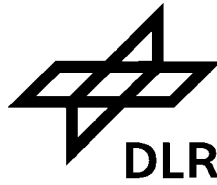


BVU



Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Kurzfristprognose Sommer 2005

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

Juli 2005

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 Seeverkehrs-
wirtschaft 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	3
2.	Die kurzfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft	5
2.1	Bevölkerung	5
2.2	Wirtschaftliche Eckdaten	5
2.3	Sonstige Leitdaten	8
3.	Die kurzfristige Entwicklung des Güterverkehrs	10
3.1	Güterverkehr nach Landverkehrsträgern	10
3.2	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen	15
3.3	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterarten	18
3.4	Seeverkehr	22
4.	Die kurzfristige Entwicklung des Personenverkehrs	26
4.1	Personenverkehr nach Landverkehrsträgern	26
4.2	Motorisierter Individualverkehr	30
4.3	Personenverkehr mit Bus und Bahn	34
4.4	Entwicklung des Personen-Luftverkehrs	38

Abkürzungen

BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMWA	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
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 Wohnungswesen halbjährlich zu erstellende Verkehrsprognose vor. Die **Verkehrsprognose Sommer 2005** gibt einen Überblick zu den Ergebnissen des vergangenen Jahres sowie den ersten verfügbaren Ergebnissen des laufenden Jahres, und stellt die kurzfristig für 2005 und 2006 zu erwartenden Entwicklungen vor. Auftragsgemäß ist sie eine Aktualisierung der kurzfristigen Ergebnisse der letzten Mittelfristprognose vom Winter 2004/2005. Die Winterprognose 2005/2006 wird eine Kurz- und Mittelfristprognose bis zum Jahr 2009 sein.

Die **Weltwirtschaft** befindet sich weiterhin in dynamischem Wachstum, das vor allem von den USA und den asiatischen Ländern getragen wird. Im Winterhalbjahr 2004/2005 hat sich das Expansionstempo aber verlangsamt. 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 1,2 %. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) erwartet für die **deutsche Wirtschaft** ein Wachstum von 1,0 % im Jahr 2005 und von 1,6 % im Jahr 2006.

Im Jahr 2004 ist die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung** um 5,9 % gestiegen. Bei einem Wachstum des Straßengüterverkehrs von 4,8 % konnten Bahn und Binnenschifffahrt ihre Marktanteile leicht erhöhen. Die Binnenschifffahrt konnte die niedrigwasserbedingten Verluste von 2003 annähernd ausgleichen.

Für das laufende Jahr zeichnet sich im Vergleich zu 2004 ein etwas geringeres Güterverkehrswachstum ab, getragen vor allem vom Straßengüterverkehr. Die Effekte der EU-Erweiterung von 2004 führen auch 2005 noch zu einem im langjährigen Vergleich überdurchschnittlichen Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs, das sich 2006 etwas abschwächen wird, aber aufgrund der außenwirtschaftlichen Dynamik höher als das des Binnenverkehrs bleiben wird.

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.

Die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** ist 2004 trotz eines weiteren leichten Rückgangs des privaten Verbrauchs (– 0,4 %) um 1,1 % angestiegen. Sie wird quantitativ von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (+ 1,1 %) 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 2004 um 1,0 % an, der Fernverkehr etwas stärker als der Nahverkehr.

Für 2005 und 2006 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 wird im Jahr 2006 ein leichter Rückgang erwartet.

Im **Luftverkehr** war 2004 mit +12,3 % ein sehr starkes Passagierwachstum zu verzeichnen. Für 2005 und 2006 wird auch weiterhin ein Zuwachs der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen erwartet. Treiber dieses Wachstums ist der grenzüberschreitende Verkehr. Das starke Wachstum des Jahres 2004 wird jedoch nicht wieder erreicht.

1. Einleitung

Mit der „Verkehrsprognose Sommer 2005“ 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 Wohnungswesen die Aktualisierung der Winterprognose 2004/2005 für die Jahre 2005 und 2006 vor. Grundlage sind die offiziellen Prognosen der deutschen Bundesregierung zur Wirtschaftsentwicklung.¹

Die **Weltwirtschaft** befindet sich weiterhin in dynamischem Wachstum, das vor allem von den USA und den asiatischen Ländern getragen wird. Für den Euroraum prognostiziert das DIW ein Wachstum des BIP von 1,2 % im Jahr 2005². Das BMWA erwartet für die **deutsche Wirtschaft** ein Wachstum von 1,0 % im Jahr 2005 und von 1,6 % im Jahr 2006.

Im Jahr 2004 ist die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung** um 5,7 % gestiegen. Bei einem Wachstum des Straßengüterverkehrs von 4,6 % konnten Bahn und Binnenschifffahrt ihre Marktanteile leicht erhöhen. Die Binnenschifffahrt konnte die niedrigwasserbedingten Verluste von 2003 annähernd ausgleichen. Die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** ist 2004 trotz eines weiteren leichten Rückgangs des privaten Verbrauchs (– 0,4 %) um 1,1 % angestiegen. Sie wird quantitativ von der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (+ 1,1 %) bestimmt. Die Steigerung des Fahrzeugbestands wirkt sich stärker als der leichte Rückgang der

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA), Projektion der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland (Frühjahrsprojektion 2005), April 2005.

² Vgl. DIW-Wochenbericht Nr. 26-27/2005: Tendenzen der Wirtschaftsentwicklung 2005/2006.

jährlichen Fahrleistung pro Pkw aus. Der öffentliche Verkehr stieg im Jahr 2004 um 1,0 % an, der Fernverkehr etwas stärker als der Nahverkehr.

Nachfolgend werden die Ergebnisse dargestellt.

2. Die kurzfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft

2.1 Bevölkerung

Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresende 2004 bei 82,5 Mio Personen. Diese Bevölkerungszahl wird wegen der gegenüber den Vorjahren abgeschwächten Zuwanderung bis 2006 praktisch konstant bleiben.

Die fahrfähige Bevölkerung (18 Jahre und älter) wird dem gegenüber zwischen 2004 und 2006 von 67,6 Mio Personen auf 67,9 Mio Personen wachsen, während die Bevölkerungszahl zwischen 10 Jahren und 18 Jahren, die für den Schülerverkehr bestimmend ist, von 8,2 Mio Personen auf 8,0 Mio Personen zurückgehen wird.

2.2 Wirtschaftliche Eckdaten

Die **Weltwirtschaft** befindet sich weiterhin in dynamischem Wachstum, das vor allem von den USA und den asiatischen Ländern getragen wird. Die US-Wirtschaft wuchs 2004 um 4,4 %, für 2005 werden 3,5 % erwartet. Das chinesische BIP nahm 2004 um 9,5 % zu, die Prognose für 2005 liegt bei 8,5 %.³ Auch die südostasiatischen Länder wachsen 2004 sehr stark mit + 5,6 % und 2005 mit + 4,5 %. Die japanische Wirtschaft erreicht Wachstumsraten in einer eher den europäischen Volkswirtschaften vergleichbaren Größenordnung von + 2,7 % 2004 und + 1,0 % 2005.

Die wirtschaftliche Entwicklung in **Europa** ist weniger dynamisch als in den USA, wobei die Beitrittsländer vom Mai 2004 entsprechend ihrem Nachholbedarf deutlich überdurchschnittliche Wachstumsraten aufweisen. So erreichte etwa Polen im Jahr 2004 ein Wachstum von 5,5 %, Tschechien von 4,4 % und Ungarn von 4,1 %. Die Schätzungen für diese Länder für 2005 liegen bei + 2,5 %/+ 4,2 %/+ 3,4 %. Aber auch die anderen europäischen Länder, die nicht an der Währungsunion teilnehmen (Großbritannien, Schweden und Dänemark), wachsen stärker als der eigentliche

³ Vgl. dazu: DIW-Wochenbericht Nr. 26-27/2005, zu China und Südostasien DIW-Wochenbericht Nr. 17/2005: Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Frühjahr 2005.

Euroraum, der 2004 auf + 2,2 % kam und 2005 voraussichtlich bei + 1,2 % liegen wird. Das 2005 gegenüber 2004 geringere Wachstum liegt an einer Abschwächung des Außenhandels durch höhere Energiepreise und der Euro-Aufwertung gegenüber dem Dollar, aber auch am Wettbewerb mit den Beitrittsländern und mit Asien. Dennoch werden zum Wachstum außenwirtschaftliche Impulse wie auch Investitionen und privater Verbrauch beitragen.

Die **deutsche Wirtschaft** wuchs 2004 um 1,6 %. Das BMWA erwartet in seiner Frühjahrsprojektion einen Anstieg um 1,0 % für 2005. Im ersten Quartal 2005 liegt der BIP-Zuwachs saisonbereinigt bei 0,3 %, ohne Saisonbereinigung wegen der frühen Osterfeiertage allerdings bei + 0,0 %.⁴ Für 2006 geht das BMWA von einem Wachstum von 1,6 % aus. In Tabelle L-1 ist die Entwicklung wichtiger Leitdaten zusammengestellt.

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
Bevölkerung am 31.12.	82,5	82,5	82,5	82,5	82,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Bevölkerung 18+	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2
Bevölkerung 10-18	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	-1,0	-1,0	-1,0
Erwerbstätige im Inland	38,7	38,3	38,6	38,6	38,7	-1,0	0,6	0,2	0,2
Bruttoinlandsprodukt ¹	1.988	1.985	2.016	2.036	2.068	-0,1	1,6	1,0	1,6
Exporte ¹	727	740	804	848	904	1,8	8,6	5,5	6,5
Importe ¹	624	649	690	724	770	4,0	6,4	5,0	6,3
Privater Verbrauch ¹	1.132	1.132	1.128	1.133	1.141	0,0	-0,4	0,5	0,7
Inlandskraftstoffabsatz ²	56,3	54,6	55,0	54,4	54,5	-3,1	0,7	-1,0	0,2
dar. Ottokraftstoffe ²	27,2	25,9	25,0	24,2	23,7	-4,9	-3,1	-3,3	-2,1
dar. Diesekraftstoffe ²	29,1	28,7	29,9	30,2	30,8	-1,3	4,1	0,9	2,0

Quellen:

Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BWA), Mineralölwirtschaftsverband, BVU

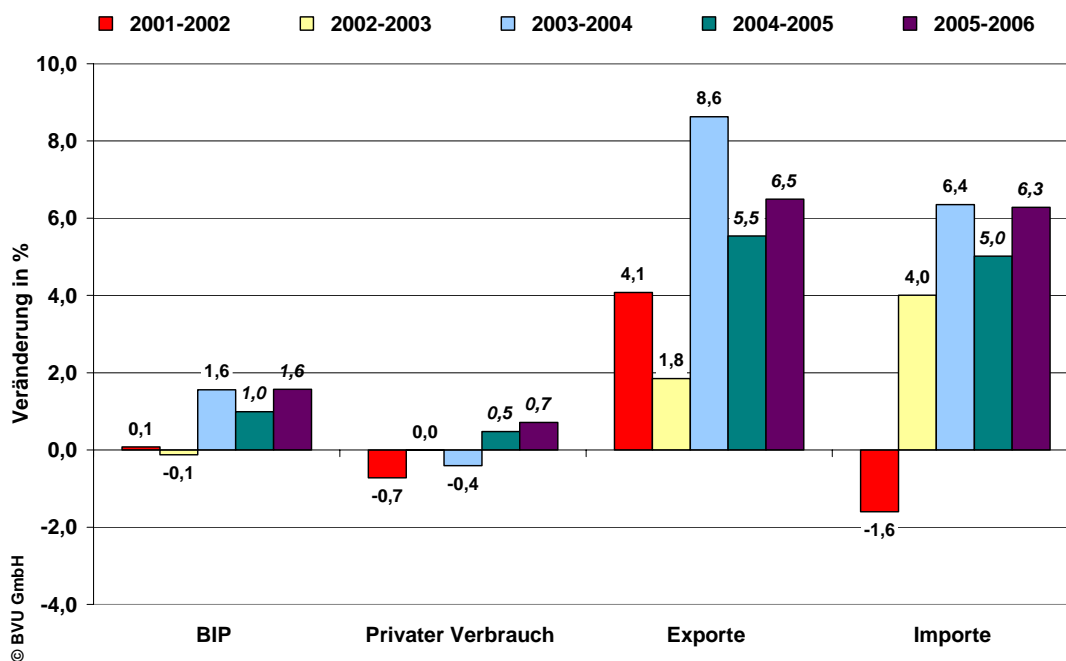
Anmerkungen:

- 1 Zu Preisen von 1995 (real). Prognose: Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit: Frühjahrsprojektion vom April 2005 für 2005 und 2006
- 2 Für 2005 und 2006 Prognose: Mineralölwirtschaftsverband (einschließlich biogener Kraftstoffe)

⁴ Statistisches Bundesamt, Fachserie 18, Reihe 1.2 und 1.3, erstes Quartal 2005.

Das Wirtschaftswachstum des Jahres 2004 von 1,6 % war auf den Außenbeitrag (+ 24,7 %), die Exporte (+ 8,6 %) sowie die Importe (+ 6,4 %) und die Ausrüstungs-investitionen (+ 1,2 %) zurückzuführen. Der private Verbrauch ging um 0,4 % zu-rück. Die Exporte werden auch 2005 und 2006 mit Wachstumsraten von + 5,5 % bzw. + 6,5 % Wachstumsmotor bleiben. Der Außenbeitrag vergrößert sich tenden-ziell weiter bei Wachstumsraten der Importe von 5,0 % bzw. 6,3 %. Im ersten Quar-tal 2005 legten die Exporte saisonbereinigt um 4,1 % zu, die Importe um 4,4 %. Die Investitionen werden nach der Projektion des BMWA 2005 kaum, 2006 dagegen um 1,5 % zunehmen. Im ersten Quartal 2005 war allerdings ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Der private Konsum wird nach Einschätzung des BMWA unterdurch-schnittlich, aber erstmals seit 2001 überhaupt wachsen, um + 0,5 % 2005 und 0,7 % 2006. Im ersten Quartal 2005 lag das Wachstum des Konsums saisonbereinigt bei 0,2 %. Abbildung L-1 verdeutlicht die Entwicklung wichtiger Leitdaten grafisch.

Abbildung L-1: Entwicklung sozio-ökonomischer Leitdaten



Nach Einschätzung des BMWA wird der praktisch seit 1995 andauernde Rückgang der Bruttowertschöpfung des Baugewerbes weiter anhalten und mit – 7,5 % 2005 bzw. – 5,4 % im Jahr 2006 sogar überdurchschnittlich ausfallen. Im ersten Quartal

2005 war eine Abnahme um 8,5 % zu verzeichnen; hierbei dürften das sehr winterliche Wetter im ersten Quartal 2005 sowie die frühen Osterfeiertage eine wichtige Rolle gespielt haben.

2.3 Sonstige Leitdaten

Die besonders für den Schienenverkehr wichtige **Rohstahlproduktion** in Deutschland stieg 2004 um 3,5 % auf 46,4 Mio Tonnen an, vor allem durch hohe Auslandsnachfrage, besonders in China. Für 2005 bleibt die Produktion angesichts der hohen Nachfrage bei etwa 46 Mio Tonnen, ein leichter Rückgang ist jedoch zu erwarten, da die Lagerbestände hoch sind und nach Verbandsangaben zunächst abgebaut werden sollen. Für 2006 kann wieder mit einem leichten Anstieg gerechnet werden.

2004 ist der Steinkohleabsatz in Deutschland auf 71,3 Mio Tonnen gestiegen, unter anderem aufgrund der guten Stahlkonjunktur. Für 2005 ist eine Rückkehr zum langfristigen Trend eines abnehmenden Steinkohleeinsatzes in Energiewirtschaft und Stahlindustrie abzusehen.

Der Absatz von **Mineralölprodukten** in Deutschland ging 2004 um 1,4 % zurück (einschließlich biogener Kraftstoffe). Steigerungen beim Dieselkraftstoff (+ 4,2 %, ohne Biokraftstoffe + 3,5 %) und Flugturbinentreibstoff (+ 2,2 %) wurden überlagert von Einbußen bei Otto-Kraftstoff (– 3,1 %), leichtem Heizöl (– 9,4 %) und schwerem Heizöl (– 4,4 %). Für 2005 erwartet der Mineralölwirtschaftsverband einen Zuwachs von 0,5 %; da in den ersten vier Monaten des Jahres 2005 der Absatz trotz winterlicher Witterung um 5,2 % gefallen ist, ist das Erreichen dieses Zuwachses eher unsicher. Für 2006 erwartet der Verband einen Anstieg um 0,7 % in Zusammenhang mit der etwas günstigeren wirtschaftlichen Entwicklung für 2006. Langfristig rechnet auch der Mineralölwirtschaftsverband aufgrund effizienten Energieeinsatzes mit einem Absatzrückgang bei Kraftstoffen (außer Flugturbinentreibstoff) und Heizöl, und damit auch mit einem Rückgang des Gesamtabsatzes.

Aufgrund der Umschichtung im Pkw-Bestand hin zu Diesel-Pkw und durch die starken Zuwächse im Straßengüterverkehr stieg der Absatz an **Diesel-Kraftstoff** 2004

um 3,5 % (mit Biokraftstoffen um 4,1 %). Der Absatz an **Otto-Kraftstoff** sank demgegenüber um 3,1 %. Im ersten Quartal 2005 ging der Absatz an Otto-Kraftstoff um 7 % zurück; auch der Diesel-Absatz gab um 3 % nach. Die Prognose des Verbands erwartet für die Otto-Kraftstoffe eine Einbuße von 3,3 %, für Diesel dagegen einen Anstieg um 0,9 %, jeweils für das Jahr 2005.⁵ Auch hier dürfte ein Erreichen der prognostizierten Wachstumsraten schwierig sein. Für 2006 erwartet der Mineralölwirtschaftsverband einen Anstieg um 2,0 % beim Diesel bzw. einen Rückgang von 2,1 % bei Otto-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 – 0,7 % Einbuße im Jahr 2002 und einem schwachen Wachstum von 0,2 % im Jahr 2003 war 2004 eine Steigerung von 4,6 % zu verzeichnen. 2005 werden von der Projektion des BMWA + 1,7 % erwartet, 2006 wie 2004 + 4,6 %. Die Schwankungen zwischen 2004 und 2006 sind aber auch durch die unterschiedliche Anzahl von Arbeitstagen in den einzelnen Jahren zu erklären. Für die **Ernährungsindustrie** werden 0,8 % Wachstum 2004, 1,2 % für 2005 sowie 2,6 % für 2006 erwartet.

Für die **Chemische Industrie** dürfte der Zuwachs an Bruttowertschöpfung 2004 bei 3,2 % gelegen haben, für 2005 werden 3,1 % prognostiziert, für 2006 4,4 %.

⁵ Während die amtliche Mineralölstatistik des Bundesamtes für gewerbliche Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAfA) 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 Tonnen 2003 und 1,0 Mio Tonnen 2004. Wegen des relativ geringen Anteils der biogenen Kraftstoffe hat ihre Einbeziehung oder Weglassung aber auf die prognostizierten Zuwächse nur geringen Einfluss.

3. Die kurzfristige Entwicklung des Güterverkehrs

3.1 Güterverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** stieg 2004 um 5,9 %. Entgegen dem langjährigen Trend war das Wachstum der Schiene mit 8,2 % besonders ausgeprägt und übertraf sogar das des Straßengüterfernverkehrs (5,5 %; Straße insgesamt + 4,8 %), so dass auch der Marktanteil der Schiene anstieg. Die noch höhere Wachstumsrate der Binnenschifffahrt von 9,5 % kommt durch Wiedergewinnung von Verkehren zustande, die 2003 durch die Niedrigwasserstände an die Bahn verloren gegangen waren. Die ausländischen Lkw nahmen 2004 um etwa 6,0 % zu, also in ähnlicher Größenordnung wie der Fernverkehr mit deutschen Fahrzeugen. In Tabelle G-1 sind die Güterverkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger für mehrere Jahre zusammengestellt.

Für das Jahr 2005 ist ein weiteres Wachstum der Güterverkehrsleistungen angesichts des leichten Wirtschaftswachstums von 1,0 % wahrscheinlich. Im Vergleich zu 2004 (1,6 %) ist die erwartete Zuwachsrate des BIP etwas geringer; zudem laufen die Sondereffekte der EU-Erweiterung von 2004 allmählich aus, sind aber noch spürbar. Somit wird das Güterverkehrswachstum mit + 2,0 % im Jahr 2005 deutlich niedriger als 2004 liegen. Hiervon wird vor allem die Straße profitieren (+ 2,7 %), für die Bahn sind sogar Rückgänge von – 1,1 % zu erwarten, während das Binnenschiff mit + 1,7 % noch leichte Zuwächse zu erwarten hat. Auch 2006 werden die allgemein beobachteten Entwicklungen wie Reduktion der Fertigungstiefe in der Industrie und Zunahme der internationalen Arbeitsteilung weitere Zunahmen der innerdeutschen und internationalen Verkehre über große Entfernungen begünstigen. Im Straßengüterverkehr schränken die grenzüberschreitenden Leistungen nach Auslaufen der Sondereffekte der EU-Erweiterung auf den normalen Wachstumspfad des grenzüberschreitenden Verkehrs ein. Die gesamtmodale Güterverkehrsleistung wird 2006 um 1,9 % wachsen.

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
Straßengüterverkehr ¹	354,5	362,8	380,2	390,5	398,6	2,4	4,8	2,7	2,1
Inländische Lkw	251,8	255,8	266,7	271,2	275,7	1,6	4,3	1,7	1,6
Nahverkehr	26,0	25,8	26,0	25,1	24,6	-0,9	0,7	-3,2	-1,9
Regionalverkehr	46,1	47,7	48,5	48,8	49,0	3,5	1,7	0,5	0,5
Fernverkehr	179,6	182,3	192,2	197,4	202,0	1,5	5,5	2,7	2,4
Ausländische Lkw	102,7	107,0	113,5	119,3	122,9	4,2	6,0	5,1	3,1
nachrichtlich Kabotage ²	2,6	3,0	3,3	3,8	4,2	15,1	13,1	13,0	10,0
Eisenbahn	76,3	79,8	86,4	85,5	86,6	4,7	8,2	-1,1	1,3
Binnenschifffahrt	64,2	58,2	63,7	64,7	65,4	-9,4	9,5	1,7	1,0
Rohrfernleitungen ³	15,2	15,4	16,2	16,8	17,2	1,3	5,4	3,5	2,3
Alle Landverkehrsträger ¹	510,1	516,2	546,6	557,5	567,9	1,2	5,9	2,0	1,9

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

Anmerkungen:

- 1 Ohne 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 – 3,2 % und – 1,9 % 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. Die Fernverkehre wachsen erwartungsgemäß am stärksten. Die Rückgänge des Straßengüterverkehrs im ersten Quartal 2005 sind durch die frühen Osterfeiertage bedingt.

Die **Schiene** wird nach den überdurchschnittlichen Zuwächsen des Jahres 2004 (insgesamt + 8,2 %) im Jahr 2005 Leistung abgeben müssen (– 1,1 %), vor allem wegen Konzentration des Angebots infolge des Produktionskonzepts 200X/Neues Knotenpunktsystem (NKS) für den Einzelwagenverkehr, aber auch durch den bereits erwähnten leichten Rückgang der Stahlproduktion. In den ersten vier Monaten

2005 ging die Leistung der Schiene um 1,1 % zurück. 2006 wird nach dem Auslaufen des Konzentrationsprozesses wieder mit einem Zuwachs gerechnet (+ 1,3 %).

Das **Binnenschiff** wird nach weitgehender Aufholung der Einbußen aus dem Jahr 2003 sein Wachstum 2005 (+ 1,7 %) und 2006 (+ 1,0 %) moderat fortsetzen können und nicht wieder zum vorigen langjährigen Trend sinkender Leistungen zurückkehren. In den ersten vier Monaten 2005 stieg die Leistung des Binnenschiffs um 4,8 %. Wegen Niedrigwasser im Sommer wird dieses Wachstum für das Gesamtjahr 2005 aber geringer sein. Wie beim grenzüberschreitenden Straßenverkehr kommt dieses Wachstum jedoch zu einem erheblichen Anteil ausländischen Schiffen zugute.

Der **Rohrleitungsverkehr** mit Rohöl hat 2004 trotz ganz leicht rückläufigem Mineralölabsatz um 5,4 % zugenommen, in den ersten vier Monaten 2005 sogar um 9,0 %. Da das Rohrleitungssystem aber fast an seiner Kapazitätsgrenze arbeitet, sind für das Gesamtjahr 2005 und für 2006 dennoch nur moderate Steigerungen zu erwarten.

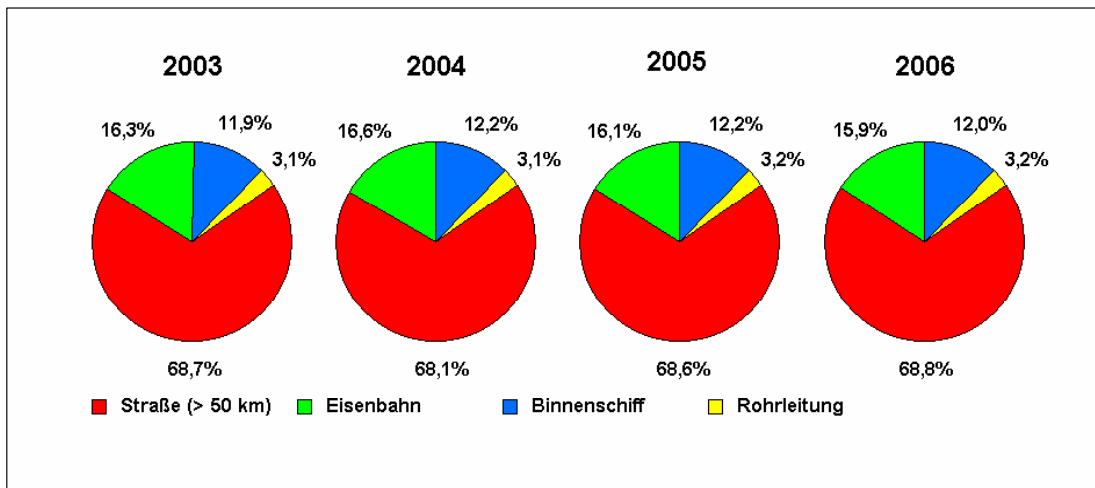
Wie bereits in der Winterprognose 2004/2005 erwartet, hat die **streckenabhängige Lkw-Gebühr** bislang keine spürbaren Wirkungen auf das Niveau der Verkehrsleistung oder auf deren Aufteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern gehabt, da die logistischen Prozesse stark auf die Qualitätsmerkmale des 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. Im ersten Quartal 2005 gaben 20 % der vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) im Rahmen seiner Konjunkturanalyse befragten Unternehmen an, ihren Fuhrpark verringert zu haben. „Ausländische Lkw“ können aber auch Tochterunternehmen deutscher Firmen im Ausland sein. Eine Lücke im Beitrittsvertrag mit Zypern, wo an diese Möglichkeit nicht gedacht worden war, ermöglicht die reine Ausflagung ganzer Lkw-Flotten ins EU-Ausland, wobei die Fahrzeuge tatsächlich in Deutschland verbleiben, aber mit ausländischen Fahrern besetzt werden können. Dies dürften

aber nach Einschätzung des Gewerbes Ausnahmen bleiben. Für ausländische Lkw werden Zuwachsraten von 5,1 % (2005) bzw. 3,1 % (2006) erwartet. Wegen des Auslaufens der Sondereffekte der EU-Erweiterung sind die Wachstumsraten ausländischer Lkw 2005 und 2006 geringer als 2004.

Im Jahr 2004 war erstmals seit 2000 eine Unterbrechung des langjährigen Trends stetig zunehmender **Modal Split-Anteile** des Lkw zu verzeichnen. Bahn und Binnenschiffahrt konnten Boden gut machen (vgl. Abbildung G-1), ab 2005 ist jedoch mit einer weiteren 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 2,0 % sogar bei einem Rückgang der Tonnage von 0,9 % 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.)

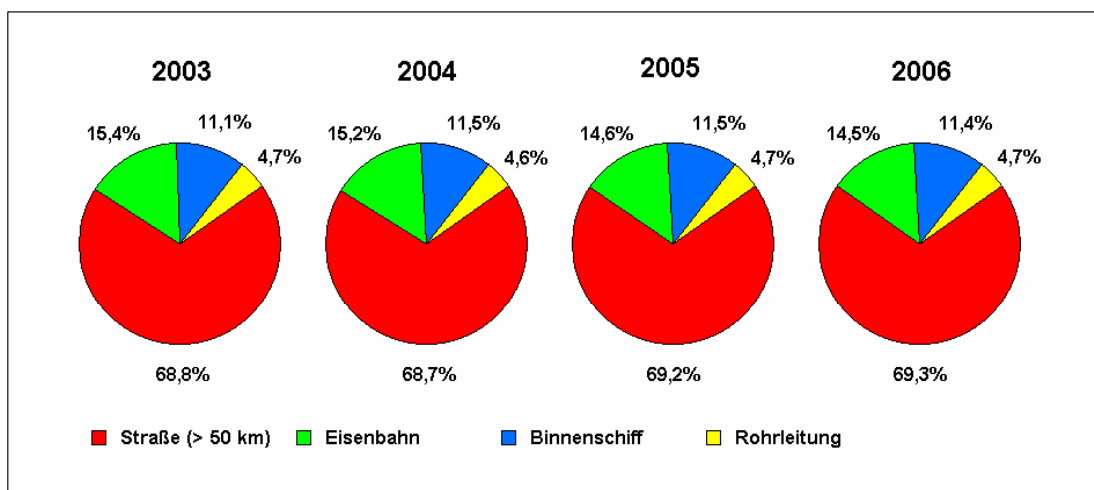
	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
Straßengüterverkehr ¹	2.960,6	2.993,2	3.029,0	2.996,3	2.993,9	1,1	1,2	-1,1	-0,1
Inländische Lkw	2.705,2	2.728,2	2.750,0	2.704,2	2.692,9	0,9	0,8	-1,7	-0,4
Nahverkehr	1.650,3	1.635,7	1.622,8	1.561,1	1.537,7	-0,9	-0,8	-3,8	-1,5
Regionalverkehr	513,4	532,0	542,4	544,2	547,4	3,6	2,0	0,3	0,6
Fernverkehr	541,5	560,5	584,8	598,9	607,7	3,5	4,3	2,4	1,5
Ausländische Lkw	255,4	265,0	279,0	292,1	301,0	3,8	5,3	4,7	3,0
nachrichtlich Kabotage ²	11,1	12,5	14,1	15,8	17,2	13,3	12,4	12,0	9,0
Eisenbahn	289,3	303,8	310,3	302,5	304,8	5,0	2,1	-2,5	0,8
Binnenschifffahrt	231,7	220,0	235,9	238,8	240,0	-5,1	7,2	1,2	0,5
Rohrfernleitungen ³	90,9	92,3	93,8	96,8	99,3	1,6	1,6	3,2	2,5
Alle Landverkehrsträger	3.572,4	3.609,3	3.669,0	3.634,5	3.638,0	1,0	1,7	-0,9	0,1

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

Anmerkungen:

- 1 Ohne 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 2,9 % zu, für 2005 und 2006 werden + 0,9 % bzw. + 1,3 % erwartet (jeweils bezogen auf die Verkehrsleistung). An der gesamtmodalen Güterverkehrsleistung macht der Binnenverkehr 2006 51,8 % aus, 2004 waren es noch 52,7 %.

Wegen des Straßengüterverkehrs ist der Anteil der Straße an der gesamtmodalen Leistung im Binnenverkehr mit etwa 80 % höher als bei Versand und Empfang, wo Werte um 60 % herum erreicht werden, und höher als beim Transit (Werte um 70 %). Nach der Tonnage ergibt sich ein etwas anderes Bild: Hier kommt die Straße im Binnenverkehr auf ein Niveau von etwa 90 %, im Versand und Empfang auf etwa 80 %, und im Transit wie bei der Leistung auf ungefähr 70 %. Der höhere Tonnagebezogene Straßenanteil im Binnenverkehr liegt daran, dass die Straße im Massengut-/Baustoff-Transport auf kurze Entfernungen konkurrenzlos ist.

Innerhalb der Straßenverkehrsleistung machte der Binnenverkehr 2004 61 % aus (nach dem Aufkommen jedoch 87 %). Beide Anteile gehen bis 2006 leicht zurück. Bei der Schiene stellte die Binnenverkehrsleistung (in Tkm) 2004 nur noch 46 % der gesamten Schienengüterverkehrsleistung aus; 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 %. 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.

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
Straßengüterverkehr¹									
Binnenverkehr ¹	225,0	227,0	232,0	234,6	237,9	0,9	2,2	1,1	1,4
Grenzüb. Versand	34,6	36,3	39,7	42,8	43,9	5,1	9,4	7,7	2,6
Grenzüb. Empfang	50,4	52,8	57,1	58,8	60,1	4,8	8,1	3,0	2,2
Grenzüb. Transit	44,5	46,7	51,4	54,3	56,7	4,9	10,0	5,7	4,5
Alle HVR	354,5	362,8	380,2	390,5	398,6	2,4	4,8	2,7	2,1
Eisenbahn									
Binnenverkehr	36,8	37,6	39,9	39,9	40,1	2,1	6,2	-0,1	0,7
Grenzüb. Versand	16,5	16,9	19,2	18,4	18,7	2,1	14,0	-4,4	1,6
Grenzüb. Empfang	15,2	16,9	18,4	18,3	18,6	11,2	8,8	-0,6	1,9
Grenzüb. Transit	7,7	8,5	8,8	8,9	9,2	9,4	4,5	0,9	2,8
Alle HVR	76,3	79,8	86,4	85,5	86,6	4,7	8,2	-1,1	1,3
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	11,7	10,8	11,3	11,2	11,3	-7,2	4,3	-0,8	0,4
Grenzüb. Versand	12,7	11,7	13,4	13,3	13,4	-8,0	14,7	-1,2	0,9
Grenzüb. Empfang	23,7	22,0	23,6	24,5	24,7	-7,0	7,2	3,6	1,0
Grenzüb. Transit	16,1	13,6	15,3	15,8	16,1	-15,5	12,8	3,0	1,7
Alle HVR	64,2	58,2	63,7	64,7	65,4	-9,4	9,5	1,7	1,0
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	4,5	4,6	4,9	5,1	5,1	1,1	8,1	2,3	1,5
Grenzüb. Empfang	10,7	10,8	11,3	11,7	12,1	1,4	4,2	4,0	2,7
Alle HVR	15,2	15,4	16,2	16,8	17,2	1,3	5,4	3,5	2,3
Alle Landverkehrsträger									
Binnenverkehr	278,0	280,0	288,2	290,7	294,4	0,7	2,9	0,9	1,3
Grenzüb. Versand	63,8	64,9	72,4	74,5	76,0	1,7	11,6	2,9	2,0
Grenzüb. Empfang	99,9	102,6	110,4	113,3	115,5	2,6	7,6	2,6	1,9
Grenzüb. Transit	68,4	68,8	75,6	79,0	82,0	0,6	9,9	4,6	3,8
Alle HVR	510,1	516,2	546,6	557,5	567,9	1,2	5,9	2,0	1,9

Quellen:

Kraffahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

1 Ohne Kabotage ausländischer Lkw

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
Straßengüterverkehr									
Binnenverkehr	2.607,1	2.618,8	2.625,0	2.574,8	2.563,2	0,5	0,2	-1,9	-0,4
Grenzüb. Versand	127,2	136,5	147,5	157,2	160,1	7,3	8,0	6,6	1,8
Grenzüb. Empfang	159,0	168,1	179,9	183,7	186,7	5,7	7,0	2,1	1,6
Grenzüb. Transit	67,3	69,8	76,6	80,6	83,9	3,7	9,8	5,2	4,1
Alle HVR	2.960,6	2.993,2	3.029,0	2.996,3	2.993,9	1,1	1,2	-1,1	-0,1
Eisenbahn									
Binnenverkehr	193,2	203,2	200,1	195,0	195,7	5,2	-1,5	-2,5	0,4
Grenzüb. Versand	40,5	41,3	46,1	43,9	44,4	1,8	11,7	-4,8	1,3
Grenzüb. Empfang	44,8	47,4	51,3	50,8	51,4	5,8	8,1	-1,0	1,3
Grenzüb. Transit	10,7	11,8	12,8	12,9	13,2	10,8	8,2	0,6	2,4
Alle HVR	289,3	303,8	310,3	302,5	304,8	5,0	2,1	-2,5	0,8
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	55,8	53,4	55,2	54,6	54,6	-4,3	3,4	-1,0	-0,1
Grenzüb. Versand	49,1	46,1	51,4	50,7	51,1	-6,0	11,4	-1,3	0,8
Grenzüb. Empfang	101,8	99,0	105,1	108,6	109,0	-2,8	6,2	3,3	0,4
Grenzüb. Transit	25,0	21,5	24,2	24,9	25,3	-14,1	12,7	2,7	1,6
Alle HVR	231,7	220,0	235,9	238,8	240,0	-5,1	7,2	1,2	0,5
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	21,1	21,0	22,8	23,3	23,7	-0,3	8,8	2,0	1,6
Grenzüb. Empfang	69,8	71,3	71,0	73,6	75,6	2,2	-0,5	3,6	2,8
Alle HVR	90,9	92,3	93,8	96,8	99,3	1,6	1,6	3,2	2,5
Alle Landverkehrsträger									
Binnenverkehr	2.877,2	2.896,5	2.903,2	2.847,8	2.837,2	0,7	0,2	-1,9	-0,4
Grenzüb. Versand	216,8	223,9	244,9	251,8	255,7	3,3	9,4	2,8	1,5
Grenzüb. Empfang	375,5	385,9	407,3	416,6	422,8	2,8	5,6	2,3	1,5
Grenzüb. Transit	103,0	103,1	113,6	118,3	122,3	0,1	10,2	4,2	3,4
Alle HVR	3.572,4	3.609,3	3.669,0	3.634,5	3.638,0	1,0	1,7	-0,9	0,1

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

1 Ohne Kobotage ausländischer Lkw

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 2006 wird dieser Anteil auf 33,7 % anwachsen.

Seit 2000 übersteigt die Leistung im **Transitverkehr** diejenige im grenzüberschreitenden Versand. Bis 2006 wird sie um etwa 8 % 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 2006 wird er um weitere 8 % 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 3,3 % sowie für 2006 um 2,5 % erwartet.

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 Nahbereich⁶ von der Summe aus Regional- und Fernbereich getrennt ausgewiesen. In Tabelle G-5 sind zunächst die Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr des Nahbereichs zusammengestellt.

⁶ 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.

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
0 Landw. Erzeugnisse	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	-8,1	8,2	0,1	-0,3
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,9	2,1	2,1	2,2	2,2	12,3	0,8	0,7	1,0
2 Feste mineral. Brennstoffe	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-12,4	-10,4	-9,5	-5,8
3 Erdöl/Mineralölzeugnisse	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	2,6	1,5	-2,1	-3,3
4 Erze, Metallabfälle	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	-17,4	0,7	-6,0	-3,8
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	-6,4	6,6	-5,4	0,3
6 Steine/Erden/Baustoffe	15,9	15,3	15,2	14,2	13,6	-3,4	-0,7	-6,6	-4,6
7 Düngemittel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-1,0	2,6	-2,6	-1,4
8 Chemische Erzeugnisse	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	3,3	-1,1	2,4	2,9
9 Halb- und Fertigwaren	2,7	2,9	3,1	3,2	3,4	5,6	5,5	6,0	4,5
Alle Güter	25,9	25,7	25,9	25,0	24,5	-1,1	0,7	-3,2	-1,9

Quellen:
Kraftfahrtbundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Steine/Erden/Baustoffe (NST 6) sind mit einem Anteil von 59 % 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 wesentlichen 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.)

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
0 Landw. Erzeugnisse	32,9	31,3	32,9	33,8	34,5	-4,8	5,3	2,6	2,0
1 Nahrungs- und Futtermittel	58,1	60,4	62,0	64,0	65,8	3,9	2,6	3,2	2,8
2 Feste mineral. Brennstoffe	1,8	1,6	1,9	1,8	1,7	-12,5	23,9	-7,9	-6,8
3 Erdöl/Mineralölzeugnisse	8,7	8,6	8,5	8,5	8,5	-1,4	-0,9	-0,7	0,0
4 Erze, Metallabfälle	3,3	2,5	2,8	2,7	2,6	-24,1	11,8	-4,0	-3,9
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	20,8	22,2	24,2	22,7	22,8	6,6	9,0	-6,3	0,7
6 Steine/Erden/Baustoffe	42,0	41,6	42,6	42,0	41,3	-0,9	2,3	-1,4	-1,5
7 Düngemittel	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0	11,6	1,5	1,8	-0,1
8 Chemische Erzeugnisse	30,3	34,3	35,9	37,5	38,7	13,3	4,7	4,5	3,2
9 Halb- und Fertigwaren	128,8	132,7	141,5	150,5	156,2	3,0	6,6	6,4	3,8
Alle Güter	328,5	337,2	354,4	365,5	374,1	2,6	5,1	3,1	2,4

Quellen:
Kraftfahrtbundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:
Ohne Kabotage ausländischer Lkw; die Güterstruktur der ausländischen Lkw wurde von BVU geschätzt

Entsprechend der gegenüber 2004 schwächeren Zunahme des gesamten Straßengüterverkehrs sind die Zuwachsraten der einzelnen Güterkapitel in den Jahren 2005 und 2006 niedriger als 2004. Die Güterarten Nahrungs- und Futtermittel (NST 1) und Investitions- und Verbrauchsgüter (Halb- und Fertigwaren, NST 9) wachsen überdurchschnittlich. Rückgänge des Steinkohleabsatzes und der Stahlproduktion schlagen auch auf den Straßengüterverkehr durch, während bei Mineralölzeugnissen die vom Export bestimmten Verkehre die Rückgänge des Inlandabsatzes nahezu ausgleichen.

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.

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
0 Landw. Erzeugnisse	3,1	2,8	3,1	3,2	3,2	-11,9	12,7	3,6	0,8
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,2	1,3	1,4	1,4	1,4	13,2	7,2	-3,0	1,6
2 Feste mineral. Brennstoffe	6,5	7,6	8,3	7,6	7,1	16,5	9,0	-8,1	-6,7
3 Erdöl/Mineralölzeugnisse	6,2	7,2	6,2	6,2	6,3	15,2	-13,1	0,2	0,8
4 Erze, Metallabfälle	6,5	6,5	8,1	8,1	7,8	-0,6	25,6	0,1	-4,0
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	12,4	12,0	13,8	12,9	13,2	-3,0	14,8	-6,0	1,8
6 Steine/Erden/Baustoffe	6,8	6,8	7,4	7,3	7,2	1,2	8,2	-0,9	-1,2
7 Düngemittel	2,0	2,0	2,4	2,3	2,3	3,5	15,3	-2,1	-0,8
8 Chemische Erzeugnisse	8,1	7,9	8,1	8,3	8,7	-1,6	2,3	2,6	4,0
9 Halb- und Fertigwaren	23,6	25,7	27,6	28,0	29,4	9,1	7,4	1,4	5,1
Alle Güter	76,3	79,8	86,4	85,5	86,6	4,7	8,2	-1,1	1,3

Quellen:
Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Die Investitions- und Verbrauchsgüter (NST 9) werden im Jahr 2005 um 1,4 % wachsen, trotz des Leistungsrückgangs in der Summe aller Güterarten um 1,1 %; Im Jahr 2006 steigt diese Güterart sogar um 5,1 % aufgrund von Steigerungen im Kombinierten Verkehr und durch Logistik-Zugkonzepte für bestimmte Branchen. 2004 stellt das Kapitel NST 9 32 % der gesamten Bahngüterverkehrsleistung. Im Straßengüterverkehr (Regional- + Fernbereich) hat diese Güterart 2004 allerdings einen Anteil von 40 %.

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

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
0 Landw. Erzeugnisse	5,0	4,2	4,0	4,2	4,3	-16,6	-4,8	5,2	3,6
1 Nahrungs- und Futtermittel	6,3	5,6	6,1	6,4	6,7	-11,2	9,3	4,4	5,7
2 Feste mineral. Brennstoffe	9,0	7,7	8,7	8,5	7,9	-14,0	12,6	-1,5	-6,9
3 Erdöl/Mineralölzeugnisse	11,4	10,3	10,5	10,9	11,0	-10,2	2,6	2,9	1,1
4 Erze, Metallabfälle	6,3	6,0	6,8	6,4	6,4	-4,6	13,7	-5,5	-1,0
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	3,9	3,6	4,0	4,1	4,3	-5,7	11,1	1,9	4,1
6 Steine/Erden/Baustoffe	10,8	9,5	10,8	10,9	10,9	-11,7	13,4	0,5	0,3
7 Düngemittel	2,8	2,5	2,7	2,7	2,7	-10,8	9,6	-1,1	-0,6
8 Chemische Erzeugnisse	4,5	4,3	4,8	5,0	5,2	-4,3	11,0	4,8	4,6
9 Halb- und Fertigwaren	4,3	4,5	5,2	5,7	6,0	5,1	16,5	8,4	4,9
Alle Güter	64,2	58,2	63,7	64,7	65,4	-9,4	9,5	1,7	1,0

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

Der **Güterumschlag der deutschen Seehäfen** hat im Jahr 2004 überdurchschnittlich mit 6,6 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen, als bereits ein hoher Zuwachs von 3,6 % erreicht wurde. Mehr als 60 % des Umschlags der deutschen Seehäfen entfielen 2004 auf die europäische Fahrt, jeweils 15 % auf Asien und Amerika, wobei die Verkehre mit Asien in den letzten Jahren mit durchschnittlich 10 % pro Jahr gewachsen sind, dies bei einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate über

alle Fahrtgebiete von 3,8 %. Die genannte Wachstumsrate von 6,6 % im Jahr 2004 ist nach 2000, als 8,5 % erreicht wurden, die höchste seit Jahren.

Der Stückgutumschlag stieg insgesamt um 11,1 % auf 144 Mio Tonnen. Dabei nahmen die Containerladung um 13,8 % auf knapp 90 Mio Tonnen und der Fährverkehr um 6 % auf knapp 37 Mio Tonnen zu. Der Massengutumschlag verzeichnete eine Steigerung um 2,2 % auf gut 128 Mio Tonnen.

Tabelle G-9: Umschlag der deutschen Seehäfen nach Kontinenten 1998 – 2008 (Mio t)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2008
International	210	213	233	238	238	247	264	277	315
Europa	139	134	147	153	150	154	166	172	187
Afrika	14	15	17	16	16	14	15	16	18
Amerika	32	35	34	36	36	39	40	42	47
Asien	23	27	33	31	31	38	41	45	60
Australien	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Küstenschifffahrt	8	10	9	8	8	8	8	8	9
Insgesamt	218	223	242	246	246	255	272	285	324
%-Veränderung	1,9%	2,3%	8,5%	1,6%	0,0%	3,7%	6,6%	4,8%	4,4%

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

Für das kommende Jahr kann aufgrund der bisher festgestellten Umschlagszahlen und der zu beobachtenden Dynamik auf den Schifffahrtsmärkten von weiter steigenden Mengen ausgegangen werden. Kurzfristig wird eine Wachstumsrate von 4,8 % und im Durchschnitt über den Zeitraum 2005 – 2008 von 4,4 % unterstellt. Getragen wird das Wachstum vor allem von Asienverkehren mit etwa 10 % p.a. Entsprechend wird sich der Anteil des Umschlags der deutschen Häfen im Verkehr mit Asien auf 18,5 % (2008) erhöhen.

Wachstumsmotor wird unverändert der Containerverkehr sein, der sich i.w. aus der Güterabteilung 9 (Andere Halb- und Fertigwaren) speist. Im Jahr 2004 wurden knapp 94 Mio Tonnen, d.h. mehr als 34 % des Gesamtumschlags von 272 Mio Ton-

nen, gemeldet. Im Jahr 2005 dürfte sich der Umschlag dieser Güterabteilung weiter deutlich auf 102 Mio Tonnen, d.h. um mindestens 8,5 %, erhöhen, was in etwa äquivalent mit dem Wachstum des Containerumschlags ist. Bis zum Jahr 2008 wird sich der Anteil der Güterabteilung 9 am Gesamtumschlag von 324 Mio Tonnen wahrscheinlich auf knapp 40 % erhöht haben. Deutliche Zuwächse werden auch bei den Einfuhren von Kohle über die deutschen Seehäfen gesehen. Ebenfalls überproportional wird der Umschlag von chemischen Erzeugnissen ansteigen. Die Einfuhren von Eisenerz sowie die Ausfuhren von Eisen und Stahl werden sich nach Maßgabe der Stahlkonjunktur entwickeln.

Tabelle G-10: Seegüterumschlag nach Güterabteilungen 1998 – 2008 (Mio t)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2008
0 Land- u. forstwirt. Produkte	13,5	16,1	19,0	16,3	15,8	16,4	13,7	14,0	17,0
1 Nahrungs- und Futtermittel	17,8	16,6	17,0	18,4	18,6	19,3	19,2	20,0	20,0
2 Mineralische Brennstoffe	8,2	8,8	9,1	12,1	11,5	12,4	13,9	15,0	18,0
3 Erdöl, Mineralölprodukte	65,1	59,7	61,9	60,3	57,3	57,1	63,0	63,5	65,0
4 Erze, Metallabfälle	8,0	18,1	19,8	20,6	19,8	20,2	21,0	21,5	23,0
5 Eisen u. Stahl	7,1	6,4	8,8	8,7	9,2	8,9	10,1	10,5	12,0
6 Steine u. Erden	14,4	14,1	13,8	12,9	13,3	13,0	13,5	13,6	14,0
7 Düngemittel	5,9	5,8	5,9	5,7	5,5	6,2	5,8	0,0	6,0
8 Chemische Erzeugnisse	14,9	14,4	15,1	15,4	16,3	15,6	17,9	19,0	22,0
9 Sonst. Halb- u. Fertigwaren	53,6	63,0	72,1	75,6	79,1	85,7	93,8	101,9	127,0
Insgesamt	207,5	223,0	242,5	246,0	246,4	154,8	271,9	285,0	324,0

Quellen:

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

Die weitere Entwicklung des Umschlags der deutschen Seehäfen wird sowohl von der Realisierung der Ausbauplanungen inkl. der Fahrrinnenanpassung von Elbe und Weser als auch von den Bedingungen im Seehafenhinterlandverkehr abhängen. 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.

Der Seehafenumschlag wird sich aufgrund der zunehmenden Bedeutung von Feeder- und Transshipment-Verkehren etwas stärker entwickeln als der Hinterlandverkehr der Seehäfen.

4. Die kurzfristige Entwicklung des Personenverkehrs

4.1 Personenverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Personenverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** stieg 2004 um 1,1 % trotz eines weiteren leichten Rückgangs des privaten Verbrauchs um 0,4 %. Der motorisierte Individualverkehr, der 2004 86 % der Nachfrage im Personenverkehr ausmachte, stieg um 1,1 %. Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wirkte sich stärker aus als der leichte Rückgang der jährlichen Fahrleistung pro Pkw und als die Kraftstoffpreiserhöhungen um etwa 10 % im Jahresverlauf. Die Verbraucher schichten also Budget-Anteile zugunsten von Mobilitätsleistungen um. Der Nahverkehr mit Bussen und Bahnen nahm 2004 um 0,8 % zu, der Fernverkehr um 1,2 %. In Tabelle P-1 sind die Verkehrsleistungen der Landverkehrsträger zusammengestellt.

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
Individualverkehr ¹	884,2	872,3	882,3	884,7	888,0	-1,3	1,1	0,3	0,4
Öffentlicher Verkehr	145,9	146,0	147,4	148,2	148,6	0,0	1,0	0,6	0,3
Straßenverkehr	74,6	74,7	74,8	74,9	74,9	0,1	0,2	0,1	0,0
Linienverkehr ²	51,1	51,6	51,8	52,0	51,8	0,9	0,5	0,3	-0,3
Gelegenheitsverkehr ²	23,5	23,1	23,0	22,9	23,1	-1,5	-0,4	-0,3	0,6
Eisenbahnverkehr	71,4	71,3	72,6	73,3	73,7	-0,1	1,8	1,1	0,6
Nahverkehr ³	38,2	39,7	40,2	40,4	40,5	3,9	1,2	0,6	0,2
Fernverkehr ³	33,2	31,6	32,4	32,9	33,3	-4,7	2,5	1,6	1,0
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	89,3	91,3	92,0	92,4	92,3	2,2	0,8	0,4	-0,1
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	56,6	54,7	55,4	55,8	56,3	-3,4	1,2	0,8	0,8
Alle Landverkehrsträger	1.030,1	1.018,3	1.029,7	1.032,9	1.036,7	-1,2	1,1	0,3	0,4

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

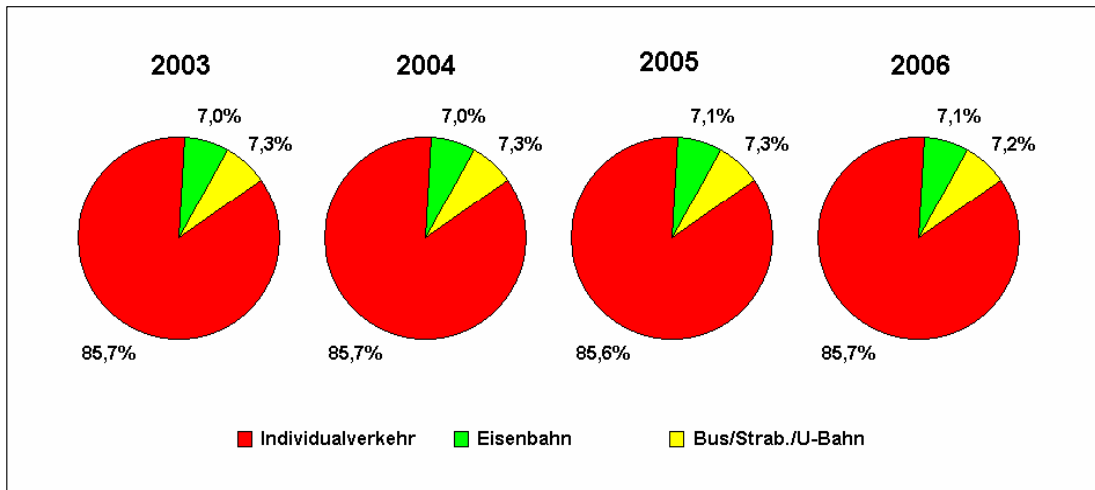
- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen
- 2 Abgrenzung nach Personenbeförderungsgesetz in Linienverkehr (Private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) und Gelegenheitsverkehr (Reisebusse)
- 3 Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr nach Zugattungen
- 4 Öffentlicher Nahverkehr: Straßen-Linienverkehr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

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.

Für 2005 wird mit einer schwächeren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs gerechnet. Der private Verbrauch wird um 0,5 % steigen, auch der Pkw-Bestand erhöht sich leicht weiter um 0,5 %, die Pkw-Bestandszunahme 2006 wird bei 0,7 % liegen (2004 waren es 0,8 %). Die Kraftstoffpreiserhöhungen dämpfen das Wachstum, kehren das Vorzeichen aber nicht um. Auch für Bus und Bahn wird mit Zunahmen gerechnet, für den Fernverkehr per Bahn am stärksten, geringer für den Eisenbahn-Nahverkehr. Der Bus-Gelegenheitsverkehr verzeichnet 2005 noch eine leichte Abnahme, für 2006 kann mit einer ganz geringfügig ausfallenden Trendwende gerechnet werden, der Linienverkehr auf der Straße weist 2005 eine leichte Zunahme, 2006 jedoch einen leichten Rückgang aus.

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 wie bei der Leistung eine leichte Zunahme im Jahr 2004. Weil die Durchschnittsentfernungen nur noch marginal zunehmen, werden für das Personenverkehrsaufkommen wie für die Leistung im Individualverkehr für 2005 und 2006 ganz leichte Zuwächse erwartet. Die leichten Rückgänge der Nahverkehrsleistungen mit Bussen/Straßenbahnen/U-Bahn im Jahr 2006 sowie des Gelegenheitsverkehrs im Jahr 2005 schlagen sich auch im jeweiligen Aufkommen nieder. Das Aufkommen ist in Tabelle P-2 dokumentiert.

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

	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
Individualverkehr ¹	59,03	58,95	59,56	59,68	59,94	-0,1	1,0	0,2	0,4
Öffentlicher Verkehr	9,85	10,03	10,17	10,20	10,17	1,8	1,3	0,4	-0,3
Straßenverkehr	7,88	8,01	8,10	8,12	8,09	1,6	1,1	0,3	-0,4
Linienverkehr ²	7,80	7,93	8,02	8,05	8,01	1,6	1,1	0,3	-0,4
Gelegenheitsverkehr ²	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	1,0	-0,5	-0,1	0,8
Eisenbahnverkehr	1,97	2,02	2,07	2,08	2,08	2,6	2,1	0,5	0,0
Nahverkehr ³	1,84	1,91	1,95	1,96	1,96	3,4	2,4	0,5	0,0
Fernverkehr ³	0,13	0,12	0,12	0,12	0,12	-8,6	-1,7	1,1	0,6
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	9,65	9,84	9,97	10,01	9,98	2,0	1,4	0,4	-0,3
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	0,20	0,19	0,19	0,19	0,19	-5,0	-1,2	0,6	0,7
Alle Landverkehrsträger	68,89	68,98	69,72	69,88	70,11	0,1	1,1	0,2	0,3

Quellen:

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

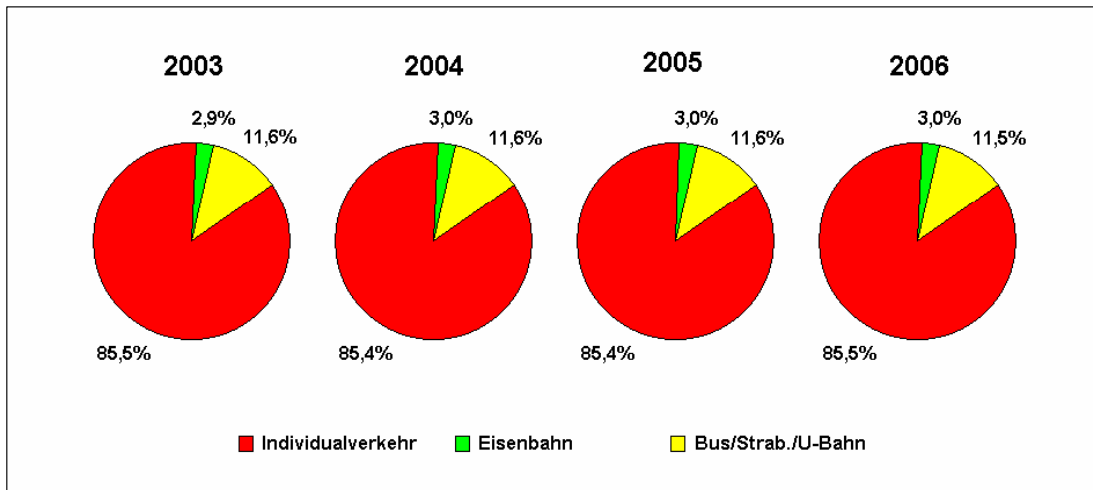
Anmerkungen:

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

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, der Linien- und Gelegenheitsverkehr auf der Straße (einschließlich Straßen- und U-Bahn) nach dem Aufkommen die jeweils stärkere Position.

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 von 12.340 km pro Einwohner und Jahr auf 12.480 km bis zum Jahr 2006 weiter auf 12.570 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 rückläufigen bzw. stagnierenden privaten Verbrauchs 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 und 2006 wird eine weitere Zunahme des Pkw-Bestands um 0,5 % 2005 und 0,7 % 2006 erwartet. In den ersten fünf Monaten des Jahres 2005 nahm der Bestand um 0,2 % zu. Die Motorisierung steigt damit von 670 Pkw pro Tsd Einwohner über 18 Jahren im Jahr 2004 auf 675 Pkw im Jahr 2006 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 bis 2006 weiter auf 20,9 % 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 2006 wird ein weiteres Absinken auf dann knapp 11.200 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. Von 1994 bis 1997 sowie 1999/2000 gab es einen Rückgang der durchschnittlichen Jahresfahrleistung von Diesel-Pkw, von 1997 bis 1999 und von 2000 bis 2002 ist diese angestiegen. Seitdem gehen die Jahresfahrleistungen von Diesel-Pkw wieder leicht zurück. Obwohl viele gewerbliche Fahrzeugflotten zum Diesel-Pkw gewechselt haben, drückt der überproportionale Anstieg der Diesel-Pkw-Bestände dennoch eine leichte Zunahme der Bedeutung der privaten Nutzung aus, die die Fahrleistung im Durchschnitt marginal senkt, von

20.000 km pro Pkw und Jahr 2003 auf 19.800 km 2004 und 2005 sowie 19.700 km 2006.

Im Durchschnitt der Otto- und Diesel-Pkw insgesamt ergibt sich praktisch eine Stagnation der Jahresfahrleistung bei gut 12.900 km.

Die resultierende **jährliche Gesamtfahrleistung von Pkw** reflektiert also mehrere zugrundeliegende Strukturentwicklungen. Für 2004 ergibt sich ein Fahrleistungswert des motorisierten Individualverkehrs in Höhe von 586 Mrd Fahrzeugkilometern, gegenüber 2003 also eine Zunahme um 1,4 %. Für 2005 und 2006 werden aufgrund des langsameren Bestandswachstums geringere Zunahmen um 0,5 % und 0,6 % erwartet. 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 Mineralöl-Absatzstatistik des Bundesamtes für Gewerbliche Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle 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 – 1,1 % 2003/2004, – 1,2 % 2004/2005 und – 1,0 % 2005/2006 weiterhin deutlich rückläufig, während die Diesel-Pkw-Fahrleistung parallel um 8,2 %, 4,7 % und 4,2 % ansteigt.

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

Die **Verkehrsleistung** des motorisierten Individualverkehrs, ausgedrückt in Personenkilometern, wird demnach also praktisch gleich wie die Fahrleistung zunehmen.

Die durchschnittliche Entfernung pro Personenfahrt wird im Bereich von 14,8 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	2002	2003	2004	2005	2006	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06
Pkw-Bestand am 01.07. ¹	Mio. Pkw	44,6	44,9	45,3	45,5	45,8	0,7	0,8	0,5	0,7
Motorisierung Erwachsener	Pkw/Tsd E18+	663	666	670	672	675	0,4	0,6	0,3	0,5
Gesamtfahrleistung ²	Mrd Fzkm	584	578	586	589	593	-1,0	1,4	0,5	0,6
Jahresfahrleistung pro Pkw	Tsd Fzkm/Pkw	13,1	12,9	12,9	13,0	12,9	-1,7	0,6	0,1	0,0
Verkehrsleistung ²	Mrd Pkm	884	872	882	885	888	-1,3	1,1	0,3	0,4
Besetzungsgrad ³	Pkm/Fzkm	1,52	1,51	1,51	1,50	1,50	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2
Verkehrsaufkommen	Mrd Fahrten	59,0	59,0	59,6	59,7	59,9	-0,1	1,0	0,2	0,4
Beförderungsweite	Pkm/Fahrt	15,0	14,8	14,8	14,8	14,8	-1,2	0,1	0,1	-0,1

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 2002 auf 2003 praktisch stagnierte, nahm sie 2004 gegenüber 2003 um 1,0 % zu. Im Straßenverkehr stand eine Zunahme des Linienverkehrs (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) um 0,5 % einer Abnahme des Gelegenheitsverkehrs um 0,4 % gegenüber. Der eigentliche Schienennahverkehr (DB AG und Dritte) wuchs 2004 um 1,2 %, der Fernverkehr um 2,5 %.

Der **öffentliche Verkehr auf der Straße** wird im Prognosezeitraum praktisch konstant bleiben (2005 + 0,1 %, 2006 + 0,0 %). Diese Stagnation kommt durch eine

Zunahme des Linienverkehrs um 0,3 % im Jahr 2005 sowie eine Abnahme des Gelegenheitsverkehrs um 0,3 % im Jahr 2005 zustande. 2006 verhalten sich beide Bestandteile umgekehrt: Eine Steigerung des Gelegenheitsverkehrs um 0,6 % wird von einer Abnahme des Linienverkehrs um 0,3 % begleitet. Für den **Eisenbahnverkehr** (Summe aus Nah- und Fernverkehr) werden für die beiden Prognosejahre Zunahmen um 1,1 % bzw. 0,6 % der Leistung erwartet, die vor allem vom Fernverkehr getragen werden.

Die positive Entwicklung im **Eisenbahn-Fernverkehr** des Jahres 2004 geht auf begrenzte Angebotsausweitungen und verbesserte Pünktlichkeit zurück. Hinzu kommen preisliche Sonderangebote als Reaktion auf den Wettbewerb der Low-Cost-Fluggesellschaften („Billigflieger“). Die positiven Prognosen des privaten Verbrauchs wirken belebend auf den Eisenbahn-Fernverkehr. Der starke Wettbewerb lässt jedoch trotz Angebotsmaßnahmen und Sonderpreisen für 2005 und 2006 kein stärkeres Wachstum als + 1,6 % (2005) bzw. + 1,0 % (2006) erwarten. 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. Die Leistungszunahme um 4,0 % im ersten Quartal 2005 ist durch die frühen Osterfeiertage überzeichnet.

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 284 km 2006, 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 1,1 % steigen (Leistung + 1,6 %) sowie 2006 um 0,6 % (Leistung + 1,0 %).

Im **Eisenbahn-Nahverkehr** nahm durch weitere Angebotsverbesserungen wie neue Fahrzeuge, Taktverdichtungen, Streckenreaktivierung sowie durch Verbundausweitungen und preisliche Sonderangebote die Nachfrage 2004 um 1,2 % (Leistung) bzw. 2,4 % (Aufkommen) zu. 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.

Für den Prognosezeitraum wird aufgrund der allgemeinen Strukturentwicklung jedoch mit einer ganz leichten Zunahme der Reiseweite von 2004 20,6 km auf 2006 20,7 km gerechnet. Die Leistung im Eisenbahn-Nahverkehr wird 2005 um 0,6 % zunehmen, im ersten Quartal 2005 sank sie um 1,4 %. Dies ist aber durch die Osterfeiertage überzeichnet: Während die Osterfeiertage 2005 im März und damit im ersten Quartal lagen, waren sie 2004 im April und damit im zweiten Quartal. Somit sank die Zahl der Arbeitstage im ersten Quartal 2005 gegenüber 2004 und dementsprechend auch die Leistung im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Andererseits fielen die (Fern-)Reisen über Ostern 2005 schon ins erste Quartal, dadurch erklärt sich ein größerer Teil der Zunahme des Eisenbahn-Fernverkehrs im ersten Quartal 2005 gegenüber dem ersten Quartal 2004.

Die allgemeine Mittelknappheit lässt trotz der Festschreibung der Regionalisierungsmittel bis 2006 einschließlich kaum weitere Angebotsverbesserungen zu; eher müssen Maßnahmen wie etwa die Zugstreichungen in Baden-Württemberg im Dezember 2004 einkalkuliert werden. Deshalb wird für 2006 nur eine Stagnation des Eisenbahn-Nahverkehrs erwartet: Leistung + 0,2 %, Aufkommen + 0,0 %.

Der **Linienverkehr auf der Straße** (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahnen/U-Bahnen) nahm 2004 um 0,5 % nach der Leistung bzw. um 1,1 % nach dem Aufkommen zu. Die Vergleiche mit dem Vorjahr sind erschwert, da zwischen diesen beiden Jahren die Statistik umgestellt wurde. Da die bis 2003 gültigen Zeitreihenwerte jedoch nach dem Niveau der neuen Statistik rückgerechnet wurden, ist es dennoch zulässig, Zuwachsraten zu bilden. 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. Nach (durch die frühen Osterfeiertage überzeichneten) Rückgängen um 1,9 % (nach der Leistung) im ersten Quartal 2005 wird für das gesamte Jahr 2005 ein Anstieg der Leistung des Linienverkehrs auf der Straße und des Aufkommens um 0,3 % erwartet. Bis 2006 wird die 2005 noch kaum merkliche Zurückhaltung der öffentlichen Hand bei Förder- und Investitionsmitteln stärker spürbar, zudem laufen die Wirkungen der neuartigen Zeitkarten für Schüler aus. Daher wird für 2006 mit einer Abnahme der Leistung (– 0,3 %) und des Aufkommens (– 0,4 %) bei ganz leicht steigender Fahrtweite gerechnet. 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.

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. Auch 2004 sank die Leistung des Gelegenheitsverkehrs um

0,4 %; das Aufkommen ging um 0,5 % zurück. Nach einer positiven Entwicklung in den ersten Monaten des Jahres 2005 haben sich die Buchungszahlen wieder verschlechtert, so dass für 2005 mit einem weiteren Rückgang der Leistung um 0,3 % zu rechnen ist. Wegen des Wettbewerbs mit den Fluggesellschaften, der nur das mittlere und obere Entfernungssegment betrifft, geht die Reiseweite leicht zurück. 2006 kann mit einer Zunahme der Leistung um 0,6 % der Ansatz einer Trendwende im Gelegenheitsverkehr erwartet werden.

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 12,3 % ein noch stärkeres Wachstum. Das Verkehrsaufkommen der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen erreichte damit im Jahr 2004 rund 138,5 Mio. Fluggäste.

Gegenüber der Verkehrsprognose Winter 2004/05 [ProgTrans 2005], bei deren Erstellung noch keine vollständigen Statistiken für 2004 vorlagen, ist das Wachstum für 2004 somit deutlich stärker ausgefallen, als mit 8,2 % prognostiziert.

In der Einzelbetrachtung differenziert sich aber das Bild zwischen innerdeutschem und grenzüberschreitendem Verkehr. Im innerdeutschen Verkehr ist derzeit eine Stagnation der Luftverkehrsnachfrage zu beobachten. Mit -0,1 % gab es in 2004 hier nur ein Nullwachstum. Gegenüber der Winterprognose von 0,5 % fiel die tatsächliche Entwicklung also noch leicht zurück.

Die Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr fiel hingegen deutlich kräftiger aus, als der prognostizierte Anstieg von 10 %. So stieg die Zahl der zwischen Deutschland und europäischen Destinationen beförderten Passagiere um 13 % und der Personenverkehr von und zu interkontinentalen Gebieten sogar um 16,4 %. Insgesamt kam der grenzüberschreitende Verkehr so auf ein Plus von 13,9 %. Europa- und Interkontinentalverkehre unterscheiden sich aber beim Verhältnis von Direktfliegern zu Umsteigern. Im interkontinentalen Verkehr lag das höhere Verkehrswachs-

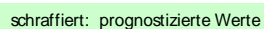
tum in 2004 bei den Umsteigern, was mit der weiter zunehmenden Bedeutung der Hubs im internationalen Luftverkehr einhergeht.

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 mit rund 64 % den größten Verkehrsanteil am Gesamtaufkommen auf. Die größte Dynamik zeigte 2004 der Interkontinentalverkehr.

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

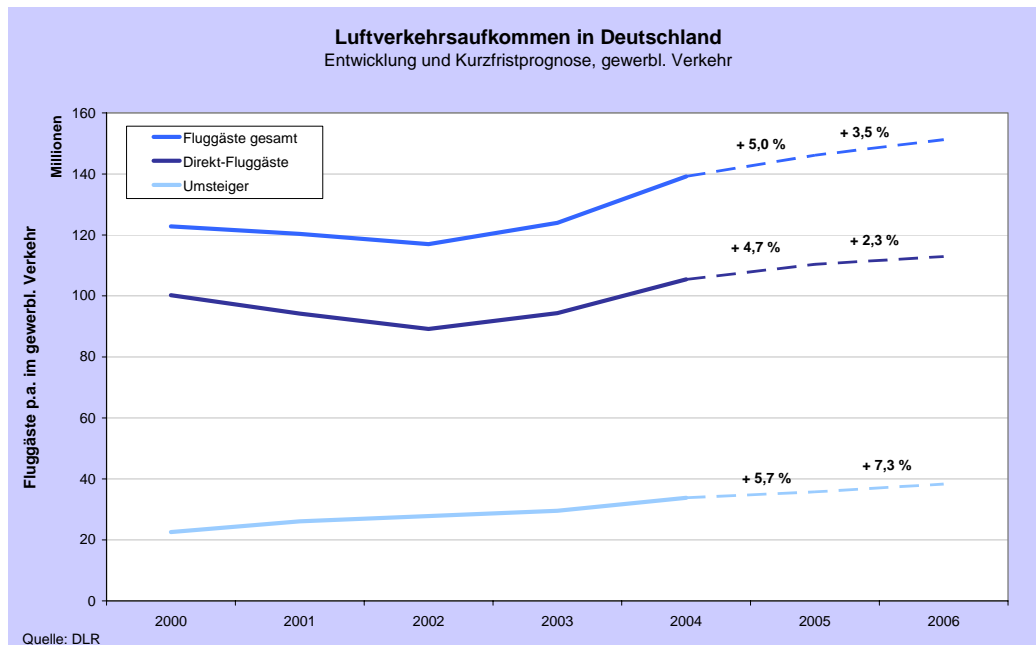
	2003	2004	2005	2006	% 03-04	% 04-05	% 05-06
innerdeutsch	14,4 Mio.	14,3 Mio.	14,9 Mio.	14,9 Mio.	-0,1%	3,7%	0,4%
Europa	78,4 Mio.	88,6 Mio.	94,6 Mio.	98,3 Mio.	13,0%	6,7%	3,9%
Interkont	30,6 Mio.	35,6 Mio.	36,0 Mio.	37,3 Mio.	16,4%	1,1%	3,6%
Summe	123,3 Mio.	138,5 Mio.	145,4 Mio.	150,5 Mio.	12,3%	5,0%	3,5%

Quelle: DLR, Statistisches Bundesamt

 schraffiert: prognostizierte Werte

Das Luftverkehrsaufkommen wird auch im laufenden Jahr weiterhin wachsen, wobei die starke Zunahme des Vorjahres nicht noch einmal erreicht wird. Mit 5,0 % wird das Wachstum vielmehr im Bereich des langjährigen Mittels liegen. Treiber dieses Wachstums sind Fluggäste von und zu europäischen Destinationen, die künftig das stärkste Wachstumspotenzial aufweisen. Auch wird die Bedeutung der Umsteiger weiter zunehmen.

Abbildung P-4: Luftverkehrsaufkommen - beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr



Das dominante Wachstum der Direktflieger auf europäischen Destinationen kann die Dynamik des Vorjahres nicht mehr erreichen. Ein Grund dafür ist der weitgehend abgeschlossene Markteintritt der Low-Cost-Carrier und die nun beginnende Konsolidierungsphase des Luftverkehrsmarktes.

Für das nächste Jahr wird im Vergleich mit der Winterprognose mit einem leicht abgeschwächten Wachstum gerechnet. Dies liegt u.a. in dem Basiseffekt begründet, der aus dem starken Wachstum des Jahres 2004 resultiert. Sehr ausgeprägt ist dieser Effekt beim Interkontinentalverkehr, wo das Vorjahreswachstum ein Niveau vorlegt, das im langjährigen Mittel als atypisch hoch anzusehen ist.

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. Für 2006 wird ein moderates Wachstum von 3,5 % erwartet. Ein weiterer Ausblick wird in der Winterprognose 2005/06 gegeben.