

Verkehrsprognose Winter 2004/2005

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Projekt-Nr. 96.0729/2002

Lutz Ickert

Jan Limbers (Prognos)
Stefan Rommerskirchen

Inhalt	Seite
Abkürzungen	III
0 Zusammenfassung	1
1 Einleitung	3
2 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft	4
2.1 Bevölkerung	4
2.2 Wirtschaftliche Eckdaten	5
2.3 Sonstige prognoserelevante Leitdaten	8
3 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Güterverkehrs	10
3.1 Gesamtnachfrageentwicklung bodengebundener Güterverkehre im Überblick	10
3.2 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen	17
3.3 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der Landverkehrsträger nach Güterbereichen	21
3.4 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens nach Verkehrsträgern	25
4 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs	31
4.1 Gesamtnachfrageentwicklung im Überblick	31
4.2 Entwicklung im motorisierten Individualverkehr	36
4.3 Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr	39
4.4 Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens	43
5 Ausblick	45

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
VCI	Verband der chemischen Industrie
VDA	Verband der Automobilindustrie
WSV	Wirtschaftsvereinigung Stahl

Redaktioneller Hinweis: ß wird – wie in der Schweiz üblich – durch ss ersetzt.

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 2004/2005** gibt einen Überblick zu den Ergebnissen des vergangenen Jahres, stellt kurzfristig die für 2005 und mittelfristig bis 2008 zu erwartenden Entwicklungen vor.

(2) Nach den wachstumsschwachen Jahren 2001 und 2002 befindet sich die **Weltwirtschaft** seit Sommer 2003 wieder auf dem Pfad der konjunkturellen Erholung. Expansive Impulse gehen vor allem von den USA und asiatischen Ländern aus. Der Euroraum weist eine in Relation zur USA geringere Wachstumsdynamik auf. Für 2004 wird eine relativ deutliche Zunahme um 2.0 % erwartet. Das BMWA rechnet für die **deutsche Wirtschaftsleistung** in 2004 mit einem Wachstum in Höhe von 1.8 %. Für 2005 erwartet das BMWA eine leichte Abschwächung auf 1.7 %. Mittelfristig soll die Rate bei 1.9 % p.a. liegen.

(3) Die für das vergangene Jahr 2004 bereits im Sommer prognostizierte kräftige Zunahme der **gesamtmodalen Güterverkehrsleistung** ist mit einem Plus von 5.3 % eingetreten. Davon haben alle Verkehrsträger profitiert, bei der Binnenschifffahrt addierten sich hier noch die Nachholeffekte aufgrund der witterungsbedingten Rückgänge des Vorjahres. Dennoch konnte die Eisenbahn einen Teil der in 2003 verlagerten Verkehre behalten und nochmals recht kräftig wachsen. Der Strassengüterverkehr setzte seine positiven Wachstumsraten fort, insbesondere im Fernverkehrssegment.

(4) Kurz- und mittelfristig wird die, wenn auch gedämpfte, aber anhaltende konjunkturelle Belebung durch verstärkte Binnennachfrage und durch die dynamischen Impulse des Aussenhandels **die Güterverkehrsleistung bis 2008 weiter ansteigen lassen**. Dabei wachsen auf der Strasse erbrachten Güterverkehrsleistungen überdurchschnittlich an, die Schiengüterverkehrsleistungen analog zur Entwicklung der gesamtmodalen Transportleistung. Die auf den Binnenwasserstrassen geleisteten Transporte werden nur unterdurchschnittlich wachsen.

(5) Die stark steigenden Entwicklungen im **Luftfrachtbereich** haben sich in 2004 nicht nur fortgesetzt, sondern nochmals deutlich verstärkt. Zusammen mit den weiter steigenden Frachtkapazitäten verursachen die dynamischen Aussenhandelsprognosen auch kurz- und mittelfristig starke Zuwächse, die

von keinem anderen Güterverkehrsträger übertroffen werden. Hauptwachstumsträger bleiben die asiatischen Relationen, hinzukommen die widererstärkten Verbindungen zum amerikanischen Kontinent, während sich die Zuwachsraten auf den europäischen Relationen etwas abschwächen dürften. Ähnlich hohe Zuwachsraten ergeben sich im grenzüberschreitenden **Seeverkehr**. Hier sind die gleichen Indikatoren zum Aussenhandel wirksam wie im Luftfrachtbereich.

(6) Nach den Rückgängen in 2003 stieg die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** im vergangenen Jahr mit 0.4 % wieder leicht an. Hier zeigt sich der hohe Anteil des MIV, dessen an sich geringes Wachstum von knapp 0.4 % durch eine leichte Zunahme der Motorisierung bei steigenden Jahresfahrleistungen eines weiter zunehmenden Bestands verursacht wird. Zu dieser Entwicklung trug neben einer Zunahme der fahrfähigen Bevölkerung auch die Verbesserung der gesamten wirtschaftlichen Lage bei. Der öffentliche Sektor hat im vergangenen Jahr seine auf dem Nahverkehr beruhende Stabilisierung aus 2003 in ein Wachstum von 0.8 % überführen können, insbesondere durch einen Stopp der Negativentwicklungen im Fernverkehrssegment der Schiene.

(7) In diesem Jahr werden sich diese Zuwächse fortsetzen, **mittelfristig wird sich die Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen leicht abschwächen**. Im öffentlichen Verkehr profitiert von dieser Zunahme vor allem das Fernverkehrssegment der Eisenbahn, während die entsprechenden Beförderungsleistungen auf der Strasse tendenziell abnehmen werden. Dazu werden auch die demografischen Veränderungen mit den damit verbundenen Entwicklungen im Mobilitäts- und Freizeitverhalten beitragen, die wiederum eine weiter steigende Motorisierung bewirken. Bis 2008 wird die im MIV erbrachte Personenverkehrsleistung um jahresdurchschnittlich 0.4 % zunehmen.

(8) Die **Luftfahrtbranche** setzte auch in 2004 ihre im Jahr zuvor begonnene Erholung fort. Dazu führten vor allem die Entwicklungen auf den grenzüberschreitenden Relationen. Mittelfristig schwenken die Auslandsverbindungen wieder auf die Entwicklungspfade der späten 1990er Jahre ein und wachsen mit 4.6 % p.a., während der innerdeutsche Flugverkehr in einem sich konsolidierenden Markt um 1.7 % p.a. zunehmen wird.

1 Einleitung

(1) Mit der „**Verkehrsprognose Winter 2004/2005**“ 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 befindet sich die **Weltwirtschaft** seit Sommer 2003 wieder auf dem Pfad der konjunkturellen Erholung. Das BMWA rechnet für die **deutsche Wirtschaftsleistung** in 2004 mit einem Wachstum in Höhe von 1.8 %. Für 2005 erwartet das BMWA eine leichte Abschwächung auf 1.7 %. Mittelfristig soll die Rate bei 1.9 % p.a. liegen.

(3) Im vergangenen Jahr war mit einem Plus von 5.3 % eine kräftige Zunahme der **gesamtmodalen Güterverkehrsleistung** zu verzeichnen. Davon haben alle Verkehrsträger profitiert, bei der Binnenschifffahrt addierten sich hier noch die Nachholeffekte aufgrund der witterungsbedingten Rückgänge des Vorjahres. Dennoch konnte die Eisenbahn einen Teil der in 2003 verlagerten Verkehre behalten und nochmals recht kräftig wachsen. Der Strassengüterverkehr setzte seine positiven Wachstumsraten fort, insbesondere im Fernverkehrssegment. Die vom starken Aussenhandel geprägten Segmente der Luftfracht und des Seehafenumschlags wiesen überdurchschnittlich hohe Zuwächse auf.

(4) Nach den Rückgängen in 2003 stieg die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** im vergangenen Jahr mit 0.4 % wieder leicht an. Hier zeigt sich der hohe Anteil des MIV, trotz seines an sich nur geringen Wachstums von knapp 0.4 %. Der öffentliche Sektor hat im vergangenen Jahr seine auf dem Nahverkehr beruhende Stabilisierung aus 2003 in ein Wachstum von 0.8 % überführen können, insbesondere durch einen Stopp der Negativentwicklungen im Fernverkehrssegment der Schiene.

(5) Nachfolgend werden die Ergebnisse unserer Verkehrsprognose zum Winter 2004/2005 für das vergangene Jahr, in der Kurzfristperspektive für das laufende Jahr 2005 und mittelfristig bis 2008 dargestellt.

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA): „Herbstprojektion 2004“, Oktober 2004; „Projektion der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland bis 2008“, April 2004.

2 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft

2.1 Bevölkerung

(1) Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresende 2004 bei knapp über 82.8 Millionen Personen. In der mittleren Frist bis 2008 ist ein geringes Wachstum der Bevölkerungszahl auf 83.0 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.

(2) Der für die Entwicklung des Pkw-Verkehrs bedeutende Anteil der **fahrfähigen Bevölkerung** (18 Jahre und älter) lag Ende 2004 bei 82,0 % und wird bis 2008 um ca. 1.9 Prozentpunkte zunehmen. In 2008 werden ca. 0.9 Mio 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 8.2 Millionen auf knapp 7.8 Millionen im Jahr 2008 sinken.

2.2 Wirtschaftliche Eckdaten

(1) Nach den wachstumsschwachen Jahren 2001 und 2002 befindet sich die **Weltwirtschaft** seit Sommer 2003 wieder auf dem Pfad der konjunkturellen Erholung. Expansive Impulse gehen vor allem von den USA und asiatischen Ländern aus. Zu letzteren zählen in erster Linie Japan, das nach einer langen Stagnationsphase wieder ansehnliche Wachstumsraten aufweist und China, dessen BIP in den letzten Jahren um 7-9 % p.a. zunahm und das sich verbunden mit einem ausgeprägten Anstieg seiner Importe zu einem der bedeutendsten Absatzmärkte weltweit entwickelte. Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass das Welt-BIP und der Welthandel in 2004 mit Raten von 4.2 bzw. 9.7 % so stark zugenommen haben wie seit Jahren nicht mehr.

(2) Die **US-Wirtschaft** hatte nach Prognos-Einschätzung in 2004 ein sehr kräftiges Wachstum in Höhe von 4,4 % aufzuweisen, das wie in den vorangegangenen Jahren auch ausschliesslich durch den Inlandsverbrauch getragen wurde. Wir gehen davon aus, dass die USA auch in den Folgejahren deutlich stärker als die Euro-Zone wachsen werden, wobei entgegen dem Trend der vergangenen Jahre und unterstützt durch die Dollarabwertung der Aussenbeitrag einen etwas stärkeren Wachstumsbeitrag liefern wird. Das Leistungsbilanzdefizit wird dennoch nur leicht zurückgehen.

(3) Der **Euroraum** weist eine in Relation zur USA geringere Wachstumsdynamik auf. Für 2003 lag die Wachstumsrate bei 0.5 %, für das ablaufende Jahr 2004 wird derzeit ein relativ deutlicher Zuwachs um 2.0 % geschätzt. Im Gegensatz zur USA gehen von der Fiskalpolitik im Euroraum im Rahmen des Stabilitätspaktes restriktive Impulse aus, und auch bei der Geldpolitik ist die Europäische Zentralbank EZB im Vergleich zur amerikanischen FED (Federal Reserve Board) weniger expansiv. Die Investitionszurückhaltung der letzten Jahre löste sich in 2004 und wird dies auch in 2005 tun, der Private Konsum hingegen bleibt nach unserer Einschätzung eher schwach. Erschwert werden die Exporte der Euro-Zone durch die anhaltende Aufwertung des Euro gegenüber dem Dollar.

(4) In seinen **Projektionen** geht das BMWA davon aus, dass der Aussenwert des Euro auf dem aktuellen Niveau verbleibt. Der Welthandel kehrt auf den langfristigen Expansionspfad zurück und wächst mit 5-6 % p.a.

(5) Ging die **deutsche Wirtschaftsleistung** in 2003 mit einem Minus von - 0.1 % noch leicht zurück, so rechnete das BMWA für das ablaufende Jahr mit einem Wachstum in Höhe von 1.8 %. Die aktuelle Prognos-Schätzung für

2004 fällt mit 1.7 % nur unwesentlich geringer aus. Für 2005 erwartet das BMWA eine leichte Abschwächung auf 1.7 %. Mittelfristig (2005 bis 2008) liegt die Rate bei 1.9 % p.a.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Bevölkerung am 1.1.	82.4	82.5	82.7	82.8	83.0	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%
Bevölkerung 18+	67.1	67.3	67.6	67.9	68.8	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%
Bevölkerung 10-18	8.4	8.3	8.3	8.2	7.8	-0.6%	-0.6%	-1.1%	-1.7%
Erwerbstätige im Inland	38.7	38.3	38.4	38.6	39.3	-1.0%	0.1%	0.5%	0.6%
Bruttoinlandsprodukt ¹	1'988	1'985	2'022	2'056	2'175	-0.1%	1.8%	1.7%	1.9%
Importe ¹	624	649	694	749	856	4.0%	7.0%	7.9%	4.5%
Exporte ¹	727	740	823	889	986	1.8%	11.2%	8.0%	3.5%
Privater Verbrauch ¹	1'132	1'132	1'132	1'141	1'210	0.0%	0.0%	0.8%	2.0%
Inlandskraftstoffabsatz ²	55.8	53.8	53.8	53.3	53.2	-3.6%	0.0%	-0.9%	-0.1%
dar. Ottokraftstoffe ²	27.2	25.8	25.0	24.2	23.0	-4.9%	-3.3%	-3.2%	-1.6%
dar. Diesellokraftstoffe ²	28.6	27.9	28.8	29.1	30.2	-2.4%	3.1%	1.0%	1.2%

Quellen:

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

Anmerkungen:

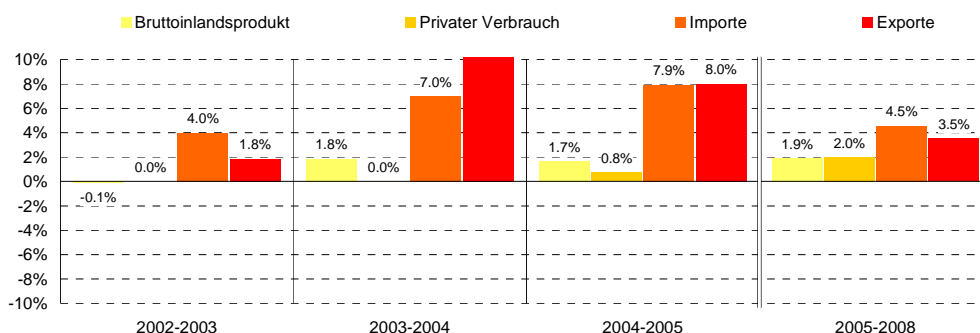
- 1 Zu Preisen von 1995 (real). Prognose: Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit: Kurzfristprognose vom Oktober 2004 für 2004 und 2005; Mittelfristprognose vom April 2004 für das Jahr 2008.
- 2 Für 2004 Prognose: Mineralölwirtschaftsverband.

(6) Die wesentlichen **Verwendungskomponenten** der deutschen Wirtschaft entwickeln sich bis 2008 wie folgt: Getragen wird die aktuelle Erholung fast ausschliesslich über den Aussenbeitrag. Für das vergangene Jahr geht das BMWA von einem Exportwachstum von 11.2 % aus, für 2005 liegt der Wert bei 8.0 %. Da die Importe nicht so stark wie die Exporte zulegen, vergrössert sich der Überschuss in der Handelsbilanz weiter. Betrug ihr (realer) Anteil am BIP in 2004 bereits 6.4 %, so sinkt dieser vergleichsweise hohe Wert bis 2008 wieder auf 6.0 % ab. Das Wachstum des Privaten Verbrauchs liegt erst im mittelfristigen Projektionszeitraum über dem des BIP. Das BMWA geht hier nach der Stagnation der letzten Jahre von einer leichten Belebung ab dem nächsten Jahr aus, die zum einen durch die Steuersenkungen und zum anderen durch die unterstellte Erholung auf dem Arbeitsmarkt gestützt wird. Auch die Investitionen nehmen in der BMWA-Projektion wieder etwas stärker zu. Getragen werden sie durch die günstigen Absatzaussichten vor allem im Ausland und den aufgestauten Ersatz- und Modernisierungsbedarf.

(7) **Insgesamt betrachtet** ist nach Ansicht von Prognos die konjunkturelle Erholung in Deutschland als fragil einzuschätzen. Sie ist in starkem Masse

abhängig von einer anhaltend hohen Auslandsnachfrage. Sollte diese schwächer werden – etwa infolge einer anhaltend deutlichen Euro-Aufwertung oder einem nachlassenden Wachstum der US-Wirtschaft – so werden hiervon auch die an sich schon wenig dynamischen Komponenten der Inlandsnachfrage – die Investitionen und der Konsum – negativ betroffen und die vom BMWA projizierte Erholung der deutschen Wirtschaft unterbleibt. Nur am Rande sei hier vermerkt, dass bei einer Konstanz der Lagerbestände gegenüber 2003 das Wachstum in 2004 bei ca. 0.1 % liegen würde.

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



(8) Die Entwicklung des **Baugewerbes** ist von grosser Bedeutung für die Verkehrsentwicklung. Den vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes zufolge ging die Bruttowertschöpfung im Bau in 2003 recht deutlich um -4.4 % zurück. Das BMWA projiziert einen bis 2005 anhaltenden Rückgang der Bruttowertschöpfung im Bau. Prognos geht für die mittelfristige Entwicklung (2005 bis 2008) davon aus, dass der Abbau der Überkapazitäten vor allem in Ostdeutschland langsam ausläuft und sich die Branche von einem niedrigen Niveau ausgehend in Folge der anziehenden Bauinvestitionen langsam erholt und mittelfristig ein Wachstum der BWS in Höhe von 1.5 % p.a. aufweist.

2.3 Sonstige prognoserelevante Leitdaten

(1) Die für den Güterverkehr besonders relevante **Stahlproduktion** ging im Jahr 2003 nach Verbandsangaben geringfügig um 0.2 Mio. t auf 44.8 Mio. t zurück. Für 2004 erwartet der Verband einen recht deutlichen Anstieg um 3.5 % auf 46.8 Mio. t. Als primäre Ursache hierfür ist das rasante Wachstum der Weltwirtschaft in 2004 anzusehen, das mit einer entsprechenden Auslandsnachfrage verbunden ist. Ab dem Spätherbst 2004 ging die Nachfrage bereits leicht zurück, da die Lager wieder gefüllt waren. Dennoch wird nach Einschätzung des Verbandes die Produktion in 2005 mit 46.8 Mio. t noch mal höher ausfallen. Wichtigste Nachfragekomponenten sind die in der EU anziehende Investitionstätigkeit, anhaltend hohe Ölbohraktivitäten (in Folge des gestiegenen Ölpreises) sowie die gleich bleibend guten Aussichten für den deutschen Maschinen-, Anlagen- und Fahrzeugbau. Die Dynamik in China wird sich etwas abschwächen, aber auf einem vergleichsweise hohen Niveau bleiben.

(2) Der deutsche **Steinkohlenverbrauch** ist in 2003 um 2.7 Mio. t auf 67.0 Mio. t angestiegen. Diese Umkehrung des langjährigen Trends war eine Folge der hohen Steinkohleverstromung, die für die Kompensation witterungsbedingt gering ausgelasteter Kern- und Wasserkraftkapazitäten notwendig wurde. Für 2004 rechnet Prognos dagegen wieder mit einem Rückgang auf 65.1 Mio. t und einer dementsprechenden Fortsetzung des langjährigen Schrumpfungsprozesses. Im Jahr 2008 wird der deutsche Steinkohleverbrauch nach unserer Einschätzung bei 61.0 Mio. t liegen. Verantwortlich hierfür ist in erster Linie der sinkende Einsatz in der Stromerzeugung, der eine Folge etwas geringerer Kraftwerkskapazitäten bei gleichzeitigem Austausch alter durch neue Kraftwerke mit höherem Wirkungsgrad ist.

(3) Der Absatz von **Mineralölprodukten** ging in 2003 um 2.5 % auf 115.1 Mio. t zurück, was in erster Linie auf die geringere Nachfrage nach Ottokraftstoffen (-4.9 %) und schwerem Heizöl (-4.5 %) zurückzuführen ist. Der Fluggasturbintreibstoff hingegen konnte um 2.4 % zulegen. In Folge der anziehenden Konjunktur erwartet der Mineralölwirtschaftsverband für 2004 eine Steigerung des Mineralölabsatzes um 1.0 Mio. t auf 116.1 Mio. t und für 2005 eine noch deutlichere Steigerung auf 117.2 Mio. t. Mittelfristig (2008) liegt der Absatz der MWV-Projektion zufolge bei 116 Mio. t. Neben dem Rückgang bei den Ottokraftstoffen trägt hierzu vor allem der geringere Verbrauch an leichtem und schwerem Heizöl bei, der eine Folge des höheren Erdgaseinsatzes, effizienterer Verbrennungstechniken und sonstiger Einsparmassnahmen ist.

(4) Nicht zuletzt in Folge der schwachen Konjunktur ging der Absatz an **Dieselmotoren** in 2003 um 2.4 % auf 27.9 Mio. t zurück. Für das vergangene Jahr rechnete der Verband allerdings wieder mit einer Fortsetzung des langjährigen Wachstumstrends. Der Absatz soll dann bei 28.8 Mio. t gelegen haben. Bis 2008 steigt er weiter auf 30.6 Mio. t an. Dieser Anstieg erfolgt zu Lasten der **Ottomotoren**, deren Verbrauch von geschätzten 25.0 Mio. t in 2004 auf 23.0 Mio. t zurückgeht. Neben den Substitutionsgewinnen für den Dieselmotor sind hierfür auch abnehmende Fahrleistungen und ein stetiger Rückgang des spezifischen Verbrauchs verantwortlich.

(5) Die für den Gütertransport relevante **Ernährungsindustrie** musste nach unserer Schätzung hinsichtlich ihrer Bruttowertschöpfung in 2003 eine leichte Einbusse in Höhe von -0.2 % auf 34.9 Mrd. Euro hinnehmen. Für das vergangene Jahr rechnen wir in Folge der allgemeinen konjunkturellen Erholung mit einem kräftigen Anstieg der Bruttowertschöpfung in Höhe von 4.2 % und mittelfristig (2005 bis 2008) mit einem unterdurchschnittlichen Wachstum von 0.7 %.

(6) Nachdem die Bruttowertschöpfung in der **chemischen und kunststoffverarbeitenden Industrie** unseren Schätzungen zufolge in 2003 mit 0.7 % nur geringfügig zulegen konnte, rechnen wir für 2004 mit einem recht kräftigen Anstieg von 5.2 % auf 70.2 Mrd. Euro. Gründe hierfür sind zum einen die Belebung der ausländischen Nachfrage und zum anderen die in der BMWA-Projektion unterstellte Erholung der Investitionstätigkeit in Deutschland. Der Verband der chemischen Industrie (VCI) beurteilt die Lage etwas zurückhaltender. Er geht von etwas schwächeren Zuwächsen für das vergangene Jahr aus und auch die Wachstumsaussichten für 2005 fallen hier etwas geringer aus. Als Risiken werden vor allem die anhaltend schwache Inlandsnachfrage sowie das befürchtete Nachlassen der ausenwirtschaftlichen Impulse genannt.

3 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Güterverkehrs

3.1 Gesamtnachfrageentwicklung bodengebundener Güterverkehre im Überblick

(1) Im abgelaufenen Jahr 2004 ist die gesamtmodale Güterverkehrsleistung im bodengebundenen Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr mit 5.3 % kräftig angestiegen. Diese Zuwächse wurden von allen Landverkehrszweigen erbracht, die von der konjunkturellen Erholung profitieren konnten. Das höchste Verkehrsleistungswachstum war auf der Schiene zu verzeichnen, die somit bereits im zweiten Jahr in Folge vergleichsweise hohe Wachstumsraten aufweist. Ebenfalls stark zulegen konnte auch die Binnenschifffahrt. Hier überlagerten sich die konjunkturellen Impulse mit Nachholeffekten gegenüber den beiden vergangenen Jahren, in denen auf den Binnenwasserstrassen vor allem witterungsbedingte Rückgänge zu verzeichnen waren. Der Strassengüterverkehr wuchs zwar unterdurchschnittlich, verfügte aber mit einem Plus von 4.5 % und erst recht angesichts seines hohen Marktanteils immer noch über eine hohe Dynamik. Diese macht sich auf der Strasse vor allem in den Fernverkehrssparten bemerkbar. Hier konnte zwar der inländische Fernverkehr mit 5.0 % ebenfalls recht kräftig zulegen, die Güterverkehrsleistung der ausländischen Lkw nahm jedoch ebenfalls in 2004 mit 7.0 % überproportional stark zu.

(2) Auch für das laufende Jahr 2005 werden wieder wirtschaftliche Wachstumsimpulse gesehen, die zu einer steigenden Güterverkehrsleistung in Deutschland führen werden. Die Zuwächse werden jedoch mit 2.9 % nicht so stark wie in 2004 ausfallen, insbesondere da im vergangenen Jahr bereits sehr hohe Zuwachsraten zu verzeichnen waren und die wirtschaftliche Entwicklung für 2005 nach derzeitiger Sichtweise nicht über der des vergangenen Jahres liegen wird. Dennoch bleiben die Aussenhandelsbeziehungen ein wesentlicher Stützpfeiler für den Güterverkehr, die entsprechenden Indikatoren weisen für das laufende Jahr wieder recht stark nach oben. So werden dann die Fernverkehrssparten der Strasse mit das stärkste Wachstum aufweisen, ob der Nahverkehr die nun schon länger anhaltende Negativentwicklung wird umkehren können bleibt – zumindest kurzfristig – weiterhin fraglich. Die Binnenschifffahrt hat sich zwar im vergangenen Jahr einen Teil der verloren gegangenen Marktanteile zurück geholt, wird dies aber auch 2005 nicht vollumfänglich zu Ende führen können, da ihr die Eisenbahn einige Verlader abgenommen hat. Die Güterverkehrsleistung auf der Schiene wird auch in 2005 wieder über der prognostizierten Zuwachsrate der Binnenschifffahrt liegen.

(3) Mittelfristig sind bei weiterem Wachstum der Innen- und Aussenwirtschaft ebenfalls steigende Güterverkehrsleistungen zu erwarten, die sich gesamtmodal bis 2008 mit 2.3 % p.a. fortsetzen werden. Demnach wächst die Güterverkehrsleistung nach wie vor stärker als das Bruttoinlandsprodukt. Die gesamtmodale Transportintensität aus dem Verhältnis zwischen Güterverkehrsleistung und Bruttoinlandsprodukt steigt von heute rund 264 tkm je tsd. Euro auf etwa 278 tkm je tsd. Euro im Jahr 2008 an.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Strassengüterverkehr ¹	354.5	363.9	380.4	392.5	424.8	2.6%	4.5%	3.2%	2.7%
Inländische Lkw	251.8	255.9	264.8	271.9	287.8	1.6%	3.5%	2.7%	1.9%
Nahverkehr	26.0	25.8	25.5	25.5	26.6	-0.9%	-1.0%	-0.2%	1.5%
Regionalverkehr	46.1	47.7	47.8	48.3	50.1	3.5%	0.1%	1.0%	1.2%
Fernverkehr	179.7	182.3	191.5	198.1	211.1	1.5%	5.0%	3.5%	2.1%
Ausländische Lkw	102.7	108.0	115.6	120.7	137.0	5.2%	7.0%	4.4%	4.3%
nachrichtlich Kabotage ²	5.3	6.1	6.9	7.7	9.3	13.9%	13.2%	11.7%	6.6%
Eisenbahnverkehr ³	76.3	79.8	86.4	88.6	93.9	4.7%	8.2%	2.5%	2.0%
Binnenschifffahrt	64.2	58.2	62.0	63.3	65.4	-9.4%	6.6%	2.2%	1.1%
Rohrfernleitungen ⁴	15.2	15.4	16.0	16.1	16.1	1.3%	3.8%	0.8%	0.1%
Alle Landverkehrswege ⁵	510.2	517.3	544.8	560.5	600.2	1.4%	5.3%	2.9%	2.3%

Quellen:

Kraffahrtbundesamt, 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, die inzwischen durch das StBA korrigiert wurden.
- 4 Nur Rohöl.
- 5 Nicht enthalten sind Kabotageverkehrsleistungen ausländischer Lkw.

(4) Im **Strassengüterverkehr** war auch in 2004 eine rückläufige Entwicklung im Nahverkehr infolge der wieder rückläufigen Inlandsnachfrage festzustellen. Dieser konnte auch von den recht hohen Zuwächsen bei der für den Nahbereich an sich wichtigen Gütergruppe „Steine und Erden“ nicht profitieren. Die hohen Zuwächse im regionalen Entfernungsbereich zwischen 51 und 150 km aus 2003 setzten sich im vergangenen Jahr nicht fort – die entsprechenden Verkehrsleistungen stagnierten. Da sich dieser Entfernungsbereich jedoch künftig mehr an den Entwicklungen im Fernverkehr orientieren wird, werden die hier zu erwartenden Entwicklungen zumindest nicht rückläufig ausfallen. Im Fernverkehrssegment kommt kurz- und mittelfristig die aussenwirt-

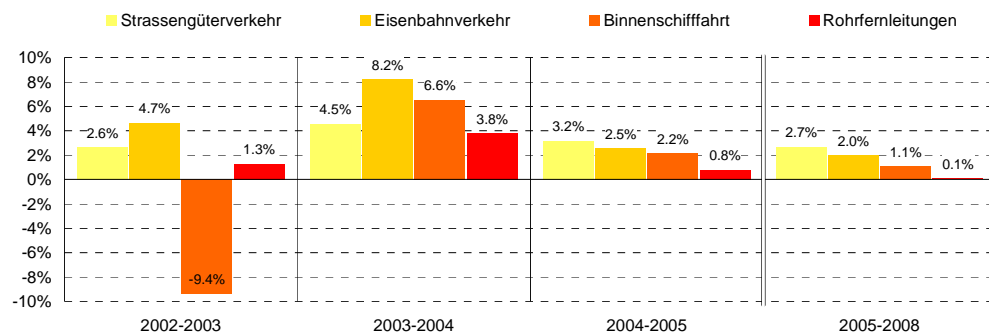
schaftliche Dynamik zum Tragen und lässt die Leistungen auf diesen Relationen weiterhin überdurchschnittlich ansteigen. Auch zukünftig gilt: Bis 2008 werden die ausländischen Transporteure gegenüber den inländischen Lkw stärker wachsen. Insgesamt erwarten wir zwischen 2005 und 2008 die stärkste Dynamik aller Landverkehrswege auf der Strasse.

(5) Auf der **Schiene** wurden im vergangenen Jahr 8.2 % mehr Tonnenkilometer als im Jahr zuvor abgefahren und somit die bereits starken Entwicklungen aus dem Jahr 2003 nochmals übertroffen. Neben dem positiven konjunkturellen Rahmen zeigte sich hier auch, dass die Eisenbahnen die aus den extremen Niedrigwasserständen herrührenden Verlagerungen vom Binnenschiff nicht wieder vollumfänglich abzugeben hatten. Gerade in den für beide Verkehrsträger relevanten Massengutbereichen zur Energieerzeugung und im Bereich der chemischen Erzeugnisse konnte die Bahn stärker zulegen als das Binnenschiff. Und die Eisenbahn konnte nochmals kräftige Zuwächse im Bereich der „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ verzeichnen, darunter auch bei den „Besonderen Transportgütern“. Deren auch zukünftig wachsende Bedeutung wird sich somit weiterhin in der Güterverkehrsleistung der Schiene niederschlagen. Für das laufende Jahr wird ein Wachstum in Höhe von 2.5 % erwartet. Mittelfristig wird die Schiene ihre Güterverkehrsleistung nach den derzeitigen konjunkturellen Aussichten um 2.0 % p.a. steigern können, gestützt auf die Festigungen ihres Marktanteils in ihren klassischen Feldern des Massenguttransportes und der Partizipierung am Wachstumssegment der „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ inklusive der „Besonderen Transportgüter“. In dieser Gütergruppe sind sämtliche Container- und Wechselbrückenverkehre enthalten, deren Anteile an Aufkommen und Leistung im Güterverkehr ein starkes Wachstum vorweisen, nicht zuletzt dank ihres hohen Potenzials für den kombinierten Verkehr.

(6) Die **Binnenschifffahrt** konnte – insbesondere im 2. Halbjahr 2004 – ihre durch die extremen Niedrigwasserstände in 2003 verloren gegangenen Transportleistungen zum Teil kompensieren, ihre alten Marktanteile konnte sie jedoch nicht ganz zurück erobern. Im laufenden Jahr wird die Wachstumsrate aufgrund dieser Nachholeffekte nicht ganz so stark ausfallen, sie liegt mit 2.2 % jedoch noch auf dem Wachstumspfad aller Landverkehrsträger. Mittelfristig profitiert die Binnenschifffahrt weiterhin in den klassischen Bereichen des Massenguttransportes und von den Zuwächsen bei den „Fahrzeugen, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“, so dass wir hier zwischen 2005 und 2008 mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung auf den deutschen Binnenwasserstrassen um 1.1 % p.a. rechnen. Damit kann auch die Binnenschifffahrt an den wachstumsstarken Containerverkehren partizipieren.

(7) Die Beförderungsleistung der **Rohrfernleitungen** ist durch die Entwicklung des Absatzes von Mineralölzeugnissen gekennzeichnet und hat in 2004 um – für diese Transportart relativ hohe – 3.8 % zugenommen, was in erster Linie auf höhere Beförderungsweiten zurückzuführen war, da das Transportvolumen mit 1.3 % weniger stark gestiegen ist. Mit den derzeitigen Beförderungsmengen befindet sich das Rohrfernleitungsnetz nahe an seiner Kapazitätsgrenze, daher – und in Verbindung mit dem nur sehr schwach ansteigenden Mineralölabsatz – wird die Beförderungsmenge kurz- und mittelfristig stagnieren bzw. sogar zurückgehen. In Verbindung mit den dennoch weiter leicht ansteigenden Transportweiten wird die Beförderungsleistung in 2005 leicht zunehmen, mittelfristig ebenfalls stagnieren.

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



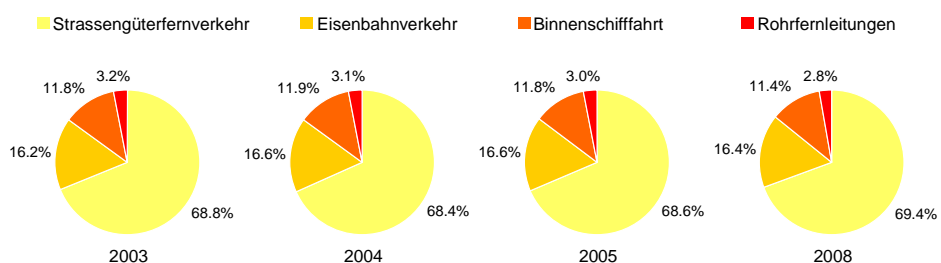
(8) Von der Einführung der **streckenabhängigen Lkw-Gebühr** zum Jahresbeginn 2005 werden aus heutiger Sicht und nach Meinung der Experten, die den Prozess der Mittelfristprognose-Erstellung begleiten, kurzfristig keine signifikanten Effekte auf die Güterverkehrsleistung ausgehen. Es wird allgemein erwartet, dass die Transporteure versuchen werden, die gestiegenen Kosten an die Verlader weiter zu reichen. Aus Sicht des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) besteht jedoch Unsicherheit darüber, wie sich die Lkw-Maut auf den Wettbewerb zwischen inländischen und ausländischen Transportunternehmen auswirken wird. Vor allem bei der Deckung der Gebühren werden gerade die Unternehmen die Mautkosten nicht direkt an ihre Kunden weiterreichen können, die einen Hauptteil ihrer Transportleistungen im Inland abwickeln. Hier kann es dann naturgemäss gerade für inländische Unternehmen kritisch werden, wenn sie, in bereits angespannter Situation, zur Vorfinanzierung der Maut-Ausgaben gezwungen werden und sich diese Kosten nicht in vollem Umfang vom Kunden erstatten lassen können. Über diese Auswirkungen lassen sich im Moment jedoch keine verlässlichen Abschätzungen vornehmen. Für den jetzt vorgelegten Prognosebericht

wird daher der Effekt einer Einführung der Strassenbenutzungsgebühr nicht explizit ausgewiesen – weder im intermodalen noch im intramodalen Wettbewerb.

(9) Die **EU-Osterweiterung** im Mai 2004 hat sich auch im Güterverkehr bemerkbar gemacht. Der Wegfall der Grenzmodalitäten führte vor allem zu einer spürbaren Zunahme der entsprechenden Strassengüterverkehre. Diese Beobachtungen gehen mit den gesteigerten grenzüberschreitenden Transportleistungen einher und sind auf den entsprechenden Relationen zu Teilen mit einer Verlagerung von Verkehrsleistungen vom Ostsee-Fährverkehr und von der Schiene auf die Strasse aufgrund von Kostenvorteilen dieses Verkehrsträgers zu erklären. Hier machen sich in erster Linie die Zeitgewinne aufgrund der erleichterten Grenzübertritte und den nahezu nicht mehr vorhandenen Stauungen vor den Grenzübergangsstellen bemerkbar.

(10) Bei der Betrachtung der **modalen Anteile** der Güterfernverkehrsleistungen (d.h. ohne den Strassengüternahverkehr inländischer Lkw, aber inklusive des Regionalverkehrs) fällt dennoch auf, dass die Schiene und die Binnenschifffahrt ihre Anteile gegenüber 2003 nicht nur halten, sondern der Strasse 0.4 Prozentpunkte abnehmen konnten. Dies deutet u.a. darauf hin, dass die witterungsbedingten Verlagerungen vom Binnenschiff zu grossen Teilen auf der Schiene verblieben und in erster Linie vom Lkw wieder abgegeben worden sind. Kurzfristig wird – unter normalen Rahmenbedingungen – der Modalsplit stagnieren und wie bislang beobachtet vor allem die Strasse am deutlichsten vom Wachstum der Güterverkehrsleistung profitieren. Mittelfristig verstärkt sich diese Tendenz, insbesondere durch die überproportionale Zunahme der Fernverkehrsleistungen, so dass die Strasse dann 69.4 % aller Güterverkehrsleistungen erbringen wird.

Abbildung G-2: *Entwicklung der modalen Anteile an der Güterverkehrsleistung der Landverkehrszweige (ohne Nahverkehr¹) in %*



Anmerkungen:

1 Enthalten sind Regional- und Fernverkehre (51 bis 150 km und ab 151 km)

Werte sind gerundet und können evtl. in Summe von 100 geringfügig abweichen.

(11) Nachdem sich in 2003 bei den Transportweiten die gegenläufigen Entwicklungen zwischen den Zunahmen auf Strasse und Schiene mit den Rückgängen auf den Binnenwasserstrassen aufgehoben hatten, setzte sich im Vorjahr der normale Trend zu einer Erhöhung der mittleren Transportweiten – insbesondere aufgrund der weiteren Bedeutungszunahme der internationalen Güterverkehre – weiter fort. Dies führt dazu, dass gesamtmodal die Güterverkehrsleistung ein höheres Wachstum als das entsprechende **Güterverkehrsaufkommen** aufweist. Letzteres stieg in 2004 um 1.2 % leicht an. Hier profitierten im Strassengüterverkehr die ausländischen Lkw überdurchschnittlich, aber auch die Schiene konnte wiederum zulegen. Die Binnenschifffahrt stieg aufgrund der Nachholeffekte am deutlichsten.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Strassengüterverkehr ¹	2'961	3'000	3'021	3'012	3'049	1.3%	0.7%	-0.3%	0.4%
Inländische Lkw	2'706	2'729	2'735	2'721	2'741	0.9%	0.3%	-0.5%	0.2%
Nahverkehr	1'650	1'636	1'619	1'585	1'568	-0.9%	-1.0%	-2.1%	-0.4%
Regionalverkehr	513	532	536	536	542	3.6%	0.7%	0.2%	0.3%
Fernverkehr	542	561	581	599	631	3.5%	3.6%	3.1%	1.7%
Ausländische Lkw	255	271	286	291	307	6.2%	5.4%	1.8%	1.8%
nachrichtlich Kabotage ²	15	17	18	20	23	10.5%	10.3%	9.4%	4.6%
Eisenbahnverkehr ³	289	304	310	312	313	5.0%	2.1%	0.7%	0.1%
Binnenschifffahrt ⁴	232	220	234	234	234	-5.1%	6.1%	0.1%	0.0%
Rohrfernleitungen ⁵	91	92	93	93	91	1.6%	1.3%	-0.3%	-0.9%
Alle Landverkehrszweige ⁶	3'573	3'616	3'658	3'651	3'686	1.2%	1.2%	-0.2%	0.3%

Quellen:

Kraftfahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

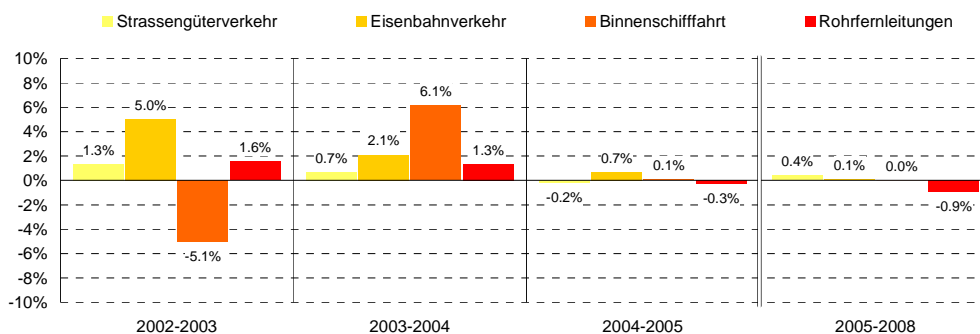
Anmerkungen:

- 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.*

(12) Im laufenden Jahr 2005 werden die Transportweiten – insbesondere auf der Strasse und aufgrund der grenzüberschreitenden Verkehre – weiter überproportional zunehmen, so dass trotz stagnierendem Güterverkehrsaufkommen die Güterverkehrsleistung steigt. Die Transporte im Nahbereich müssen mit weiter sinkendem Aufkommen, sämtliche fernverkehrsrelevanten Transporte können mit leicht wachsenden Mengen rechnen. Kurz- und mittelfristig

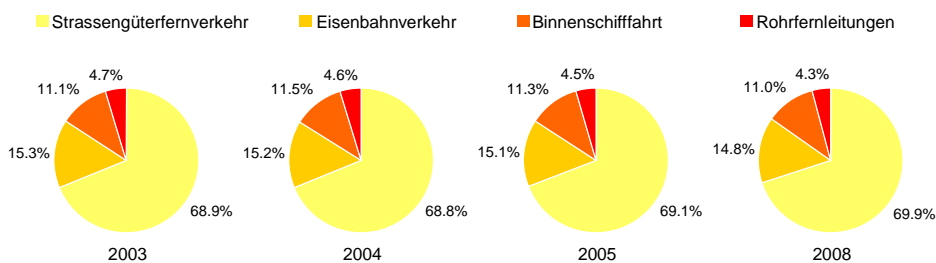
werden zwar die modalen Transportweiten weniger signifikant wachsen, bei entsprechend moderaten Zunahmen im Aufkommen – hier erwarten wir gesamtmodal Zuwächse um 0.3 % p.a. bis 2008 – steigen die Güterverkehrsleistungen dennoch weiter an.

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



(13) Für die Entwicklung der modalen Anteile am gesamten Fernverkehrsaufkommen (d.h. ohne den Nahverkehr inländischer Lkw, aber inklusive des Regionalverkehrs) ergibt sich daraus das folgende Bild: Der Strassengüterverkehr wird bis 2008 seinen Anteil um 1 Prozentpunkt leicht steigern. Im letzten Jahr gewann die Binnenschifffahrt zwar wieder angestammte Anteile zurück, die sich jedoch durch die überproportional starken Zunahmen auf der Schiene im Modalsplit nicht weiter bemerkbar machen. Auf der Schiene erwarten wir bis 2008 keine signifikante Änderung.

Abbildung G-4: Entwicklung der modalen Anteile am Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrszweige (ohne Nahverkehr¹) in %



Anmerkungen:

1 Enthalten sind Regional- und Fernverkehre (51 bis 150 km und ab 151 km)

Werte sind gerundet und können evtl. in Summe von 100 geringfügig abweichen.

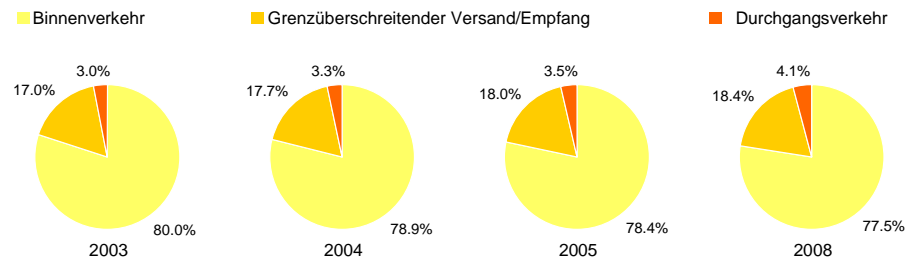
3.2 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der Landverkehrsträger nach Hauptverkehrsrelationen

(1) Infolge der zunehmenden Bedeutung des internationalen Warenaustausches hat der Anteil des **Binnenverkehrs** am gesamten Güterverkehrsaufkommen der Landverkehrszweige in der Vergangenheit kontinuierlich an Bedeutung verloren. Mit 79 % stellt der Binnenverkehr jedoch nach wie vor den grössten Anteil am Güterverkehrsaufkommen, musste aber gegenüber 2003 1 Prozentpunkt abgeben. Hier wirkten sich die schwache, ebenfalls abnehmende Inlandsnachfrage und die im Binnenverkehr bestimmende Grösse der Bruttowertschöpfung des Baugewerbes negativ auf die Binnenverkehrsentwicklung aus, die nahezu stagnierte. Für das laufende Jahr erwarten wir einen leichten Rückgang der Binnenverkehrsnachfrage um 0.8 %, mittelfristig wird sich das Aufkommen im Inland kaum verändern. Im Gegensatz dazu gewinnen die anderen Hauptverkehrsrelationen stärker an Bedeutung, so dass sich der Anteil des Binnenverkehrs in 2008 um gut 1 Prozentpunkt auf dann 77.5 % verringern wird.

(2) Im Binnenverkehr wurden im vergangenen Jahr 90.4 % aller Güter auf der Strasse transportiert. Den grössten Anteil hatten hieran die vorwiegend im Nahverkehr durchgeführten Transporte von „Steinen und Erden“, die annähernd die Hälfte des Transportaufkommens auf der Strasse ausmachen. Entsprechend klein waren in 2003 die Anteile der Eisenbahn mit 7.0 % und die des Binnenschiffs mit 1.9 %, 0.8 % entfielen auf die durch Rohrfernleitungen transportierten Mineralölmengen. An dieser Konstellation wird sich kurz- und mittelfristig nicht viel ändern. In 2008 erwarten wir 90.9 % aller im Binnenverkehr transportierten Tonnen auf der Strasse, die Schiene verliert nur unmerklich und kommt dann auf einen Anteil von 6.7 %, bei Binnenschiff und Rohrfernleitungen werden auf den innerdeutschen Relationen keine signifikanten Anteilsverschiebungen zu verzeichnen sein.

(3) Innerhalb der Verkehrsträger Strasse und Schiene besass der Binnenverkehr in 2004 mit 86.4 % bzw. 64.9 % den grössten Anteil, auf den Binnenwasserstrassen wurden hingegen nur 22.9 % des Aufkommens innerhalb der deutschen Grenzen befördert. Für alle drei Verkehrsträger gilt jedoch, dass die Bedeutung des Binnenverkehrs abnehmen wird, auf der Strasse bis 2008 auf 85.2 %, im Eisenbahnverkehr auf 61.4 % und in der Binnenschiffahrt auf dann 20.8 %.

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



Werte sind gerundet und können evtl. in Summe von 100 geringfügig abweichen.

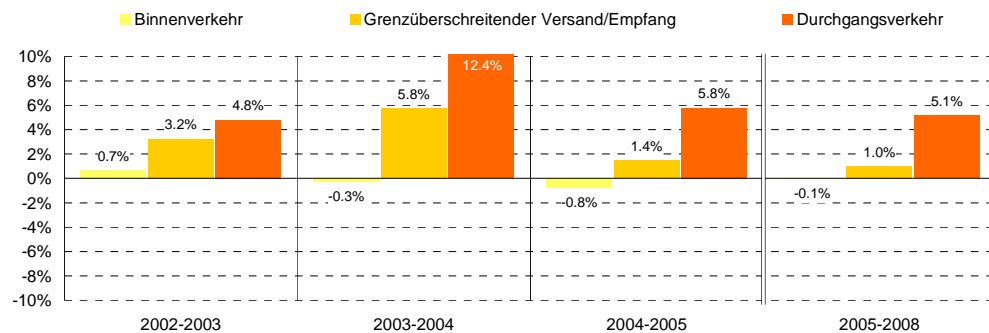
(4) Die Abnahme des Binnverkehrsanteils resultiert vor allem aus der Bedeutungszunahme der **grenzüberschreitenden Verkehre** als Summe aus Versand und Empfang. Deren Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen betrug im vergangenen Jahr 17.7 % und hat somit gegenüber Mitte der 1990er Jahre um gut ein Viertel zugelegt, was einer absoluten Steigerung um 20 % gleich kommt. Ähnlich hohe Steigerungsraten erwarten wir hier auch für den Zeitraum bis 2008, so dass dann bei einem jährlichen Zuwachs von 1.0 % das Güterverkehrsaufkommen der grenzüberschreitenden Relationen 18.4 % des Gesamtaufkommens ausmachen wird. Für das laufende Jahr erwarten wir hier eine geringfügige Anteilszunahme um knapp einen halben Prozentpunkt. Diese Erwartung geht vor allem mit der dynamischen Expansion des Aussenhandels einher – die entsprechenden und ohnehin recht hohen Wachstumsraten im Im- und Export wurden wiederum nach oben korrigiert.

(5) Im Modalsplit des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens transportierte der Strassengüterverkehr in 2004 erstmals mit 50.2 % erstmals mehr als die Hälfte aller Güter, die Eisenbahn beförderte 14.8 % aller im- oder exportierten Tonnen, auf das Binnenschiff entfielen 24.0 % und auf die Rohrfernleitungen 11.0 %. Diese Verteilung wird sich bis 2008 kaum signifikant ändern, auf der Strasse werden dann 51.0 %, auf der Schiene 15.5 %, auf den Binnenwasserstrassen 23.1 % und in den Rohrfernleitungen 10.4 % des grenzüberschreitenden Güterverkehrsaufkommens transportiert.

(6) Am stärksten sind die grenzüberschreitenden Relationen in der Binnenschifffahrt vertreten, innerhalb dieses Segments wurden im vergangenen Jahr genau zwei Drittel aller beförderten Tonnen im- oder exportiert. Vom gesamten Eisenbahnverkehrsaufkommen gingen 31.0 % in die grenzüberschreitenden Relationen. Im Strassengüterverkehr betrug dieser Anteil nur 10.8 %. Dieses Bild wird sich auch mittelfristig nicht ändern, gemeinsam ist jedoch bei

allen Verkehrsträgern die leicht zunehmende Tendenz innerhalb der grenzüberschreitenden Relationen.

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



(7) Analog zu den mit Versand und Empfang verbundenen Verkehrsnachfragen entwickelt sich das Güterverkehrsaufkommen im **Durchgangsverkehr**, der ebenfalls durch die aussenwirtschaftlichen Verflechtungen determiniert wird. Die Zuwachsraten sowohl im Aufkommen wie auch im Anteil des Durchgangsverkehrs waren seit der zweiten Hälfte der 1990er Jahre die stärksten aller Hauptverkehrsrelationen, absolut gesehen besass der Durchgangsverkehr in 2004 jedoch nur einen Anteil von 3.3 % am gesamten Güterverkehrsaufkommen. Dennoch werden auch zukünftig die zunehmende Intensivierung des internationalen Warenaustausches in einem zusammenwachsenden Europa und die zentrale Lage Deutschlands mit seinem hohen Transitpotenzial den Durchgangsverkehr prägen. Für das laufende Jahr erwarten wir hier einen Zuwachs von 5.8 %, auch mittelfristig wird der Transit mit 5.1 % p.a. die höchsten Wachstumsraten aller Hauptverkehrsrelationen aufweisen. Dadurch wird sich der Anteil des Durchgangsverkehrs bis 2008 auf 4.1 % erhöhen.

(8) Bestimmender Faktor im Durchgangsverkehr ist die Strasse, die in 2004 am Güterverkehrsaufkommen innerhalb dieser Hauptverkehrsrelation einen Anteil von 69.4 % besass. Im Strassengüterverkehrsaufkommen wurden jedoch nur 2.8 % im Durchgangsverkehr befördert, dieser Anteil wird bis 2008 auf 3.5 % leicht ansteigen. Im Eisenbahnverkehr werden 4.1 % aller Güter im Durchgangsverkehr befördert, dieser Anteil wird in 2008 auf 5.1 % angestiegen sein. Am gesamten Aufkommen des Durchgangsverkehrs war die Schiene im vergangenen Jahr jedoch nur mit 10.4 % beteiligt, während hier die Binnenschifffahrt mit 20.2 % den zweithöchsten Anteil nach der Strasse besitzt. Insgesamt

wurde im vergangenen Jahr 10.5 % des Güteraufkommens auf den deutschen Binnenwasserstrassen im Durchgangsverkehr befördert. Dieser Anteil wird sich in 2008 auf 12.1 % ausweiten.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Strassengüterverkehr ¹									
Binnenverkehr ¹	2'607	2'619	2'610	2'592	2'597	0.5%	-0.4%	-0.7%	0.1%
Grenzüb. Vers./Empf.	286	306	325	331	346	6.9%	6.3%	1.6%	1.5%
Durchgangsverkehr	67	75	85	90	105	11.0%	13.1%	6.2%	5.5%
Alle Relationen	2'961	3'000	3'020	3'012	3'049	1.3%	0.7%	-0.2%	0.4%
Eisenbahnverkehr ²									
Binnenverkehr	191	201	201	200	192	5.1%	0.2%	-0.8%	-1.3%
Grenzüb. Vers./Empf.	87	91	96	99	105	4.4%	6.0%	2.9%	2.0%
Durchgangsverkehr	11	12	13	14	16	9.6%	4.8%	6.8%	5.6%
Alle Relationen	289	304	310	312	313	5.0%	2.1%	0.7%	0.1%
Binnenschifffahrt									
Binnenverkehr	56	53	53	52	49	-4.3%	0.1%	-2.5%	-2.3%
Grenzüb. Vers./Empf.	151	145	156	156	157	-3.9%	7.2%	0.4%	0.1%
Durchgangsverkehr	25	21	25	25	28	-14.1%	14.3%	3.9%	3.5%
Alle Relationen	232	220	234	234	234	-5.1%	6.1%	0.1%	0.0%
Rohrfernleitungen									
Binnenverkehr	21	21	22	21	20	-0.3%	4.4%	-4.4%	-0.8%
Grenzüb. Empfang	70	71	72	72	70	2.1%	0.4%	1.0%	-1.0%
Alle Relationen	91	92	93	93	91	1.6%	1.3%	-0.3%	-0.9%
Alle Landverkehrszweige									
Binnenverkehr	2'875	2'894	2'886	2'864	2'859	0.7%	-0.3%	-0.8%	-0.1%
Grenzüb. Vers./Empf.	594	613	649	658	678	3.2%	5.8%	1.4%	1.0%
Durchgangsverkehr	103	108	122	129	150	4.8%	12.4%	5.8%	5.1%
Alle Relationen	3'573	3'616	3'657	3'651	3'686	1.2%	1.1%	-0.1%	0.3%

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) Bei der Betrachtung des Güterverkehrsaufkommens nach Güterbereichen zeigt sich nach wie vor die herausragende Stellung des Bereichs „Steine und Erden“ für den Transportmarkt, an dem dieser Bereich 40 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens ausmacht. Dennoch nimmt seine Bedeutung kontinuierlich ab, seit 1995 hat sich sein Anteil um mehr als 12 Prozentpunkte verringert. An zweiter Stelle folgt mit 17.8 % Marktanteil der Güterbereich „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ und mit 14.8 % die Summe der Bereiche „Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel“. Diese Bereiche haben in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen, insbesondere der Bereich der „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ – nicht zuletzt aufgrund der Container- und Wechselbrückenverkehre. Die Anteile der übrigen Güterbereiche betragen weniger als 10 %, wobei mit 9.1 % die zusammengefassten Bereiche „Düngemittel und chemische Erzeugnisse“ und mit 7.3 % der Bereich „Erdöl, Mineralöl-erzeugnisse, Gase“ noch die größeren sind.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Land- und Forstwirtschaft; Nahrungs- und Futtermittel	541	554	559	567	593	2.4%	0.9%	1.5%	1.5%
Feste mineralische Brennstoffe	101	103	109	107	99	2.6%	5.3%	-1.6%	-2.5%
Erdöl, Mineralöl-erzeugnisse, Gase	263	268	269	267	256	1.6%	0.4%	-0.6%	-1.4%
darunter Rohrfernleitungen	91	92	93	93	91	1.6%	1.3%	-0.3%	-0.9%
Erze und Metallabfälle	102	95	102	95	82	-6.3%	6.4%	-6.8%	-4.7%
Eisen, Stahl und NE-Metalle	162	165	174	175	173	1.7%	5.3%	0.9%	-0.4%
Steine und Erden	1'495	1'467	1'463	1'422	1'395	-1.9%	-0.2%	-2.8%	-0.6%
Düngemittel, Chemische Erzeugnisse	308	324	332	339	354	5.1%	2.6%	2.2%	1.4%
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	601	640	650	679	733	6.6%	1.6%	4.4%	2.6%
darunter Besondere Transportgüter	237	263	260	274	323	11.3%	-1.2%	5.1%	5.7%
Alle Güterbereiche	3'573	3'616	3'657	3'651	3'686	1.2%	1.1%	-0.1%	0.3%

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 2003 wurde auf Basis der Vorjahresentwicklung geschätzt. Insofern handelt es sich bei den 2002er Werten um keine reinen Ex-post-Daten.

(2) Während der Bereich **„Land- und Forstwirtschaft“** im vergangenen Jahr die Rückgänge gegenüber 2003 mit 2.5 % wieder auffangen konnte, stagnierte die Beförderungsmenge im Bereich **„Nahrungs- und Futtermittel“**, so dass insgesamt ein nur leichter Zuwachs von 0.9 % verzeichnet werden konnte. Für 2005 wird auch infolge der allgemeinen konjunkturellen Erholung von Zuwächsen bei der Bruttowertschöpfung in diesem Sektor ausgegangen – getragen von beiden Bereichen – so dass wir für das laufende Jahr mit einer Zunahme um 1.5 % und für die Jahre danach mit ähnlichen Zuwachsraten rechnen.

(3) Das Aufkommen im Bereich **„Feste mineralische Brennstoffe“** wird vor allem durch den inländischen Steinkohleabsatz beeinflusst. Hier hat sich im vergangenen Jahr eine Abnahme von über 4 % ergeben, dennoch sind die Transportmengen massiv angestiegen. Hintergrund dieser Entwicklung dürften auch die in 2004 erbrachten – aus den Niedrigwasserständen der Vorjahren resultierenden liegen gebliebenen Transportnachfragen – sein. Für die kommenden Jahre wurde der Steinkohlenabsatz – begleitet von einer sich mittelfristig abschwächenden Bruttowertschöpfung im Sektor Bergbau – weiter abnehmen, so dass sich der Negativtrend der vergangenen Jahre bei den hier transportierten Mengen wieder fortsetzen sollte. 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 und mittelfristig sogar ihr Niveau halten wird.

(4) Die Entwicklung im Güterbereich **„Erdöl, Mineralerzeugnisse und Gase“** ist von der Entwicklung des inländischen Mineralölabsatzes gekennzeichnet. Hier hat sich im vergangenen Jahr die rückläufige Tendenz umgekehrt, begleitet von einer zunehmenden Transportmenge, die in hohem Masse von den Rohrfernleitungen getragen wurde. Konjunkturbedingt wird für 2005 mit einem Anstieg des Mineralölabsatzes gerechnet, der sich aber nicht in diesem Masse im Transportaufkommen in diesem Güterbereich niederschlagen wird, wofür die gerade in 2004 abgebauten Lagereffekte verantwortlich gemacht werden. Mittelfristig gehen wir jedoch aufgrund der pessimistischen Mineralölabsatzprognosen von Abnahmen um jahresdurchschnittlich 1.4 % in diesem Güterbereich aus.

(5) Grössere Schwankungen waren in den letzten Jahren im Bereich **„Erze und Metallabfälle“** zu beobachten. Dieser Bereich ist besonders konjunkturabhängig. Die Entwicklung in diesem Güterbereich ist zwar eng an die inländische Stahlproduktion gekoppelt, jedoch waren in der hierauf bezogenen

Transportleistungsintensität in den letzten Jahren kräftige Rückgänge zu verzeichnen gewesen. Dennoch war aufgrund der stark gestiegenen Stahlproduktion in 2004 eine Zunahme der Beförderungsleistung und -menge im Güterbereich „Erze und Metallabfälle“ zu verzeichnen. Mittelfristig wird eine stagnierende Stahlproduktion auf dem heute recht hohen Niveau unterstellt, so dass nach 2005 weitere Aufkommensrückgänge in diesem Güterbereich folgen werden.

(6) Die Entwicklung des Transportaufkommens im Bereich „**Eisen, Stahl und NE-Metalle**“ zeigt ähnliche Schwankungen wie der Güterbereich der Erze und Metallabfälle. Hier wurden in 2004 – einhergehend mit der gestiegenen Stahlproduktion – recht hohe Aufkommenszuwächse verzeichnet. Für 2005 rechnen wir aufgrund der nochmals ansteigenden Stahlproduktion mit einer Zunahme der Beförderungsmenge in diesem Güterbereich. Mittelfristig folgt jedoch das Güteraufkommen der dann wieder sinkenden Stahlproduktion und wird geringfügig abnehmen.

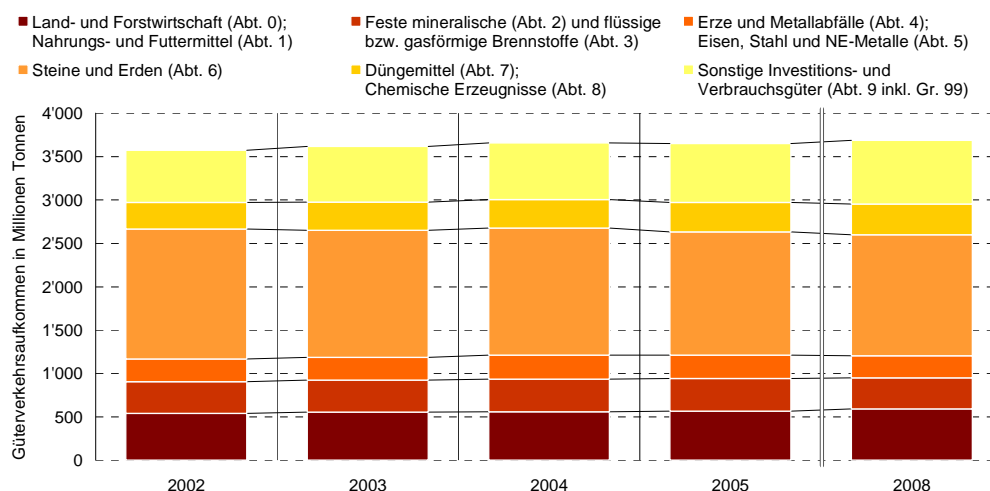
(7) Die schlechte konjunkturelle Entwicklung in der Bauwirtschaft hielt auch im vergangenen Jahr an, was wiederum zu einem Rückgang des Transportaufkommens im Güterbereich „**Steine und Erden**“ geführt hat. Jedoch fiel dieser Rückgang nicht so hoch aus wie erwartet. Die seit längerem angekündigte Talsohle dieser Entwicklung ist nun nochmals weiter in die Zukunft verschoben worden. Wir rechnen hier jedoch trotz weiteren Rückgängen im Aufkommen aufgrund der auch in diesem Bereich zunehmenden Transportweiten mit einer leicht ansteigenden Güterverkehrsleistung. Trotz einer leichten Erholung in der Bauwirtschaft bis 2008 ergibt sich ein weiter rückläufiges Transportaufkommen in diesem Güterbereich.

(8) Die Entwicklung in den Güterbereichen „**Düngemittel und chemische Erzeugnisse**“ war in den letzten Jahren von der nur verhaltenen konjunkturellen Entwicklung in diesen Bereichen gekennzeichnet, die jedoch in 2004 deutlich verbessert werden konnte und entsprechend zunehmende Transportmengen zu verzeichnen hatte. Mit der prognostizierten konjunkturellen Erholung in 2005 erwarten wir in diesem Bereich weiterhin Zuwächse, für das laufende Jahr um 2.2 %, danach bis 2008 um jahresdurchschnittlich 1.4 %.

(9) Der wachstumsstarke und mit einem Anteil von mittlerweile 17.8 % zweitstärkste Güterbereich „**Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren**“ zeigte nach den bereits starken Zunahmen in 2003 mit 1.6 % in 2004 wieder einen Aufkommenszuwachs. Mit einer Stabilisierung der positiven Entwicklungen in der Gesamtkonjunktur für 2005 rechnen wir in diesem Be-

reich auch weiterhin mit deutlichen Zuwächsen um gut 4 % für das laufende Jahr, mittelfristig mit bis zu 2.6 % p.a. 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. Darüber hinaus werden hier auch alle Transportleistungen mit Container- oder Wechselbrückenbehältern erfasst. Diese Verkehre wiesen in 2003 ein überproportional starkes Wachstum auf, nicht zuletzt wegen ihres hohen Potenzials für den kombinierten Verkehr. Dieses Wachstum konnte im vergangenen Jahr nicht gehalten werden, hier nahmen die Transportmengen um 1.2 % leicht ab. Der Anteil dieser Gütergruppe am Güterbereich „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ wird mittelfristig bis 2008 von 40 % auf 45 % ansteigen.

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



3.4 Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens nach Verkehrsträgern

(1) Die **Strasse** hatte im vergangenen Jahr einen Zuwachs im Güteraufkommen um 0.7 % zu verzeichnen. Diese Zunahme lag erneut unter der Wachstumsrate der Strassengüterverkehrsleistung, was auf eine deutliche Zunahme der Transportweiten schliessen und sich mit den Abnahmen gerade im Nahbereich erklären lässt. Stärkster Güterbereich bleiben mit 45.8 % die „Steine und Erden“, die jedoch an Bedeutung verloren haben. Die Zunahmen stützen sich vor allem auf die hohen Zuwächse in den Güterbereichen „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“, „Düngemittel und chemische Erzeugnisse“ und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“, die zusammen genommen gut ein Drittel des Transportaufkommens der Strasse ausmachen. Ein Teil der letztjährigen Zugewinne musste an die Binnenschifffahrt abgegeben werden, was sich gerade im Bereich der „Erdöl und Mineralölerzeugnisse“ bemerkbar gemacht hat.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Land- und Forstwirtschaft; Nahrungsmittel	505	521	525	533	557	3.1%	0.7%	1.5%	1.5%
Feste mineralische Brennstoffe	16	15	18	17	15	-5.7%	20.9%	-3.7%	-3.8%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	106	108	106	104	98	2.4%	-2.5%	-1.4%	-2.1%
Erze und Metallabfälle	37	31	36	32	26	-17.1%	14.5%	-9.4%	-6.4%
Eisen, Stahl und NE-Metalle	95	98	105	106	104	2.5%	7.6%	0.2%	-0.6%
Steine und Erden	1'413	1'391	1'384	1'344	1'317	-1.5%	-0.5%	-2.9%	-0.7%
Düngemittel, Chemische Erzeugnisse	253	269	272	277	287	6.3%	1.4%	1.8%	1.1%
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	535	567	574	599	644	5.8%	1.3%	4.3%	2.4%
darunter Besondere Transportgüter	195	214	213	224	264	9.9%	-0.6%	5.1%	5.6%
Alle Güterbereiche	2'961	3'000	3'020	3'012	3'049	1.3%	0.7%	-0.2%	0.4%

Quellen:
Kraftfahrtbundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

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

(2) Im laufenden Jahr werden jedoch die Zuwächse des Vorjahres in den einzelnen Güterbereichen nicht anhalten. In Verbindung mit den weiter steigenden Transportweiten ergibt sich so dennoch trotz der Stagnation im Aufkommen eine zunehmende Güterverkehrsleistung. Erst die nachhaltige kon-

junktuelle Belegung ab 2005 wird auch steigende Transportmengen mit sich bringen, erst recht in dem dann zusehends dynamischeren Bereich „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“. Aber auch die Bereiche „Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel“ und „Düngemittel und chemische Erzeugnisse“ verursachen mittelfristig eine leichte Zunahme um 0.4 % p.a.

(3) Im Transportaufkommen des **Eisenbahnverkehrs** konnten im vergangenen Jahr mit 2.1 % spürbare Zunahmen verzeichnet werden. Rückgänge verzeichneten nur der – auf der Schiene zweitwichtigste – Güterbereich „Feste mineralische Brennstoffe“ und der Bereich „Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungs- und Futtermittel“, der aber mit knapp 3 % kaum Einfluss auf das gesamte Schienenverkehrsaufkommen besitzt. Der mit einem Anteil von 19.3 % wichtigste Bereich für die Schiene – die „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ – konnte nach einem starken Zuwachs in 2003 mit 1.6 % nochmals zulegen. Hier spiegelt sich auch die zunehmende Bedeutung des kombinierten Verkehrs mit seinen Container- und Wechselbrückenbehältern wider, die aber im vergangenen Jahr Rückgänge zu verzeichnen hatten, da sie einige Transporte wieder an das Binnenschiff abgeben mussten. Im Eisenbahnverkehr kann – im Gegensatz zur Verteilung auf der Strasse – von einer homogeneren Struktur des Transportaufkommens auf alle Güterbereiche gesprochen werden.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08	
Land- und Forstwirtschaft; Nahrungs- und Futtermittel	Abt. 0, 1	9	9	8	9	9	-8.2%	-1.4%	2.7%	2.5%
Feste mineralische Brennstoffe	Abt. 2	53	58	56	54	50	8.3%	-3.9%	-2.3%	-2.9%
Erdöl, Mineralöl- erzeugnisse, Gase	Abt. 3	27	30	32	32	32	10.0%	7.0%	0.4%	-0.4%
Erze und Metallabfälle	Abt. 4	28	29	29	27	24	3.2%	-0.2%	-5.4%	-4.3%
Eisen, Stahl und NE-Metalle	Abt. 5	54	55	56	57	57	1.3%	2.5%	2.1%	-0.1%
Steine und Erden	Abt. 6	35	33	36	35	34	-5.0%	8.2%	-2.8%	-0.5%
Düngemittel, Chemische Erzeugnisse	Abt. 7, 8	31	32	34	35	38	3.4%	6.3%	4.1%	2.5%
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	Abt. 9	52	59	60	63	69	14.1%	1.3%	5.0%	3.3%
darunter Besondere Transportgüter	Gr. 99	32	38	35	37	43	21.5%	-7.9%	4.9%	5.5%
Alle Güterbereiche		289	304	310	312	313	5.0%	2.1%	0.7%	0.1%

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) Das die aus den Verlagerungseffekten im Jahr 2003, resultierenden Zugewinne auf der Schiene nicht vollumfänglich wieder an die Binnenschifffahrt zurückgehen werden, zeigte schon das vergangene Jahr – u.a. auch aufgrund der Tatsache, dass einige Verloader zukünftig nicht mehr von denen mit dem Binnenschiff verbundenen meteorologisch bedingten Unwägbarkeiten abhängig sein wollen. Dennoch ergeben sich gerade in den Massengutbereichen „Feste mineralische Brennstoffe“ und „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ keine mehr so starken Zuwächse bzw. teilweise sogar Rückgänge. Insgesamt wird die Transportmenge auf der Schiene im laufenden Jahr mit 0.7 % nur leicht ansteigen. Auch auf der Schiene gehen wir von weiter steigenden Transportweiten aus, gerade in den sie determinierenden Güterbereichen, so dass die leicht steigenden Transportmengen stärker steigende Güterverkehrsleistungen in nahezu allen Güterbereichen verursachen. Mittelfristig gewinnen die mit Wachstum versehenden Güterbereiche auch im Eisenbahnverkehr weiter an Bedeutung und können die Rückgänge in den klassischen Massengutbereichen abfangen, so dass bis 2008 ein stagnierendes Güterverkehrsaufkommens zu erwarten sein wird.

(5) Die Aufkommensentwicklung auf den **Binnenwasserstrassen** ist mit einem Plus von 6.1 % im vergangenen Jahr durch die Nachholeffekte gegenüber den erheblichen Beförderungseinbrüchen in der zweiten Jahreshälfte des Vorjahres infolge der extremen Niedrigwasserstände gekennzeichnet gewesen. Dies gilt über alle Güterbereiche, die alle Zunahmen aufzuweisen hatten. Naturgemäss sind hier die Massengut-Bereiche signifikant, es dominieren „Steine und Erden“ (18.7 %) – hier sind in 2004 zuvor liegen gebliebene Transporte durchgeführt worden, „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ (16.1 %), „Erze und Metallabfälle“ (15.8 %) und „Feste mineralische Brennstoffe“ (15.1 %).

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08	
Land- und Forstwirtschaft; Nahrungs- und Futtermittel	Abt. 0, 1	26	24	25	26	27	-7.0%	4.8%	1.3%	1.1%
Feste mineralische Brennstoffe	Abt. 2	32	31	35	36	34	-2.9%	15.0%	0.6%	-1.3%
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	Abt. 3	40	37	38	38	36	-6.3%	1.2%	-0.3%	-1.6%
Erze und Metallabfälle	Abt. 4	36	35	37	35	31	-2.7%	4.7%	-5.3%	-3.6%
Eisen, Stahl und NE-Metalle	Abt. 5	13	12	12	12	12	-3.1%	-0.7%	1.3%	-0.2%
Steine und Erden	Abt. 6	47	42	44	43	44	-10.5%	3.0%	-1.4%	0.5%
Düngemittel, Chemische Erzeugnisse	Abt. 7, 8	25	23	26	27	29	-4.5%	11.5%	3.8%	2.8%
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	Abt. 9	13	14	16	17	20	7.1%	12.1%	7.2%	5.2%
darunter Besondere Transportgüter	Gr. 99	10	11	12	13	15	6.9%	10.0%	6.4%	7.0%
Alle Güterbereiche		232	220	234	234	234	-5.1%	6.1%	0.1%	0.0%

Quellen

Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

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

(6) Im laufenden Jahr erwarten wir, dass die Binnenschifffahrt ihre zurück gewonnenen Transporte halten kann. Nach unserer Einschätzung wird es u.a. auch der Bereich der „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ mit seiner Untergruppe der „Besonderen Transportgüter“ sein, der die zu erwartenden Rückgänge in den Massengutbereichen kompensieren kann. Insgesamt stagniert demnach die Beförderungsmenge in 2005. Diese Entwicklungen werden sich auch mittelfristig fortsetzen und keine signifikante Steigerung der auf den Binnenwasserstrassen beförderten Gütermenge mit sich bringen. Die Zuwächse der entsprechenden Transportleistungen basieren allein auf einer Ausdehnung der mittleren Transportweiten, nicht zuletzt durch die Bedeutungszunahmen der grenzüberschreitenden Relationen.

(7) Das grenzüberschreitende **Luftfrachtaufkommen** war in 2004 durch die expansiven Aussenhandelsdaten geprägt und wies mit einem Zuwachs von knapp 15 % die höchste Dynamik aller Güterverkehrsträger auf. Hauptwachstumsträger waren auch im abgelaufenen Jahr die asiatischen sowie die inner-europäischen Relationen. Zusammengenommen verursachen sie mehr als zwei Drittel des gesamten grenzüberschreitenden Luftfrachtaufkommens. Aber auch die Amerikastrecken haben wieder ihre alte Bedeutung zurück erlangt und spiegeln somit die entsprechenden „klassischen“ deutschen Handelsverflechtungen wider.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Grenzüb. Versand/Empfang	2.120	2.231	2.564	2.721	3.039	5.2%	14.9%	6.1%	3.8%
Europa	0.606	0.639	0.711	0.736	0.766	5.4%	11.3%	3.5%	1.3%
Afrika	0.100	0.104	0.116	0.121	0.134	3.6%	11.5%	4.8%	3.2%
Amerika	0.592	0.589	0.672	0.704	0.732	-0.5%	14.1%	4.7%	1.3%
Asien	0.814	0.893	1.058	1.151	1.398	9.7%	18.5%	8.8%	6.7%
Australien	0.008	0.007	0.008	0.009	0.010	-9.9%	16.5%	7.6%	4.3%

Quellen:
Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

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

(8) Insgesamt befindet sich die Luftfrachtentwicklung in einem deutlich aufwärts zeigenden Umfeld. Die zuvor noch dämpfend wirkenden äusseren Einflüsse wie die Krankheit SARS oder der Irak-Krieg führte zu wieder konstanten Frachtkapazitäten mit den oben berichteten Zuwachsraten. In Verbindung mit den nochmals angehobenen Aussenhandelsprognosen und der zunehmenden Bedeutung zeitkritischer Transporte in immer kleiner werdenden Stückgrößen rechnen wir für das Jahr 2004 wieder mit einem kräftigen Zuwachs um über 6 %. Auch hier sind es vor allem die asiatischen Relationen, die mit 8.8 % die stärksten Zuwächse erwarten lassen und ihren Anteil weiter ausbauen werden – von heute 41 % auf 46 % in 2008. Demgegenüber fallen die Zuwächse auf den innereuropäischen und auf den amerikanischen Relationen eher moderat aus. Diese Entwicklung setzt sich nach unserer Einschätzung mittelfristig weiter fort, wobei sich die Zuwachsraten im innereuropäischen Luftverkehr tendenziell weiter abschwächen dürften. Insgesamt erwarten wir bis 2008 eine jahresdurchschnittliche Zunahme des grenzüberschreitenden Luftfrachtaufkommens von 3.8 %.

(9) Der Güterumschlag der deutschen **Seehäfen** hat mit 6.9 % in 2004 nochmals deutlicher als in den Vorjahren zugenommen. Auch hier sind es die globalen Wachstumsmärkte und deren logistische Verknüpfung untereinander, die eine solche Belebung herbeiführen. Neben den asiatischen und amerikanischen Relationen, die zusammengenommen rund ein Drittel des grenzüberschreitenden Seeverkehrsaufkommens ausmachen, sind es vor allem die mit über 60 % vertretenen innereuropäischen Strecken, die dieses Wachstum tragen.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Grenzüb. Versand/Empfang	0.238	0.246	0.264	0.277	0.301	3.6%	6.9%	5.0%	2.9%
Europa	0.150	0.154	0.160	0.163	0.166	3.1%	3.4%	2.2%	0.7%
Afrika	0.017	0.014	0.016	0.018	0.021	-15.0%	14.1%	10.1%	5.4%
Amerika	0.036	0.038	0.041	0.044	0.049	5.6%	9.2%	5.9%	4.1%
Asien	0.035	0.038	0.045	0.050	0.062	11.3%	15.9%	11.8%	7.5%
Australien	0.002	0.002	0.002	0.003	0.003	29.9%	12.3%	10.0%	8.2%

Quellen:
Statistisches Bundesamt, ProgTrans (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:
Verkehr über deutsche Küstenhäfen.
Ab Berichtsjahr 2000 inklusive Seeverkehr der Binnenhäfen (in 2000: 2.9 Millionen Tonnen).

(10) Auch in diesem Jahr werden die Seehafenverkehre von der wieder stärkeren weltwirtschaftlichen Entwicklung weiter profitieren und wir rechnen mit einer anhaltenden Zunahme um 5.0 % im laufenden Jahr. Mittelfristig wird das Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Seeverkehr 2.9 % p.a. betragen. Ein wesentlicher Wachstumsmotor sind hierbei vor allem die Stückgut- und Containerverkehre. Dies geht einher mit der wachsenden Bedeutung des Güterbereichs „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“, dessen Produkte in sehr hoher Masse über Container-Potenzial verfügen und die entsprechenden Transporte in die Gruppe der „Besonderen Transportgüter“ eingeordnet werden.

4 Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs

4.1 Gesamtnachfrageentwicklung im Überblick

(1) Die **Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen** hat im vergangenen Jahr um 0.4 % leicht zugenommen und lag damit gegenüber den Rückgängen in 2003 wieder im Plus. Obwohl die Nachfrage im öffentlichen Verkehr zu einem Verkehrszuwachs von 0.8 % führte, wird das Gesamtwachstum durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt. Dieser stieg nach den – vor allem konjunkturell bedingten – Abnahmen in 2003 im letzten Jahr um nur knapp 0.4 % an. Im öffentlichen Bereich haben sich die zuvor gegenläufigen Entwicklungen zwischen Nah- und Fernverkehrssegmenten wieder aufgehoben, nicht zuletzt dank der verbesserten Entwicklungen im Eisenbahnfernverkehr.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Individualverkehr ¹	823.3	815.3	818.4	822.1	831.0	-1.0%	0.4%	0.5%	0.4%
Öffentlicher Verkehr	147.1	147.1	148.3	149.0	149.6	0.0%	0.8%	0.5%	0.1%
Strassenverkehr	75.7	75.8	76.0	76.0	75.5	0.2%	0.2%	0.0%	-0.2%
Linienverkehr ²	52.2	52.7	53.0	53.1	53.0	0.9%	0.5%	0.2%	-0.1%
Gelegenheitsverkehr ²	23.5	23.1	23.0	22.9	22.4	-1.5%	-0.5%	-0.5%	-0.6%
Eisenbahnverkehr	71.4	71.3	72.3	73.0	74.2	-0.1%	1.4%	1.0%	0.5%
Nahverkehr ³	38.2	39.7	40.1	40.5	40.7	3.9%	1.1%	0.8%	0.2%
Fernverkehr ³	33.2	31.6	32.2	32.5	33.5	-4.7%	1.8%	1.1%	1.0%
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	90.4	92.4	93.1	93.6	93.7	2.2%	0.8%	0.5%	0.0%
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	56.6	54.7	55.2	55.4	55.9	-3.4%	0.8%	0.5%	0.3%
Alle Landverkehrszweige	970.4	962.4	966.7	971.1	980.7	-0.8%	0.4%	0.5%	0.3%

Quellen:

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

Anmerkungen:

Durch Neukonzeption der amtlichen Statistik sind die hier veröffentlichten Reihen für den öffentlichen Personenverkehr mit den aktuellen amtlichen Reihen nicht mehr direkt vergleichbar.

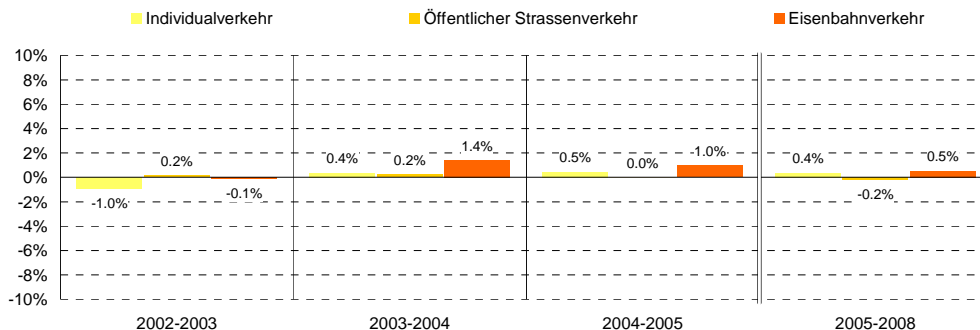
- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationswagen sowie mit Krafträdern und Mopeds (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr).
Die Revision der Fahrleistungsreihe ergibt auch eine revidierte Individualverkehrsleistung.
- 2 Abgrenzung nach dem Personenbeförderungsgesetz in Linien- und Gelegenheitsverkehr; der 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) Zur Betrachtung der Personenverkehrszahlen muss beachtet werden, dass sich einige statistische und inhaltliche Änderungen ergeben haben. Im öffentlichen Verkehr wurde zum Jahresbeginn 2004 in den 3 Segmenten Strassen-Linienverkehr, Gelegenheitsverkehr und Eisenbahnnahverkehr eine Neukonzeption in der Statistik vorgenommen, die keine direkten Vorjahresvergleiche zu den „alten“ Werten mehr zulässt. Für den vorliegenden Bericht übernehmen wir prognostisch die Wachstumsraten und führen mit ihnen die „alten“ Absolut-Reihen fort. Im Eisenbahnfernverkehr wurden die bislang veröffentlichten Zeitreihen durch das StBA nachgängig korrigiert. Für den motorisierten Individualverkehr haben sich methodisch bedingte neue Erkenntnisse ergeben, die im Ergebnis zu einer Veränderung der absoluten Verkehrsleistungsreihe führen (weitere Ausführungen im entsprechenden Kapitel 4.2).

(3) Für das **laufende Jahr** erwarten wir auf Grundlage der weiteren konjunkturellen Erholung eine weiterhin konstante Zunahme der Motorisierung, die im Verbund mit der Fahrleistungsentwicklung zu einer weiter leicht steigenden Zunahme der Verkehrsleistung im MIV um 0.5 % führen wird. Zusammen mit den Zuwächsen im öffentlichen Verkehr ergibt sich so für 2005 eine erneute Zunahme der Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen um 0.5 %. Im öffentlichen Personenverkehr ist es vor allem die Eisenbahn, die das Wachstum bestimmen wird. Hier profitieren Nah- und Fernverkehrssegmente vom positiven Umfeld. Die Entwicklungen im öffentlichen Strassenverkehr werden nicht ganz so optimistisch gesehen, die leichten Zunahmen im Linienverkehr schaffen es nicht, die weiteren Rückgänge im Gelegenheitsverkehr so abzufangen, dass ein positives Ergebnis verzeichnet werden könnte.

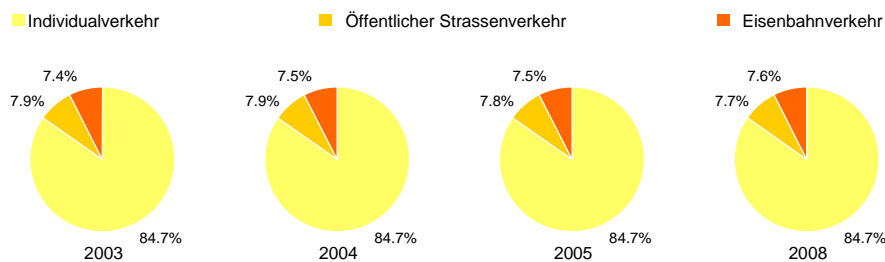
(4) In der **mittelfristigen** Perspektive bis 2008 erwarten wir im MIV durch die Abnahme der Jahresfahrleistungen ein geringfügig niedrigeres Wachstum als im Kurzfristpfad, somit erreicht auch die Gesamtnachfrage nur eine sehr leichte Zunahme um jahresdurchschnittlich 0.3 % bei beinahe stagnierenden Verkehrsleistungen im öffentlichen Bereich.

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



(5) Im **Modalsplit** des Personenverkehrs werden sich bis 2008 keine signifikanten Verschiebungen ergeben. Der Individualverkehr verbleibt bei knapp 85 % der Gesamtverkehrsleistung, während die Rückgänge im öffentlichen strassengebundenen Gelegenheitsverkehr durch die Zuwächse auf der Schiene kompensiert werden, was jedoch nicht zwangsläufig zu der Schlussfolgerung führt, dass die Verschiebungen nur zwischen diesen beiden Segmenten stattfinden.

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



Werte sind gerundet und können evtl. in Summe von 100 geringfügig abweichen.

(6) Im **Personenverkehrsaufkommen** ergab sich in 2004 gesamtmodal eine Zunahme um 0.7 %. Auch hier werden die Entwicklungen durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt. Die massiven Einbrüche im Fernverkehr der Eisenbahn aus dem Jahr 2003 konnten im vergangenen Jahr nahezu gestoppt werden. Die Zuwächse im öffentlichen Bereich wurden allein durch die Nahverkehrszweige erbracht.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Individualverkehr ¹	59.03	58.95	59.32	59.74	60.86	-0.1%	0.6%	0.7%	0.6%
Öffentlicher Verkehr	9.95	10.14	10.24	10.32	10.44	1.8%	1.0%	0.7%	0.4%
Strassenverkehr	7.98	8.11	8.18	8.23	8.30	1.6%	0.9%	0.6%	0.3%
Linienverkehr ²	7.90	8.03	8.11	8.15	8.22	1.6%	0.9%	0.6%	0.3%
Gelegenheitsverkehr ²	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	1.0%	-0.1%	-0.1%	-0.2%
Eisenbahnverkehr	1.97	2.02	2.06	2.09	2.14	2.6%	1.7%	1.4%	0.8%
Nahverkehr ³	1.84	1.91	1.94	1.97	2.02	3.4%	1.8%	1.5%	0.9%
Fernverkehr ³	0.13	0.12	0.12	0.12	0.12	-8.6%	-0.3%	0.0%	0.4%
Öffentlicher Nahverkehr ⁴	9.75	9.94	10.05	10.12	10.25	2.0%	1.1%	0.7%	0.4%
Öffentlicher Fernverkehr ⁵	0.20	0.19	0.19	0.19	0.19	-5.0%	-0.2%	0.0%	0.2%
Alle Landverkehrswege	68.99	69.09	69.56	70.06	71.30	0.1%	0.7%	0.7%	0.6%

Quellen:

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

Anmerkungen:

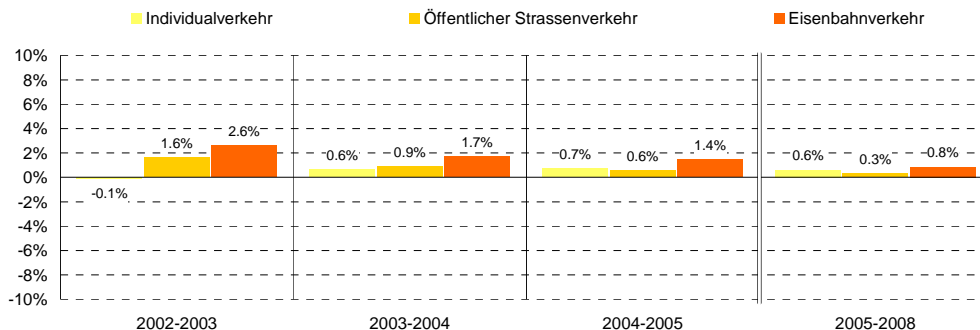
Durch Neukonzeption der amtlichen Statistik sind die hier veröffentlichten Reihen für den öffentlichen Personenverkehr mit den aktuellen amtlichen Reihen nicht mehr direkt vergleichbar.

- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationswagen sowie mit Krafträdern und Mopeds (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr).
Die Revision der Fahrleistungsreihe ergibt auch eine revidierte Individualverkehrsleistung.
- 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.

(7) Für das **laufende Jahr** erwarten wir eine Fortführung der letztjährigen Entwicklungstendenzen im Personenverkehrsaufkommen. Sowohl im MIV (0.7 %) wie auch im öffentlichen Verkehr (0.7 %) ergeben sich leichte Zuwächse, die durch das konjunkturelle Umfeld gestützt werden.

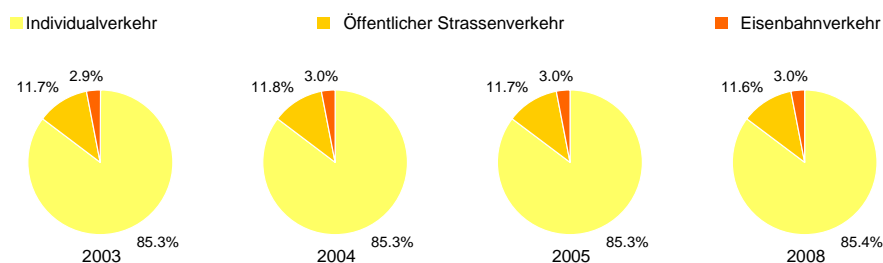
(8) **Mittelfristig** ändert sich an diesen Tendenzen nicht viel, das gesamtmodale Personenverkehrsaufkommen wird mit 0.6 % p.a. nur leicht wachsen, wobei der MIV etwas stärker als der öffentliche Bereich zunehmen wird.

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



(9) Im **Modalsplit** wird keiner der Personenverkehrsträger Gewinne am Aufkommen verzeichnen. Knapp 15 % des gesamten Personenverkehrsaufkommens wird im öffentlichen Verkehr nachgefragt. Nach wie vor werden auch in 2008 mehr als acht von zehn Personen den Pkw zur motorisierten Ortsveränderung benutzen.

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



Werte sind gerundet und können evtl. in Summe von 100 geringfügig abweichen.

(10) Die **Personenverkehrsintensität** als Verhältnis aus Einwohner und Personenverkehrsleistung wird sich mittelfristig bis 2008 kaum verändern und entspricht somit den Erwartungen an diese bislang beinahe konstante Kenngrösse. Werden in 2005 auf einen Einwohner 11'727 Personenkilometer entfallen, so sind es 3 Jahre später 11'814, das entspricht einer geringfügigen Zunahme um jahresdurchschnittlich 0.2 %.

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 2004 eine geringfügige **Bestandszunahme** um 0.8 % ergeben. Hier hat sich die nach wie vor nachlassende Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen ausgewirkt, die auch durch die seit längerem wieder einmal steigenden Neuzulassungszahlen (plus 0.9 %) verstärkt wurde. Die Haltedauer von Pkw befindet sich nach wie vor auf einem Höchststand, was sich ebenfalls in Richtung einer Bestandsausweitung auswirkt.

(2) Aus den positiven Wachstumsprognosen für Gesamtwirtschaft und privaten Verbrauch in 2005 leiten wir **kurz- und mittelfristig** weitere Wachstumsimpulse für die Motorisierung ab. So rechnen wir für das laufende Jahr mit einer leichten Zunahme der Motorisierung der fahrfähigen Bevölkerung um 0.3 %, was dann in Verbindung mit der ebenfalls leicht steigenden fahrfähigen Bevölkerung einer Bestandszunahme um 0.8 % entspricht. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass auf Jahre mit einer geringen Bestandsausweitung und einer entsprechenden Erhöhung der durchschnittlichen Haltedauern von Kraftfahrzeugen meistens Jahre mit Nachholeffekten folgten – und die Zahlen aus den letzten Monaten des Jahres 2004 lassen hier durchaus Bewegung in diese Richtung erkennen. Dennoch unterstellen wir, dass sich dieser Effekt zukünftig nicht mehr so stark wie bislang beobachtet bemerkbar machen wird. Mittelfristig wird sich der Pkw-Bestand bei einer jahresdurchschnittlichen Zunahme der Motorisierung um 0.3 % bis 2008 um 1.4 Millionen Fahrzeuge auf dann 46.7 Millionen erhöhen.

(3) Die bislang berichtete **Fahr- und Verkehrsleistungsentwicklung** im MIV war in den vergangenen Jahren von Rückgängen gekennzeichnet. Diese – allein auf Modellrechnungen basierte – Beobachtung passte nicht zu Stichprobenerhebungen, die in den vergangenen Jahren stattgefunden hatten. Daher wurde die Modellberechnung überprüft und fortentwickelt. Aus diesen Arbeiten ergab sich auch eine Korrektur der bislang veröffentlichten Zeitreihen, die im vorliegenden Bericht berücksichtigt wurden.²

(4) Die – nun korrigierten – **durchschnittlichen Jahresfahrleistungen** der Pkw müssen differenziert nach Antriebsart betrachtet werden. Für das Diesel-Segment ergab sich in den vergangenen Jahren eine nach wie vor ansteigende Jahresfahrleistung. Führen 1995 die Selbstzünder durchschnittlich 18 tsd. Kilometer, waren es im vergangenen Jahr bereits knapp 20 tsd. Kilometer, trotz eines leichten Rückgangs in 2004 – der jedoch vorwiegend konjunkturell bedingt gewesen sein dürfte. Diese Beobachtung machte sich auch in der Fahrleistungskurve der Benzinler bemerkbar, die jedoch im Gegensatz zum Diesel-Segment stetig zurückging. 1995 fuhr ein Pkw mit Otto-Motor jährlich noch 12 tsd. Kilometer, 2004 waren es bereits 800 Kilometer weniger. Dieser Trend wird sich im Segment der Benzinler fortsetzen, da diese Fahrzeuge zu meist im privaten Bereich und vermehrt als Zweit- oder Drittwagen mit entsprechend geringeren Jahresfahrleistungen eingesetzt werden. Ob sich diese Entwicklung auch auf das Diesel-Segment übertragen lässt, ist noch nicht absehbar und sollte in den nächsten Jahren durch entsprechende Untersuchungen beobachtet werden. Tatsache ist, dass das weiter zunehmende Segment der Selbstzünder – in diesem Jahr ist zu erwarten, dass jeder zweite neu zugelassene Pkw ein Dieselfahrzeug sein wird – durch Vielfahrer geprägt wird. Wenn Bestandsfahrzeuge durch Neuzulassungen ersetzt werden, dann in diesem Segment. Aus diesen Gründen belassen wir vorerst für 2005 die jahresdurchschnittliche Fahrleistungen der Selbstzünder bei 19'700 Kilometern, bis 2008 sinken diese leicht bis auf 19'500 Kilometer ab. Bei den Benzinern gehen wir für 2008 von einer Jahreslaufleistung von 10'600 Kilometern aus.

(5) In Verbindung mit der Bestandsentwicklung ergibt sich für das laufende Jahr eine **Gesamtjahresfahrleistung** von 583 Mrd. Fahrzeugkilometern, die damit 0.5 % über der letztjährigen liegen wird. Dieser zunehmende Trend wird auch mittelfristig anhalten und bis 2008 um 0.4 % p.a. steigen. Das Wachstum wird dabei allein vom Diesel-Segment getragen, obwohl es nicht ganz ein Drittel aller Fahrleistungen ausmacht. Die Rückgänge bei den Benzinern von

² s.a. DIW-Wochenbericht Nr. 41/2004: Straßenverkehr: Eher Ausweichreaktionen auf hohe Kraftstoffpreise als Verringerung der Fahrleistungen.

1.6 % p.a. werden durch die hohen Zunahmen von 4.5 % p.a. bei den Selbstzündern aufgefangen – trotz geringfügig abnehmender Jahreslaufleistungen, die eben hier durch die Bestandsausweitungen egalisiert werden.

(6) Hinsichtlich der entfernungsgerichteten **Besetzungsgrade** – als Quotient aus Verkehrsleistung und Fahrleistung – sind zwei gegensätzliche Effekte zu beobachten. Einerseits ergeben sich reduzierende Einflüsse aus der zunehmenden Zweit- und Drittwagenbeschaffung, die bewirken, dass dann alle Fahrzeuge im Haushalt 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 in etwa kompensieren werden, so dass die Besetzungsgrade bis 2008 praktisch unverändert bleiben.

(7) Somit ergibt sich dann durch die steigenden Gesamtjahresfahrleistungen eine Zunahme der **Verkehrsleistung** im MIV um 0.4 % p.a. zwischen 2005 und 2008. Dies entspricht auch den Prognosen für hier relevante Kenngrößen aus dem konjunkturellen Umfeld wie den steigenden privaten Verbrauch und die beinahe stagnierenden Absatzprognosen für Otto- und Dieselkraftstoffe. Die für das Jahr 2008 erwarteten 60.9 Mrd. Fahrten werden im Mittel eine Länge von unter 14 Kilometern aufweisen, so dass hier von einer nach wie vor sehr schwach sinkenden Beförderungsweite ausgegangen werden kann.

Tabelle P-3: *Komponenten des motorisierten Individualverkehrs*

	Einheit	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Pkw-Bestand am 01.07. ¹	Mio. Pkw	44.6	44.9	45.3	45.6	46.7	0.7%	0.8%	0.8%	0.8%
Motorisierung Erwachsener	Pkw/Tsd. E18+	665	667	670	672	678	0.3%	0.4%	0.3%	0.3%
Gesamtfahrleistung ²	Mrd. Fzkm	583	578	580	583	589	-1.0%	0.4%	0.5%	0.4%
Jahresfahrleistung pro Pkw	Tsd. Fzkm/Pkw	13.1	12.9	12.8	12.8	12.6	-1.7%	-0.4%	-0.3%	-0.4%
Verkehrsleistung ³	Mrd. pkm	823	815	818	822	831	-1.0%	0.4%	0.5%	0.4%
Besetzungsgrad ⁴	pkm/Fzkm	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Verkehrsaufkommen ⁵	Mrd. Fahrten	59.0	59.0	59.3	59.7	60.9	-0.1%	0.6%	0.7%	0.6%
Beförderungsweite	pkm/Fahrten	13.9	13.8	13.8	13.8	13.7	-0.8%	-0.3%	-0.3%	-0.3%

Quellen:

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

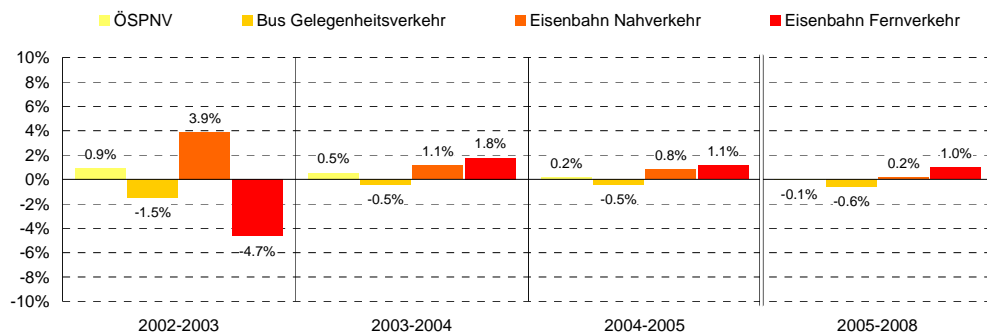
Anmerkungen:

- 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; revidierte Reihe.
- 3 Verkehrsleistung mit Pkw, Kombi (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr) Kraffträdern und Mopeds im Inland (vgl. Anmerkung (2)); revidierte Reihe.
- 4 Besetzungsgrad entfernungsgerichtet.
- 5 Fahrten mit Pkw, Kombi (einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr); revidierte Reihe.

4.3 Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr

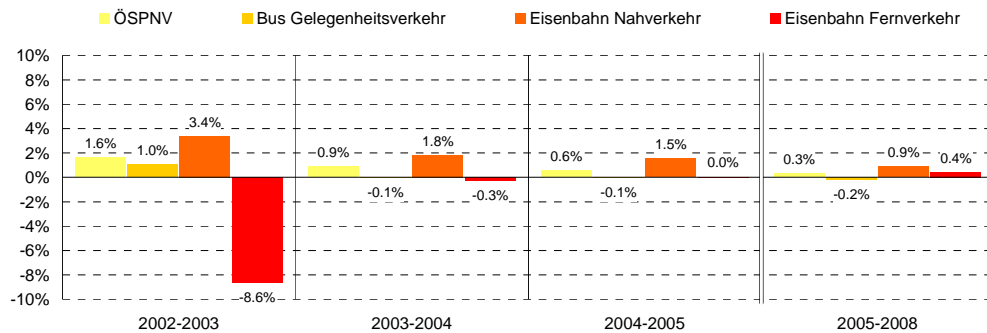
(1) Im vergangenen Jahr konnte mit einer um 0.8 % gestiegenen **Transportleistung** erstmals seit dem Jahr 2000 ein Zuwachs im öffentlichen Personenverkehr verzeichnet werden. Dabei stützt sich diese Entwicklung nicht mehr nur auf die Nahverkehrszweige – die mit ihrem Anteil von knapp zwei Drittel an der gesamten öffentlichen Personenverkehrsleistung Zuwächse von 0.8 % aufwiesen, sondern auch im Fernverkehr stieg die Beförderungsleistung um den gleichen Betrag. Im **Aufkommen** stagnierte der Fernverkehr, hier wurde der Zuwachs von insgesamt 1.0 % allein durch den Nahverkehr erbracht.

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



(2) In der **kurz- und mittelfristigen Perspektive** wird sich das Wachstum der Personenverkehrsleistung im öffentlichen Sektor etwas abschwächen und mit 0.5 % im laufenden Jahr zunehmen. Bis 2008 stagniert dann die Beförderungsleistung, was aber vorwiegend auf die sinkenden Transportweiten zurückzuführen sein wird. Das entsprechende Aufkommen wird sich in diesem Jahr um 0.7 % und dann bis 2008 um 0.4 % p.a. entwickeln. Zwischen Nah- und Fernverkehr werden sich sowohl bei Leistung wie auch beim Aufkommen kaum noch Unterschiede ausmachen lassen. Zwischen Schiene und Strasse wird es leichte Vorteile für den Eisenbahnverkehr geben.

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



(3) Die grossen Unterschiede bei den Entwicklungen zwischen Fern- und Nahverkehr auf der Schiene aus dem Jahr 2003 konnten im Vorjahr nicht ganz ausgeglichen werden. Dennoch gelang im **Eisenbahnfernverkehr** im Einklang mit den positiven gesamtwirtschaftlichen Tendenzen beinahe ein Stopp der rückläufigen Entwicklungen. Gerade die Fernverkehrsnachfrage reagiert sensibler auf den privaten Verbrauch und das Bruttoinlandsprodukt als die Nachfrage im Nahverkehr. Dazu kamen, dass die Umwidmung von Fernverkehrsangeboten in das Nahverkehrssegment und die damit einhergehende – statistische – Abnahme der Fahrgastzahlen inzwischen weitestgehend abgeschlossen und verstärkte Sonderangebote in Form von Preisnachlässen angeboten wurden. Die im Vergleich zum Aufkommen gestiegene Fernverkehrsleistung um 1.8 % wurde von einer entsprechenden Zunahme der durchschnittlichen Transportweiten getragen. 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.

(4) Kurz- und mittelfristig werden sich im Eisenbahnfernverkehr die Auswirkungen der Angebotserweiterungen in Form von Produktausweitungen (weitere ICE-Linien) wie auch die positiven Entwicklungen der gesamtwirtschaftlichen Lage bemerkbar machen. Zugleich lässt die Liberalisierung des Schienensektors eine verstärkte Angebotsausweitung erwarten. Die Verlagerungen von Fahrgästen an die low-cost-carrier des Luftverkehrs scheinen vorüber zu sein, da sich auch hier der Markt und die Anbieterstruktur stabilisieren. Darüber hinaus soll sich in diesem Segment die Betriebsqualität (bspw. in Form von Pünktlichkeit) weiter verbessern. Und hinzu kommt die Verstärkung des

Online-Angebots der Betreiber, die eine höhere Kundenzahl verspricht. Im Ergebnis erwarten wir mittelfristig für den Eisenbahnfernverkehr ein um jahresdurchschnittlich 0.4 % erhöhtes Aufkommen, dass sich jedoch in diesem Jahr durch den nur schwachen privaten Verbrauch noch nicht bemerkbar machen wird. Zwar sind nach Angaben der DB AG die umfassenden Produktausweitungen inzwischen abgeschlossen, dennoch nimmt die Transportweite noch geringfügig zu. Somit erwarten wir für 2005 eine Steigerung der Eisenbahnfernverkehrsleistung um 1.1 %, mittelfristig um 1.0 % p.a.

(5) Im **Eisenbahnnahverkehr** weisen die Zahlen für das abgelaufene Jahr eine Zunahme des Fahrgastaufkommens um 1.8 % aus. Hier erwiesen sich nach wie vor die Angebotserweiterungen in Form neuer, grösserer Verbünde und moderner, attraktiverer Technik wie auch die modifizierten Angebote bei den Tarifen (Anerkennung der BahnCard, Einführung des City-Tickets) als positiv für die Nachfrageentwicklung. Die, u.a. durch eine Ausweitung der Verbundflächen bewirkte, geringfügige Erhöhung der Transportweite in 2003 hat sich im Vorjahr so nicht fortgesetzt und führte zu einer niedrigeren Zunahme der Nahverkehrsleistung um 1.1 %.

(6) Kurz- und Mittelfristig 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. Hinzu kommt dass die immer zahlreicher werdenden Anbieter von Nahverkehrsleistungen durch gezielte Marketingaktionen die Kundenbindungen verstärken und weiteres Potenzial erschliessen. Für das laufende Jahr wird die Nachfrage mit 1.5 % steigen, bis 2008 dann um 0.9 % p.a. Die dann wieder den Trend aus den Vorjahren aufnehmende und weiter sinkende Transportweite bewirkt eine etwas unter diesen Zuwachsraten liegende Entwicklung in den Beförderungsleistungen.

(7) Der **strassenbezogene Linienverkehr** konnte in 2004 mit einem Aufkommensplus von 0.9 % bei den Fahrgastzahlen erneut zulegen. Dabei zeigt sich auch, dass der ÖSPV im Nahbereich am unempfindlichsten auf die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen reagiert. Positiv wirkten sich u.a. neue Angebote bei den Schüler-Zeitkarten und die „Individualisierung“ weiterer Zeitkartensegmente aus. Mit 0.4 % war für 2004 gegenüber dem Vorjahrestrend ebenfalls eine Zunahme der Personenverkehrsleistung bei schwach sinkender Transportweite zu verzeichnen.

(8) Die aus einem verstärkten Wettbewerb ableitbaren Verbesserungen sowohl bei Technik (Fahrzeuge), Infrastruktur (Bahnhöfe) wie auch bei Organisation und Angebot (Fahrplanabstimmung, Taktzeiten etc.) lassen kurz- und mittelfristig ein moderates Wachstum der Fahrgastzahlen im Strassenlinienverkehr erwarten. Negativ wirken sich die dann abschwächenden Schülerzahlen aus. Den sinkenden Transportweiten in urbanen Ballungsgebieten stehen zwar die sich ausweitenden Beförderungslängen im ländlichen Raum aufgrund von verstärkten Konzentrationen der Zielpunkte der Fahrgäste entgegen, diese bewirken gesamthaft aber dennoch leicht sinkende durchschnittliche Transportweiten im Nahbereich, so dass die entsprechende Verkehrsleistung nicht mehr zunehmen wird.

(9) Der **Gelegenheitsverkehr im ÖSPV** stagnierte in 2004. Jedoch sank durch die Abnahme der Transportweite die Verkehrsleistung um 0.5 %. Damit setzte sich hier der Trend der vergangenen Jahre, wenn auch in abgeschwächter Form, fort.

(10) Ob der Gelegenheitsverkehr seine Fahrgastzahlen zukünftig erhöhen kann, lässt sich aufgrund des diffusen Marktumfeldes nur sehr schwer vorhersehen. Durch die zunehmend veränderten Freizeitverhalten der in diesem Segment potenziellen Altersgruppen und deren ebenfalls veränderten Mobilitätskennziffern erwarten wir hier kurz- und mittelfristig – wenn auch nur leicht – absinkende Zahlen. Durch die zunehmende Konzentration auf nähere Ziele wird die Verkehrsleistung stärker sinken als das entsprechende Aufkommen.

4.4 Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens

(1) Die Luftfahrtbranche setzte auch in 2004 ihre Wachstumstendenzen aus dem Jahr zuvor fort. Insgesamt stieg das Passagieraufkommen um 8.2 %.³ Diese Zunahme war aber ungleich zwischen den beiden Hauptverkehrsrelationen verteilt.

(2) Der **innerdeutsche Luftverkehr** konnte nach der Zunahme in 2003 sein Fluggastaufkommen im vergangenen Jahr stabilisieren. Die diversen Markteintritte von low-cost-carriern sind abgeschlossen, inzwischen konsolidiert sich der Luftverkehrsmarkt. Die Profitierung des Binnensegments von den Entwicklungen auf den grenzüberschreitenden Relationen wird anscheinend durch die Substituierung von ehemaligen Vor- und Nachläufen infolge des zunehmenden Angebots an grenzüberschreitenden Direktverbindungen – vor allem auf innereuropäischen Relationen – kompensiert.

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

	2002	2003	2004	2005	2008	02-03	03-04	04-05	05-08
Innerdeutscher Verkehr ¹ nachrichtlich: darunter Doppelzählungen des Umsteigeverkehrs	22.6	23.2	23.3	23.7	24.9	2.5%	0.5%	1.4%	1.7%
Grenzüberschreit. Verkehr ² nachrichtlich: darunter Doppelzählungen des Umsteigeverkehrs	94.0	99.9	110.0	117.7	134.8	6.3%	10.0%	7.0%	4.6%
Alle Verkehrsrelationen	116.6	123.1	133.3	141.3	159.6	5.6%	8.2%	6.0%	4.1%

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. Die Doppelzählungen des Umsteigeverkehrs werden nachrichtlich ausgewiesen.

- ¹ Personen im Luftverkehr innerhalb Deutschlands auf allen Flughäfen einschliesslich der Doppelzählungen des Umsteigeverkehrs
- ² Personen im Luftverkehr mit Gebieten ausserhalb Deutschlands auf allen Flughäfen einschliesslich der Doppelzählungen des Umsteigeverkehrs

(3) Auf den **grenzüberschreitenden Relationen** wurde der ohnehin schon recht starke Zuwachs aus 2003 mit 10.0 % nochmals recht deutlich übertroffen. Auch hier hat sich die weltweite Konsolidierung der Luftfahrtbranche be-

³ Sämtliche Daten basieren auf den Ein- und Aussteigern an allen deutschen Flughäfen und enthalten die Doppelzählungen des Umsteigeverkehrs.

merkbar gemacht. Darüber hinaus hat sich insbesondere im innereuropäischen Raum die Angebotsstruktur, nicht zuletzt durch diverse low-cost-Tarife, massiv verändert.

(4) Für das **laufende Jahr** wird das Luftverkehrsaufkommen – getragen vom grenzüberschreitenden Verkehr – mit 6.0 % nochmals stark wachsen. 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 noch weiter zunehmenden innereuropäischen Angebote der low-cost-carrier und ihrer etablierten Konkurrenten. Davon profitiert dann auch der Binnenverkehr, für den wir gegenüber dem abgelaufenen Jahr auch in 2005 einen Zuwachs von 1.4 % sehen.

(5) Für den **mittelfristigen Zeitraum** nach 2005 bis 2008 prognostizieren wir jahresdurchschnittliche Zuwachsraten von 4.1 %. Dabei wächst auch hier der grenzüberschreitende Verkehr mit 4.6 % stärker als das Binnensegment (1.7 %). Dort ist dann durch die vollzogene Etablierung von low-cost-carriern eine Abnahme des Preiswettbewerbes zu erwarten. Generell werden die Zuwächse durch die positiven gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten – erst recht in den Aussenhandelsbeziehungen – 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 2005 fortgesetzt und im Juli 2005 vorgestellt werden.

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 2004/2005

Lutz Ickert

Jan Limbers (Prognos)
Stefan Rommerskirchen

Basel, 24.01.2005

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
© 2005 ProgTrans AG