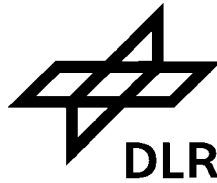


BVU



---

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

## **Kurzfristprognose Sommer 2006**

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

Juli 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](http://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](http://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](http://www.isl.org)

## Inhaltsverzeichnis

<b>0.</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Die kurzfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft</b>	<b>5</b>
2.1	Bevölkerung	5
2.2	Wirtschaftliche Eckdaten	5
2.3	Sonstige Leitdaten	9
<b>3.</b>	<b>Die kurzfristige Entwicklung des Güterverkehrs</b>	<b>11</b>
3.1	Güterverkehr nach Landverkehrsträgern	11
3.2	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen	21
3.3	Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Güterarten	26
3.4	Seeverkehr	36
3.5	Prognose-Vergleich Güterverkehr	40
3.5.1	Vergleich von Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognosen zum Güterverkehr	40
3.5.2	Vergleich von Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognose mit der Langfristprognose BVWP 2003 zum Güterverkehr	44
<b>4.</b>	<b>Die kurzfristige Entwicklung des Personenverkehrs</b>	<b>47</b>
4.1	Personenverkehr nach Landverkehrsträgern	47
4.2	Motorisierter Individualverkehr	55
4.3	Personenverkehr mit Bus und Bahn	59
4.4	Personen-Luftverkehr	63
4.5	Prognose-Vergleich Personenverkehr	66
4.5.1	Vergleich von Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognosen zum Personenverkehr	66
4.5.2	Vergleich von Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognose mit der Langfristprognose BVWP 2003 zum Personenverkehr	70

## 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 Sommer 2006** gibt einen Überblick zu den Ergebnissen des vergangenen Jahres 2005 und stellt die kurzfristig für 2006 und 2007 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 1,4 %, für 2006 2,1 %. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) erwartet für die **deutsche Wirtschaft** nach 0,9 % im Jahr 2005 ein Wachstum von 1,6 % im Jahr 2006, sowie von 1,0 % für 2007.

Im Jahr 2005 ist die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung** um 3,0 % gestiegen. Wie schon im Jahr 2004 konnte die Bahn ihren Marktanteil trotz des starken Wettbewerbs mit dem Straßengüterverkehr leicht erhöhen; die Entwicklung der Binnenschifftransporte wurde durch Niedrigwasser gedämpft. Der Straßengüterverkehr stieg um 3,2 % an, die Wachstumsrate der Bahn lag bei + 3,8 %, die des Binnenschiffs bei + 0,7 %.

Für das Jahr 2006 wird im Vergleich zu 2005 aufgrund der positiven Wirtschaftsentwicklung und des stark wachsenden Außenhandels ein noch höheres Güterver-

kehrswachstum als 2005 erwartet. Auch 2006 wird die Bahn stärker (+ 7,7 %) als der Straßengüterverkehr (+ 4,8 %) wachsen, das Binnenschiff war zu Jahresanfang und im Sommer 2006 erneut längere Zeit mit Niedrigwasser konfrontiert (- 0,6 %). 2007 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, teilweise, aber nicht nur wegen des Wachstums der Hinterlandverkehre der deutschen Seehäfen. Wachstumskräfte im grenzüberschreitenden Landverkehr sind die EU-Integration, die Verkehre mit Osteuropa in partieller Vorwegnahme der Effekte eines EU-Beitritts von Rumänien und Bulgarien 2007, die Öffnung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs ab 2006 sowie die stufenweise Freigabe der Kabotage in der erweiterten EU ab 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 bei stagnierendem privaten Verbrauch (0,0 %) vor allem aufgrund der Kraftstoffpreissteigerungen um gut 10 % im Jahresverlauf um 1,0 % zurückgegangen. Sie wird quantitativ von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (- 1,5 %) bestimmt. Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wird vom Rückgang der jährlichen Fahrleistungen pro Pkw mehr als ausgeglichen. Weitere Reaktionen auf die Kraftstoffpreissteigerungen sind ein vorübergehender Anstieg des Pkw-Besetzungsgrads und eine vorübergehende Absenkung der durchschnittlichen Entfernung pro Fahrt. Der öffentliche Verkehr stieg im Jahr 2005 um 1,6 % an, der Fernverkehr etwas stärker als der Nahverkehr.

Für 2006 wird ein weiterer Rückgang des Individualverkehrs (- 0,5 %) und der gesamten Personenverkehrsleistung (- 0,2 %) erwartet. Die Verlagerung von Fahrten auf Bus und Bahn als Reaktion auf die Kraftstoffpreise, weitere Angebotsverbesserungen, in begrenztem Umfang auch die Fußball-Weltmeisterschaft, bewirken einen weiteren Anstieg des Öffentlichen Verkehrs. 2007 wird wieder von einer ganz leichten Zunahme der gesamten Personenverkehrsleistung und der Pkw-Verkehrsleistung ausgegangen. Eine leichte Zunahme des Bus- und Bahnverkehrs

insgesamt wird stärker vom Fern- als vom Nahverkehr getragen; für den Nahverkehr auf der Straße werden 2007 leichte Rückgänge erwartet.

Im **Luftverkehr** war 2005 mit + 7,6 % ein starkes, gegenüber 2004 (+ 12,1 %) aber etwas abgeschwächtes Passagierwachstum zu verzeichnen. Für 2006 und 2007 wird auch weiterhin ein Zuwachs der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen erwartet (+ 4,9 % bzw. + 3,7 %). Treiber dieses Wachstums ist der grenzüberschreitende Verkehr. Die Interkontinental-Verkehre (2006 + 4,4 %, 2007 + 3,5 %) werden wieder in ähnlicher Größenordnung wie die Europa-Verkehre (+ 5,1 % / + 3,5 %) wachsen. Im Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2007 resultiert ein jährliches Wachstum von 5,4 %.

## 1. Einleitung

Mit der „Verkehrsprognose Sommer 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 Sommerprognose 2006 für die Jahre 2006 und 2007 vor. Grundlage sind die offiziellen Prognosen der deutschen Bundesregierung zur Wirtschaftsentwicklung.<sup>1</sup>

Nachfolgend werden die Ergebnisse dargestellt.

---

<sup>1</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Projektion der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland (Herbstprojektion 2005), Oktober 2005.

## 2. Die kurzfristige 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 2007 praktisch konstant bleiben.

Die fahrfähige Bevölkerung (18 Jahre und älter) wird zwischen 2005 und 2007 von 67,8 Mio Personen auf 68,1 Mio Personen wachsen, während die Bevölkerungszahl zwischen 10 Jahren und 18 Jahren, die für den Schülerverkehr bestimmend ist, von 8,1 Mio Personen auf 7,9 Mio Personen zurückgehen wird.

### 2.2 Wirtschaftliche Eckdaten

Die Entwicklung der **Weltwirtschaft** ist ungebrochen dynamisch. In praktisch allen Industrieländern ist eine positive konjunkturelle Entwicklung zu verzeichnen, die die dämpfenden Wirkungen der Rohstoffpreissteigerungen mehr als ausgleicht.<sup>2</sup> Das weltwirtschaftliche Wachstum wird weiterhin von den USA und den asiatischen Ländern bestimmt. Für die **US-Wirtschaft** werden nach + 3,5 % 2005 für 2006 und 2007 reale BIP-Wachstumsraten von 3,4 % bzw. 3,0 % erwartet. Für **China** werden mit Wachstumsraten von + 9,9 % 2005 über + 9,5 % 2006 und + 9,0 % 2007 sogar etwas höhere Wachstumsraten prognostiziert als um die Jahreswende. Die **südostasiatischen Länder** haben sich von der Tsunami-Katastrophe erholt, spüren aber vor allem bei der Inlandsnachfrage die hohen Energiepreise. Für sie wird ein Wachstum von 4,6 % 2005, + 5,0 % 2006 und + 4,5 % 2007 erwartet. Auch **Japan** liegt mit Wachstumsraten von + 2,7 %, + 3,3 %, + 2,5 % in den Jahren 2005 bis 2007 noch um etwa einen Prozentpunkt über dem Wachstum der europäischen Länder.

---

<sup>2</sup> Vgl. dazu: DIW-Wochenbericht Nr. 18/2006: Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Frühjahr 2006, sowie DIW-Wochenbericht Nr. 27/28/2006: Tendenzen der Wirtschaftsentwicklung 2006/2007.



Die wirtschaftliche Entwicklung in **Europa** wird vom Euroraum mit einem realen Wirtschaftswachstum von + 1,4 % 2005, + 2,1 % 2006 und + 1,8 % 2007 geprägt. Trotz der hohen Energiepreise wird für 2006 damit sogar ein höheres Wachstum als für 2004 (+ 1,8 %) erwartet. Die Exporte und die Anlageinvestitionen tragen den Aufschwung stärker als der private Verbrauch. Dies gilt besonders für Deutschland, Österreich und die Niederlande, denen im Export vor allem der kräftige Anstieg der weltweiten Investitionsgüternachfrage zugute kommt, während in Spanien, Italien und Frankreich die Industriestruktur eher von Konsumgütern geprägt ist; zudem hat sich dort die preisliche Wettbewerbsfähigkeit verschlechtert. Deshalb spielt in diesen Ländern die Binnennachfrage eine größere Rolle.

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 weiterhin deutlich höheren Wachstumsraten als der EU-15-Durchschnitt fort. Für Polen werden nach + 5,4 % im Jahr 2004 und + 3,2 % 2005 für 2006 4,5 % und für 2007 ebenfalls + 4,5 % Wachstum erwartet, für Tschechien lauten die entsprechenden Einschätzungen + 4,4 %/ + 6,0 %/ + 6,0 %/ + 5,0 % sowie für Ungarn + 4,2 %/ + 4,1 %/ + 4,5 %/ + 4,2 %. Die höchsten Wachstumsraten der Beitrittsländer weisen die baltischen Staaten auf, z.B. Lettland 2005 + 10,2 %, Estland + 9,7 %. Für alle Beitrittsländer werden überdurchschnittliche Zunahmen der Binnennachfrage erwartet, die sich auch in positiven Impulsen für die Importe aus den EU-15-Ländern niederschlagen.

In **Deutschland** bestimmen dagegen nach wie vor die Exporte das Wirtschaftswachstum. Im Jahr 2004 wuchs das reale **BIP** in Deutschland um 1,6 %, 2005 um 0,9 %, für 2006 wird in der Frühjahrsprojektion des BMWI ein Wachstum von 1,6 % erwartet. Damit stellt sich die Entwicklung für 2005 und für 2006 positiver dar, als es um die Jahreswende prognostiziert wurde.

Saisonbereinigt stieg das BIP im ersten Quartal des Jahres 2006 um knapp 1,4 %.<sup>3</sup> Für 2007 erwartet das BMWI eine Wachstumsrate von 1,0 %. Der Zuwachs fällt gegenüber 2006 vor allem wegen der Mehrwertsteuererhöhung zum 01.01.2007 deutlich geringer aus.

---

<sup>3</sup> Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.3, erstes Quartal 2006.

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	2007	% 02-03	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
Bevölkerung am 31.12.	82,5	82,5	82,5	82,5	82,4	82,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bevölkerung 18+	67,3	67,5	67,7	67,8	67,9	68,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Bevölkerung 10-18	8,3	8,3	8,2	8,1	8,0	7,9	-0,9	-1,4	-1,0	-1,0	-1,1
Erwerbstätige im Inland	39,1	38,7	38,9	38,7	38,7	38,8	-1,0	0,4	-0,3	0,0	0,1
Bruttoinlandsprodukt <sup>1</sup>	2.089	2.085	2.119	2.138	2.172	2.193	-0,2	1,6	0,9	1,6	1,0
Exporte <sup>1</sup>	764	782	855	909	983	1.046	2,4	9,3	6,3	8,2	6,4
Importe <sup>1</sup>	680	715	765	805	874	925	5,1	7,0	5,3	8,5	5,8
Privater Verbrauch <sup>1</sup>	1.230	1.232	1.239	1.238	1.242	1.240	0,1	0,6	0,0	0,3	-0,2
Inlandskraftstoffabsatz <sup>2</sup>	56,3	54,6	55,0	53,2	52,9	52,7	-3,1	0,7	-3,3	-0,6	-0,4
dar. Ottokraftstoffe <sup>2</sup>	27,2	25,9	25,0	23,4	22,6	22,0	-4,9	-3,1	-6,4	-3,4	-2,7
dar. Diesekraftstoffe <sup>2</sup>	29,1	28,7	29,9	29,7	30,2	30,6	-1,3	4,1	-0,6	1,7	1,3

Quellen:

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

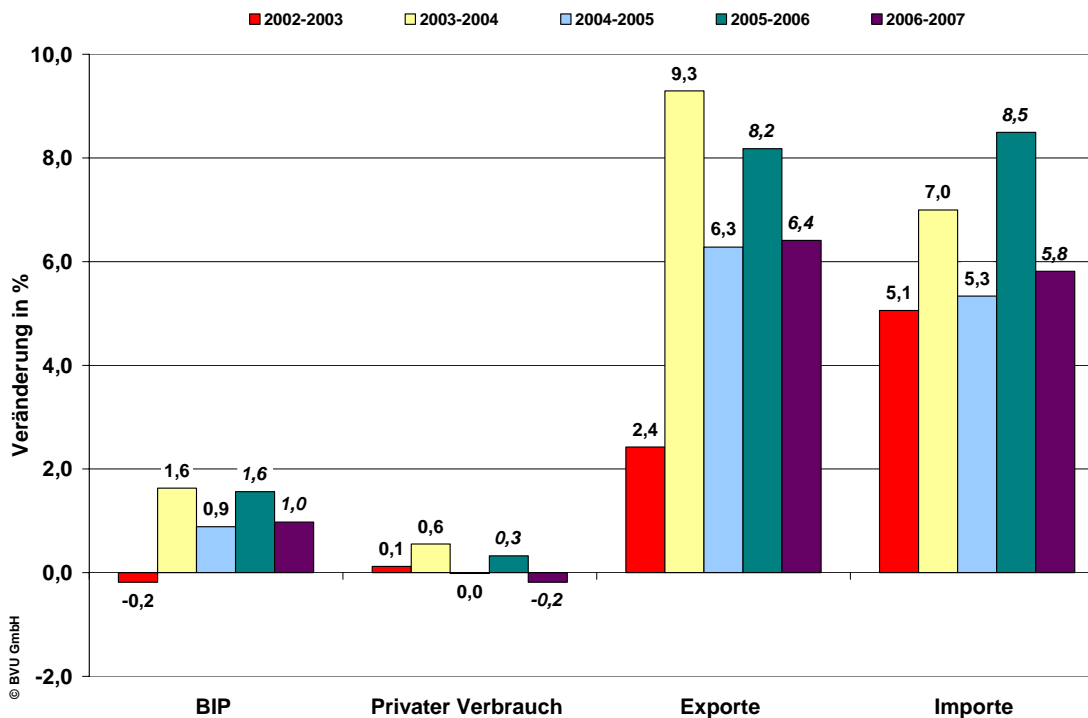
Anmerkungen:

- 1 Zu Preisen von 2000 (real, Kettenindizes). Prognose: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Frühjahrsprojektion vom Mai 2006 für 2006 und 2007
- 2 Für 2006 und 2007 Prognose: Mineralölwirtschaftsverband (einschließlich biogener Kraftstoffe), Stand 06/2006

Ähnlich wie schon 2004 war das Wirtschaftswachstum des Jahres 2005 von 0,9 % großteils auf den Außenbeitrag (Exporte + 6,3 %, Importe + 5,3 %) und die Ausrüstungsinvestitionen (+ 4,0 %), nicht auf die gesamten Investitionen (- 0,2 %) zurückzuführen. Der private Verbrauch stagnierte im Jahr 2005 (- 0,0 %; 2004 dagegen + 0,6 %). Die **Exporte** werden wie 2004 und 2005 auch 2006 und 2007 mit Wachstumsraten von 8,2 % sowie 6,4 % p.a. Wachstumsmotor bleiben. Das Wachstum der **Importe** von + 8,5 % bzw. + 5,8 % wird sich an das der Exporte angleichen und 2006 sogar zu einem vorübergehend negativen Außenbeitrag führen.

Nach der Stagnation 2005 wird der **private Konsum** nach Einschätzung des BMWI mit 2006 + 0,3 % ganz leicht steigen und wegen der Mehrwertsteuererhöhung und weiteren Abgabensteigerungen 2007 mit - 0,2 % wieder ganz leicht sinken. Die unterjährige tatsächliche Entwicklung fällt positiver aus als zur Jahreswende vom BMWI prognostiziert: Saisonbereinigt stieg der private Verbrauch im ersten Quartal des Jahres 2006 um 0,4 % (statt einer im Winter erwarteten Abnahme um 0,1 %).

Die gesamten Anlageinvestitionen (Ausrüstungs- und Bauinvestitionen: beide Komponenten machen jeweils die Hälfte aus) werden 2006 und 2007 um 3,4 % bzw. 2,7 % wachsen. 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**

Der praktisch seit 1995 andauernde Rückgang der Bruttowertschöpfung des **Baugewerbes** ist im vierten Quartal 2005 zum Stillstand gekommen und hat sich umgekehrt. Für das Gesamtjahr 2005 resultiert ein Rückgang um 3,8 %, 2006 ist nach Einschätzung des BMWI ein Anstieg um 1,8 %, 2007 um 0,4 % zu erwarten. Im ersten Quartal 2006 stieg die Bruttowertschöpfung der Bauwirtschaft saisonbereinigt um 0,3 %.

### 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 (- 3,7 %) zum langfristigen Trend eines abnehmenden Steinkohleabsatzes in Energiewirtschaft und Stahlindustrie zurück, der sich auch 2007 mit - 2,7 % fortsetzen wird.

Nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle und Mineralölwirtschaftsverbandes ging der Absatz von **Mineralölprodukten** in Deutschland (einschließlich biogener Kraftstoffe) wie praktisch seit 1999 auch 2005 mit – 2,1 % weiter zurück.<sup>4</sup> Nur beim Flugturbinenkraftstoff (+ 7,6 %) waren Steigerungen zu verzeichnen, die von Rückgängen bei Dieselkraftstoff (- 0,6 %, ohne Biokraftstoffe - 1,3 %) sowie bei Otto-Kraftstoff (- 6,4 %), leichtem (- 3,8 %) und schwerem Heizöl (- 3,5 %) überlagert wurden.

Die tatsächliche Entwicklung von Januar bis April 2006 war wiederum von Absatzrückgängen geprägt: In diesem Zeitraum sank der Absatz an Otto-Kraftstoffen um 7,6 %, der Diesel-Absatz ohne Biokomponenten um 2,4 %. Bei leichtem Heizöl (winterbedingt) und bei Flugturbinenkraftstoff waren Zunahmen zu verzeichnen. Für das gesamte Jahr 2006 erwartet der Mineralölwirtschaftsverband einen leichten Anstieg des Absatzes um 1,6 %. Für Otto-Kraftstoff ergibt sich dabei eine weitere Einbuße von 3,4 %, für Diesel dagegen ein Anstieg um 1,6 %, wiederum einschließlich biogener Kraftstoffe. Bis 2007 resultiert ein weiterer Rückgang von 2,7 % bei Otto-Kraftstoff und eine Steigerung von 1,3 % bei Dieselkraftstoff. Mittelfristig rechnet der Verband vor allem aufgrund von Effizienzsteigerungen im Energieeinsatz mit weite-

---

<sup>4</sup> Die amtliche Mineralölstatistik des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) erfasst bisher ausschließlich die Mineralöle im eigentlichen Sinn. In den Zahlen des BAFA für Dieselkraftstoff ist beigemischter Biodiesel allerdings enthalten. Die Statistik des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV) berücksichtigt seit 2005 zusätzlich den reinen biogenen Dieselkraftstoff mit einer Menge von 0,8 Mio t 2003, 1,0 Mio t 2004 und 1,2 Mio t 2005.

ren leichten Rückgängen bei Otto-Kraftstoff und Heizöl, und damit auch des Gesamtumsatzes.

Für die dynamisch wachsenden Transporte hochwertiger Güter ist die Bruttowertschöpfung des gesamten **Verarbeitenden Gewerbes** (ohne Bauwirtschaft, Bergbau und Energie/Wasserversorgung) ein wichtiger Indikator. Nach einem Wachstum von 4,6 % im Jahr 2004 war 2005 eine Steigerung um 3,0 % zu verzeichnen. Die Projektion des BMWI quantifiziert das Wachstum des Verarbeitenden Gewerbes für 2006 mit 4,4 %, für 2007 mit 1,4 %. Im ersten Quartal 2006 betrug das Wachstum 4,3 %.

Für die **Ernährungsindustrie** werden nach 0,8 % Wachstum 2004 Zuwachsraten von 1,6 % für 2005, 2,0 % für 2006, sowie 1,5 % für 2007 erwartet. Die Belebung des privaten Verbrauchs und die Fußball-WM sind positive Einflüsse für 2006.

Für die **Chemische Industrie** werden als Zuwachs der Bruttowertschöpfung nach + 1,4 % 2004 für 2005 + 4,1 % prognostiziert, für 2006 + 0,5 % sowie für 2007 + 2,1 %. 2005 wurde die Entwicklung durch die Grundstoffchemie getragen, während 2006 eher die Spezial-Chemikalien und der Pharmabereich Wachstumsträger sein werden. Das reale Wachstum fällt jedoch geringer aus als 2005.

### 3. Die kurzfristige Entwicklung des Güterverkehrs

#### 3.1 Güterverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** stieg 2005 um 3,0 %. Entgegen dem langjährigen Trend war das Wachstum der Schiene mit + 3,8 % besonders hoch und übertraf sogar das des Straßengüterfern- und -regionalverkehrs (3,5 %; Straße insgesamt + 3,2 %), so dass wie schon 2004 auch der Marktanteil der Schiene anstieg. Während es bis in den Herbst 2005 aussah, als könne auch die Binnenschifffahrt im zweiten Jahr in Folge ihren Marktanteil steigern, führten Verluste durch Niedrigwasser im letzten Quartal 2005 zu einem Zuwachs von nur 0,7 % für die Binnenschifffahrt im Gesamtjahr 2005.

In Tabelle G-1 sind die Transportleistungen der Landverkehrsträger zusammen gefasst. Im Gegensatz zum früheren Vorgehen in den Langfristprognosen ist der Kabotage-Verkehr ausländischer Lkw in Deutschland aufgrund seiner steigenden Bedeutung in die Summenwerte mit hinein gerechnet. Die Summe der grenzüberschreitenden und der Kabotage-Verkehre ausländischer Fahrzeuge ist ebenfalls mit ausgewiesen.

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

	2003	2004	2005	2006	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
Straßengüterverkehr <sup>1</sup>	363,9	382,0	394,1	413,1	426,1	5,0	3,2	4,8	3,1
Inländische Lkw	255,8	266,7	271,8	281,2	286,6	4,3	1,9	3,4	1,9
Nahverkehr	25,8	26,0	25,6	25,9	26,0	0,7	-1,5	1,3	0,2
Regionalverkehr	47,7	48,5	49,9	51,0	51,7	1,7	2,8	2,3	1,3
Fernverkehr	182,3	192,2	196,3	204,2	209,0	5,5	2,1	4,0	2,3
Ausländische Lkw	108,1	115,3	122,3	131,9	139,5	6,6	6,1	7,9	5,7
Ausländische Lkw grenzüb. <sup>2</sup>	105,1	111,5	117,8	126,8	133,2	6,0	5,7	7,6	5,0
Kabotage <sup>3</sup>	3,0	3,8	4,4	5,1	6,3	27,2	18,0	15,0	24,0
Eisenbahn <sup>4</sup>	85,1	91,9	95,4	102,7	106,4	8,1	3,8	7,7	3,6
Binnenschifffahrt	58,2	63,7	64,1	63,7	64,5	9,5	0,7	-0,6	1,2
Rohrfernleitungen <sup>5</sup>	15,4	16,2	16,7	16,4	16,5	5,4	3,1	-2,2	0,5
Alle Landverkehrsträger <sup>1</sup>	522,5	553,8	570,3	595,9	613,4	6,0	3,0	4,5	2,9

Quellen:

Kraffahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw

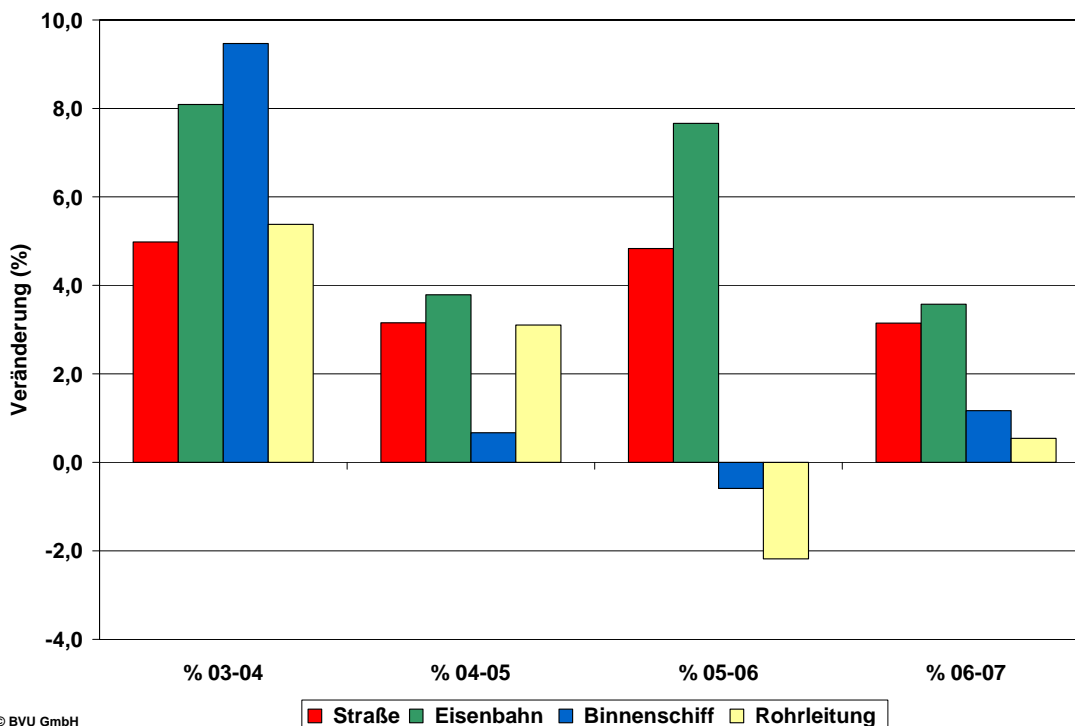
2 Für 2004 Daten lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

3 Für 2003/4 Daten lt. KBA / Eurostat; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

4 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

5 Nur Rohöl

**Abbildung G-1: Entwicklung der modalen Güterverkehrsleistung (% p.a.)**



Der Nahbereich des **Straßengüterverkehrs** konnte 2004 erstmals seit mehreren Jahren schwach um 0,7 % wachsen. Für 2005 ergab sich wegen der schwachen Entwicklung der Bauwirtschaft wieder ein Rückgang von – 1,5 %. Verantwortlich für die unterdurchschnittliche Entwicklung des Nahbereichs ist neben der rückläufigen bzw. verhaltenen Entwicklung der Bauwirtschaft der Trend steigender Durchschnittsentfernungen, der Verkehre vom „Nahbereich“ des Straßengüterverkehrs in den „Regionalbereich“ „hineinwachsen“ lässt, sowie eine Umschichtung von Auslieferungsverkehren der KEP-Dienste von Lkw über 3,5 t Gesamtgewicht zu Klein-Lkw unter 3,5 t Gesamtgewicht, die in der Güterkraftverkehrserhebung nicht erfasst werden.

Entgegen dem langjährigen Trend wuchs im Jahr 2005 der Regionalbereich stärker als der Fernbereich. Für die Jahre 2006 und 2007 wird aber wieder eine überdurchschnittliche Zunahme des Fernbereichs erwartet. Entsprechend der inzwischen positiven Aussichten für die Bauwirtschaft wird der Nahbereich 2006 und 2007 wieder (leicht) wachsen.

Für 2006 wird eine Zunahme des Straßengüterverkehrs um 4,8 % erwartet, für 2007 um 3,1 % (Regional- und Fernbereich + 5,1 % bzw. + 3,3 %). In den ersten Monaten des Jahres 2006 kam es aufgrund hoher Nachfrage schon zu Engpässen bei der Lkw-Transportkapazität und zu entsprechenden Preissteigerungen.

Beim Niveau der ausländischen Fahrzeuge haben sich nach Vorliegen der Eurostat-Daten 2004 und nach ihrer Auswertung durch das KBA sowie der Ergänzung der in Drittländern zugelassenen Fahrzeuge durch die BVU nochmals Änderungen ergeben. Diese wurden für die Jahre davor rückgerechnet, um eine konsistente Zeitreihe zu erhalten. Daraus ergibt sich eine um etwa 2 Mrd Tkm niedrigere Transportleistung im Straßengüterverkehr (höherer Versand, niedrigerer Empfang, leicht niedrigerer Transit); dies sind etwa 0,5 % des gesamten Straßengüterverkehrs und 1,5 % des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs.

Die **Schiene** ist nach den überdurchschnittlichen Zuwächsen des Jahres 2004 (insgesamt + 8,1 %) auch im Jahr 2005 mit einer Leistungssteigerung um 3,8 % stärker gewachsen als die Straße. Für 2005 steht dahinter jedoch kein Gewinn an Aufkom-



men (in t), sondern eine Umschichtung von kürzer zu länger laufenden Verkehren und eine entsprechende Erhöhung der durchschnittlichen Entfernung. Die Seehafen hinterlandverkehre, die überdurchschnittlich wachsen, sind jedoch nicht die einzige Ursache für die Verkehrssteigerungen. Der bereits erwähnte Rückgang der Stahlproduktion schlug 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 (+ 7,7 %) und 2007 (+ 3,6 %) ein überproportionales Wachstum für die Schiene erwartet, das sich auch in einer entsprechenden Steigerung der ersten Monate 2006 (Januar – Februar + 10,4 %, Januar – März + 13,6 %) niederschlägt. Zu den Steigerungen in den ersten Monaten 2006 haben allerdings auch voraussichtlich vorübergehende Verlagerungen von der Binnenschifffahrt aufgrund des harten Winters und entsprechender Niedrigwasser- und Eisgang-Einflüsse beigetragen, die Steigerungen im März sind auch durch die Ostertermine (2005 im März, 2006 im April) bedingt. Dennoch wird auch für das gesamte Jahr 2006 ein sehr hohes Wachstum des Eisenbahn-Güterverkehrs erwartet.

Ein besonderer Wachstumsträger für die Schiene ist der Kombinierte Verkehr. 2005 nahm seine Leistung um 9,2 % zu. In den ersten fünf Monaten des Jahres 2006 waren Zuwachsraten von etwa 10 % zu verzeichnen. Es werden allerdings teilweise Pünktlichkeitsmängel und Kapazitätsprobleme bei Terminals und Strecken spürbar, so dass sich das Wachstumstempo im Laufe des Jahres 2006 leicht abschwächen dürfte.

Mit der für das Jahr 2006 erwarteten Schienen-Gütertransportmenge von 327,9 Mio t würde wieder die Menge des Eisenbahn-Güterverkehrs in Westdeutschland von 1985 (324,4 Mio t) überschritten. Die dahinterstehende Leistung wäre 2006 mit 102,7 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.

Seit 1998 waren im Kombinierten Schienenverkehr Verkehre in Höhe von etwa 3,5 bis 4 Mio t nicht erfasst worden. Für 2005 wurde diese Untererfassung vom Statistischen Bundesamt korrigiert und zusätzlich die Erfassung des Eigengewichts der

Behälter im kombinierten Verkehr in Höhe von weiteren 6,5 bis 7 Mio t neu eingeführt, um eine vergleichbare Basis mit den anderen Verkehrsträgern herzustellen. Bei den neu berücksichtigten Behältergewichten handelt es sich um die Eigengewichte der Container, der Wechselbehälter und der Sattelanhänger im unbegleiteten kombinierten Verkehr, aber auch das gesamte Leergewicht der Last-/ Sattelzüge, die mit der Rollenden Landstraße befördert werden. Die Rollende Landstraße ist aber mindestens seit 2004 für die auf Deutschland bezogenen Verkehre unbedeutend. Nach der Leistung handelt es sich um eine Differenz von insgesamt 5,7 Mrd Tkm (6,4 %) zwischen der gesamten Eisenbahn-Verkehrsleistung für 2005 nach bisheriger Rechnung und der Leistung von 2005 mit Korrektur der Untererfassung und Einbeziehung der Eigengewichte der Behälter. Die Änderungen betreffen nur den kombinierten Verkehr und nur das NST-Kapitel 9 (Halb- und Fertigerzeugnisse), aber alle Hauptverkehrsrelationen.

Das **Binnenschiff** hat 2004 weitgehend die niedrigwasserbedingten Einbußen aus dem Jahr 2003 aufholen können. Während des Jahres 2005 zeichnete sich ein erneuter deutlicher Anstieg der Leistung des Binnenschiffs ab, bedingt durch ungewöhnlich hohe Transporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse infolge einer Rekordernente bei Getreide, hoher Getreideexporte und Steigerungen beim Containertransport infolge des Booms der Seeschifffahrt. Weil in den letzten drei Monaten des Jahres 2005 wegen starken Niedrigwassers die Leistungen um 13 bis 25 % pro Monat gegenüber dem jeweiligen Vorjahresmonat sanken, ergab sich für das Gesamtjahr dennoch nur ein Anstieg des Binnenschiffs um 0,7 %. Auch in den ersten vier Monaten des Jahres 2006 musste die Binnenschifffahrt gegenüber dem Vorjahreszeitraum Einbußen (- 11 % Transportleistung) vor allem durch Niedrigwasser, teilweise auch Eisgang, infolge des winterlichen Wetters hinnehmen. Für das restliche Jahr wird eine bessere Entwicklung und auch die Aufholung der Einbußen aus dem letzten Quartal des Jahres 2005 erwartet. Durch das hochsommerliche Wetter im Juni und Juli 2006 zeichnet sich bereits neuer Niedrigwassereinfluss ab. Insgesamt ergibt sich für das Gesamtjahr 2006 ein nur moderater Rückgang von - 0,6 %, für 2007 werden + 1,2 % erwartet.

Der **Rohrleitungsverkehr** mit Rohöl hat 2004 und 2005 trotz leicht rückläufigem Mineralölabsatz um 5,4 % bzw. 3,1 % zugenommen. Dies hängt u.a. damit zusam-

men, dass die Produktion der Raffinerien wegen hoher 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 höchstens moderate Steigerungen zu erwarten. Für 2006 zeichnet sich nach der unterjährigen Entwicklung ein Rückgang ab, der für das Gesamtjahr auf – 2,2 % beziffert wurde, für 2007 werden + 0,5 % prognostiziert.

In den zurückliegenden Mittelfristprognosen wurden von der Anfang 2005 eingeführten **streckenabhängigen Lkw-Gebühr** keine spürbaren Wirkungen auf das Niveau der Verkehrsleistung oder auf deren Aufteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern erwartet. Nach Vorliegen der endgültigen Daten für 2005 und des Berichts der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Verkehrsverlagerungen infolge der Lkw-Maut“ können nunmehr jedoch folgende Feststellungen getroffen werden:

- Das im Vergleich zur Schiene unterdurchschnittliche Wachstum des Straßengüterverkehrs im Jahre 2005 liegt mit großer Wahrscheinlichkeit neben Wettbewerbswirkungen an den Kraftstoffpreissteigerungen, aber auch an der Maut.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr wird versucht, früher auf das ausländische Netz zu wechseln (z.B. im Verkehr Skandinavien – Benelux schon im Emsland statt erst im Rhein-Ruhr-Raum).
- Der Wechsel ins nachgeordnete Netz ist jedoch von untergeordneter Bedeutung.
- Eine weitere Reaktion auf die Maut ist der Wechsel vom Werk- zum gewerblichen Verkehr, also von Eigenerstellung zu Fremdvergabe von Transportleistungen: Bei deutschen Lkw setzt sich die Zunahme von 1,9 % 2005, bezogen auf die Transportleistung, über alle Hauptverkehrsrelationen und Verkehrsarten aus einem Zuwachs des gewerblichen Verkehrs um 4,1 % und einem parallelen Rückgang des Werkverkehrs um 5,6 % zusammen.
- Obwohl allgemein von einer weitgehenden Ausschöpfung der Rationalisierungsreserven im Straßengüterverkehr auszugehen ist, führten die Kraftstoffpreissteigerungen und die Mauteinführung im Jahr 2005 dennoch zu starken Reaktionen bei der Einsatz-/Fahrorganisation: Der im vorigen Spiegelstrich erwähnten Steigerung der Tonnenkilometer deutscher Lkw um 1,9 % steht ei-

ne Stagnation der Fahrleistung (- 0,2 %) gegenüber. Dahinter steckt wiederum ein Anstieg der beladenen Fahrzeugkilometer um 1,3 % und ein paralleler Rückgang der Leerfahrten, überwiegend im Binnenverkehr, um - 5,4 %.

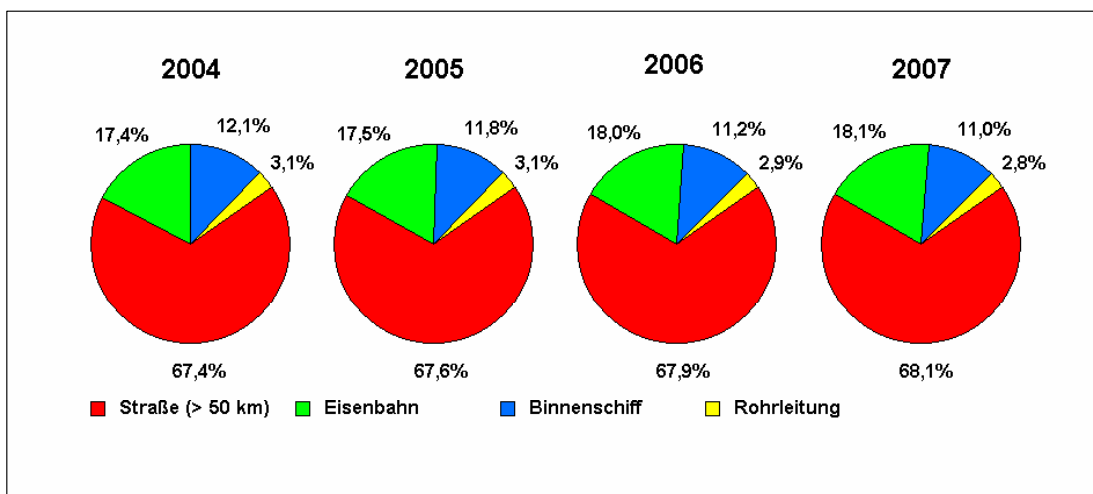
- Der Kostendruck verschärft sich und begünstigt bei ansonsten unveränderten Bedingungen die ausländischen Fahrzeuge aufgrund von deren Kostenvorteilen. Die deutschen Lkw entwickelten sich daher 2005 im grenzüberschreitenden Verkehr unterproportional: Die Verkehrsleistung auf deutschem Gebiet sank sogar erstmals seit vielen Jahren (- 1,2 %), das Aufkommen in Tonnen erhöhte sich um gut 3 %. Die im Rahmen der Mittelfristprognose üblicherweise nur am Rande behandelte Verkehrsleistung deutscher Lkw auf deutschem und ausländischem Gebiet im grenzüberschreitenden Verkehr stieg um gut 1 %. Für **ausländische Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr** werden dagegen (nach + 6,0 % für 2004) für 2005 + 5,7 % Steigerung der in Deutschland erbrachten Verkehrsleistung erwartet. Ausländische Lkw werden also gerade auch bei langen Streckenanteilen im Inland genutzt. Dennoch sinkt aufgrund der Maut in Deutschland im Jahr 2005 die von ausländischen Lkw durchschnittlich in Deutschland zurückgelegte Entfernung leicht (vgl. oben zum früheren Wechsel ins ausländische Netz), und der Zuwachs an Leistung ist etwas geringer als 2004.

Auch 2006 schlägt sich das Wachstum des Außenhandels in einem überdurchschnittlichen Zuwachs für ausländische Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr nieder (+ 7,6 %). Ein Auslaufen von Sondereffekten nach der EU-Erweiterung, wie es in den vorangegangenen Mittelfristprognosen erwartet worden war, wird nicht spürbar. Für 2007 wird ein Wachstum der ausländischen Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr von 5,0 % erwartet.

Für die stufenweise Freigabe der **Kabotage** in der EU-25 werden zwar die vertraglich vereinbarten Optionen zum Aufschub ausgenutzt, dennoch zeigen bereits die für 2004 verfügbaren Auswertungen der Eurostat-Daten durch das KBA starke Zuwächse der Kabotage in Deutschland (+ 27 %). Daher werden für 2005, 2006 und 2007 mit + 18 %/ + 15 %/ + 24 % trotz eines längeren Anpassungszeitraums hohe Zuwächse für den deutschen Binnenverkehr mit ausländischen Lkw erwartet.

In den Jahren 2004 und 2005 war erstmals seit 2000 eine Unterbrechung des lang-jährigen Trends stetig zunehmender **Modal Split-Anteile** des Lkw zu verzeichnen. Die Bahn konnte Boden gut machen, die Binnenschifffahrt behauptete sich (vgl. Abbildung G-2). Auch für 2006 und 2007 wird noch mit einer Zunahme der Modal Split-Anteile der Bahn gerechnet. Die Binnenschifffahrt erleidet durch den Rückgang 2006 und die nur unterdurchschnittliche Zunahme 2007 weitere Anteilseinbußen.

**Abbildung G-2: 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 3,0 % bei einem Wachstum der Tonnage von nur 0,3 % zustande. Tabelle G-2 und Abbildung G-3 verdeutlichen die Entwicklung der Tonnage, analog zu Tabelle G-1 und Abbildung G-1, wo die Leistung dokumentiert worden war.

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

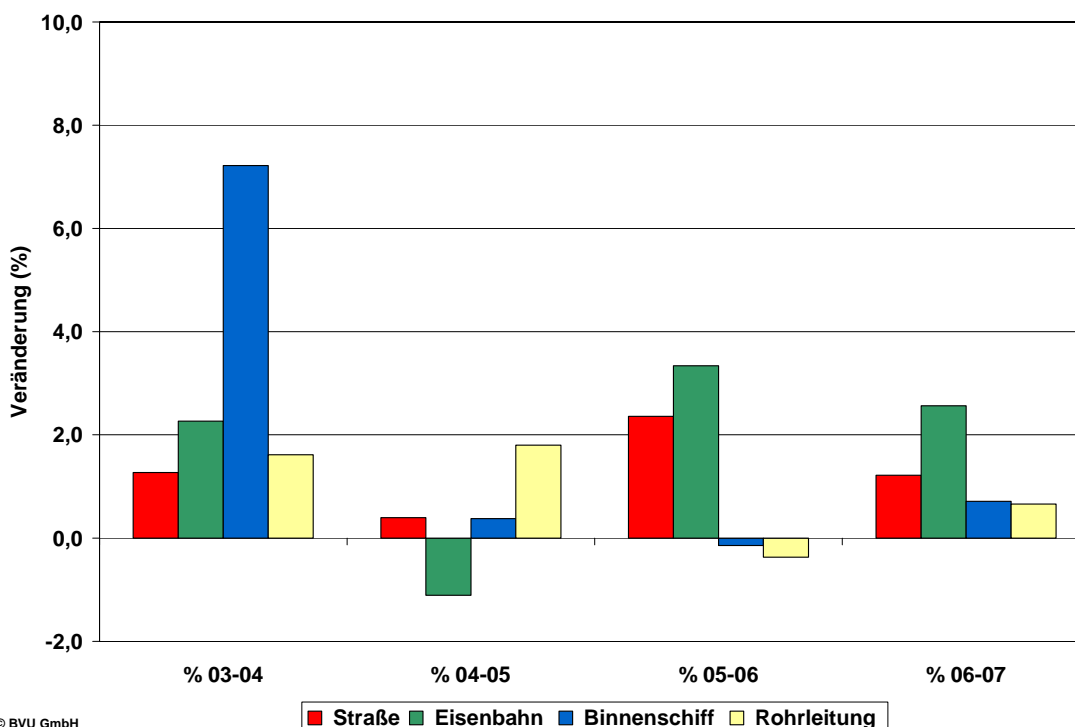
	2003	2004	2005	2006	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
Straßengüterverkehr <sup>1</sup>	3.007,2	3.045,4	3.057,5	3.129,6	3.167,8	1,3	0,4	2,4	1,2
Inländische Lkw	2.728,2	2.750,0	2.742,2	2.790,3	2.809,4	0,8	-0,3	1,8	0,7
Nahverkehr	1.635,7	1.622,8	1.585,7	1.601,8	1.598,9	-0,8	-2,3	1,0	-0,2
Regionalverkehr	532,0	542,4	554,8	566,4	572,0	2,0	2,3	2,1	1,0
Fernverkehr	560,5	584,8	601,7	622,1	638,5	4,3	2,9	3,4	2,6
Ausländische Lkw	279,0	295,4	315,3	339,3	358,3	5,9	6,7	7,6	5,6
Ausländische Lkw grenzüb. <sup>2</sup>	266,5	280,6	298,4	320,2	334,9	5,3	6,3	7,3	4,6
Kabotage <sup>3</sup>	12,5	14,8	16,9	19,0	23,4	17,8	14,1	12,8	23,3
Eisenbahn <sup>4</sup>	313,7	320,8	317,3	327,9	336,3	2,3	-1,1	3,3	2,6
Binnenschifffahrt	220,0	235,9	236,8	236,4	238,1	7,2	0,4	-0,1	0,7
Rohrfernleitungen <sup>5</sup>	92,3	93,8	95,5	95,1	95,8	1,6	1,8	-0,4	0,7
Alle Landverkehrsträger	3.633,2	3.695,9	3.707,0	3.789,0	3.837,9	1,7	0,3	2,2	1,3

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

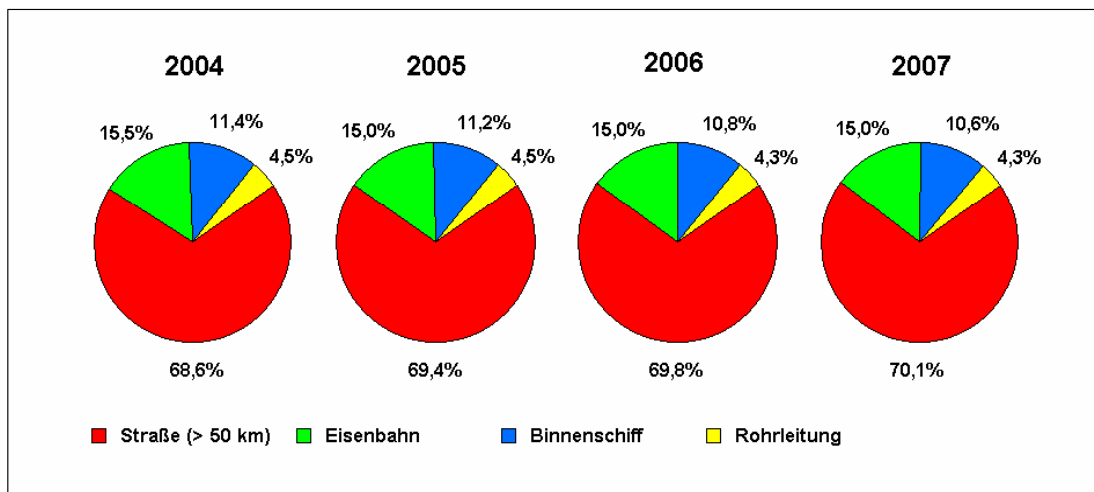
Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Für 2004 Daten lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 3 Für 2003/4 Daten lt. KBA / Eurostat; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 4 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 5 Nur Rohöl

**Abbildung G-3: Entwicklung des modalen Güterverkehrsaufkommens (% p.a.)**



**Abbildung G-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger nach dem Verkehrsaufkommen (Straße: nur Verkehr > 50 km)**



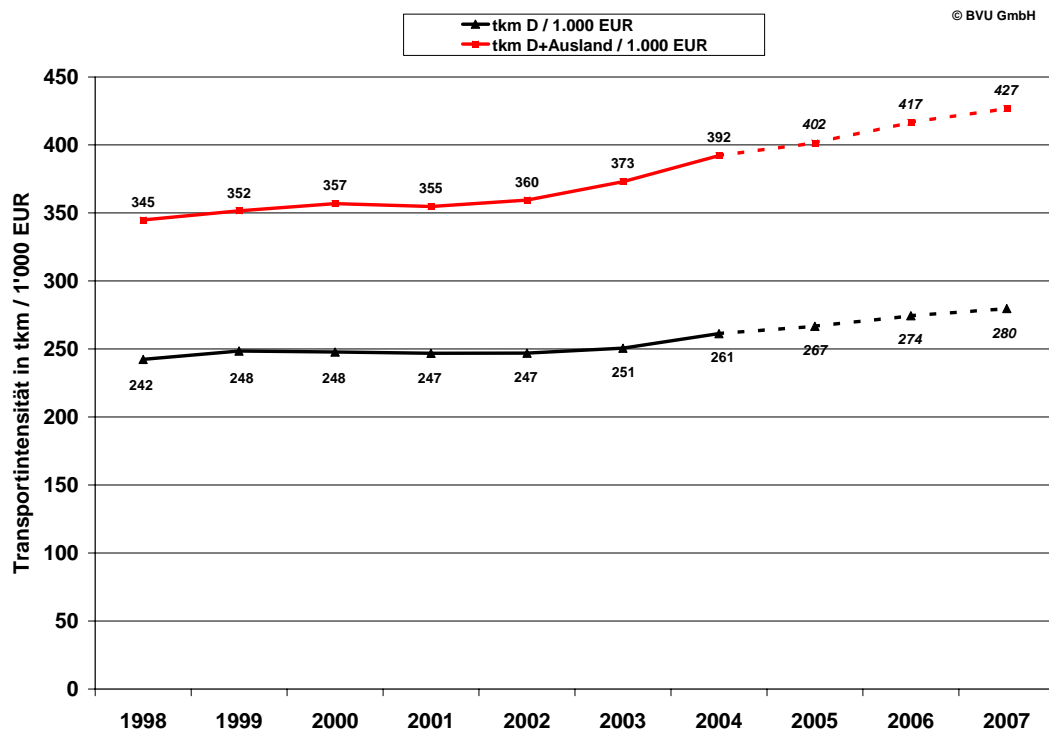
In Abbildung G-4 sind die modalen Anteile nach dem Aufkommen zusammengestellt. Wie bei der Leistung ergeben sich leichte Verschiebungen zu Gunsten der Straße. Die Bahn hält ihren Anteil nach dem Aufkommen, während sie nach der Leistung Anteilsgewinne verbuchen konnte.

Eine wichtige Kenngröße zur Entwicklung des Transportaufwands einer Volkswirtschaft ist die „Transportintensität des BIP“, ausgedrückt in „Tkm pro Tsd € BIP“. Abbildung G-5 veranschaulicht die Transportintensität, einmal nach der auf deutschem Territorium erbrachten Verkehrsleistung („Tkm D pro Tsd € BIP“), einmal nach der auf deutschem + ausländischem Territorium erbrachten Verkehrsleistung („Tkm D + Ausland pro Tsd € BIP“). Die Transportleistungen sind über alle Verkehrsmittel summiert. Es wird folgendes deutlich:

- Die Transportleistung in Deutschland und dem Ausland liegt um 50 % über der in Deutschland erbrachten Transportleistung: 2005: 402 zu 267 Tkm/Tsd € BIP. D.h., dass jedem in Deutschland zurückgelegten Tonnenkilometer ein weiterer halber Tonnenkilometer auf ausländischem Territorium gegenüber steht (im Durchschnitt über alle Hauptverkehrsbeziehungen). Wird nur der grenzüberschreitende Verkehr betrachtet, ergibt sich für jeden in Deutschland zurückgelegten Tonnenkilometer mehr als ein weiterer Tonnenkilometer im Ausland.

- Die Transportintensität in Deutschland steigt von 2000 bis 2005
  - in Deutschland von 248 Tkm auf 267 Tkm (+ 8 %),
  - auf deutschem + ausländischem Territorium aber von 357 auf 402 Tkm (+ 13 %).
- Von 1998 bis 2007 ergeben sich Steigerungen der Transportintensität
  - in Deutschland von 242 auf 280 km (+ 16 %),
  - auf deutschem + ausländischem Territorium von 345 auf 427 Tkm (+ 24 %).

**Abbildung G-5: Gütertransportintensität (Tkm pro Tsd €BIP) auf deutschem sowie auf deutschem + ausländischem Gebiet**



### 3.2 Güterverkehr der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen

Bedingt durch den Trend zur Integration und internationalen Arbeitsteilung wächst der **deutsche Binnenverkehr** seit vielen Jahren schwächer als die grenzüberschreitenden Hauptverkehrsrelationen. 2004 nahm der Binnenverkehr um 3,2 % zu,



2005 ebenfalls um 3,2 %. Für 2006 und 2007 werden + 3,0 % bzw. + 2,3 % erwartet (jeweils bezogen auf die Verkehrsleistung). Die Steigerungen der Binnenverkehrsleistung sind unerwartet hoch, im Jahr 2005 sogar (in der Summe aller Verkehrsträger) prozentual höher als die Steigerung im grenzüberschreitenden Versand und Empfang. Diese Zuwächse im Binnenverkehr kommen überwiegend durch Erhöhungen der Transportentfernungen zustande; ohne den Straßen-Nahbereich steigt jedoch auch das Aufkommen des Binnenverkehrs in Tonnen leicht an. Nur ein Teil davon geht auf den wachsenden Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen 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 2003 32,7 % aus, bis 2007 wird dieser Anteil auf 33,9 % anwachsen. 2004 hatte der grenzüberschreitende Versand um 11,4 % (in Tkm laut Verkehrsstatistik), der Empfang um 7,6 % zugenommen; im Jahr 2005 stieg der grenzüberschreitende Versand um 2,5 %, der Empfang nur um 1,7 %. Die parallelen Zuwachsraten von Export und Import (vgl. Kapitel 2.2) lassen keinen entsprechenden Sprung zwischen den Jahren 2004 und 2005 erkennen: 2004 Export + 9,3 %, Importe + 7,0 %; 2005 Exporte + 6,3 %/Importe + 5,3 %. Unterschiede zwischen der Entwicklung der wertmäßigen Größen Export/Import und der auf Mengen basierenden Transportleistungen im Versand/Empfang lassen sich wie folgt erklären:

- Bei wertmäßigen Importen haben naturgemäß hochwertige Güter mit geringem tonnenmäßigen Gewicht eine größere Bedeutung als bei den mengenbasierten Transportleistungen im Versand und Empfang.
- Die einbezogenen Ziel-/Ursprungsländer unterscheiden sich: Über die deutschen Seehäfen abgewickelte Außenhandelsmengen zählen verkehrsstatisch als deutscher Binnenverkehr. Etwa 80 % der wertmäßigen Ausfuhr/Einfuhr nach/von Europa sind den überwiegend auf dem Landweg erreichten Ländern zuzuordnen, bzw. 60 % der Ausfuhr/Einfuhr nach/von allen Ländern.

- Auch in der Vergangenheit gab es Jahre, in denen die Entwicklung des verkehrsstatisch erfassten Versands/Empfangs von derjenigen der wertmäßigen Export/Importe nennenswert abwich, z.B. 2001 mit einer Entwicklung von Export + 6,4 % und Import + 1,2 %, während im gleichen Jahr der grenzüberschreitende Versand um - 0,7 % und der grenzüberschreitende Empfang um - 0,9 % sank.

Die Schiene verbuchte 2005 trotz einer Leistungssteigerung von 3,8 % in der Summe aller Hauptverkehrsrelationen (vgl. Kapitel 3.1) einen Rückgang im grenzüberschreitenden Versand (- 0,5 %) und im Empfang (- 3,1 %). Bis auf den Verkehr mit den Niederlanden und Italien waren bei allen Ländern Einbußen im Quell-/Zielverkehr zu verzeichnen. Der Seehafenhinterlandverkehr mit den Westhäfen war von diesen Rückgängen nicht betroffen.

Für 2006 und 2007 werden wieder Steigerungsraten für Versand (+ 5,7 % 2006, + 3,5 % 2007) und Empfang (+ 5,9 % 2006, + 3,0 % 2007) aller Verkehrsträger zusammen prognostiziert, die stärker in der Größenordnung der wertmäßigen Export-/Import-Zuwachsraten liegen.

Die Leistung im **Transitverkehr** nähert sich derjenigen im grenzüberschreitenden Versand immer mehr an. 1998 hatte die Transportleistung im Transit ein Niveau von 75 % der Versand-Leistung; bis 2007 wird der Transit ein Ausmaß von 94 % der Verkehrsleistung im Versand erreichen.<sup>5</sup> Wegen der Rohstoffimporte ist der Empfang deutlich größer als Versand und Transit. Der Transit hat nach der Leistung zwischen 1998 und 2005 um 53 % zugenommen, bis 2007 wird er um weitere 12 % steigen.

In den Jahren 1998 bis 2003 hat die Güterverkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt, also in der Summe aus Versand, Empfang und Transit, um durchschnittlich 2,9 % pro Jahr zugenommen, 2004 waren es durch den EU-Erweiterungseffekt 9,4 % Zunahme, 2005 war eine Steigerung um 2,7 % zu verzeichnen, für 2006 wird schließlich eine Zunahme um 6,2 % sowie für 2007 um 3,7 % erwartet.

---

<sup>5</sup> In der Winterprognose war die Revision der Verkehrsleistung ausländischer Lkw, die oben in Kapitel 3.1 beschrieben worden war, noch nicht enthalten. Daher war dort noch von einer gegenüber dem Versand höheren Transitleistung die Rede.

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

	2003	2004	2005	2006	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
<b>Straßengüterverkehr</b>									
Binnenverkehr <sup>1</sup>	229,9	235,8	241,8	249,1	254,8	2,5	2,6	3,0	2,3
Grenzüb. Versand <sup>2</sup>	43,1	47,1	48,7	51,5	53,7	9,4	3,4	5,8	4,2
Grenzüb. Empfang <sup>2</sup>	46,8	50,6	52,7	57,6	59,8	8,1	4,2	9,2	3,9
Grenzüb. Transit <sup>2</sup>	44,1	48,5	50,8	54,9	57,8	10,0	4,8	8,0	5,3
Alle HVR	363,9	382,0	394,1	413,1	426,1	5,0	3,2	4,8	3,1
<b>Eisenbahn<sup>3</sup></b>									
Binnenverkehr	39,1	41,4	44,4	46,4	47,7	6,0	7,3	4,5	2,7
Grenzüb. Versand	18,4	21,0	20,9	22,9	23,7	13,8	-0,5	9,6	3,5
Grenzüb. Empfang	18,3	19,8	19,2	20,9	21,9	8,6	-3,1	9,0	4,3
Grenzüb. Transit	9,3	9,7	10,9	12,5	13,2	4,3	12,2	14,6	5,5
Alle HVR	85,1	91,9	95,4	102,7	106,4	8,1	3,8	7,7	3,6
<b>Binnenschifffahrt</b>									
Binnenverkehr	10,8	11,3	11,7	11,6	11,6	4,3	3,5	-0,9	0,5
Grenzüb. Versand	11,7	13,4	13,9	13,9	14,0	14,7	3,7	-0,4	0,9
Grenzüb. Empfang	22,0	23,6	23,4	23,4	23,5	7,2	-1,1	0,0	0,7
Grenzüb. Transit	13,6	15,3	15,1	14,9	15,3	12,7	-1,4	-1,5	2,8
Alle HVR	58,2	63,7	64,1	63,7	64,5	9,5	0,7	-0,6	1,2
<b>Rohrfernleitungen</b>									
Binnenverkehr	4,6	4,9	4,9	4,8	4,8	8,1	-1,0	-1,9	0,4
Grenzüb. Empfang	10,8	11,3	11,8	11,6	11,6	4,2	4,9	-2,3	0,6
Alle HVR	15,4	16,2	16,7	16,4	16,5	5,4	3,1	-2,2	0,5
<b>Alle Landverkehrsträger</b>									
Binnenverkehr <sup>1</sup>	284,4	293,5	302,8	311,9	319,0	3,2	3,2	3,0	2,3
Grenzüb. Versand	73,2	81,5	83,5	88,3	91,4	11,4	2,5	5,7	3,5
Grenzüb. Empfang	97,9	105,3	107,1	113,5	116,8	7,6	1,7	5,9	3,0
Grenzüb. Transit	67,0	73,6	76,9	82,3	86,3	9,7	4,5	7,1	4,9
Alle HVR	522,5	553,8	570,3	595,9	613,4	6,0	3,0	4,5	2,9

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Dt. + ausl. Fahrzeuge; Für 2004 Daten ausländischer Fahrzeuge lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 3 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

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

	2003	2004	2005	2006	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
<b>Straßengüterverkehr</b>									
Binnenverkehr <sup>1</sup>	2.631,4	2.639,8	2.629,5	2.674,4	2.694,6	0,3	-0,4	1,7	0,8
Grenzüb. Versand <sup>2</sup>	163,0	176,1	183,9	192,7	200,1	8,0	4,4	4,7	3,8
Grenzüb. Empfang <sup>2</sup>	149,1	159,6	170,3	183,2	189,8	7,0	6,7	7,6	3,6
Grenzüb. Transit <sup>2</sup>	63,7	69,9	73,7	79,3	83,4	9,8	5,5	7,6	5,1
Alle HVR	3.007,2	3.045,4	3.057,5	3.129,6	3.167,8	1,3	0,4	2,4	1,2
<b>Eisenbahn<sup>3</sup></b>									
Binnenverkehr	206,4	203,2	201,7	202,7	206,3	-1,5	-0,7	0,5	1,8
Grenzüb. Versand	44,2	49,3	48,2	52,1	53,6	11,7	-2,2	7,9	3,1
Grenzüb. Empfang	49,9	54,0	51,1	54,9	57,0	8,1	-5,3	7,3	3,9
Grenzüb. Transit	13,2	14,3	16,2	18,3	19,4	8,2	13,2	12,8	6,0
Alle HVR	313,7	320,8	317,3	327,9	336,3	2,3	-1,1	3,3	2,6
<b>Binnenschifffahrt</b>									
Binnenverkehr	53,4	55,2	56,7	56,5	56,6	3,4	2,6	-0,3	0,3
Grenzüb. Versand	46,1	51,4	53,4	53,3	53,7	11,4	3,9	-0,2	0,7
Grenzüb. Empfang	99,0	105,1	103,2	103,4	103,9	6,2	-1,8	0,2	0,5
Grenzüb. Transit	21,5	24,2	23,6	23,3	23,9	12,7	-2,6	-1,1	2,5
Alle HVR	220,0	235,9	236,8	236,4	238,1	7,2	0,4	-0,1	0,7
<b>Rohrfernleitungen</b>									
Binnenverkehr	21,0	22,8	22,5	22,4	22,4	8,8	-1,5	-0,5	0,2
Grenzüb. Empfang	71,3	71,0	73,0	72,8	73,4	-0,5	2,9	-0,3	0,8
Alle HVR	92,3	93,8	95,5	95,1	95,8	1,6	1,8	-0,4	0,7
<b>Alle Landverkehrsträger</b>									
Binnenverkehr <sup>1</sup>	2.912,2	2.921,0	2.910,4	2.955,9	2.979,9	0,3	-0,4	1,6	0,8
Grenzüb. Versand	253,3	276,8	285,5	298,0	307,4	9,3	3,1	4,4	3,1
Grenzüb. Empfang	369,4	389,7	397,6	414,2	424,0	5,5	2,0	4,2	2,4
Grenzüb. Transit	98,4	108,4	113,5	120,9	126,6	10,2	4,7	6,5	4,7
Alle HVR	3.633,2	3.695,9	3.707,0	3.789,0	3.837,9	1,7	0,3	2,2	1,3

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- 1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw
- 2 Dt. + ausl. Fahrzeuge; Für 2004 Daten ausländischer Fahrzeuge lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe
- 3 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

### 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 (auf deutschem Gebiet) aufgebaut. Bei der Straße wird wegen der stark unterschiedlichen Gutstruktur der Nahbereich<sup>6</sup> 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	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
0 Landw. Erzeugnisse	1,2	1,2	1,3	1,4	1,4	8,2	7,4	1,4	0,1
1 Nahrungs- und Futtermittel	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	0,8	-3,6	0,9	0,2
2 Feste mineral. Brennstoffe	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-10,4	-16,0	-5,7	-5,8
3 Erdöl/Mineralölzeugnisse	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,5	7,3	0,9	-0,9
4 Erze, Metallabfälle	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,7	-1,3	1,2	-1,5
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	6,6	0,1	1,3	-1,1
6 Steine/Erden/Baustoffe	15,3	15,2	14,7	14,8	14,7	-0,7	-3,4	0,3	-0,4
7 Düngemittel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	2,6	-2,3	-1,4	-2,2
8 Chemische Erzeugnisse	2,0	2,0	1,9	2,0	2,0	-1,1	-3,2	1,7	1,2
9 Halb- und Fertigwaren	2,9	3,1	3,2	3,4	3,5	5,5	3,8	6,2	2,8
Alle Güter	25,7	25,9	25,5	25,8	25,8	0,7	-1,5	1,3	0,1

Quellen:  
Kraftfahrtbundesamt, 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 entwickelt sich hier die Leistung unterdurchschnittlich. Auch im Jahr 2004, in dem der Straßengüterverkehr Zuwächse verbuchen konnte, sank die Leistung in dieser Güterart. 2006 wird eine ganz leichte Zunahme, 2007 wieder eine Abnahme bei Steinen/Erden/Baustoffen erwartet. Analog zum Güterverkehr aller Verkehrsträger gewinnen besonders die Halb- und Fertigwaren

<sup>6</sup> 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.

(NST 9) an Boden. Im Nahbereich sind dies zu einem wesentlichen Teil auch Vor-/Nachläufe zum Straßengüterfern-, Bahn- und Binnenschiffsverkehr. Soweit sie nicht mit Klein-Lkw < 3,5 t Gesamtgewicht abgewickelt werden, fallen etwa die Sammel- und Verteilverkehre der boomenden Lkw-Stückgut- und KEP-Verkehre in das Segment Straßengüternahverkehr.

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	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
0 Landw. Erzeugnisse	31,0	32,4	33,8	35,4	36,4	4,5	4,4	4,8	2,7
1 Nahrungs- und Futtermittel	59,7	60,9	64,5	68,6	70,9	2,0	6,0	6,2	3,5
2 Feste mineral. Brennstoffe	1,6	2,0	1,9	1,8	1,7	24,5	-8,2	-4,5	-6,1
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	8,9	8,8	8,6	8,8	8,9	-0,3	-2,8	2,5	1,7
4 Erze, Metallabfälle	3,8	4,4	4,6	4,7	4,5	13,8	5,5	2,0	-3,6
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	22,2	24,1	23,4	24,1	24,1	8,7	-3,0	2,9	0,0
6 Steine/Erden/Baustoffe	41,9	43,3	41,8	41,4	41,6	3,4	-3,6	-0,8	0,5
7 Düngemittel	2,2	2,3	2,1	2,1	2,1	2,5	-6,1	0,8	-2,3
8 Chemische Erzeugnisse	31,9	32,9	34,8	36,2	37,3	3,2	5,8	3,8	3,0
9 Halb- und Fertigwaren	135,0	145,0	153,1	164,2	172,8	7,4	5,6	7,3	5,2
Alle Güter	338,2	356,1	368,6	387,3	400,3	5,3	3,5	5,1	3,3

Quellen:  
Kraftfahrtbundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:  
Einschl. Kabotage ausländischer Lkw; die Güterstruktur der ausländischen Lkw wurde von BVU geschätzt  
Zum Niveau ausländischer Fahrzeuge vgl. Anmerkungen zu Tabellen G-1 bis G-4

Im Jahr 2004 verbuchte die Straße praktisch in allen Güterarten Zuwächse. Im Jahr 2005 wurden die Rückgänge beim Steinkohlenabsatz und der Rohstahlproduktion auch für die Straße spürbar. Die schon beim Binnenschiff angesprochene Rekord-ernte bei Getreide und die Exporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse schlugen sich auch bei der Straße als Zuwächse nieder. Der Verkehr an Mineralölerzeugnissen wuchs zwar 2005 in der Summe aller Verkehrsträger, weil die vom Export bestimmten Verkehre die Rückgänge des Inlandsabsatzes (vgl. Kapitel 2.3) teilweise ausgli-

chen. Von den gestiegenen Exporten an Mineralölerzeugnissen profitierten jedoch nur Bahn und Binnenschiff.

2006 und 2007 wachsen vor allem die Güterarten Landwirtschaftliche Erzeugnisse (NST 0), Nahrungs- und Futtermittel (NST 1), Chemische Erzeugnisse (NST 8) und Investitions- und Verbrauchsgüter (Halb- und Fertigwaren, NST 9) überdurchschnittlich. Bei Erzen/Metallabfällen (NST 4), den Eisen-/Stahltransporten (NST 5) und Düngemitteln (NST 7) machen sich konjunkturelle Schwankungen bemerkbar.

In Tabelle G-7 ist die Entwicklung der Güterstruktur des **Bahngüterverkehrs** dokumentiert. Die sehr hohen Zuwächse bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen sind auf die schon mehrfach erwähnte Rekordernte bei Getreide und die hohen Exporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse in die EU-Beitrittsländer 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 über die Summe aller Güterarten eine höhere Bedeutung. Bei Kohle macht sich auch eine Umschichtung des Bezugs von Importkohle hin zu Überseeländern statt aus Polen bemerkbar; dies kommt im Nachlauf von den ARA-Häfen stärker der Binnenschifffahrt zugute, deren Rückgang im Kapitel NST 2 für das Jahr 2005 entsprechend geringer als bei Straße und Eisenbahn ausfällt.

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

	2003	2004	2005	2006	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
0 Landw. Erzeugnisse	2,8	2,9	4,0	4,3	4,5	5,3	37,3	8,1	3,4
1 Nahrungs- und Futtermittel	1,3	1,4	1,3	1,4	1,4	1,2	-5,1	7,9	2,9
2 Feste mineral. Brennstoffe	7,7	7,7	7,1	7,0	6,7	-0,4	-7,0	-1,8	-4,3
3 Erdöl/Mineralölerzeugnisse	7,2	8,3	10,0	10,6	10,8	14,5	21,4	6,2	1,2
4 Erze, Metallabfälle	6,5	7,3	7,2	7,6	7,6	11,9	-1,0	5,4	-0,4
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	12,1	12,5	11,8	12,4	12,6	3,7	-5,9	5,5	1,6
6 Steine/Erden/Baustoffe	6,9	7,2	7,4	7,7	7,8	4,4	2,9	4,5	1,5
7 Düngemittel	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,5	-1,1	5,4	-0,4
8 Chemische Erzeugnisse	8,0	9,4	9,2	10,1	10,5	17,6	-2,1	9,2	4,4
9 Halb- und Fertigwaren	30,5	33,2	35,3	39,3	42,3	8,9	6,2	11,5	7,5
Alle Güter	85,1	91,9	95,4	102,7	106,4	8,1	3,8	7,7	3,6

Quellen:

Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe, vgl. Anmerkungen zu den Tabellen G-1 bis G-4; nur die Güterart NST 9 Halb- und Fertigwaren ist betroffen

Die Rückgänge bei Eisen und Stahl (NST 5) von 2005 können bis 2007 wieder aufgeholt werden. Die Investitions- und Verbrauchsgüter (NST 9) werden über den gesamten Prognosezeitraum überdurchschnittlich wachsen, ebenso die chemischen Erzeugnisse und die Mineralölprodukte. Seit 2004 übersteigt die Transportleistung der Bahn bei Mineralölprodukten diejenige im klassischen Bahntransportgut Kohle. Das Güterkapitel 9 (Investitions- und Verbrauchsgüter) enthält auch den größten Teil des kombinierten Verkehrs, für den die „eigentlichen“ Transportgüter nicht im Bahnfrachtbrief erfasst werden.<sup>7</sup> Im Jahr 2004 stellt das Kapitel NST 9 36 %<sup>8</sup> der gesamten Bahn-Güterverkehrsleistung, 2007 40 %; im Straßengüterverkehr (Regional- und Fernbereich) hat diese Güterart Anteile von 41 % (2004) bzw. 43 % (2007) 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	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
0 Landw. Erzeugnisse	4,2	4,0	5,3	5,3	5,5	-4,8	33,6	0,5	3,2
1 Nahrungs- und Futtermittel	5,6	6,1	6,2	6,1	6,2	9,3	1,9	-2,5	2,8
2 Feste mineral. Brennstoffe	7,7	8,7	8,6	8,4	8,0	12,6	-1,2	-2,2	-4,2
3 Erdöl/Mineralölprodukte	10,3	10,5	10,7	10,8	10,9	2,6	1,1	1,1	0,8
4 Erze, Metallabfälle	6,0	6,8	6,3	6,2	6,2	13,7	-7,3	-1,0	-0,2
5 Eisen/Stahl/NE-Metalle	3,6	4,0	3,9	3,9	3,9	11,0	-2,7	-2,0	1,5
6 Steine/Erden/Baustoffe	9,5	10,8	10,2	10,0	10,1	13,4	-5,6	-2,2	0,6
7 Düngemittel	2,5	2,7	2,6	2,5	2,5	9,6	-4,3	-3,0	-0,7
8 Chemische Erzeugnisse	4,3	4,8	4,9	5,0	5,2	11,0	3,1	1,2	3,8
9 Halb- und Fertigwaren	4,5	5,2	5,4	5,6	6,0	16,5	2,8	3,9	7,0
Alle Güter	58,2	63,7	64,1	63,7	64,5	9,5	0,7	-0,6	1,2

Quellen:  
 Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

<sup>7</sup> Die Investitions- und Verbrauchsgüter machen aber auch einen wesentlichen Teil der tatsächlichen Ladegüter im Kombinierten Verkehr aus.

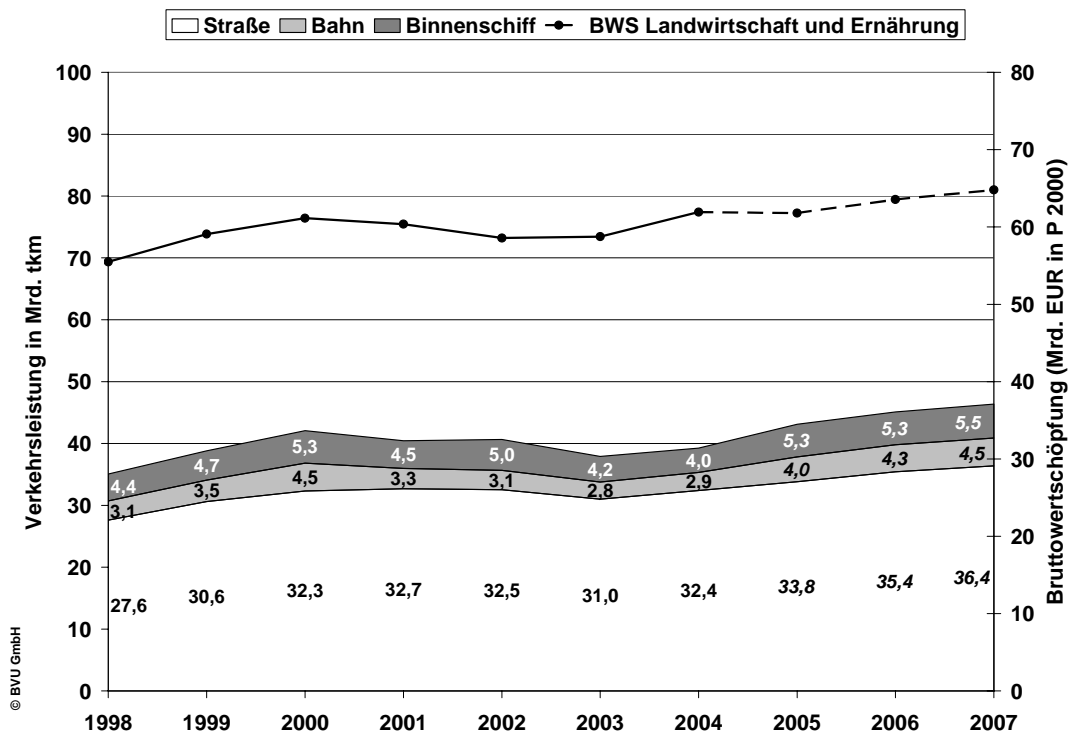
<sup>8</sup> Der in der Winterprognose geringere Anteil des Kapitels NST 9 im Jahr 2004 an der gesamten Bahn-Leistung liegt an der zwischenzeitlichen Erfassungskorrektur durch das Statistische Bundesamt, die nur das Kapitel NST 9 betrifft.



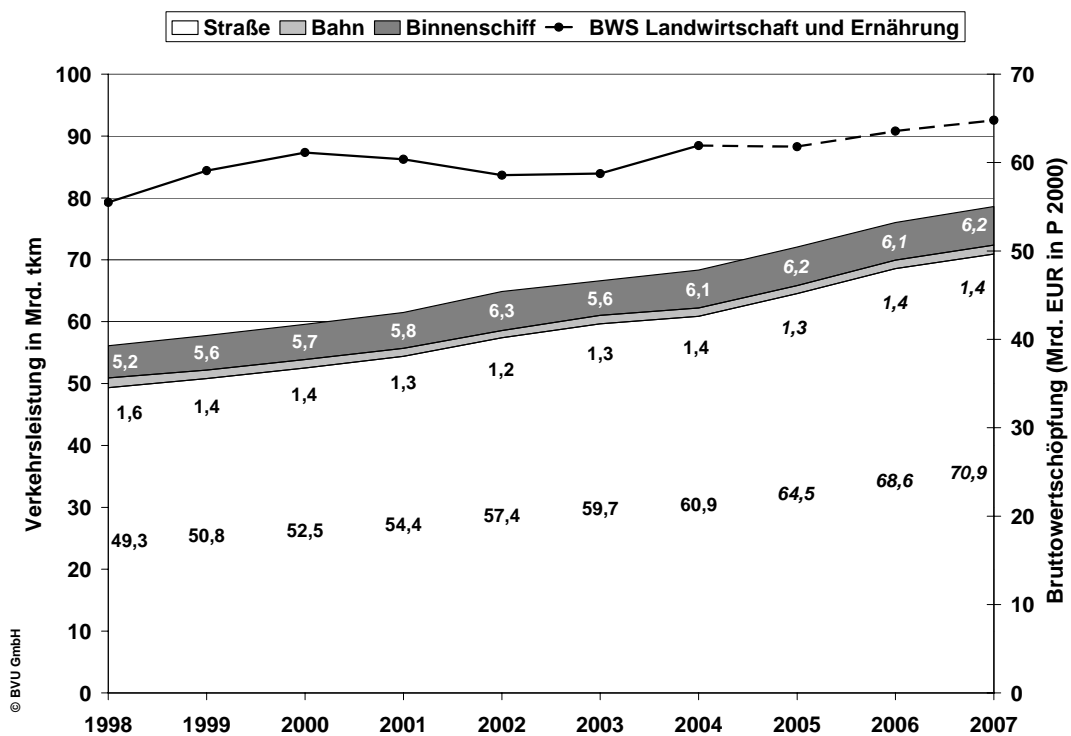
Die Güterart NST 9 Investitions- und Verbrauchsgüter stellt beim Massengut-Verkehrsmittel Binnenschiffahrt naturgemäß mit 2004 8 % der gesamten Binnenschiffahrtsleistung einen viel geringeren Anteil am gesamten Binnenschiffgüterverkehr im Vergleich zu den Konkurrenten Bahn und Straße; diese Güterart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

In den Abbildungen G-6.0 bis G-6.9 sind die Leistungen der Verkehrsträger in den einzelnen Güterarten zusammengefasst und einem relevanten Leitdatum/Strukturdatum gegenübergestellt.

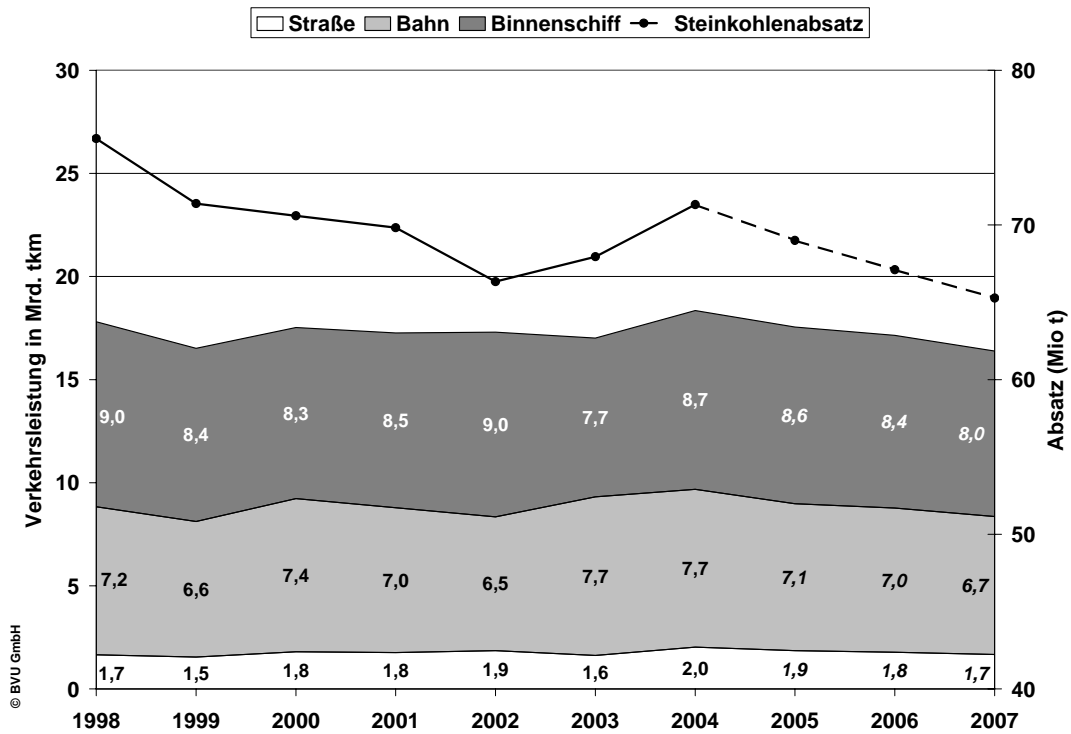
**Abbildung G-6.0: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 0  
Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Mrd Tkm/a)**



**Abbildung G-6.1: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 1  
Nahrungs- und Futtermittel (Mrd Tkm/a)**



**Abbildung G-6.2: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 2  
Feste mineralische Brennstoffe (Mrd Tkm/a)**



**Abbildung G-6.3: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 3  
Erdöl/Mineralölerzeugnisse (Mrd Tkm/a)**

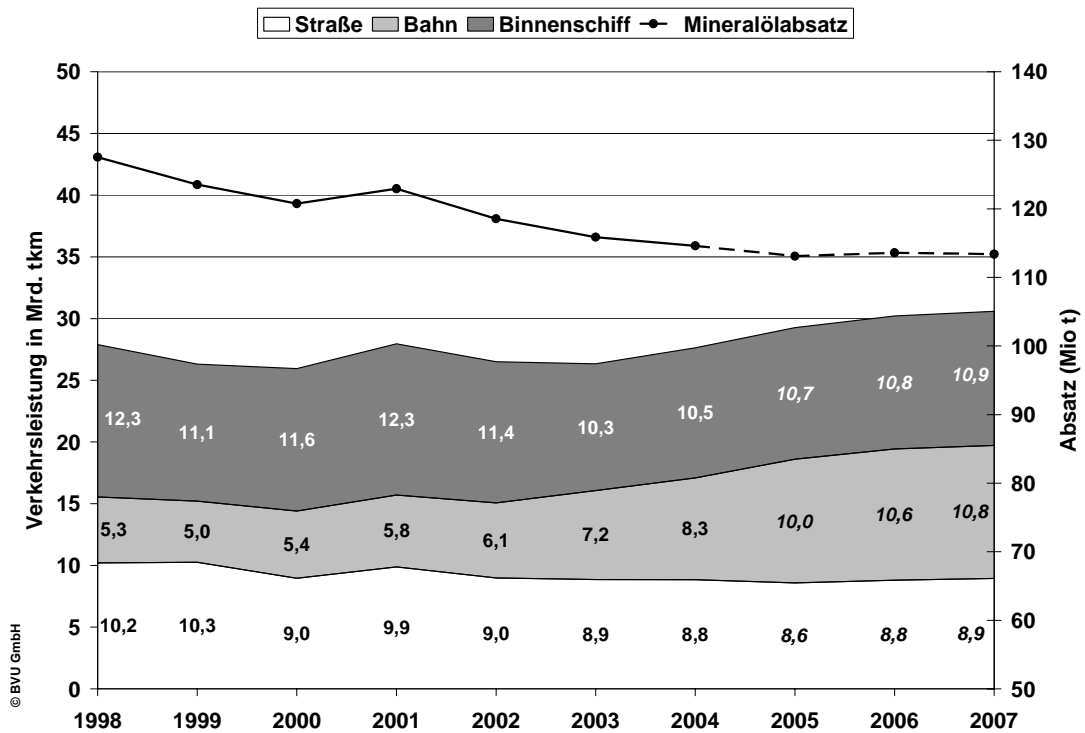


Abbildung G-6.4: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 4  
Erze, Metallabfälle (Mrd Tkm/a)

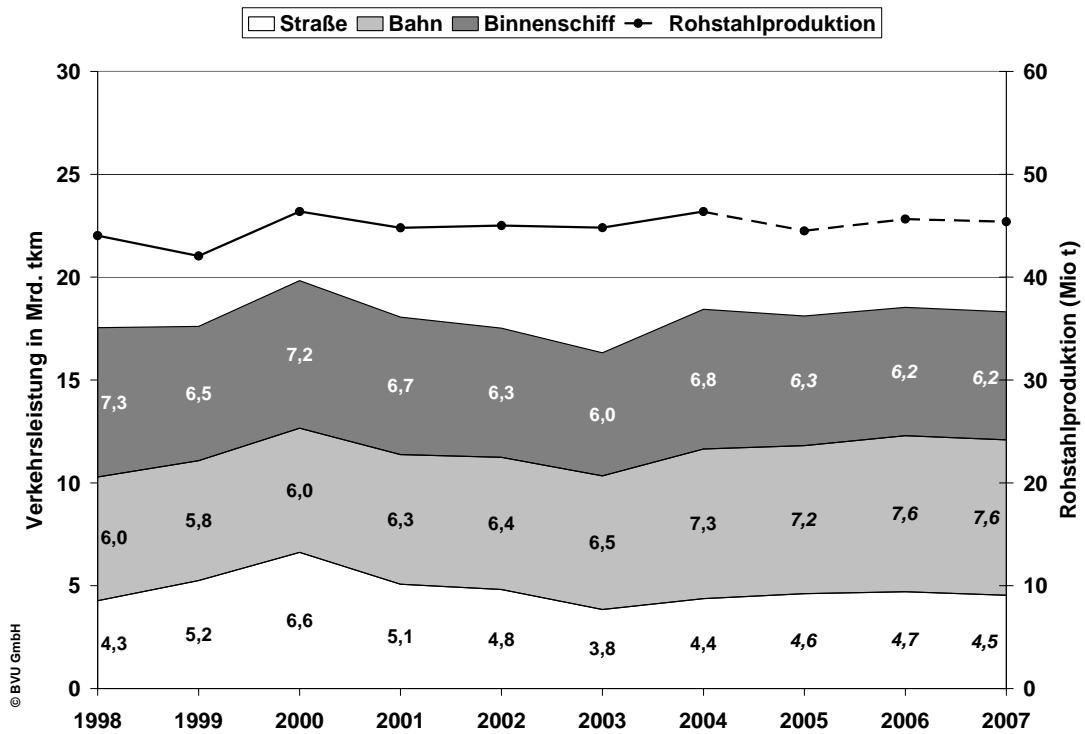
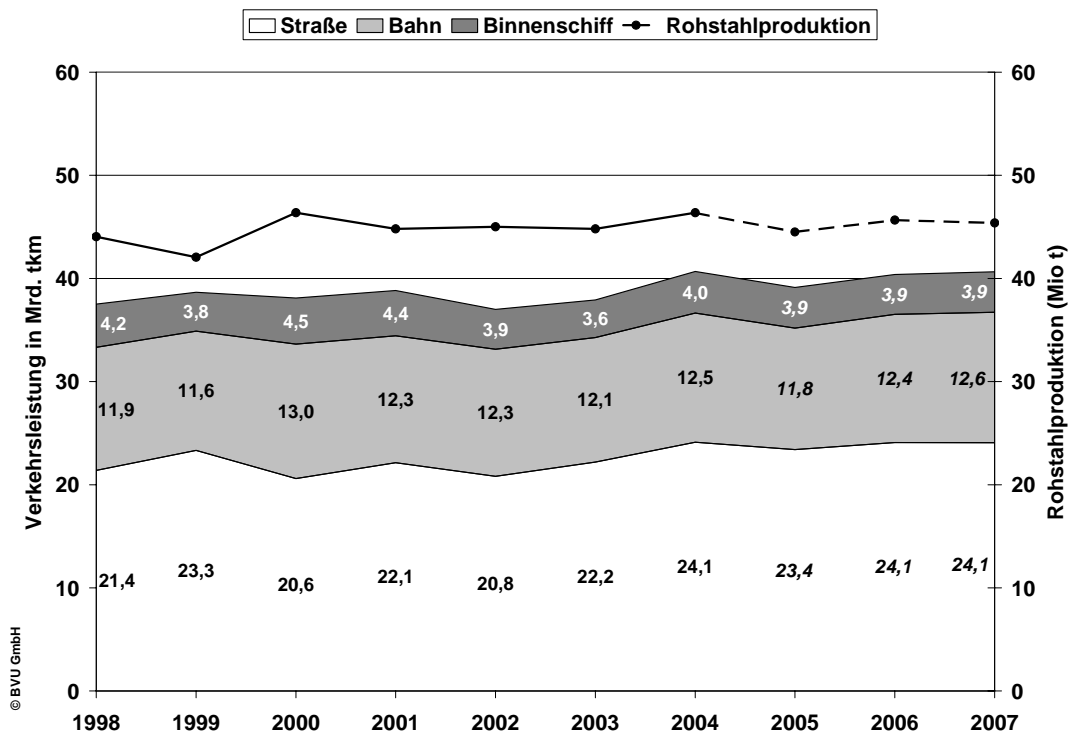
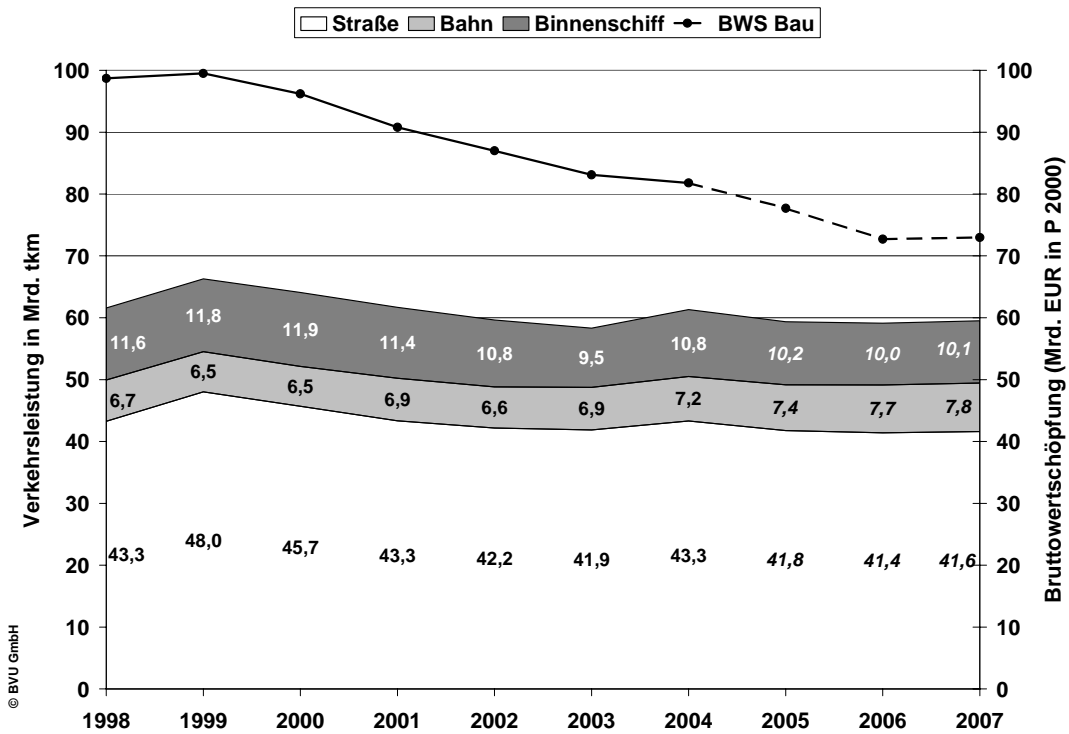


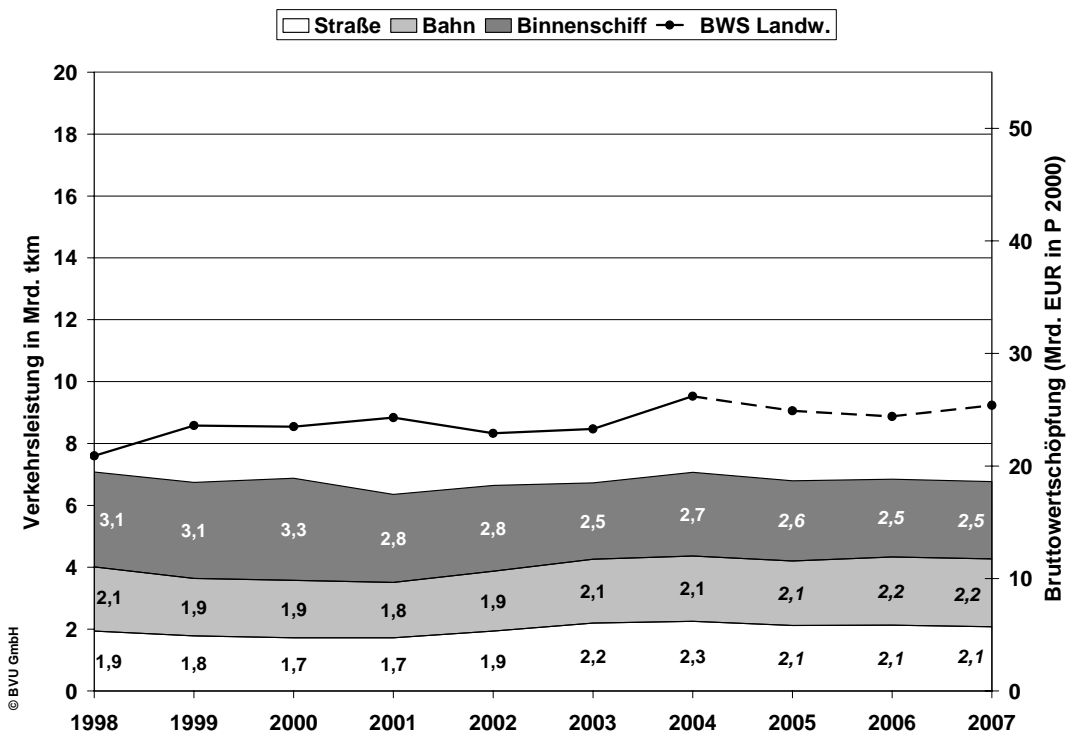
Abbildung G-6.5: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 5  
Eisen/Stahl/NE-Metalle (Mrd Tkm/a)



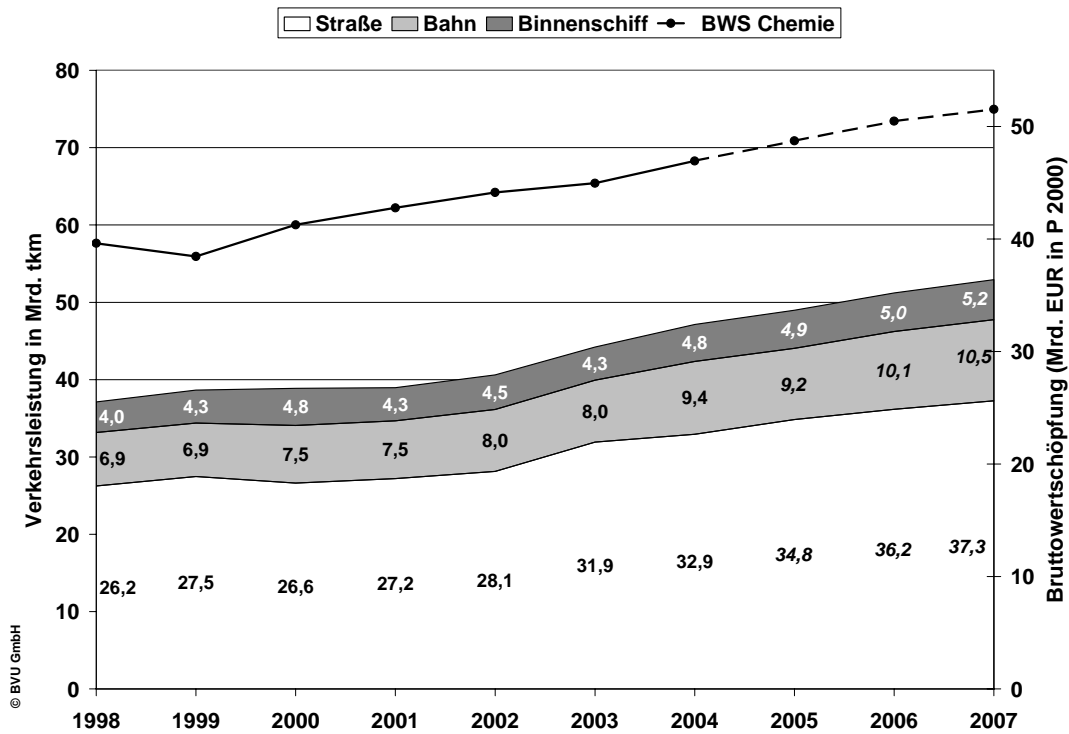
**Abbildung G-6.6: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 6  
Steine/Erden/Baustoffe (Mrd Tkm/a)**



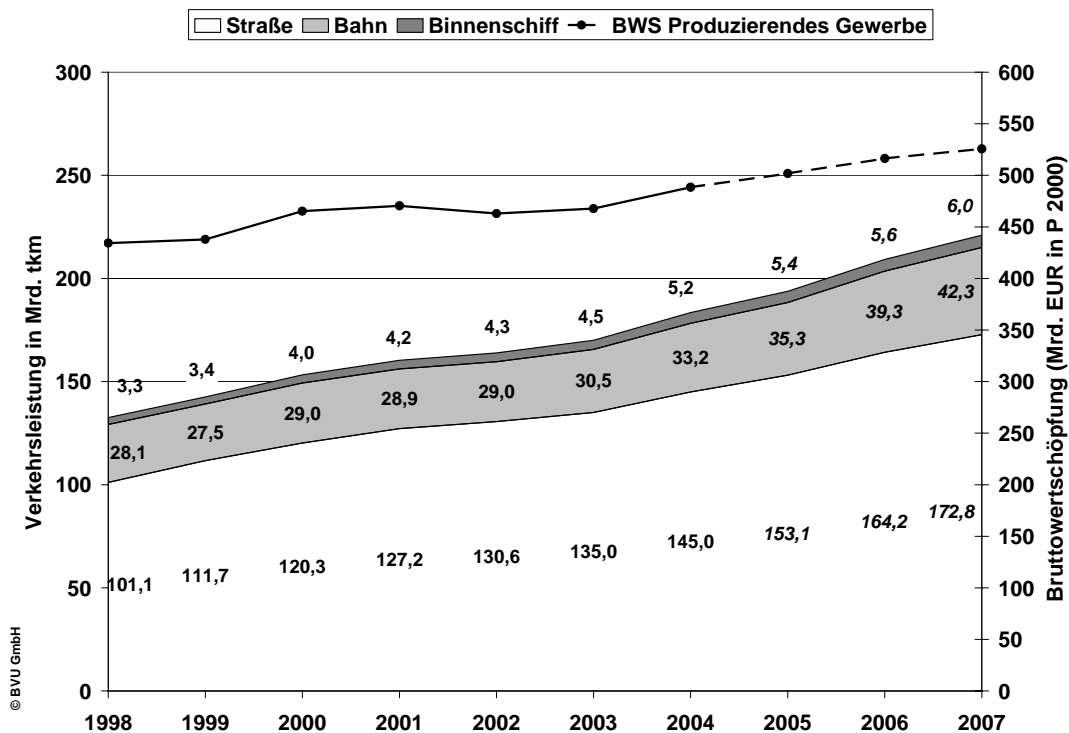
**Abbildung G-6.7: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 7  
Düngemittel (Mrd Tkm/a)**



**Abbildung G-6.8: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 8  
Chemische Erzeugnisse (Mrd Tkm/a)**



**Abbildung G-6.9: Güterverkehrsleistung in der Güterart NST 9  
Halb- und Fertigwaren (Mrd Tkm/a)**



### 3.4 Seeverkehr

Nach den inzwischen vorliegenden Zahlen für das Jahr 2005 erhöhte sich der Güterumschlag der deutschen Seehäfen mit 4,8 % gegenüber dem Jahr 2004 leicht stärker, als noch im Rahmen der letzten Prognose erwartet. Diese war von 4,6 % ausgegangen, unterschätzte aber den Erholungseffekt der letzten Monate des Jahres. Damit war der Zuwachs im langfristigen Vergleich zwar überdurchschnittlich, zeigte aber gegenüber dem Jahr 2004 einen signifikanten Rückgang der Wachstumsdynamik (2004: + 6,7 %). Der Rückgang der Zuwachsraten im Jahr 2005 war ein globaler Trend, der sich sowohl in der Container- als auch in der Massengutfahrt zeigte. Auch im Jahr 2005 entfielen mit gut 169 Mio. Tonnen knapp 60 % des Umschlags der deutschen Seehäfen auf die europäische Fahrt. Der Anteil Asiens als Versand oder Empfangsregion der in den deutschen Häfen umgeschlagenen Seegüter stieg auf über 16 %, während derjenige Amerikas auf etwa 14 % sank. Hier ergaben und ergeben sich somit weitere 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 Anteil der Nordseehäfen am Gesamtumschlag wuchs mit einer Zuwachsrate von 5,3 % im Vergleich zu den Ostseehäfen mit 2,7 % weiter an und beträgt aktuell 81,4 % des Gesamtvolumens.

Zurückzuführen ist dies u.a. auch auf das überdurchschnittliche Wachstum bei der Containerladung mit + 9,1 % (Anzahl Container (TEU): + 11,8 %).

**Tabelle G-9: Umschlag der deutschen Seehäfen nach Kontinenten 2000 - 2007 (Mio t/a)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
International	233	238	238	247	264	277	292	306
Europa	147	153	150	154	166	169	174	180
Afrika	17	16	16	14	15	19	22	23
Amerika	34	36	36	39	40	41	41	43
Asien	33	31	34	38	41	46	52	58
Australien	2	2	2	2	2	2	2	2
Küstenschifffahrt	9	8	8	8	8	8	8	8
Insgesamt	242	246	246	255	272	285	300	314
%-Veränderung	8,5%	1,7%	0,2%	3,4%	6,7%	4,8%	5,2%	4,8%

Quellen:

Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fachserie 8/Reihe 5: Verkehr-Seeschifffahrt, verschiedene Jahrgänge (Daten für 2000-2005), Ausblick 2006/2007 ISL, Bremen

Auffallend ist der recht deutliche Rückgang beim Umschlag von festen mineralischen Brennstoffen, d.h. Kohle (- 9,6 %), und auch bei den Erzen (- 1,8 %). Dies ist als Zeichen dafür zu sehen, dass die Stahlproduktion in Deutschland rückläufig (- 4 %) ist und dass auch mehr Mengen über die Westhäfen gelaufen sind. Für 2006 wird nach einer Trendwende bereits Ende 2005 mit einem neuerlichen Ansteigen der Stahlproduktion um mehr als 2 % gerechnet, so dass auch bei den Seeverkehren mit Kohle und Erzen über die deutschen Häfen ein Anstieg zu erwarten ist. Gleiches gilt für Eisen und Stahl, da das prognostizierte Nachfragewachstum zu großen Teilen auch durch Importe gedeckt wird.

Für die ersten Monate des Jahres 2006 ist eine Fortsetzung des positiven Trends und eine vorläufige Bestätigung der skizzierten Annahmen zu verzeichnen. Allerdings lagen bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Einschätzung nur von wenigen Häfen Zahlen bis einschl. März 2006 vor; für die Gesamtheit der deutschen Häfen mit Seegüterumschlag gab es Daten erst bis Ende Februar.

Der Stückgutumschlag stieg bis Februar 2006 insgesamt gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 4,2 % auf 46,7 Mio. Tonnen. Dabei nahm die Containerladung um 13 % auf rund 17 Mio. Tonnen zu, was einer weiteren Steigerung des durchschnittlichen Containerisierungsgrades entspricht. Hinzu kommt, dass die Zahl der umgeschlagenen Container (in TEU) mit 14,6 % noch stärker gestiegen ist. Der Fährverkehr konnte ebenfalls 6,9 % gegenüber dem Vorjahr zulegen und umfasste in den ersten beiden Monaten 2006 knapp 6,2 Mio. Tonnen. Der Massengutumschlag verzeichnete einen Rückgang um 3,1 % und betrug bis einschließlich Februar 20,5 Mio. Tonnen.

Für die beiden großen Universalhäfen Hamburg und die Bremischen Häfen liegen bereits Daten bis einschließlich März bzw. April vor. Hier zeigt sich ein sehr hohes Tonnagewachstum mit + 10,1 % in Hamburg und + 14,4 % in den Bremischen Häfen. Dabei ist eine wichtige Säule weiterhin der Containerverkehr mit 13,2 bzw. 12 %, aber auch im Massengutbereich wurden deutliche Zuwächse erzielt.

Für das laufende Jahr kann aufgrund der bisher festgestellten Umschlagszahlen und vor dem Hintergrund der wieder nach oben korrigierten Wachstumsprognosen



für Weltwirtschaft und Welthandel wieder von einem leicht erhöhten Wachstum ausgegangen werden. Nach 4,8 % im Vorjahr wird für das laufende Jahr 2006 eine Wachstumsrate von 5,2 % angenommen. Dies stellt im Vergleich zur letzten Prognose ebenfalls eine leichte Anpassung nach oben dar. Ursache dafür ist das verbesserte globale Wirtschaftsklima mit einer leichten Reduktion der Ungleichgewichte. Risiken bestehen insbesondere durch den hohen Ölpreis und die Gefahr einer weiteren Steigerung durch eine neue Krise im vorderen Orient.

Für das kommende Jahr 2007 werden von den großen Institutionen in globalem Maßstab und auch für Deutschland wiederum leicht nachgebende Wachstumsraten für den Außenhandel bzw. internationalen Handel prognostiziert, die sich auch in den Erwartungen zum Seeverkehr niederschlagen. Entsprechend wird für 2007 ein Zuwachs des Güterverkehrs über See um 4,8 % und im Durchschnitt über den Zeitraum 2006 – 2009 von 4,5 % unterstellt. Getragen wird das Wachstum vor allem von den Asienverkehren mit knapp 11 % p.a. Entsprechend wird sich der Anteil des Umschlags der deutschen Häfen im Verkehr mit Asien auf über 18 % (2007) erhöhen.

Wachstumsmotor wird unverändert der Containerverkehr sein, der sich i.w. aus der Güterabteilung 9 (Andere Halb- und Fertigwaren) speist. Im Jahr 2005 wurden in dieser Gruppe mit 94 Mio. Tonnen, d.h. zwar mehr als 34 % des Gesamtumschlags von 285 Mio. Tonnen, aber nur ein Wachstum von 0,2 % gemeldet. Dies geschah trotz der oben angesprochenen deutlichen Steigerung des Containerverkehrs über die deutschen Häfen. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass mehr Güter konkret anderen Gruppen zugeordnet wurden und tendenziell weniger in der Sammelgruppe „Sonstiges“ verbucht wurde.

Hier stellt sich die Frage, ob dieser Trend zur Präzisierung sich auch weiter fortsetzt. Sollte das der Fall sein, käme es zu einem unterproportionalen Wachstum der Güterabteilung 9 im Vergleich zum Containerverkehr. Nutznießer wären dann im Wesentlichen die Güterabteilungen 0, 1, und 8. Insofern ist eine Prognose nach Güterabteilungen mit einer gewissen Problematik verbunden, zumal eine solche Umschichtung aufgrund besserer Anschreibung auch limitiert ist.

Geht man davon aus, dass der Effekt der Umschichtung zunächst einmalig war, aber nicht rückgängig gemacht wird, dann dürfte sich das Wachstum des Umschlags dieser Güterabteilung im Jahr 2007 ebenso wie in den anderen genannten Gruppen normalisieren. Das heißt, es wird von einem Wachstum um 7 % auf knapp auf 101 Mio. Tonnen ausgegangen. Das Wachstum der Containerladung dürfte noch etwas größer sein. Bis zum Jahr 2007 wird sich der Anteil der Güterabteilung 9 am Gesamtumschlag von 314 Mio. Tonnen wahrscheinlich auf gut 34 % erhöht haben. Dies trägt wesentlich zum Wachstum des Containerumschlags bei. Hinzu kommt, dass sich die Tendenz zu durchschnittlich leichteren Containern weiter 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 Transhipment-Anteile, so dass für den Containerumschlag (TEU) eine merklich höhere Zuwachsrate zu erwarten ist. Weitere Zuwächse 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 - 2007 (Mio t/a)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0 Land- u. forstwirt. Produkte	19	16	16	16	14	19	21	24
1 Nahrungs- und Futtermittel	17	18	19	19	19	22	23	24
2 Mineralische Brennstoffe	9	12	12	12	14	13	13	13
3 Erdöl, Mineralölprodukte	62	60	57	57	63	65	65	66
4 Erze, Metallabfälle	20	21	20	20	21	21	21	22
5 Eisen u. Stahl	9	9	9	9	10	11	12	12
6 Steine u. Erden	14	13	13	13	14	14	15	15
7 Düngemittel	6	6	6	6	6	6	6	6
8 Chemische Erzeugnisse	15	15	16	16	18	21	22	24
9 Sonst. Halb- u. Fertigwaren	72	76	79	86	94	94	101	108
Insgesamt	243	246	246	255	272	285	300	314

Quellen:

Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Fachserie 8/Reihe 5: Verkehr-Seeschifffahrt, verschiedene Jahrgänge (Daten für 2000-2005), Ausblick 2006/2007 ISL, Bremen

### **3.5 Prognose-Vergleich Güterverkehr**

#### **3.5.1 Vergleich von Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognosen zum Güterverkehr**

Prognosen werden für kurz-, mittel- und langfristige Planungen verwendet, je nach ihrem Zeithorizont. Häufig ist jedoch zu beobachten, dass Prognosen nicht eintreffen oder revidiert werden müssen. Deshalb erscheint es lohnend, die früheren Kurz- und Mittelfristprognosen mit gleicher Zielsetzung wie die hier vorliegende mit der jeweils tatsächlich eingetretenen Entwicklung zu vergleichen. Dabei muss beachtet werden, dass eine Prognose stets eine bedingte Prognose ist, d.h. es handelt sich um eine Prognose, die auf einer beobachteten Vergangenheits-Entwicklung aufbaut und unter bestimmten Rahmenbedingungen und Annahmen gilt, die möglichst aus externen Quellen stammen sollten. Für die hier analysierten Kurz- und Mittelfristprognosen des BMVBS zum Güter- und Personenverkehr stammt die Vergangenheits-Entwicklung aus verkehrsstatistischen Quellen, die Rahmenbedingungen sind an erster Stelle Strukturdatenprognosen aus den Projektionen der Bundesregierung, d.h. des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Weitere Rahmenbedingungen und Annahmen stammen aus Einschätzungen fachkundiger Fachverbände und weiterer Experten.

In Tabelle G-11 ist in den ersten beiden Zeilenblöcken die Entwicklung wichtiger Strukturdaten für jeweils ein und dasselbe Jahr zum Zeitpunkt der drei analysierten Prognosen dargestellt. Die beiden unteren Zeilenblöcke liefern entsprechend den Vergleich zwischen ausgewählten Prognosedaten zum Verkehr, hier den Tonnenkilometern aller Hauptverkehrsrelationen, einmal in der Summe der Verkehrsträger sowie einzeln für Straße, Bahn und Binnenschiff.

**Tabelle G-11: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognosen zum Güterverkehr**

	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	BIP (Delta %)			Privater Verbrauch (Delta %)		
Sommerprognose 2005	1,6	1,0	1,6	-0,4	0,5	0,7
Winterprognose 2005/2006	1,6	0,8	1,2	0,6	-0,3	-0,1
Sommerprognose 2006	1,6	0,9	1,6	0,6	0,0	0,3
	Export (Delta %)			Import (Delta %)		
Sommerprognose 2005	8,6	5,5	6,5	6,4	5,0	6,3
Winterprognose 2005/2006	9,3	6,0	6,5	7,0	4,5	4,9
Sommerprognose 2006	9,3	6,3	8,2	7,0	5,3	8,5
	Güterverkehr alle VM (Delta % nach Mrd Tkm)			Güterverkehr Straße (Delta % nach Mrd Tkm)		
Sommerprognose 2005	5,9	2,0	1,9	4,8	2,7	2,1
Winterprognose 2005/2006	5,9	2,9	2,7	4,9	2,7	3,0
Sommerprognose 2006	6,0	3,0	4,5	5,0	3,2	4,8
	Güterverkehr Eisenbahn (Delta % nach Mrd Tkm)			Güterverkehr Binnenschiff (Delta % nach Mrd Tkm)		
Sommerprognose 2005	8,2	-1,1	1,3	9,5	1,7	1,0
Winterprognose 2005/2006	8,2	3,4	2,7	9,5	3,2	1,9
Sommerprognose 2006	8,1	3,8	7,7	9,5	0,7	-0,6

Quellen:  
Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, BVU

Die **Aktualität der statistischen Daten** hängt üblicherweise so mit den Prognosezeitpunkten zusammen:

- Für das jeweilige Vorjahr stehen zum Abschluss der Winterprognose kurz nach der Jahreswende erste vorläufige Werte mit offiziellem Charakter zur Verfügung (also 2004 bei der Winterprognose 2004/2005 und 2005 bei der Winterprognose 2005/2006), die auf Hochrechnung von drei Quartals- oder 10/11-

Monatswerten und zusätzlichen Expertengesprächen durch das Statistische Bundesamt beruhen.

- Bis zum Zeitpunkt der Sommerprognose sind für die meisten Daten schon endgültige Vorjahrswerte verfügbar (also 2004 bei der Sommerprognose 2005). Für ausländische Lkw dauert dies länger.
- Die Werte des jeweils laufenden Jahres haben in der Sommerprognose noch eher Prognose-Charakter, also 2005 in der Sommerprognose 2005 bzw. 2006 in der Sommerprognose 2006, da Werte überwiegend erst für das erste Quartal des laufenden Jahrs vorliegen.

Die verkehrsstatistischen Daten zum **Jahr 2004** zeigen entsprechend fast keine Änderung über die drei analysierten Prognosezeitpunkte. Änderungen durch die Anpassung des Niveaus des Straßengüterverkehrs (Aktualisierung der grenzüberschreitenden Verkehre mit ausländischen Fahrzeugen, vgl. Kapitel 3.1) sowie bei der Bahn (ebenfalls Kapitel 3.1) betrafen vorwiegend das Niveau, weniger bzw. kaum die absoluten Wachstumsraten. Sie haben deshalb keinen Einfluss auf den Prognosevergleich.

Die Strukturdaten, besonders der private Verbrauch und die Exporte/Importe waren dagegen von der Umstellung des Berechnungsverfahrens für reale (inflationsbereinigte) Werte im Jahr 2005, also zwischen der Sommerprognose 2005 und der Winterprognose 2005/2006, betroffen.<sup>9</sup> Die Export-/Import-Wachstumsraten wurden nach oben korrigiert, beim privaten Verbrauch änderte sich für 2004 sogar das Vorzeichen.

Für die Daten des **Jahres 2005** stellt sich die Situation dagegen anders dar. Hier gab es in der Abfolge der verschiedenen Prognosen nur geringe Änderungen der Strukturdaten. Die BIP-Prognose orientierte sich an der jeweils absehbaren Entwicklung, die zum Jahresende 2005 vergleichsweise negativ eingeschätzt wurde. Beim privaten Verbrauch liegt der aktuelle Wert ebenfalls zwischen den beiden vorangegangenen Prognosen, während Export und Import wiederum nach oben korrigiert werden mussten.

---

<sup>9</sup> Vgl. Bericht zur Winterprognose 2005/2006, Kapitel 2.2.

Die Verkehrsprognosewerte des Jahres 2005 reflektieren den jeweiligen Stand der Strukturdatenprognose und der verkehrsstatistischen Erkenntnisse. Sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr zeigte der Straßenverkehr in der zweiten Jahreshälfte 2005 steigende Zuwächse, die sich erst in der Sommerprognose 2006 niederschlugen. Bei der Bahn fehlten im ersten Halbjahr 2005 die Daten von bedeutenden Dritt-Unternehmen in den Werten des Statistischen Bundesamtes. Nach der entsprechenden Korrektur im Herbst 2005 ergab sich deshalb kein Rückgang für das Gesamtjahr 2005, wie in der Sommerprognose 2005 angesichts der unterjährigen Daten erwartet, sondern ein nennenswerter Zuwachs für 2005. Dieser fällt nach Vorliegen endgültiger Daten für 2005 im Sommer 2006 nochmals höher aus. Die Bereinigung von Untererfassungen und die Umstellung auf Brutto-Brutto-Erfassung im kombinierten Verkehr der Bahn durch das Statistische Bundesamt (vgl. Kapitel 3.1) hat, wie erwähnt, keinen Einfluss auf die Wachstumsraten, da Erfassungskorrekturen und –änderungen auch die Vergangenheit betreffen und deshalb rückgerechnet wurden.

Das Binnenschiff konnte im Sommer und frühen Herbst des Jahres 2005 nennenswerte Zuwächse verbuchen, die sich auch in den vorläufigen Ergebnissen des Gesamtjahrs 2005 zur Winterprognose 2005/2006 niederschlugen. Erst danach wurde das Ausmaß der niedrigwasserbedingten Einbußen im letzten Quartal 2005 sichtbar, die zu einem nur verhaltenen Wachstum der Binnenschifffahrt im Gesamtjahr 2005 führten.

Die Prognosen für das **Jahr 2006** bauen auf dem Stand der Erkenntnisse für das Jahr 2005 auf. Die Erholung der Baukonjunktur seit dem letzten Quartal 2005 und die Erhöhung der Außenhandelsprognose 2006 führten zu einer von Prognose zu Prognose positiveren Einschätzung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs. Bei der Bahn ergibt die Einschätzung der unterjährigen Entwicklung und der Rahmenbedingungen eine im Sommer 2006 wesentlich höhere Prognose als davor, Umgekehrtes gilt für die Binnenschifffahrt aufgrund des Niedrigwassers im ersten Quartal 2006, trotz angenommener Erholung im Rest des Jahres unter Berücksichtigung des für das letzte Quartal niedrigen Ausgangsniveaus 2005 wegen des damaligen Niedrigwassers.

### 3.5.2 Vergleich von Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognose mit der Langfristprognose BVWP 2003 zum Güterverkehr

Die **Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** liegt seit 2004 etwas höher als im Integrationsszenario der BVWP 2003 prognostiziert. Im Jahr 2005 stieg sie um 3,0 % und man rechnet für 2006 und 2007 ebenfalls mit Steigerungen in Höhe von 4,7 % bzw. 3,0 %. Die BVWP hingegen geht in diesem Zeitraum von einem Wachstum von 2,6 % jährlich aus.<sup>10</sup>

Der **Straßengüterverkehr** verzeichnete bis zum Jahr 2000 ein schnelleres Wachstum (im Durchschnitt 4 % p.a.) als die Langfristprognose mit 2,9 % jährlich. Zwischen 2000 und 2003 hingegen schwächte sich dieses dynamische Wachstum ab und lag mit einer Wachstumsrate von 1,6 % niedriger als das des Trend-Szenarios mit 2,9 %. In den Folgejahren verlief das Wachstumstempo langsamer und lag bzw. liegt kaum höher als die Langfristprognose (Trend-Szenario), wenngleich auf höherem Niveau<sup>11</sup>. Die Verkehrsleistung nahm im Jahr 2005 um 3,2 % zu. 2006 wird von einem höheren Wachstum von 4,8 % ausgegangen, was jedoch 2007 wieder auf 3,1 % zurückgeht.

Die **Schiene** verlief zwischen 1997 und 2000 in etwa auf dem Niveau des Trend-Szenarios. Nach zwischenzeitlichen Rückgängen zwischen 2000 und 2004 hat die Verkehrsleistung seit 2005 wieder deutlicher zugenommen und wird bis 2007 wahrscheinlich weiter steigen. Man rechnet mit einem Wachstum von 7,7 % zwischen 2005 und 2006 und von 3,6 % zwischen 2006 und 2007. Das Trend-Szenario hingegen verzeichnet im gleichen Zeitraum Wachstumsraten von 1,3 % p.a. und das Integrationsszenario von 2,5 % jährlich. Damit liegen die Wachstumsraten des Schienengüterverkehrs nach aktuellen und prognostizierten Ist-Daten seit 2004 über dem Trend-Szenario sowie auch über dem Integrationsszenario.

Beim **Binnenschiff** liegt das Niveau des Trend-Szenarios und des Integrationsszenarios so dicht beieinander, dass kaum zwei Linien erkennbar sind. Die Ist-Daten bzw. die Daten der Langfristprognose lagen bis zum Jahr 2001 etwa auf gleicher

---

<sup>10</sup> Jeweils ohne Rohrleitungen.

<sup>11</sup> Um tatsächlich nur die Wachstumsraten zu vergleichen, wurde das Ausgangsniveau 1997 der Langfristprognose an das rückgerechnete Niveau der Ist-Entwicklung angepasst (vgl. Kapitel 3.1).

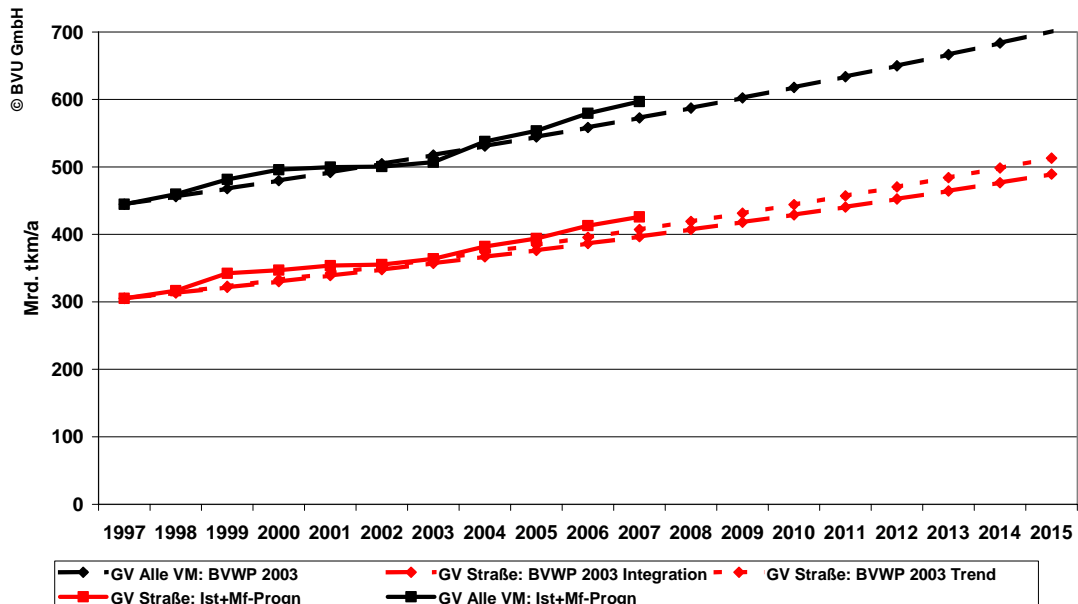
Höhe. Seitdem liegt die Verkehrsleistung des Binnenschiffs jedoch unter dem Niveau der Langfristprognose.

Die Folgen des Jahrhundertssommers 2003 sind insbesondere beim Binnenschiff deutlich zu sehen. Der Einbruch der Verkehrsleistung (- 9,3 %) ist mit dem langanhaltenden Niedrigwasser zu erklären. Im Jahr 2004 konnten zwar die niedrigwasserbedingten Einbußen aus dem Jahr 2003 weitgehend aufgeholt werden, aber das Niveau der BVWP-Prognose konnte bisher nicht mehr erreicht werden.

Im Jahr 2005 stieg die Leistung des Binnenschiffs leicht um 0,7 % an. Für 2006 wird ein leichter Rückgang (- 0,6 %) und für 2007 geringe Zuwächse von 1,2 % prognostiziert. Vergleicht man die Wachstumsraten des Integrationsszenario bzw. des Trend-Szenarios, so liegen die Werte hier bei 2,0 % bzw. bei 1,9 % pro Jahr. Es wird deutlich, dass der Wachstumspfad des Binnenschiffs sehr ähnlich wie bei der Langfristprognose ist, wenn auch auf niedrigerem Niveau.

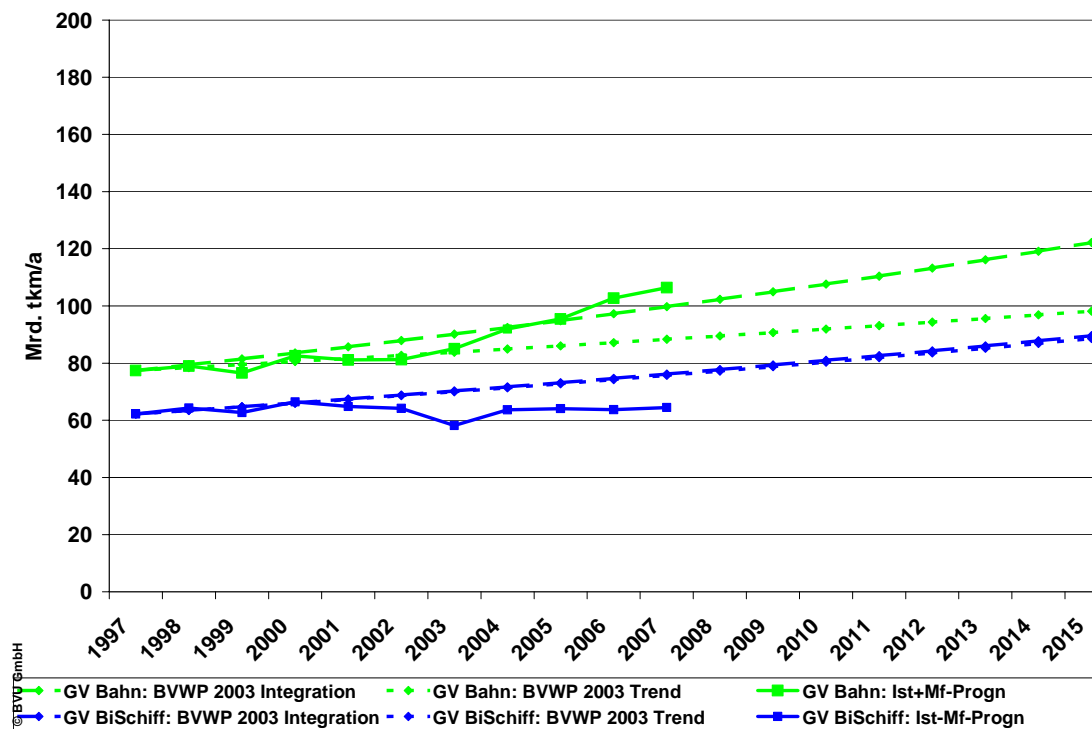
Die Abbildung G-7 und G-8 stellen den Vergleich mit der Langfristprognose graphisch dar.

**Abbildung G-8: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Langfristprognose BVWP 2003 für alle Verkehrsträger und die Straße (Mrd Tkm/a)**





**Abbildung G-9: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Langfristprognose BVWP 2003 für Bahn und Binnenschiff (Mrd Tkm/a)**



## 4. Die kurzfristige Entwicklung des Personenverkehrs

### 4.1 Personenverkehr nach Landverkehrsträgern

Die **Personenverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** stieg 2004 um 2,2 % bei einem leichten Anstieg des privaten Verbrauchs um 0,6 %. Der motorisierte Individualverkehr, der 2004 85 % der Nachfrage im Personenverkehr ausmachte, stieg um 2,4 %. Im Jahr 2005 ging der gesamte Personenverkehr um 1,0 % zurück, der Individualverkehr um 1,5 %<sup>12</sup>; der private Verbrauch stagnierte (laut BMWI 0,0 %). Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wirkte sich demnach schwächer aus als der deutliche Rückgang der jährlichen Fahrleistung pro Pkw, der selbst wieder eine Reaktion auf die Kraftstoffpreiserhöhungen um gut 10 % im Jahresverlauf ist. Die Verbraucher schichten zwar Budget-Anteile zugunsten von Mobilitätsleistungen um, dies kompensiert die Preissteigerungen aber nicht vollständig. Der Linienverkehr mit Bus/Straßenbahn/U-Bahn nahm 2005 um 0,4 % (nach + 0,5 % 2004) zu, der Bahn-Nahverkehr um 2,7 % (nach + 1,3 %), der Bahn-Fernverkehr um 4,0 % (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 berücksichtigen, und beim Verkehr mit Bus und Bahn an der ab 2004 gültigen statistischen Methodik einer Kombination von vierteljährlichen Stichproben bei Unternehmen > 250.000 Fahrgästen pro Jahr mit einer jährlichen Stichprobe bei allen Unternehmen (zuzüglich einer 5-jährlichen Vollerhebung zur Eichung, deren erste 2004 durchgeführt wurde). 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 resultieren die Niveau-Unterschiede zwischen der bis 2003 gültigen Systematik und der ab 2004 gültigen Systematik

---

<sup>12</sup> Hierzu waren vorläufige Informationen des DIW verfügbar.

- aus der Einbeziehung auch von Kleinunternehmen < 6 Busse in die Jahreserhebung ab 2004 (etwa + 4 %), sowie
- beim Aufkommen zusätzlich aus dem für diese Prognose zur besseren Vergleichbarkeit mit Eckzahlen der amtlichen Statistik zugrunde gelegten Verkehrsmittelfahrt-Konzept, bei dem Umsteiger z.B. zwischen Bus und Straßenbahn eines Unternehmens doppelt erfasst werden, wie es auch beim Unternehmensfahrt-Konzept zwischen Verkehrsmitteln verschiedener Unternehmen oder zwischen Eisenbahn-Fernverkehr und –Nahverkehr geschieht (weitere + 6 %).<sup>13/14</sup>

---

<sup>13</sup> Der bis 2003 gültigen Statistik lag nur das Unternehmensfahrt-Konzept zugrunde; die Statistik ab 2004 weist nach beiden Konzepten aus.

<sup>14</sup> Ein weiterer Niveau-Unterschied besteht zwischen den Ergebnissen der Quartals-Statistik ab 2004, die nur die großen Unternehmen erfasst, sowie der Jahres-Statistik ab 2004. Die Zahlen in der Winterprognose basierten noch auf dem Niveau der Quartals-Statistik für 2004, während nunmehr auf das Niveau der Jahres-Statistik 2004 umgestellt wurde. Der entsprechende Unterschied liegt im Eisenbahn-Nahverkehr und bei Straßenbahn/U-Bahn bei 1 – 2 %, im Bus-Liniennahverkehr bei 5 bzw. 8 %, sowie beim Bus-Linienfernverkehr bei 29 %/33 %. Beim Bus-Gelegenheitsverkehr gibt es nur die Jahresstatistik.

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

	2003	2004	2005	2006	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
Individualverkehr <sup>1</sup>	885,8	907,0	893,6	888,9	891,9	2,4	-1,5	-0,5	0,3
Öffentlicher Verkehr	154,2	155,6	158,1	160,5	161,5	0,9	1,6	1,5	0,6
Straßenverkehr	82,6	82,7	82,9	83,4	83,6	0,2	0,2	0,7	0,2
Linienverkehr <sup>2</sup>	55,1	55,3	55,6	56,0	55,9	0,5	0,4	0,7	-0,2
Gelegenheitsverkehr <sup>2</sup>	27,5	27,4	27,3	27,5	27,7	-0,4	-0,4	0,5	0,9
Eisenbahnverkehr	71,6	72,9	75,3	77,1	77,9	1,8	3,3	2,4	1,1
Nahverkehr <sup>3</sup>	40,0	40,5	41,6	42,6	42,9	1,3	2,7	2,5	0,7
Fernverkehr <sup>3</sup>	31,6	32,4	33,7	34,5	35,0	2,5	4,0	2,4	1,5
Öffentlicher Nahverkehr <sup>4</sup>	95,1	95,8	97,1	98,6	98,8	0,8	1,4	1,5	0,2
Öffentlicher Fernverkehr <sup>5</sup>	59,1	59,8	61,0	62,0	62,7	1,1	2,0	1,6	1,2
Alle Landverkehrsträger	1.040,0	1.062,6	1.051,7	1.049,5	1.053,3	2,2	-1,0	-0,2	0,4

Quellen:

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

Anmerkungen:

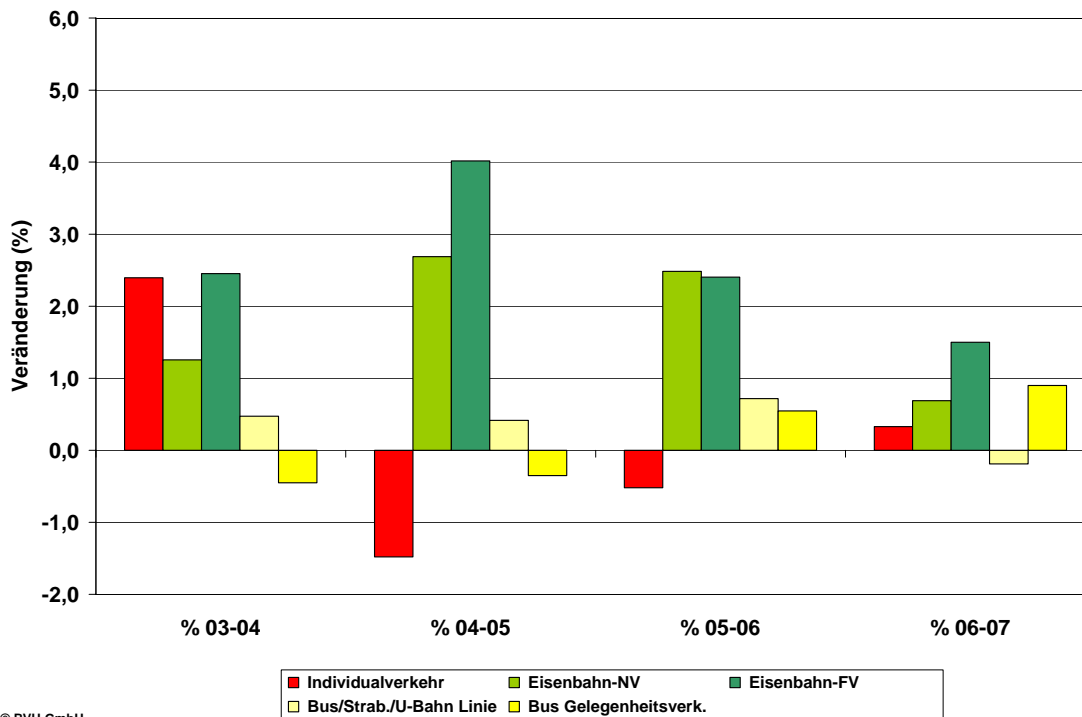
Wie im Text erwähnt, wurde das Niveau der Zeitreihen des Individualverkehrs an die Bereinigung nach den Erhebungen des Jahres 2002 sowie der Zeitreihen des Öffentlichen Verkehrs an die seit 2004 durchgeführte Jahrerhebung angepasst

- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen
- 2 Abgrenzung nach Personenbeförderungsgesetz in Linienverkehr (Private Busse (Nah- und Fernverkehr), kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) einerseits und Gelegenheitsverkehr (Reisebusse (Nah- und Fernverkehr)) andererseits
- 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 (- 0,5 %) wird aufgrund der Kraftstoffpreisentwicklung trotz der erwarteten schwachen Zunahme des privaten Verbrauchs (+ 0,3 %) mit einem weiteren Rückgang des Pkw-Verkehrs gerechnet. Wenn, wie angenommen, die Kraftstoffpreise 2007 nicht mehr signifikant steigen (angesichts der hohen Nachfrage auf dem Weltmarkt und der politischen Situation im Nahen Osten aber auch nicht nennenswert sinken), kann der motorisierte Individualverkehr wieder etwas zunehmen (+ 0,3 %). Der private Verbrauch soll 2007 wegen der Mehrwertsteuer-Erhöhung um 0,2 % zurückgehen, der Pkw-Bestand erhöht sich leicht weiter um 0,8 % 2006 und 0,7 % 2007. Auch für Bus und Bahn wird mit Zunahmen gerechnet, für den Fernverkehr per Bahn am stärksten (2006 + 2,4 %, 2007 + 1,5 %), geringer für den Eisenbahn-Nahverkehr 2006 + 2,5 %, 2007 + 0,7 %). Die Kraftstoffpreisentwicklung wirkt den zu erwartenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel entgegen; die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 beeinflusst die Zuwachsraten positiv, jedoch sowohl beim Nah- wie beim Fernverkehr nur um + 0,1 bis 0,2 Prozentpunkte. Der Bus-Gelegenheitsverkehr wird entgegen früheren Erwartungen die Talsohle erst 2006 durchschreiten, er dürfte 2005 nochmals um 0,4 % zurückgegangen sein, 2006 dagegen um 0,5 %, 2007 um 0,9 % wachsen. Der Linienverkehr auf der Straße weist 2005 eine leichte Zunahme um 0,4 % aus, 2006 steigt er noch um 0,7 %, davon dürften ebenfalls bis zu 0,2 Prozentpunkten WM-bedingt sein. Für 2007 wird ein ganz leichter Rückgang um 0,2 % erwartet, vorwiegend durch Kürzungen bei Fördermitteln.

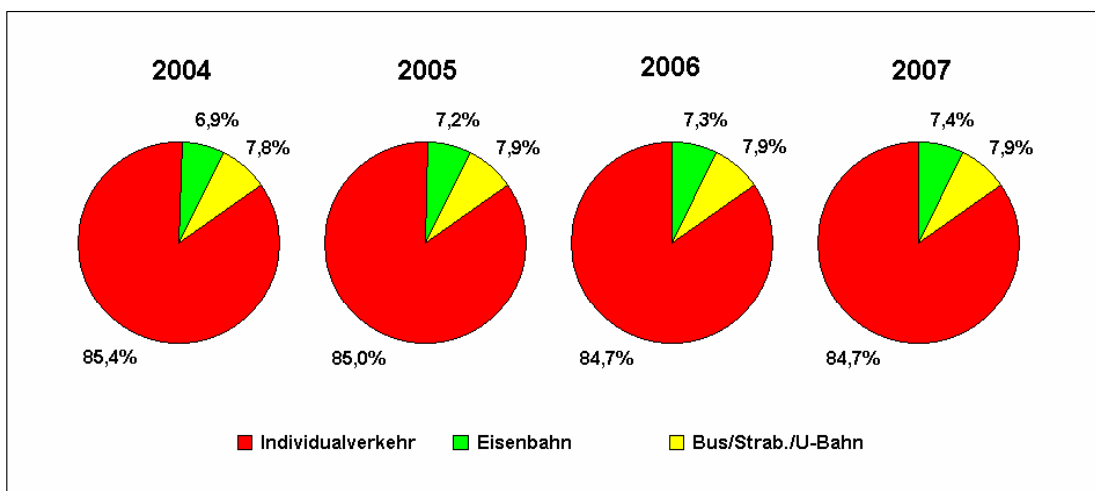
Abbildung P-1 verdeutlicht die Entwicklung der Verkehrsträger.

**Abbildung P-1: Entwicklung der modalen Personenverkehrsleistung (% p.a.)**



Wie aus Abbildung P-2 hervorgeht, werden die **Modal Split-Anteile** zwischen Pkw, Bus und Bahn im Prognosezeitraum fast unverändert bleiben.

**Abbildung P-2: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach der Verkehrsleistung**



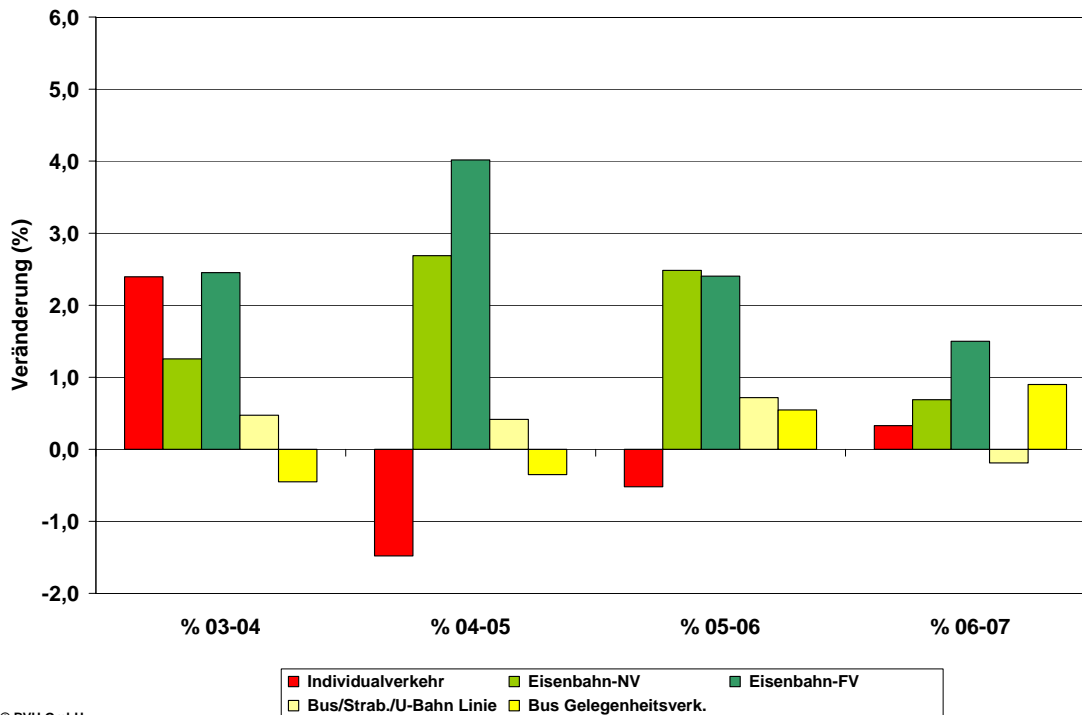
Für das **Personenverkehrsaufkommen**, also Personenfahrten statt Personenkilometern bei der Leistung, ergibt sich im Jahr 2005 für die Summe aller Landverkehrsmittel ein etwas schwächerer Rückgang von – 0,8 % (Leistung – 1,0 %). Wenn die Fahrtenzahl schwächer als die Leistung sinkt, nimmt die Durchschnittsentfernung ab; aufgrund der Kraftstoffpreissteigerungen wird die Fahrtweite (geringfügig) reduziert. Dies wird in noch geringerem Umfang auch für 2006 unterstellt, danach wird wieder mit einer leichten Steigerung der Durchschnittsentfernungen im Individualverkehr gerechnet; dessen weiterer Rückgang im Jahr 2006 und Wiederanstieg im Jahr 2007 ist auch nach dem Aufkommen sichtbar. Die für die Leistung beschriebene Entwicklung der Eisenbahnverkehre und 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	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
Individualverkehr <sup>1</sup>	56,98	58,34	57,67	57,44	57,58	2,4	-1,1	-0,4	0,2
Öffentlicher Verkehr	11,00	11,15	11,25	11,36	11,35	1,3	0,9	1,0	-0,1
Straßenverkehr	8,96	9,06	9,10	9,15	9,13	1,1	0,5	0,6	-0,3
Linienverkehr <sup>2</sup>	8,86	8,96	9,00	9,05	9,03	1,1	0,5	0,6	-0,3
Gelegenheitsverkehr <sup>2</sup>	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	-0,4	-0,2	0,8	0,7
Eisenbahnverkehr	2,04	2,09	2,15	2,21	2,22	2,3	2,9	2,6	0,5
Nahverkehr <sup>3</sup>	1,93	1,98	2,03	2,09	2,10	2,6	2,9	2,7	0,5
Fernverkehr <sup>3</sup>	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	-1,5	2,9	1,9	1,3
Öffentlicher Nahverkehr <sup>4</sup>	10,79	10,93	11,03	11,14	11,13	1,3	0,9	1,0	-0,1
Öffentlicher Fernverkehr <sup>5</sup>	0,22	0,21	0,22	0,22	0,22	-1,0	1,5	1,4	1,0
Alle Landverkehrsträger	67,98	69,48	68,92	68,80	68,93	2,2	-0,8	-0,2	0,2

Abbildung P-3 fasst die prozentuale Entwicklung des Personenfahrtenaufkommens der Landverkehrsträger zusammen.

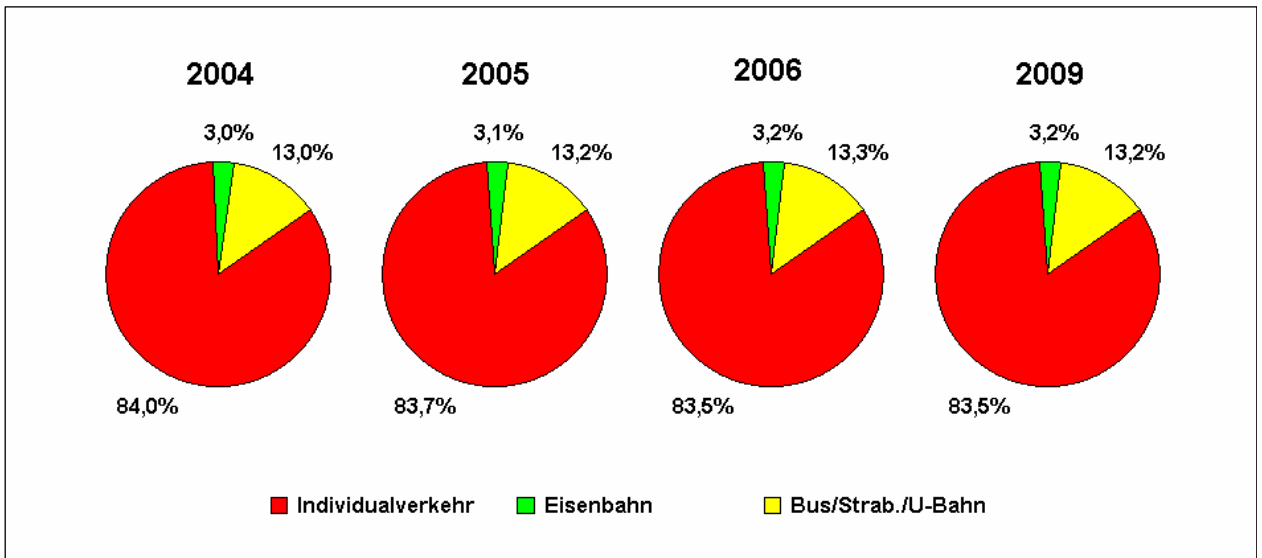
**Abbildung P-3: Entwicklung des modalen Personenaufkommens (% p.a.)**



Die in Abbildung P-4 dargestellten **Modal Split-Anteile** des Personenaufkommens nach dem Aufkommen zeigen ein sehr ähnliches Bild wie die Anteile nach der Leistung (Abbildung P-2). 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-4: Modal Split-Anteile der Landverkehrsträger im Personenverkehr nach dem Verkehrsaufkommen**



Die **Personenverkehrsintensität** wird durch die Entwicklung von Wirtschafts- und Siedlungsstruktur, kurzfristig aber auch von der Kraftstoffpreisentwicklung bestimmt. Nach der relativ starken Zunahme 2003/2004 auf einen vorläufigen Höchststand von 12.880 km pro Einwohner und Jahr 2004 wird sie über 12.750 km im Jahr 2005 auf 2006 12.730 km sinken und 2007 wieder leicht auf 12.780 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 2005 eine Zunahme um 0,9 %.

Für die Jahre 2006 und 2007 wird eine weitere Zunahme des Pkw-Bestands um 0,8 % bzw. + 0,7 % erwartet. Weil jeweils die Bestände zum 01. Juli geschätzt werden, sind die zum Jahresende 2006 zu erwartenden Vorzieheffekte von Pkw-Käufen noch zum alten Mehrwertsteuersatz in diesen Zuwachsraten nicht spürbar. Die Motorisierung steigt damit von 669 Pkw pro Tsd Einwohner über 18 Jahren im Jahr 2004 auf 678 Pkw im Jahr 2007 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 19,5 %. Es wird erwartet, dass dieser Anteil der Diesel-Pkw 2005 21,0 %, 2006 22,8 % beträgt und bis 2007 auf 24,6 % 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 etwas 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 im Grunde auch die **Inländerfahrleistung** analysiert, weil deutsche Unternehmen zu ihrer Leistung befragt werden; bei Eisenbahnen ist die Erfassung allerdings auch auf deutsches Gebiet beschränkt, während bei den deutschen Busunternehmen die auf in- + ausländischem Gebiet erbrachte Verkehrsleistung erhoben wird; umgekehrt sind 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 %. Auch beim Busverkehr ist dieser Unterschied statistisch nicht relevant.

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, während sich zwischen 2004 und 2005 als Reaktion auf die Kraftstoffpreisentwicklung ein deutlicher Rückgang auf 10.900 km ergab. Bis 2007 wird ein weiteres Absinken auf dann knapp 10.300 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 2007 wird mit einem Rückgang von 20.200 km pro Pkw und Jahr 2004 auf 19.500 km 2005 sowie 18.900 km 2007 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 Rückgang von 13.000 km Jahresfahrleistung 2004 auf 12.500 km 2007.

Die resultierende **jährliche Gesamtfahrleistung von Pkw** reflektiert also mehrere zugrundeliegende Strukturentwicklungen. Für 2004 ergibt sich ein Fahrleistungswert des motorisierten Individualverkehrs in Höhe von 590 Mrd Fahrzeugkilometern, gegenüber 2003 also eine Zunahme um 2,2 %. Für 2005 und 2006 werden wie bei der Verkehrsleistung Rückgänge der Pkw-Fahrleistung erwartet (- 2,1 % / - 0,7 %), für

2007 ein ganz leichter Wiederanstieg von + 0,6 %. Die zwischenzeitlichen Zunahmen 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 reinen biogenen Kraftstoffen („Bio-Diesel“), die in der amtlichen Mineralöl-Absatzstatistik des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bisher nicht enthalten sind. 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 – 5,2 % 2004/2005, – 4,5 % 2005/2006 und - 3,3 % 2007 weiterhin deutlich rückläufig, während die Diesel-Pkw-Fahrleistung parallel um 5,1 %, 7,3 % und 7,9 % p.a. ansteigt.

Bei den **Pkw-Besetzungsgraden** nach der Leistung (Personenkilometer dividiert durch Fahrzeugkilometer, entfernungsgewichtete Besetzungsgrade) ergibt sich aus den vom DIW nochmals revidierten Ist-Daten bereits seit 2002 ein Anstieg, der sich als weitere Reaktion auf die Kraftstoffpreisentwicklung auch 2005 und 2006 fortsetzen wird, um 2007 wieder leicht zu sinken. Für 2007 werden 1,54 Personen pro Pkw erwartet. Die zunehmende Motorisierung wirkt besetzungsgradsenkend, die zunehmende Bedeutung privater Reisezwecke besetzungsgraderhöhend.

Wegen des beschriebenen Anstiegs der Besetzungsgrade ist der Rückgang der **Fahrleistung** des motorisierten Individualverkehrs 2005 und 2006 höher als bei seiner **Verkehrsleistung**, ausgedrückt in Personenkilometern. Im Bereich so geringer Zuwachsraten wirken sich auch entsprechend marginale Unterschiede sichtbar aus. Auf viele Fahrten muss nicht verzichtet werden, statt dessen werden Fahrten zusammen gelegt.

Die durchschnittliche Entfernung pro Personenfahrt wird im Bereich von 15,5 km (2007 15,6 km) pro Fahrt bleiben, so dass das **Verkehrsaufkommen** des motorisierten Individualverkehrs, ausgedrückt in Personenfahrten, in etwa gleichem Umfang wie die Verkehrsleistung steigen wird. Ebenfalls infolge der Kraftstoffpreise

wurde nach einer Stagnation 2004 eine ganz leichte Senkung der Durchschnittsentfernung für 2005 und 2006 angenommen, während sie 2007 wieder ansteigt.

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

**Tabelle P-3: Komponenten des motorisierten Individualverkehrs**

	Einheit	2003	2004	2005	2006	2007	% 03-04	% 04-05	% 05-06	% 06-07
Pkw-Bestand am 01.07. <sup>1</sup>	Mio. Pkw	44,9	45,3	45,7	46,0	46,4	0,8	0,9	0,8	0,7
Motorisierung Erwachsener	Pkw/Tsd E18+	666	669	672	673	678	0,5	0,4	0,3	0,7
Gesamtfahrleistung <sup>2</sup>	Mrd Fzkm	578	590	578	574	578	2,2	-2,1	-0,7	0,6
Jahresfahrleistung pro Pkw	Tsd Fzkm/Pkw	12,9	13,0	12,7	12,5	12,5	1,4	-3,0	-1,5	-0,1
Verkehrsleistung <sup>2</sup>	Mrd Pkm	886	907	894	889	892	2,4	-1,5	-0,5	0,3
Besetzungsgrad <sup>3</sup>	Pkm/Fzkm	1,53	1,54	1,55	1,55	1,54	0,2	0,6	0,2	-0,3
Verkehrsaufkommen	Mrd Fahrten	57,0	58,3	57,7	57,4	57,6	2,4	-1,1	-0,4	0,2
Beförderungsweite	Pkm/Fahrt	15,5	15,5	15,5	15,5	15,5	0,0	-0,3	-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 2003 auf 2004 um 0,9 % stieg, betrug der Zuwachs 2005 gegenüber 2004 sogar 1,6 %. Im Straßenverkehr nahm 2005 der Linienverkehr (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn; + 0,4 %) leicht zu. Der Gelegenheitsverkehr musste wie seit 2000 nochmals Einbußen hinnehmen (-0,4 %). Der eigentliche Schienenverkehr (DB AG und Dritte) wuchs 2005 um 2,7 %, der Fernverkehr um 4,0 %.

Der **öffentliche Verkehr auf der Straße**, einschl. Straßenbahn/U-Bahn, wird im Prognosezeitraum leicht zunehmen (2005 + 0,2 %, 2006 + 0,7 %, 2007 + 0,2 %). Diese Steigerung kommt durch eine Zunahme des Linienverkehrs um 0,7 % im Jahr

2006, eine anschließende Abnahme des Linienverkehrs sowie die bereits erwähnte Trendwende beim Gelegenheitsverkehr zustande (2005 - 0,4 %, 2006 + 0,5 %, 2007 + 0,9 %). Für den **Eisenbahnverkehr** (Summe aus Nah- und Fernverkehr) werden nach + 3,3 % 2005 für das Prognosejahr 2006 eine Zunahme um 2,4 % sowie für 2007 von 1,1 % 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. Im Jahr 2006 sind durch die Fußball-Weltmeisterschaft, durch die Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs mit neuem Linienkonzept, durch die Eröffnung der Strecke Nürnberg – Ingolstadt erneut kräftige Zuwächse zu erwarten, die aber hinter 2005 zurückbleiben: + 2,4 % (2006) bzw. + 1,5 % (2007) werden prognostiziert.

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 285 km 2007, 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. Dennoch sind 2005 auch die Fahrgastzahlen erstmals seit 1997 gestiegen (+ 2,9 %, Leistung + 4,0 %). Für 2006 wird eine Aufkommenssteigerung um 1,9 % (Leistung + 2,4 %), für 2007 von + 1,3 % (Leistung + 1,5 %) erwartet.

Obwohl sich das Klima für Investitionen im Öffentlichen Verkehr tendenziell verschlechterte, nahm im **Eisenbahn-Nahverkehr** durch weitere Angebotsverbesserungen

rungen wie neue Fahrzeuge, Taktverdichtungen, Streckenreaktivierung sowie durch Verbundausweitungen und preisliche Sonderangebote die Nachfrage im Jahr 2005 noch stärker als 2004 zu, um 2,7 % (Leistung) bzw. 2,9 % (Aufkommen). Die 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, an besonderen Zeitkarten für Schüler, die eher über kürzere Strecken fahren sowie generell daran, dass die Verkehre in Ballungsräumen mit im Eisenbahnverkehr eher kürzeren Reiseweiten überdurchschnittlich wachsen. Die Aufkommenszunahme 2005 dürfte aber durch eine Änderung der Erfassungsgrundlage bei der S-Bahn Berlin etwas 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 20,5 km, 2007 20,5 km).

Die Leistung im Eisenbahn-Nahverkehr wird 2006 nochmals um 2,5 % zunehmen; dies zeichnet sich auch nach der unterjährigen Entwicklung ab, die vor allem von Zuwächsen im S-Bahn-Verkehr und in Touristikregionen getragen wird; auch hier ist der genannte WM-Effekt von bis zu 0,2 Prozentpunkten Wachstum zu spüren, danach werden aber erstmals Auswirkungen der Mittelkürzungen für Investitionen, aber auch der zu erwartenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel spürbar werden, sodass für 2007 nur noch eine Zunahme der Leistung um 0,7 % prognostiziert wird.

Der **Linienverkehr auf der Straße** (private Busse, kommunale Busse, Straßenbahnen/U-Bahnen) nahm 2005 um 0,4 % nach der Leistung bzw. um 0,5 % 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, noch laufender Investitionsmaßnahmen und eines WM-Effekts mit Zunahmen der Leistung (+



0,7 %) und des Aufkommens (+ 0,6 %) 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.

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 weitgehend 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. 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 im Auslandsverkehr durch den Wettbewerb mit preisgünstigen Flügen (klassische Charterflugreise und neue „Billigflieger“ mit der Zielgruppe Privatreisen), im Inlandsverkehr durch den Wettbewerb mit der Bahn sowie auch durch die schwache Entwicklung des privaten Verbrauchs. 2004 sanken die Leistung und das Aufkommen des Gelegenheitsverkehrs um 0,4 %. Auch 2005 ging der Gelegenheitsverkehr um 0,4 % zurück. Für das Jahr 2006 kann erstmals wieder eine positive Entwicklung erwartet werden, 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. Zwischenzeitlich haben die Busunternehmen auch Formen der Kooperation mit den preisgünstigen Fluglinien gefunden: Etlliche Busunternehmen bieten kombinierte Flug-/Busreisen an, bei denen der Bus leer an den Zielort fährt, um dort verfügbar zu sein. Für 2007 wird mit einer weiteren Be-

leistung der Nachfrage im Gelegenheitsverkehr gerechnet (Leistung + 0,9 %, auch wieder mit ganz leicht 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 2005 mit + 3,5 % 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 9,5 %. Der Personenverkehr von und zu interkontinentalen Gebieten stieg 2004 sogar um 15,8 % an, 2005 um 4,5 %. Insgesamt kam der grenzüberschreitende Quell-/Zielverkehr so 2005 auf ein Plus von 8,5 %. 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 auf-

weisen. 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**

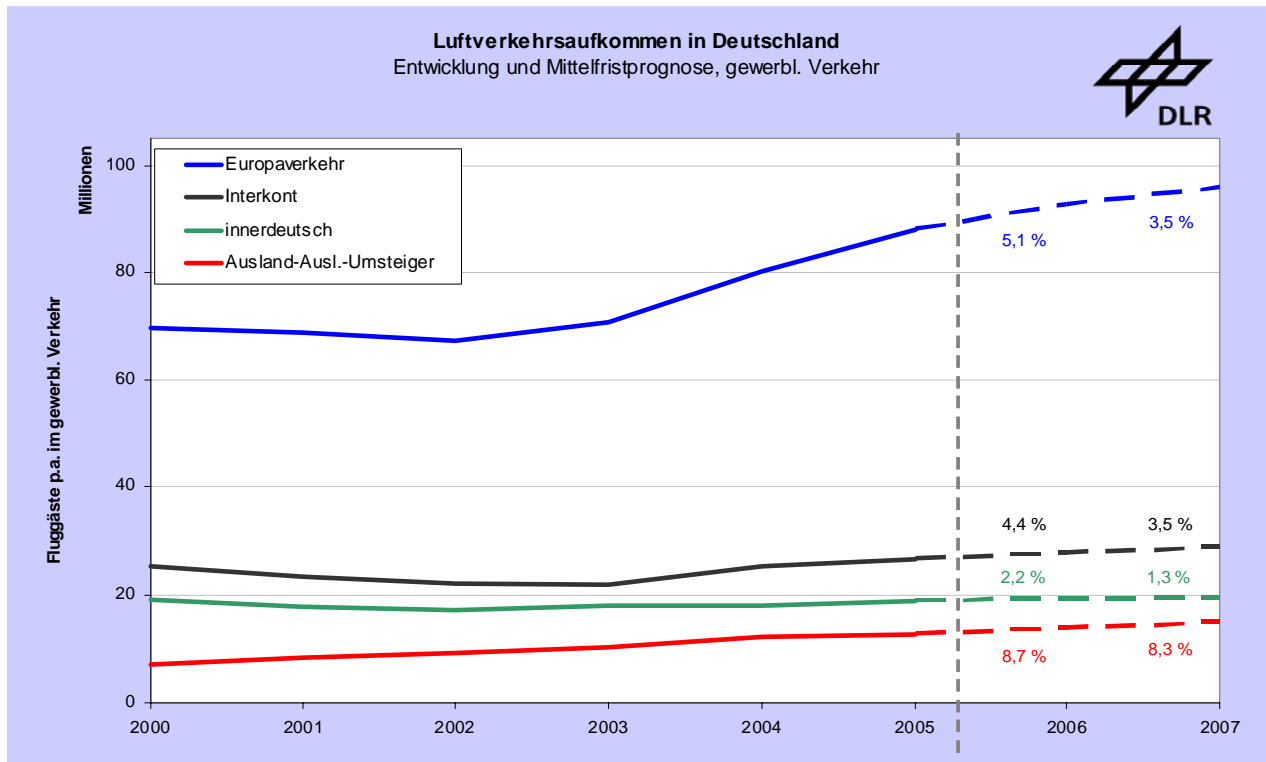
Quelle: DLR, Statistisches Bundesamt (Fachserie 8, Reihe 6.1).

Verkehr nach Endziel	2003	2004	2005	2006	2007
<b>innerdeutsch</b>	18,1 Mio.	18,1 Mio.	18,7 Mio.	19,2 Mio.	19,4 Mio.
<b>+/-</b>	5,4%	-0,1%	3,5%	2,2%	1,3%
<b>Europaverkehr</b>	70,9 Mio.	80,4 Mio.	88,2 Mio.	92,7 Mio.	96,0 Mio.
<b>+/-</b>	5,4%	13,3%	9,5%	5,1%	3,5%
<b>Interkont</b>	21,9 Mio.	25,4 Mio.	26,6 Mio.	27,7 Mio.	28,7 Mio.
<b>+/-</b>	-0,8%	15,8%	4,5%	4,4%	3,5%
<b>Ausland-Ausland-Umsteiger</b>	10,2 Mio.	12,0 Mio.	12,7 Mio.	13,8 Mio.	14,9 Mio.
<b>+/-</b>	10,4%	17,2%	5,7%	8,7%	8,3%
<b>Summe</b>	121,2 Mio.	135,9 Mio.	146,2 Mio.	153,3 Mio.	159,0 Mio.
<b>+/-</b>	4,6%	12,1%	7,6%	4,9%	3,7%

Im zweiten Halbjahr 2005 wurde das Wachstum durch die hohen Kerosinpreise gebremst. Im Vergleich zu 2005 wird sich das Wachstum 2006 bis 2007 abschwächen; es werden Wachstumsraten von 4,9 % im Jahr 2006 und 3,7 % im Jahr 2007 erreicht. Dabei weist der innerdeutsche Verkehr das niedrigste Wachstum auf. Die Europaverkehre sowie die interkontinentalen Verkehre erzielten Wachstumsraten in ähnlicher Größenordnung (3,5 – 5,1 %). Das höchste Wachstum – mit über 8 % Zuwachs – verzeichnen die Ausland – Ausland-Umsteiger.

Abbildung P-5 zeigt die Entwicklung nach Hauptverkehrsrelationen in graphischer Form.

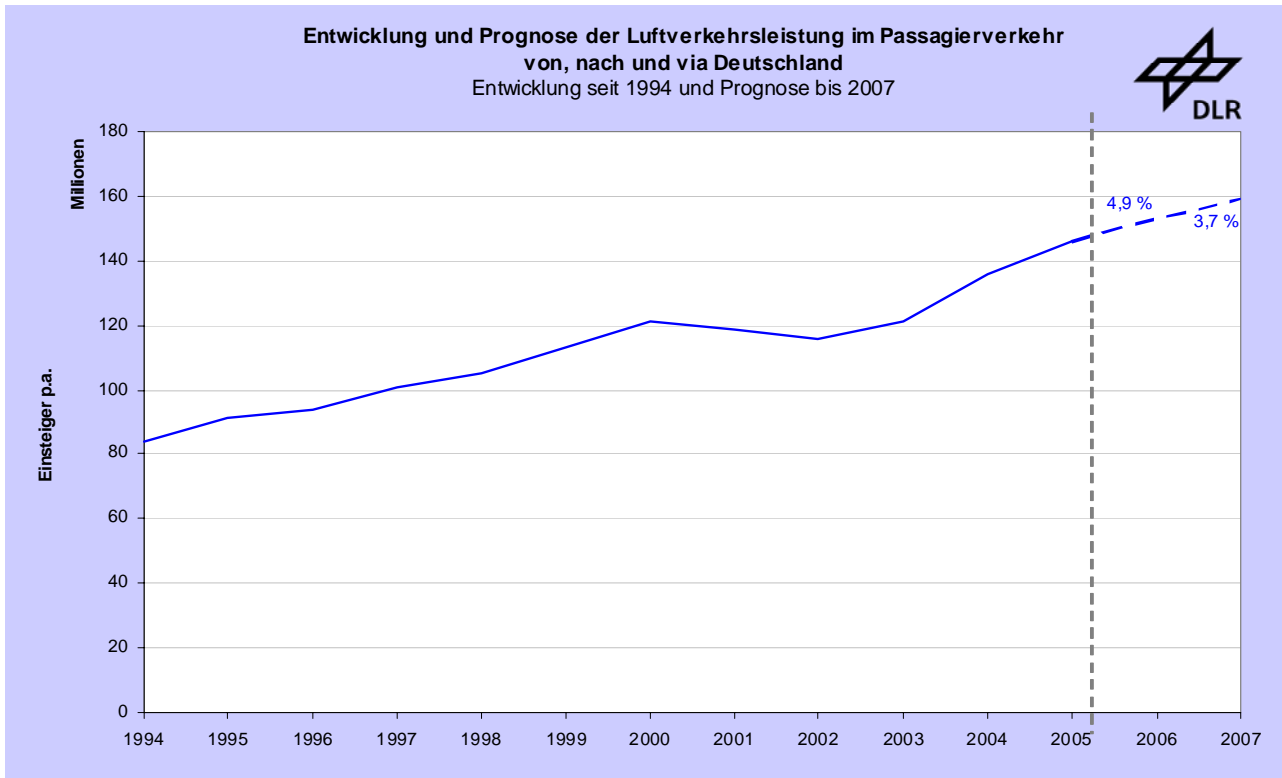
**Abbildung P-5: Luftverkehrsaufkommen nach Hauptverkehrsrelationen - beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr**



Die Abbildung P-6 zeigt dieselbe Entwicklung, wobei hier die Luftverkehrsleistung insgesamt abgebildet wird.

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-6: Luftverkehrsaufkommen insgesamt – beförderte Personen im gewerblichen Luftverkehr**



#### 4.5 Prognose-Vergleich Personenverkehr

##### 4.5.1 Vergleich von Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognosen zum Personenverkehr

Analog zum Güterverkehr sind in Tabelle P-5 Vergleiche der Zuwachsraten von Struktur- und Ergebnisgrößen des Personenverkehrs zwischen verschiedenen Prognosezeitpunkten zusammengestellt.

Für die **Aktualität** der Strukturdaten gilt ähnliches wie beim Güterverkehr: Vorläufige Jahreswerte des laufenden Jahres sind zur Winterprognose, endgültige zur Sommerprognose verfügbar; danach sind weitere Revisionen eher unwahrscheinlich.

**Tabelle P-5: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognosen zum Personenverkehr**

	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	Bevölkerung (Delta %)			Pkw-Bestand (Delta %)		
Sommerprognose 2005	0,0	0,0	0,0	0,8	0,5	0,7
Winterprognose 2005/2006	0,0	0,0	0,0	0,8	0,6	0,5
Sommerprognose 2006	0,0	0,0	0,0	0,8	0,9	0,8
	Motorisierung (Delta)			Jahresfahrleistung pro Pkw (Delta %)		
Sommerprognose 2005	0,6	0,3	0,5	0,6	0,1	0,0
Winterprognose 2005/2006	0,5	0,4	0,3	1,5	-0,2	0,0
Sommerprognose 2006	0,5	0,4	0,3	1,4	-3,0	-1,5
	Mrd Pkm MIV (Delta %)			Mrd Pkm Eisenbahn-FV (Delta %)		
Sommerprognose 2005	1,1	0,3	0,4	2,5	1,6	1,0
Winterprognose 2005/2006	2,0	0,2	0,2	2,5	3,9	1,8
Sommerprognose 2006	2,4	-1,5	-0,5	2,5	4,0	2,4
	Mrd Pkm Eisenbahn-NV (Delta %)			Mrd Pkm Bus/Strab./U-Bahn (Delta %)		
Sommerprognose 2005	1,2	0,6	0,2	0,2	0,1	0,0
Winterprognose 2005/2006	1,2	1,7	0,5	0,2	0,5	0,8
Sommerprognose 2006	1,3	2,7	2,5	0,2	0,2	0,7

Quellen:

Statistisches Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, BVU

Die Modellrechnung des DIW zum Pkw-Verkehr liegt meist zur Sommerprognose für das Vorjahr mit vorläufigen Ergebnissen vor (also für 2005 zur Sommerprognose 2006). Danach kann sie noch revidiert werden. Für das laufende Jahr, also 2006 zur Sommerprognose 2006, liegen nur Kfz-Bestände und Kraftstoffabsatz als unterjährig Informationen vor.

Die Daten zum Eisenbahnverkehr werden quartalsweise erhoben und durch eine Jahresherhebung/Fünfhjahres-Erhebung ergänzt und vervollständigt (vgl. Kapitel 4.1).

Niveauunterschiede zwischen Quartals- und Jahres-Statistik treten nur beim Nahverkehr in der Größenordnung von 1 % auf. Niveauunterschiede wirken sich aber bei diesem Prognosevergleich nicht aus, da nur Zuwachsraten verglichen werden und diese durch Rückrechnung der Niveauänderung konsistent gehalten wurden.<sup>15</sup> Zur Sommerprognose ist üblicherweise das erste Quartal und das Vorjahr aus der Quartalsstatistik verfügbar, also zur Sommerprognose 2006 das Jahr 2005 und das erste Quartal 2006.

Für den ÖSPV (Bus-/Straßenbahn-/U-Bahn-Linienverkehr und Bus-Gelegenheitsverkehr) liegen nach Umstellung der Statistik auf die ab 2004 gültige Erhebungsmethode im Sommer 2006 vor:

- die Jahreswerte 2004,
- die Quartalswerte für 2005 (ohne Gelegenheitsverkehr, der in der Quartalsstatistik nicht erhoben wird),
- die Werte des ersten Quartals 2006.

Wie in Kapitel 4.1 angesprochen, sind die Niveauunterschiede zwischen Jahres- und Quartalsstatistik, beide ab 2004, beim Bus-/Straßenbahn-/U-Bahn-Verkehr höher und erreichen 5 bis 8 % im Linien-Nahverkehr bzw. 29 %/33 % im Linien-Fernverkehr.

Da aber im Prognosevergleich nur Zuwachsraten behandelt werden und diese durch Rückrechnung der Niveauanpassung vergleichbar gehalten wurden, ist dies keine Verzerrungsgefahr. So lange für ein Gesamtjahr noch keine Werte aus der Jahresstatistik vorliegen, können die Quartalswerte als Schätzung des Zuwachses verwendet werden.

Wie aus Tabelle P-5 hervorgeht, wird die Entwicklung des Pkw-Bestands im Sommer 2006 von der vorläufigen DIW-Fahrleistungsschätzung für 2005 höher eingeschätzt als zuvor in den Mittelfristprognosen, dies beeinflusst auch die jeweilige Prognose für 2006 und die jeweils resultierende Motorisierung. Die Rückgänge im

---

<sup>15</sup> Wie in Kapitel 4.1 erläutert, ergeben sich die Niveauunterschiede aus der Erfassung von Unternehmen mit über 250 Tsd Personenfahrten pro Jahr in der Quartalsstatistik, im Vergleich zur Erfassung aller Unternehmen in der Jahresstatistik. Beim Gelegenheitsverkehr gibt es nur die Jahresstatistik.

Kraftstoff-Absatz 2005 fielen höher aus als prognostiziert, und ein weiteres signifikantes Ansteigen des Tankes im Ausland („Grauimporte“) bei Pkw ist angesichts des schon hohen Ausgangsniveaus, der sich nicht mehr ausweitenden Preis-Differenz zum Ausland, und den vorläufigen Ergebnissen der Straßenbelastungen für 2005 unwahrscheinlich, so dass nur ein deutlich höherer Rückgang der durchschnittlichen Pkw-Fahrleistung pro Jahr eingetreten sein kann, der die Kraftstoffeinsatz-Rückgänge erklärt und zu entsprechenden Einbussen der **Pkw-Fahrleistung** im Jahr 2005 führt. Angesichts des Kraftstoffpreis-Niveaus stellt sich auch die Einschätzung des Jahres 2006 entsprechend anders dar als bei früheren Prognosezeitpunkten.

Die Entwicklung im **Eisenbahn-Fernverkehr** verlief im Jahr 2005 positiver als zur Jahresmitte erwartet, angesichts der Maßnahmen und der voraussichtlichen Nachfragereaktionen fällt auch die Prognose für 2006 höher aus als in früheren Mittelfristprognosen. Zu einem vergleichbaren Ergebnis führt der Prognosevergleich für den **Eisenbahn-Nahverkehr** (und den in Tabelle P-5 nicht isoliert dargestellten Bus-/Straßenbahn-/U-Bahn-Linienverkehr), bei denen die Kraftstoff-Preissteigerungen im Jahr 2005 höhere Auswirkungen hatten als erwartet und auch entsprechende Wirkungen für 2006 als wahrscheinlich eingeschätzt werden. Die konkreteren Planungen der Verkehrsunternehmen zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 halfen den Nachfrageeffekt der Weltmeisterschaft etwas genauer zu beurteilen. Die Investitions- und Fördermittel-Kürzungen fielen für 2006 weniger einschneidend aus als erwartet. Der in Tabelle P-5 ausgewiesene Gesamtwert für Bus/Straßenbahn/U-Bahn enthält auch den Bus-Gelegenheitsverkehr, für den sich die Einschätzung 2005 und die Ausschichten 2006 gegenüber der Winterprognose 2005/2006 eingetrübt haben.

In Tabelle P-6 sind für den Personen-Luftverkehr die Winterprognose 2005/2006 und die Sommerprognose 2006 miteinander verglichen. Das Wachstum fiel 2005 leicht höher aus als erwartet. Aufgrund der geringen Nachfragewirkungen der Kerosin-Preiserhöhungen ist die Prognose für 2006 deutlich höher als zum Zeitpunkt der Winterprognose, die Prognose für 2007 fällt leicht höher aus.



**Tabelle P-6: Vergleich zwischen der Winterprognose 2005/2006 und der Sommerprognose 2006 für den Luftverkehr (Mio Personen im gewerblichen Luftverkehr Deutschlands)**

	2004	2005	2006	2007
<b>DLR, Winter 05/06</b>	135,9 Mio.	145,5 Mio.	150,8 Mio.	156,1 Mio.
Wachstum p.a.		7,1 %	3,6 %	3,6 %
<b>DLR, Sommer 2006</b>	135,9 Mio.	146,2 Mio.	153,3 Mio.	159,0 Mio.
Wachstum p.a.		7,6 %	4,9 %	3,7 %

Quelle: DLR, Statistisches Bundesamt (Fachserie 8, Reihe 6.1)

#### 4.5.2 Vergleich von Ist-Entwicklung und Kurz-/Mittelfristprognose mit der Langfristprognose BVWP 2003 zum Personenverkehr

Das Wachstum der **Personenverkehrsleistung aller Landverkehrsträger** liegt zwischen 1997 und 2007 etwas höher (0,6 % p.a.) als die der Langfristprognose (0,4 % p.a.). Insgesamt verläuft das Wachstum bzw. die Richtung jedoch weitgehend ähnlich. Auffällig ist, dass die Verkehrsleistung insgesamt zwischen 1997 und 2004 jährlich stärker gestiegen ist als in den Jahren danach.

Der **motorisierte Individualverkehr (MIV)** lag bis zum Jahr 2000 auf gleichem Niveau wie die Langfristprognose. Anschließend entwickelte sich der MIV dynamischer und liegt seitdem über den Werten der Langfristprognose.

Zwischen 2000 und 2005 gab es stärkere Schwankungen bei den Ist-Daten. Innerhalb dieses Zeitraumes war die Zunahme der Verkehrsleistung im MIV mit durchschnittlich 1,3 % jährlichem Wachstum am größten (im Vergleich: Trend-Szenario: 0,5 % p.a.). Zwischen 2005 und 2007 ist wieder eine Annäherung an die Werte der Langfristprognose erkennbar.

Die ausgewiesenen Zeitreihen orientieren sich an den Fahrleistungsrechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), die an das Niveau der Verkehrsleistungserhebungen des Jahres 2002 angepasst wurden (vgl. Kapitel 4.1); das Ausgangsniveau der Langfristprognose wurde zur besseren Vergleichbarkeit ebenfalls auf dieses Niveau gebracht.

Der **Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)** konnte zwischen 1998 und 2000 Zuwächse in Höhe von 0,7 % und 1,5 % verzeichnen und lag damit über den Entwicklungen des Integrationsszenarios der BVWP sowie auch über der Langfristprognose. In den beiden folgenden Jahren gab es jedoch einen Einbruch (2001: - 0,57 % und 2002: - 1,85 %) bei der Verkehrsleistung. Seit 2003 verläuft das Niveau der Wachstumsrate ähnlich wie das Integrationsszenario, d.h. die Verkehrsleistung liegt zwischen dem Trend- und dem Integrationsszenario. Betrachtet man die jährlichen Wachstumsraten aller Szenarien und Prognosen zwischen 2003 und 2007, so weist das Integrationsszenario und die Mittelfristprognose jeweils ein Wachstum von 0,2 % p.a. und das Trend-Szenario ein Wachstum von - 0,3 % p.a. aus.

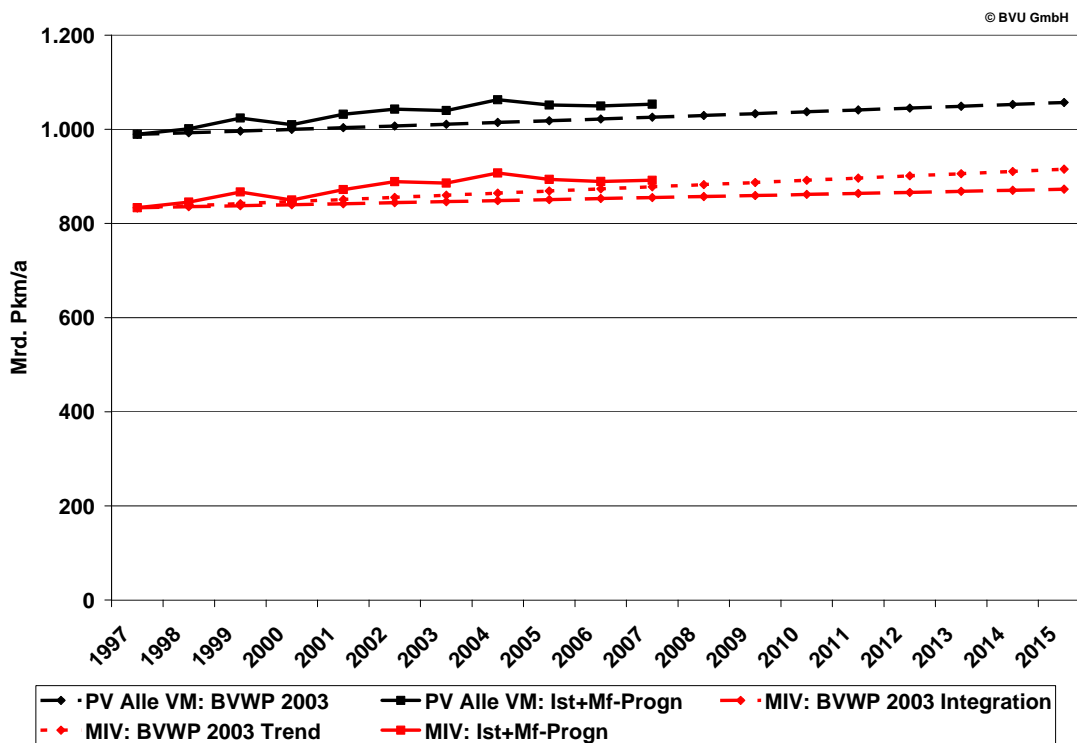
Die Vergangenheitswerte beim Verkehr mit Bus und Bahn wurden nach Maßgabe des Niveaus der statistischen Methodik ab 2004 rückgerechnet und auch die Langfristprognose auf dieses Niveau gebracht.

Der **Bahnverkehr** entwickelte sich bis zum Jahr 2000 analog zur Langfristprognose. Die jährlichen Wachstumsrate lag hier bei 1,4 %, im Integrationsszenario bei 1,6 % und im Trend-Szenario bei 0,9 %. Zwischen 2001 und 2002 gab es einen drastischen Einbruch von - 5,7 %, bedingt durch Streckensperrungen (linke Rheinstrecke, Elbhochwasser) und schlechte volkswirtschaftliche Rahmendaten (privater Verbrauch - 0,5 %, BIP + 0,1 %). Dieser Rückgang war stärker als die Einbußen, die man im darauffolgenden Jahr aufgrund den Änderungen im Preissystem hinnehmen musste (- 0,1 %). Die Abnahmen der Verkehrsleistungszahlen bei der Bahn 2002 betrafen sowohl den Nah- als auch den Fernverkehr, 2003 nur den Fernverkehr. Danach kam es zu einer Annäherung des Niveaus der absoluten Ist-Daten und der Langfristprognose. Die jährlichen Wachstumsraten zwischen 2004 und 2007 liegen hier sogar deutlich höher als im Trend- bzw. im Integrationsszenario (2,26 % p.a.; 0,9 % p.a.; 1,6 % p.a.). Entwickeln sich die Wachstumsraten bei der

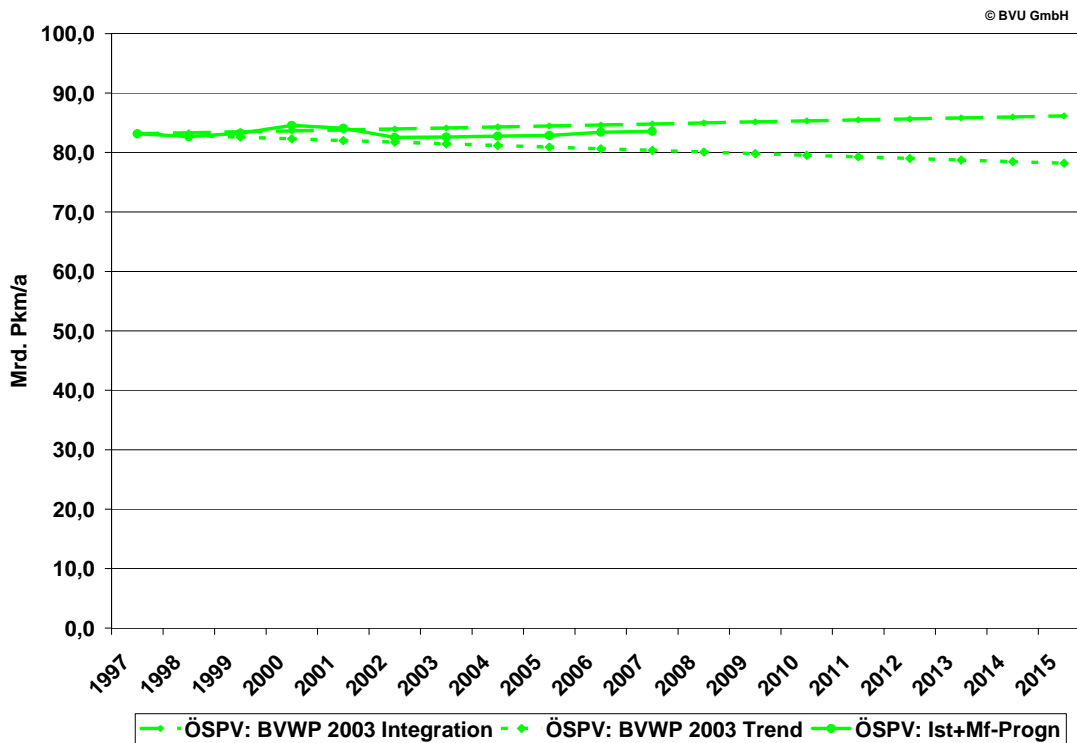
Bahn weiterhin so positiv wie in den letzten Jahren, wird sich das Niveau der Ist-Daten+Mittelfristprognose wieder an das Niveau der Langfristprognose angleichen.

Die Abbildungen P-7 und P-9 stellen den Vergleich mit der Langfristprognose graphisch dar.

**Abbildung P-7: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Langfristprognose BVWP 2003 für alle Verkehrsträger und den MIV (Mrd Pkm/a)**



**Abbildung P-8: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Langfristprognose BVWP 2003 für den ÖSPV (Mrd Pkm/a)**



**Abbildung P-9: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Langfristprognose BVWP 2003 für den Bahnverkehr (Mrd Pkm/a)**

