

Verkehrsprognose Winter 2003/2004

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Projekt-Nr. 96.0729/2002

Jobst Grotrian

Lutz Ickert
Jan Limbers (Prognos)
Stefan Rommerskirchen

Inhalt	Seite
Abkürzungen	III
0 Zusammenfassung	4
1 Einleitung	6
2 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft	7
2.1 Bevölkerung	7
2.2 Wirtschaftliche Eckdaten	8
2.3 Sonstige prognoserelevante Leitdaten	11
3 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Güterverkehrs	14
3.1 Gesamtnachfrageentwicklung bodengebundener Güterverkehre im Überblick	14
3.2 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen	22
3.3 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der Landverkehrsträger nach Güterbereichen	26
3.4 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens nach Verkehrsträgern	30
4 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs	36
4.1 Gesamtnachfrageentwicklung im Überblick	36
4.2 Entwicklung im motorisierten Individualverkehr	41
4.3 Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr	44
4.4 Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens	48
5 Ausblick	51

Abkürzungen

BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMWA	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
DB AG	Deutsche Bahn AG
Fzkm	Fahrzeugkilometer
KBA	Kraftfahrtbundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Mio.	Million = 1'000'000
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde = 1'000'000'000
ÖSPV	Öffentlicher Strassenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Strassenpersonennahverkehr
p.a.	per anno
StBA	Statistisches Bundesamt
t	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer
Tsd.	Tausend = 1'000
VDA	Verband der Automobilindustrie
WSV	Wirtschaftsvereinigung Stahl

0 Zusammenfassung

(1) Mit dem vorliegenden Bericht legt die ProgTrans AG ihre im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen halbjährlich zu erstellende Verkehrsprognose über die kurz- und mittelfristige Verkehrsentwicklung vor. Die **Verkehrsprognose Winter 2003/2004** gibt einen ersten Ausblick über die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres und stellt die kurzfristig für 2004 sowie mittelfristig bis 2007 zu erwartenden Entwicklungen vor.

(2) Nach den wachstumsschwachen Jahren 2001 und 2002 weist die **Weltwirtschaft** seit Sommer 2003 Anzeichen einer konjunkturellen Belebung auf. Daher wird für die Wirtschaft im Euroraum in 2004 ein Wachstum von 1.8 % und in allen Industrieländern von 2.0 % erwartet. Für die **deutsche Wirtschaft** erkennt das BMWA für 2003 eine Stagnation und revidiert damit seine Frühjahrsprojektion nochmals deutlich nach unten. In 2004 erwartet das BMWA eine Zunahme der Wirtschaftsleistung um knapp 1.7 %. Mittelfristig sieht das BMWA wie schon in der Frühjahrsprojektion ein im langfristigen Vergleich relativ kräftiges Wirtschaftswachstum in Höhe von knapp 2.2 %.

(3) Obwohl die konjunkturellen Erwartungen für 2003 nochmals deutlich nach unten korrigiert wurden, zeigte sich im Verlauf des Jahres **2003 eine leichte Belebung der Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen**. Insbesondere der Strassengüterfernverkehr und die Eisenbahnen zeigten mit 1.8 % und 4.0 % stärkere Zuwächse, als noch im Sommer zu erwarten gewesen waren. Neben einer leichten Belebung der Nachfrage sind diese Zuwächse teilweise auch auf die erheblichen Transportrückgänge bei der Binnenschifffahrt infolge der extremen Niedrigwasserstände seit der Jahresmitte zurückzuführen, die zu Verlagerungen auf Strasse und Schiene geführt haben. Die Güterverkehrsleistung nimmt in 2003 trotz nach unten korrigierter Wirtschaftsentwicklung mit 0.8 % schwach zu.

(4) Mit der für 2004 unterstellten konjunkturellen Belebung lassen sich positive Impulse durch den Aussenhandel und eine wieder stärker steigende Inlandsnachfrage erwarten. Vor diesem Hintergrund prognostizieren wir, dass mit 2.6 % die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung in 2004 wieder deutlich stärker** wächst. Auch mittelfristig gehen wir davon aus, dass ein wieder stärkeres gesamtwirtschaftliches Wachstum mit einer bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt überproportionalen Zunahme der gesamtmöglichen Güterverkehrsleistung um jahresdurchschnittlich 2.6 % einhergehen wird.

(5) Im Jahr 2003 setzten sich die Zuwächse im **Luftfrachtaufkommen** mit 4.0 % gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt fort. Hauptwachstumsträger waren auch in diesem Jahr die asiatischen sowie neu die innereuropäischen Relationen. In Verbindung mit den dynamischen Aussenhandelsprognosen rechnen wir für das Jahr 2004 wieder mit einem kräftigeren Zuwachs um 5.0 %. Diese Entwicklung setzt sich nach unserer Einschätzung mittelfristig ab 2005 weiter fort, wobei sich die Zuwachsraten im innereuropäischen Luftverkehr tendenziell etwas abschwächen dürften, während die amerikanischen Relationen mittelfristig wieder etwas stärker wachsen werden.

(6) Nach dem geringer als erwarteten Rückgang der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs in 2002 und der daraus ebenfalls abgeschwächten Abnahme der Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen erwarten wir für das abgelaufene Jahr 2003 mit -1.2 % eine ähnlich hohe **Abnahme der gesamten Personenverkehrsleistung**. Ausschlaggebend hierfür ist nach wie vor die rückgängige Individualverkehrsleistung. Der öffentliche Verkehr ist in 2003 hingegen nach vorläufigen Zahlen, trotz massiver Einbrüche der Fernverkehrssegmente, mit 0.5 % leicht gewachsen.

(7) Ebenso zum Winter 2003/2004 gilt, dass die weltpolitische Situation mit grossen Unsicherheiten behaftet bleibt. Da jedoch die konjunkturellen Aussichten nach oben weisen erwarten wir kurzfristig im MIV mit 1.2 % eine Zunahme der bislang abnehmenden Verkehrsleistung, der öffentliche Verkehr wird in 2004 an Dynamik gewinnen und mit 1.3 % gegenüber dem laufenden Jahr wachsen. Insgesamt ergibt sich so ein **leichter Anstieg der kurz- und mittelfristigen Nachfrage nach Personenverkehrsleistung**. Neben der Stabilisierung der Nahverkehrsleistungen sind hier – erst recht nach den Einbrüchen im laufenden Jahr – Steigerungen im Fernverkehr zu erwarten. Davon wird jedoch in erster Linie die Eisenbahn profitieren, die Entwicklungen im öffentlichen Strassenverkehr werden verhaltener ausfallen.

(8) Die **Luftfahrtbranche** scheint sich nun auch im Personenverkehr zu erholen. Insgesamt lassen die bislang vorliegenden Zahlen für 2003 eine Zunahme von 3.0 % erwarten, die sich vor allem auf die Entwicklung der innerdeutschen Relationen stützt und mit der massiven Angebotserweiterung in Verbindung steht. Für den mittelfristigen Zeitraum von 2004 bis 2007 prognostizieren wir über alle Relationen jahresdurchschnittliche Zuwachsraten von 4.9 %. Dabei wächst dann jedoch der grenzüberschreitende Verkehr stärker als das Binnensegment.

1 Einleitung

(1) Mit der „**Verkehrsprognose Winter 2003/2004**“ legt die ProgTrans AG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen turnusgemäss den Winter-Bericht zur „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ vor. Grundlage sind die offiziellen Prognosen der Deutschen Bundesregierung zur Wirtschaftsentwicklung.¹

(2) Nach den wachstumsschwachen Jahren 2001 und 2002 weist die **Weltwirtschaft** seit Sommer 2003 Anzeichen einer konjunkturellen Belebung auf. Dennoch hat das BMWA das deutsche Wirtschaftswachstum für 2003 gegenüber seiner Frühjahrsprojektion stark nach unten revidiert. Der Herbstprojektion zufolge stagnierte die deutsche Wirtschaft im vergangenen Jahr noch und erholt sich erst in 2004. Die Wiederbelebung soll sich mittelfristig noch leicht verstärken.

(3) Trotz der nach unten korrigierten konjunkturellen Erwartungen zeigte sich im Verlauf des Jahres 2003 eine mit 0.8 % leichte Belebung der Nachfrage nach **Güterverkehrsleistung**. Insbesondere der Strassengüterfernverkehr und die Eisenbahnen zeigten stärkere Zuwächse als noch im Sommer zu erwarten gewesen waren. Neben einer leichten Belebung der Nachfrage sind diese Zuwächse teilweise auch auf die erheblichen Transportrückgänge bei der Binnenschifffahrt infolge der extremen Niedrigwasserstände seit der Jahresmitte zurückzuführen, die zu Verlagerungen geführt haben.

(4) Nach dem Rückgang der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs in 2002 und der daraus ebenfalls abgeschwächten Abnahme aller **Personenverkehrsleistungen** ist im abgelaufenen Jahr 2003 gesamthaft wiederum eine Abnahme um 1.2 % zu verzeichnen gewesen. Ausschlaggebend hierfür ist wiederum die rückgängige Individualverkehrsleistung. Der öffentliche Verkehr ist in 2003 hingegen, trotz massiver Einbrüche der Fernverkehrssegmente, mit 0.5 % leicht gewachsen.

(5) Nachfolgend werden die Ergebnisse unserer Verkehrsprognose zum Winter 2003/2004 in der Kurzfristperspektive bis 2004 und mittelfristig bis 2007 dargestellt. Die Zahlen zum abgelaufenen Jahr 2003 basieren z.T. auf vorläufigen Daten des Statistischen Bundesamtes.

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA): „Herbstprojektion 2003“, Oktober 2003; „Projektion der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland bis 2007“, Juli 2003.

2 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft

2.1 Bevölkerung

(1) Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresanfang 2003 bei etwas über 82.5 Millionen Personen. In der mittleren Frist bis 2007 ist ein sehr geringes Wachstum der Bevölkerungszahlen auf knapp 82.6 Millionen zu erwarten. Dieser Anstieg resultiert ausschliesslich aus der weiteren Zuwanderung. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist negativ, da die Anzahl der Sterbefälle die Anzahl der Geburten übersteigt. Der demografische Wandel hin zu einer schrumpfenden Bevölkerung beginnt in 2007.

(2) Der für die Entwicklung des Pkw-Verkehrs bedeutende Anteil der **fahrfähigen Bevölkerung** (18 Jahre und älter) lag Anfang 2003 bei 81.5 % und wird bis 2007 im Durchschnitt pro Jahr um ca. 0.25 Prozentpunkte zunehmen. In 2007 werden ca. 855'000 Personen, die 18 Jahre und älter sind, mehr in Deutschland leben als heute. Hier macht sich der Alterungsprozess bereits bemerkbar. Darüber hinaus wird die durchschnittliche **Führerscheinverfügbarkeit** mittelfristig eher noch stärker steigen. Gerade bei Frauen weist die Verfügbarkeit heute noch eine mit zunehmendem Alter stark abnehmende Quote auf. Im Laufe der Zeit wird sich dieses Gefälle jedoch abschwächen. Demgegenüber wird die Anzahl der Bevölkerung zwischen 10 und 18 Jahren (Schüler) von heute etwa 8.3 Millionen auf nur noch knapp 7.9 Millionen im Jahr 2007 sinken.

2.2 Wirtschaftliche Eckdaten

(1) Nach den wachstumsschwachen Jahren 2001 und 2002 weist die **Weltwirtschaft** seit Sommer 2003 Anzeichen einer konjunkturellen Belebung auf. Die mit den Anschlägen vom 11. September und dem Irak-Krieg verbundenen weltpolitischen Unsicherheiten sind in den Hintergrund getreten. Die Gefahr steigender Ölpreise hat sich verringert. An den meisten Börsen der Welt weisen die Kurse nach den starken Einbrüchen der letzten Jahre wieder nach oben, womit sich auch die Finanzierungsmöglichkeiten der Unternehmen wieder verbessern. Für den Welthandel erwartete Prognos in 2003 ein Wachstum von 4.1 % und für das Folgejahr eine deutliche Beschleunigung auf 6.7 %.

(2) Wie schon in vorangegangenen konjunkturellen Aufschwüngen kommen auch diesmal die wichtigsten Impulse aus den **USA**. Sie sind im Wesentlichen auf die stark expansive Fiskalpolitik sowie das historisch niedrige Niveau der US-Leitzinsen zurückzuführen. Nachdem die amerikanische Wirtschaft in 2002 mit 2.4 % relativ schwach wuchs, sahen wir im Herbst für 2003 einen Anstieg der Wirtschaftsleistung um 2.7 % und für 2004 um 3.6 %.

(3) Der **Euroraum** weist aktuell nur eine geringe wirtschaftliche Dynamik auf. Wuchs die Wirtschaftsleistung in 2002 noch um 0.8 %, so ist rückblickend für 2003 mit einem Zuwachs von nur noch 0.5 % rechnen. Neben der allgemeinen Investitions- und Konsumzurückhaltung in Folge des Irak-Krieges spielt hier die deutliche Aufwertung des Euro gegenüber dem Dollar eine Rolle, die die internationale preisliche Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen beeinträchtigte. Ferner dämpfte die in den meisten Euro-Ländern gestiegene Arbeitslosigkeit den privaten Konsum. Von der Fiskalpolitik gehen derzeit keine positiven Impulse auf die Konjunktur aus, die monetären Rahmenbedingungen sind hingegen vergleichsweise günstig. Für die weitere Wechselkursentwicklung geht das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) von einer Konstanz des Euro zum Dollar aus, der Kurs liegt in den BMWA-Projektionen bei 1.15 Dollar je Euro. Das Wirtschaftswachstum wird nach Prognos-Einschätzungen im Euroraum in 2004 bei 1.8 % und in allen Industrieländern bei 2.0 % liegen.

(4) Gegenüber seiner Frühjahrsprojektion hat das BMWA das **deutsche Wirtschaftswachstum** für 2003 stark nach unten revidiert. Der Herbstprojektion zufolge stagnierte die deutsche Wirtschaft im vergangenen Jahr. In 2004 erwartet das BMWA eine Zunahme der Wirtschaftsleistung um knapp 1.7 %. Die Prognose des BMWA entspricht damit der Einschätzung der deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute (Herbst 2003) und liegt nur leicht über dem ent-

sprechenden Wert des Sachverständigenrates für 2004 (1.5 %). Prognos schätzt mit einer Wachstumsrate von 1.4 % für 2004 die weitere Entwicklung etwas verhaltener ein, was nicht zuletzt auf abweichende Wechselkursprognosen zurückzuführen ist (stärkere Aufwertung des Euro im Vergleich zur BMWA-Projektion). Mittelfristig (2005 bis 2007) erwartet das BMWA wie schon in der Frühjahrsprojektion ein im langfristigen Vergleich relativ kräftiges Wirtschaftswachstum in Höhe von knapp 2.2 %.

(5) Der **Private Verbrauch** ist in Deutschland in 2003 um etwas über 0.7 % angestiegen. Dieses vergleichsweise geringe Wachstum ist im wesentlichen Folge der geringfügig zunehmenden Haushaltseinkommen und der sinkenden Beschäftigtenzahlen. Zusätzlich neigen die Verbraucher aufgrund des gestiegenen Risikos eines Arbeitsplatzverlustes und von Vermögensverlusten an den Aktienmärkten zur Konsumzurückhaltung. Für das Jahr 2004 rechnet das BMWA wieder mit einem Anstieg des privaten Verbrauchs von 1.7 %. Positiv machen sich hier die Effekte der Steuerreform und die erwartete leichte Entspannung auf dem Arbeitsmarkt ab 2004 bemerkbar. Für die Jahre 2005 bis 2007 kann gemäss der Projektion des BMWA mit Zuwächsen des privaten Verbrauchs von durchschnittlich über 1.7 % p.a. gerechnet werden. Für den Zuwachs in 2004 ist zu berücksichtigen, dass das BMWA zum Zeitpunkt der Projektionserstellung von einer vollständigen Umsetzung der ursprünglich geplanten Steuerreform ausging.

Tabelle L-1: Zentrale sozio-ökonomische Leitdaten in diversen Einheiten bzw. in % p.a.

	Einheit	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Bevölkerung am 1.1.	[Millionen]	82.3	82.4	82.5	82.6	82.6	0.2	0.2	0.0	0.0
Bevölkerung 18+	[Millionen]	66.8	67.0	67.3	67.4	68.1	0.4	0.4	0.3	0.3
Bevölkerung 10-18	[Millionen]	8.4	8.4	8.3	8.3	7.9	-0.5	-0.6	-0.9	-1.6
Erwerbstätige im Inland	[Millionen]	38.9	38.7	38.3	38.3	39.2	-0.6	-1.0	0.1	0.7
Bruttoinlandsprodukt (1)	[Mrd. EUR]	1'986	1'990	1'990	2'023	2'159	0.2	0.0	1.7	2.2
Importe (1)	[Mrd. EUR]	632	622	637	670	780	-1.7	2.5	5.2	5.2
Exporte (1)	[Mrd. EUR]	699	723	729	767	899	3.4	0.9	5.2	5.4
Privater Verbrauch (1)	[Mrd. EUR]	1'137	1'125	1'134	1'153	1'215	-1.0	0.7	1.7	1.8
Inlandskraftstoffabsatz (2)	[Millionen t]	56.5	55.8	53.3	54.4	-	-1.2	-4.5	2.1	-
dar. Ottokraftstoffe (2)	[Millionen t]	27.9	27.2	25.7	25.5	-	-2.7	-5.5	-0.8	-
dar. Diesellokraftstoffe (2)	[Millionen t]	28.5	28.6	27.6	28.9	-	0.3	-3.6	4.7	-

Quellen:

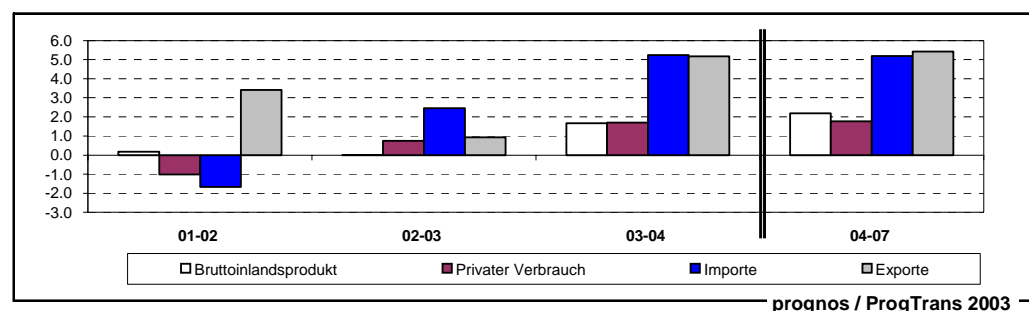
Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA), Mineralölwirtschaftsverband, Prognos

Anmerkungen:

- (1) Zu Preisen von 1995 (real). Prognose: Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit: Kurzfristprognose vom Oktober 2003 für 2003 und 2004; Mittelfristprognose vom Oktober 2003 für das Jahr 2007.
 (2) Für 2003 und 2004 Prognose: Mineralölwirtschaftsverband.

(5) Das relativ schlechte weltwirtschaftliche Umfeld wird bei der Entwicklung der deutschen **Exporte** deutliche Bremsspuren hinterlassen. Für das vergangene Jahr 2003 ist lediglich ein Zuwachs um etwas über 0.9 % zu erwarten gewesen, was einen beinahe historisch niedrigen Wert für die deutsche Wirtschaft darstellt. Für 2004 rechnet das BMWA mit einer deutlichen Zunahme der Exporte in Höhe von 5.2 %, dies jedoch vor dem Hintergrund der wie bereits erwähnt unterstellten Konstanz des Euro-Wechselkurses gegenüber dem Dollar. Die Importe sind in 2002 aufgrund der geringeren Inlandsnachfrage um knapp 1.7 % zurückgegangen, mit der anziehenden Konjunktur in Deutschland werden sie wieder zunehmen. Das BMWA geht von Wachstumsraten in Höhe von 2.5 % für 2003 und von 5.2 % in 2004 aus. Mittelfristig (2005 bis 2007) werden Steigerungen der Ex- und Importe in Höhe von durchschnittlich knapp über 5 % p.a. prognostiziert, wobei das Exportwachstum das der Importe leicht übertrifft. Der (reale) Anteil des Handelssaldo am BIP steigt dementsprechend von 5.1 % in 2002 auf 5.5 % in 2007.

Abbildung L-1: Entwicklung zentraler ökonomischer Leitdaten in % p.a.



(6) Die Entwicklung des **Baugewerbes** ist von grosser Bedeutung für die Verkehrsentwicklung. Im Baugewerbe wurden die Hoffnungen auf ein Ende des langjährigen Abwärtstrends auch in 2003 enttäuscht. Die Wertschöpfung der Bauwirtschaft wird nochmals um 2.9 % zurückgehen und liegt damit rund 23 % unter dem Niveau von 1995. Für 2004 rechnet das BMWA mit einem etwas geringeren Rückgang in Höhe von 1.3 %. Angesichts der mittelfristig höheren BIP-Wachstumsraten und der ebenfalls anziehenden (Bau)Investitionen wird auch die Bruttowertschöpfung im Baugewerbe wieder mit 1.1 % p.a. zwischen 2005 und 2007 zulegen.

2.3 Sonstige prognoserelevante Leitdaten

(1) Die für den Güterverkehr besonders relevante **Stahlproduktion** betrug im Jahr 2002 nach Verbandsangaben 45 Millionen Tonnen. Für das Jahr 2003 rechnet die Wirtschaftsvereinigung Stahl (WSV) mit einem geringen Rückgang auf 44.8 Millionen Tonnen und für 2004 mit einer relativ deutlichen Steigerung auf 46 Millionen Tonnen.² Die Stahlverarbeiter haben in 2003 ihre Lagerbestände leer laufen lassen, so dass sich hier ein hoher Ersatzbedarf gebildet hat. Mit den in den Hintergrund tretenden weltpolitischen Unsicherheiten und der allmählichen Erholung der Weltkonjunktur steigt die Investitionsbereitschaft und auch die Lager werden wieder gefüllt. Die Aufwertung des Euro gegenüber dem Dollar in 2003 wirkt sich nur schwach auf die deutschen Stahlexporte aus, da ca. 70 % der Exporte in den Euroraum gehen und der sehr bedeutende Absatz nach China grösstenteils in Euro abgerechnet wird. Der Nettoeffekt der Aufwertung könnte nach Einschätzung der WSV sogar positiv ausfallen, da die einzuführenden und in Dollar abgerechneten Rohstoffe billiger werden. Einen wichtigen Beitrag für die deutsche Stahlproduktion wird zukünftig die dynamische Entwicklung in China liefern, alleine in 2003 werden die deutschen Stahlexporte nach China um 80 % steigen. Der weitere Ausbau von Produktionskapazitäten in China und Russland wird mit dazu beitragen, dass mittelfristig (bis 2007) die Stahlproduktion in Deutschland nach Einschätzung von Prognos auf etwas über 44 Millionen Tonnen zurückgeht.

(2) Der deutsche **Steinkohlenverbrauch** ist schon seit langem rückläufig. Von 1994 bis 2002 ging er um ca. 9 Millionen Tonnen auf etwas über 64 Millionen Tonnen zurück. Für 2003 ist ein leichter Anstieg um 0.3 % auf 64.5 Millionen Tonnen zu erwarten, was als eine Folge der witterungsbedingt geringen Auslastung bei Wasser- und Kernkraftwerken in 2003 anzusehen ist. Abgesehen von solchen kurzfristigen Klimaeffekten wirken sich die Kapazitätsreduktionen bei der Steinkohleverstromung mindernd auf den Steinkohlenverbrauch aus. Da von weiteren Kraftwerksstilllegungen zugunsten von Erdgaskraftwerken auszugehen ist, wird bis 2007 der Steinkohleverbrauch weiter zurückgehen. Unseren Schätzungen zufolge liegt er dann bei etwas über 62 Millionen Tonnen.

(3) Der Absatz von **Mineralölprodukten** ging in 2002 um 3.8 % auf 117.8 Millionen Tonnen zurück, was in erster Linie auf den starken Nachfra-

² Da die Detail-Zahlen für die einzelnen Wirtschaftsbereiche bei Redaktionsschluss noch nicht vorlagen, wird hier auf erste Abschätzungen zurückgegriffen und trotz der Beschreibung von zurückliegenden Ereignissen von erwarteten Werten gesprochen.

geausfall beim leichten Heizöl zurückzuführen ist (-10.5 %). Für 2003 erwartet der Mineralölwirtschaftsverband einen weiteren Rückgang des Gesamtabsatzes von 3.0 % auf 114.3 Millionen Tonnen. Bis 2007 stagniert der Absatz bei 116 Millionen Tonnen. Innerhalb der Mineralölprodukte wird vor allem der Absatz von Heizöl deutlich zurückgehen. Dies ist im Wesentlichen eine Folge effektiverer Verbrennungstechniken, besserer Wärmedämmung und schärferer Energieeinsparverordnungen.

(4) Beim **Dieselmotorkraftstoff** wird für das Jahr 2003 entgegen dem vergangenen und zukünftigen Trend ein Sinken des Absatzes von 3.6 % auf 27.6 Millionen Tonnen prognostiziert. Hier machen sich die schlechte Wirtschaftslage und entsprechende Nachfrageausfälle im Güterverkehr bemerkbar. Längerfristig werden beim Dieselmotorkraftstoff vergleichsweise hohe Zuwächse erwartet. Von 2002 bis 2007 geht der Verband von einem Zuwachs von knapp 2.5 % p.a. auf dann ca. 32.4 Millionen Tonnen aus. Hier machen sich u.a. die Substitutionsgewinne zulasten benzinbetriebener Fahrzeuge bemerkbar. Bei den **Ottomotorkraftstoffen** ist für 2003 mit einem Rückgang von 5.5 % auf 25.7 Millionen Tonnen zu rechnen. Der Verband geht davon aus, dass bis 2007 der Absatz gegenüber 2002 um 3.8 % p.a. auf dann 22.4 Millionen Tonnen zurückgeht. Diese Verringerung resultiert aus den erwähnten Substitutionsverlusten zugunsten des Diesels, abnehmenden Fahrleistungen und einem kontinuierlichen Rückgang des spezifischen Verbrauchs.

(5) Die für den Gütertransport relevante **Ernährungsindustrie** konnte bei der Bruttowertschöpfung unseren Schätzungen zufolge in 2002 eine relativ starke Steigerung von 4.2 % verzeichnen, die im Wesentlichen als eine Folge des sehr schwachen Jahres 2001 anzusehen ist.³ Den bis September 2003 bekannten Produktionswerten zufolge wird sie in 2003 um ca. 0.8 % zunehmen, während in 2004 eine in Folge der allgemeinen konjunkturellen Erholung nochmals höhere Wachstumsrate der Bruttowertschöpfung in Höhe von 1.0 % erwartet wird. Mittelfristig wird das Wachstum in der Branche mit 0.7 % p.a. etwas unter dem Durchschnitt der 90er Jahre liegen.

³ Die Bruttowertschöpfungen der Industriebranchen sind vom Statistischen Bundesamt bis zum Jahr 2001 veröffentlicht. Für die beiden Folgejahre 2002 und 2003 orientieren wir uns bei der Schätzung der Bruttowertschöpfung an den Produktionsindizes, die für 2002 komplett und für 2003 bis einschließlich September vom Statistischen Bundesamt veröffentlicht sind. Die Entwicklung der realen Umsätze fließt nur bedingt in die Schätzung der Bruttowertschöpfung ein, da die Relation zwischen Produktionsindex und Realumsatz in einigen Branchen wie etwa der Chemie (ex-post) stark sprunghaft ist und wir die Produktionsindizes als die geeigneteren Indikatoren für die Bruttowertschöpfung ansehen.

(6) Nachdem die Bruttowertschöpfung in der **chemischen Industrie** unseren Schätzungen zufolge in 2002 mit 2.9 % relativ stark zunahm, erwarten wir für 2003 einen leichten Rückgang um 0.2 %, der vor allem auf die schwache Entwicklung bei den chemischen Grundstoffen zurückzuführen sein wird. Auch die bis September 2003 bekannten Auftragseingänge legen einen Rückgang der Bruttowertschöpfung für das Gesamtjahr nahe. Die Branche wird vor allem durch die Aufwertung des Euro in 2003 und die nach wie vor schwache Inlandsnachfrage und hier vor allem der geringen Investitionstätigkeit negativ beeinflusst. Für 2004 erwarten wir dann einen Anstieg der Bruttowertschöpfung um 2.2 %, worin sich die wieder zunehmende Investitionstätigkeit widerspiegelt. Mittelfristig (2005 bis 2007) wächst die Branche unseren Schätzungen zufolge um etwas über 1.6 % p.a.

3 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Güterverkehrs

3.1 Gesamtnachfrageentwicklung bodengebundener Güterverkehre im Überblick

(1) Im Jahr 2002 ist die mit Lastkraftwagen, Eisenbahnen, Binnenschiffen und Rohrfernleitungen erbrachte Güterverkehrsleistung um 0.7 % zurückgegangen. Allein der Fernverkehr inländischer und ausländischer Lkw konnte Zuwächse erzielen, davon ausländischen Lkw gut 3 %. Die anderen Verkehrszweige und -träger hatten Rückgänge zu verzeichnen. Die konjunkturellen Erwartungen für 2003 wurden nochmals deutlich nach unten korrigiert. Ursache hierfür ist im Wesentlichen eine deutlich schwächere wertmässige Entwicklung der Exporte. Für die Binnennachfrage wurde – gegenüber dem Sommer unverändert – eine schwache Zunahme unterstellt. Vor diesem Hintergrund zeigte sich im Verlauf des Jahres 2003 eine leichte Belebung der Nachfrage nach Güterverkehrsleistung. Insbesondere der Strassengüterfernverkehr und die Eisenbahnen zeigten mit 1.8 % und 4.0 % stärkere Zuwächse als noch im Sommer zu erwarten gewesen waren. Neben der leichten Belebung der Nachfrage sind diese Zuwächse teilweise auch auf die erheblichen Transportrückgänge bei der Binnenschifffahrt infolge der extremen Niedrigwasserstände seit der Jahresmitte zurückzuführen, die zu Verlagerungen auf die Strasse und die Schiene geführt haben. Insgesamt hat die Güterverkehrsleistung in 2003 trotz stagnierender gesamtwirtschaftlicher Entwicklung mit 0.8 % schwach zugenommen. Bei der Schiene ist ausserdem zu berücksichtigen, dass es in den Jahren 2000 bis 2002 zu einer Untererfassung der tonnenkilometrischen Leistung bei den nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) gekommen ist. Die Korrektur der früheren Werte führt nicht nur zu höheren Werten sondern auch zu einer positiveren Entwicklung des Schienengüterverkehrs insgesamt.

(2) Mit der für 2004 unterstellten konjunkturellen Belebung lassen sich positive Impulse durch den Aussenhandel und eine wieder stärker steigende Inlandsnachfrage erwarten. Vor diesem Hintergrund prognostizieren wir, dass die gesamtmodale Güterverkehrsleistung in 2004 mit 2.6 % wieder deutlich stärker wächst als das Bruttoinlandsprodukt. Auch mittelfristig gehen wir davon aus, dass ein wieder stärkeres gesamtwirtschaftliches Wachstum mit einer bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt überproportionalen Zunahme der gesamtmodalen Güterverkehrsleistung einhergehen wird. Die gesamtmodale Transportintensität wird dann von heute rund 257 tkm je Tsd. € auf 262 tkm je

Tsd. € im Jahr 2007 zunehmen, was einer durchschnittlichen Zunahme um 0.6 % p.a. entspricht. Insgesamt wird damit die Güterverkehrsleistung auf deutschen Verkehrswegen über alle Landverkehrswege in den Jahren 2005 bis 2007 um jahresdurchschnittlich 2.6 % zunehmen.

Tabelle G-1: Güterverkehrsleistung der Landverkehrswege in Milliarden Tonnen-Kilometer bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Strassengüterverkehr (1)	352.9	351.5	357.9	367.2	400.1	-0.4	1.8	2.6	2.9
Inländische Lkw	256.3	251.8	254.4	259.6	277.8	-1.7	1.0	2.0	2.3
Nahverkehr	28.4	26.0	25.2	24.8	25.0	-8.5	-3.0	-1.5	0.2
Regionalverkehr	48.8	46.1	46.4	46.8	47.7	-5.5	0.7	0.8	0.7
Fernverkehr	179.0	179.7	182.8	188.0	205.1	0.4	1.7	2.9	2.9
Ausländische Lkw	96.7	99.7	103.5	107.6	122.3	3.1	3.8	4.0	4.4
nachrichtlich Kabotage (2)	4.7	5.3	6.1	6.9	8.9	12.6	13.9	13.2	8.8
Eisenbahnverkehr (3)	76.4	75.5	78.5	79.9	86.4	-1.2	4.0	1.7	2.6
Binnenschifffahrt	64.8	64.2	58.6	61.3	63.8	-1.0	-8.7	4.5	1.4
Rohrfernleitungen (4)	15.8	15.2	15.5	15.6	15.7	-3.5	1.9	0.7	0.3
Alle Landverkehrswege (5)	509.9	506.4	510.5	523.9	566.0	-0.7	0.8	2.6	2.6

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

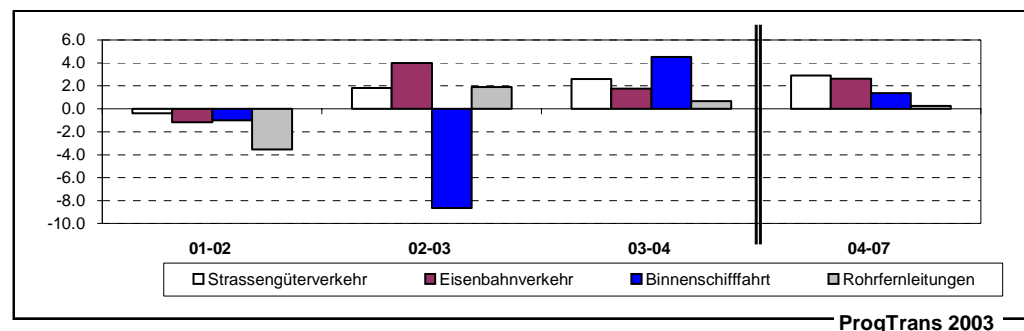
Anmerkungen

- (1) Nicht enthalten sind Kabotageverkehrsleistungen ausländischer Lkw.
- (2) Eurostat berichtet die Kabotage bis 1997; für 1998 und 1999 liegen Schätzungen von ifo zugrunde; ab 2000 eigene Schätzungen.
- (3) Wagenladungsverkehr (ohne Dienstgutverkehr). In den Jahren 2000 bis 2002 kam es durch zunehmende Verlagerung der Hauptfrachtführerschaft zwischen den Eisenbahnen zu Untererfassungen bei den tonnenkilometrischen Leistungen (ca. 2.8 % im Jahr 2001, ca. 4.7 % im Jahr 2002). Die für die Jahre 2001 und 2002 nachgewiesenen Werte und die entsprechenden Veränderungsdaten sind deshalb geschätzt.
- (4) Nur Rohöl.
- (5) Nicht enthalten sind Kabotageverkehrsleistungen ausländischer Lkw.

(3) Im **Strassengüterverkehr** setzte sich in 2003 die rückläufige Entwicklung im Nahverkehr infolge der schwachen Inlandsnachfrage und dem anhaltend schlechten Konjunkturverlauf in der Bauwirtschaft fort, während sich im Regionalverkehr eine leichte und im Fernverkehr eine stärkere Belebung der Nachfrage abzeichnete. Die Rückgänge im Nahverkehr werden sich in 2004 abgeschwächt fortsetzen. Erst mit der unterstellten Erholung der Bauwirtschaft nach 2005 rechnen wir im Strassengüterverkehr mit leichten Zuwächsen. Der Fernverkehr wird bereits in 2004 wieder an Dynamik gewinnen. Mittelfristig rechnen wir im Fernverkehr für die inländischen Lkw mit Zuwächsen um knapp 3 % und für die ausländischen Lkw um über 4 % im Jahr.

(4) Die **Schiene** konnte im Jahr 2003 kräftige Zuwächse im Bereich der Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren und darunter bei den besonderen Transportgütern verzeichnen. Darüber hinaus stieg die Transportleistung in den Güterbereichen Düngemittel und chemische Erzeugnisse sowie Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase und feste mineralische Brennstoffe deutlich an. Gerade in den Massengutbereichen und bei den Mineralölerzeugnissen lässt sich diese Entwicklung zumindest teilweise auf Verlagerungen von der Binnenschifffahrt zurückführen. Demgegenüber ist die Schiene von der schwachen Entwicklung der Stahlproduktion besonders stark betroffen. Die Entwicklung im Jahr 2004 wird im Wesentlichen von weiteren Zuwächsen in den Bereichen Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren und darunter den besonderen Transportgütern, getragen und von den Zuwächsen im kombinierten Verkehr mit Containern, sowie bei den Düngemitteln und chemischen Erzeugnissen profitieren. Darüber hinaus wird der Schienengüterverkehr an der unterstellten deutlichen Steigerung in der Stahlproduktion in den Bereichen Eisen, Stahl und NE-Metalle sowie Erze und Metallabfälle partizipieren. Demgegenüber stehen die im Jahr 2003 auf die Schiene verlagerten Binnenschiffs Transporte, bei denen davon auszugehen ist, dass sie unter normalen klimatischen Verhältnissen zumindest teilweise wieder an die Binnenschifffahrt zurückgehen werden. Insgesamt rechnen wir vor diesem Hintergrund für 2004 mit 1.7 % mit etwas schwächeren Zuwächsen. Mittelfristig erwarten wir auf der Schiene stärkere Zuwächse um jahresdurchschnittlich 2.6 %.

Abbildung G-1: Entwicklung der modalen Güterverkehrsleistung in % p.a.



(5) Nachdem im ersten Halbjahr 2003 bei der **Binnenschifffahrt** Nachfragezuwächse verzeichnet werden konnten, führten die extremen Niedrigwasserstände seit der Jahresmitte zu erheblichen Einbrüchen bei der Transportleistung und -menge. Nach einer leichten Erholung zu Beginn des vierten Quartals setzte sich diese Entwicklung in den letzten Monaten des Jahres fort, so dass insgesamt von einem Rückgang der Transportleistung um über 8 %

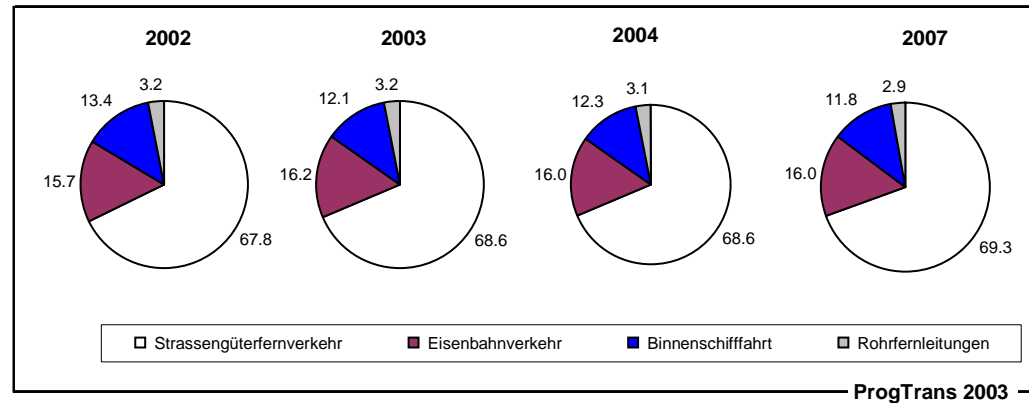
ausgegangen werden kann. Neben der Zwischenlagerung von Gütern ging diese Entwicklung mit erheblichen Verlagerungen von der Binnenschifffahrt auf die anderen Verkehrsträger einher. Für 2004 rechnen wir mit einem vergleichsweise starken Zuwachs um 4.5 %. Einerseits fallen zusätzliche Transporte durch den Abtransport der liegen gebliebenen Güter an, und andererseits kann davon ausgegangen werden, dass die verlagerten Transportleistungen bei normalen klimatischen Verhältnissen zumindest teilweise wieder an die Binnenschifffahrt zurückfallen werden. Mittelfristig erwarten wir auf den Binnenwasserstrassen Zuwächse von jahresdurchschnittlich 1.4 %.

(6) Die Beförderungsleistung bei den **Rohrfernleitungen** ist durch die Entwicklung des Absatzes von Mineralölerzeugnissen gekennzeichnet. Nachdem die privaten Heizöllager in 2001 gefüllt worden sind und die Witterung in 2002 vergleichsweise mild war, liegt insbesondere die Nachfrage nach Heizöl deutlich unter dem Vorjahreswert. Trotz eines weiteren Rückgangs des Absatzes an Mineralölprodukten zeichnete sich in 2003 eine Zunahme der Beförderungsleistung der Rohrfernleitungen in der Grössenordnung von knapp 2 % ab, wofür teilweise Verlagerungen von den anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Binnenschifffahrt, verantwortlich gemacht werden können. Mit der konjunkturellen Erholung wird für 2004 ein höherer Mineralölabsatz prognostiziert, der mit einem weiteren Anstieg der Beförderungsleistung bei den Rohrfernleitungen einhergehen dürfte, mit unter 1 % jedoch schwächer als im abgelaufenen Jahr, weil die verlagerten Gütermengen wieder wegfallen werden. Mittelfristig stagniert der Mineralölabsatz und entsprechend rechnen wir mit keinen nennenswerten Steigerungen der Beförderungsleistung bei den Rohrfernleitungen.

(7) Die Einführung einer **streckenabhängigen Lkw-Gebühr**, die für die Jahresmitte 2003 vorgesehen war, und die die heutige zeitabhängige Lkw-Vignette („Eurovignette“) ablösen sollte, hat sich verzögert. Der genaue Zeitpunkt einer Einführung der streckenabhängigen Lkw-Maut steht derzeit noch nicht fest. Der durchschnittliche Mautsatz wird 0.12 € je Fahrzeugkilometer betragen und die Maut gilt für in- und ausländische Lastkraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 t und ist beschränkt auf die Bundesautobahnen. Im Zusammenhang mit der Mittelfristprognose bis zum Jahr 2007 ist vor allem zu diskutieren, ob die Lkw-Gebühr kurz- und mittelfristig einen Einfluss auf den Modal Split im Güterverkehr haben wird. Dies ist grundsätzlich zu vermuten. Es bleibt jedoch die Frage, ob das hohe Aggregationsniveau der Eingangsdaten und der Reaktionsfunktionen ausreichend sensibel auf diese Änderung der Rahmenbedingungen reagieren, um messbare Änderungen bei den Prognosewerten für die einzelnen Verkehrsträger zu erzeugen.

(8) Neben dem Aggregationsgrad der Daten ist auch die Art des Einpendels der Verkehrsmärkte auf die geänderten Rahmenbedingungen von Bedeutung. Ein kontinuierliches Reagieren ist durch das Modell weniger messbar als abrupte Änderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten und wird stattdessen implizit abgebildet. Die Experten, die den Prozess der Mittelfristprognose-Erstellung begleiten, gehen davon aus, dass vor allem bei neu anstehenden Entscheidungen über die Lösung von logistischen Aufgaben die neue Gebühr in die Überlegungen eingehen und im Einzelfall zur Einbeziehung der Schiene führen wird. Bestehende Logistikkonzepte werden eher mittel- und langfristige geänderten Rahmenbedingungen berücksichtigen. So erwartet z.B. das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Mengen- und Leistungseffekte durch die Lkw-Maut nur in begrenzten Bereichen (wie im kombinierten Verkehr), die jedoch in den hier betrachteten Aggregaten nicht aufscheinen werden. Dies schließt kurzfristige Dispositionsänderungen im Einzelfall nicht aus. Es wird jedoch mit keinem kurzfristigen „Massenphänomen“ der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene gerechnet. Auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) geht zwar davon aus, dass die Lkw-Maut einen nicht unerheblichen Kostenblock für die Verladerschaft darstellen wird, der jedoch in Mengen und Leistungen zu keinen nennenswerten Verlagerungen führen wird. Aus Sicht des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) besteht vielmehr Unsicherheit darüber, wie sich die Lkw-Maut auf den Wettbewerb zwischen inländischen und ausländischen Transportunternehmen auswirken wird. Hier kann es insbesondere für inländische Unternehmen kritisch werden, wenn sie, in bereits angespannter Situation, zur Vorfinanzierung der Maut-Ausgaben gezwungen werden. Über diese Auswirkungen lassen sich im Moment jedoch keine verlässlichen Abschätzungen vornehmen. Für den jetzt vorgelegten Prognosebericht wird daher – auch in Übereinstimmung mit den die Prognose begleitenden Experten – der Effekt einer Einführung der Straßenbenutzungsgebühr nicht explizit ausgewiesen – weder im intermodalen noch im intramodalen Wettbewerb.

Abbildung G-2: Entwicklung der modalen Anteile an der Güterverkehrsleistung der Landverkehrsbranche (ohne Nahverkehr) in %



(9) Betrachtet man vor diesem Hintergrund die Entwicklung der modalen Anteile im Fernverkehr (d.h. ohne den Strassengüternahverkehr inländischer Lkw; vgl. Abbildung G-2), so zeigt sich, dass der Anteil der Strasse von 67.8 % in 2002 bzw. voraussichtlich 68.6 % in 2003 um 1.5 bzw. 0.7 Prozentpunkte auf 69.3 % im Jahr 2007 zunehmen wird. Der Anteil der Binnenschifffahrt wird in 2004 wieder leicht ansteigen und danach um 0.5 Prozentpunkte bis 2007 auf unter 12 % absinken, während die Schiene ihren Anteil nach 2004 bei 16 % wird halten können.

(10) Die weiteren Aufkommensrückgänge im Strassengüternahverkehr sowie die weitere Bedeutungszunahme der internationalen Güterverkehre, die auch auf den deutschen Verkehrswegen höhere mittlere Transportweiten aufweisen, führten zu einem weiteren Anstieg der mittleren Transportweiten in 2003. Entsprechend ging der leichte Anstieg der Leistungsentwicklung mit einem Rückgang des Transportaufkommens um 1.2 % einher.

Tabelle G-2: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsbranche in Millionen Tonnen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Strassengüterverkehr (1)	3'116	2'953	2'909	2'886	2'936	-5.2	-1.5	-0.8	0.6
Inländische Lkw	2'870	2'706	2'655	2'628	2'656	-5.7	-1.9	-1.0	0.4
Nahverkehr	1'784	1'650	1'589	1'546	1'526	-7.5	-3.7	-2.7	-0.4
Regionalverkehr	544	513	517	520	529	-5.7	0.7	0.6	0.6
Fernverkehr	542	542	549	562	601	0.0	1.4	2.2	2.3
Ausländische Lkw	245	247	254	259	280	0.7	2.8	1.7	2.7
nachrichtlich Kabotage (2)	14	15	17	18	22	8.8	10.5	10.3	6.8
Eisenbahnverkehr (3)	288	285	297	294	299	-1.0	4.0	-0.8	0.6
Binnenschifffahrt (4)	236	232	218	227	231	-1.8	-5.8	4.0	0.6
Rohrfernleitungen (5)	90	91	92	93	93	0.7	1.6	0.5	0.1
Alle Landverkehrsbranche (6)	3'730	3'561	3'516	3'500	3'560	-4.5	-1.2	-0.5	0.6

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

(1) Ohne Kabotage.

(2) Eurostat berichtet die Kabotage bis 1997; für 1998 und 1999 liegen Schätzungen von ifo zugrunde; ab 2000 eigene Schätzungen.

(3) Wagenladungsverkehr (ohne Dienstgutverkehr). Der 2002er Wert wurde rückwirkend durch das StBA nach unten korrigiert.

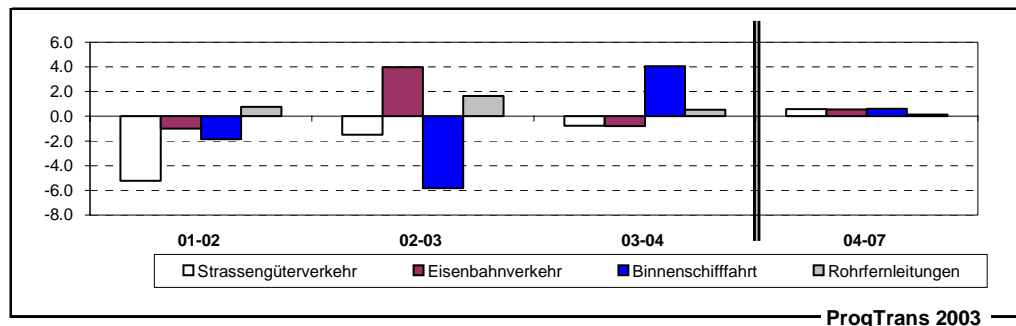
(4) Einschliesslich Seeverkehr der Binnenhäfen mit Häfen ausserhalb des Bundesgebietes.

(5) Nur Rohöl.

(6) Ohne Kabotage.

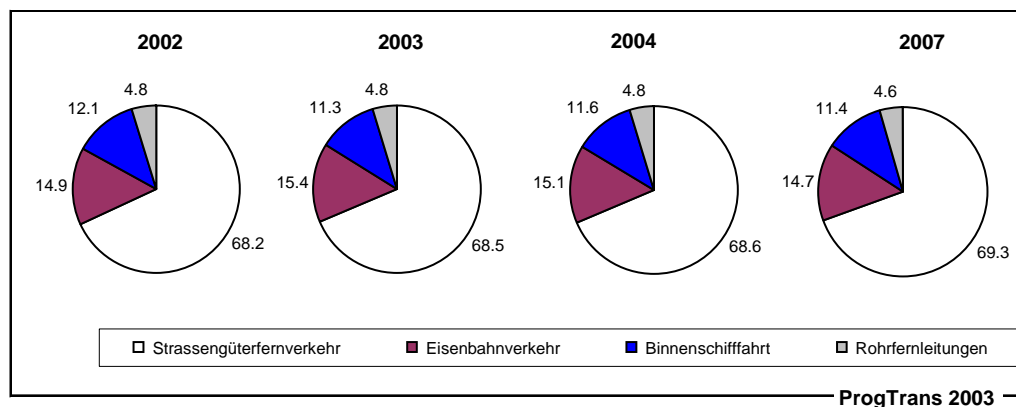
(11) Mittelfristig gehen wir davon aus, dass die mittleren Transportweiten bei der Strasse um durchschnittlich über 2 % pro Jahr steigen werden – nicht zuletzt wegen des anhaltenden Bedeutungszuwachses der Fernverkehre. Bei der Schiene rechnen wir mit einem jahresdurchschnittlichen Zuwachs der mittleren Transportweite um ebenfalls gut 2 % und bei der Binnenschifffahrt um 0.8 %, während sie bei den Rohrfernleitungen nahezu stagniert. In Verbindung mit den Verkehrsleistungsprognosen ergibt sich damit mittelfristig eine Aufkommenszunahme um gesamtmodal 0.6 % pro Jahr.

Abbildung G-3: Entwicklung des modalen Güterverkehrsaufkommens in % p.a.



(12) Für die Entwicklung der modalen Anteile am gesamten Fernverkehrsaufkommen (d.h. ohne den Nahverkehr inländischer Lkw) ergibt sich daraus das folgende Bild: Der Strassengüterverkehr baut seinen Anteil von 68.2 % im Jahr 2002 über voraussichtlich 68.5 % im Jahr 2003 auf 69.3 % im Jahr 2007 aus. Demgegenüber verliert die Schiene 0.7 Prozentpunkte zwischen 2003 und 2007, während der Anteil der Binnenschifffahrt in 2004 leicht ansteigt, ab 2005 dann aber leicht zurückgeht.

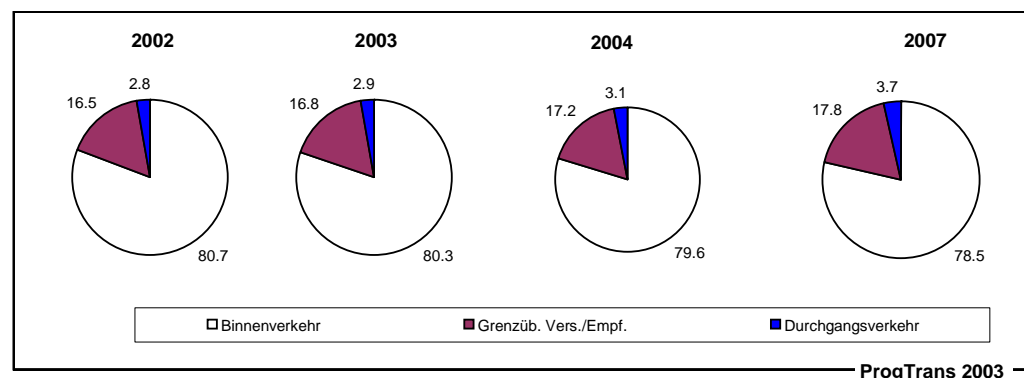
Abbildung G-4: Entwicklung der modalen Anteile am Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsbranche (ohne Nahverkehr) in %



3.2 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen

(1) Infolge der zunehmenden Bedeutung des internationalen Warenaustausches hat der Anteil der **Binnenverkehre** am gesamten Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrszweige in der Vergangenheit kontinuierlich an Bedeutung verloren. Die schwache Entwicklung im Baugewerbe und die schwache Inlandsnachfrage in 2003 unterstreichen diese Entwicklung in den letzten Jahren. Mit einem heutigen Anteil von 80.3 % machen die Binnenverkehre allerdings nach wie vor den mit Abstand grössten Anteil am Güterverkehrsaufkommen aus. Auch für die kommenden Jahre erwarten wir weitere Aufkommensrückgänge auf den Binnenverkehrsrelationen, die mit entsprechenden Marktanteilsrückgängen einhergehen. Mit der wieder anziehenden Inlandsnachfrage ab 2004 und einer Erholung des Baugewerbes ab 2005 werden die Anteilsrückgänge mittelfristig mit knapp einem halben Prozentpunkt im Jahr wieder etwas schwächer ausfallen. In 2007 rechnen wir mit einem Anteil von 78.6 % am gesamten Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrszweige.

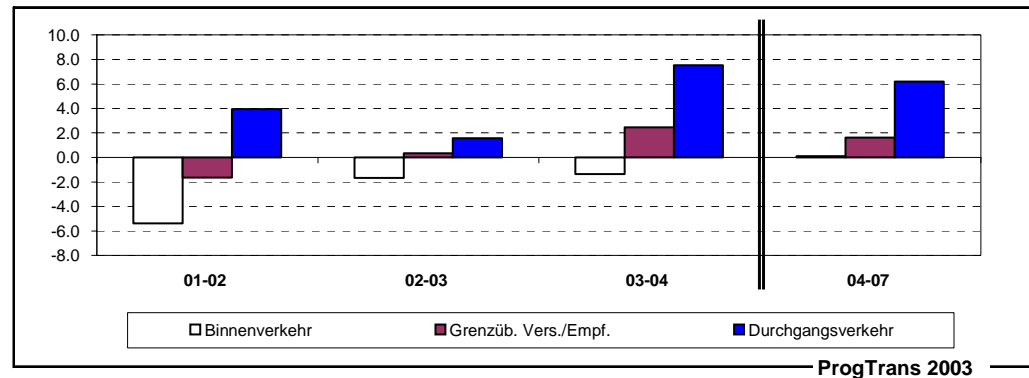
Abbildung G-5: Entwicklung der Anteile der Hauptverkehrsrelationen am Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger in %



(2) Parallel dazu gewinnen die **grenzüberschreitenden Verkehre** kontinuierlich an Bedeutung. Mit heute 16.8 % hat der grenzüberschreitende Versand und Empfang gegenüber unter 13 % in der Mitte der 1990er Jahre kräftig zugelegt, ebenso die Durchgangsverkehre, deren Anteil von 1.5 % in 1995 auf heute 2.9 % angestiegen ist. Mit einer wieder zunehmend dynamischeren Expansion des Aussenhandels – in 2004 werden Zuwachsraten von über 5 % unterstellt – rechnen wir beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang mittelfristig wieder mit kräftigeren Zuwächsen, nämlich um 2.6 % im Jahr 2004

und danach von jahresdurchschnittlich 1.6 %. Der Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen wird so auf knapp 18 % im Jahr 2007 ansteigen.

Abbildung G-6: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens nach Hauptverkehrsrelationen in % p.a.



(3) Die **Durchgangsverkehre** wiesen als ein Resultat der zentralen Lage Deutschlands in Anbetracht eines zusammenwachsenden Europas und der damit verbundenen Intensivierung des internationalen Warenaustausches bereits in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre die stärksten Zuwachsraten auf. Infolge der europaweit schlechten konjunkturellen Lage in 2002 und 2003 sind jedoch selbst die Durchgangsverkehre eingebrochen. Für 2004 rechnen wir allerdings wieder mit einer dynamischeren Entwicklung im europäischen Außenhandel, die mit einem Aufkommenszuwachs von über 7 % auf den Durchgangsrelationen einhergeht. Mittelfristig werden Zuwachsraten von über 6 % erwartet. Insgesamt machen die Durchgangsverkehre mit gegenwärtig 2.9 % einen nach wie vor kleinen Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen aus, der jedoch kontinuierlich steigt und im Jahr 2007 auf 3.7 % angestiegen sein wird.

(4) Im **Binnenverkehr** entfallen mehr als 90 % des Transportaufkommens auf die Strasse. Den grössten Anteil haben hieran die vorwiegend im Nahverkehr durchgeführten Transporte von Steinen und Erden, die annähernd 50 % des Transportaufkommens auf der Strasse ausmachen. Entsprechend klein sind die Anteile der Eisenbahn mit gut 6.5 % und der Binnenschifffahrt mit knapp 2 % am Binnenverkehrsaufkommen. Von den grenzüberschreitenden Verkehren wird knapp die Hälfte auf der Strasse und gut ein Viertel auf den Binnenwasserstrassen transportiert. Die Eisenbahn kommt hier auf einen Anteil von gut 14 % und die Rohrfernleitungen von knapp 12 %. Auch bei den Durchgangsverkehren macht die Strasse mit 62 % den grössten Teil am Auf-

kommen aus. Entsprechend ist die Bedeutung der einzelnen Hauptverkehrsrelationen bei den einzelnen Verkehrsträgern sehr unterschiedlich. So machen die Binnenverkehre bei der Strasse gegenwärtig knapp 88 % aus, während dies auf der Schiene etwa zwei Drittel und bei der Binnenschifffahrt und den Rohrfernleitungen nur knapp ein Viertel sind. Bei Binnenschiff und Rohrfernleitung dominieren mit gut 65 % bzw. 77 % des gesamten Aufkommens der grenzüberschreitende Versand und Empfang.

(5) Für 2004 rechnen wir bei der Strasse und bei der Schiene mit Aufkommensrückgängen im Binnenverkehr um 1.3 % bzw. 2.4 %. Demgegenüber rechnen wir bei der Binnenschifffahrt und bei den Rohrfernleitungen mit Zuwächsen um 0.9 % bzw. 0.5 %. Diese sind auf die teilweise Rücknahme der starken Einbrüche bei der Binnenschifffahrt im Jahr 2003 und dem Anstieg beim Mineralölabsatz für die Rohrfernleitungen zurückzuführen. Mittelfristig werden die Binnenverkehre bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt weiter abnehmen, um 0.8 % im Jahr bei der Schiene und 1.7 % im Jahr bei der Binnenschifffahrt, während bei der Strasse und den Rohrfernleitungen eine stagnierende bzw. leicht zunehmende Entwicklung erwartet wird. Für die Strasse, die Schiene und die Binnenschifffahrt rechnen wir mit den stärksten Aufkommenszuwächsen im Durchgangsverkehr mit ab 2005 jahresdurchschnittlichen Wachstumsraten von über 4 % bei der Binnenschifffahrt, bis knapp 7 % bei der Strasse. Entsprechend werden die Durchgangsverkehre bei allen drei Verkehrsträgern an Bedeutung gewinnen. Ihr Anteil wird bei der Strasse von heute gut 2 % auf 3 %, bei der Schiene von heute 4 % auf 5 % und bei der Binnenschifffahrt von heute 10 % auf 11.7 % in 2007 ansteigen.

Tabelle G-3: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsbranche nach Hauptverkehrsrelationen in Millionen Tonnen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Strassengüterverkehr (1)									
Binnenverkehr (1)	2'769	2'607	2'554	2'520	2'536	-5.8	-2.0	-1.3	0.2
Grenzüb. Vers./Empf.	285	281	287	293	312	-1.5	2.3	2.0	2.1
Durchgangsverkehr	62	65	68	73	89	4.9	4.8	7.7	6.8
Alle Relationen	3'116	2'953	2'909	2'886	2'936	-5.2	-1.5	-0.8	0.6
Eisenbahnverkehr (2)									
Binnenverkehr	190	189	197	193	188	-0.2	4.2	-2.4	-0.8
Grenzüb. Vers./Empf.	88	85	87	89	96	-3.5	2.2	1.9	2.6
Durchgangsverkehr	10	11	12	13	15	5.0	14.1	5.2	6.0
Alle Relationen	288	285	297	294	299	-1.0	4.0	-0.8	0.6
Binnenschiffsverkehr									
Binnenverkehr	57	56	54	54	51	-2.1	-4.1	0.9	-1.7
Grenzüb. Vers./Empf.	154	151	143	149	153	-2.2	-5.4	4.6	0.8
Durchgangsverkehr	25	25	22	24	27	1.2	-12.2	8.2	4.3
Alle Relationen	236	232	218	227	231	-1.8	-5.8	4.0	0.6
Rohrfernleitungsverkehr									
Binnenverkehr	21	21	21	21	21	-1.1	-2.4	0.5	0.2
Grenzüb. Empfang	69	70	72	72	72	1.3	2.9	0.6	0.1
Alle Relationen	90	91	92	93	93	0.7	1.6	0.5	0.1
Alle Landverkehrsbranche									
Binnenverkehr	3'037	2'873	2'825	2'787	2'796	-5.4	-1.7	-1.3	0.1
Grenzüb. Vers./Empf.	597	587	589	604	633	-1.6	0.3	2.5	1.6
Durchgangsverkehr	97	100	102	110	131	4.0	1.6	7.5	6.2
Alle Relationen	3'730	3'561	3'516	3'500	3'560	-4.5	-1.2	-0.5	0.6

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- (1) Verkehr in- und ausländischer Lkw. Im Binnenverkehr sind die Kabotageverkehre nicht enthalten.
 (2) Wagenladungsverkehr (ohne Dienstgutverkehr). Die 2002er Werte wurden rückwirkend durch das StBA nach unten korrigiert.

3.3 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der Landverkehrsträger nach Güterbereichen

(1) Die Betrachtung des Güterverkehrsaufkommens nach Güterbereichen offenbart die nach wie vor herausragende Stellung des Bereichs „**Steine und Erden**“ für den Transportmarkt. Obwohl das Aufkommen in diesem Bereich seit 1995 um durchschnittlich 4.5 % pro Jahr abnimmt und sich sein Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen in dieser Zeit um knapp 10 Prozentpunkte verringert hat, macht er im Jahr 2003 immer noch knapp 40 % des gesamten Aufkommens aus. Die nächst grösseren Bereiche sind mit knapp 18 % bzw. knapp 16 % die Güterbereiche „**Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren**“ einerseits sowie „**Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel**“ andererseits. Beide Bereiche haben in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen. Die Anteile der übrigen Güterbereiche betragen weniger als 10 %, wobei darunter die Bereiche „**Düngemittel und chemische Erzeugnisse**“ mit 9 % und „**Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase**“ mit 7.5 % die grösseren sind.

(2) Nach einem – gegenüber dem Vorjahr abgeschwächten – Rückgang des gesamten Güterverkehrsaufkommens um 1.2 % in 2003 rechnen wir in 2004 nur noch mit einem leichten Rückgang um 0.5 %. Die Rückgänge in den Güterbereichen „**Feste mineralische Brennstoffe**“, „**Erze und Metallabfälle**“ und „**Steine und Erden**“ werden sich gegenüber 2003 deutlich abschwächen, während wir in den Güterbereichen „**Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren**“, „**Düngemittel und chemische Erzeugnisse**“ und „**Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel**“ mit weiteren Zuwächsen rechnen.

(3) Während die Hauptabteilung „**Land- und Forstwirtschaft**“ in 2003 eine rückläufige Entwicklung verzeichnete, unter anderem infolge der durch die Trockenheit bedingten schlechten Ernte sowie vermehrter Einlagerung von landwirtschaftlichen Produkten aus preispolitischen Gründen, nahm die Beförderungsmenge bei den „**Nahrungs- und Futtermitteln**“ deutlich zu. Für 2004 wird auch infolge der allgemeinen konjunkturellen Erholung von höheren Zuwächsen bei der Bruttowertschöpfung in diesem Sektor ausgegangen, so dass wir für 2004 und für die Jahre danach mit weiteren Aufkommenszuwächsen rechnen.

Tabelle G-4: Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrsträger (inklusive Rohrfernleitungen) nach Güterbereichen in Millionen Tonnen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Land- und Forstwirtschaft; Nahrungs- und Futtermittel (Abt. 0, 1)	543	539	552	558	592	-0.7	2.4	1.0	2.0
Feste mineralische Brennstoffe (Abt. 2)	101	100	98	95	91	-0.9	-2.2	-2.7	-1.6
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase (Abt. 3)	284	263	265	261	257	-7.4	0.8	-1.6	-0.5
dar. Rohrfernleitungen	90	91	92	93	93	0.7	1.6	0.5	0.1
Erze und Metallabfälle (Abt. 4)	105	101	99	98	88	-3.7	-2.6	-1.1	-3.6
Eisen, Stahl und NE-Metalle (Abt. 5)	170	161	164	165	159	-5.4	2.2	0.4	-1.2
Steine und Erden (Abt. 6)	1'604	1'493	1'380	1'337	1'303	-6.9	-7.5	-3.1	-0.9
Düngemittel; Chemische Erzeugnisse (Abt. 7+8)	316	307	315	323	341	-3.0	2.9	2.3	1.9
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren (Abt. 9)	607	597	642	664	729	-1.7	7.6	3.4	3.2
dar. Bes. Transportgüter (Gr. 99)	246	236	257	265	294	-4.2	9.1	3.0	3.5
Alle Güterbereiche	3'730	3'561	3'516	3'500	3'560	-4.5	-1.2	-0.5	0.6

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Die Güterbereiche setzen sich aus den Abteilungen 0 bis 9 sowie der Hauptgruppe 99 des Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik zusammen; es sind die Verkehre in- und ausländischer Lkw (ohne Kabotage) enthalten.

Das Aufkommen ausländischer Lkw für 2002 wurde auf Basis der Entwicklung in den ersten zwei Quartalen 2002 geschätzt. Insofern handelt es sich bei den 2002er Werten um keine reinen Ex-post-Daten.

(4) Die Transportmengen der „**Festen mineralischen Brennstoffe**“ werden vor allem durch die sich fortsetzenden Rückgänge beim inländischen Steinkohleabsatz negativ beeinflusst. Zusätzlich aufkommensreduzierend wirken weitere Umstrukturierungen und Zusammenlegungen von Betrieben in diesem Bereich. Auch für die kommenden Jahre wird sich dieser Negativtrend – bedingt durch den rückläufigen Steinkohleabsatz, begleitet von einer sich abschwächenden Bruttowertschöpfung im Sektor Bergbau – in abgeschwächter Form fortsetzen. Für 2004 rechnen wir mit einem Rückgang um knapp 3 %, in den folgenden Jahren jeweils um durchschnittlich 1.6 %. Allerdings gehen wir davon aus, dass im Zuge des verstärkten Einsatzes ausländischer Importkohle die durchschnittlichen Transportweiten weiter ansteigen werden, so dass die Güterverkehrsleistung in diesem Bereich schwächer zurückgeht.

(5) Die Entwicklung im Güterbereich „**Erdöl, Mineralerzeugnisse und Gase**“ ist von der rückläufigen bis stagnierenden Entwicklung des inländischen Mineralölabsatzes gekennzeichnet. Konjunkturbedingt wird für 2004 mit einem leichten Anstieg des Mineralölabsatzes gerechnet, der sich aber nicht in dieser Masse im Transportaufkommen in diesem Güterbereich niederschlagen

wird, wofür Lagereffekte verantwortlich gemacht werden. Mittelfristig gehen wir von Rückgängen um jahresdurchschnittlich 0.5 % in diesem Güterbereich aus.

(6) Grössere Schwankungen waren in den letzten Jahren bei den **„Erzen und Metallabfällen“** zu beobachten. Dieser Bereich ist besonders konjunkturabhängig. Die Entwicklung in diesem Güterbereich ist eng an die inländische Stahlproduktion gekoppelt, die sich insgesamt zurzeit auf einem hohen Niveau befindet. Retrospektiv wird für 2003 mit einem Rückgang der Stahlproduktion gerechnet. Zukünftig unterstellen wir, dass die hierauf bezogene Transportleistungsintensität nach den kräftigen Rückgängen in den vergangenen Jahren weiter abnehmen wird. Entsprechend geht die anziehende Stahlproduktion in 2004 mit einem leichten Rückgang der Beförderungsmenge im Güterbereich „Erze und Metallabfälle“ einher. Mittelfristig wird eine abnehmende Stahlproduktion von dem heute recht hohen Niveau unterstellt, so dass nach 2004 wieder stärkere Aufkommensrückgänge in diesem Güterbereich erwartet werden können.

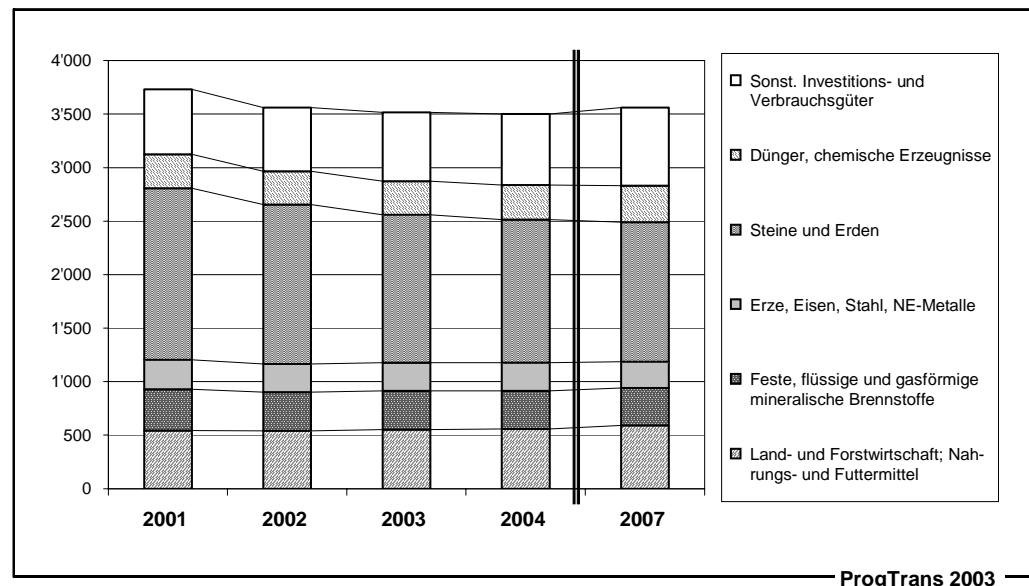
(7) Die Entwicklung des Transportaufkommens an **„Eisen, Stahl und NE-Metallen“** zeigt ähnliche Schwankungen wie der Güterbereich der Erze und Metallabfälle. Hier zeichnete sich für 2003 trotz leicht rückläufiger Stahlproduktion ein leichter Aufkommenszuwachs ab. Für 2004 rechnen wir vor dem Hintergrund der höheren Stahlproduktion mit einem weiteren Anstieg der Beförderungsmenge in diesem Güterbereich. Mittelfristig folgt jedoch das Güteraufkommen auch hier der rückläufigen Stahlproduktion und wird zukünftig weiter abnehmen.

(8) Die schlechte konjunkturelle Entwicklung in der Bauwirtschaft hält auch im laufenden Jahr an, was zu einem weiterhin kräftigen Rückgang des Transportaufkommens im Güterbereich **„Steine und Erden“** führen wird. Die Talsohle dieser Entwicklung wird erst in 2005 erreicht sein, so dass wir für 2004 nochmals einen deutlichen Rückgang erwarten. Mit einer leichten Erholung in der Bauwirtschaft ab 2005 rechnen wir mit einer Stabilisierung des Transportaufkommens in diesem Güterbereich.

(9) Die Entwicklung im Güterbereich **„Düngemittel und chemische Erzeugnisse“** war in den letzten Jahren von der schlechten konjunkturellen Entwicklung in diesen Bereichen gekennzeichnet, die mit rückläufigen Transportmengen einherging und sich in 2003 fortsetzte. Dennoch zeichnete sich im Jahr 2003 ein Anstieg des Güteraufkommens in diesem Bereich ab. Mit der sich abzeichnenden konjunkturellen Erholung in 2004 erwarten wir in diesem

Bereich weiterhin Zuwächse, in 2004 um 2.3 %, danach bis 2007 um jahresdurchschnittlich knapp 2 %.

Abbildung G-7: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens nach Güterbereichen in Millionen Tonnen



(10) Der wachstumsstarke und mit einem Anteil von mittlerweile gut 17 % zweitstärkste Güterbereich **„Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“** zeigte in 2003 wieder einen kräftigen Aufkommenszuwachs, nach einer erstmals seit 1996 rückläufigen Entwicklung in 2002. Mit einem Anziehen der Gesamtkonjunktur in 2004 rechnen wir in diesem Bereich auch weiterhin mit deutlichen Zuwächsen um über 3 % im Jahr. In diesen Güterbereich fällt die Gütergruppe **„Besondere Transportgüter“**, die neben Umzugsgut, Sammel- und Stückgut auch alle Transportgüter enthält, die nach ihrer Art nicht einzugruppieren sind. Der Anteil dieser Gütergruppe am Güterbereich **„Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“** wird mittelfristig bis 2007 von knapp 40 % auf gut 40 % leicht ansteigen.

(11) Insgesamt gehen wir ab 2005 wieder von einem Anstieg des gesamten Güterverkehrsaufkommens aus. Mit einem durchschnittlichen Wachstum von 0.6 % pro Jahr werden die gegenwärtig relativ deutlichen Verluste in 2007 noch nicht wieder kompensiert sein, so dass sich das Güterverkehrsaufkommen dann noch unter dem Niveau des Jahres 2000 befinden wird. Die Aufkommenszuwächse werden im Wesentlichen von der Entwicklung in den Güterbereichen **„Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel“**

tel“, „Düngemittel und chemische Erzeugnisse“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ – und darunter den „Besonderen Transportgüter“ – getragen werden, die ihre Anteile am gesamten Güterverkehrsaufkommen entsprechend vergrössern werden, während die übrigen Güterbereiche nur unterproportional wachsen oder weiter abnehmen werden.

3.4 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens nach Verkehrsträgern

(1) Nach den drei kräftigen Aufkommensrückgängen in den vergangenen Jahren, im Wesentlichen verursacht durch die kräftigen Rückgänge im Güterbereich „Steine und Erden“ in Verbindung mit Aufkommensrückgängen in nahezu allen anderen Güterbereichen, verzeichnete die **Strasse** in 2003 mit -1.5 % einen deutlich schwächeren Aufkommensrückgang. Der abgeschwächte Rückgang ist teilweise auf Verlagerungszuwächse von der Binnenschifffahrt zurückzuführen, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie in 2004 zumindest partiell wieder wegfallen werden.

Tabelle G-5: Güterverkehrsaufkommen der Strasse nach Güterbereichen in Millionen Tonnen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Land- und Forstwirtschaft; Nahrungs- und Futtermittel (Abt. 0, 1)	507	504	519	523	555	-0.7	3.0	0.8	2.0
Feste mineralische Brennstoffe (Abt. 2)	16	16	14	13	11	0.4	-12.5	-6.6	-3.7
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase (Abt. 3)	126	106	106	102	98	-16.2	0.3	-3.8	-1.3
Erze und Metallabfälle (Abt. 4)	40	37	35	34	28	-7.2	-6.3	-3.5	-5.8
Eisen, Stahl und NE-Metalle (Abt. 5)	103	95	98	98	93	-7.5	3.3	-0.1	-1.6
Steine und Erden (Abt. 6)	1'518	1'411	1'306	1'262	1'228	-7.0	-7.5	-3.4	-0.9
Düngemittel; Chemische Erzeugnisse (Abt. 7+8)	264	252	261	265	277	-4.3	3.6	1.5	1.5
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren (Abt. 9)	543	533	571	590	646	-1.9	7.2	3.4	3.0
dar. Bes. Transportgüter (Gr. 99)	207	194	210	215	237	-6.2	8.1	2.2	3.3
Alle Güterbereiche	3'116	2'953	2'909	2'886	2'936	-5.2	-1.5	-0.8	0.6

Quellen:
Kraftfahrtbundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:
Die Güterbereiche setzen sich aus den Abteilungen 0 bis 9 sowie der Hauptgruppe 99 des Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik zusammen; es sind die Verkehre in- und ausländischer Lkw (ohne Kabotage) enthalten.

(2) Da die Entwicklung in der Bauwirtschaft erst nach 2005 wieder positiver eingeschätzt wird, hält die negative Entwicklung im Güterbereich „**Steine und Erden**“ auch über das Jahr 2003 hinaus an. Vor dem Hintergrund der konjunkturellen Belebung ab 2004 rechnen wir jedoch in den anderen aufkommensstarken Güterbereichen „**Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren**“, „**Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel**“ sowie „**Düngemittel und chemische Erzeugnisse**“ mit Zuwächsen zwischen knapp 1 % und 3.4 %. In Verbindung mit den weiteren Aufkommensrückgängen in den anderen Güterbereichen erwarten wir insgesamt für die Strasse einen weiteren Rückgang des Aufkommens in 2004 um 0.8 %. Mittelfristig rechnen wir jedoch wieder mit Aufkommenszuwächsen von jahresdurchschnittlich 0.6 %, die im Wesentlichen von den o.g. Güterbereichen getragen werden, in Verbindung mit einem sich nach 2005 stabilisierenden Güterbereich „**Steine und Erden**“.

(3) Die **Eisenbahnen** werden nach vorliegenden Zahlen des StBA in 2003 mit 297 Millionen Tonnen 4 % mehr Güter als im Vorjahr transportieren haben. Im Wesentlichen sind es die beiden mit rund 19 % am gesamten Aufkommen der Eisenbahnen anteilsstärksten Güterbereiche „**Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren**“ und „**Feste mineralische Brennstoffe**“, die mit über 11.7 % und knapp 4.8 % kräftige Aufkommenszuwächse verzeichnet haben sowie der Bereich „**Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase**“, der einen Anteil von knapp 10 % ausmacht und ebenfalls einen kräftigen Zuwachs in 2003 gezeigt hat. Zum Teil können diese Zuwächse auf die von der Binnenschifffahrt verlagerten Gütermengen zurückgeführt werden. Hingegen zeigen die Bereiche „**Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel**“ und „**Steine und Erden**“ stärkere Rückgänge.

Tabelle G-6: Güterverkehrsaufkommen der Eisenbahnen nach Güterbereichen in Millionen Tonnen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Land- und Forstwirtschaft; Nahrungs- und Futtermittel (Abt. 0, 1)	10.7	9.2	8.6	8.9	9.8	-13.6	-7.2	3.2	3.4
Feste mineralische Brennstoffe (Abt. 2)	54.3	52.8	55.4	50.8	47.8	-2.8	4.8	-8.2	-2.0
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase (Abt. 3)	25.4	26.6	29.3	26.7	26.9	4.7	10.3	-9.1	0.3
Erze und Metallabfälle (Abt. 4)	28.7	27.8	28.6	28.9	26.6	-3.0	2.8	1.2	-2.7
Eisen, Stahl und NE-Metalle (Abt. 5)	54.0	53.4	54.2	55.7	54.9	-1.1	1.5	2.7	-0.5
Steine und Erden (Abt. 6)	34.9	34.3	32.4	31.6	30.9	-1.7	-5.5	-2.6	-0.7
Düngemittel; Chemische Erzeugnisse (Abt. 7+8)	28.3	30.0	31.0	32.7	36.1	6.0	3.5	5.4	3.3
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren (Abt. 9)	52.0	51.2	57.2	59.1	66.3	-1.4	11.7	3.3	3.9
dar. Bes. Transportgüter (Gr. 99)	29.0	31.2	36.7	38.1	43.2	7.5	17.6	4.0	4.3
Alle Güterbereiche	288.2	285.4	296.7	294.3	299.3	-1.0	4.0	-0.8	0.6

Quellen:
Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:
Die Güterbereiche setzen sich aus den Abteilungen 0 bis 9 sowie der Hauptgruppe 99 des Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik zusammen; Wagenladungsverkehr (ohne Dienstgutverkehr).

(4) Für 2004 gehen wir davon aus, dass die Verlagerungseffekte im Jahr 2003, die auf die Ausfälle in der Binnenschifffahrt zurückgeführt werden können, bei normalen klimatischen Verhältnissen zumindest teilweise wieder an die Binnenschifffahrt zurückgehen werden. Entsprechend rechnen wir mit Rückgängen bei der Beförderungsleistung in den Güterbereichen „**Feste mineralische Brennstoffe**“ und „**Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase**“ die mit entsprechenden Aufkommensrückgängen einhergehen werden. Trotz erwarteten Aufkommenszuwächsen in den Güterbereichen „**Düngemittel und chemische Erzeugnisse**“, „**Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel**“ und „**Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren**“ sowie in den beiden an der steigenden Stahlproduktion hängenden Güterbereichen „**Erze und Metallabfälle**“ sowie „**Eisen, Stahl und NE-Metalle**“ gehen wir für 2004 bei der Eisenbahn insgesamt von einem Rückgang der beförderten Menge um 0.8 % aus. Mittelfristig erwarten wir bei der Schiene wieder leichte Zuwächse beim Güteraufkommen, die mit gut einem halben Prozent pro Jahr deutlich unter dem Transportleistungszuwächsen von 2.6 % liegen und entsprechend mit weiterhin steigenden Transportweiten einhergehen werden. Dies zum Teil infolge steigender Transportweiten in nahezu allen Güterbereichen, zum anderen aber auch aufgrund der abnehmenden Bedeutung von Güterbereichen, der Güterbereiche mit niedrigen Transportweiten, die „**Festen mineralischen Brennstoffe**“ oder „**Steine und Erden**“.

(5) Die Aufkommensentwicklung auf den **Binnenwasserstrassen** ist im Jahr 2003 von den erheblichen Beförderungseinbrüchen in der zweiten Jahreshälfte infolge der extremen Niedrigwasserstände gekennzeichnet. Entsprechend erwarten wir in 2004 eine zumindest teilweise Rücknahme dieses Effektes und damit ein wieder höheres Güteraufkommen als im Jahr davor. Nach unserer Einschätzung werden es vor allem die Güterbereiche „**Feste mineralische Brennstoffe**“, „**Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase**“, „**Düngemittel und chemische Erzeugnisse**“, „**Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel**“ und „**Steine und Erden**“ sein, in denen es infolge der Beförderungsausfälle in 2003 in 2004 wieder zu einem stärkeren Beförderungsaufkommen kommen wird. Darüber hinaus rechnen wir auch mit deutlichen Aufkommenszuwächsen im Bereich der „**Besonderen Transportgüter**“. Insgesamt steigt demnach die Beförderungsmenge in 2004 um 4.5 %, nachdem sie in 2003 um knapp 6 % zurückgegangen ist.

Tabelle G-7: Güterverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt nach Güterbereichen in Millionen Tonnen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Land- und Forstwirtschaft; Nahrungs- und Futtermittel (Abt. 0, 1)	25.0	26.0	24.7	26.0	27.4	4.1	-5.0	5.1	1.8
Feste mineralische Brennstoffe (Abt. 2)	31.2	31.7	28.9	31.6	31.6	1.6	-8.9	9.5	-0.1
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase (Abt. 3)	41.9	39.7	37.4	39.3	38.8	-5.4	-5.9	5.1	-0.4
Erze und Metallabfälle (Abt. 4)	36.3	36.3	35.2	35.1	32.8	-0.2	-2.8	-0.5	-2.2
Eisen, Stahl und NE-Metalle (Abt. 5)	13.5	12.6	12.2	11.4	11.0	-6.6	-3.5	-6.6	-1.1
Steine und Erden (Abt. 6)	51.2	47.4	42.3	43.9	44.5	-7.4	-10.9	4.0	0.4
Düngemittel; Chemische Erzeugnisse (Abt. 7+8)	24.4	24.6	23.3	25.0	27.6	0.7	-5.0	7.2	3.3
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren (Abt. 9)	12.5	13.5	14.3	14.8	17.7	7.6	5.8	3.7	6.1
dar. Bes. Transportgüter (Gr. 99)	9.7	10.1	10.2	11.6	13.7	3.4	1.3	14.0	5.5
Alle Güterbereiche	236.1	231.7	218.2	227.1	231.3	-1.8	-5.8	4.0	0.6

Quellen

Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Die Güterbereiche setzen sich aus den Abteilungen 0 bis 9 sowie der Hauptgruppe 99 des Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik zusammen.

(6) Mittelfristig rechnen wir ab 2005 auf den Binnenwasserstrassen mit leicht steigenden Transportmengen um 0.6 % im Jahr. Die Hauptwachstumsträger sind dabei die Güterbereiche „**Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren**“ – der allerdings heute nur 6.5 % des gesamten Aufkommens auf den deutschen Binnenwasserstrassen ausmacht – und darunter die „**Besonderen Transportgüter**“, zusätzlich „**Düngemittel und chemische Erzeug-**

nisse“ sowie „Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel“.

(7) Im Jahr 2003 setzten sich die Zuwächse im **Luftfrachtaufkommen** mit 4.0 % gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt fort. Hauptwachstumsträger waren auch im abgelaufenen Jahr die asiatischen Relationen mit einem Zuwachs von 7.5 %, sowie die innereuropäischen Relationen mit einem Zuwachs von 4.1 %. Insgesamt befindet sich die Luftfrachtentwicklung zurzeit in einem schwierigen Umfeld. Neben den äusseren Einflüssen wie die Krankheit SARS oder dem Irak-Krieg, kann die Zurückdrängung traditioneller Netz- und Linienverkehre durch die in den Markt drängenden low-cost-carrier beobachtet werden. Diese Entwicklungen führen zu abnehmenden Frachtkapazitäten. In Verbindung mit den dynamischen Aussenhandelsprognosen rechnen wir für das Jahr 2004 wieder mit einem kräftigeren Zuwachs um 5.0 %. Auch hier sind es vor allem die asiatischen Relationen, die mit über 8 % die stärksten Zuwächse erwarten lassen. Demgegenüber fallen die Zuwächse auf den innereuropäischen und den amerikanischen Relationen eher moderat aus. Diese Entwicklung setzt sich nach unserer Einschätzung mittelfristig ab 2005 weiter fort, wobei sich die Zuwachsraten im innereuropäischen Luftverkehr tendenziell etwas abschwächen dürften, während die amerikanischen Relationen mittelfristig wieder etwas stärker wachsen werden.

Tabelle G-8: Luftfrachtaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Kontinenten in Millionen Tonnen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Grenzüb. Vers./Empfang	2.022	2.120	2.204	2.315	2.675	4.8	4.0	5.0	4.9
Europa	0.583	0.606	0.631	0.650	0.706	4.0	4.1	3.0	2.8
Afrika	0.102	0.100	0.100	0.102	0.112	-2.1	0.0	2.0	3.2
Amerika	0.594	0.592	0.591	0.605	0.667	-0.4	-0.2	2.5	3.3
Asien	0.735	0.814	0.875	0.950	1.182	10.8	7.5	8.5	7.5
Australien	0.008	0.008	0.007	0.007	0.008	-8.4	-7.8	2.0	3.9

Quellen:
Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:
Ein- und Ausladungen an einem deutschen Flughafen mit Streckenziel bzw. -herkunft im Ausland.

(8) Der Güterumschlag der deutschen **Seehäfen** hat mit 0.2 % in 2002 das zweite Jahr in Folge konjunkturbedingt nur schwach zugenommen. Doch bereits in 2003 zeichnete sich wieder ein deutlicher Zuwachs von über 4 % ab, der neben den asiatischen Relationen von den amerikanischen und den innereuropäischen Relationen getragen wird. Ab 2004 werden die Seehafenver-

kehre von der wieder stärkeren weltwirtschaftlichen Entwicklung weiter profitieren und wir rechnen mit einer weiteren Zunahme um 4.3 % pro Jahr. Ein wesentlicher Wachstumsmotor sind hierbei vor allem die Stückgut und Containerverkehre. Die Entwicklung des Güterumschlags der deutschen Seehäfen wird mittelfristig massgeblich von den Wettbewerbsbedingungen im Seehafen hinterlandsverkehr bestimmt werden. Hier lassen sich mittel- bis langfristig folgende Entwicklungen ausmachen: Auf der einen Seite können höhere Strassen- und Trassenbenutzungsentgelte in Deutschland die Situation der grossen Mittelmeerhäfen im Wettbewerb um die Güterströme von und nach Mittel- und Osteuropa verbessern und zu einer Verlagerung dieser Güterströme führen. Auf der anderen Seite zeichnet sich eine Bedeutungszunahme der Ostseehäfen für Güterströme von und nach Russland ab, für die mittelfristig grössere Zuwächse erwartet werden. Vor diesem Hintergrund gehen wir auch mittelfristig noch von deutlichen Zuwächsen im Güterumschlag der Nord- und Ostseehäfen aus, die mit jahresdurchschnittlich 4 % deutlich über der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung liegen werden.

Tabelle G-9: Seeverkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Kontinenten in Millionen Tonnen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Grenzüb. Vers./Empfang	237.5	238.0	248.0	258.7	285.9	0.2	4.2	4.3	3.4
Europa	153.0	149.6	154.6	156.9	164.0	-2.2	3.3	1.5	1.5
Afrika	15.7	16.5	15.0	16.1	18.3	5.3	-8.9	7.1	4.4
Amerika	36.0	35.7	37.9	39.5	44.6	-0.8	6.2	4.3	4.1
Asien	31.1	34.5	38.6	44.3	56.7	10.9	11.9	14.7	8.6
Australien	1.7	1.6	1.8	1.9	2.3	-5.5	13.1	4.6	6.0

Quellen:

Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Verkehr über deutsche Küstenhäfen.

Ab Berichtsjahr 2000 inklusive Seeverkehr der Binnenhäfen (in 2000: 2.9 Millionen Tonnen).

4 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs

4.1 Gesamtnachfrageentwicklung im Überblick

(1) Nach dem geringer als erwarteten Rückgang der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in 2002 und der daraus ebenfalls abgeschwächten Abnahme der **Gesamtnachfrage** nach Personenverkehrsleistungen um nur noch 1.1 % erwarten wir für das abgelaufene Jahr 2003 eine ähnliche Abnahme der gesamten Personenverkehrsleistung um 1.2 %. Ausschlaggebend hierfür ist die rückgängige Individualverkehrsleistung, die mit -1.5 % stärker als in 2002 zurückging. Im MIV wirken sich vor allem die gesamtwirtschaftlichen Indikatoren u.a. durch Konsumzurückhaltung aus und werden vor allem durch die nochmals erhöht rückläufigen Absätze an Benzin- und Dieselkraftstoffen und die weiter sinkenden durchschnittlichen Jahresfahrleistungen der Fahrzeuge widerspiegelt. Der öffentliche Verkehr ist in 2003 hingegen nach vorläufigen Zahlen des statistischen Bundesamtes, trotz massiver Einbrüche der Fernverkehrssegmente, mit 0.5 % leicht gewachsen.

Tabelle P-1: *Personenverkehrsleistung der Landverkehrsträger in Milliarden Personen-Kilometer bzw. in % p.a.*

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Individualverkehr (1)	722.5	718.6	707.6	716.4	727.3	-0.5	-1.5	1.2	0.5
Öffentlicher Verkehr	152.3	146.4	147.1	149.0	152.0	-3.9	0.5	1.3	0.7
Strassenverkehr	77.0	75.5	75.9	76.2	77.4	-1.9	0.5	0.4	0.5
Linienverkehr (2)	52.1	52.1	52.8	53.1	53.9	-0.1	1.4	0.5	0.5
Gelegenheitsv. (2)	24.9	23.5	23.1	23.2	23.6	-5.7	-1.5	0.3	0.6
Eisenbahnverkehr	75.3	70.9	71.2	72.8	74.5	-5.9	0.5	2.2	0.8
Nahverkehr (3)	40.5	38.2	40.0	40.1	40.4	-(5.6)	4.6	0.3	0.2
Fernverkehr (3)	34.8	32.7	31.2	32.7	34.1	-(6.2)	-4.3	4.6	1.5
Öffentlicher Nahverkehr (4)	92.6	90.3	92.8	93.2	94.3	-2.5	2.8	0.4	0.4
Öffentlicher Fernverkehr (5)	59.7	56.1	54.3	55.9	57.7	-6.0	-3.1	2.8	1.1
Alle Landverkehrszweige	874.8	865.0	854.7	865.4	879.3	-1.1	-1.2	1.2	0.5

Quellen:

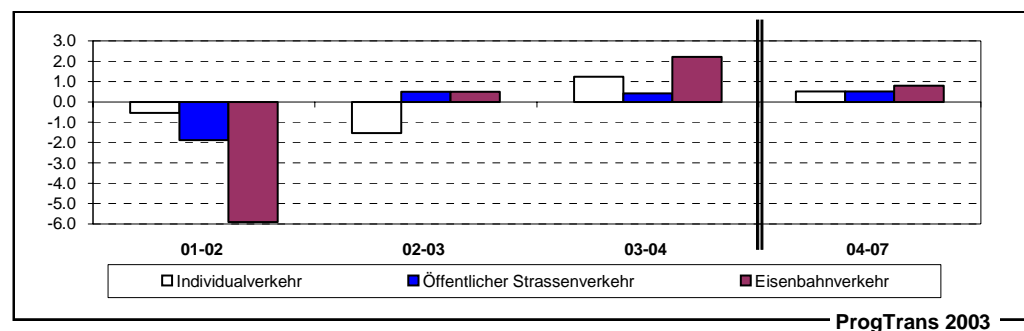
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- (1) Verkehr mit Personen- und Kombinationswagen sowie mit Krafträdern und Mopeds (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr).
- (2) Abgrenzung nach dem Personenbeförderungsgesetz in Linien- und Gelegenheitsverkehr; der öffentliche Strassenpersonenverkehr umfasst den Verkehr mit Bussen, Tram- und Stadtbahnen.
- (3) Abgrenzung nach Zugkategorien in Züge des Nah- und Züge des Fernverkehrs. Das Angebot hat sich in 2001 und danach geändert (teilweise wurden dem Fernverkehr zugehörige Interregiozüge der DB AG durch Nahverkehrszüge ersetzt).
- (4) Linienverkehr im öffentlichen Strassenpersonenverkehr und Eisenbahnnahverkehr.
- (5) Gelegenheitsverkehr im öffentlichen Strassenpersonenverkehr und Eisenbahnfernverkehr.

(2) Auch zum Winter 2003/2004 gilt, dass die weltpolitische Situation nach wie vor mit grossen Unsicherheiten behaftet bleibt. Da jedoch die konjunkturellen Aussichten nach oben weisen erwarten wir **kurzfristig** im MIV mit 1.2 % eine leichte Zunahme der Verkehrsleistung in 2004. Der Rückgang der durchschnittlichen Jahresfahrleistung wird kurzfristig gestoppt und steigt – vorerst nur in 2004 – mit 0.4 % geringfügig an. Getragen wird diese Entwicklung von einer Bestandszunahme bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils von Dieselfahrzeugen. Der öffentliche Verkehr wird in 2004 an Dynamik gewinnen und mit 1.3 % gegenüber dem abgelaufenen Jahr wachsen. Neben der Stabilisierung der Nahverkehrsleistungen sind hier – erst recht nach den Einbrüchen in 2003 – Steigerungen im Fernverkehr zu erwarten. Davon wird jedoch in erster Linie die Eisenbahn profitieren, die Entwicklungen im öffentlichen Strassenverkehr werden verhaltener ausfallen.

Abbildung P-1: Entwicklung der Personenverkehrsleistung der Landverkehrszweige in % p.a.

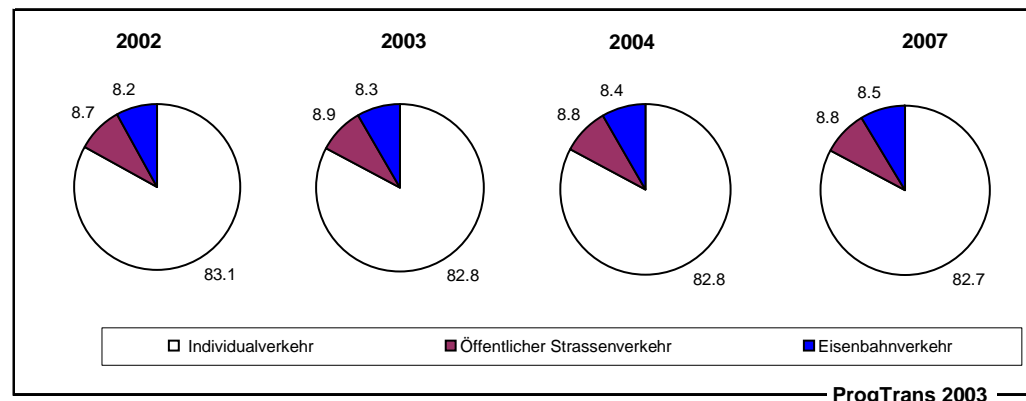


(3) Zu den positiven **mittelfristigen** Tendenzen tragen vor allem die entsprechenden Entwicklungen des gesamtwirtschaftlichen Rahmens und der Bevölkerungsstruktur bei. Durch die Zunahme der fahrfähigen Bevölkerung kann von einer weiter zunehmenden Führerscheinverfügbarkeit und einer wachsenden Motorisierung ausgegangen werden. Die Steigerung des Bruttoinlandsprodukt um jahresdurchschnittlich 2.2 %, die Zunahme des privaten Verbrauchs um 1.7 % und einer nach wie vor positiv steigenden Erwerbstätigenzahl lässt ab 2004 eine mittleren Zunahme der Gesamtleistung im Personenverkehr von 0.5 % zu.

(4) Davon profitiert vor allem der Eisenbahnverkehr. Er wird mit 0.8 % noch über dem Durchschnitt aller öffentlichen Verkehrsträger wachsen, während der motorisierte Individualverkehr um 0.5 % p.a. zunehmen kann. Dieser behält mit 82.7 % nach wie vor mehr als drei Viertel aller Gesamtverkehrsleis-

tungen. Der öffentliche Strassenpersonenverkehr kann bis 2007 seinen für das Jahr 2004 erwarteten Modalsplit-Anteil von 8.8 % halten. Somit gewinnt die Schiene gegenüber heute geringfügige Anteile vom (2002 nach oben korrigierten) MIV in Höhe von 0.2 Prozentpunkten auf dann 8.5 % in 2007.

Abbildung P-2: Entwicklung der modalen Anteile der Personenverkehrsleistung der Landverkehrswege in %



(5) Im **Personenverkehrsaufkommen** hat sich gegenüber dem Vorjahr in 2003 eine Abnahme um 0.8 % bemerkbar gemacht. Diese ist wie in der Leistung auch auf die Nachfragerückgänge im MIV zurückzuführen. Die massiven Einbrüche im Fernverkehr der Eisenbahn bleiben gesamtmodal ohne Wirkung, obwohl sie mit 10.0 % vergleichsweise hoch ausfallen und die Entwicklung in allen Fernverkehrszweigen um 6.0 % abnehmen lassen. Die Nahverkehrszweige konnten sich mit 1.8 % im vergangenen Jahr 2003 einer steigenden Nachfrage sicher sein. Hier profitierte vor allem die Eisenbahn und konnte dadurch trotz ihrer sehr hohen Rückgänge der Fahrgastzahlen auf den Fernverkehrsrelationen insgesamt ein Zuwachs von 2.1 % erreichen. Der fiel im öffentlichen Strassenpersonenverkehr mit 1.6 % nicht ganz so hoch aus, obwohl positiv zu vermerken ist, dass in der Nachfrage von strassenbezogenen Fernverkehren die Negativentwicklung der vergangenen Jahre aufgehalten werden konnte und mit 0.7 % Zuwachs keine Rückgänge mehr zu verzeichnen waren.

Tabelle P-2: *Personenverkehrsaufkommen der Landverkehrsbranche in Milliarden Wegen bzw. in % p.a.*

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Individualverkehr (1)	48.13	47.84	47.20	47.89	48.94	-0.6	-1.3	1.5	0.7
Öffentlicher Verkehr	9.95	9.93	10.09	10.14	10.30	-0.2	1.6	0.5	0.5
Strassenverkehr	7.95	7.96	8.08	8.12	8.26	0.1	1.5	0.5	0.6
Linienverkehr (2)	7.87	7.88	8.00	8.04	8.18	0.2	1.5	0.5	0.6
Gelegenheitsv. (2)	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	-4.9	0.7	0.6	0.9
Eisenbahnverkehr	2.00	1.97	2.01	2.02	2.04	-1.6	2.1	0.5	0.3
Nahverkehr (3)	1.87	1.84	1.90	1.90	1.92	-(1.3)	2.9	0.3	0.2
Fernverkehr (3)	0.14	0.13	0.12	0.12	0.12	-(5.7)	-10.0	3.5	0.9
Öffentlicher Nahverkehr (4)	9.73	9.72	9.90	9.95	10.10	-0.1	1.8	0.5	0.5
Öffentlicher Fernverkehr (5)	0.22	0.20	0.19	0.20	0.20	-5.4	-6.0	2.3	0.9
Alle Landverkehrsbranche	58.08	57.77	57.29	58.04	59.24	-0.5	-0.8	1.3	0.7

Quellen:

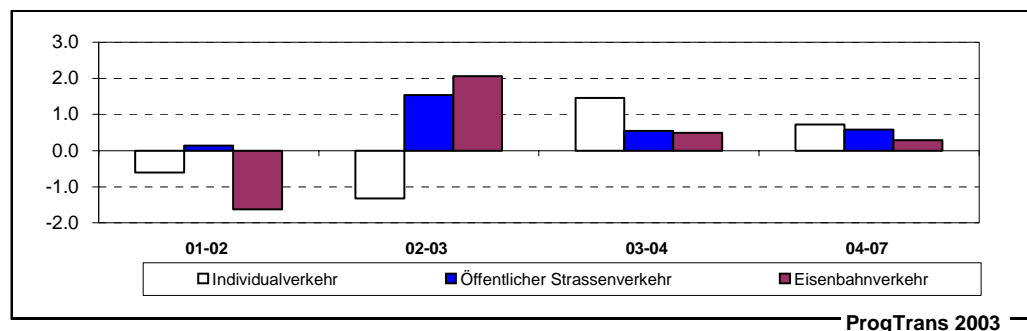
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- (1) Verkehr mit Personen- und Kombinationswagen sowie mit Krafträdern und Mopeds (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr).
- (2) Abgrenzung nach dem Personenbeförderungsgesetz in Linien- und Gelegenheitsverkehr; der öffentliche Strassenpersonenverkehr umfasst den Verkehr mit Bussen, Tram- und Stadtbahnen.
- (3) Abgrenzung nach Zugkategorien in Züge des Nah- und Züge des Fernverkehrs. Das Angebot hat sich in 2001 und danach geändert (teilweise wurden dem Fernverkehr zugehörige Interregiozüge der DB AG durch Nahverkehrszüge ersetzt).
- (4) Linienverkehr im öffentlichen Strassenpersonenverkehr und Eisenbahnnahverkehr.
- (5) Gelegenheitsverkehr im öffentlichen Strassenpersonenverkehr und Eisenbahnfernverkehr.

(6) **Kurzfristig** ergibt sich gesamtmodal eine Umkehr in den Entwicklungstendenzen des Personenverkehrsaufkommens. Es wird mit 1.3 % in 2004 gegenüber dem abgelaufenen Jahr zunehmen, wobei wir die Dynamik des MIV höher einschätzen als im öffentlichen Verkehr, dessen Zuwächse sich abschwächen und mit insgesamt 0.6 % unter der Nachfrageentwicklung des MIV (1.5 %) liegen werden.

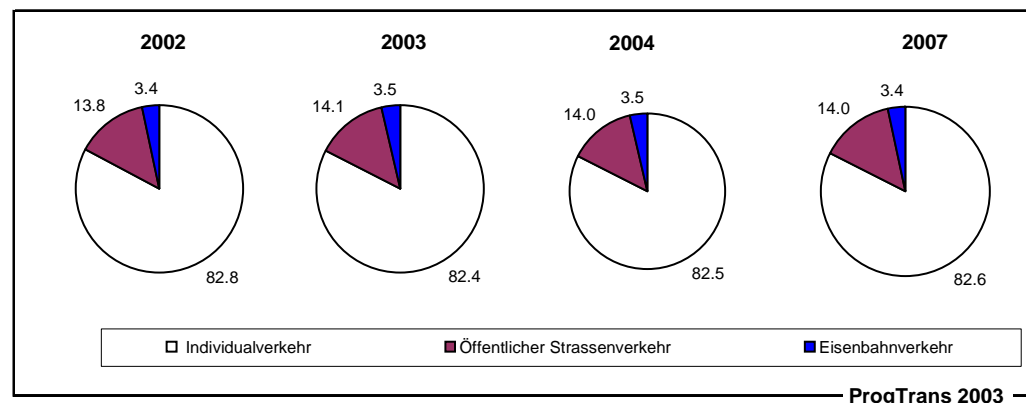
Abbildung P-3: *Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens der Landverkehrsbranche in % p.a.*



(7) Für die weitere Entwicklung bis 2007 erwarten wir **mittelfristig** jahresdurchschnittliche Zuwachsraten im Aufkommen aller landgebundenen Personenverkehrsträger von 0.7 %. Dabei gleichen sich die Wachstumstendenzen der einzelnen Verkehrsträger an. Mit 0.9 % ein wenig über dem Durchschnitt sehen wir die Fernverkehrsrelationen, wenn absolut und im Vergleich zum Nahverkehr gesehen auch auf niedrigem Niveau.

(8) Dadurch kann der öffentliche Verkehr keine Gewinne am Modalsplit verzeichnen. Er hält in 2007 mit 17.4 % einen nur geringen Anteil am gesamten Personenverkehrsaufkommen. Nach wie vor werden acht von zehn Personen den Pkw zur motorisierten Ortsveränderung benutzen.

Abbildung P-4: Entwicklung der modalen Anteile am Personenverkehrsaufkommen der Landverkehrszweige in %



(9) Die dann 48.9 Milliarden Wege im motorisierten Individualverkehr werden im Mittel eine Länge von knapp 15 km aufweisen, so dass wir hier von einer nahezu unveränderten **Beförderungsweite** ausgehen können.⁴ Dennoch bewirken hier nur geringste Verschiebungen, dass die Wachstumsraten des Aufkommens im MIV leicht über denen der Individualverkehrsleistung liegen. Die modalen Veränderungen innerhalb der Personenverkehrsleistung werden u.a. auch durch Verschiebungen der spezifischen Beförderungsweiten verursacht. Somit hat die gleich bleibende Nachfrage im öffentlichen Verkehr dennoch eine Erhöhung der entsprechenden Verkehrsleistung zur Folge. Dies gilt jedoch nur für die Fernverkehrsrelationen und hier wiederum nur auf der Schiene, deren Beförderungsweiten durchschnittlich um gut 20 km zunehmen.

⁴ Aus den vorliegenden Zahlen des DIW lässt sich für das Jahr 2002 ebenfalls eine durchschnittliche Transportweite von 15 km für den motorisierten Individualverkehr ausmachen.

4.2 Entwicklung im motorisierten Individualverkehr

(1) Der MIV wird von einer Reihe von Einflussfaktoren, wie der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, der Entwicklung der Einkommen und der Nutzerkosten, demografischen Veränderungen und der Pkw-Verfügbarkeit, bestimmt. Eine zentrale Grösse stellt die Motorisierung der fahrfähigen Bevölkerung (Anzahl Pkw je 1'000 Einwohner ab 18 Jahren) für den MIV als Verfügbarkeitskennziffer dar. Sie zeigt in der Vergangenheit einen nahezu ungebrochen aufsteigenden Trend, der sich über einen längeren Zeitraum betrachtet nur langsam abflacht. Die sich in der jüngeren Vergangenheit gegen Ende der 1990er Jahre abzeichnende Abschwächung spiegelt zwei Effekte wider: Zum einen die besonders starke Motorisierungszunahme in den neuen Bundesländern in der ersten Hälfte der 1990er Jahre und zum anderen die momentan konjunktur- und nutzerkostenbedingt eher gedämpfte Entwicklung. Vor dem Hintergrund weiter steigender Nutzerkosten und der stagnierenden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung hat sich zur Jahresmitte 2003 eine nur sehr geringfügige Bestandszunahme um 0.7 % ergeben, die mit 0.2 Prozentpunkten geringfügig über der Prognose vom Sommer 2003 liegt. Hier wirkt sich u.a. die stark nachlassende Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus. Aus der leichten Bestandszunahme resultiert eine ebenfalls leichte Motorisierungszunahme um 0.3 %.

(2) Aus den unterstellten positiven Wachstumsprognosen für Gesamtwirtschaft und privaten Verbrauch in 2004 leiten wir mittelfristig weiter Wachstumsimpulse für die Motorisierung ab. Die Vergangenheit zeigt auch, dass auf Jahre mit einer geringen Bestandsausweitung und einer entsprechenden Erhöhung der durchschnittlichen Haltedauern von Kraftfahrzeugen meistens Jahre mit Nachholeffekten folgten. So rechnen wir für 2004 mit einer Zunahme der Motorisierung der fahrfähigen Bevölkerung um 0.7 %, was einer Bestandszunahme um 0.8 % entspricht. Mittelfristig wird sich diese Entwicklung nach unserer Einschätzung fortsetzen und der Pkw-Bestand nimmt demnach bis 2007 um 1.6 Millionen Fahrzeuge auf 46.4 Millionen zu.

(3) Die Fahr- und Verkehrsleistungsentwicklung im MIV war in den vergangenen Jahren von den gestiegenen Nutzerkosten und der gesamtwirtschaftlich schwachen Entwicklung gekennzeichnet. In 2003 signalisieren die rückläufigen Kraftstoffabsätze, insbesondere bei den Ottokraftstoffen, im vierten Jahr in Folge eine rückläufige Entwicklung, die sogar stärker ausfällt als im Vorjahr, und dies obwohl der Private Verbrauch nach einem Rückgang in 2002 im abgelaufenen Jahr wieder zugenommen hat. Gründe hierfür können

neben einer Verlagerung von Fahrten auf den öffentlichen Verkehr (insbesondere zum Nahverkehr) infolge von steigenden Nutzerkosten im MIV in der Verunsicherung infolge des zunächst ausbleibenden wirtschaftlichen Aufschwungs und der damit einhergehenden Konsumzurückhaltung gesehen werden, die sich auch in der Pkw-Nutzung niederschlägt. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass sich die Fahrleistungsentwicklung nach den kräftigen Rückgängen in 2000 infolge des starken Anstiegs der Kraftstoffpreise und bei dem anhaltend hohen Niveau mittelfristig stärker von der Absatzentwicklung entkoppeln wird, da sich andere Reaktionsmuster zeigen werden (z.B. verändertes Fahrverhalten, verbrauchsärmere Fahrzeuge etc.). An dieser Stelle sei jedoch angemerkt, dass im Jahr 2002 Fahrleistungserhebungen durchgeführt wurden, deren Auswertungen bei Berichtserstellung zwar noch nicht abschliessend vorlagen, die aber deutliche Revisionen der Fahrleistungen erwarten lassen. Mit der wieder anziehenden Konjunktur in 2004 rechnen wir mit einem stärkeren Zuwachs der Gesamtfahrleistung um gut 1 %, der auch auf eine Rücknahme der Rückgänge der vergangenen Jahres zurückzuführen ist.

Tabelle P-3: Komponenten des motorisierten Individualverkehrs

	Einheit	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Pkw-Bestand am 1.7. (1)	[Mill. Pkw]	44.3	44.6	44.9	45.3	46.4	0.7	0.7	0.8	0.8
Motorisierung Erwachsener	[Pkw/Tsd. E.18+]	664	665	668	672	682	0.3	0.3	0.7	0.5
Gesamtfahrleistung (2)	[Mrd. Fz-km]	511	509	501	508	515	-0.4	-1.5	1.2	0.5
Jahresfahrleistung pro Pkw	[Tsd. Fz-km/Pkw]	11.5	11.4	11.2	11.2	11.1	-1.1	-2.2	0.4	-0.3
Verkehrsleistung (3)	[Mrd. pkm]	723	719	708	716	727	-0.5	-1.5	1.2	0.5
Besetzungsgrad (4)	[pkm/Fz-km]	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	-0.2	0.0	0.0	0.0
Verkehrsaufkommen (5)	[Mrd. Fahrten]	48.1	47.8	47.2	47.9	48.9	-0.6	-1.3	1.5	0.7
Beförderungsweite	[pkm/Fahrten]	15.0	15.0	15.0	15.0	14.9	0.1	-0.2	-0.2	-0.2

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

- (1) Zum 1. Juli des jeweiligen Jahres; einschliesslich vorübergehend stillgelegter Fahrzeuge.
- (2) Inländerfahrleistung von Pkw, Kombi (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr); sie wird näherungsweise als Inlandsfahrleistung betrachtet.
Im Jahr 2002 wurden Erhebungen zu den Fahrleistungen durchgeführt, deren Ergebnis grössere Revisionen erwarten lassen. Abschliessende Ergebnisse lagen jedoch bei Redaktionsschluss noch nicht vor und werden voraussichtlich erst ab Mitte 2004 berücksichtigt werden können.
- (3) Verkehrsleistung mit Pkw, Kombi (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr) Krafträdern und Mopeds im Inland (vgl. Anmerkung (2)).
- (4) Besetzungsgrad entfernungsgewichtet.
- (5) Fahrten mit Pkw, Kombi (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr).

(4) Bei den jährlichen Neuzulassungszahlen zeigt sich seit 1999 ein deutlicher Anstieg des Anteils von Dieselfahrzeugen, der sich auch in den vergangenen Monaten des Jahres 2003 in ansteigender Form fortgesetzt hat. Wir

gehen davon aus, dass dementsprechend mittelfristig der Anteil dieselgetriebener Pkw am Gesamtbestand weiter zunehmen und von heute 17.7 % auf über 23 % im Jahr 2007 ansteigen wird. Diese Entwicklung geht einher mit einer Ausweitung des Angebots von Dieselfahrzeugen, die bereits heute in allen Pkw-Klassen angeboten werden. Damit durchdringen Dieselfahrzeuge neben den klassischen Vielfahrersegmenten mehr und mehr auch typische Pkw-Segmente, die in der Regel deutlich niedrigere durchschnittliche Jahresfahrleistungen aufweisen. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Dieselpkw wird daher weiterhin abnehmen, und zwar gegenüber 2001 um 1'800 km auf 13'900 km im Jahr in 2007. Auch geht die Motorisierungsentwicklung mit einer Zunahme der Zweit- und Drittwagenbestände einher, die in der Tendenz deutlich niedrigere Jahresfahrleistungen aufweisen, so dass auch bei den Benzin-Pkw die durchschnittliche Jahresfahrleistung mittelfristig weiter abnimmt – gegenüber 2001 um knapp 500 km auf 10'300 km im Jahr in 2007. Ab 2004 rechnen wir wieder mit einer von Dieselfahrzeugen getragenen leichten Zunahme der Gesamtfahrleistung, während die Jahresfahrleistung von Benzinfahrzeugen bei einer rückläufigen Bestandsentwicklung zukünftig weiter abnimmt.

(5) Hinsichtlich der entfernungsgewichteten Besetzungsgrade – als Quotient aus Verkehrsleistung und Fahrleistung – sind zwei gegensätzliche Effekte zu beobachten. Einerseits ergeben sich reduzierende Einflüsse aus der zunehmenden Zweitwagenbeschaffung, die mit tendenziell niedrigeren Besetzungsgraden genutzt werden. Andererseits wirkt der zu beobachtende Fahrtzweckstrukturwandel in Richtung eines Bedeutungszuwachses von Freizeit- und Urlaubsverkehren eher Besetzungsgrad-erhöhend. Mittelfristig gehen wir davon aus, dass sich diese beiden Effekte weiter in etwa kompensieren werden, so dass auch in der vorliegenden Prognose die Besetzungsgrade bis 2007 praktisch unverändert bleiben.

4.3 Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr

(1) Nachdem in 2002 die gesamte Personenbeförderungsleistung um 3.9 % zurückging, lassen die bislang vorliegenden Daten auf eine Umkehr dieser Entwicklung im abgelaufenen Jahr 2003 und auf eine schwache Zunahme von 0.5 % schliessen, wobei sich diese Trendwende auf die Nahverkehrszweige stützt. Insgesamt war eine Zunahme des Personenverkehrsaufkommens um 1.6 % festzustellen. Augenfällig sind bei der Betrachtung der Entwicklungen die gegenläufigen Tendenzen zwischen den beiden Bereichen Nah- und Fernverkehr. Während ersterer in 2003 über gute Zuwachsraten verfügte (Leistung 2.8 %, Aufkommen 1.8 %), verzeichneten die beiden Fernverkehrssparten z.T. massive Rückgänge: -3.1 % bei der Verkehrsleistung und -6.0 % im Aufkommen.

(2) Davon am stärksten betroffen ist die **Eisenbahn**. Für 2003 ist in den **Fernverkehrsrelationen**, nach vorläufigen Zahlen, ein Rückgang der Fahrgastzahlen um 12.8 Millionen Personen zu verzeichnen, das sind 10 % weniger als im Vorjahr.⁵ Als Ursachen kommen hierfür, neben der Einführung eines neuen Preissystems bei der DB AG und die zunehmende, jedoch absolut gesehen weniger relevante, Konkurrenz infolge einer Ausweitung der Luftverkehrsangebote, in erster Linie die gesamtwirtschaftlichen Tendenzen in Frage. Gerade die Fernverkehrsnachfrage reagiert sensibler auf einen schwachen privaten Verbrauch und stagnierendes Bruttoinlandsprodukt als die Nachfrage im Nahverkehr. Der im Vergleich zum Aufkommen geringere Rückgang der Fernverkehrsleistung um 4.3 % profitiert von einer ungewöhnlich starken Zunahme der mittleren Transportweite. Diese wird in 2003 bei ca. 270 km und somit um gut 15 km (+6 %) über dem Vorjahreswert liegen. Verantwortlich für diese Erhöhung sind vor allem die Ausweitungen des Fernverkehrs-relevanten Angebots durch InterCity- und InterCityExpress-Verbindungen der DB AG. Verstärkt wird dieser Effekt durch Elemente des Preissystems, das in Abhängigkeit von der Reiseweite eine degressive Staffelung aufweist und somit die Fernverkehrsnachfrage begünstigt.

(3) Im **Eisenbahnnahverkehr** weisen die vorläufigen Zahlen für das abgelaufene Jahr eine Zunahme des Fahrgastaufkommens um 2.9 % aus. Nachdem im Vorjahr die Zahlen gesunken sind, erwiesen sich in 2003 im Nahverkehr die Angebotserweiterungen in Form neuer, grösserer Verbünde und mo-

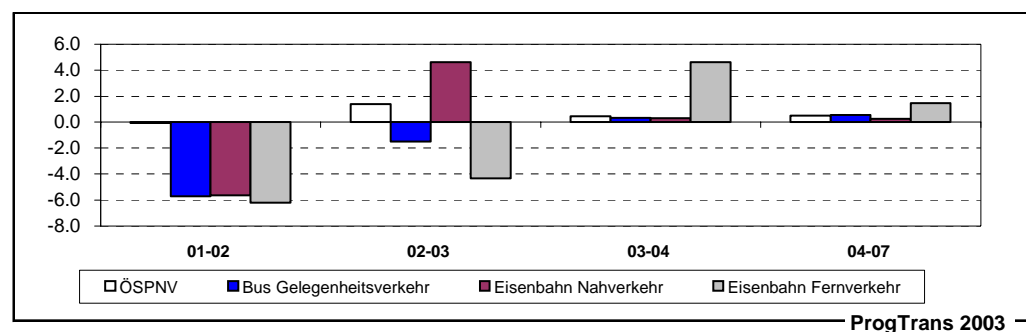
⁵ Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung zum Öffentlichen Personenverkehr im Jahr 2003, 15.01.2004.

derner, attraktiverer Technik als positiv für die Nachfrageentwicklung. Hinzu kommt, dass die steigenden Nutzerkosten im motorisierten Individualverkehr einen Verlagerungseffekt verursachen. Die, u.a. durch eine Ausweitung der Verbundflächen bewirkte, leichte Erhöhung der Transportweite um 1.7 % auf gut 21 km lässt für 2003 auf eine deutliche Zunahme der Nahverkehrsleistung um 4.6 % schliessen.

(4) Auch der **strassenbezogenen Nahverkehr** hat in 2003 mit einem Aufkommensplus von 1.5 % merkliche Zuwächse bei den Fahrgastzahlen verzeichnen können. Dabei zeigt sich, dass der ÖSPV im Nahbereich am unempfindlichsten auf die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen reagiert. Eine geringfügige Verlagerung vom Individualverkehr wird verstärkt durch neue Angebote bei den Schüler-Zeitkarten und der „Individualisierung“ weiterer Zeitkartensegmente⁶. Mit 1.4 % ist für 2003 eine gegenüber dem Vorjahrestrend deutliche Zunahme der Personenverkehrsleistung bei nahezu gleich bleibender Transportweite (6.6 km) zu verzeichnen.

(5) Der **Gelegenheitsverkehr im ÖSPV** weist in 2003 entgegen der Entwicklungen im Eisenbahnfernverkehr keine Rückgänge im Aufkommen an beförderten Personen (+0.7 %) auf. Jedoch sinkt durch die Abnahme der Transportweite um gut 5 auf 302 km, die Verkehrsleistung um 1.5 %. Damit setzt sich hier der Trend der vergangenen Jahre, wenn auch in abgeschwächter Form, fort.

Abbildung P-5: Entwicklung der Verkehrsleistung im öffentlichen Personenverkehr in % p.a.



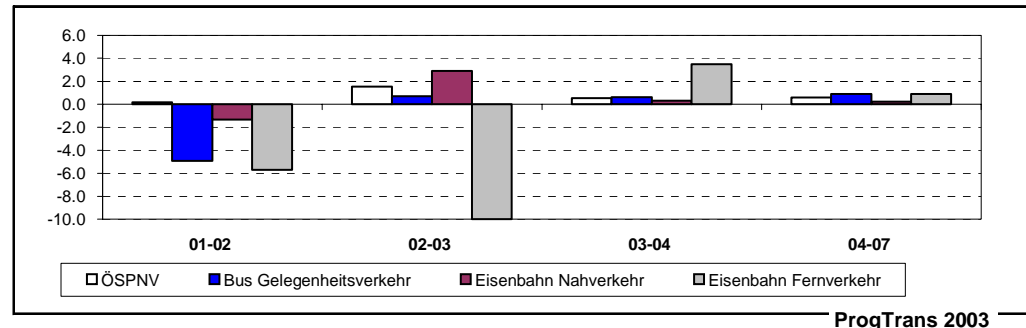
⁶ Die Auswirkungen von Zeitkartenangeboten sowie deren tatsächliche Nutzung lassen sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand nur sehr schwer quantifizieren. Hier ist weiterer Untersuchungsbedarf, erst recht unter Beachtung der zukünftig zu erwartenden Dynamik in diesem Angebotsmerkmal, vorhanden.

(6) In der **kurzfristigen Perspektive** wird sich die Personenverkehrsleistung im öffentlichen Sektor verstärken und mit 1.3 % in 2004 zunehmen. Die gegenläufigen Tendenzen zwischen Nah- und Fernverkehr werden sich aufgrund der Nachholeffekte in den Fernverkehrsbereichen in der Art umkehren, als dass der Nahverkehrssektor sein positives Ergebnis sichert und in den Zuwachsraten vom Fernverkehr überholt wird. So rechnen wir in 2004 bei einer leichten Zunahme des Gesamtaufkommens (0.5 %) mit einer Steigerung des Fernverkehrsaufkommens um 2.3 %, im Nahverkehr werden 0.5 % mehr Personen gegenüber dem laufenden Jahr erwartet.

(7) Im Eisenbahnfernverkehr werden sich in 2004 die Auswirkungen der Angebotserweiterungen in Form von Produktausweitungen (weitere ICE-Linien) wie auch das modifizierte Preissystem bemerkbar machen. Somit werden hier die Fahrgastzahlen um 3.5 % zunehmen. Unter der Voraussetzung, dass die umfassendsten Produktausweitungen zum Jahresende 2003 abgeschlossen wurden und sich damit die Transportweite nur noch geringfügig erhöht, erwarten wir in 2004 eine Zunahme der Eisenbahnfernverkehrsleistung um 4.6 %. Der Eisenbahnnahverkehr sichert sich in 2004 seine positive Entwicklung und wird u.a. durch modifizierte Angebote bei den Tarifen (Bahn-Card, City-Ticket) ein leicht steigendes Fahrgastaufkommen zu verzeichnen haben (0.3 %). Die Tendenz der in den vergangenen Jahren abnehmenden Transportweiten im Nahverkehr wird durch weitere Umwidmungen regionaler Angebote zu Nahverkehrs-relevanten Linien – bei gleich bleibender Streckenlänge – aufgehalten und bewirkt somit ein identisches Wachstum bei der Verkehrsleistung.

(8) Der ÖSPNV wird sich in 2004 ebenfalls stabilisieren und sowohl in Leistung wie auch in Aufkommen eine moderate Zunahme von 0.5 % erwarten lassen. Ob der Gelegenheitsverkehr die in 2003 vollzogene Umkehrung der abnehmenden Fahrgastzahlen halten kann, lässt sich aufgrund des diffusen Marktumfeldes nur sehr schwer vorhersagen. Wir unterstellen hier in der Tendenz eine Ankopplung an den Fernverkehrsbereich der Bahn, u.a. hervorgerufen durch einen verstärkten privaten Konsum und einer Stabilisierung der Konkurrenzsituation zu den low-cost-Angeboten des Flugverkehrs. Durch die zunehmende Konzentration auf nähere Ziele wird die Verkehrsleistung mit 0.3 % geringer wachsen als das zu erwartende Aufkommen (0.6 %).

Abbildung P-6: Entwicklung des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Personenverkehr in % p.a.



(9) **Mittelfristig** sollte sich der öffentliche Personenverkehr stabilisieren können. Bei geringen Zuwächsen im Aufkommen (+0.3 %) erwarten wir hier eine leichte Zunahme der Verkehrsleistung um 0.7 %. Die Schere zwischen Nah- und Fernverkehrsentwicklungen tendiert eher in Richtung eines sich wieder schliessenden Bildes, im Aufkommen etwas deutlicher (0.5 % zu 0.9 %) als in der Leistung (0.4% zu 1.1 %), vorwiegend bedingt durch geringfügige Zunahmen der Transportweiten im Eisenbahnfernverkehr.

(10) Dieser wird sich im Aufkommen zwischen 2004 und 2007 jahresdurchschnittlich bei 0.9 % stabilisieren. Hier greifen dann neben den kurzfristigen Effekten auch die positiven Entwicklungen der gesamtwirtschaftlichen Lage. Zugleich lässt die Liberalisierung des Schienensektors eine verstärkte Angebotsausweitung erwarten. Die stärksten Verlusteffekte an die low-cost-carrier des Luftverkehrs scheinen mit Jahresende 2003 vorüber zu sein, da sich auch hier der Markt und die Anbieterstruktur stabilisieren. Im Ergebnis erwarten wir mittelfristig für den Eisenbahnfernverkehr 1.5 % mehr Leistung. Die Eisenbahnnahverkehrsleistung wird mit 0.2 % nur sehr geringfügig wachsen. Um den gleichen Betrag wächst das entsprechende Aufkommen. Hier zeigen nun vor allem die neuen Rahmenbedingungen ihre Wirkung, in dem die Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen einen verstärkten Wettbewerb und somit Verbesserungen sowohl bei Technik (Fahrzeuge), Infrastruktur (Bahnhöfe) wie auch bei Organisation und Angebot (Fahrplanabstimmung, Taktzeiten etc.) hervorrufen.

(11) Von diesen Effekten profitiert auch der strassenbezogene Nahverkehr und kann mittelfristig ebenfalls moderat wachsen. Hier erwarten wir mittelfristig im Aufkommen Zunahmen um 0.6 %, in der Leistung um 0.5 %. Von der teilweisen Substituierung individueller Freizeitverkehre (im Nahverkehr u.a.

durch entsprechende Zeitkartenangebote) kann, in Verbindung mit den demografischen Veränderungen und ihren Auswirkungen auf das Freizeitverhalten, auch der Gelegenheitsverkehr profitieren. Durch die stärkere Konzentration auf den Nahbereich kann bei einer Zunahme des Aufkommens um 0.9 % ein leichter Gewinn in der Verkehrsleistung von 0.6 % möglich sein.

4.4 Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens

(1) In der Luftfahrtbranche stabilisiert sich nun auch, ein Jahr später als der Luftfrachtsektor, der Personenverkehrsbereich. Er nimmt dabei die Entwicklungspfade von vor den einschneidenden Ereignissen des Jahres 2001 wieder auf. Insgesamt lassen die uns bislang vorliegenden Zahlen für 2003 eine Zunahme von 3.0 % und somit eine Umkehr der negativen Entwicklung des Vorjahres erkennen.

(2) Der **innerdeutsche Luftverkehr** kann gemäss unserer Einschätzung nach dem Rückgang von 1.1 % in 2002 für das vergangene Jahr 2003 mit einem Zuwachs von beinahe 1 Million Fluggästen um 5.0 % deutlich zulegen.⁷ Neben der Konsolidierung der Luftfahrtbranche an sich hat hier vor allem die grosse Angebotsausweitung, sowohl im Binnen- wie auch im grenzüberschreitenden Verkehr (hier vor allem bemerkbar in Form von Vor- und Nachläufen) Wirkung gezeigt. Dazu zählen diverse Markteintritte von low-cost-carriern wie auch die entsprechenden Reaktionen etablierter Luftfahrtgesellschaften.⁸

⁷ Hierbei wird unterstellt, dass die zusätzlich in die Statistik aufgenommen Zahlen des Flughafens Hahn aufgrund dessen vorjährigen Angebots nur auf die grenzüberschreitenden Verkehre Auswirkungen haben und für den innerdeutschen Verkehr keine Bedeutung besitzen.

⁸ Inwiefern hier mit welcher Höhe und welchen Anteilen Neuverkehr induziert oder bestehender Verkehr verlagert wurde bleibt spekulativ. Für die Verlagerung spricht jedoch u.a. die Tatsache, dass insbesondere Preisvergleiche zwischen Eisenbahnfernverkehrsangeboten und vergleichbaren Angeboten im innerdeutschen Luftverkehr häufig und aus der Wahrnehmung des Konsumenten heraus gesehen zu Gunsten der Flugvariante ausgehen. Für die Verlagerung sprechen auch die gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten, die ähnliche Gültigkeit im Flugverkehr wie für den übrigen Fernreiseverkehr haben. Dennoch könnten hier weitergehende Betrachtungen, insbesondere Korridor-bezogen, zusätzlichen Aufschluss bringen.

(3) Auf den **grenzüberschreitenden Relationen** ist nach den vorläufigen Zahlen in 2003 mit einem Zuwachs zu rechnen (+2.6 %).⁹ Auch hier macht sich die weltweite Konsolidierung der Luftfahrtbranche bemerkbar. Darüber hinaus hat sich insbesondere im innereuropäischen Raum die Angebotsstruktur, nicht zuletzt durch diverse low-cost-Tarife, massiv verändert. Die Auswirkungen der SARS-Situation wie auch des Irak-Krieges blieben dabei geringer als noch im Frühjahr erwartet: In den beiden relevanten ersten Quartalen des Jahres hat sich zusammengenommen dennoch das Aufkommen um ca. 1 % erhöht.

Tabelle P-4: Luftverkehrsaufkommen in Millionen Personen bzw. in % p.a.

	2001	2002	2003	2004	2007	01-02	02-03	03-04	04-07
Innerdeutscher Verkehr	16.5	16.3	17.2	17.8	19.7	-1.1	5.0	3.6	3.6
Grenzüberschreit. Verkehr	97.2	94.0	96.5	101.6	118.3	-3.4	2.6	5.4	5.2
Alle Verkehrsrelationen	113.8	110.3	113.6	119.4	138.0	-3.0	3.0	5.1	4.9

Quellen:
Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:
Ein- und Aussteiger an deutschen Flughäfen. Die Daten basieren auf der Jahresveröffentlichung der Fachserie 8 Reihe 6 des Statistischen Bundesamtes und enthalten im innerdeutschen Verkehr keine Doppelzählungen mehr.

(4) **Kurzfristig** werden in 2004 die Tendenzen der Wachstumsraten zwischen Binnen- und grenzüberschreitendem Verkehr miteinander tauschen. Insgesamt wächst das Luftverkehrsaufkommen um 5.1 %, getragen vom grenzüberschreitenden Verkehr. Dieser erreicht mit gut 5 Millionen Passagieren mehr einen Zuwachs von 5.4 %¹⁰. Getrieben wird diese Entwicklung neben der Konsolidierung der Luftfahrtbranche (u.a. auch durch die Effekte bisheriger und weiter zu erwartender Zusammenschlüsse in Allianzen) vor allem durch die innereuropäischen Angebote der low-cost-carrier und ihrer etablierten Konkurrenten. Davon profitiert auch der Binnenverkehr, für den wir gegenüber dem abgelaufenen Jahr auch in 2004 einen Zuwachs sehen (3.6 %). Die Zunahmen werden jedoch durch die inzwischen weitgehend abgeschlossene

⁹ Die Daten enthalten nicht das Passagieraufkommen des Flughafens Hahn. Dieser verursachte nach eigenen Angaben mit etwa 2.4 Mio. Passagieren in 2003 gut 2 % des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs, so dass mit den Zahlen des Flughafens Hahn das Wachstum bei über 5 % liegen würde.

¹⁰ Auch hier gilt: Da wir unser Prognose-Aufkommen an die bis einschl. 2002 vorliegenden Zahlen der Fachserie 8 Reihe 6 des Statistischen Bundesamtes ankoppeln, fließen hier (noch) keine statistischen Verzerrungen infolge des Flughafens Hahn ein.

Markteinführung der low-cost-Segmente nicht ganz so hoch wie in 2003 ausfallen.

(5) Für den **mittelfristigen Zeitraum** von 2004 bis 2007 prognostizieren wir jahresdurchschnittliche Zuwachsraten von 4.9 %. Dabei wächst auch hier der grenzüberschreitende Verkehr mit 5.2 % stärker als das Binnensegment (3.6 %), in dem u.a. zu erwarten sein wird, dass in einigen Relationen die bislang durch Vor- und Nachläufe realisierten Nachfragen durch Direktflüge des grenzüberschreitenden Verkehrs, insbesondere im innereuropäischen low-cost-Bereich, ersetzt werden. Generell werden die Zuwächse durch die positiven gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten getragen. Dazu tragen auch die wichtiger werdenden Märkte Asiens bei, in denen eine analog steigende Nachfrage unterstellt wird. Verstärkt werden die Wachstumstendenzen durch die zunehmende Vermischung des „klassischen“ low-cost-carriers mit etablierten Angeboten und den daraus entstehenden Konkurrenzen.

5 Ausblick

(1) In Fortsetzung der Arbeiten im Rahmen der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ wird die Aktualisierung der vorliegenden Verkehrsprognose im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen turnusgemäss zum Sommer 2004 fortgesetzt und im Juli 2004 vorgestellt werden.

(2) Hinsichtlich der Datenlage sei auch hier ein wesentlicher Aspekt an dieser Stelle explizit angesprochen: Wie bereits erwähnt, ist die Aussagekraft der Daten zum Verkehr mit ausländischen Lastkraftwagen mit einigen Unsicherheiten behaftet und die Datenverfügbarkeit zeitlich sehr verzögert – bei Fertigstellung des vorliegenden Berichtes lagen die beiden ersten Quartale für 2002 vor. Mittelfristig können hier sicherlich Verbesserungen der verkehrsstatistischen Datengrundlage durch den EU-weiten Datenaustausch im Zuge der Richtlinie 1172/98 (vom 25.5.1998) erwartet werden. Seit Mitte Oktober liegen im KBA die Daten von Eurostat für das Berichtsjahr 2002 vor, eine erste Auswertung wurde an entsprechender Stelle zur Information hinzugezogen.

(3) Auch im für den Personenverkehr bedeutungsstarken Bereich, dem motorisierten Individualverkehr, ist die Verkehrsstatistik in nicht unerheblichen Masse mit Unsicherheiten behaftet. Da dieser Bereich in der amtlichen Statistik fehlt, bilden die Schätzungen des DIW, die in „Verkehr in Zahlen“¹¹ ausgewiesen werden, hier die Datengrundlage. Während sich in den vergangenen Jahren recht hohe Übereinstimmungen zwischen den vom DIW berichteten Entwicklungen und unseren eigenen Schätzungen auf Basis verschiedener ökonomischer Schätzfunktionen zeigten, weichen die für 2000 ausgewiesenen Werte hiervon deutlich ab. Forschungsarbeiten zu diesem Themenbereich lassen auch hier mittelfristig eine bessere Absicherung der Datengrundlage erwarten, erste Ergebnisse sollen in 2004 vorliegen.

(4) Um die Nutzer der Verkehrsprognose und deren spezifischen Ansprüche an die Ergebnisse noch besser kennen zu lernen, wird die ProgTrans AG im Zuge der Versendung der vorliegenden Ausgabe (Januar 2004) eine **Nutzerbefragung** durchführen, zu deren Teilnahme wir die Leserschaft an dieser Stelle explizit auffordern möchten. Die Befragung wird online über das Internet erfolgen, auf Wunsch kann der Fragebogen aber auch per Fax angefordert werden.

¹¹ Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

ProgTrans AG Basel

Prognosen und Strategieberatung
für Transport und Verkehr

Gerbergasse 4
CH-4001 Basel
Telefon +41 61 560 35 00
Fax +41 61 560 35 01
E-mail info@progtrans.com
www.progtrans.com

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr
Verkehrsprognose Winter 2003/2004

Jobst Grotrian

Lutz Ickert
Jan Limbers (Prognos)
Stefan Rommerskirchen

Basel, 22.01.2004

Auftraggeber:
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Projekt-Nr. 96.0729/2002

Die Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr kann im Internet unter
www.progtrans.com elektronisch im pdf-Format und kostenfrei angefordert werden.

PT 006
© 2004 ProgTrans AG

