für Bus und Bahn nach Maßgabe des Niveaus 2004 in dieser Prognose; bei Bus und Bahn sind die Unterschiede zwischen der bis 2003 gültigen Systematik und der ab 2004 gültigen Systematik jedoch im Gegensatz zum Individualverkehr marginal.

**Tabelle P-1: Personenverkehrsleistung der Landverkehrsträger
(Mrd Pkm; % p.a.)**

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
Individualverkehr ¹	872,3	889,8	891,3	893,5	902,2	2,0	0,2	0,2	0,3
Öffentlicher Verkehr	150,3	151,7	154,0	155,5	157,1	0,9	1,6	0,9	0,3
Straßenverkehr	79,0	79,1	79,5	80,1	81,4	0,2	0,5	0,8	0,5
Linienverkehr ²	51,6	51,8	52,1	52,3	52,0	0,5	0,5	0,4	-0,2
Gelegenheitsverkehr ²	27,4	27,3	27,4	27,8	29,4	-0,5	0,5	1,6	1,8
Eisenbahnverkehr	71,3	72,6	74,5	75,3	75,7	1,8	2,7	1,1	0,2
Nahverkehr ³	39,7	40,2	40,9	41,1	40,4	1,2	1,7	0,5	-0,5
Fernverkehr ³	31,6	32,4	33,7	34,3	35,3	2,5	3,9	1,8	1,0
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	91,3	92,0	93,0	93,4	92,4	0,8	1,0	0,4	-0,3
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	59,0	59,7	61,1	62,1	64,7	1,1	2,4	1,7	1,4
Alle Landverkehrsträger	1.022,6	1.041,4	1.045,3	1.048,9	1.059,3	1,8	0,4	0,3	0,3

Quellen:

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

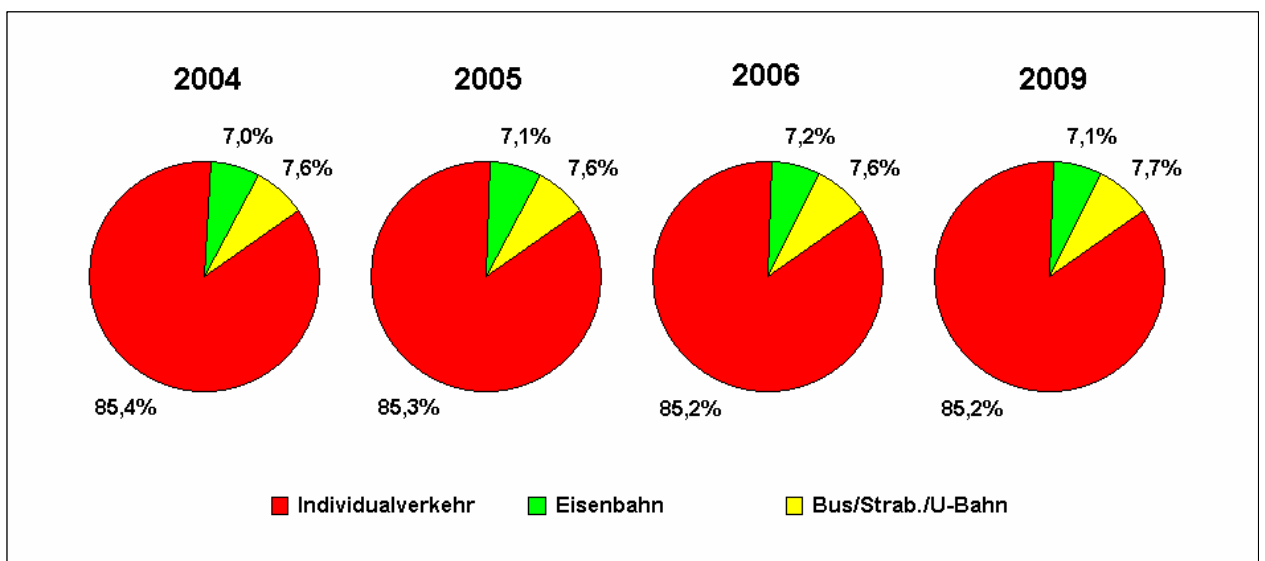
Wie im Text erwähnt, wurde das Niveau der Zeitreihen des Individualverkehrs an die Bereinigung nach den Erhebungen des Jahres 2002 sowie der Zeitreihen des Öffentlichen Verkehrs an die Neukonzeption der amtlichen Statistik angepasst

- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen
- 2 Abgrenzung nach Personenbeförderungsgesetz in Linienverkehr (Private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) und Gelegenheitsverkehr (Reisebusse)
- 3 Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr nach Zuggattungen
- 4 Öffentlicher Nahverkehr: Straßen-Linienverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Nahverkehr
- 5 Öffentlicher Fernverkehr: Straßen-Gelegenheitsverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Fernverkehr

Auch für 2006 (+ 0,2 %) und bis 2009 (+ 0,3 % p.a.) wird mit einer weiteren schwachen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs gerechnet. Der private Verbrauch soll 2006 nochmals um 0,1 % zurückgehen, 2007 – 2009 aber jährlich um 1,0 % steigen, auch der Pkw-Bestand erhöht sich leicht weiter um 0,5 % 2006 und 0,9 % pro Jahr bis 2009. Die Kraftstoffpreissteigerungen werden sich in dieser Größenordnung nicht fortsetzen, angesichts der hohen Nachfrage auf dem Weltmarkt und der politischen Situation im Nahen Osten sind fühlbare Kostensenkungen jedoch unwahrscheinlich. Die Kraftstoffpreisentwicklung dämpft zwar das Wachstum des Individualverkehrs, führt aber, u.a. aufgrund des Tankens im Ausland, auch nicht zu einem Rückgang. Auch für Bus und Bahn wird mit Zunahmen gerechnet, für den Fernverkehr per Bahn am stärksten (2006 + 1,8 %, 2007-2009 + 1,0 % p.a.), geringer für den Eisenbahn-Nahverkehr 2006 + 0,5 %, 2007-2009 – 0,5 % p.a.). Hier wirken sich die zu erwartenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel aus. Der Bus-Gelegenheitsverkehr scheint die Talsohle durchschritten zu haben, er steigt 2005 um 0,5 % an, 2006 um 1,6 %, danach um jährlich 1,8 %. Der Linienverkehr auf der Straße weist 2005 eine leichte Zunahme um 0,5 % aus, 2006 steigt er noch um 0,4 %, mittelfristig werden jedoch leichte Rückgänge um 0,2 % pro Jahr erwartet, vorwiegend durch Kürzungen bei Fördermitteln.

Wie aus Abbildung P-1 hervorgeht, werden die **Modal Split-Anteile** zwischen Pkw, Bus und Bahn im Prognosezeitraum fast unverändert bleiben.

Abbildung P-1: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach der Verkehrsleistung



Für das **Personenverkehrsaufkommen**, also Personenfahrten statt Personenkilometern bei der Leistung, ergibt sich im Jahr 2005 für die Summe aller Landverkehrsmittel die gleiche Zunahme von 0,4 % wie bei der Leistung. Weil die Durchschnittsentfernungen nur noch marginal zunehmen, werden für das Personenverkehrsaufkommen wie für die Leistung im Individualverkehr für 2006 und 2007-2009 ganz leichte Zuwächse erwartet. Die leichten Zuwächse 2006 und die bis 2009 wahrscheinlichen leichten Einbußen der Nahverkehrsleistungen mit Bus/Straßenbahn/U-Bahn schlagen sich auch im jeweiligen Aufkommen nieder. Das Aufkommen ist in Tabelle P-2 dokumentiert.

Tabelle P-2: Personenverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (Mrd Pers-Fahrten; % p.a.)

	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
Individualverkehr ¹	58,95	60,05	60,21	60,33	60,64	1,9	0,3	0,2	0,2
Öffentlicher Verkehr	10,05	10,18	10,29	10,33	10,17	1,3	1,0	0,4	-0,5
Straßenverkehr	8,03	8,11	8,17	8,19	8,08	1,1	0,7	0,3	-0,5
Linienverkehr ²	7,93	8,02	8,07	8,10	7,98	1,1	0,7	0,3	-0,5
Gelegenheitsverkehr ²	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	-0,4	0,8	1,8	1,6
Eisenbahnverkehr	2,02	2,07	2,12	2,14	2,09	2,3	2,4	0,7	-0,8
Nahverkehr ³	1,91	1,96	2,00	2,02	1,97	2,5	2,5	0,7	-0,8
Fernverkehr ³	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	-1,6	0,5	1,2	0,4
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	9,84	9,97	10,08	10,12	9,95	1,4	1,0	0,4	-0,6
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	0,21	0,21	0,21	0,21	0,22	-1,1	0,6	1,5	0,9
Alle Landverkehrsträger	69,00	70,23	70,50	70,66	70,81	1,8	0,4	0,2	0,1

Quellen:

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

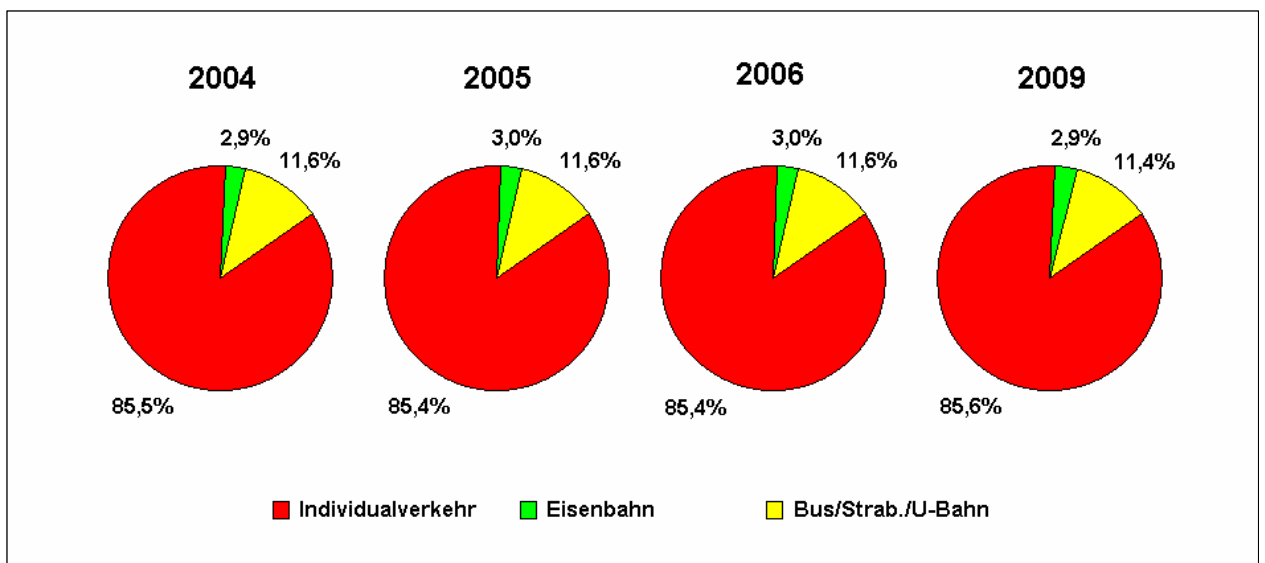
Anmerkungen:

Wie im Text erwähnt, wurde das Niveau der Zeitreihen des Individualverkehrs an die Bereinigung nach den Erhebungen des Jahres 2002 sowie der Zeitreihen des Öffentlichen Verkehrs an die Neukonzeption der amtlichen Statistik angepasst

- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen
- 2 Abgrenzung nach Personenbeförderungsgesetz in Linienverkehr (Private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) und Gelegenheitsverkehr (Reisebusse)
- 3 Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr nach Zuggattungen
- 4 Öffentlicher Nahverkehr: Straßen-Linienverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Nahverkehr
- 5 Öffentlicher Fernverkehr: Straßen-Gelegenheitsverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Fernverkehr

Die in Abbildung P-2 dargestellten **Modal Split-Anteile** des Personenverkehrs nach dem Aufkommen zeigen ein sehr ähnliches Bild wie die Anteile nach der Leistung (Abbildung P-1). Die Bahn hat nach der Leistung eine fast gleich starke Position wie der Linien- und Gelegenheitsverkehr auf der Straße (einschließlich Straßen- und U-Bahn); nach dem Aufkommen ist der Bus/Straßenbahn-/U-Bahn-Verkehr aber deutlich umfangreicher als der Eisenbahnverkehr.

Abbildung P-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach dem Verkehrsaufkommen



Die **Personenverkehrsintensität** wird aufgrund der Entwicklung von Wirtschafts- und Siedlungsstruktur nach der relativ starken Zunahme 2003/2004 weiter von 12.620 km pro Einwohner und Jahr 2004 über 12.670 km im Jahr 2005 auf 2009 12.830 km pro Einwohner und Jahr steigen.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Leistung des motorisierten Individualverkehrs wird besonders von folgenden Einflussfaktoren bestimmt:

- Pkw-Bestand im Verhältnis zur Bevölkerung über 18 Jahren („fahrfähige Bevölkerung“), als Möglichkeit, Fahrten zu unternehmen.
- Nutzerkosten, besonders die Kraftstoffpreise, als die Kosten für Fahrten, die mit dem vorhandenen Pkw-Bestand unternommen werden; dessen Fixkosten, besonders die Anschaffungskosten, werden als versunkene Kosten behandelt.
- Verhältnis dieser Nutzerkosten zum Einkommen/zum privaten Verbrauch und damit zur gesamten Wirtschaftsentwicklung.

Die **Motorisierung** der fahrfähigen Bevölkerung hat in den Jahren 2002, 2003 und 2004 trotz teilweise rückläufigem, teilweise schwach steigendem privaten Verbrauch um durchschnittlich 0,4 % pro Jahr zugenommen. Für den **Pkw-Bestand** ergab sich eine Zunahme um 0,8 % für 2004 gegenüber 2003.

Für die Jahre 2005 bis 2009 wird eine weitere Zunahme des Pkw-Bestands um 0,6 % 2005, 0,5 % 2006 sowie danach + 0,9 % p.a. erwartet. Die Motorisierung steigt damit von 669 Pkw pro Tsd Einwohner über 18 Jahren im Jahr 2004 auf 687 Pkw im Jahr 2009 an.

Aufgrund der Kraftstoffpreisentwicklung war in den Jahren seit 2001 eine sehr starke Zunahme des Anteils von Diesel-Pkw am gesamten Pkw-Bestand zu verzeichnen. Der Diesel-Anteil betrug im Jahr 2000 13,9 %; im Jahr 2004 waren es bereits 19,2 %. Es wird erwartet, dass dieser Anteil der Diesel-Pkw 2005 20,9 %, 2006 22,5 % beträgt und bis 2009 weiter auf 27,9 % ansteigt. Diese Zunahme wird wegen der geringer gewordenen Preisunterschiede zwischen Diesel- und Otto-Kraftstoff sowie auch wegen der Diskussion um neue gesetzliche Regelungen aufgrund der Feinstaub-Emissionen jedoch langsamer sein als in den Vorjahren.

Die ausgewiesenen Zeitreihen zur Fahr- und Verkehrsleistung sind im Einklang mit den Zeitreihen aus den Fahrleistungsrechnungen des DIW und den ihnen zugrundeliegenden Annahmen. In diesen werden die Fahrleistungen

- aus dem Inlandsabsatz von Kraftstoff, dem im Ausland getankten Kraftstoff und den durchschnittlichen Verbrauchsmengen (Top-Down-Ansatz), sowie parallel
- aus dem Kfz-Bestand und der durchschnittlichen Jahresfahrleistung pro Kfz (Bottom-up-Ansatz)

ermittelt. Beide Rechnungen des DIW finden getrennt nach Fahrzeugarten statt und berücksichtigen die Flotten-Zusammensetzung sowie die Erkenntnisse aus den Verkehrsleistungserhebungen des Jahres 2002. Für den motorisierten Individualverkehr wird also die **Inländerfahrleistung** betrachtet. Dies ist die Fahrleistung von in Deutschland zugelassenen Pkw im In- und Ausland. Für Busse und Bahnen wird dagegen die **Inlandsfahrleistung** analysiert; allerdings sind auch bei Bussen und Bahnen die Fahrleistungen von Bussen, die im Ausland zugelassen sind, auf deutschem Gebiet nicht enthalten. Aus statistischen Gründen ist die Inländerfahrleistung für den motorisierten Individualverkehr sicherer zu bestimmen als die Inlandsfahrleistung. Im Gegensatz zum Lkw-Verkehr unterscheiden sich Inländer- und Inlandsfahrleistung beim Pkw-Verkehr auch nur marginal. Nach Berechnungen des KBA wurden 2002 23 Mrd Pkwkm von deutschen Pkw im Ausland sowie 19 Mrd Pkwkm von ausländischen Pkw im Inland erbracht. Diese beiden Größen machen also 3,9 % bzw. 3,2 % der Inländerfahrleistung 2002 aus; der Unterschied zwischen beiden, der die eigentliche Differenz zwischen Inländer- und Inlandsfahrleistung bestimmt, beträgt sogar nur 0,7 %.

Die **durchschnittlichen Jahresfahrleistungen** von Pkw mit Otto-Motoren sind bis 2004 weiter zurückgegangen, von 1995 12.500 km pro Pkw und Jahr auf 12.000 km im Jahr 2000 und 11.300 km im Jahr 2004. Der Rückgang von 2003 auf 2004 war allerdings nur marginal. Bis 2009 wird ein weiteres Absinken auf dann knapp 10.900 km erwartet. Die zunehmende Nutzung von (kleineren) Otto-Pkw als Zweit- und Drittfahrzeug und der zunehmende Anteil von Privat-Pkw am Pkw-Bestand mit Otto-Motor aufgrund des Wechsels von gewerblichen Fahrzeugen zum Diesel-Motor

wirken senkend auf die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Pkw mit Otto-Motoren. Die allgemeine Strukturentwicklung wirkt jedoch fahrleistungssteigernd; zu nennen sind die Suburbanisierung der Siedlungsentwicklung, die Verlagerung von Arbeitsplätzen in Gewerbegebiete, ein überdurchschnittliches Wachstum des Einzelhandels an nicht integrierten Standorten, das Entstehen von Freizeitzentren an dezentralen, gut (nur) per Pkw erreichbaren Standorten. Wegen des niedrigeren durchschnittlichen Verbrauchs und der damit verbundenen Neigung von Vielfahrern zum Diesel-Motor war die durchschnittliche Fahrleistung von Diesel-Pkw schon immer höher als diejenige von Otto-Pkw. Die Entwicklung der durchschnittlichen Fahrleistung bei Diesel-Pkw ist uneindeutig: Rückgänge (1994 bis 1997 sowie 1999/2000 und 2002/2003) wechseln sich mit Anstiegen ab, z.B. 2003/2004. Der Wechsel vieler gewerblicher Fahrzeugflotten zum Diesel-Pkw steigert die Jahresfahrleistung der Diesel-Pkw, während der überproportionale Anstieg der Diesel-Pkw-Bestände eigentlich eine leichte Zunahme der Bedeutung der privaten Nutzung ausdrückt, die die Fahrleistung im Durchschnitt marginal senkt. Bis 2009 wird mit einem Rückgang von 20.300 km pro Pkw und Jahr 2004 auf 19.800 km 2005 sowie 18.100 km 2009 gerechnet. Die Entwicklung „Vor allem Vielfahrer wechseln zum Diesel“ wird damit als weitgehend abgeschlossen betrachtet.

Im Durchschnitt der Otto- und Diesel-Pkw insgesamt ergibt sich ein ganz leichter Rückgang, eher eine Stagnation, von 13.000 km Jahresfahrleistung 2005 auf 12.900 km 2009.

Die resultierende **jährliche Gesamtfahrleistung von Pkw** reflektiert also mehrere zugrundeliegende Strukturentwicklungen. Für 2004 ergibt sich ein Fahrleistungswert des motorisierten Individualverkehrs in Höhe von 591 Mrd Fahrzeugkilometern, gegenüber 2003 also eine Zunahme um 2,3 %. Für 2005, 2006 und bis 2009 werden schwächere Zuwächse als 2004 erwartet. Entsprechend dem geringfügig zunehmenden Bestandswachstum und dem Anziehen des privaten Verbrauchs werden die Zunahmen mit + 0,4 %, + 0,5 % sowie + 0,6 % pro Jahr aber leicht ansteigen. Die weitere Zunahme der Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr ist prinzipiell auch mit den zu beobachtenden Rückgängen im Inlandsabsatz von Kraftstoff vereinbar, weil die Bedeutung des Tankens im Ausland weiter zunimmt, ebenso auch der Einsatz von biogenen Kraftstoffen („Bio-Diesel“), der in der amtlichen Mi-

neralöl-Absatzstatistik des Bundesamtes für Gewerbliche Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bisher nicht enthalten ist. Das Preisdifferenzial zwischen In- und Ausland hat sich seit 2004 zwar nicht weiter vergrößert, weil die jüngsten Preissteigerungen nicht durch Steuererhöhungen in Deutschland, sondern durch die weltweit große Nachfrage nach Rohöl bestimmt sind, dennoch bleiben die Niveau-Unterschiede zwischen In- und Ausland bestehen. Die Fahrleistung von Pkw mit Otto-Motor ist zwischen 2004 und 2006 dabei mit – 1,5 % 2004/2005, – 2,2 % 2005/2006 und – 2,3 % p.a. 2006/2009 weiterhin deutlich rückläufig, während die Diesel-Pkw-Fahrleistung parallel um 4,9 %, 6,4 % und 5,9 % p.a. ansteigt.

Bei den **Pkw-Besetzungsgraden** nach der Leistung (Personenkilometer dividiert durch Fahrzeugkilometer, entfernungsgewichtete Besetzungsgrade) wird praktisch eine Konstanz mit Werten von 1,51 2003 und 2004, 1,50 Personen pro Pkw in den Jahren 2005 und 2006 sowie 1,49 Personen 2009 erwartet. Die zunehmende Motorisierung wirkt besetzungsgradsenkend, die zunehmende Bedeutung privater Reisezwecke besetzungsgraderhöhend.

Wegen der beschriebenen leichten Rückgänge der Besetzungsgrade ist die Zunahme der **Fahrleistung** des motorisierten Individualverkehrs höher als bei seiner **Verkehrsleistung**, ausgedrückt in Personenkilometern. Im Bereich so geringer Zuwachsraten wirken sich auch entsprechend marginale Unterschiede sichtbar aus.

Die durchschnittliche Entfernung pro Personenfahrt wird im Bereich von 14,8 km (2009 14,9 km) pro Fahrt bleiben, so dass das **Verkehrsaufkommen** des motorisierten Individualverkehrs, ausgedrückt in Personenfahrten, in etwa gleichem Umfang wie die Verkehrsleistung steigen wird.

In Tabelle P-3 sind die beschriebenen Kenngrößen des motorisierten Individualverkehrs zusammengestellt.

Tabelle P-3: Komponenten des motorisierten Individualverkehrs

	Einheit	2003	2004	2005	2006	2009	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-09
Pkw-Bestand am 01.07. ¹	Mio. Pkw	44,9	45,3	45,5	45,7	47,0	0,8	0,6	0,5	0,9
Motorisierung Erwachsener	Pkw/Tsd E18+	666	669	672	673	687	0,5	0,4	0,3	0,7
Gesamtfahrleistung ²	Mrd Fzkm	578	591	594	597	607	2,3	0,4	0,5	0,6
Jahresfahrleistung pro Pkw	Tsd Fzkm/Pkw	12,9	13,1	13,0	13,0	12,9	1,5	-0,2	0,0	-0,3
Verkehrsleistung ²	Mrd Pkm	872	890	891	893	902	2,0	0,2	0,2	0,3
Besetzungsgrad ³	Pkm/Fzkm	1,51	1,51	1,50	1,50	1,49	-0,3	-0,2	-0,2	-0,3
Verkehrsaufkommen	Mrd Fahrten	59,0	60,1	60,2	60,3	60,6	1,9	0,3	0,2	0,2
Beförderungsweite	Pkm/Fahrt	14,8	14,8	14,8	14,8	14,9	0,1	-0,1	0,1	0,2

Quellen:

Kraftfahrt-Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Pkw-Bestand zum 1. Juli des jeweiligen Jahres, einschließlich vorübergehend stillgelegter Fahrzeuge
- 2 Inländerfahrleistung bzw. Inländerverkehrsleistung von Pkw einschließlich Kombi; Abgrenzung zur Inlandsfahrleistung siehe Text
- 3 Entfernungsgewichteter Besetzungsgrad (Verkehrsleistung dividiert durch Fahrleistung)

4.3 Personenverkehr mit Bus und Bahn

Während die **Leistung im gesamten öffentlichen Verkehr** mit Bus und Bahn von 2003 auf 2004 um 0,9 % stieg, betrug der Zuwachs 2005 gegenüber 2004 sogar 1,6 %. Im Straßenverkehr nahmen 2005 Linienverkehr (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn; + 0,5 %) und zum ersten Mal seit 2000 auch der Gelegenheitsverkehr um 0,5 % zu. Der eigentliche Schienennahverkehr (DB AG und Dritte) wuchs 2005 um 1,7 %, der Fernverkehr um 3,9 %.

Der **öffentliche Verkehr auf der Straße** wird im Prognosezeitraum leicht zunehmen (2005 + 0,5 %, 2006 + 0,8 %, bis 2009 + 0,5 % p.a.). Diese Steigerung kommt durch eine Zunahme des Linienverkehrs um 0,4 % im Jahr 2006, eine anschließende Abnahme des Linienverkehrs sowie die bereits erwähnte Trendwende beim Gelegenheitsverkehr zustande (2005 + 0,5 %, 2006 + 1,6 %, bis 2009 + 1,8 % p.a.). Für den **Eisenbahnverkehr** (Summe aus Nah- und Fernverkehr) werden nach + 2,7 % 2005 für das Prognosejahr 2006 eine Zunahme um 1,1 % sowie nach 2006 von 0,2 % p.a. bis 2009 erwartet. Die (leicht) positive Entwicklung wird vor allem vom Fernverkehr getragen werden.

Die positive Entwicklung im **Eisenbahn-Fernverkehr** der Jahre 2004 und 2005 geht auf begrenzte Angebotsausweitungen und verbesserte Pünktlichkeit zurück, noch stärker aber auf preisliche Sonderangebote als Reaktion auf den Wettbewerb der Low-Cost-Fluggesellschaften („Billigflieger“), wie etwa das „Lidl-Ticket“ oder die „Frühjahr/Sommer/Herbst Spezial“-Angebote. Die positiven Prognosen des privaten Verbrauchs wirken tendenziell belebend auf den Eisenbahn-Fernverkehr. Der starke Wettbewerb lässt jedoch trotz Angebotsmaßnahmen und Sonderpreisen für 2006 und die Jahre bis 2009 keine Wiederholung der sehr starken Wachstumsraten des Jahres 2005 erwarten: + 1,8 % (2006) bzw. + 1,0 % p.a. (2007-2009) werden prognostiziert. Zudem dürften Sparmassnahmen im Zuge der Vorbereitung des Börsengangs dämpfend auf Angebotsausweitungen und Sonderangebote wirken. Dies wird im Jahr 2006 stärker als 2005 spürbar sein. Auf der anderen Seite führt die Fußball-Weltmeisterschaft zu einer begrenzten zusätzlichen Belebung.

Der Markteintritt von Dritten wird im Gegensatz zum Nahverkehr im Berichtszeitraum keine große Bedeutung erlangen und die Zuwachsraten nicht spürbar beeinflussen.

Die Transportweite wird im Eisenbahn-Fernverkehr etwas ansteigen, von 281 km 2004 auf 297 km 2009, jedoch wird der Anstieg nicht mehr so stark sein, wie er es in den Vorjahren aufgrund der Umschichtungen von Zugangeboten vom Fern- zum Nahverkehr und durch Umstellung auf ein entfernungsdegressives Preissystem war. Auch die laufenden Sonderangebote sind überwiegend entfernungsunabhängig; dies wirkt auf eine tendenzielle Erhöhung der Reiseweite hin. Die Fahrgastzahlen werden deshalb 2005 nur um 0,5 % steigen (Leistung + 3,9 %), 2006 um 1,2 % (Leistung + 1,8 %), 2007-2009 + 0,4 % p.a. (Leistung + 1,0 %).

Obwohl sich das Klima für Investitionen im Öffentlichen Verkehr tendenziell verschlechterte, nahm im **Eisenbahn-Nahverkehr** durch weitere Angebotsverbesserungen wie neue Fahrzeuge, Taktverdichtungen, Streckenreaktivierung sowie durch Verbundausweitungen und preisliche Sonderangebote die Nachfrage im Jahr 2005 noch stärker als 2004 zu, um 1,7 % (Leistung) bzw. 2,5 % (Aufkommen). Die deutlich stärkere Zunahme des Aufkommens im Vergleich zur Leistung, wie auch die in

den Jahren davor zu beobachtende Absenkung der durchschnittlichen Entfernung, liegt an preislichen Vergünstigungen für Kurzstrecken bei Einzelfahrausweisen sowie an besonderen Zeitkarten für Schüler, die eher über kürzere Strecken fahren. Die Aufkommenszunahme 2005 dürfte aber durch eine Änderung der Erfassungsgrundlage bei der S-Bahn Berlin überzeichnet sein. Für den Prognosezeitraum wird aufgrund der allgemeinen Strukturentwicklung jedoch nicht mit einem weiteren Rückgang der Reiseweite, sondern praktisch mit einer Stagnation gerechnet (2005 20,4 km, 2009 20,5 km).

Die Leistung im Eisenbahn-Nahverkehr wird 2006 nochmals um 0,5 % zunehmen, danach werden aber erstmals Auswirkungen der Mittelkürzungen für Investitionen, aber auch der zu erwartenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel spürbar werden, sodass für 2007 – 2009 ein Rückgang der Leistung um 0,5 % p.a. prognostiziert wird.

Der **Linienverkehr auf der Straße** (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahnen/U-Bahnen) nahm 2005 um 0,5 % nach der Leistung bzw. um 0,7 % nach dem Aufkommen zu. Dahinter stehen allerdings Zunahmen im Schienenverkehr (Straßenbahn, U-Bahn) und Stagnation bzw. Abnahmen im Busverkehr. Im Linienverkehr auf der Straße können wie beim Eisenbahn-Nahverkehr günstige Angebote für Kurzstrecken bzw. für die überdurchschnittlich häufig Kurzstrecken fahrenden Schüler als Ursache für eine Abnahme der Durchschnittsentfernung benannt werden. Trotz der zunehmend stärker spürbaren Zurückhaltung der öffentlichen Hand bei Förder- und Investitionsmitteln und des Auslaufens der Wirkungen der neuartigen Zeitkarten für Schüler kann für 2006 aufgrund neuer Preisangebote und noch laufender Investitionsmaßnahmen mit Zunahmen der Leistung (+ 0,4 %) und des Aufkommens (+ 0,3 %) gerechnet werden. Die allgemeine Strukturentwicklung begünstigt die Zunahme der Reiseweiten, andererseits besteht, abgesehen vom Schülerverkehr, häufig bei Standortverlagerungen an weiter entfernte Orte kein adäquates ÖV-Angebot mehr.

Ab 2007 werden die Mittelkürzungen zu Nachfrageeinbußen (Leistung – 0,2 % p.a., Aufkommen – 0,5 % p.a.) führen.

Der **Omnibus-Linienfernverkehr** ist ein dynamisch wachsendes Segment, besonders auf Relationen ohne Wettbewerb von Billigfluglinien (z.B. von/nach Osteuropa, von/nach Städten ohne Flughafen). Er beschränkt sich aus genehmigungsrechtlichen Gründen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, dort ist der Marktzutritt weitgehend unreglementiert, zumal nach dem EU-Beitritt der östlichen Nachbarländer. Eine statistische Zeitreihe für dieses Segment kann jedoch noch nicht aufgestellt werden, da der Linienfernverkehr erst seit der Statistik-Umstellung 2004 eigens erhoben wird; die Werte für den Linienfernverkehr 2004 sind jedoch nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes aufgrund von Anlaufschwierigkeiten noch nicht statistisch valide. 2005 wird mit einem Anteil des Omnibus-Linienfernverkehrs am gesamten Linienverkehr auf der Straße von 3 % (nach der Leistung) gerechnet. Allerdings umfassen die Daten des Statistischen Bundesamtes nur die in Deutschland zugelassenen Busse, während die ausländischen Busse, besonders aus den Ostländern, aus Kostengründen (analog zum Straßengüterverkehr) eine starke Position in diesem Segment haben, aber nicht erfasst werden.

Der **Gelegenheitsverkehr** auf der Straße, also der Reisebusverkehr, geht seit dem Jahr 2000 zurück, bedingt durch den Wettbewerb mit preisgünstigen Flügen (klassische Charterflugreise und neue „Billigflieger“ mit der Zielgruppe Privatreisen), durch den Wettbewerb mit der Bahn sowie auch durch die schwache Entwicklung des privaten Verbrauchs. 2004 sank die Leistung des Gelegenheitsverkehrs um 0,5 %; das Aufkommen ging um 0,4 % zurück. Für das Jahr 2005 zeichnet sich erstmals wieder eine positive Entwicklung ab, so dass mit einer Zunahme um 0,5 % bei der Leistung und 0,8 % beim Aufkommen gerechnet wird. Wegen des Wettbewerbs mit den Fluggesellschaften, der nur das mittlere und obere Entfernungssegment betrifft, geht die Reiseweite leicht zurück. Als Reaktion im Wettbewerb mit den preisgünstigen Fluglinien bieten etliche Busunternehmen kombinierte Flug-/Busreisen an, bei denen der Bus leer an den Zielort fährt, um dort verfügbar zu sein. Für 2006 und 2007 bis 2009 wird mit einer weiteren Belebung der Nachfrage im Gelegenheitsverkehr gerechnet (Leistung + 1,6 % bzw. + 1,8 % p.a., im Zeitraum 2007 bis 2009 auch wieder mit steigender Reiseweite).

4.4 Personen-Luftverkehr

Das nach Jahren der Stagnation in 2003 wieder gewachsene Luftverkehrsaufkommen gewann im Jahr 2004 weiter an Dynamik. Während die Zahl der im gewerblichen Luftverkehr mit Deutschland beförderten Personen 2003 erstmals wieder über dem Wert des Jahres 2000 lag und gegenüber dem Vorjahr um 6 % anstieg, zeigte sich 2004 mit 12,1 % ein noch stärkeres Wachstum. Das Verkehrsaufkommen der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen erreichte damit im Jahr 2004 rund 135,9 Mio Fluggäste.

In der Einzelbetrachtung differenziert sich aber das Bild zwischen innerdeutschem und grenzüberschreitendem Verkehr. Der innerdeutsche Verkehr wächst 2004 mit - 0,1 % und für 2005 erwarteten + 2,8 % derzeit nur verhalten.

Die Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr fiel hingegen deutlich kräftiger aus. So stieg die Zahl der zwischen Deutschland und europäischen Destinationen beförderten Passagiere 2004 um gut 13 % sowie 2005 um 8,7 %. Der Personenverkehr von und zu interkontinentalen Gebieten stieg 2004 sogar um 15,8 % an, 2005 um 4,5 %. Insgesamt kam der grenzüberschreitende Verkehr so 2005 auf ein Plus von 7,6 %. Europa- und Interkontinentalverkehre unterscheiden sich aber beim Verhältnis von Direktfliegern zu Umsteigern. Im interkontinentalen Verkehr lag das höhere Verkehrswachstum in 2004 bei den Umsteigern, was mit der weiter zunehmenden Bedeutung der Hubs im internationalen Luftverkehr einhergeht.

Währenddessen wuchs im europäischen Verkehr die Zahl der Direkt-Fluggäste stärker als die der Umsteiger. Dies ist eine Auswirkung der Marktpräsenz der Low-Cost-Carrier, zu deren originärer Strategie der Kostenführerschaft die Vermeidung von Hub-Strukturen und damit das Anbieten von Direktflügen gehört. Insgesamt weist der Europaverkehr 2005 mit rund 60 % den größten Verkehrsanteil am Gesamtaufkommen auf. Treiber des Wachstums im Jahr 2005 sind Fluggäste von und zu europäischen Destinationen, die künftig das stärkste Wachstumspotenzial aufweisen. Auch wird die Bedeutung der Ausland-Ausland-Umsteiger weiter zunehmen, vor allem als Hubbing über Frankfurt und München. Tabelle P-4 zeigt die Aufkommensentwicklung nach Hauptverkehrsrelationen.

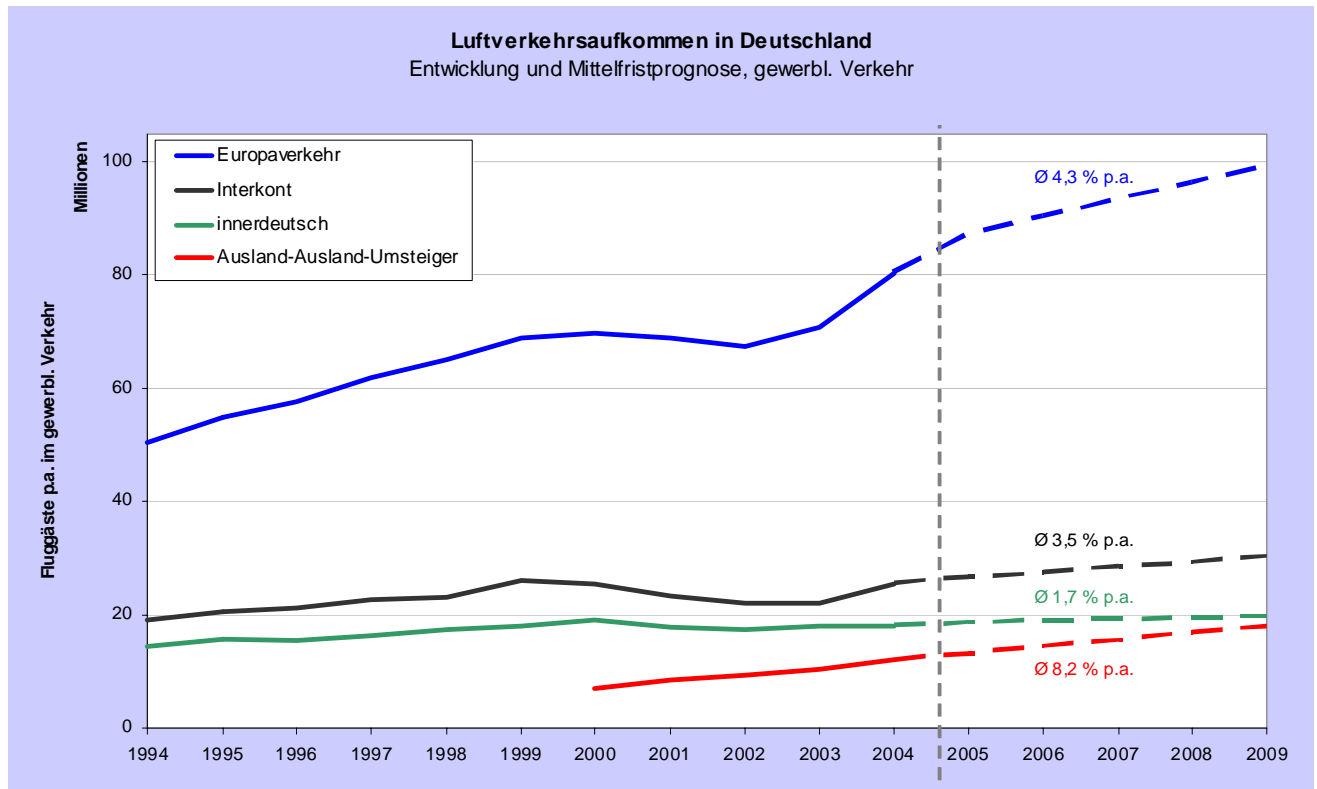
Tabelle P-4: Luftverkehrsaufkommen – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr

Verkehr nach Endziel	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004/09
innerdeutsch	18,1 Mio.	18,1 Mio.	18,6 Mio.	18,9 Mio.	19,2 Mio.	19,4 Mio.	19,7 Mio.	
+/-	5,4%	-0,1%	2,8%	1,7%	1,3%	1,3%	1,2%	1,7%
Europaverkehr	70,9 Mio.	80,4 Mio.	87,3 Mio.	90,3 Mio.	93,3 Mio.	96,3 Mio.	99,4 Mio.	
+/-	5,4%	13,3%	8,7%	3,4%	3,3%	3,3%	3,2%	4,3%
Interkont	21,9 Mio.	25,4 Mio.	26,5 Mio.	27,3 Mio.	28,3 Mio.	29,2 Mio.	30,1 Mio.	
+/-	-0,8%	15,8%	4,5%	3,0%	3,4%	3,3%	3,2%	3,5%
Ausland-Ausland-Umsteiger	10,2 Mio.	12,0 Mio.	13,0 Mio.	14,2 Mio.	15,4 Mio.	16,6 Mio.	17,8 Mio.	
+/-	10,4%	17,2%	8,6%	9,1%	8,5%	7,8%	7,2%	8,2%
Summe	121,2 Mio.	135,9 Mio.	145,5 Mio.	150,8 Mio.	156,1 Mio.	161,6 Mio.	167,0 Mio.	
+/-	4,6%	12,1%	7,1%	3,6%	3,6%	3,5%	3,4%	4,2%

Im zweiten Halbjahr 2005 wurde das Wachstum durch die hohen Kerosinpreise gebremst. Im Vergleich zu 2005 wird sich das Wachstum 2006 bis 2009 abschwächen; es werden Wachstumsraten zwischen 3,4 und 3,6 % pro Jahr erreicht. Im Vergleich 2004 bis 2009 ergibt sich eine jährliche Wachstumsrate von 4,2 %.

Abbildung P-3 zeigt die Entwicklung nach Hauptverkehrsrelationen in graphischer Form.

Abbildung P-3: Luftverkehrsaufkommen nach Hauptverkehrsrelationen - beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr



Die Abbildung P-4 zeigt dieselbe Entwicklung, wobei die einzelnen Hauptverkehrsrelationen kumuliert sind.

Von der Fußballweltmeisterschaft 2006 in Deutschland können nur leichte positive Effekte erwartet werden. Erfahrungswerte zeigen, dass hier nur von einer geringen Auswirkung auf das Jahreswachstum des Luftverkehrs auszugehen ist, was sich im Gesamtvolumen eines Jahres kaum widerspiegelt.

Abbildung P-4: Luftverkehrsaufkommen nach kumulierten Hauptverkehrsrelationen - beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr

