intraplan BALM

September 2023

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Sommer 2023

Auftraggeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G 13
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

vertreten durch

Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Werderstraße 34
50672 Köln

Auftragnehmer

Intraplan Consult GmbH
Dingolfinger Straße 2
81673 München

Fachliche Ansprechpartner Intraplan
Tobias Kluth
T +49 (89) 45 911 128
Tobias.Kluth@intraplan.de

Ralf Ratzenberger
T +49 (89) 45 911 140
Ralf.Ratzenberger.extern@intraplan.de

Alexandra Rudolf
T +49 (89) 45 911 130
Alexandra.Rudolf@intraplan.de

Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Referat V3 – Marktzugang, Luftverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Fachlicher Ansprechpartner BALM
Patrick Knebel
T +49 (0221) 5776 4331
patrick.knebel@balm.bund.de

Inhaltsverzeichnis

0 Zusammenfassung 1

1 Einleitung 11

2 Rahmenbedingungen 13

2.1 Überblick über die zentralen Annahmen der Prognose 13

2.2 Demographische Leitdaten 16

2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten 20

2.4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten 24

2.5 Weitere Rahmenbedingungen 36

3 Güterverkehr 40

3.1 Überblick 40

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern 47

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen 72

3.4 Güterverkehr der leichten Nutzfahrzeuge 75

3.5 Güterverkehr nach Güterabteilungen 78

3.6 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen 84

4 Personenverkehr 88

4.1 Überblick 88

4.2 Motorisierter Individualverkehr 98

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr 111

4.4 Eisenbahnverkehr 122

4.5 Luftverkehr 131

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs 4

Abbildung Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs 9

Abbildung R-1: Bruttostromverbrauch, -außenhandel und -erzeugung 30

Abbildung G-1: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger 67

Abbildung G-2: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger 68

Abbildung G-3: Transportleistung und Transportintensität 70

Abbildung G-4: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 71

Abbildung P-1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens 96

Abbildung P-2: Modal Split der Personenverkehrsleistung 97

Abbildung P-3: Monatliche Entwicklung der Fahrleistung im Individualverkehr in den Jahren 2019 bis 2022 101

Abbildung P-4: Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex 103

Abbildung P-5: Langfristige Entwicklung des Preises für Superbenzin 103

Abbildung P-6: Monatliche Entwicklung der Fahrtenzahl im ÖPNV von 2019 bis 2022 114

Tabellenverzeichnis

Tabelle Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern 3

Tabelle Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs nach Verkehrsarten 7

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten 17

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten 20

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten 22

Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten 26

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern 43

Tabelle G-2: Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr 54

Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen 73

Tabelle G-4: Einordnung des Verkehrs der leichten Nutzfahrzeuge (LNF) in den Verkehr aller Güterverkehrsfahrzeuge 76

Tabelle G-5: Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge 77

Tabelle G-6: Gesamter Güterverkehr nach Güterabteilungen 79

Tabelle G-7: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen 80

Tabelle G-8: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen 81

Tabelle G-9: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen 82

Tabelle G-10: Seeverkehr nach Güterabteilungen 83

Tabelle G-11: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen 85

Tabelle G-12: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen 86

Tabelle G-13: Luftfracht nach Kontinenten 87

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten 89

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs 108

Tabelle P-3: Verkehr mit Bussen und Bahnen 120/121

Tabelle P-4: Luftverkehr 132

Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AGEB	Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen
ARA-Häfen	Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (Synonym für die Nordseehäfen in den Niederlanden und in Belgien)
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BALM	Bundesamt für Logistik und Mobilität
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BDEW	Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft
BDO	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
BIEK	Bundesverband Paket und Expresslogistik
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (vormals BMWi)
DB	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
IWF	Internationaler Währungsfonds
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
KMK	Kultusministerkonferenz
LNF	Leichte Nutzfahrzeuge
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
SNF	Schwere Nutzfahrzeuge
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt / Destatis
Tkm	Tonnenkilometer
VCI	Verband der Chemischen Industrie e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGR	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ hat Intraplan Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die **„Mittelfristprognose Sommer 2023“** erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2023 bis 2025 und gibt auch einen Überblick über die jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende Entwicklung im Jahr 2022. In **allen Tabellen** dieses Prognoseberichts wird – zusätzlich zu den Veränderungsraten für die einzelnen Jahre gegenüber dem jeweiligen Vorjahr – auch diejenige für den Zeitraum zwischen **2019 und 2025**, dem letzten Zieljahr dieser Prognose, ausgewiesen, und zwar insgesamt und nicht pro Jahr. Daraus ist abzulesen, in welchem Ausmaß die jeweilige Größe im Jahr 2025 über oder unter dem Vorkrisenstand liegt. Im **Personenverkehr** sind die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr in den Jahren 2021 bis 2023 häufig nahezu aussagelos. Deshalb haben wir in allen Tabellen dieses Berichtsteils zusätzlich die – in der Regel wesentlich aussagefähigeren – Veränderungen gegenüber 2019 dargestellt. Im **Güterverkehr** war dies nicht erforderlich.

Seit der Sommerprognose 2012 wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat „Marktzugang, Luftverkehr“ des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM, vormals Bundesamt für Güterverkehr (BAG)) prognostiziert.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung** bildet die Frühjahrsprojektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 24. April 2023, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, die Grundlage. Sie wird durch die Prognosen der deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute vom Juni 2023 ergänzt, die infolge der weiteren Abkühlung der Lage und der Frühindikatoren im Verlauf des zweiten Quartals ungünstiger ausfielen.

Gegenwärtig ist die kurzfristige Entwicklung sowohl des Verkehrs als auch der Wirtschaft **einerseits** nach wie vor mit **gravierenden Unsicherheiten** behaftet. Sie entstehen jetzt nicht mehr, wie im Jahr 2022, durch die unmittelbaren Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, sondern vor allem durch die, großteils dadurch ausgelöste, anhaltend hohe Inflation und die, damit teilweise im Zusammenhang stehende, weltwirtschaftliche Abschwächung. **Andererseits** sind diese Unsicherheiten **deutlich geringer** als vor eineinhalb Jahren, wenige Wochen nach Kriegsbeginn, deren Ausmaß wir damals als beispiellos in der Geschichte der Gleitenden Mittelfristprognose bezeichnet haben. Wegen der **fundamentalen Bedeutung** für die Prognoseergebnisse haben wir die **zentralen Annahmen** zu den wichtigsten Einflussgrößen der Verkehrsentwicklung auch in diese Zusammenfassung aufgenommen:

- Unabhängig vom weiteren Verlauf des Kriegs um die Ukraine bleiben das **Sanktionsregime** gegen Russland **bestehen** und die Energierohstoffe deshalb weiterhin knapp. Nachdem sich die Preise auf den Weltenergiemärkten mittlerweile weitgehend normalisiert haben, hat diese Prämisse deutlich an Bedeutung verloren.
- Die Auswirkungen der – schon bestehenden und sich evtl. verschärfenden – **geopolitischen Anspannungen** auf die europäische Wirtschaft werden sich nicht verstärken. Dies gilt nicht nur für die Ukraine, sondern auch für die Situation in Ostasien.

- Der **Flüchtlingszustrom** aus der Ukraine bleibt auf dem abgeschwächten Stand des ersten Halbjahrs 2023, der (gesamte) Wanderungssaldo damit weiterhin deutlich über dem langjährigen Durchschnitt.
- Eine **Gasrationierung**, die dramatische Folgen für die deutsche Industrieproduktion hätte, kann weiterhin **verhindert** werden.
- Die sog. „**CO_2-Bepreisung**“ wird nach der gegenwärtigen Beschlusslage angehoben.
- Das **Deutschlandticket**, das als Nachfolger des letztjährigen 9-Euro-Tickets zum 1.5.2023 mit einem Preis von 49 Euro eingeführt wurde, wird in den kommenden Jahren zu ähnlichen Preisen fortgeführt.
- Die **Mautsätze** für den Lkw-Verkehr sollen gemäß dem Gesetzentwurf der Bundesregierung vom April 2023 um über 80 % erhöht werden. Es wird angenommen, dass das Gesetzgebungsverfahren, das derzeit schon weit fortgeschritten ist, entsprechend abgeschlossen wird.
- Hinsichtlich der **pandemischen Entwicklung** wurden bereits im Lauf des Jahres 2022 alle mobilitätsrelevanten Eindämmungsmaßnahmen vollständig aufgehoben. Es wird davon ausgegangen, dass auch im Prognosezeitraum keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden.

Im **Güterverkehr** haben sich die Aussichten für das Jahr **2023** im bisherigen Verlauf des Jahres deutlich verschlechtert und sind auch wesentlich ungünstiger als im Vorjahr. Das BIP nimmt im Jahresergebnis gemäß der BMWK-Projektion vom April noch leicht zu, gemäß den Prognosen der Institute vom Juni dagegen schon etwas ab. Der Außenhandel wird vor allem auf der Einfuhrseite schwächer expandieren. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren werden die Bauproduktion und die Stahlerzeugung spürbar sowie der Steinkohleabsatz massiv einbrechen. Zwar wird die gesamte Industrieproduktion nach dem letztjährigen leichten Rückgang zumindest etwas zulegen. Jedoch wird dies durch starke Rückgänge in mehreren transportintensiven Bereichen, allen voran der zweistellig sinkenden chemischen Industrie, überlagert. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die in der Regel für das erste Halbjahr vorliegen, prognostizieren wir für den **gesamtmodalen** Güterverkehr im laufenden Jahr ein kräftiges Minus um 5,9 % (Aufkommen) bzw. 4,3 % (Leistung). Ersteres liegt sogar über dem Rückgang im Pandemiejahr 2020 (-3,6 %) und ist nach dem Finanzkrisenjahr 2009 (-11 %) das zweitstärkste seit der Vereinigung Deutschlands.

Die Veränderungsraten des **Straßengüterverkehrs** (-6,0 % (t) bzw. -4,2 % (tkm)) sind wie meistens fast identisch mit denen des gesamtmodalen Güterverkehrs. Hier bremsen neben der konjunkturellen Abschwächung auch die Baustofftransporte. Ein im Lkw-Verkehr (deutscher Unternehmen) zu beobachtender, außergewöhnlich hoher Gesamtkostenanstieg hatte auf die modale Teilung bisher keine spürbaren Auswirkungen. Für den **Eisenbahnverkehr** zeichnen sich ähnlich deutliche Abnahmen (-4,5 % (t) bzw. -4,6 % (tkm)) ab. Hier dämpfen vor allem die Produktionsrückgänge in der Chemie- und in der Stahlindustrie sowie in der Bauwirtschaft. Der Kombinierte Verkehr wird in einem ähnlichen Ausmaß schrumpfen. Für die **Binnenschifffahrt** erwarten wir einen Rückgang um 4,9 % (Aufkommen) und 5,7 % (Leistung). Der bedeutendste Effekt entsteht wieder einmal bei den Kohlebeförderungen, die nach zwei Jahren mit einem deutlichen Plus jetzt, analog zum Steinkohleabsatz, zweistellig sinken werden. Bei den **Rohrleitungen** zeichnet sich entsprechend der Entwicklung der Rohöleinfuhren, die von einem drastischen Absatzrückgang bei Rohbenzin (-20 %) getroffen werden, ein Rückgang des Aufkommens um 8,6 % ab. Bei der **Luftfracht** ist wegen der weltwirtschaftlichen Entwicklung ebenfalls mit einem deutlichen Rückgang zu rechnen (-6,7 %). Im **Seeverkehr** (-3,5 %) fallen die weggebrochenen Russland-

Verkehre ins Gewicht. Auch deshalb ist für den Containerverkehr ein zweistelliges Minus zu erwarten, das zuletzt im Finanzkrisenjahr 2009 festzustellen war. Weitere bedeutende Rückgänge entstehen bei Erzen, Kohle und chemischen Erzeugnissen. Klare Zuwächse entstehen bei Rohöl und Erdgas durch Substitutionen von Pipelinetransporten aus Russland durch Seeverkehre über die deutschen Häfen. Saldiert überwiegen jedoch die Abnahmen.

Die Aussichten für das Jahr **2024** sind nicht mehr so ungünstig wie im laufenden Jahr. Die deutsche Wirtschaft wird nach gegenwärtiger Einschätzung wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Der Außenhandel wird nach dem nur geringen diesjährigen Plus wieder stärker expandieren. Beides strahlt dann auch auf die Industrieproduktion aus. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauwirtschaft nach den schwachen Jahren von 2021 bis 2023 ein solides Plus einfahren. Im Kohlesektor wird sich der kräftige und unerwartete diesjährige Rückgang stark abschwächen. Die Rohstahlproduktion dürfte von einem Minus in ein Plus drehen. Die Chemieindustrie sollte zumindest nicht weiter ab-, sondern eher zunehmen. Vor diesem Hintergrund prognostizieren wir für den **gesamtmodalen** Güterverkehr einen Wiederanstieg um 1,6 % (Aufkommen) bzw. 2,1 % (Leistung).

Tabelle Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

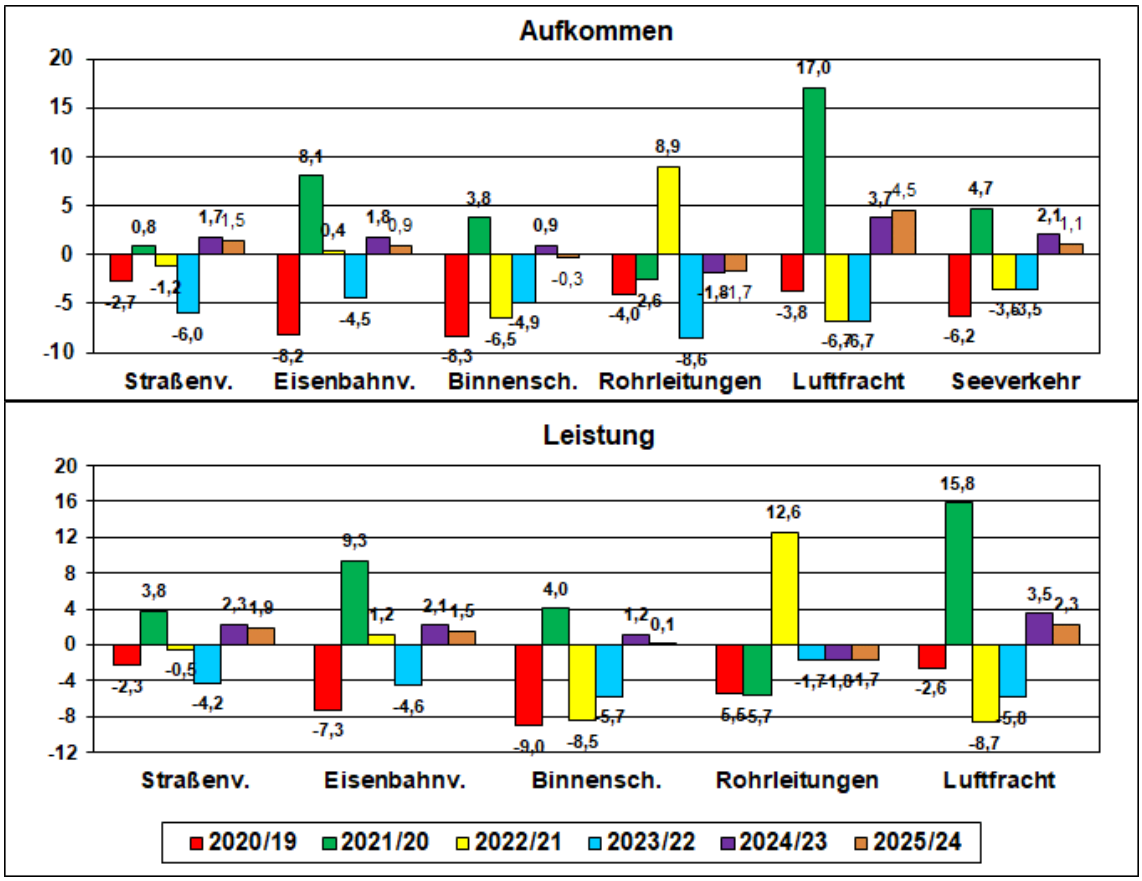
	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Transportaufkommen												
Straßenv.[2]	3758,7	3656,7	3687,2	3642,6	3423,5	3482,5	3533,9	-1,2	-6,0	1,7	1,5	-6,0
Eisenbahnv.[3]	390,8	358,8	387,7	389,1	371,7	378,3	381,7	0,4	-4,5	1,8	0,9	-2,3
- dar.: Komb.V.	109,5	104,5	114,4	116,8	109,6	112,5	115,4	2,1	-6,2	2,6	2,5	5,3
Binnenschifff.	205,1	188,0	195,1	182,4	173,5	175,0	174,5	-6,5	-4,9	0,9	-0,3	-14,9
Rohrleitungen[4]	85,1	81,7	79,6	86,7	79,3	77,9	76,5	8,9	-8,6	-1,8	-1,7	-10,1
Luftfracht[5]	4,8	4,6	5,4	5,0	4,7	4,8	5,1	-6,7	-6,7	3,7	4,5	6,1
Insgesamt	4444,4	4289,9	4355,0	4305,8	4052,6	4118,4	4171,7	-1,1	-5,9	1,6	1,3	-6,1
Seeverkehr[6]	290,2	272,1	284,8	274,9	265,3	270,8	273,6	-3,5	-3,5	2,1	1,1	-5,7
Transportleistung[1]												
Straßenv.[2]	498,6	487,4	505,7	503,1	481,9	492,9	502,2	-0,5	-4,2	2,3	1,9	0,7
Eisenbahnv.[3]	129,2	119,8	131,0	132,6	126,5	129,2	131,1	1,2	-4,6	2,1	1,5	1,5
- dar.: Komb.V.	56,5	54,3	59,0	60,7	57,4	59,2	60,9	3,0	-5,5	3,1	3,0	7,7
Binnenschifff.	50,9	46,3	48,2	44,1	41,6	42,1	42,1	-8,5	-5,7	1,2	0,1	-17,3
Rohrleitungen[4]	17,6	16,7	15,7	17,7	17,4	17,1	16,8	12,6	-1,7	-1,8	-1,7	-4,7
Luftfracht[5]	1,6	1,5	1,8	1,6	1,5	1,6	1,6	-8,7	-5,8	3,5	2,3	2,6
Insgesamt	698,0	671,8	702,4	699,1	668,9	682,9	693,9	-0,5	-4,3	2,1	1,6	-0,6

1) Innerhalb Deutschlands
2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, **einschl. der Verkehre, die nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden**
4) Nur Rohölleitungen
5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Im **Straßengüterverkehr** werden im Jahr 2024 deutlich höhere Mautsätze gelten. Dies sollte aber nach Einschätzung von Intraplan die Transportnachfrage des Lkw-Verkehrs kaum beeinflussen. Wichtiger ist der Aufschwung in der Gesamt- und in der Bauwirtschaft. Daraus sollte ein Plus um 1,7 % (Aufkommen) bzw. 2,3 % (Leistung) resultieren. Im **Eisenbahnverkehr** wirken sich Verlagerungen vom Lkw-Verkehr aufgrund der Größenordnungen prozentual grundsätzlich vier Mal so stark aus. Dies gilt somit auch für die Substitutionen, die im kommenden Jahr aufgrund der Mauterhöhung zu erwarten sind. Andererseits werden sie auch bezogen auf den Schienengüterverkehr vergleichsweise gering sein. Dennoch wird er auf den Wachstumspfad zurückkehren (1,8 % (t) bzw. 2,1 % (tkm)). Dazu tragen vor allem der Kombinierte Verkehr und die Fahrzeugtransporte bei. Für die **Binnenschifffahrt** erwarten wir einen moderateren Anstieg (0,9 % (t) bzw. 1,2 % (tkm)), angeregt vor allem von der Stahl- und der Bauproduktion. Dem steht bei Kohle ein erneuter Rückgang gegenüber, der aber deutlich niedriger ausfallen wird als im, von Sonderfaktoren geprägten, Jahr 2023. Für die **Pipelinetransporte** ist mit einem geringeren Minus (1,8 %) zu rechnen als im laufenden Jahr. Für den **Luftfrachtverkehr** wird eine Steigerung um 3,7 % erwartet. Im **Seeverkehr** zeichnet sich für den Containerverkehr ein leichtes Plus ab, das aber noch weit von der früheren Dynamik entfernt ist. Weitere Rückgänge bei Kohle werden durch Zunahmen bei Erdgas ausgeglichen. Für den Gesamtumschlag ergibt sich ein Anstieg um 2,1 %.

Abbildung Z-1: Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung in %)



Im Jahr **2025** schließlich wird für das BIP ein etwas schwächeres Wachstum und für den Außenhandel eine annähernd unveränderte Dynamik erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist sowohl für die Bau- als auch für die Industrieproduktion mit einer Fortsetzung des moderaten Wachstums zu rechnen. Die Rohstahlerzeugung sollte annähernd stagnieren. Lediglich der Steinkohleabsatz, der in den Jahren von 2021 bis 2023 von diversen Sonderfaktoren

beeinflusst wurde, wird im Jahr 2025 wieder spürbarer sinken. Unter diesen Voraussetzungen wird die **gesamtmodale** Transportnachfrage ein ähnlich moderates Wachstum wie im kommenden Jahr verbuchen, das wir auf 1,3 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung) quantifizieren. Damit wird das Vorkrisenniveau des Aufkommens im Jahr 2025 um gut 6 % verfehlt, nachdem es im Jahr 2021 nur 2 %, im Jahr 2023 jedoch fast 9 % waren. Bei der Leistung werden dagegen die Rückgänge der Jahre 2020 und 2023 bis zum Jahr 2025 fast vollständig ausgeglichen, so dass der Stand von 2019 nur wenig unterschritten wird (0,6 %).

An diesem Aufschwung werden nahezu alle Verkehrsträger partizipieren. Der **Straßengüterverkehr** (1,5 % (t) bzw. 1,9 % (tkm)) wächst wie fast immer annähernd im Ausmaß des gesamtmodalen Verkehrs. Der **Eisenbahnverkehr** nimmt etwas schwächer zu (0,9 % (t) bzw. 1,5 % (tkm)). Überdurchschnittliche Zuwächse im Kombinierten Verkehr werden durch sinkende Kohlebeförderungen abgeschwächt. Bei beiden Verkehrsträgern wird das Vorkrisenniveau der Leistung um rund 1 % übertroffen. Die **Binnenschifffahrt** wird zwar ebenfalls von den Kohletransporten gebremst, was aber durch Zunahmen in mehreren anderen Bereichen (Baustoffe, Chemie) zumindest ausgeglichen wird, so dass saldiert eine annähernde Stagnation zu erwarten ist. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 um 17 % (Leistung) unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2025 aller Güterverkehrsträger dar. Die Transporte in **Rohrleitungen** sollten wie im Vorjahr, den Rohöleinfuhren folgend, leicht sinken (-1,7 %). Für den **Luftfrachtverkehr** wird von einer weiteren Erholung ausgegangen (4,5 %). Damit steigt der Abstand zum Stand von 2019 auf gut 6 % (Aufkommen). Im **Seeverkehr** (1,1 %) schließlich sollte der Containerverkehr ähnlich moderat steigen wie im kommenden Jahr. Bei den Massengütern ist dann insgesamt wieder mit stärkeren Bremseffekten, insbesondere im Kohlesektor, zu rechnen. Damit wird das Vorkrisenniveau noch um knapp 6 % verfehlt.

Die gegenwärtige Entwicklung des **Personenverkehrs** muss immer noch vor dem Hintergrund der drastischen Rückgänge und Verlagerungen im Jahr **2020** betrachtet werden, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie entstanden und sich gesamtmodal auf 18 % (Aufkommen) bzw. 21 % (Leistung) beliefen. Dabei sind alle Verkehrsarten zweistellig gesunken. Im Jahr **2021** ist der gesamtmodale Personenverkehr aufgrund der anhaltenden Eindämmungsmaßnahmen über eine annähernde Stagnation auf dem gedrückten Vorjahresstand nicht hinausgekommen. Der Sachverhalt, dass im Jahr 2021 keine oder nur sehr geringe Teile des Vorjahresrückgangs aufgeholt wurden, gilt in der Grundtendenz erneut für alle Verkehrsarten. Erst im Jahr **2022** wurden bei allen Verkehrsarten nennenswerte Teile der Einbrüche von 2020 ausgeglichen. Gesamtmodal ist er nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand gegenüber 2021 um gut 7 % (Fahrtenzahl) bzw. knapp 11 % (Leistung) gestiegen. Der Abstand zum Vorkrisenstand hat sich damit mit rund 10 % bzw. 9 % annähernd **halbiert**.

Im Jahr **2023** weisen die Haupteinflussgrößen des Personenverkehrs in unterschiedliche Richtungen. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** werden die privaten Konsumausgaben durch die inflationsbedingten Kaufkraftverluste sowie das nach wie vor historisch niedrige Konsumklima erheblich gebremst und deshalb im gesamten laufenden Jahr – trotz des immer noch nicht vollständig aufgeholten Einbruchs aus dem Jahr 2020 – sinken. Die Ausweitung des **Pkw-Bestands** hat sich im Vergleich zu dem sehr geringen Plus im Jahr 2022 zwar nicht unwesentlich beschleunigt, ist im langjährigen Vergleich aber immer noch niedrig. Das dürfte maßgeblich auf das verschlechterte Konsumklima zurückzuführen sein. Die **Kraftstoffpreise** werden im laufenden Jahr – nach zwei Jahren mit einer kräftigen Erhöhung um zusammen 54 % – etwas unter diesem Vorjahresniveau bleiben.

Zu diesen, insgesamt leicht expansiv wirkenden, Fundamentalfaktoren kommt der weitere **Aufholprozess** auf den pandemiebedingten Einbruch der Verkehrsnachfrage hinzu, der im Jahr 2022 erst rund zur Hälfte wettgemacht wurde und deshalb einen erheblichen Effekt auf die Entwicklung des Personenverkehrs im Jahr 2023 hat. Das **Deutschlandticket** hat für den ÖPNV eine erhebliche Bedeutung, die aber gesamtmodal nur geringfügig ins Gewicht fällt. Die Abwägung dieser Haupteinflussfaktoren und der derzeit vorliegende Datenstand für die Entwicklung im bisherigen Verlauf lassen für das gesamte Jahr **gesamtmodal** ein Plus gegenüber 2022 um gut 5 % erwarten (Aufkommen und Leistung). Der Abstand zum Vorkrisenstand reduziert sich damit auf gut 5 % bzw. 4 %.

Für den **Individualverkehr** ist vor allem bei der Leistung mit einem etwas schwächeren Wachstum gegenüber 2022 (2,8 %) als im gesamtmodalen Verkehr zu rechnen, weil hier der Aufholprozess schon weiter fortgeschritten ist als bei den anderen Verkehrsarten. Der Abstand zu 2019 liegt dagegen auch bei dieser Größe (3,4 %) wie auch bei der Fahrtenzahl (4,7 %) sehr nahe an den gesamtmodalen Werten.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** entsteht eine spürbare Wirkung aus dem Deutschlandticket. Die ersten empirischen Ergebnisse für den Mai und den Juni deuten darauf hin, dass der Effekt etwas höher ausfallen könnte, als wir es in der Winterprognose erwartet haben (5 %). Davon unabhängig sind die Effekte für das gesamte Jahr aufgrund der Einführung im Mai (prozentual) schwächer als allein im Gültigkeitszeitraum. Hinzu kommen auch hier die weiteren Aufholeffekte auf die Verluste von 2020 und 2021, die im ÖSPV immer noch spürbar sind. Zusammen prognostizieren wir jetzt für den **Liniennahverkehr** ein Plus der Fahrgastzahl gegenüber 2022 um 8,5 %. Vor allem im **Linienfernverkehr**, in Teilen auch im **Gelegenheitsverkehr** resultieren aus dem Deutschlandticket spürbare Verlagerungen zum SPNV, die beim Fernbus auf rund **15 %** der sonst zu erwartenden Fahrgastzahl geschätzt werden können. Dennoch werden die weiteren Aufholprozesse bei weitem überwiegen, so dass bei beiden Segmenten ein kräftiges Wachstum gegenüber 2022 zu erwarten ist. Gegenüber 2019 bedeutet das immer noch ein Minus um rund die Hälfte. Im **gesamten ÖSPV** verändert sich das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -7,5 %, ggü. 2022: +8,6%). Wie im Vorjahr ist wegen des höheren Gewichts des Fernverkehrs bei der Leistung sowohl der Rückgang gegenüber dem Vorkrisenniveau (-15,5 %) als auch der Anstieg gegenüber 2022 (11 %) größer.

Beim **Eisenbahnverkehr** wird die Entwicklung des **Nahverkehrs** im Jahr 2023 ebenfalls vor allem vom Deutschlandticket dominiert. Dessen Effekte treten vor allem im Berufsverkehr über größere Entfernungen, die am meisten von der Rabattierung profitieren, sowie bei den Freizeitfahrten am Wochenende auf. Beides tangiert den SPNV in einem wesentlich höheren Ausmaß als den überwiegend innerstädtischen ÖSPNV. Somit wird auch der aus dem Deutschlandticket entstehende Mehrverkehr im SPNV erheblich höher ausfallen. In der Winterprognose haben wir ihn bei der Fahrgastzahl (eines gesamten Jahres) auf 10 % und bei der Verkehrsleistung, aufgrund der weit überdurchschnittlich langen Entfernungen der zusätzlichen Fahrten, auf 20 % quantifiziert. Auch hier deuten die ersten empirischen Ergebnisse darauf hin, dass der Effekt tatsächlich noch stärker ausfallen könnte. Allerdings wird in diesen Ist-Werten auch die weitere Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste sichtbar. Im gesamten Jahr dürfte die Fahrgastzahl um 5 % unter und die Leistung bereits um gut 3 % über dem Stand von 2019 liegen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das einen Anstieg um 13 % bzw. 14 %. Auch im **Fernverkehr** liegen noch spürbare Aufholpotenziale vor. Dem entgegen stehen die gegenwärtige, nochmals verschlechterte Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs und die Verlagerungen zum SPNV im Gefolge des

Deutschlandtickets. Im gesamten Jahr dürfte die Fahrgastzahl um 2 % und die Leistung um 11 % über dem Vorkrisenstand liegen. Gegenüber 2022 wächst der Fernverkehr um 12 % bzw. 15 %. Beim **gesamten Eisenbahnverkehr** wird im Jahr 2023 das vom Nahverkehr geprägte Aufkommen noch um 4,5 % unter, die Leistung dagegen um 6,7 % über dem Vorkrisenniveau liegen. Gegenüber 2022 ergeben sich Zuwachsraten von 13 % bzw. 14 %, die aber auch hier nur begrenzt aussagefähig sind.

Im **Luftverkehr** spielen auch im Jahr 2023 unsichere Zukunftsaussichten eine entscheidende Rolle. Zwar scheint die Energiekrise überwunden, die Preise sind aber weiterhin auf hohem Niveau. Auch die derzeit nach wie vor noch hohe Inflation wird sich vermutlich auf die Wachstumschancen des kommenden Jahres auswirken. Es wird ein Anstieg der Passagierzahl um 19 % gegenüber 2022 angenommen, der Abstand zu 2019 vermindert sich damit von 31 % auf 18 %.

Tabelle Z-2: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							Veränderung in % p.a.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24
Aufkommen											
Individualverkehr[2]	52350	44609	46456	47948	49878	51367	52586	3,2	4,0	3,0	2,4
Öffentl. Straßenv.[3]	9735	6864	6682	8290	9002	9718	10109	24,1	8,6	8,0	4,0
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2514	2838	3125	3271	44,5	12,9	10,1	4,7
Luftverkehr[4]	227	58	74	156	186	192	198	110,7	19,2	3,5	3,0
Insgesamt	65283	53382	54952	58908	61903	64402	66164	7,2	5,1	4,0	2,7
Leistung[1]											
Individualverkehr[2]	917,4	798,7	835,9	862,6	886,6	905,2	920,3	3,2	2,8	2,1	1,7
Öffentl. Straßenv.[3]	78,9	45,7	45,4	59,9	66,6	72,3	76,4	31,8	11,3	8,5	5,6
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	95,2	108,9	117,7	122,6	65,3	14,4	8,1	4,2
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	60,7	66,4	70,4	106,6	25,7	9,4	6,0
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1065,9	1122,9	1161,6	1189,7	10,8	5,3	3,5	2,4
	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							Veränd. in % insg.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/19	23/19	24/19	25/19
Aufkommen											
Individualverkehr[2]	52350	44609	46456	47948	49878	51367	52586	-8,4	-4,7	-1,9	0,5
Öffentl. Straßenv.[3]	9735	6864	6682	8290	9002	9718	10109	-14,8	-7,5	-0,2	3,8
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2514	2838	3125	3271	-15,4	-4,5	5,2	10,1
Luftverkehr[4]	227	58	74	156	186	192	198	-31,4	-18,2	-15,3	-12,8
Insgesamt	65283	53382	54952	58908	61903	64402	66164	-9,8	-5,2	-1,3	1,3
Leistung[1]											
Individualverkehr[2]	917,4	798,7	835,9	862,6	886,6	905,2	920,3	-6,0	-3,4	-1,3	0,3
Öffentl. Straßenv.[3]	78,9	45,7	45,4	59,9	66,6	72,3	76,4	-24,1	-15,5	-8,3	-3,2
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	95,2	108,9	117,7	122,6	-6,7	6,7	15,4	20,2
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	60,7	66,4	70,4	-32,8	-15,5	-7,5	-2,0
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1065,9	1122,9	1161,6	1189,7	-8,9	-4,0	-0,7	1,7

1) Innerhalb Deutschlands
2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

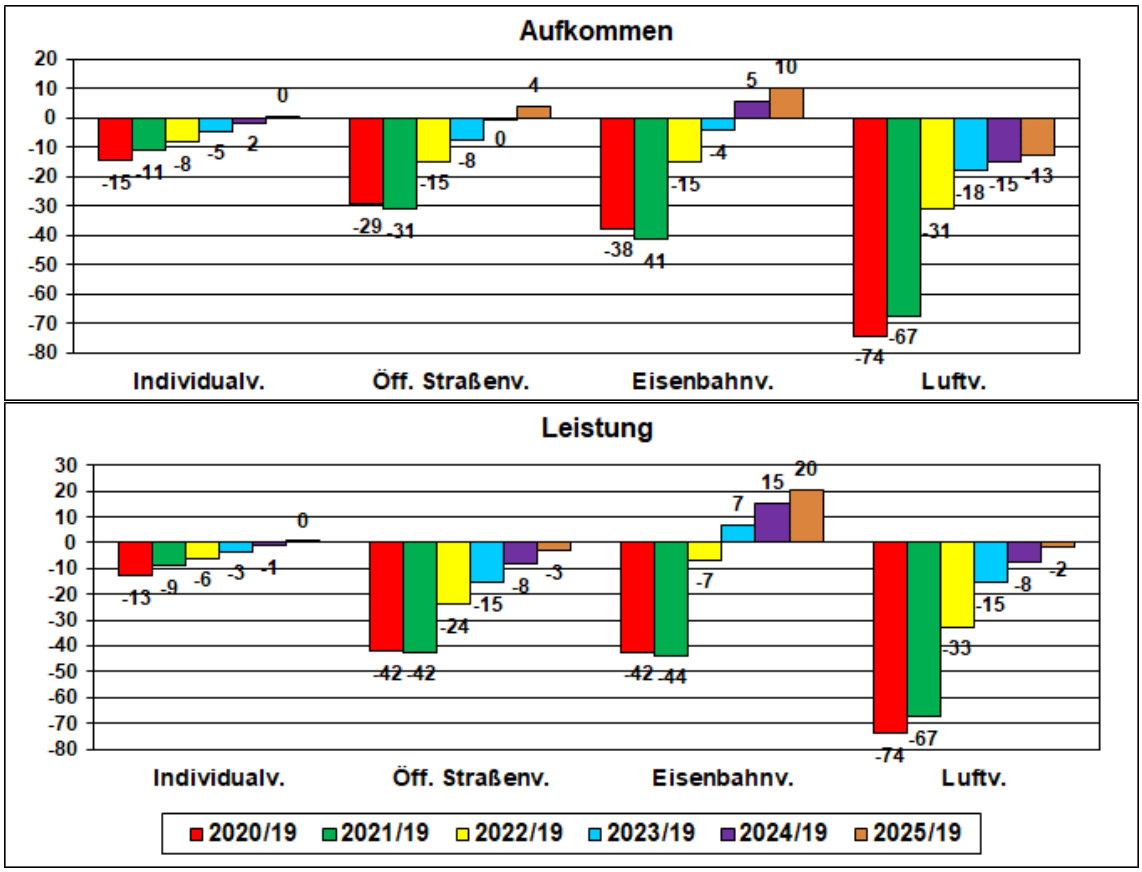
Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Die Prognose für die Jahre **2024 und 2025** erfolgte grundsätzlich gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 (statt 2022 oder 2023). Dies ist schon deshalb erforderlich, weil eine Prognose ohne Berücksichtigung des Vorkrisenniveaus äußerst fehlerträchtig wäre. Von den privaten Konsumausgaben geht in diesem Zeitraum ein nur schwacher Impuls auf den Personenverkehr aus. Dies bremst **alle Personenverkehrsarten** spürbar. Bei der Erwerbstätigenzahl wird der Vorkrisenstand in den Jahren 2024 und 2025 um jeweils rund 1,5 % übertroffen. Dem stehen jedoch die dauerhaften Auswirkungen der **Pandemie** auch nach deren Überwindung gegenüber, in erster Linie das verstärkte Arbeiten im Homeoffice und daneben auch die zunehmende Nutzung von Videocalls etc., durch die Geschäftsreisen ersetzt werden. Saldiert wird der **gesamtmodale** Personenverkehr im Jahr 2024 den Abstand zum Vorkrisenstand deutlich verkürzen (rund -1 %) und ihn im Jahr 2025 schon etwas übertreffen (+1 %). Gegenüber dem jeweiligen Vorjahr sind die Wachstumsraten im Jahr 2024 (4 % (Aufkommen) bzw. 3,5 % (Leistung)) etwas niedriger als im Jahr 2023 (jeweils rund 5 %), was vor allem auf das sinkende Aufholpotenzial zurückzuführen ist. Dies setzt sich im Jahr 2025 fort (jeweils rund 2,5 %).

Der **Individualverkehr** wird neben den genannten Faktoren stark auch vom **Pkw-Bestand** angeregt. Er sollte sich in den beiden kommenden Jahren wegen der wiederhergestellten Lieferfähigkeit der deutschen Automobilindustrie, der nochmals erhöhten Akzeptanz der Elektro-Pkw und der Effekte von dem Flüchtlingszustrom des vergangenen Jahres deutlich stärker ausweiten als in den Jahren 2022 und 2023, nämlich um 0,9 % bzw. 0,8 %. Die **Kraftstoffpreise** dürften in 2024 und 2025 um jeweils knapp 2 % steigen, liegen damit aber um 37 % über dem Vorkrisenstand. Allein unter diesen Bedingungen wäre eine Zunahme des Individualverkehrs von 2019 bis 2024 um insgesamt knapp 2 **%** zu erwarten. Pro Jahr liegt dies mit 0,4 % deutlich unter dem längerfristigen Trend vor der Pandemie (2019/08: 1,1 %). Dem entgegen steht das verstärkte Arbeiten im **Homeoffice**, das den Berufsverkehr mit Pkw nach unseren derzeitigen Schätzungen um rund 10 % und damit die gesamten Pkw-Fahrleistung dauerhaft und langfristig um knapp **2 %** vermindert. Dadurch und durch andere, schwächere Abschläge, darunter den (geringen) Abzugseffekt durch das Deutschlandticket, dreht sich der o.a. Anstieg um knapp 2 % (2024/19) in einen Rückgang um 1,3 % (Verkehrsleistung). Gegenüber dem Jahr 2023 bedeutet das ein Plus um 2,1 %. Für das Aufkommen sind ähnliche Veränderungsraten zu erwarten. Im Jahr **2025** sollten sie sich erneut etwas vermindern.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** wird der **Liniennahverkehr** im Zeitraum von 2019 bis 2024/25 von der Zunahme der Zahl der Auszubildenden nicht unwesentlich und der Erwerbstätigen etwas angeregt. Durch den Kraftstoffpreisanstieg (der Vorjahre) werden spürbare Substitutionen ausgelöst, die sich aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen prozentual im (profitierenden) ÖPNV wesentlich stärker niederschlagen als im (gedämpften) Pkw-Verkehr. Hinzu kommt der erhebliche Effekt aus dem **Deutschlandticket**, der ab dem Jahr 2024 – sofern die Verteuerung, wie unterstellt, moderat ausfällt – im gesamten Jahr wirksam sein und gegenüber 2019 einen Anstieg um mindestens 5 % erzeugen wird. Dem entgegen steht auch hier der Homeoffice-Effekt, der im ÖSPNV etwas stärker ausfallen sollte als im Individualverkehr. Zudem dürfte auch ein Teil der pandemiebedingten Substitutionsvorgänge des Jahres 2020 im Jahr 2024 noch bestehen bleiben. Saldiert sollte die Fahrgastzahl erstmals das Vorkrisenniveau erreichen und die Leistung es sogar etwas übertreffen. Damit ist der Aufholprozess der pandemiebedingten Verluste aber noch nicht abgeschlossen. Deshalb erwarten wir für das Jahr **2025** ein Plus gegenüber 2024 um 4 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung).

Abbildung Z-2: Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. 2019 in %)



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Im **Buslinienfernverkehr** hätten schon die deutlichen Preissenkungen im Schienenfernverkehr aufgrund der Minderung des Mehrwertsteuersatzes im Jahr 2020 deutliche Spuren hinterlassen, die dann von dem pandemiebedingten Einbruch überlagert wurden, jetzt aber nach deren Überwindung sichtbar werden. Zudem geht vom Deutschlandticket ein erheblicher dämpfender Effekt aus. Für den **Gelegenheitsverkehr** nehmen wir an, dass sich der langfristige Abwärtstrend im Prognosezeitraum fortsetzen wird. Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen auch in den Jahren 2024 und 2025 nahezu exakt im Ausmaß des Nahverkehrs. D.h. es bleibt zwischen 2019 und 2024 konstant, was gegenüber 2023 ein Plus um 8 % bedeutet, und steigt im Jahr 2025 um 4 %. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie noch um 8,3 % (2024) bzw. 3,2 % (2025) unter dem Vorkrisenstand liegt. Gegenüber dem jeweiligen Vorjahr errechnen sich ähnliche Wachstumsraten wie bei der Fahrgastzahl (8,5 % bzw. 5,6 %).

Beim **Eisenbahnverkehr** wird im **Nahverkehr** der Kraftstoffpreisanstieg (der Vorjahre) zu spürbaren Verlagerungen vom Pkw führen. Zudem wird der kräftige Effekt aus dem Deutschlandticket im Jahr 2024 – auch bei einer evtl. Verteuerung – im gesamten Jahr wirksam sein. Gemäß den ersten empirischen Ergebnissen wird er sich auf mindestens 10 % (Fahrgastzahl) bzw. 20 % (Leistung) belaufen. Jedoch wird der Homeoffice-Effekt den SPNV – wegen der hier längeren Entfernungen der Berufsverkehrsfahrten und der dadurch entstehenden höheren Affinität – nach aller Voraussicht wesentlich stärker bremsen als alle anderen Verkehrsarten. Saldiert sollte die Fahrgastzahl im Jahr 2024 das Vorkrisenniveau erstmals übertreffen, und zwar mit gut 5 % sogar spürbar. Die Leistung, die nach aller Voraussicht bereits im laufenden Jahr über dem Stand von 2019 liegen wird, wird diesen im Jahr 2024 schon um **16 %** übertreffen.

Der **Fernverkeh**r hat mit dem kräftigen Anstieg, der sich für das laufende Jahr abzeichnet, das Vorkrisenniveau bereits übertroffen, darunter die Leistung zweistellig. Der Wiederannäherungsprozess dürfte hier somit weitgehend abgeschlossen sein. Gegenüber 2019 hätte die kräftige Preissenkung um rund 10 % am Jahresanfang 2020, die durch die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes entstand, einen zusätzlichen Effekt von rund 5 % bei der Leistung ausgelöst, der also erst nach Überwindung der Pandemie sichtbar wird. Zu diesem Sonderfaktor kommt auch hier der Kraftstoffpreisanstieg hinzu. Das Angebot wird tendenziell weiterhin verbessert und ausgeweitet. Jedoch werden die massiv verschlechterte Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs und die Sperrung der hochbelasteten Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim über fünf Monate des Jahres 2024 die Nachfrage leicht dämpfen. Eine stärkere Bremswirkung entsteht aus dem Deutschlandticket. Bezogen auf die Nachfrageentwicklung zwischen 2019 und 2024/25 ist der größte dämpfende Faktor nach wie vor der Ersatz von Geschäftsreisen durch Videocalls etc. Nach Abzug dieser Effekte erwarten wir ein Wachstum zwischen 2019 und 2024 bei der Fahrgastzahl um knapp 4 % und bei der Leistung um fast 15 %. Bezogen auf 2023 belaufen sich die Veränderungen auf nur noch 1,4 % bzw. gut 3 %. Deren klare Verminderung gegenüber 2023 (12 % bzw. 15 %) ist vor allem auf die Beendigung des Aufholprozesses im laufenden Jahr zurückzuführen. Im Jahr **2025** werden die Impulse aus der Gesamtwirtschaft etwas geringer, die des Deutschlandtickets und der Großbaustellen gleich hoch sein. Somit wird die Nachfrage mit 1,6 % (Aufkommen) und 3,3 % (Leistung) in einem ähnlichen Ausmaß zunehmen wie im Jahr 2024.

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich im **gesamten Eisenbahnverkehr** für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme um gut 10 % (2024) und knapp 5 % (2025, jeweils ggü. Vorjahr). Bei der Leistung besitzt der schwächer wachsende Fernverkehr einen größeren Anteil, so dass sie mit gut 8 % und gut 4 % langsamer zunimmt. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 bereits um rund 10 % bzw. 20 % übertroffen. Das ist der größte Abstand aller Personenverkehrsarten.

Im **Luftverkehr** wird für das Jahr 2024 nur eine schwache Steigerung auf rund 192 Millionen Fluggäste angenommen (3,5 %). Sie wird hauptsächlich wieder durch den europäischen und interkontinentalen Verkehr erreicht werden, während für den innerdeutschen Verkehr nur von einer geringen Steigerung ausgegangen wird. Stärkere Steigerungen, die in den vorangegangenen Jahren zu beobachten waren, sind derzeit nicht in Sicht. Die Corona-Krise scheint überwunden und weitere Einschränkungen dazu werden den Luftverkehr nicht weiter beeinflussen. Das Vorkrisenniveau von 2019 scheint dennoch in den nächsten Jahren noch nicht erreichbar.

1 Einleitung

Intraplan Consult wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), mit der Erstellung der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ in den Jahren von 2021 bis 2023 beauftragt. Sie wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte „Winterprognose“ die kurzfristige Prognose für das laufende und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im dritten Quartal des jeweiligen Jahres erarbeitete „Sommerprognose“ hat die Prognose für das laufende und die beiden folgenden Jahre zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte **„Mittelfristprognose Sommer 2023“** auf die Jahre von **2023** bis **2025**. Die in der Winterprognose vom März 2023 ausgewiesenen Werte für das Vorjahr stellten naturgemäß noch Schätzwerte dar. Deshalb wird in der Sommerprognose auch ein Überblick über die jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende Entwicklung im Jahr **2022** gegeben.

In **allen Tabellen** dieses Prognoseberichts wird – zusätzlich zu den Veränderungsraten für die einzelnen Jahre gegenüber dem jeweiligen Vorjahr – auch diejenige für den Zeitraum zwischen **2019 und 2025**, dem letzten Zieljahr dieser Prognose, ausgewiesen, und zwar insgesamt und nicht pro Jahr. Daraus ist abzulesen, in welchem Ausmaß die jeweilige Größe im Jahr 2025 über oder unter dem Vorkrisenstand liegt. Im **Personenverkehr** sind die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr in den Jahren 2021 bis 2023 häufig nahezu aussagelos. Deshalb haben wir uns dafür entschieden, in allen Tabellen dieses Berichtsteils – wie bereits in der Sommerprognose 2022 und in der Winterprognose 2022/23 – für alle Jahre zusätzlich die – in der Regel wesentlich aussagefähigeren – Veränderungen gegenüber 2019 darzustellen, auch wenn dies eine weitere Ausweitung des Berichtsumfangs nach sich zog. Im **Güterverkehr** war dies nicht erforderlich, hier wird auf den Vorkrisenvergleich bei Bedarf in der Kommentierung eingegangen. Zum besseren Verständnis haben wir die absoluten Werte für 2019 und 2020 in den Tabellen belassen.[1]

Seit der Sommerprognose 2012 wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat „Marktzugang, Luftverkehr“ des **Bundesamts für Logistik und Mobilität** (BALM, vormals Bundesamt für Güterverkehr (BAG)) prognostiziert. Sämtliche Berichtsteile zum Luftverkehr wurden vom BALM erstellt. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für sie. Die intermodalen Interdependenzen wurden berücksichtigt.

Hinsichtlich des **Berichtsaufbaus** wird zunächst auf die **Rahmenbedingungen** eingegangen, die die Verkehrsentwicklung nachhaltig beeinflussen (Kap. 2). Anschließend werden die Prognosen des **Güterverkehrs** (Kap. 3) und des **Personenverkehrs** (Kap. 4) beschrieben.

Hinsichtlich der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, eine der zentralen Rahmenbedingungen für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die Frühjahrsprojektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 24. April 2023, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, die Grundlage. Sie wird durch die Prognosen der deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute vom Juni 2023

---

[1] Zum Ausgleich der beiden zusätzlichen Spalten „2019“ und „2020“ musste die Breite der Vorspalten reduziert werden, was durch geeignete Abkürzungen bewerkstelligt wurde.

ergänzt, die infolge der weiteren Abkühlung der Lage und der Frühindikatoren im Verlauf des zweiten Quartals ungünstiger ausfielen. Die Vorausschätzung der darüber hinaus erforderlichen **branchenwirtschaftlichen Leitdaten** stützte sich auf Arbeiten der o.a. Institute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die **weltwirtschaftlichen Leitdaten** (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurde die aktuellste Prognose des IWF vom 14. Juli 2023 herangezogen.

Gegenwärtig ist die kurzfristige Entwicklung sowohl des Verkehrs als auch der Wirtschaft **einerseits** nach wie vor mit **gravierenden Unsicherheiten** behaftet. Sie entstehen jetzt nicht mehr, wie im Jahr 2022, durch die (unmittelbaren) Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, sondern vor allem durch die, großteils dadurch ausgelöste, anhaltend hohe Inflation und die, damit teilweise im Zusammenhang stehende, weltwirtschaftliche Abschwächung. **Andererseits** sind diese Unsicherheiten **deutlich geringer** als vor eineinhalb Jahren, wenige Wochen nach Kriegsbeginn, deren Ausmaß wir damals als beispiellos in der Geschichte der Gleitenden Mittelfristprognose bezeichnet haben. Angesichts der **fundamentalen Bedeutung** für die Prognoseergebnisse haben wir in der Sommerprognose 2022 die **zentralen Annahmen** zu den wichtigsten Parametern, die die Verkehrsentwicklung beeinflussen, in einem **eigenen Abschnitt** zusammengefasst. Dazu haben wir ein durchweg positives Feedback erhalten, so dass wir dieses Vorgehen bis auf Weiteres fortsetzen. Wegen dieser Bedeutung haben wir diese Ausführungen an den **Beginn** des Kapitels zu den Rahmenbedingungen gesetzt (vgl. Abschn.2.1). Zudem hängen viele der in den folgenden Abschnitten (2.2 bis 2.5) detaillierter beschriebenen Verläufe davon ab. Die Annahmen zur künftigen Entwicklung der **Pandemie**, denen wir zwischen den Winterprognosen 2020/21 und 2021/22 jeweils einen eigenen Abschnitt gewidmet haben, haben wir nunmehr hier integriert. Deren direkter Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hat sich mittlerweile fast vollständig zurückgebildet, nicht jedoch die langfristig verbleibenden Auswirkungen (Homeoffice u.a.).

Bei allen prognostischen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **25.09.2023** vorlagen. Redaktionsschluss für die Texterstellung war der **29.09.2023**.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Überblick über die zentralen Annahmen der Prognose

- **Geopolitische Situation**
  - In den beiden letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose wurde an dieser Stelle erwartet, dass – unabhängig vom weiteren Verlauf des Kriegs um die Ukraine – das Sanktionsregime gegen Russland bestehen bleibt und deshalb die **Energierohstoffe** knapp bleiben. Wäre das nicht der Fall gewesen, wäre es zu erneuten Verwerfungen auf den internationalen Rohstoffmärkten in einem ähnlichen Ausmaß wie nach Kriegsbeginn gekommen, nur in die andere Richtung. Nachdem sich die Preise auf den Weltenergiemärkten mittlerweile weitgehend normalisiert haben, hat diese Prämisse deutlich an Bedeutung verloren.
  - Allerdings wird nach wie vor unterstellt, dass sich die Auswirkungen der – schon bestehenden und sich evtl. verschärfenden – **geopolitischen Anspannungen** auf die europäische Wirtschaft nicht verstärken. Dies gilt nicht nur für die Ukraine, sondern auch für die Situation in Ostasien.
  - Der **Flüchtlingszustrom** aus der Ukraine hat sich bereits wenige Monate nach Kriegsbeginn stark abgeschwächt, allerdings blieb der (gesamte) Wanderungssaldo auch im zweiten Halbjahr 2022 und im bisherigen Verlauf von 2023 deutlich über dem langjährigen Durchschnitt. Eine Fortsetzung dieser Entwicklung dürfte derzeit die aussichtsreichste Annahme für das laufende Jahr sein. Im Einzelnen wird darauf in Abschnitt 2.2 eingegangen. Selbstverständlich wäre diese Prämisse bei einer Ausweitung der militärischen Auseinandersetzungen nicht mehr zutreffend.
- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und in der Welt**
  - Die Perspektiven für die deutsche Wirtschaft haben sich seit dem ersten Quartal 2023 wieder verschlechtert, nachdem sie sich vorher zwischen dem Kriegsausbruch und dem Jahresende 2022 etwas aufgehellt haben. Deshalb wurden die nationalen und internationalen Konjunkturprognosen vom Frühjahr 2023 für das laufende Jahr mehr oder minder spürbar abwärts revidiert. Entsprechend wird sich das kräftige Wachstum, das vor Kriegsbeginn für 2023 zu erwarten war, in die Jahre ab 2024 verschieben (vgl. Abschnitt 2.3).
- **Energiepolitische und -wirtschaftliche Annahmen**
  - Die Unsicherheiten hinsichtlich der **Gasversorgung** Deutschlands haben durch eine deutliche Verbrauchsminderung und durch erhöhte Lieferungen aus anderen Ländern erheblich abgenommen. Deshalb ist eine Gasmangellage, die dramatische Folgen für die deutsche Industrieproduktion hätte und auch zu zusätzlichen Preissteigerungen führen würde, mittlerweile sehr unwahrscheinlich geworden, auch wenn sie noch nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann.
  - Die letzten drei in Betrieb befindlichen **Kernkraftwerke** haben ihre Stromerzeugung im April 2023 beendet. Dies beeinflusst die Kohleverstromung, die eine hohe Bedeutung für den Güterverkehr auf Schienen und Wasserstraßen besitzt. Die Entwicklung der gesamten Stromerzeugung und deren Energieträgerstruktur wird in Abschnitt 2.4 ausführlich dargestellt.

- In diesem Zusammenhang nehmen wir ferner an, dass die Kapazitäten des Schienengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt für **Kohletransporte** trotz der vor 2022 reduzierten Kapazitäten auf der Schiene und evtl. neuerlicher langanhaltender Niedrigwasserstände auf dem Rhein ausreichen, um den Kohlebedarf der Kraftwerke zu decken. Auch diese Annahme, die ebenfalls schon in der Sommerprognose 2022 unterstellt wurde, ist seitdem, auch durch die Wiederaufstockung der entsprechenden Transportkapazitäten der Eisenbahnen, aussichtsreicher geworden.

- **Verkehrspolitische Annahmen**
  - Eingriffe in die Preisbildung für **Kraftstoffe** wie in Gestalt des sog. „Tankrabatts“ im Jahr 2022 werden nicht nochmals angenommen.
  - Die sog. „**CO_2-Bepreisung**“ wird nach der gegenwärtigen Beschlusslage angehoben (vgl. Abschnitt 2.5).
  - Das **Deutschlandticket**, das als Nachfolger des letztjährigen 9-Euro-Tickets zum 1.5.2023 mit einem Preis von 49 Euro eingeführt wurde, wird in den kommenden Jahren zu ähnlichen Preisen fortgeführt. Auf Einzelheiten wird in Abschnitt 2.5, auf die (spürbaren) verkehrlichen Auswirkungen in den Abschnitten 4.3 und 4.4 eingegangen.
  - Die **Mautsätze** für den Lkw-Verkehr sollen gemäß dem Gesetzentwurf vom April 2023 und dem Beschluss des Bundeskabinetts vom 14. Juni 2023 ab dem 1. Dezember 2023 um über 80 % erhöht werden (vgl. Abschnitt 2.5). Es wird angenommen, dass das Gesetzgebungsverfahren, das derzeit schon weit fortgeschritten ist, demnächst entsprechend abgeschlossen wird.

- **Pandemische Entwicklung**
  - Mit dem Abebben der Corona-Pandemie wurden bereits im Lauf des Jahres 2022 alle (mobilitätsrelevanten) Eindämmungsmaßnahmen einschließlich der Reisebeschränkungen für den Luftverkehr vollständig aufgehoben. Im Mai 2023 schließlich hat die WHO den internationalen Gesundheitsnotstand für beendet erklärt. Deshalb wird davon ausgegangen, dass auch im Prognosezeitraum keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Davon unbeeinflusst sind die langfristig verbleibenden Auswirkungen der Pandemie (Homeoffice u.a.). Auf sie wird bei der Prognose des Personenverkehrs eingegangen (vgl. Kap. 4).

- **Lieferkettenstörungen**
  - Mit dem Ende der Pandemie haben sich auch die internationalen Lieferkettenstörungen im laufenden Jahr zwar noch nicht vollständig zurückgebildet, aber doch **durchgreifend abgeschwächt**. Auch die Transportkosten im weltweiten Warenverkehr sind annähernd auf das Vorkrisenniveau gesunken. Neben der pandemischen Entwicklung selbst ist das einer der wenigen Faktoren, die im laufenden Jahr günstiger ausgeprägt sind als im vergangenen.

- **Niedrigwassersituation in der Binnenschifffahrt**

  Im August 2022 waren die Wasserstände äußerst niedrig und lagen am Pegel Kaub, dem wichtigsten Pegel für den Mittelrhein, mit gut 30 cm fast auf dem Stand vom Oktober 2018

(25 cm), dem niedrigsten seit Beginn der Messungen im Jahr 1856.[2] Zwar hat sich die Situation anschließend spürbar verbessert und ab Oktober wieder das „Normalmaß“ angenommen. Dennoch entstand daraus ein spürbarer dämpfender Einfluss auf das Jahresergebnis der Binnenschifffahrt, auch wenn er weit geringer war als im Jahr 2018. Im gesamten bisherigen Verlauf des Jahres 2023, d.h. auch im dafür anfälligen August, waren dank der Niederschlagsmengen nahezu **keine Behinderungen** festzustellen. Nimmt man für den weiteren Verlauf ein „Normalmaß“ an, dann entsteht im Zeitraum ab August ein spürbarer (positiver) Basiseffekt. Im Jahr 2024 wirkt dieses Normalmaß vice versa etwas dämpfend.

Hinsichtlich der **Risikoabschätzung** wird in allen nationalen und internationalen Konjunkturprognosen festgehalten, dass nach wie vor die **Abwärtsrisiken** weitaus überwiegen. Sie liegen jetzt vor allem in dem weiteren Verlauf der (deutschen und weltweiten) **Inflationsraten**. Sollten sie langsamer als erwartet sinken, müssten die Zentralbanken der großen Wirtschaftsräume ihre restriktive Geldpolitik länger aufrechterhalten, was sowohl die Investitionstätigkeit als auch den privaten Konsum dämpfen würde. Aber auch die **geopolitischen Spannungen** um den Ukraine-Krieg und darüber hinaus (China, Taiwan) mit der möglichen Folge von Handelskriegen stellen eine zumindest denkbare Risikoquelle dar. Im Vergleich dazu haben sich die Risiken hinsichtlich der **Energieversorgung** der deutschen Wirtschaft deutlich vermindert. Das einzige Aufwärtsrisiko wird von den Konjunkturforschern in einer zügigeren Auflösung der Ersparnisse, die während der Corona-Pandemie (unfreiwillig) gebildet wurden, gesehen, die vor allem den privaten Konsum im laufenden Jahr stimulieren würde.

---

2 Vgl. die Pegelhistorie in https://www.contargo.net/de/goodtoknow/lws/history/

2.2 Demographische Leitdaten

Die demographischen Leitdaten können die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs grundsätzlich in einem gewissen Ausmaß beeinflussen. Zwar bewegen sich ihre jährlichen Veränderungsraten in der Regel – von Ausnahmen wie den Jahren 2015 oder 2022 abgesehen – in dem Bereich von wenigen Zehntelprozentpunkten. Dennoch ist das vor allem für Verkehrsarten wie den ÖPNV, deren Dynamik grundsätzlich ähnlich gering ist, nicht gänzlich unbedeutend. Während der Pandemie, in denen die monatlichen Veränderungsraten des gesamten Personenverkehrs im Allgemeinen und des ÖPNV im Besonderen jeweils zweistellig waren, ging der Einfluss der demographischen Leitdaten vollständig unter. Im Jahr 2022 hingegen hat der Einflussfaktor durch die kriegsbedingten Zuwanderungen wieder an Bedeutung gewonnen.

Im Jahr **2022** stand die demographische Entwicklung im Zeichen der Flüchtlingsbewegungen aus der Ukraine. Bereits im März schnellte der Wanderungssaldo, der seit vielen Jahren das Defizit in der natürlichen Bevölkerungsbewegung (Geburten minus Sterbefälle) mehr als ausgleicht und damit für den Anstieg der Einwohnerzahl verantwortlich ist, auf den Ausnahmewert von 479.000 Personen, was drastisch über dem bisherigen Höchststand (aller Monatswerte seit der Vereinigung Deutschlands) aus dem Oktober 2015 (156.000) liegt. Bis zum Juni (82.000) hat sich der Zustrom allerdings bereits stark abgeschwächt. In den sechs folgenden Monaten lag der Saldo zwischen 38.000 und 95.000 Personen. Für das gesamte Jahr errechnen sich daraus 1,46 Mio., womit der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2015 (1,14 Mio.) deutlich übertroffen wurde. Damit lag die **Einwohnerzahl**, die in den Jahren 2020 und 2021 wegen des niedrigen Wanderungssaldos infolge der pandemiebedingten Reisebeschränkungen nur sehr geringfügig stieg (um zusammen 0,1 %), am Jahresende 2022 mit 84,36 Mio. um **1,3 %** über dem Vorjahresstand (83,24 Mio.). Dies ist der höchste prozentuale Anstieg in einem Jahr seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland. Im Jahresdurchschnitt, der für den Vergleich mit der Vorjahresentwicklung etwas geeigneter ist, fällt die Zunahme geringer aus (744.000 Personen bzw. 0,9 %).

Auch im Jahr **2023** wird die demographische Entwicklung noch von den Flüchtlingsbewegungen geprägt, wenngleich in einem weit geringeren Ausmaß als im Vorjahr. In den ersten fünf Monaten lag der Wanderungssaldo mit (zusammen) 266.000 Personen zwar um über 70 % unter dem Vorjahr (927.000), aber immer noch deutlich über dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019 (147.000). Rückwanderungen haben offensichtlich noch nicht in größerem Umfang stattgefunden. Die Entwicklung im weiteren Verlauf des Jahres hängt vor allem von der Situation in der Ukraine ab. Sollte es zu einer Ausweitung der militärischen Auseinandersetzungen auf größere Teile des Landes kommen, dann würden sich auch die Flüchtlingsbewegungen wieder verstärken. Da Prämissen in diese Richtung aber eher willkürlich wären, nehmen wir eine Fortsetzung der Entwicklung im bisherigen Verlauf an. Für das gesamte Jahr errechnet sich daraus ein Wanderungssaldo in Höhe von gut 0,5 Mio. Dies stellt – nach 2022 und 2015 – den dritthöchsten Wert seit 1992 dar. Damit wird die Einwohnerzahl am Jahresende 2023 mit 84,55 Mio. um 0,2 Mio. oder 0,25 % über dem Vorjahresstand liegen. Im Jahresdurchschnittsvergleich ist die Zunahme jedoch – vice versa zu 2022 – deutlich höher (520.000 Personen bzw. 0,6 %).

Die Entwicklung in den Jahren **2024 und 2025** hängt maßgeblich davon ab, ob es zu einem, wie auch immer gearteten, Ende der Kriegshandlungen und dann, wie nach dem Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien, zu **Rückwanderungen** in die Ukraine kommen wird. Gemäß einer aktuellen Studie von IAB / BiB / BAMF / DIW äußerten 44 % der zwischen Kriegsbeginn und Mitte 2022 zugezogenen Ukrainer, „noch einige Jahre“ oder „für immer“ in Deutschland bleiben zu wollen,

während 38 % eine Rückkehr in die Ukraine planten.[3] In der jüngsten 15. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts vom Dezember 2022, die also schon unter Berücksichtigung des Ukraine-Kriegs erstellt wurde, wurden für den Wanderungssaldo der Jahre 2024 und 2025 im Durchschnitt 256.000 (Var. 1), 398.000 (Var. 2) bzw. 539.000 (Var. 3) Personen und für das laufende Jahr 275.000, 513.000 bzw. 750.000 Personen erwartet.[4] Auch dies verdeutlicht den hohen derzeitigen Unsicherheitsbereich. Der jetzt für 2023 zu erwartende Wert liegt zwischen den beiden Varianten 2 und 3, weshalb wir für die beiden Folgejahre deren Mittelwerte herangezogen haben. Damit liegt der Wanderungssaldo auch in diesen beiden Jahren mit rund 470.000 Personen p.a. noch über dem Niveau der Jahre von 2017 bis 2021 und auch klar über dem Defizit aus der natürlichen Bewegung (rund 250.000 p.a.). Somit nimmt die Einwohnerzahl nach wie vor zu, und zwar (im Jahresdurchschnittsvergleich) um rund 220.000 p.a. Insgesamt liegt die Einwohnerzahl im Jahr **2025** mit 84,9 Mio.um knapp 1 Mio. über dem Stand von 2022 und um 1,8 Mio. bzw. 2,2 % über demjenigen von 2019 (vgl. Tab. R-1).

Tabelle R-1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Einwohner[1)]	83,09	83,16	83,20	83,94	84,46	84,68	84,90	0,9	0,6	0,3	0,3	2,2
- üb. 18 Jahre[1)]	69,46	69,45	69,39	69,85	70,17	70,31	70,42	0,7	0,5	0,2	0,2	1,4
Auszubildende[2)]	13,64	13,66	13,69	13,78	13,93	14,04	14,14	0,7	1,0	0,8	0,7	3,6

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2011
2) Schüler und Studenten, Mittelw ert der Schuljahre bzw . Wintersemester t-1/ t und t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre verhält sich grundsätzlich ähnlich wie die gesamte Einwohnerzahl. In früheren Jahren fand der Rückgang, der aus den langfristig sinkenden Geburtenzahlen entstand, in dieser Altersgruppe später statt als bei der gesamten Einwohnerzahl, so dass die fahrfähige Bevölkerung stärker stieg als die gesamte. Seit 2016 ist das nicht mehr der Fall, vielmehr entwickelt sie sich geringfügig schwächer. Dies wird im Prognosezeitraum anhalten. Wir haben auch hier die Mittelwerte der Varianten 2 und 3 der 15. KBV verwendet. Im Ergebnis liegt die Veränderungsrate in allen Jahren ab 2023 um 0,1 Prozentpunkte unter derjenigen für die Gesamtzahl.

Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung, zumindest in pandemiefreien Zeiten. Sie setzt sich zusammen aus der Zahl der **Schüler** (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie der Studenten. Erstere nahm von 2004 bis 2019, geprägt noch von dem scharfen Geburtenrückgang in Ostdeutschland in den ersten Jahren nach der Vereinigung, spürbar ab, nämlich um rund 13 %, d.h. um 0,9 % p.a. Im Schuljahr **2021/22** wirkte sich der Anstieg der Geburtenzahl zwischen 2013 (682.000) und 2016 (792.000) aus, so dass die Zahl der Schüler an allgemeinbildenden Schulen spürbar stieg (0,7 %).

3 Vgl. H. Brücker et al., Geflüchtete aus der Ukraine: Knapp die Hälfte beabsichtigt längerfristig in Deutschland zu bleiben, in DIW-Wochenbericht 28/2023, S.382-393. https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.877240.de/23-28.pdf

4 Statistisches Bundesamt, 15. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung – Deutschland, Statistischer Bericht, Wiesbaden, 02. Dezember 2022.

Allerdings nahm die Zahl der Schüler an berufsbildenden Schulen analog zur Besetzung der hier relevanten Jahrgänge deutlich ab (-1,7 %), was auf die gesamte Schülerzahl (0,1 %) durchschlug. Die Zahl der Studenten ist im Wintersemester 2021/22 erstmals seit 2007 nicht mehr gewachsen, weshalb diejenige aller Auszubildenden ebenfalls nur leicht zunahm (0,1 %).

Im Schuljahr **2022/23** war, wie schon in den letzten Monaten des vorangegangenen Schuljahres, eine erhebliche Zahl von Kindern aus der Ukraine in den deutschen Schulunterricht zu integrieren, die sich zuletzt (August 2023) auf rund 210.000 belief.[5] Deshalb erhöhte sich die gesamte Schülerzahl in diesem Schuljahr um 1,9 %.[6] Dies ist das höchste Plus seit 1992 und liegt auch deutlich über dem entsprechenden Wert aus der letzten Vorausberechnung der KMK (0,8 %), die sie aufgrund der hohen Bedeutung der Zuwanderungen im September 2022 erstellt hat.[7] Dennoch haben wir bis auf Weiteres deren Werte für die Jahre **ab 2023** (1,1 % p.a.) übernommen. Allerdings wirkt sich der jüngste Anstieg der Geburtenzahl zunächst im Primarbereich am stärksten aus (1,8 % p.a.), dessen Schüler sich eher nichtmotorisiert zur Schule begeben. Für die Zahl der ÖPNV-affineren Schüler im Sekundarbereich I und II ist zusammen ein wesentlich geringerer Anstieg (0,8 % p.a.) zu erwarten. Im Vergleich zur o.a. langfristigen Entwicklung bis 2019 bedeutet aber auch dieser Wert eine spürbare Trendwende.

Wir haben in Tabelle R-1 bis zur Winterprognose 2020/21 für jedes Jahr die Zahl für das **im Herbst beginnende** Schuljahr bzw. Wintersemester ausgewiesen. In Jahren mit einer vergleichsweise stetigen Entwicklung ist die dadurch entstehende zeitliche Verzerrung gering. Aufgrund von weniger stetigen Verläufen weisen wir seit der Sommerprognose 2021 für alle Jahre den **Mittelwert aus dem abgelaufenen und dem begonnenen** Schuljahr aus. Die Sinnhaftigkeit zeigt sich auch im abgelaufenen Jahr. Die Schülerzahl lag in 2021/22 um 0,1 % über dem Vorjahr und im folgenden Schuljahr um erwähnte 1,9 % über dem Wert von 2021/22. Deshalb würde eine Verwendung der letztgenannten Veränderungsrate den tatsächlichen Verlauf im Jahr 2022 verzerren. Der Mittelwert beider Werte (1,0 %) bildet ihn besser ab.

Die **Studentenzahl** ist im Wintersemester 2022/23 um 1,0 % gesunken.[8] Dies ist der niedrigste Wert seit dem Jahr 2007 (-1,9 %), dazwischen ist sie um 3,3 % p.a. gestiegen. Dazu trägt die demographische Entwicklung, d.h. die abnehmende Besetzung der entsprechenden Altersstufen, bei. Zudem ist die Zahl der aus dem Ausland nach Deutschland kommenden Studienanfänger im Jahr 2021 pandemiebedingt erneut stark gesunken. Im Prognosezeitraum wird die weiter rückläufige Besetzung der studienrelevanten Jahrgänge die Zahl der Studenten erneut in einem Ausmaß drücken, das von steigenden Quoten (pro Jahrgang) nicht ausgeglichen werden kann. Hinzu kommen ab 2025 die Auswirkungen der Rückkehr zur längeren Schulzeit („G 9“) in (den bevölkerungsreichen Bundesländern) Nordrhein-Westfalen und Bayern ab 2017. Vor allem aus diesem

---

5 https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/pdf/Statistik/Ukraine/2023/AW_Ukraine_KW_32-33.pdf

6 Statistisches Bundesamt, Zahl der Schülerinnen und Schüler 2022/23 um 1,9 % gestiegen, Pressemitteilung 105/23 vom 15.03.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/03/PD23_105_211.html

7 Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2021 – 2035, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 234, Bonn, September 2022.

8 Statistisches Bundesamt, Wintersemester 2022/2023: Erstmals seit 15 Jahren weniger Studierende als im Vorjahr, Pressemitteilung 503/22 vom 30.11.2022, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/11/PD22_503_21.html

Grund wird die Studentenzahl gemäß der letzten Vorausberechnung der KMK aus dem Jahr 2021, der ersten seit 2005, in den Jahren von 2023 bis 2025 um 0,5 % p.a. abnehmen.[9]

Damit wendet sich also bei der Zahl **aller Auszubildenden** das Bild der letzten rund zwanzig Jahre – sinkende Schüler- werden durch steigende Studentenzahlen abgeschwächt – ab dem Jahr 2022 in das Gegenteil. Zusammen überwiegt jedoch die Schülerzahl, so dass die aller Auszubildenden weiterhin stiegt, und zwar im Jahr 2023 um 1,0 % und anschließend um 0,8 % p.a. (vgl. Tab. R-1). Damit liegt sie im Jahr 2025 mit 14,14 Mio.um 0,5 Mio. oder immerhin 3,6 % über dem Stand von 2019. Zwischen 2003 mit dem damaligen Höchstwert (14,45 Mio.) und 2019 ist sie um rund 6 % gesunken.

9 Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfänger- und Studierendenzahlen 2021 – 2030, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 229, Bonn, November 2021.

2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die **Weltwirtschaft** hat im Jahr 2021 die massiven coronabedingten Vorjahresverluste großteils bis vollständig ausgeglichen, wurde allerdings bereits im Verlauf des Jahres durch die Lieferengpässe bei zahlreichen Vorprodukten und Störungen in den globalen Logistikströmen deutlich beeinträchtigt. Dies setzte sich im Jahr **2022** fort. Hinzu kamen die sehr hohen Preissteigerungen bei Energierohstoffen, die erheblich gestraffte Geldpolitik in weiten Teilen der Welt sowie die Folgen der Non-Covid-Politik in China. Aus diesen Gründen ist die gesamtwirtschaftliche Produktion in allen großen Wirtschaftsräumen der Welt wesentlich schwächer gestiegen als im Jahr 2021 (vgl. Tab. R-2). Selbst in China kam das Wachstum, bedingt durch die Eindämmungsmaßnahmen, nicht über 3 % hinaus. Auch beim Welthandel hat sich die Dynamik annähernd halbiert.

Tabelle R-2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung in %						
	p.a.						Insg.
	20/19	21/20	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Welthandel[1)]	-7,9	10,7	5,2	2,0	3,7	3,5	17,4
BIP							
Welt	-3,1	6,3	3,5	3,0	3,0	3,0	16,5
Euroraum	-6,3	5,3	3,5	0,9	1,5	1,4	6,0
USA	-3,4	5,9	2,1	1,8	1,0	1,1	8,6
Japan	-4,6	2,2	1,0	1,4	1,0	0,4	1,3
China	2,2	8,4	3,0	5,2	4,5	3,4	29,7
Indien	-6,6	9,1	7,2	6,1	6,3	6,0	30,6

1) In der Definition des IWF

Quelle: IWF

Im Jahr **2023** werden die anhaltend hohe Inflation und die deshalb weiterhin restriktive Geldpolitik weiter wirksam bleiben. Andererseits hat sich die Lieferkettenproblematik spürbar verbessert. Dennoch wird sich das Wachstumstempo in den meisten Industrieländern nochmals vermindern. Dies gilt insbesondere für den Euroraum (0,9 %), der von dem Energiepreisanstieg und der weltwirtschaftlichen Abschwächung am stärksten getroffen wird.[10] In den USA schwächt sich die Dynamik nur etwas ab. Die chinesische Wirtschaft hingegen sollte nach der Beendigung der strikten Pandemiebekämpfung wieder stärker wachsen. In den Jahren **nach 2023** sollte die Weltwirtschaft der Industrie auch im Euroraum wieder vermehrt Schwung verleihen, während für die anderen Wirtschaftsräume eine Verstetigung des Wachstums erwartet wird. Der Abstand zum Vorkrisenniveau fällt in den asiatischen Schwellenländern zwangsläufig erheblich höher aus als im Euroraum und in den USA. Allerdings wird in allen Prognosen nach wie vor darauf hingewiesen, dass deren Abwärtsrisiken nach wie vor größer sind als die Aufwärtschancen (vgl. auch die diesbezüglichen Ausführungen am Ende von Abschn. 2.1).

10 Für die Veränderungsraten der Jahre 2023 und 2024 in Tabelle R-2 wurden diejenigen aus der jüngsten Prognose des IWF („World Economic Outlook Update“ vom 25.07.2023) herangezogen. Sie ist aktueller und auch etwas optimistischer als diejenigen der Weltbank („Global Economic Prospects“ vom 08.06.2023), während die der OECD („OECD Economic Outlook 113“ vom 07.06.2023) nahe an den Werten des IWF liegt. Dieser Kurzfristausblick endet im Jahr 2024, für das Jahr 2025 haben wir die Mittelfristprognose des IWF vom April 2023 verwendet. Da sich die Prognosewerte für 2024 kaum unterscheiden, erscheint dies angemessen.

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der Gleitenden Mittelfristprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des **BMWK** zu Grunde gelegt. Die vorliegende Winterprognose basiert auf der mittelfristigen Frühjahrsprojektion des BMWK vom 24. April 2023, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt.[11] Sie wird durch die (aktuelleren) Prognosen der deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute vom Juni 2023 ergänzt, die infolge der weiteren Abkühlung der Lage und der Frühindikatoren im Verlauf des zweiten Quartals ungünstiger ausfielen.

Das deutsche BIP ist im Jahr **2022** gemäß den derzeitigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 1,8 % gewachsen[12] und hat damit und mit dem Vorjahresplus (3,2 %) den massiven pandemiebedingten Einbruch im Jahr 2020 (-3,8 %, leicht revidiert) vollständig wettgemacht (vgl. Tab. R-3). Im Verlauf haben sich die Wachstumsraten (gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal) vor allem wegen der Auswirkungen des Ukraine-Kriegs allerdings kontinuierlich vermindert, wobei im vierten Vierteljahr sogar ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorquartal entstand. Aufgrund des Energiepreisschubs war die Inflationsrate im Herbst 2022 zweistellig und lag damit über den bisherigen Höchstständen aus den 1970ern und den frühen 1980ern. Dies führte zu einem massiven Kaufkraftentzug, der auf alle Wirtschaftsbereiche ausstrahlte. Im Jahr **2023** schwächt sich die Teuerung zwar allmählich ab, aber spürbar langsamer als am Jahresbeginn prognostiziert wurde. Konkret erwarteten das BMWK in der o.a. Frühjahresprojektion 5,5 % (nach 6,9 %)[13] und die Institute in ihren Prognosen vom Juni 2023[14] 5,9 %. Deshalb wird der private Konsum im zweiten Halbjahr etwas an Fahrt aufnehmen. Da aber andere Aggregate, vor allem die Bauinvestitionen, nach wie vor sinken, ist eine nur sehr schwache Belebung der gesamtwirtschaftlichen Produktion in der zweiten Jahreshälfte zu erwarten. Für den Jahresdurchschnitt wurde vom BMWK im April noch ein leichtes Plus (0,4 %) erwartet, von den Instituten im Juni dagegen schon ein geringes Minus (-0,3 %).[15] Im Jahr **2024** dürfte sich die Konjunktur wieder erholen und die Wirtschaft kräftiger wachsen (1,6 %, BMWK und Institute). Im Jahr **2025** schließlich wird sich das Wachstum laut BMWK – der Horizont der Institutsprognosen vom Juni reicht nur bis 2024 – auf 0,8 % abschwächen, so dass das deutsche BIP im Jahr 2025 um knapp 4 % über dem Vorkrisenstand liegt.

Die **privaten Konsumausgaben**, die im Jahr 2021 wie im Vorjahr von den verordneten und/oder freiwilligen Maßnahmen zum Infektionsschutz gedrückt wurden, haben im Jahr **2022** nach der Aufhebung der Eindämmungsmaßnahmen kräftig zugelegt und einen Großteil des Einbruchs im Jahr 2020, der mit fast 6 % noch weit stärker ausfiel als beim BIP, aufgeholt. Zwar wurden sie im Verlauf von der hohen Inflation und den gestiegenen Energiekosten bereits gedämpft, dennoch

---

11 BMWK, Pressemitteilung vom 26.04.2023, https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2023/04/20230426-habeck-zur-fruehjahrsprojektion.html

12 Statistisches Bundesamt, Bruttoinlandsprodukt stagniert im 2. Quartal 2023, Pressemitteilung 299/23 vom 28.07.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/07/PD23_299_811.html

13 Wegen der aktuell hohen Bedeutung haben wir seit der Winterprognose 2022/23 den Verbraucherpreisindex in Tabelle R-3 mit aufgenommen. Der jetzt ausgewiesene Wert für 2022 (6,9 %) bezieht sich auf die Basis 2020 = 100. In der o.a. Winterprognose wurde noch der Wert für 2015 = 100 (7,9 %) dargestellt. Das Ausmaß der Revision wird in einem Hintergrundpapier des Statistischen Bundesamts vom 22.02.2023 erklärt: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressekonferenzen/2023/vpi/hintergrundpapier-vpi.pdf?__blob=publicationFile

14 Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen von HWWI (Hamburg), DIW (Berlin), RWI (Essen), IfW (Kiel), ifo (München) und IWH (Halle), die zwischen dem 07.06.2023 und dem 22.06.2023 publiziert wurden.

15 Die Abweichung entstand ausschließlich durch die zwischenzeitlich eingetretene Abkühlung. Im April prognostizierten die Institute in ihrer Gemeinschaftsdiagnose auch noch einen Anstieg um 0,3 %.

verblieb im gesamten Jahr ein spürbarer Anstieg (3,9 %, revidiert). Damit wird das Vorkrisenniveau aber immer noch um knapp 1 % verfehlt. Im Jahr **2023** wird die Konsumnachfrage durch die anhaltenden inflationsbedingten Kaufkraftverluste und – damit zusammenhängend – das historisch niedrige Konsumklima erheblich gebremst. Im ersten Halbjahr ist sie weiter gesunken, erst im weiteren Verlauf dürfte sie sich aufgrund der mittlerweile realisierten Einkommenszuwächse und der allmählich nachlassenden Preissteigerungsrate etwas erholen. Für das gesamte Jahr ist deshalb mit einem Rückgang der Konsumausgaben zu rechnen (BMWK: -0,1 %, Institute: -1,3 %). Im Jahr **2024** sollte sich die Preissteigerung spürbar beruhigen (BMWK: 2,2 % nach 5,5 %, Institute: 2,4 % nach 5,9 %). Somit werden die realen Einkommen und damit der Konsum auf den Wachstumspfad zurückkehren (BMWK: 2,1 %, Institute: 2,2 %). Für das Jahr **2025** erwartet das BMWK ein Plus um 0,9 %. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2024 erstmals und im Folgejahr um gut 2 % übertroffen.

Tabelle R-3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Bruttoinlandspr.[1)]	107,1	103,0	106,3	108,2	108,6	110,4	111,3	1,8	0,4	1,6	0,8	3,9
Priv. Konsum[1)2)]	107,1	100,9	102,4	106,4	106,3	108,4	109,4	3,9	-0,1	2,1	0,9	2,1
Ausrüstungsinv.[1)]	113,2	100,6	103,4	107,5	110,1	114,1	116,3	4,0	2,4	3,6	2,0	2,8
Exporte[1)]	112,4	102,0	111,8	115,5	117,0	120,9	124,7	3,3	1,3	3,3	3,1	10,9
Importe[1)]	118,2	108,4	118,0	125,9	126,6	131,1	135,4	6,6	0,6	3,5	3,3	14,6
Erwerbstätige[3)]	45,28	44,92	44,98	45,60	45,95	46,05	45,94	1,4	0,8	0,2	-0,2	1,5
Verbraucherpr.[4)]	99,5	100,0	103,1	110,2	116,3	118,8	121,1	6,9	5,5	2,2	2,0	21,8

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2015 = 100)
2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erwerbszweck
3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.
4) 2020 = 100

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Die **Ausrüstungsinvestitionen** wurden im Jahr **2022** weiterhin, wie schon in den beiden Vorjahren, von den Lieferengpässen bei den Investitionsgüterproduzenten und dem Mangel an Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, gebremst. Hinzu kamen jetzt die Unsicherheiten aus der Energiekrise. Dem entgegen stand der, aus der Lieferkettenproblematik entstandene, Auftragsstau und das weiterhin hohe Aufholpotenzial aus dem Rückgang von 2020. Deshalb nahm die Investitionstätigkeit um 4 % zu. Im Jahr **2023** wird sie von den weiter nachlassenden Lieferengpässen sowie der entspannten Lage an den Energiemärkten angeregt. In einem gewissen Ausmaß gehen auch von den hohen Energiepreisen Investitionsanreize aus. Somit ist trotz der konjunkturellen Abkühlung mit einer erneuten Ausweitung zu rechnen (BMWK: 2,4 %, Institute: 2,7 %). Im Jahr **2024** sollte das Plus im Gefolge der allgemeinen wirtschaftlichen Belebung kräftiger (BMWK: 3,6 %, Institute: 3,2 %), im Jahr **2025** aber wieder etwas schwächer (2,0 %) ausfallen. Damit wird der massive Einbruch des Jahres 2020 (-11 %) im Jahr 2024 erstmals vollständig ausgeglichen; im Jahr 2025 wird das Vorkrisenniveau um knapp 3 % übertroffen.

Bei den **Exporten** wurde der Einbruch des Jahres 2020 um über 9 % im Jahr 2021 mit einem Plus um fast 10 % nahezu vollständig ausgeglichen. Hier verblieb also im Gegensatz zu vielen anderen Größen der VGR kein weiteres Aufholpotenzial. Im Jahr **2022** schlugen die stark

abgekühlte Weltkonjunktur und im Verlauf auch die kriegsbedingten Sanktionen auf die deutschen Exporte durch, die somit lediglich um 3,3 % zunahmen. Im Jahr **2023** wird sich die Dynamik des Welthandels nochmals stark abschwächen, so dass für die deutschen Ausfuhren ein lediglich geringes Plus verbleibt (BMWK: 1,3 %; Institute: 0,4 %). Im Jahr **2024** wird sich die Nachfrage aus dem Ausland erneut parallel zur Weltwirtschaft beleben (BMWK: 3,3 %, Institute: 3,5 %). Für das Jahr **2025** ist ein Wachstum in annähernd der gleichen Höhe zu erwarten (3,1 %). In diesem Jahr wird der Vorkrisenstand um rund 11 % übertroffen, was also erheblich über der Zunahme der bisher dargestellten Aggregate der VGR in diesem Zeitraum liegt.

Bei den **Importen** war in den Jahren 2020 und 2021 eine sehr ähnliche Entwicklung zu beobachten wie bei den Exporten: Auf den massiven Einbruch im Jahr 2020 (-9 %) folgte im Jahr 2021 ein Wiederanstieg in gleicher Höhe. Im Jahr **2022** haben die Einfuhren allerdings doppelt so stark zugenommen (6,6 %) wie die Ausfuhren. Dazu trugen die kräftig gestiegenen Urlaubsausgaben der deutschen Touristen (im Ausland) bei, die in der VGR als Dienstleistungsimporte verbucht werden. Im Jahr **2023** wird sich diese Dynamik entsprechend der Entwicklung der inländischen Produktion erheblich vermindern (BMWK: 0,6 %, Institute: -0,9 %). Mit der Belebung der inländischen Produktion sollten die Importe in den Jahren **2024** und **2025** wieder gewohntere Wachstumsraten (3,5 % bzw. 3,3 %) erreichen. Der Wert von 2019 wird dann um knapp 15 % überschritten. Das stellt das höchste Plus aller gesamtwirtschaftlichen Verwendungsaggregate dar und unterstreicht – zusammen mit der o.a., nur etwas geringeren, Zunahme der Exporte – die Dynamik des gesamten Außenhandels, die wiederum eine maßgebliche Triebfeder des Güterverkehrs bildet.

Auch in der (jahresdurchschnittlichen) Zahl der **Erwerbstätigen** hat im Jahr 2020 die Pandemie tiefe Spuren hinterlassen, so dass sie erstmals seit dem Rezessionsjahr 2003 nennenswert sank (-0,8 %). Generell folgt die Erwerbstätigenzahl der inländischen Produktion mit einer gewissen Zeitverzögerung, so dass im Jahr 2021 noch kein Beschäftigungsaufbau entstand. Dies war erst im Jahr **2022** der Fall (1,3 %). Vice versa wird die Reaktion auf die aktuelle Abschwächung der Produktion erst im Jahr **2023** zu beobachten sein, allerdings erst im Verlauf, so dass im Jahresdurchschnitt noch ein nicht unwesentliches Plus verbleibt (BMWK und Institute: 0,8 %). Erst im Jahr **2024** wird sich der Beschäftigungsaufbau klar vermindern (BMWK: 0,2 %, Institute: 0,1 %). Für das Jahr **2025** rechnet das BMWK mit einem leichten Minus (-0,2 %), so dass das Vorkrisenniveau dann, wie schon 2023, um 1,5 % übertroffen wird.

2.4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die branchenwirtschaftlichen Leitdaten sind für den Güterverkehr mindestens genauso bedeutsam wie die gesamtwirtschaftlichen, für manche Verkehrsträger (Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Seeverkehr, Pipelines) sogar noch bedeutender.

Bauwirtschaft

Die Bauwirtschaft zeigte in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts eine – im sehr langfristigen Vergleich – ungewöhnliche Dynamik der Produktion (5,6 % p.a., 2020/15). Sie wurde vor allem im Wohnungsbau von den damals historisch niedrigen Hypothekenzinsen, dem hohen Bedarf und nicht zuletzt den als wenig attraktiv empfundenen anderen Formen der Kapitalanlage angeregt. Bereits im Jahr 2021 hat diese Dynamik stark nachgelassen und fiel auf 0,9 %. Hier haben zum einen die auch hier zu beobachtenden gravierenden Materialengpässe bei wichtigen Baustoffen wie Holz und Stahl und zum anderen der, dadurch und durch Kapazitätsprobleme ausgelöste, kräftige Preisanstieg für Bauleistungen den Anstieg spürbar gedämpft. Im Jahr **2022** haben sich die Kapazitätsengpasse durch den Mangel an Material und an Fachkräften weiter verschärft. Zusammen mit den gestiegenen Energiepreisen führte das zu starken Preissteigerungen.[16] Aus diesen Gründen sind die gesamten **Bauinvestitionen** im Jahr 2022 um 1,8 % gesunken. Die **Produktion**, die mit der Güterverkehrsentwicklung wesentlich stärker korreliert ist als die Investitionen, wurde am Jahresanfang von den Witterungsverhältnissen erheblich beeinflusst, die im Jahr 2022 sehr mild, im Jahr 2021 dagegen eher „normal“ waren und deshalb im Januar und im Februar ein Plus der Bauproduktion um jeweils rund 18 % ausgelöst haben. Von März bis Dezember lag letztere bereits um rund 1 % unter dem Vorjahr, im Gesamtjahr verblieb jedoch – trotz sinkender Investitionen – noch ein Plus um 1,4 %.

Im Jahr **2023** hat sich der Anstieg der Baupreise im bisherigen Verlauf zwar etwas vermindert, dennoch bleiben sie auf hohem Niveau. Die Materialengpässe sollten sich weiter entspannen, nicht jedoch der Arbeitskräftemangel. Zudem werden im Wohnungsbau die gestiegenen Zinsen und die gesunkenen Realeinkommen der privaten Haushalte – trotz des unverändert hohen Bedarfs – zu einem klaren Minus führen (-3 %). Im gewerblichen Bau kommt neben den genannten Einflüssen das abgekühlte allgemeine Investitionsklima zum Tragen, so dass für ihn ebenfalls eine, allerdings schwächere, Abnahme zu erwarten ist. Der öffentliche Bau sollte annähernd stagnieren. Aus diesen Gründen wird für die gesamten **Bauinvestitionen** ein spürbarer Rückgang erwartet (BMWK: -4,1 %, Institute: -2,6 %). Die **Produktion** ist bis Juli um lediglich 0,5 % gesunken. Die Witterungsverhältnisse am Jahresanfang waren zwar ähnlich mild wie im Vorjahr, haben diesmal aber einen weitaus geringeren zusätzlichen Impuls ausgelöst als im Jahr 2022. Für die Monate ab August ist weiterhin ein leichtes Minus gegenüber dem Vorjahr anzunehmen. Somit wird die Bauproduktion im gesamten Jahr um rund 1 % sinken. Diese Veränderungsrate liegt damit erneut deutlich über derjenigen der Bauinvestitionen. Die Bauproduktion ist damit zudem einer der wenigen Güterverkehrsleitdaten, deren Perspektiven sich seit Erstellung der Winterprognose 2022/23 im März 2023 (-1,8 %) nicht verschlechtert haben.

---

16 Statistisches Bundesamt, Baumaterialien erneut stark verteuert, Pressemitteilung N 006/23 vom 01.02.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_N006_61.html

Im Jahr **2024** sollten sich die Materialengpässe etwas entspannen, nicht jedoch der Arbeitskräftemangel. Deshalb wird sich der Preisauftrieb zwar abschwächen, aber dennoch nach wie vor hoch bleiben. Auch die Finanzierungskosten werden im Vergleich zur zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts auf einem hohen Niveau verharren. Lediglich die Realeinkommen der privaten Haushalte werden bei einer sinkenden gesamten Inflationsrate nicht weiter ab-, sondern wieder etwas zunehmen. Dennoch deutet die gegenwärtige Entwicklung der Baugenehmigungen darauf hin, dass der Wohnungsbau auch im Jahr 2024 im dann dritten Jahr in Folge spürbar schrumpfen wird. Der gewerbliche und der öffentliche Bau werden zwar kaum mehr sinken, jedoch schlägt der Wohnungsbau auf die gesamten Bauinvestitionen durch, für die deshalb mit einem nochmaligen Rückgang zu rechnen ist (BMWK: -0,5 %, Institute: -1,5 %). Erst im Jahr **2025** sollten die bis dahin zu erwartende weitere Abschwächung des Preisauftriebs und die unverändert hohen Bedarfe dazu führen, dass die Bauinvestitionen zumindest nicht weiter sinken (BMWK: +0,1 %). Für die **Produktion** haben wir diese Werte angehoben, allerdings – nach den Erfahrungen der letzten beiden Jahre – nicht mehr mit dem (sehr) langjährigen Mittelwert der Abweichungen in Höhe von einem Prozentpunkt, sondern mit dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre (3 Prozentpunkte). Damit nimmt die Bauproduktion in den beiden kommenden Jahren um 2 % bzw. rund 3 % zu. Damit wird der Vorkrisenwert von 2019 im Jahr 2025 um rund 12 % übertroffen (vgl. Tab. R-4). Damit ist die Bauwirtschaft der einzige der hier betrachteten Wirtschaftszweige, der in diesem Zeitraum nicht ab-, sondern zunahm. Allerdings war sie auch eine der wenigen, die von der Pandemie nicht betroffen waren. Der frühere Höchststand aus dem Jahr 1994, als der Vereinigungsboom sein Ende fand und von dem aus die Bauproduktion bis zum Tiefpunkt im Jahr 2005 um insgesamt 36 % gesunken war, wird im Jahr 2025 sogar um 17 % überschritten.

Industrie

Die Industrieproduktion, die eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung des Güterverkehrs besitzt und in hohem Maße auf Investitionsgüter ausgerichtet ist, war in den Jahren 2019 und 2020 aufgrund des damals massiv verschlechterten außenwirtschaftlichen Umfelds und der anschließenden Corona-Krise um zusammen 12 % gesunken. Im Jahr 2021 wurde dies mit einem Plus von 5 % bei weitem nicht ausgeglichen. Hier wurde die Industrie von den weltweiten Lieferengpässen mehr und mehr getroffen. Deshalb war für das Jahr **2022** ursprünglich mit einer Fortsetzung des Aufholprozesses zu rechnen. Jedoch haben sich zum einen die Lieferengpässe langsamer aufgelöst als erwartet. Noch wichtiger war der Preisanstieg für Energierohstoffe, der die Produktion in energieintensiven Industriezweigen stark gebremst hat.[17] So sank sie in der bedeutenden Chemischen Industrie um 12 %. Andere wichtige Zweige haben sich dagegen günstiger entwickelt, darunter der Fahrzeugbau (+3,9 %, allerdings nach drei Minusjahren) und der Maschinenbau (0,7 %). Die gesamte Industrieproduktion nahm leicht ab (-0,3 %, vgl. Tab. R-4).

Im Jahr **2023** hat sich der Vorproduktmangel weiter spürbar entspannt. Dem entgegen steht jedoch die weltweite Konjunkturabschwächung. Abgefedert wird sie durch die historisch hohen Auftragsbestände, die mangels Materials bisher nicht abgearbeitet wurden. Saldiert ist die Industrieproduktion in den ersten sieben Monaten leicht gestiegen (0,7 %). In den bedeutenden Zweigen

---

17 Vgl. dazu auch: Statistisches Bundesamt, Bedeutung der energieintensiven Industriezweige in Deutschland https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Industrie-Verarbeitendes-Gewerbe/produktionsindex-energieintensive-branchen.html

reichte die Bandbreite von -15 % (Chemische Industrie) bis zu +17 % (Fahrzeugbau). Die Veränderungsrate im gesamten Jahr (0,8 %) wird fast genau dem bisherigen Verlauf entsprechen. Dies liegt nur unwesentlich unter der Erwartung der Winterprognose 2022/23 (1,1 %).

Für das Jahr **2024** wurde in denjenigen Konjunkturprognosen der Institute vom Juni 2023, in denen die Bruttowertschöpfung der Industrie Gegenstand ist, ein Plus um im Mittel gut 2 % erwartet. Diese Veränderungsrate haben wir für die Produktion, entsprechend der Differenz in den letzten Jahren, etwas abgesenkt (1,5 %) und für das Jahr **2025** die mittelfristige Trendrate angenommen (1,3 %). Damit wird im Jahr 2025 der Vorkrisenstand aus dem Jahr 2019 immer noch um gut 1 % und der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2018 sogar um über 4 % verfehlt.

Tabelle R-4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Bauproduktion[1)]	124,3	131,0	132,2	134,0	132,5	135,1	139,3	1,4	-1,1	2,0	3,1	12,1
Industrieprod.[2)]	101,7	92,5	97,1	96,8	97,6	99,1	100,4	-0,3	0,8	1,5	1,3	-1,3
Rohstahlprod[3)]	39,7	35,7	40,2	36,9	35,8	36,9	36,8	-8,2	-2,8	2,9	-0,2	-7,2
Steinkohleabs.[3)4)]	39,6	34,7	40,6	42,2	36,9	36,1	33,4	4,0	-12,6	-2,2	-7,4	-15,6
Mineralölpr.abs.[3)]	102,9	93,7	91,8	93,3	89,8	88,5	87,2	1,6	-3,8	-1,5	-1,4	-15,3

1) Produktionsindex für das Bauhauptgewerbe (2015 = 100)
2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2015 = 100)
3) Mio. t
4) In der Definition der Energiebilanzen

Quellen: Stat. Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Prognosen

Stahl

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende **Rohstahlproduktion** ist in den Jahren 2019 und 2020 im Sog der damaligen Industrierezession und danach infolge der pandemiebedingt sinkenden Erzeugung nahezu aller wichtigen Stahlverwender – mit Ausnahme der Bauwirtschaft – um zusammen 16 % gesunken. Im Jahr 2021 wurde dies mit einem kräftigen Plus von knapp 13 % – anders als bei der Industrieproduktion – zum größten Teil bereits aufgeholt. Darauf folgte im Jahr **2022** jedoch ein erneuter Einbruch, der sich im Verlauf des Jahres noch spürbar verstärkt hat und sich im Gesamtjahr auf über 8 % belief. Dieses Minus ist weit höher als die Entwicklung in den wichtigsten Verwendungsbereichen, von denen die Produktion im Fahrzeug- und im Maschinenbau sogar gestiegen ist. Mögliche Gründe für die Divergenz sind Effizienzgewinne, Lagerveränderungen und – wichtiger – ein Anstieg des Außenhandelsdefizits. Zu Letzterem wiederum dürften die Preissteigerungen für Energierohstoffe beigetragen haben, die die (äußerst energieintensive) Stahlindustrie in Deutschland härter getroffen haben als diejenige in anderen Ländern.

Im bisherigen Verlauf des Jahres **2023** ist die Rohstahlproduktion bis Juli um knapp 5 % gesunken. Da sich die Lage im Vorjahr im zweiten Halbjahr des Vorjahres verschlechtert hat, sollten die Minusraten im weiteren Verlauf etwas geringer ausfallen. Für das gesamte Jahr ist somit eine Abnahme um knapp 3 % zu erwarten. Zwar steigt die Produktion vor allem des Fahrzeugbaus

trotz der abgekühlten Weltkonjunktur zweistellig und damit wesentlich stärker als im Vorjahr. Offensichtlich wird dies aber erneut durch Effizienzgewinne und dämpfende Einflüsse vom Außenhandel mit Stahlprodukten zunichte gemacht. Dies ist auch der Grund für die Abweichung zur (optimistischeren) Erwartung in der Winterprognose 2022/23 (+1,9 %).

Im Jahr **2024** sollte die Produktion der gesamten Industrie und des Maschinenbaus, einem weiteren wichtigen Stahlverwender, stärker wachsen als im laufenden Jahr. Der Fahrzeugbau sollte weiterhin spürbar expandieren. Entsprechend wird sich dann auch der Stahlverbrauch entwickeln. Dies sollte dann auch für die Stahlproduktion zutreffen, für die wir derzeit ein Plus um knapp 3 % erwarten. Für das Jahr **2025** ist dann wegen geringerer Wachstumsraten im Fahrzeug- und im Maschinenbau eine annähernde Stagnation anzunehmen. In absoluten Mengen entspricht das jeweils knapp 37 Mio. t. Damit wird der Vorkrisenwert des Jahres 2019 (39,7 Mio.) um rund 7 % unterschritten. Die Bandbreite zwischen 42,1 und 44,3 Mio. t, in der sich die Rohstahlproduktion nach der Finanzkrise von 2010 bis 2018 bewegte und die sie im Jahr 2019 verließ, liegt derzeit in weiter Ferne.

Kohle

Wie schon in allen Jahren seit 2017 besitzt die Entwicklung auf dem Kohlesektor sowohl im abgelaufenen Jahr als auch im Prognosehorizont eine außerordentliche Bedeutung für den Güterverkehr, insbesondere für den Eisenbahnverkehr, die Binnen- und die Seeschifffahrt. Deshalb wird sie hier erneut ähnlich ausführlich kommentiert wie in den letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose. Der Verbrauch von Steinkohle (einschließlich Koks), der sich von 2016 bis 2020 fast halbiert hatte (-46 %), hat die im Jahr 2021 (+17 %, revidiert) begonnene Trendwende im Jahr **2022** fortgesetzt und ist um 4,0 % gestiegen (vgl. Tab. R-4).[18]

Verantwortlich für dieses neuerliche spürbare und gegen den Trend verlaufende Wachstum war der Einsatz in den Kraftwerken, der in einem noch stärkeren Ausmaß, nämlich um 16 % oder knapp 3 Mio. t erhöht wurde. Der Verlauf in der **Stromerzeugung** kann nicht allein mit Verschiebungen in der Energieträgerstruktur erklärt werden und bedarf – auch und gerade unter prognostischen Aspekten – einer eingehenden Analyse. Hierfür wiederum ist zum besseren Verständnis der aktuellen Entwicklungen die Kenntnis der Verläufe in den Jahren zuvor hilfreich.

In den Jahren **2017 und 2018** hat sich weder der Bruttostromverbrauch noch der Stromaustauschsaldo mit dem Ausland wesentlich verändert (vgl. Abb. R-1, jeweils linke, graue Säule „V“ wie Verwendung). Somit ist der Rückgang des Steinkohleeinsatzes in diesen beiden Jahren (-17 % bzw. -11 %, zusammen -30 TWh) – der Braunkohleeinsatz blieb damals noch weitgehend konstant – auf den Anstieg anderer Energieträger, in erster Linie der erneuerbaren (+34 TWh), zurückzuführen (rechte Säule „E“ wie Erzeugung).

In den Jahren **2019** und **2020** änderte sich jedoch das Bild: Erstens wurde der (gesamte) Stromverbrauch von der Krisensituation in der Industrie im Allgemeinen und in den stromintensiven Branchen im Besonderen (Stahl, Chemie u.a.) gedämpft, so dass er in beiden Jahren um jeweils 3 % sank, was zusammen 37 TWh entspricht. Zweitens schrumpfte der Stromexportsaldo in

18 In der Abgrenzung der Energiebilanzen.

diesen beiden Jahren massiv, nämlich von 49 auf 19 TWh, also um weitere 30 TWh.[19] Aus diesen beiden Gründen nahm die gesamte Bruttostromerzeugung (aus allen Energieträgern) um 10 % bzw. 66 TWh ab. Das hat maßgeblich zu dem Rückgang bei Stein- und Braunkohle um (zusammen) 94 TWh beigetragen. Die verbleibende Menge (28 TWh) ist auf Substitutionen durch andere Energieträger zurückzuführen, darunter erneuerbare Quellen (+28 TWh bzw. 13 %) und Erdgas (+13 TWh bzw. 16 %), denen ein Rückgang der nuklearen Stromproduktion (-12 TWh bzw. -15 %) wegen der Abschaltung eines Kernkraftwerks (Philippsburg) am Jahresende 2019 gegenüberstand. Allein in diesen beiden Jahren hat sich der Einsatz von Steinkohle annähernd halbiert (-48 %) und fiel auf einen neuen Tiefstwert in Höhe von 43 TWh. Es sei daran erinnert, dass diese Größe noch vor wenigen Jahren rund dreimal so groß war (127 TWh, 2013).

Im Jahr **2021** hat sich das Bild jedoch **vollständig gewendet**. Der gesamte **Stromverbrauch** nahm mit der (Wieder-)Belebung der Gesamtwirtschaft, der Industrieproduktion, der Stahlerzeugung u.a. um knapp 3 % zu und glich damit den pandemiebedingten Vorjahresrückgang (-4 %) weitgehend aus. Der Außenhandelssaldo sank, anders als in den beiden Vorjahren, kaum mehr. Somit stieg die **Bruttostromerzeugung** annähernd im gleichen (prozentualen) Ausmaß wie der Verbrauch, was 14 TWh bedeutet (vgl. Abb. R-1). Allein dies verhinderte bereits einen Rückgang der Kohleverstromung im Ausmaß der beiden Vorjahre. Außerdem kam es in der **Energieträgerstruktur** zu einer äußerst ungewöhnlichen Verschiebung. Die Erzeugung aus erneuerbaren Quellen nahm um 18 TWh oder 7 % ab. Dies stellt den ersten Rückgang seit 1996 dar, als die erneuerbaren Stromquellen noch zum größten Teil aus Wasserkraft bestanden, und war auf ein deutlich geringeres Windstromangebot zurückzuführen. Auch die Erzeugung aus Erdgas ging zurück (-2 %, 2 TWh). Lediglich diejenige aus Kernenergie konnte um 7 % oder 5 TWh gesteigert werden. Zusammen bedeutet das, dass die Produktion aus Stein- und Braunkohle (zusammen) um 30 TWh erhöht werden musste. Das entspricht der Summe aus den erwähnten Veränderungen der Gesamterzeugung (15 TWh), derjenigen aus erneuerbaren Quellen (18 TWh) und aus Gas (2 TWh) abzüglich der nuklear erzeugten Menge (5 TWh). Innerhalb der Kohleverstromung stieg die Braunkohle, die weitgehend über Förderbänder aus den Abbaugebieten in die nahegelegenen Kraftwerke befördert wird und damit weit weniger verkehrsrelevant ist als die Steinkohle, um 20 % oder 18 TWh, letztere sogar um **27 %** oder 12 auf 55 TWh.

Im Jahr **2022** wurde der **Stromverbrauch** durch die massiv gestiegenen Preise und die konjunkturelle Abkühlung im Verlauf des Jahres immer mehr gedämpft und lag nach dem derzeitigen Datenstand im gesamten Jahr um 3 % oder 16 TWh **unter** dem Vorjahresstand.[20] Der **Stromaustausch** mit dem Ausland hängt von vielen Unwägbarkeiten ab. Im Jahr 2022 ist er nicht weiter gesunken, sondern sogar spürbar gestiegen, nämlich von 19 auf 29 TWh, was insbesondere auf den Handel mit Frankreich (von -5,8 auf +5,5 TWh) zurückzuführen ist. Die Gründe hierfür liegen in der wasserstandsbedingt massiv gesunkenen Stromerzeugung der französischen Kernkraftwerke, die sogar Eingang in die Hauptnachrichtensendungen der deutschen Fernsehanstalten gefunden hat. Diese erneute Trendwende schwächte den Effekt, der aus dem o.a.

---

19 Veränderungen des Außenhandelssaldos, also der Differenz zwischen Stromex- und -importen, kommen weniger durch ökonomische Einflüsse als durch, oftmals kurzfristige, Veränderungen der Angebotsverhältnisse, z.B. der Verfügbarkeit von Solar- und Windenergie, in Deutschland und den jeweiligen Ländern zustande.

20 Dieser und alle im Folgenden genannten Werte zur Struktur der Stromerzeugung im Jahr 2022 stammen aus der aktuellsten Übersicht des BDEW vom 25.05.2023.
https://www.bdew.de/media/documents/20230525_D_Stromerzeugung1991-2022.pdf

Verbrauchsrückgang (16 TWh) auf die **Bruttostromerzeugung** ausgeht, klar ab. Letztere sank somit nur mehr um 1 % bzw. 6 TWh (vgl. Abb. R-1).

Deren **Energieträgerstruktur** war nach dem Kriegsausbruch mit **noch nie dagewesenen Unsicherheiten** verbunden. Die Erzeugung aus Kernenergie reduzierte sich nach der Außerbetriebsetzung von drei der letzten sechs Kernkraftwerke am Jahresende 2021 um knapp die Hälfte, nämlich von 69 TWh im Jahr 2021 auf 35 TWh, d.h. um 34 TWh. Die Produktion aus erneuerbaren Quellen konnte den erwähnten scharfen Rückgang des Jahres 2021 mehr als ausgleichen und erhöhte sich um 10 % oder 23 TWh. Dies gleicht also den o.a. Rückgang der Kernenergie bei Weitem nicht aus. Bei Erdgas schließlich, dem dritten bedeutenden Energieträger für die Stromerzeugung, war nach Kriegsausbruch zu erwarten, dass die noch verfügbaren Mengen eher zur Wärmeerzeugung verwendet werden als zur Stromerzeugung in den öffentlichen Kraftwerken. Aus diesem Grund und auch wegen des bereits vor Kriegsausbruch dramatisch gestiegenen Einfuhrpreises[21] ist sie um 10 % oder 9 TWh gesunken. Der weitere extreme Preisanstieg im Verlauf des Jahres hat dazu sicherlich beigetragen.[22]

Aus diesen Gründen ist die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-)**Kohle** im Jahr 2022 um 16 TWh oder 10 % **gestiegen**. Dies ergibt sich aus den Veränderungen der Erzeugung aus Kernenergie (-34 TWh) und aus Erdgas (-9 TWh), abzüglich derjenigen aus erneuerbaren Quellen (+23 TWh) und der Gesamtproduktion (-6 TWh, vgl. Abb. R-1). In der Aufteilung auf Braun- und Steinkohle war es möglich, die russische Steinkohle durch andere Lieferländer zu ersetzen und somit den Anstieg der Stromerzeugung aus der, unter klimaschutzpolitischen Aspekten noch ungünstigeren, Braunkohle auf 6 % (6 TWh) zu begrenzen. Damit stieg die Verstromung von Steinkohle im Jahr 2022 um **18 %** bzw. 10 TWh, also fast genau so kräftig wie im Vorjahr. In Mengen bedeutet dies rund 3 Mio. t. Von den Kraftwerkskapazitäten her war dies möglich, weil einige für das Jahr 2022 geplante Stilllegungen aufgeschoben wurden.

Die Lieferungen an die **Stahlindustrie** sind im Jahr 2022 wie deren Produktion gesunken, und zwar nach den jetzt vorliegenden Daten der AGEB um rund 2 %. Dies entspricht 0,4 Mio. t und hat den o.a. Anstieg bei der Stromerzeugung spürbar abgeschwächt. Der **gesamte Steinkohleabsatz** nahm somit im Jahr 2022 um 1,5 Mio. t oder 4 **%** zu.[23] Dies liegt also erheblich unter dem letztjährigen Zuwachs (17 %), ist aber andererseits bei einer Größe, die seit Jahrzehnten in der Grundtendenz spürbar abnimmt, bemerkenswert.

Vor diesem Hintergrund haben wir für das Jahr **2023** in der **Winterprognose** vom März 2023 folgende **zentrale Annahmen** gesetzt:

- Der **Stromverbrauch** nimmt moderat zu (2 % bzw. 10 TWh), weil mit der erwarteten Beruhigung an der Preisfront ein Teil der dadurch im Vorjahr entfallenen Nachfrage wieder zurückkommen dürfte. Dies wurde auch für die Produktion in einigen energieintensiven Industriezweigen angenommen.

---

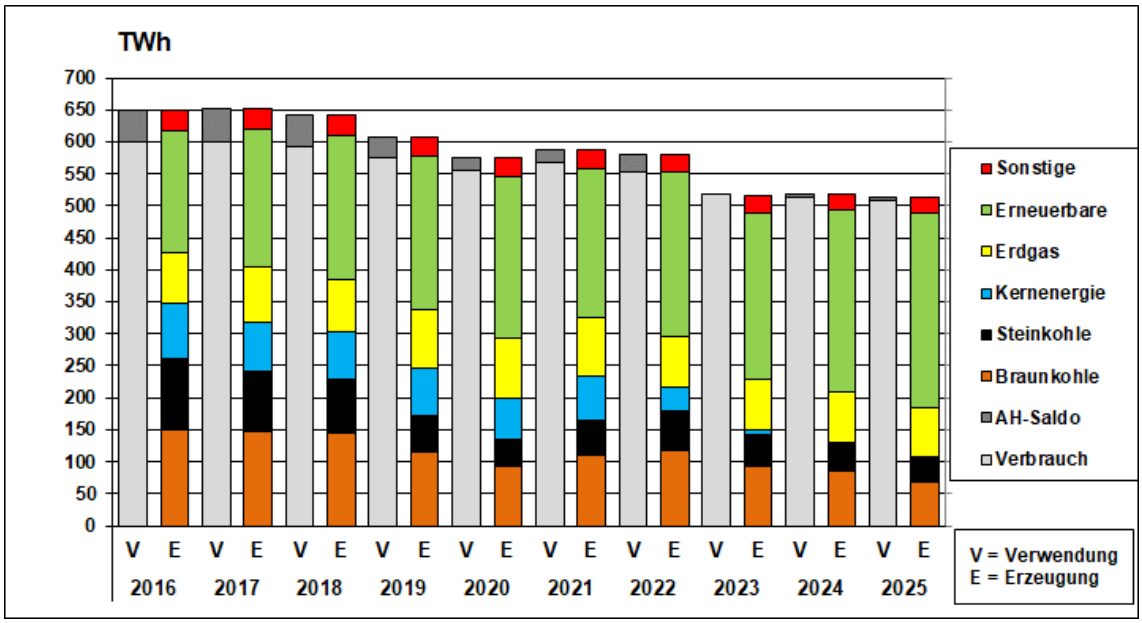
21 Dezember 2021 ggü. Dezember 2020: +248 %, vgl. BAFA, ErdgasINFO Dezember 2021, ttps://www.bafa.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/Energie/Erdgas/2021_12_erdgasinfo.html

22 Statistisches Bundesamt, Energieprodukte größtenteils deutlich teurer als vor Angriff Russlands auf die Ukraine, Pressemitteilung N 011/23 vom 23.02.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_N011_61.html

23 Einschließlich der sog. „statistischen Differenzen“, die im Jahr 2022 mit -0,7, im Jahr 2021 dagegen mit +0,1 Mio. t angegeben werden. Vgl. AGEB, Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2022, S. 25. https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/2023/06/AGEB_Jahresbericht2022_20230615_dt.pdf

- Im **Außenhandel** mit Strom bildet sich der Saldo im Jahr 2023 wieder auf die mehrjährige Größenordnung von gut 20 TWh zurück, d.h. nimmt gegenüber 2022 um 5 TWh ab. Dies implizierte, dass sich die Verfügbarkeitsprobleme der französischen Kernkraftwerke im laufenden Jahr nicht bzw. zumindest nicht im gleichen Ausmaß wiederholen werden.
- Dadurch wird die **Bruttostromerzeugung** zwar etwas gedämpft, steigt aber immer noch um 1 % bzw. 5 TWh.
- In der **Energieträgerstruktur** war zunächst das Auslaufen der nuklearen Erzeugung klar, konkret war ein Minus um 29 auf 5 TWh zu schätzen. Für die erneuerbaren Quellen haben wir ein Plus um 8 % bzw. 20 TWh und für Erdgas einen Anstieg um 2 % bzw. 2 TWh erwartet.
- Daraus errechnete sich für die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-)**Kohle** ein nochmaliger **Anstieg** um 12 TWh oder **7 %**. Analog zum Vorjahr ergibt sich dieser rechnerisch aus den Veränderungen der Gesamterzeugung (5 TWh) und der aus Kernenergie (-29 TWh) gewonnenen Menge, abzüglich derjenigen aus erneuerbaren Quellen (20 TWh) und aus Gas (2 TWh).

Abbildung R-1: Bruttostromverbrauch, -außenhandel und -erzeugung



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, BDEW, eigene Prognosen

Die **tatsächliche Entwicklung wich** davon in allen Segmenten mehr oder minder **deutlich ab**, teilweise sogar massiv. Im Einzelnen ist der **Stromverbrauch** in den ersten sieben Monaten des Jahres um **6 %** gesunken, was jetzt auch für das gesamte Jahr angenommen werden kann. Das im Vergleich zu den Erwartungen deutlich höhere Minus ist vor allem auf die Produktion in den energieintensiven Industriezweigen zurückzuführen, die von Februar 2022 bis Juli 2023 um 17 % zurückgegangen ist, während die gesamte Industrieproduktion lediglich einen Rückgang von 2,8 % verzeichnete.[24] Darüber hinaus haben auch die verstärkten Einsparbemühungen der privaten Haushalte infolge der hohen Strompreise zu dem unerwartet hohen Rückgang beigetragen.

24 Statistisches Bundesamt, Bedeutung der energieintensiven Industriezweige in Deutschland https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Industrie-Verarbeitendes-Gewerbe/produktionsindex-energieintensive-branchen.html

In absoluten Zahlen beträgt er im gesamten Jahr voraussichtlich **33 TWh**. Dies übertrifft sogar die Schrumpfung im Pandemiejahr 2020 (20 TWh, -3,6 %).

Eine noch größere und auch überraschendere Abweichung war im bisherigen Verlauf des Jahres im **Außenhandel** mit Strom zu beobachten. Hier ist der Exportüberschuss wesentlich stärker abgeschmolzen, wobei die Erwartung (-5 TWh im gesamten Jahr) auch schon 14 % entsprochen hat. Bereits im ersten Quartal lag er mit 9,5 TWh um fast 30 % unter dem Vorjahreswert (13,3 TWh). Im zweiten Quartal schließlich drehte er in einen **Importüberschuss** in Höhe von 6,7 TWh. Maßgeblich dazu beigetragen hat, vice versa zum Vorjahr, der Handel mit Frankreich, wo sich Nettoexporte von 2,0 TWh in Nettoimporte in Höhe von 1,0 TWh verwandelten. Hier hat sich die nunmehr wieder erhöhte Verfügbarkeit von französischen Kernkraftwerken ausgewirkt. Diesbezüglich war unsere o.a. Annahme zumindest in der Tendenz richtig. Die Salden mit der Schweiz (um 4,7 TWh) und mit Österreich (um 3,0 TWh) haben sich ähnlich erheblich verringert. Hier machte sich vor allem eine erhöhte Produktion aus erneuerbaren Quellen bemerkbar. Alle diese massiven Veränderungen in den Stromflüssen entstanden, weil die Stromerzeugung in den genannten Partnerländern erstens überhaupt erst möglich (Wasserstände in Frankreich, Wind und Sonne in den beiden Alpenländern) und zweitens wesentlich billiger war als die Erzeugung in Deutschland aus fossilen Energieträgern (Kohle und Gas) aufgrund des mittlerweile erreichten Preisniveaus. Es spricht derzeit nichts dafür, dass sich diese Bedingungen im weiteren Verlauf wesentlich verändern sollten. Das Preisniveau wird sich nur allmählich zurückbilden. Eine Niederschlagsarmut, die die nukleare Produktion in Frankreich spürbar beeinträchtigen würde, ist auch nicht sehr wahrscheinlich. Die Verfügbarkeit von Wind- und Sonnenenergie unterliegt grundsätzlich den bekannten Unsicherheiten. Aus diesen Gründen nehmen wir an, dass sich die Importüberschüsse des zweiten Vierteljahrs im dritten Quartal wiederholen und sich, dem grundsätzlichen Saisonverlauf folgend, erst im vierten Vierteljahr wieder Nettoexporte einstellen, allerdings auf moderatem Niveau. Daraus errechnet sich für das gesamte Jahr ein leichter **Importüberschuss** um etwa 4 TWh. Dies ist der erste seit 2002. Die Veränderung gegenüber dem o.a. Wert für 2022 (29 TWh) beträgt **33 TWh**.

Dies ist also exakt genau so hoch wie die voraussichtliche Veränderung des Stromverbrauchs im Jahr 2023 und verdeutlicht einmal mehr, in welchem Ausmaß der Außenhandel mit Strom die deutsche Produktion beeinflussen kann. Beide Effekte zusammen führen zu einem Rückgang der **Bruttostromerzeugung** um 66 TWh oder **11 %**.

Bezüglich deren **Energieträgerstruktur** haben sich die Unsicherheiten, die im vergangenen Jahr so groß wie noch nie waren, weiter reduziert, sind aber immer noch etwas größer als üblich. Die drei letzten noch in Betrieb befindlichen **Kernkraftwerke** wurden am 15. April 2023 vom Netz genommen. Bis dahin wurden noch 7,2 TWh produziert, was 21 % des Vorjahrs entspricht.[25] In absoluten Zahlen vermindert sich die Erzeugung (im Gesamtjahr) um 27 TWh, was annähernd unseren Erwartungen vom März 2023 entspricht. Die Erzeugung aus **erneuerbaren** Quellen ist im ersten Halbjahr um 2 % gesunken. Das Minus entstand allerdings fast ausschließlich im Februar, weil hier das Windangebot das außerordentlich hohe Niveau von 2022, auch aufgrund der damaligen Winterstürme, nicht wiederholen konnte. Seit Mai ist ein Plus zu beobachten, das auch für den weiteren Verlauf angenommen werden kann. Damit errechnet sich im gesamten Jahr eine

25 Am Rande sei darauf hingewiesen, dass mit den damit im Jahr 2023 nuklear produzierten 7 TWh bei dem gegenwärtigen mittleren Emissionsfaktor der Stromerzeugung knapp 3 Mio. t CO_2 eingespart wurden.

annähernde Stagnation, was deutlich unter unserer o.a. Annahme in der Winterprognose (+8 % bzw. 20 TWh) liegt. Die Stromerzeugung aus **Erdgas** ist im ersten Halbjahr 2023 um 4 % gesunken, auch hier mit abnehmenden Minusraten. Deshalb wird der Rückgang im gesamten Jahr etwas schwächer ausfallen. Die Gründe liegen vor allem im Preisniveau, daneben auch in den Einsparbemühungen. Dies entspricht 2 TWh, während im März 2023 ein Anstieg in gleicher Höhe erwartet wurde.

Aus alledem errechnet sich für die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-)**Kohle** ein kräftiges Minus (gegenüber 2022) um 37 TWh oder **21 %**. Analog zum Vorjahr ergibt es sich rechnerisch aus den Veränderungen der Gesamterzeugung (-66 TWh) abzüglich der aus Kernenergie (-27 TWh) und aus Gas (-2 TWh) gewonnenen Mengen, während aus den erneuerbaren Quellen kein Beitrag entstand (vgl. Abb. R-1). In der **Winterprognose** wurde für die Kohleverstromung dagegen, wie erwähnt, ein **Anstieg** um 12 TWh oder **7 %** angenommen. Die Ursache für die außerordentlich hohe Abweichung in Höhe von 49 TWh liegt nahezu ausschließlich in der Gesamterzeugung (-66 statt +5 TWh), die von der Differenz bei erneuerbaren Quellen (0 statt +20 TWh) nur zum geringeren Teil ausgeglichen wurde.

Die Verstromung von Braun- und von Steinkohle verlief im ersten Halbjahr exakt parallel (-21 %), was auch für die zweite Jahreshälfte angenommen werden kann. Somit sinkt der Steinkohleeinsatz in den Kraftwerken um 22 %, liegt mit 50 TWh aber immer noch über dem Tiefststand von 2020 (43 TWh). Umgerechnet entspricht der Rückgang (gegenüber 2022) 4,5 Mio. t. Die Lieferungen an die **Stahlindustrie** werden im Jahr 2023 entsprechend ihrer Produktion geringfügig abnehmen (-2 % oder 0,4 Mio. t). Der **gesamte Steinkohleabsatz** schrumpft damit im laufenden Jahr um **13 %** oder rund 5 Mio. t (vgl. Tab. R-4). Auf den Güterverkehr der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt hat diese, klimaschutzpolitisch erfreuliche, Entwicklung spürbare Auswirkungen.

Der **Bruttostromverbrauch** im Jahr **2024** hängt maßgeblich von der Produktion in den energieintensiven Industriezweigen ab. Hierfür nehmen wir an, dass der Einbruch im Jahr 2023 einerseits einmaligen Charakter hat, sich also nicht wiederholt, andererseits aber die weggefallenen Mengen auch nicht zurückgewonnen werden können. Unter dieser Voraussetzung wird der Stromverbrauch annähernd auf die langfristige Trendrate (**-1 %** p.a., 2019/10) zurückfallen. Die Mehrbedarfe, die durch die diversen Elektrifizierungen ausgelöst werden, sind immer noch zu gering, um sich nennenswert im Jahresergebnis niederzuschlagen. Expansiver sollte die gesamtwirtschaftliche Erholung wirken. Dem entgegen steht das – trotz der absehbaren weiteren Beruhigung – immer noch hohe Strompreisniveau.

Der **Außenhandel** mit Strom hängt – wie sich im vergangenen und im laufenden Jahr wieder einmal gezeigt hat – von zahlreichen Unwägbarkeiten ab, die sich einer Prognostizierbarkeit entziehen, darunter den Wasserständen in den französischen Flüssen und der Verfügbarkeit von erneuerbaren Stromquellen in Deutschland und in den Nachbarländern. Es ist anzunehmen, dass der Importüberschuss des Jahres 2023 durch eine außerordentliche Koinzidenz zahlreicher Faktoren entstand, die sich in dieser Form eher nicht wiederholen dürfte. Deshalb erscheint derzeit die Annahme am aussichtsreichsten, dass die Nettoimporte einerseits wieder – wie zwischen 2003 und 2022 – in Nettoexporte umschlagen werden, diese aber andererseits weit unter dem Durchschnitt dieser 20 Jahre (24 TWh) liegen werden. Quantifiziert haben wir dies mit 5 TWh. Dies beeinflusst die **Bruttostromerzeugung** also einerseits nicht mehr derart erratisch wie im

laufenden Jahr, dreht aber dennoch das Minus des Verbrauchs (-1 % oder 5 TWh) in ein Plus in annähernd der gleichen Höhe.

In der **Energieträgerstruktur** sollte davon ausgegangen werden können, dass die Bemühungen zur beschleunigten Ausweitung der Kapazitäten von **erneuerbaren** Quellen auch wieder zu einer höheren Stromerzeugung führen, nachdem letztere zwischen 2020 und 2023 um (zusammen) lediglich 3 % gesteigert werden konnte. Die Trendrate zwischen den Jahren 2010 und 2020 lag bei 9 % p.a., was wir jetzt auch für 2024 angesetzt haben. Dies bedeutet ein Plus um 26 TWh, was also weit über dem Anstieg der gesamten Stromerzeugung liegt. Allerdings fällt im Vergleich zu 2023 noch die o.a. **nukleare** Erzeugung in Höhe von 7 TWh weg. Die Stromerzeugung aus **Erdgas** ist klimaschutzpolitisch wesentlich günstiger als (Braun- und Stein-)Kohle. Andererseits wird nach wie vor angestrebt, Erdgas mehr zur Wärmeerzeugung in den Privathaushalten und in der Industrie als zur Stromerzeugung in den öffentlichen Kraftwerken einzusetzen. Zudem sind die Weltmarktpreise auch nach dem scharfen Rückgang in den letzten Monaten immer noch sehr hoch. Die zur Verstromung erforderlichen Mengen, die nach Kriegsausbruch sehr knapp waren, stehen aus anderen Herkunftsländern, teilweise in Form von Flüssiggas, zunehmend zur Verfügung. Deshalb haben wir einen leichten Rückgang der Stromerzeugung aus Erdgas um 2 TWh unterstellt.

Damit kann die gesamte **Kohleverstromung** im Jahren 2024 um 13 TWh oder 9 % abgesenkt werden. Wir gehen davon aus, dass auch im Jahr 2024 die Braunkohleverfeuerung etwas überproportional sinkt, so dass wir für diejenige aus **Steinkohle** einen Rückgang um **7 %** schätzen (vgl. Abb. R-1). Mit 46 TWh liegt der Steinkohleeinsatz in den Kraftwerken noch um 8 % über dem o.a. Tiefststand von 2020. Gewichtsbezogen entspricht der Rückgang (gegenüber 2023) gut 1 Mio. t. Die Lieferungen an die **Stahlindustrie** werden bei einer leicht steigenden Produktion und den regelmäßigen Effizienzgewinnen geringfügig zunehmen, nämlich um etwa 0,3 Mio. t. Der **gesamte Steinkohleabsatz** sinkt somit um knapp 1 Mio. t oder **2 % (**vgl. Tab. R-4).

Für den Bruttostromverbrauch des Jahres **2025** nehmen wir den gleichen Rückgang wie für 2024 (-1 % bzw. 5 TWh) und für den Außenhandelssaldo den gleichen absoluten Betrag an, so dass aus letzterem – im Gegensatz zu 2024 – kein expansiver Impuls auf die Bruttostromerzeugung entsteht. Diese nimmt also im gleichen Ausmaß ab wie der Verbrauch. Bei sehr ähnlichen Beiträgen der anderen Energieträger bedeutet das für die Kohleverstromung einen spürbar höheren Rückgang (23 TWh bzw. -17 %) als im Jahr 2024 (13 TWh bzw. -9 %). Bei Steinkohle allein erwarten wir einen Rückgang um **16 %** auf 39 TWh.

Umgerechnet bedeutet das 2,3 Mio. t. Der Absatz an die **Stahlindustrie** sollte wieder auf den rückläufigen Trendverlauf einschwenken und leicht abnehmen (0,2 Mio. t). Der **gesamte Steinkohleabsatz** schrumpft somit um rund 2,5 Mio. t oder **7 % (**vgl. Tab. R-4). Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 um 16 % unterschritten. Allerdings ist der Vorkrisenstand bei dieser Größe, die im Trend spürbar sinkt, wenig aussagefähig. Interessanter ist der Tiefststand aus (dem Pandemiejahr) 2020, der nach dem drastischen Anstieg der Verstromung in den Jahren 2021 und 2022 im Jahr 2025 wieder unterschritten wird.

Mineralöl

Beim **Absatz** von **Mineralölprodukten** hat im Jahr **2022** die Gegenbewegung auf den kräftigen, pandemiebedingten Rückgang vor allem im Jahr 2020 (-9 %), aber auch noch 2021 (-2 %)

stattgefunden. Wegen des zwischenzeitlichen Preisanstiegs und der konjunkturellen Abschwächung fiel das Plus mit knapp 2 % aber wesentlich geringer aus als am Jahresanfang erwartet (6 %). Zuwächse entstanden vor allem beim Kerosinabsatz, der im Jahr 2020 um über die Hälfte gesunken war. Dessen Anstieg um knapp 3 Mio. t stellt die mit Abstand höchste Veränderung aller Mineralölprodukte dar. Im Vergleich dazu sind die Zunahmen beim Ottokraftstoff (0,5 Mio.) und beim leichten Heizöl (1,0 Mio.) bescheiden. Sie entstanden als Gegenbewegung auf das pandemiebedingte Minus von 2020 bzw. den preisbedingten Einbruch von 2021.[26] Der größte Rückgang war bei Rohbenzin (-8 % bzw. 1,3 Mio. t) zu beobachten, dessen Absatz von der Krise der Chemieindustrie stark getroffen wurde.

Dieser Effekt hat sich im Jahr **2023** nochmals massiv verstärkt, so dass der Absatz von Rohbenzin um rund 20 % sinkt, was allein 3 Mio. t entspricht. Dies stellt die Entwicklung bei allen anderen Hauptprodukten in den Schatten. Von ihnen stellen das Minus bei Dieselkraftstoff (-3 % bzw. 1 Mio. t), in dem sich der abgeschwächte Lkw-Verkehr widerspiegelt, sowie das weitere Plus bei Kerosin (9 % bzw. 0,9 Mio. t) die erwähnenswertesten Bewegungen dar. Aggregiert zeichnet sich ein Rückgang um knapp 4 % ab. Ähnlich wie bei Kohle liegt dies deutlich unter den Erwartungen der Winterprognose (+2 %). Hier wurde die Abweichung durch die Krise der energieintensiven Chemischen Industrie mit den Folgen auf den Absatz von Rohbenzin ausgelöst, die nicht in diesem Ausmaß erwartet wurde.

Die Entwicklung des Mineralölproduktenabsatzes im Jahr **2024** hängt in hohem Ausmaß von derjenigen bei Rohbenzin ab und diese wiederum von der Produktion in der Chemischen Industrie. Wie schon erwähnt, nehmen wir hierfür an, dass sich der Einbruch im Jahr 2023 einerseits nicht wiederholt, andererseits aber die weggefallenden Mengen auch nicht zurückgewonnen werden können. Unter dieser Voraussetzung sollte der Absatz von Rohbenzin nicht nochmals einen derart erratischen Verlauf nehmen wie im laufenden Jahr. Somit werden im Jahr 2024 wieder die üblichen Hauptprodukte dominieren, darunter am meisten der spürbar sinkende Absatz von leichtem Heizöl. Bei Kerosin dürfte die Aufholbewegung auf die o.a. massiven Verluste im Jahr 2020 im laufenden Jahr weitgehend abgeschlossen werden. Insgesamt ist ein Minus um rund 1,5 % zu erwarten.

Im Jahr **2025** dürfte sich der Verlauf sehr ähnlich gestalten, somit auch das Gesamtergebnis. Der Vorkrisenwert des Jahres 2019 wird dann schon um 15 % unterschritten. In den beiden Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose aus dem Jahr 2022 wurde an dieser Stelle auf die globale Prämisse hingewiesen, dass die Versorgungssicherheit Deutschlands mit Rohöl und/oder Mineralölprodukten im Prognosezeitraum weiterhin gewährleistet ist, aus welchen Herkunftsländern auch immer. Dies kann mittlerweile mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit erwartet werden.

Die Entwicklung der deutschen **Raffinerieproduktion** kann von der des Produktenabsatzes spürbar abweichen. Das war auch im Jahr **2022** zu beobachten. Hier nahmen die Ausfuhren von Mineralölprodukten nochmals kräftig zu (7 %) und die Einfuhren ab (-3 %). Deshalb erhöhte sich die Raffinerieproduktion mit gut 5 % wesentlich stärker als der Absatz (2 %, s.o.). Die

---

26 Grundsätzlich wird der Kraftstoffabsatz durch die zunehmende Bestandsdurchdringung mit Elektro-Kfz begrenzt. So ist der Bestand von Otto-Pkw am 1.Januar 2023 gegenüber dem Vorjahr um 1,4 % gesunken, der aller Antriebsarten dagegen um 0,5 % gestiegen (vgl. auch Abschn. 4.2). In der Differenz zeigt sich der dämpfende Einfluss. Jedoch ist der Ottokraftstoffabsatz im Jahr 2020 pandemiebedingt um 10 % geschrumpft. Das hier entstandene Aufholpotenzial übertrifft den Effekt der E-Pkw bei weitem.

Rohöleinfuhr, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, wuchs sogar noch stärker (8 %), weil weniger (Recycling-)Produkte eingesetzt wurden.

Im Jahr **2023** dreht sich das Bild nach den jetzt vorliegenden Daten um: Die Ausfuhren nehmen wieder spürbar ab (-7 %) und die Einfuhren ebenfalls spürbar zu (5 %), so dass die Raffinerieproduktion stärker (-8 %) sinkt als der Produktenabsatz (-2 %, s.o.). Die Rohöleinfuhr schrumpft aus den gleichen Gründen wir im Vorjahr mit 10 % nochmals etwas kräftiger. **Ab 2024** haben wir für die Aus- und die Einfuhren eine annähernde Konstanz angenommen, weil die Bewegungen der letzten Jahre häufig nicht zu erklären sind. Daraus ergeben sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr Zunahmen in gleicher Höhe wie für den Inlandsabsatz. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird wie immer bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen.

2.5 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung kann vom **Rohölpreis** ausgehen. Der in US-Dollar fakturierte Weltmarktpreis hat im Jahr **2022** eine neuerliche Berg- und Talfahrt an den Tag gelegt. Bereits in den ersten beiden Monaten, also noch vor Kriegsausbruch, ist er von 74 USD im Dezember 2021 auf 97 USD im Februar (Monatsdurchschnitt, Sorte Brent) gestiegen. Nach dem Angriff Russlands am 24.2. schoss der Ölpreis in wenigen Tagen auf (in der Spitze) knapp 130 USD (8.3.2022) und war damit nicht mehr weit vom bisherigen Höchststand vom Juli 2008 (147 USD) entfernt. Anschließend bewegte sich der Rohölpreis von März bis Juni – unter teilweise heftigen Schwankungen – seitwärts und sank daraufhin bis zum Jahresende (gut 80 USD) spürbar. Dies war vor allem auf die Abkühlung der Weltwirtschaft und der damit verbundenen Weltölnachfrage zurückzuführen. Für den Jahresdurchschnittspreis errechnen sich gut **100 USD** (spitz: 101 USD). Das bedeutet einen Preisanstieg um 42 %. Hinzu kam im vergangenen Jahr ein verhältnismäßig starker zusätzlicher Effekt aus der Abwertung des Euro zum US-Dollar (1,05 nach 1,18 USD), die rechnerisch eine weitere Verteuerung um 11 % auslöste. Insgesamt ist der deutsche Einfuhrpreis im Jahr 2022 um **60 %** gestiegen.

In den ersten acht Monaten des Jahres **2023** bewegte sich der Weltrohölpreis in einem vergleichsweise engen Spektrum zwischen 72 und 87 USD. Verknappungsszenarien wie im Vorjahr waren jetzt nicht mehr zu befürchten. Allerdings führte die im Juli begonnene Drosselung der Förderung Saudi-Arabiens, zusammen mit den abnehmenden Befürchtungen einer rezessionsbedingt spürbar schrumpfenden Weltölnachfrage, dazu, dass der Ölpreis ab Juni spürbar auf zuletzt 94 USD (19.9.) stieg und damit den o.a. Korridor verließ. Dieses Niveau ist auch für das vierte Quartal anzunehmen. Daraus errechnet sich ein Jahresdurchschnittspreis in Höhe von gut **84 USD**. Dies entspricht fast exakt unserer diesbezüglichen Annahme in der Winterprognose vom März 2023 (83 USD), die sich auf den damals letzten Kurzfristausblick der US-Energiebehörde EIA stützte. Das bedeutet eine Verbilligung (gegenüber 2022) um 16 %. Durch die leichte Aufwertung des Euro zum US-Dollar (um 3 % auf 1,08 USD) wird das im laufenden Jahr etwas verstärkt, so dass sich für den deutschen Einfuhrpreis im Jahr 2023 ein Rückgang um **19 %** ergibt.

Für das Jahr **2024** sind die Unsicherheiten zum gegenwärtigen Zeitpunkt weit geringer als im Vorjahr. Das Weltmarktangebot hat sich stabilisiert, auch weil, wie vor einem Jahr von uns erwartet, russisches Rohöl weiterhin zur Verfügung steht und sich nur die Abnehmerländer verändert haben. In nahezu allen nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen von Juni/Juli 2023 wurde eine weitere leichte Preissenkung auf (im Jahresdurchschnitt) 70 bis 75 USD erwartet. Allerdings wurden sie vor dem jüngsten Preisanstieg erstellt. An den Warenterminbörsen, die zu Zeiten sehr hoher und sehr niedriger Rohölpreise klare Hinweise auf die längerfristig zu erwartende Richtung gaben, wird derzeit ein Rückgang auf 80 bis 85 USD gehandelt. Im aktuellsten Kurzfristausblick der EIA, den wir schon in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose häufig verwendet haben, vom September 2023 wird mit einem Durchschnittspreis von 88 USD gerechnet.[27] Die Gründe werden vor allem in der Angebotspolitik der OPEC bzw. von Saudi-Arabien gesehen. Dem folgen wir auch diesmal. Das bedeutet eine nur unwesentliche Preissteigerung um 4 %. Für den Eurokurs zum Dollar wird eine annähernde Konstanz angenommen (1,09 USD, Bundesbank, Juni 2023) angenommen, so dass der Einfuhrpreis in Euro in einem ähnlichen Ausmaß sinkt (-3 %) wie der Weltmarktpreis (in USD). Im Jahr **2025** sollte sich die

[27] EIA, Short-term Energy Outlook, https://www.eia.gov/outlooks/steo/ , 12.09.2023

Weltölnachfrage mit der erwarteten Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft beleben. Im Gefolge sollte sich dann auch das Weltrohölangebot normalisieren. An den Warenterminbörsen wird zwar ein weiterer Preisrückgang um rund 5 USD gehandelt. Dies erscheint uns allerdings angesichts der Entwicklung in den letzten Wochen vor Redaktionsschluss als etwas zu optimistisch. Ersatzweise haben wir eine Konstanz des Rohölpreises auf dem (Jahresdurchschnitts-)Niveau von 2024 in Höhe von 88 USD angenommen. Bei einer anzunehmenden Konstanz auch des Dollarkurses gilt dies gleichermaßen für den deutschen Einfuhrpreis.

Im Vergleich zum drastischen Effekt des letztjährigen Rohölpreisanstiegs auf den Kraftstoffpreis verblasste die sog. **„CO_2-Bepreisung“**, die de facto einer Anhebung des Mineralölsteuersatzes gleichkommt. Im Jahr 2022 wurde der CO_2-Preis von 25 Euro pro Tonne (2021) um 5 Euro angehoben. Die für 2023 geplante Erhöhung in gleicher Höhe auf dann 35 Euro wurde von der Bundesregierung im September 2022 ausgesetzt und wird nach dem seither geltenden Stand erst im Jahr 2024 wirksam. Im August hat die Bundesregierung gemäß Medienmeldungen[28] im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsplan des „Klima- und Transformationsfonds“ eine Anhebung auf 40 Euro im Jahr 2024 erwogen. Da eine gesetzgeberische Umsetzung hier noch nicht begonnen wurde, haben wir den derzeit noch geltenden Stand unterstellt, d.h. also 35 Euro in 2024 und 45 Euro in 2025. Eine Anhebung von 5 Euro pro Tonne wirkt sich auf den Tankstellenendpreis mit lediglich gut einem Cent pro Liter aus. Neuerliche Steuersenkungen wie im Rahmen des sog. „Tankrabatts“ oder andere Eingriffe in die Preisbildung für Kraftstoffe werden nicht angenommen.

Innerhalb der Nutzerkosten des Verkehrs mit **Bussen und Bahnen** fand im Jahr 2022 in Gestalt des **9-Euro-Tickets** die durchgreifendste Preisveränderung in der Geschichte des bundesdeutschen ÖPNV statt. Als Nachfolgeregelung wurde zum 1.5.2023 das sog. **„Deutschlandticket“** zum Preis von 49 Euro als Jahresabo mit monatlicher Kündbarkeit und erneut bundesweiter Gültigkeit eingeführt. Angesichts des Stellenwerts, den dieses Angebot – unabhängig von der sozial- und klimaschutzpolitischen Wirksamkeit – mittlerweile im politischen Raum, in den Medien und in der breiten Öffentlichkeit gefunden hat, erscheint eine Fortsetzung in den kommenden Jahren sehr wahrscheinlich, auch wenn die Finanzierung derzeit noch nicht gesichert ist. Wir gehen davon aus, dass eine evtl. Preiserhöhung moderat ausfallen wird. Eine Anhebung auf etwa 69 Euro würde die Akzeptanz und damit die Nachfragewirkungen spürbar beeinflussen. (Noch) deutlich günstigere Angebote, wie sie in Berlin vorübergehend geschaffen wurden (29-Euro-Ticket bis zur Einführung des Deutschlandtickets), nehmen wir nicht auf breiter Front an.

Im **Luftverkehr** nehmen wir für den Horizont der vorliegenden Prognose keine weiteren administrativ gesteuerten Preiserhöhungen an. Die zur Abdeckung der Nachfrage erforderliche Kapazität von Flugzeugen und der Flughafeninfrastuktur wird sukzessive wiederhergestellt.

Im **Güterverkehr** sieht sich das **Lkw-Verkehrsgewerbe** bereits seit dem Jahr 2022 mit einem außergewöhnlich hohen **Gesamtkostenanstieg** konfrontiert, in dem mehrere Komponenten, vor allem der Dieselkraftstoffpreis, Personal- und Fahrzeuganschaffungskosten, zusammenwirken. Gemäß dem Koalitionsvertrag wollte die Bundesregierung im Jahr „2023 eine CO_2-Differenzierung der **Lkw-Maut** vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO_2-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO_2-

28 Vgl. z.B. Bundesregierung erwartet 2,3 Milliarden Euro Mehreinnahmen aus CO2-Preis 2024, Handelsblatt vom 08.08.2023, https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/klimafonds-bundesregierung-erwartet-2-3-milliarden-euro-mehreinnahmen-aus-co2-preis-2024/29316468.html

Preis auszuschließen."[29] Im April 2023 wurden die konkretisierten Mautsätze mit Beginn des Gesetzgebungsverfahrens in einem Referentenentwurf bekannt gegeben.[30] Demnach sind ab dem 1. Dezember 2023 für einen Lkw mit fünf und mehr Achsen der Euro-6-Klasse zusätzlich 15,8 Cent pro Kilometer zu entrichten. Dies bedeutet einen Anstieg gegenüber dem derzeitigen Mautsatz (19 Cent) um **83 %**. Der Gesetzentwurf wurde vom Bundeskabinett am 14. Juni 2023 beschlossen, durchlief bis zum 07. Juli 2023 den Bundesrat und wurde am 21. September 2023 vom Bundestag in erster Lesung beraten.[31] Es wird angenommen, dass das Gesetzgebungsverfahren demnächst entsprechend abgeschlossen wird. Auf die verkehrlichen Auswirkungen wird in Abschnitt 3.2 eingegangen.

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen** Rahmenbedingungen ist zunächst auf die **Fahrverbote** für bestimmte Diesel-Pkw einzugehen. Bis zum Jahresende 2022 waren sie in lediglich fünf deutschen Städten in Kraft, in allen anderen im Planungsstadium. Bis auf Stuttgart erstrecken sich die Maßnahmen, darunter die in den beiden größten deutschen Städten Hamburg und Berlin, nach wie vor auf die Sperrung von einigen wenigen Straßen(-abschnitten). Sie haben wegen der Ausweichmöglichkeiten schon in der jeweiligen Stadt selbst keine messbaren Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und -leistung, geschweige denn auf bundesweiter Ebene. Flächendeckendere Fahrverbote, wie sie für das gesamte Stadtgebiet Stuttgart eingeführt wurden, sind zwar dort in der Pkw-Fahrleistung messbar. In deutschlandweiter Aggregation ist der Effekt dieser Maßnahme (Anteil von Stuttgart am bundesweiten Pkw-Bestand: 0,6 %[32]) aber immer noch vernachlässigbar. Mittlerweile hat dieses Thema wegen der klaren Fortschritte in der Luftqualität und der immer mehr zunehmenden Bestandsdurchdringung mit neueren Fahrzeugen an Bedeutung verloren. Nichtsdestotrotz musste die Stadt München zum 1. Februar 2023 ein Dieselfahrverbot (für Euro-4-Pkw und schlechter) im inneren Teil des Stadtgebiets einführen.[33] Angesichts der zahlreichen Ausnahmegenehmigungen (Anwohner, Lieferverkehr u.a.) und der dadurch teilweise ausgelösten Umwegverkehre wird auch aus dieser Maßnahme kein bundesweit messbarer dämpfender Effekt entstehen. Die im August 2021 in Kraft getretene Novellierung des **Personenbeförderungsgesetzes** (PBefG) hinsichtlich der Regularien für Sharing-Dienste sowie den Taxi- und Mietwagenverkehr tangiert die Entwicklung des gesamten Individualverkehrs lediglich in einem nicht messbaren Ausmaß.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** wurde die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, deren Fertigstellung ursprünglich für Dezember 2019 geplant war, nunmehr am 9. Dezember 2022 eröffnet. Die erhebliche Reisezeitverkürzung um rund eine halbe Stunde kann allerdings erst zusammen mit der Fertigstellung von Stuttgart 21 realisiert werden, die nach dem derzeitigen Stand für Dezember 2025 geplant ist.[34] Somit wird von der Neubaustrecke im aktuellen Prognosezeitraum noch keine nennenswerte Wirkung ausgehen. 2024 beginnt die Deutsche Bahn AG mit der Generalsanierung auf der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim. 2025 folgen die

---

29 Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit, Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, S. 49.

30 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-dritten-gesetzes-aenderung-mautrechtlicher-vorschriften.pdf?__blob=publicationFile

31 https://dip.bundestag.de/vorgang/.../300782

32 KBA, Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2023 nach Zulassungsbezirken, Kraftstoffarten und Emissionsgruppen (FZ 1.2)

33 https://stadt.muenchen.de/news/dieselfahrverbot-in-der-umweltzone.html

34 https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/ueberblick/projektstatus/

Arbeiten auf den Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen.[35] Auf die Auswirkungen auf die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr wird in Abschnitt 4.4 eingegangen. Weitere infrastrukturelle Ereignisse, die die bundesweite Nachfrage in einer Verkehrsart spürbar verändern würden, sind nicht absehbar.

35 https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Neues-Netz-fuer-Deutschland-7250964

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Im Güterverkehr wurde der tiefe Einbruch des Jahres 2020 im Folgejahr zu mehr oder minder großen Teilen ausgeglichen. Somit wurde die Entwicklung im Jahr **2022** nicht mehr – wie im Personenverkehr – von weiteren Aufholbewegungen dominiert, sondern wie üblich von den gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflüssen geprägt. Erstere haben sich im vergangenen Jahr spürbar verschlechtert, was zum großen Teil durch die mittelbaren Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine zustande kam. Zwar haben die meisten Leitdaten den am Jahresanfang prognostizierten weiteren (Wieder-)Anstieg realisiert, jedoch lag er in aller Regel spürbar unter diesen Erwartungen und auch unter den Wachstumsraten des Jahres 2021. Zudem nahmen mehrere bedeutende branchenwirtschaftliche Leitdaten, darunter die Industrie- und die Stahlproduktion, im Jahr 2022 ab, im Jahr zuvor dagegen noch spürbar zu. Der seit Jahrzehnten kräftig sinkende Steinkohleabsatz ist zwar nochmals gewachsen, aber in einem wesentlich schwächeren Ausmaß. Lediglich die Bauproduktion stieg in einem ähnlich moderaten Tempo wie im Vorjahr.

Vor diesem Hintergrund ist das **gesamtmodale** Güterverkehrsaufkommen nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand im Jahr 2022 um 1,1 % gesunken. Die Leistung nahm in einem schwächeren Ausmaß ab (-0,5 %). Letztere lag damit etwas (0,2 %) über dem Stand von 2019, das Aufkommen dagegen noch um 3 % darunter. Bei nahezu allen Verkehrsträgern waren in den ersten Monaten des Jahres noch spürbare Zunahmen zu verzeichnen, die sich anschließend immer mehr vermindert haben und spätestens im letzten Quartal ins Minus gedreht haben.

Der **Straßengüterverkehr** wurde ebenfalls vor allem von der starken konjunkturellen Abschwächung, die sich auch auf den deutschen Export erstreckte, sowie zudem von der Bauwirtschaft gebremst. Hier sind trotz einer noch steigenden Produktion die Transporte bereits spürbar gesunken. Der gesamte Straßengüterverkehr (der deutschen und ausländischen Lkw) sank um 1,2 % (Aufkommen) bzw. 0,5 % (Leistung). Ein Rückgang war nur bei den deutschen Unternehmen zu beobachten, während der Verkehr mit ausländischen Lkw noch leicht zunahm.

Der **Eisenbahnverkehr** verbuchte, nach dem kräftigen Wiederanstieg im Jahr 2021, nur mehr ein geringes Plus um 0,4 % (Aufkommen) bzw. 1,2 % (Leistung). Dies liegt über den (leicht negativen) Raten des Straßengüterverkehrs, der neben der konjunkturellen Schwäche zusätzlich von der Bauwirtschaft und vom Außenhandel gebremst wurde. Der **Kombinierte Verkehr** ist spürbar stärker gestiegen, obwohl er nach Auskunft von Marktteilnehmern von der nochmals verschlechterten Transportqualität gedämpft wurde. Ebenfalls merklich gestiegen sind zum einen die Transporte von Mineralölprodukten wegen des Wiederanstiegs nach den Einbrüchen in den beiden Vorjahren. Erheblich dazu beigetragen hat Kerosin, das in vielen Fällen mit Ganzzügen zu den Flughäfen befördert wird. Auch die Kohletransporte sind gemäß den jetzt vorliegenden revidierten Daten dem Gesamtabsatz folgend kräftig gestiegen. Dem standen im Wesentlichen Rückgänge bei den Transporten von chemischen und von Metallerzeugnissen im Gefolge der schrumpfenden Chemie- und Stahlproduktion entgegen.

Die **Binnenschifffahrt** musste im Jahr 2022 einen Rückgang um 6,5 % (Aufkommen) und 8,5 % (Leistung) hinnehmen. Auch sie wurde von der Bau-, der Stahl- und der Chemieproduktion erheblich gedämpft. Die (bedeutenden) Mineralölproduktentransporte auf der Wasserstraße sind

wegen sinkender Importe ebenfalls deutlich gesunken. Lediglich die Kohlebeförderungen haben wie im Jahr zuvor einen unerwartet starken Anstieg verbucht, der weit über demjenigen des gesamtmodalen Verkehrs lag. Dies ist mehrheitlich darauf zurückzuführen, dass die Binnenschifffahrt hier weit überwiegend im grenzüberschreitenden Empfang tätig ist und dieser überproportional gestiegen ist. Erneut kam es zu spürbaren wasserstandsbedingten Behinderungen, diesmal vor allem in den Sommermonaten.

Die **Pipelinetransporte** haben im Jahr 2022 wie die Rohölimporte kräftig zugenommen, nämlich um 9 % (Durchsatzmenge) bzw. 13 % (Leistung). Seit Juni sinken die Einfuhren von Rohöl aus Russland. Die Importe aus den Förderländern, mit denen russisches Öl ersetzt wird, kommen entweder direkt über deutsche (v.a. Wilhelmshaven) oder aber über andere europäische Seehäfen (v.a. Rotterdam, Marseille, Triest) nach Deutschland und werden in beiden Fällen von dort per Pipeline in die deutschen Raffinerien befördert, so dass die geänderte Herkunftsstruktur die Höhe der Pipelinetransporte nicht beeinflusst. Allerdings dürfte die große o.a. Divergenz zwischen den Entwicklungen des Aufkommens und der Leistung maßgeblich durch Verschiebungen weg von der in Russland beginnenden Drushba-Leitung, die in Deutschland nur über 26 km verläuft, hin zu längeren Pipelines entstanden sein.

Im **Luftfrachtverkehr** kam es wegen der pandemischen Entwicklung, des Kriegs in der Ukraine, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in der Welt und der Steigerung des Passagierverkehrs und der damit verbundenen reduzierten Anzahl von Passagiermaschinen, welche zu Frachtmaschinen umgebaut worden sind, im Jahr 2022 zu einem Rückgang um 6,7 %.

Der **Seeverkehr** ist im Jahr 2022 spürbar um **3,5 %** gesunken. Er wurde in diesem Jahr von mehreren Sonderfaktoren geprägt, vor denen die üblichen Einflussgrößen an Wirkung verlieren. Denn knapp ein Zehntel des Umschlags entfiel im Jahr 2021 auf den Verkehr mit Russland. Er nahm im Verlauf des vergangenen Jahres immer mehr ab, insgesamt um exakt die Hälfte. Hinzu kamen die immer noch vorhandenen Lieferengpässe, die sich im Welthandel und damit im Seeverkehr noch stärker auswirkten als im innerdeutschen Landverkehr. Deshalb ist der Containerverkehr im vergangenen Jahr spürbar gesunken. Dies trifft auch für den Umschlag von Mineralölprodukten zu. Dagegen entstand bei Rohöl ein klarer expansiver Effekt. Denn hier wurde russisches Rohöl, das weit überwiegend per Pipeline nach Deutschland befördert wurde, zum Teil durch Herkunftsländer ersetzt, deren Lieferungen über deutsche Seehäfen – und nicht über ausländische Häfen und dann per Pipeline – nach Deutschland kommen. Zudem hat sich der Umschlag von Steinkohle nochmals kräftig erhöht. Diese beiden erheblichen Zunahmen konnten die vorgenannten Einbußen aber nur abschwächen.

Die Aussichten für das Jahr **2023** haben sich im bisherigen Verlauf **deutlich verschlechtert** und sind auch wesentlich ungünstiger als im Vorjahr. Das BIP nimmt im Jahresergebnis gemäß der BMWK-Projektion vom April noch leicht zu, gemäß den Prognosen der Institute vom Juni dagegen schon etwas ab. Der Außenhandel wird vor allem auf der Einfuhrseite schwächer expandieren. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren werden die Bauproduktion und die Stahlerzeugung spürbar sowie der Steinkohleabsatz massiv einbrechen. Zwar wird die gesamte Industrieproduktion nach dem letztjährigen leichten Rückgang zumindest etwas zulegen. Jedoch wird dies durch starke Rückgänge in mehreren transportintensiven Bereichen, allen voran der zweistellig sinkenden Chemischen Industrie, überlagert. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die in der Regel für das erste Halbjahr vorliegen, prognostizieren wir für den **gesamtmodalen** Güterverkehr im laufenden Jahr ein kräftiges Minus um

5,9 % (Aufkommen) bzw. 4,3 % (Leistung). Ersteres liegt sogar über dem Rückgang im Pandemiejahr 2020 (-3,6 %) und ist nach dem Finanzkrisenjahr 2009 (-11 %) das zweitstärkste seit der Vereinigung Deutschlands.

Der **Straßengüterverkehr** wird im Jahr 2023 von den Leitdaten insgesamt ähnlich beeinflusst wie der gesamtmodale Güterverkehr. Deshalb und wegen seiner quantitativen Dominanz gleichen sich auch die Veränderungsraten (-6,0 % (t) bzw. -4,2 % (tkm)). Noch größere Auswirkungen als die gesamtwirtschaftlichen Bremseffekte hat die Bauproduktion, die ins Minus dreht. Seit geraumer Zeit sieht sich das Güterkraftverkehrsgewerbe mit einem ungewöhnlich hohen Gesamtkostenanstieg konfrontiert, in dem mehrere Komponenten, vor allem der Dieselkraftstoffpreis, Fahrzeuganschaffungs- und Personalkosten, zusammenwirken. Dadurch haben sich die Erzeugerpreise des Straßengüterverkehrs (der deutschen Unternehmen) im Jahr 2022 erheblich stärker erhöht als die des Eisenbahnverkehrs, was sich aber bis zum zweiten Quartal 2023 schon wieder ins Gegenteil verkehrt hat. Auf die modale Teilung hatte der Gesamtkostenanstieg im Lkw-Verkehr weder im Jahr 2022 noch im laufenden Jahr spürbare Auswirkungen.

Im **Eisenbahnverkehr** zeichnet sich im Jahr 2023 eine deutliche Schrumpfung um 4,5 % (Aufkommen) bzw. 4,6% (Leistung) ab. Hier trifft die gesamtwirtschaftliche Abschwächung vor allem den Kombinierten Verkehr. Für ihn erwarten wir, auch aufgrund der nochmals verschärften Qualitätsprobleme, einen noch etwas höheren Rückgang um 6,2 % bzw. 5,5 %. Auch die Produktionsrückgänge in der Chemie- und in der Stahlindustrie sowie in der Bauwirtschaft dämpfen den Schienengüterverkehr spürbar. Die Kohletransporte werden dagegen nur moderat sinken. Der einzige Wachstumsimpuls entsteht bei den Fahrzeugtransporten, die sich zwischen 2017 und 2022 fast halbiert haben.

Für die **Binnenschifffahrt** erwarten wir unter der Annahme, dass es auch im restlichen Verlauf (wie bisher) keine dramatischen wasserstandsbedingten Einbußen gibt, einen Rückgang um 4,9 % (Aufkommen) und 5,7 % (Leistung). Der für das Gesamtergebnis bedeutendste Effekt entsteht wieder einmal bei den Kohlebeförderungen, die nach zwei Jahren mit einem deutlichen Plus jetzt, analog zum Steinkohleabsatz, zweistellig sinken werden. Der zweitgrößte Bremseffekt kommt von den chemischen Erzeugnissen aufgrund der krisenhaften Situation in der Chemieindustrie, die im Bereich der binnenschiffsaffinen organischen Grundstoffe überdurchschnittlich stark ausgeprägt ist. Auch für Erze und Baustoffe ist eine spürbar Abnahme zu erwarten. Lediglich bei den Mineralölproduktentransporten ist mit einem Wachstum zu rechnen.

Die **Pipelinetransporte** werden grundsätzlich von der Entwicklung der Rohölimporte geprägt. Sie werden im Jahr 2023 im Gefolge des Mineralölproduktenabsatz deutlich sinken, weil die Krise der Chemieindustrie bei Rohbenzin einen drastischen Rückgang (-20 %) auslöst, der alle anderen Entwicklungen dominiert. Deshalb ist mit einem Rückgang der Durchsatzmenge um 8,6 % zu rechnen. Die Leistung vermindert sich dagegen nur um 1,7 %. Zum Anstieg der mittleren Transportweite haben Verschiebungen weg von der in Russland beginnenden Drushba-Leitung, die in Deutschland nur über 26 km verläuft, hin zu längeren Pipelines maßgeblich beigetragen.

Beim **Luftfrachtverkehr** ist auch in 2023 mit einem Rückgang der Gesamtfrachtzahlen zu rechnen (-6,7 %). Gründe hierfür sind u.a. der Krieg in der Ukraine (und die daraus resultierende Sperrung des Luftraumes über Russland und die wirtschaftlichen Sanktionen gegen Russland) und die weltwirtschaftliche Entwicklung.

Tabelle G-1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Transport-aufkommen												
Straßenv.[2]	3758,7	3656,7	3687,2	3642,6	3423,5	3482,5	3533,9	-1,2	-6,0	1,7	1,5	-6,0
Eisenbahnv.[3]	390,8	358,8	387,7	389,1	371,7	378,3	381,7	0,4	-4,5	1,8	0,9	-2,3
- dar.: Komb.V.	109,5	104,5	114,4	116,8	109,6	112,5	115,4	2,1	-6,2	2,6	2,5	5,3
Binnenschifff.	205,1	188,0	195,1	182,4	173,5	175,0	174,5	-6,5	-4,9	0,9	-0,3	-14,9
Rohrleitungen[4]	85,1	81,7	79,6	86,7	79,3	77,9	76,5	8,9	-8,6	-1,8	-1,7	-10,1
Luftfracht[5]	4,8	4,6	5,4	5,0	4,7	4,8	5,1	-6,7	-6,7	3,7	4,5	6,1
Insgesamt	4444,4	4289,9	4355,0	4305,8	4052,6	4118,4	4171,7	-1,1	-5,9	1,6	1,3	-6,1
Seeverkehr[6]	290,2	272,1	284,8	274,9	265,3	270,8	273,6	-3,5	-3,5	2,1	1,1	-5,7
Transport-leistung[1]												
Straßenv.[2]	498,6	487,4	505,7	503,1	481,9	492,9	502,2	-0,5	-4,2	2,3	1,9	0,7
Eisenbahnv.[3]	129,2	119,8	131,0	132,6	126,5	129,2	131,1	1,2	-4,6	2,1	1,5	1,5
- dar.: Komb.V.	56,5	54,3	59,0	60,7	57,4	59,2	60,9	3,0	-5,5	3,1	3,0	7,7
Binnenschifff.	50,9	46,3	48,2	44,1	41,6	42,1	42,1	-8,5	-5,7	1,2	0,1	-17,3
Rohrleitungen[4]	17,6	16,7	15,7	17,7	17,4	17,1	16,8	12,6	-1,7	-1,8	-1,7	-4,7
Luftfracht[5]	1,6	1,5	1,8	1,6	1,5	1,6	1,6	-8,7	-5,8	3,5	2,3	2,6
Insgesamt	698,0	671,8	702,4	699,1	668,9	682,9	693,9	-0,5	-4,3	2,1	1,6	-0,6

1) Innerhalb Deutschlands
2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, **einschl. der Verkehre, die nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden**
4) Nur Rohölleitungen
5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
6) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Der **Seeverkehr** wird im Jahr 2023 nicht nur von der spürbaren Abschwächung im deutschen Außenhandel eingebremst. Noch stärker wirkt der Verkehr mit Russland nach, der in den ersten Monaten des Vorjahrs noch nicht weggebrochen war und deshalb im ersten Halbjahr 2023 um 89 % oder 9 Mio. t gesunken ist (alle Güterarten). Deshalb ist für den Containerverkehr im Gesamtjahr ein zweistelliges Minus zu erwarten, das zuletzt im Finanzkrisenjahr 2009 festzustellen war. Weitere bedeutende Rückgänge entstehen bei Erzen, Kohle und chemischen Erzeugnissen. Dagegen profitiert der Rohölumschlag davon, dass russisches Rohöl, das weit überwiegend per Pipeline nach Deutschland befördert wurde, durch Herkunftsländer ersetzt wird, deren Lieferungen zum Teil über deutsche Seehäfen nach Deutschland verlaufen, also für die Seehäfen einen Mehrverkehr darstellen. Auch bei Erdgas werden Pipelinetransporte aus Russland durch Seeverkehre aus anderen Lieferländern substituiert. Beide Effekte sind kräftig, dennoch überwiegen saldiert die Abnahmen, und zwar deutlich. Für den Gesamtumschlag ergibt sich deshalb ein Minus um 3,5 %.

Die Aussichten für das Jahr **2024** sind nicht mehr so ungünstig wie im laufenden Jahr. Die deutsche Wirtschaft wird nach gegenwärtiger Einschätzung wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Der Außenhandel wird nach dem nur geringen diesjährigen Plus wieder stärker

expandieren. Beides strahlt dann auch auf die Industrieproduktion aus. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauwirtschaft nach den schwachen Jahren von 2021 bis 2023 ein solides Plus einfahren. Im Kohlesektor wird sich der kräftige und unerwartete diesjährige Rückgang stark abschwächen. Die Rohstahlproduktion dürfte von einem Minus in ein Plus drehen. Die Chemieindustrie sollte zumindest nicht weiter ab-, sondern eher zunehmen. Vor diesem Hintergrund prognostizieren wir für den **gesamtmodalen** Güterverkehr einen Wiederanstieg um 1,6 % (Aufkommen) bzw. 2,1 % (Leistung).

Der **Straßengüterverkehr** wird im Jahr 2024 zumindest tendenziell von der Anhebung der Mautsätze um über 80 % beeinflusst. Rechnerisch erhöht das die, auf den mautpflichtigen Kilometer bezogenen, Gesamtkosten eines schweren Lkw um rund 8 %. Es kann allerdings bezweifelt werden, dass es im gesamten Lkw-Verkehr zu einer Kostensteigerung in dieser Höhe kommt, schon allein wegen der Marktanteilsgewinne der (preisgünstigeren) ausländischen Unternehmen, auch wenn der Effekt bei ihnen natürlich gleichermaßen wirksam wird. Deshalb erwarten wir, dass die Mauterhöhung in der Transportnachfrage des Lkw-Verkehrs kaum spürbar sein wird. Wichtiger ist die Verbesserung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren. Zu den erstgenannten kommt hinzu, dass die für den Lkw-Verkehr wichtige Bauwirtschaft nach den schwachen Jahren von 2021 bis 2023 wieder zulegen sollte. Dies wird dann auch für den (gesamten) Straßengüterverkehr zutreffen. Das resultierende Plus quantifizieren wir auf 1,7 % (Aufkommen) bzw. 2,3 % (Leistung).

Der **Eisenbahnverkehr** würde von der Mauterhöhung bei einer vollständigen Marktwirksamkeit nach den Modellrechnungen von Intraplan um rund 4 % (Transportleistung) angehoben werden, weil sich Verlagerungen vom Lkw-Verkehr im Schienengüterverkehr aufgrund der Größenordnungen prozentual grundsätzlich vier Mal so stark auswirken. Andererseits gehen wir von einem weit geringeren effektiven Kostenanstieg des Lkw-Verkehrs und von einer Preiserhöhung auch im Schienengüterverkehr aus. Deshalb sollte die Mauterhöhung nur sehr geringe Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr haben. Dennoch wird er wegen der günstigeren Entwicklung der Leitdaten auf den Wachstumspfad zurückkehren. Die wachstumsstarken, mehr von der Gesamtwirtschaft abhängigen Segmente werden von der entsprechenden Entwicklung des BIP und des deutschen Außenhandels angeregt, aber bei Weitem noch nicht im Ausmaß der Hochkonjunkturjahre 2013 bis 2018. Deshalb erwarten wir für den Kombinierten Verkehr ein moderates Wachstum (2,6 % (t) bzw. 3,1 % (tkm)). Die Fahrzeugtransporte sollten ihre Aufholbewegung mit einer zweistelligen Wachstumsrate fortsetzen. Weitere expansive und im Gesamtergebnis sichtbare Effekte erwarten wir bei den chemischen Erzeugnissen, wenn die Krise in der deutschen Chemieindustrie beendet sein sollte, und bei Metallerzeugnissen entsprechend dem Wiederanstieg der Stahlerzeugung. Dagegen werden die Kohlebeförderungen sinken, allerdings nicht mehr in dem kräftigen Ausmaß des laufenden Jahres. Für den gesamten Schienengüterverkehr ergibt sich aus alledem ein Anstieg um 1,8 % (Aufkommen) bzw. 2,1 % (Leistung).

In der **Binnenschifffahrt** wird die (anteilsstärkste) Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" im Jahr 2024 von der Stahl- und der Bauproduktion etwas angetrieben. Ersteres wird auch auf die Beförderung von Metallen u.a. wirken. Für die chemischen Erzeugnisse ist mit einem zumindest moderaten Wiederanstieg zu rechnen. Dem steht lediglich bei Kohle ein erneuter Rückgang gegenüber, der aber weitaus niedriger ausfallen wird als im, von Sonderfaktoren geprägten, Jahr 2023. Insgesamt erwarten wir einen nur moderaten Anstieg um 0,9 % (Aufkommen) bzw. 1,2 % (Leistung).

Bei den **Pipelinetransporten** ist im Jahr 2024 unter der Voraussetzung, dass die Krise der deutschen Chemieindustrie mit ihren Auswirkungen auf den Absatz von Rohbenzin ein Ende findet, mit einem geringeren Minus (1,8 %, beide Größen) zu rechnen als im laufenden Jahr.

Für den **Luftfrachtverkehr** wird eine Steigerung um 3,7 % erwartet. Begründet wird dies u.a. durch das Ende der Pandemie und die langsame Erholung der Weltwirtschaft.

Im **Seeverkehr** wird der Containerverkehr im Jahr 2024 von der Belebung des deutschen Außenhandels angeregt. Zudem wird der spürbare diesjährige Effekt der weggebrochenen Russland-Verkehre entfallen. Deshalb ist zumindest ein leichtes Plus zu erwarten, das aber noch weit von der früheren Dynamik entfernt ist. Bei Kohle ist mit einem weiteren Rückgang zu rechnen, der aber weitaus schwächer als im laufenden Jahr ausfallen wird. Bei **Rohöl** gehen wir davon aus, dass die gravierenden (expansiven) Auswirkungen der Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern auf den Seeverkehr im laufenden Jahr abgeschlossen werden, so dass der Umschlag danach wie die Gesamteinfuhren verläuft. Bei **Erdgas** haben wir einen (absolut) geringeren Anstieg angenommen als im laufenden Jahr. Nennenswerte Rückgänge zeichnen sich für keine Güterabteilung ab. Daraus ergibt sich für den Gesamtumschlag ein Anstieg um 2,1 %.

Im Jahr **2025** schließlich wird für das BIP ein etwas schwächeres Wachstum und für den Außenhandel eine annähernd unveränderte Dynamik erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist sowohl für die Bau- als auch für die Industrieproduktion mit einer Fortsetzung des moderaten Wachstums zu rechnen. Die Rohstahlerzeugung sollte annähernd stagnieren. Lediglich der Steinkohleabsatz, der in den Jahren von 2021 bis 2023 von diversen Sonderfaktoren beeinflusst wurde, wird im Jahr 2025 wieder spürbarer sinken. Unter diesen Voraussetzungen wird die **gesamtmodale** Transportnachfrage ein ähnlich moderates Wachstum wie im kommenden Jahr verbuchen, das wir auf 1,3 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung) quantifizieren. Damit wird das Vorkrisenniveau des Aufkommens im Jahr 2025 um gut 6 % verfehlt, nachdem es im Jahr 2021 nur 2 %, im Jahr 2023 jedoch fast 9 % waren. Bei der Leistung werden dagegen die Rückgänge der Jahre 2020 und 2023 bis zum Jahr 2025 fast vollständig ausgeglichen, so dass der Stand von 2019 nur wenig unterschritten wird (0,6 %).

Beim **Straßengüterverkehr** wird sich neben den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die Bauproduktion auswirken, für die ein etwas höheres Plus anzunehmen ist als im Jahr 2025. Deshalb sollte der Lkw-Verkehr im Jahr 2025 den in 2024 begonnenen moderaten Wiederanstieg fortsetzen, was wir mit 1,5 % beim Aufkommen und 1,9 % bei der Leistung quantifizieren. Auch hier wird das Vorkrisenniveau dann um 6 % unter- (Aufkommen) bzw. um knapp 1 % überschritten (Leistung).

Beim **Eisenbahnverkehr** werden sich im Jahr 2025 nach den derzeitigen Erwartungen die meisten Leitdaten sehr ähnlich entwickeln wie im kommenden Jahr. Das gilt für das BIP, den Außenhandel, die Industrieproduktion und den Mineralölabsatz. Für die Bauproduktion ist sogar ein etwas höherer Anstieg anzunehmen. Lediglich die Rohstahlproduktion dürfte das für 2024 erwartete Plus nicht wiederholen, sondern eher stagnieren. Der einzige klare Bremseffekt entsteht aus dem Steinkohleabsatz, bei dem sich der Rückgang wieder beschleunigen sollte. Aus diesen Gründen erwarten wir, dass der Eisenbahnverkehr im Jahr 2025 grundsätzlich den im Jahr 2024 begonnenen moderaten Wiederanstieg fortsetzt, aber mit einem etwas geringeren Tempo als im kommenden Jahr. Wir quantifizieren es auf 0,9 % beim Aufkommen und 1,5 % bei der Leistung.

Damit wird bei letzterer das Vorkrisenniveau um 1,5 % übertroffen, beim Aufkommen dagegen noch um 2 % verfehlt.

In der **Binnenschifffahrt** ist im Jahr 2025 für die Kohletransporte entsprechend dem Steinkohleabsatz ein deutlich stärkerer Rückgang zu erwarten. Die dann wieder sinkende Stahlproduktion sollte bei der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" zu einem abgeschwächten Anstieg und bei Metallen zu einer Stagnation führen. Alle anderen Güterbereiche dürften sich wie im Jahr 2024 verändern. Insgesamt bedeutet das eine annähernde **Stagnation** sowohl des Aufkommens (-0,3 %) als auch der Leistung (0,1 %). Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 um 17 % (Leistung) unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2025 aller Güterverkehrsträger dar.

Bei den **Pipelinetransporten** wird die Entwicklung im Jahr 2025 derjenigen im Jahr 2024 nahezu exakt gleichen. Dies sollte dann auch für den Pipelinedurchsatz gelten (**-1,7 %**). Das Vorkrisenniveau wird dann um 10 % (Aufkommen) bzw. 5 % (Leistung) unterschritten. Dies kommt zum größeren Teil durch den Einbruch des Absatzes von Rohbenzin im laufenden Jahr zustande.

Für den **Luftfrachtverkehr** wird von einer beschleunigten Erholung ausgegangen (4,5 %). Damit steigt der Abstand zum Stand von 2019 auf gut 6 % (Aufkommen).

Im **Seeverkehr** sind die Vorzeichen für das Jahr 2025 ebenfalls ähnlich ausgeprägt wie für das kommende Jahr. Der Containerverkehr sollte – bei einer annähernd gleich hohen Dynamik des deutschen Außenhandels – ähnlich moderat steigen. Bei den Massengütern ist dann insgesamt wieder mit stärkeren Bremseffekten insbesondere im Kohlesektor zu rechnen. Deshalb prognostizieren wir für den Gesamtumschlag ein Wachstum um **1,1 %**, das also geringer ausfällt als im Jahr 2024. Damit wird das Vorkrisenniveau (290 Mio. t) auch im Jahr 2025 noch um knapp 6 % verfehlt. Der Höchststand, der vor der Weltwirtschaftskrise erreicht wurde (317 Mio. t, 2008), ist deutlich weiter entfernt (14 %).

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Gesamter Güterverkehr

Der gesamtmodale Güterverkehr war im Jahr **2020** aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und der hierdurch ausgelösten, schweren gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einbrüche gemäß der jetzt nahezu endgültigen Datenlage um 3,5 % (Aufkommen) bzw. 3,8 % (Leistung) gesunken. Im Jahr **2021** hat er einen (Wieder-)Anstieg um 1,5 % bzw. 4,6 % realisiert. Damit wurden also mehr oder minder große Teile des vorangegangenen Rückgangs ausgeglichen. Somit wurde die Entwicklung im Jahr 2022 nicht mehr – wie im Personenverkehr – von weiteren Aufholbewegungen dominiert, sondern wie üblich von den gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflüssen geprägt.

Im Jahr **2022** haben sich die gesamtwirtschaftlichen Perspektiven spürbar verschlechtert, was zum großen Teil durch die mittelbaren Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine zustande kam. Zwar haben die meisten Leitdaten den am Jahresanfang prognostizierten weiteren (Wieder-)Anstieg realisiert, jedoch lag er in aller Regel spürbar unter diesen Erwartungen und auch unter den Wachstumsraten des Jahres 2021. Zudem nahmen mehrere bedeutende branchenwirtschaftliche Leitdaten, darunter die Industrie- und die Stahlproduktion, im Jahr 2022 ab, im Jahr zuvor dagegen noch spürbar zu. Der seit Jahrzehnten kräftig sinkende (2020/1991: -62 %) Steinkohleabsatz ist zwar aus ähnlichen Gründen wie im Jahr 2021 nochmals gewachsen, aber in einem wesentlich schwächeren Ausmaß (vgl. Abschn. 2.4). Lediglich die Bauproduktion stieg in einem ähnlich moderaten Tempo wie im Vorjahr. Vor diesem Hintergrund ist das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand im Jahr 2022 um **1,1 % gesunken**. Die Leistung nahm in einem schwächeren Ausmaß ab (**-0,5 %**). Die Divergenz entstand diesmal nicht durch den Einfluss des grenzüberschreitenden Verkehrs, der über weit überdurchschnittliche Entfernungen verläuft, denn er ging mit 0,9 % nahezu im gleichen Ausmaß zurück wie der Binnenverkehr (1,2 %). Vielmehr ist die mittlere Transportweite in mehreren bedeutenden Segmenten des Güterverkehrs (Kohle, „Sonstige Produkte“ u.a.) gestiegen. Die Leistung lag damit im Jahr 2022 etwas (0,2 %) über dem Stand von 2019, das Aufkommen dagegen noch um 3 % darunter.

Innerhalb der **Güterbereiche** haben mehrere spürbar zum Gesamtrückgang beigetragen. Dazu zählen nicht nur einige Bereiche, die auch im Allgemeinen wenig wachstumsträchtig sind, darunter „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (-27 Mio. t), „Sekundärrohstoffe etc.“ (-18 Mio t) und Metalle (-11 Mio. t), sondern auch die grundsätzlich dynamischeren Segmente „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch“ (-22 Mio. t) und „Chemische Erzeugnisse“ (-14 Mio. t). Bei den letztgenannten schlug die Krise in der Chemieindustrie durch, die bei der transportintensiven Grundstoffproduktion noch besonders ausgeprägt war. Lediglich die, generell überdurchschnittlich wachstumsstarken, „Sonstigen Produkte“ lieferten auch im Jahr 2022 einen positiven absoluten Beitrag (11 Mio. t), wenngleich er prozentual moderat ausfiel (1,4 %). Bei „Kohle, Rohöl“ entstand aufgrund der Sondersituation (vgl. Abschn. 2.4) ein klarerer Anstieg in Höhe von 10 % oder 13 Mio. t.

Die Aussichten für das Jahr **2023** haben sich im bisherigen Verlauf **deutlich verschlechtert** und sind auch wesentlich **ungünstiger** als im Vorjahr. Das BIP nimmt im Jahresergebnis gemäß der BMWK-Projektion vom April noch leicht zu (0,4 %), gemäß den Prognosen der Institute vom Juni dagegen schon etwas ab (-0,3 %, vgl. Abschn. 2.3). Der Außenhandel wird vor allem auf der

Einfuhrseite schwächer expandieren. Von den, vor allem für die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt noch wichtigeren, branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren werden die Bauproduktion (-1 %) und die Stahlerzeugung (-3 %) spürbar sowie der Steinkohleabsatz (-13 %) massiv einbrechen. Zwar wird die gesamte Industrieproduktion nach dem letztjährigen leichten Rückgang zumindest etwas zulegen (1 %). Jedoch wird dies durch starke Rückgänge in mehreren transportintensiven Bereichen, allen voran der zweistellig sinkenden Chemischen Industrie, überlagert.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die in der Regel für das erste Halbjahr vorliegen, prognostizieren wir für den gesamtmodalen Güterverkehr im laufenden Jahr ein **kräftiges Minus** um **5,9 %** (Aufkommen) bzw. **4,3 %** (Leistung). Ersteres liegt sogar über dem o.a. Rückgang im Pandemiejahr 2020 (-3,6 %) und ist nach dem Finanzkrisenjahr 2009 (-11 %) das zweitstärkste seit der Vereinigung Deutschlands. Der vergleichsweise große Unterschied zwischen den beiden Größen im laufenden Jahr entsteht vor allem dadurch, dass die am stärksten schrumpfenden Bereiche (Erze/Baustoffe und Chemie, s.u.) über weit unterdurchschnittliche Distanzen verlaufen, so dass deren Einbrüche bei der Leistung weniger durchschlagen als beim Aufkommen.

Innerhalb der **Güterbereiche** zeigt sich ein dominierender Einfluss der „Erze, Steine und Erden, sonstigen Bergbauerzeugnisse“, für die ein Minus um 8 % zu erwarten ist. Dies entspricht 83 Mio. t, womit dieses Segment für ein Drittel der Gesamtabnahme (-253 Mio. t) verantwortlich ist. Ein weiterer im Gesamtergebnis spürbarer Bremseffekt entsteht (erneut) bei den „Chemischen Erzeugnissen“, bei denen die Fortsetzung der Krise in der deutschen Chemieindustrie zu einem Minus um 12 % oder 73 Mio. t führt. In fast allen anderen Abteilungen sind ebenfalls Rückgänge zu erwarten, die aber (in absoluten Zahlen) allesamt wesentlich geringer sind. Selbst die, grundsätzlich wachstumsstarken „Sonstigen Produkte“ werden spürbar abnehmen (-3 % bzw. 27 Mio. t).

Dieser aus derzeitiger Sicht zu erwartende Verlauf im Jahr 2023 liegt spürbar **unter** unseren Prognosen in der **Winterprognose** vom März (-0,3 % (t) bzw. +0,7 % (tkm)). Die – in langjähriger Betrachtung – **sehr hohe Abweichung** in Höhe von rund 5 Prozentpunkten verdeutlicht das Ausmaß, in dem sich die Aussichten für die diesjährige Entwicklung vor allem in zahlreichen **transportintensiven** Branchen verschlechtert haben. Für die Produktion der Chemieindustrie ist jetzt ein zweistelliger Rückgang (Winter: -5 %), für den Steinkohleabsatz ein Minus um 13 % (Winter: +6 %) und für die Rohstahlproduktion eine Abnahme um 3 % (Winter: +2 %) zu erwarten. Im Vergleich dazu haben die abgesenkten Erwartungen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung eine geringere Bedeutung. In der **Sommerprognose 2022** wurden sehr ähnliche Werte (-0,1 % (t) bzw. 0,6 % (tkm)) prognostiziert wie ein halbes Jahr später, weil sich die Einschätzung der Haupteinflussfaktoren in diesem Zeitraum noch nicht wesentlich verändert hat. Somit ist auch die Abweichung zur derzeitigen Einschätzung gleich hoch.

Die Aussichten für das Jahr **2024** sind **nicht mehr so ungünstig** wie im laufenden Jahr. Die deutsche Wirtschaft wird nach gegenwärtiger Einschätzung wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Der Außenhandel wird nach dem nur geringen diesjährigen Plus wieder stärker expandieren. Beides strahlt dann auch auf die Industrieproduktion aus. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauwirtschaft nach den schwachen Jahren von 2021 bis 2023 ein solides Plus einfahren. Im Kohlesektor wird sich der kräftige und unerwartete diesjährige Rückgang stark abschwächen. Die Rohstahlproduktion dürfte von einem Minus in ein Plus drehen. Die Chemieindustrie sollte zumindest nicht weiter ab-, sondern eher zunehmen. Vor diesem

Hintergrund prognostizieren wir für den gesamtmodalen Güterverkehr einen **Wiederanstieg um 1,6 %** (Aufkommen) bzw. **2,1 %** (Leistung).

Innerhalb der **Güterbereiche** werden nun wieder, wie meistens, die „Sonstigen Produkte“ (2,4 % bzw. 18 Mio. t) einen großen (absoluten) Wachstumsbeitrag beisteuern. Ein noch stärkerer Effekt entsteht in der Abteilung „Chemische und Mineralerzeugnisse“ (4,3 % bzw. 24 Mio. t). Dies steht allerdings unter der o.a. Annahme, dass die deutsche Chemische Industrie, die sich derzeit energiepreisbedingt in einer tiefen Rezession befindet, diese bis zum Jahr 2024 überwindet. Zudem besteht der größere Teil dieser Abteilung aus den Mineralerzeugnissen, die von der Bauwirtschaft abhängen und für die nach einem zweistelligen diesjährigen Minus im kommenden Jahr ein spürbarer Wiederanstieg zu erwarten ist. Die beiden genannten Güterabteilungen sind für rund zwei Drittel des Gesamtanstiegs (66 Mio. t) verantwortlich. Alle anderen spielen im Jahr 2024 eine wesentlich kleinere Rolle.

Im Jahr **2025** wird für das BIP ein etwas schwächeres Wachstum (0,8 %) und für den Außenhandel eine annähernd unveränderte Dynamik (gut 3 % p.a., Ex- und Importe) erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist sowohl für die Bau- als auch für die Industrieproduktion mit einer Fortsetzung des moderaten Wachstums zu rechnen. Die Rohstahlerzeugung sollte annähernd stagnieren. Lediglich der Steinkohleabsatz, der in den Jahren von 2021 bis 2023 von diversen Sonderfaktoren beeinflusst wurde, wird im Jahr 2025 wieder spürbarer sinken, allerdings sicherlich nicht im Ausmaß der Jahre von 2017 bis 2020 (-13 % p.a.).

Unter diesen Voraussetzungen wird die gesamtmodale Transportnachfrage im Jahr 2025 ein ähnlich moderates Wachstum wie im laufenden Jahr verbuchen, das wir auf **1,3 %** (Aufkommen) bzw. **1,6 %** (Leistung) quantifizieren. Beim erstgenannten wird damit erneut, wie 2024, nur ein Teil des kräftigen Rückgangs in den Jahren 2022 und 2023 um (zusammen) 7 % ausgeglichen. Somit wird bei dieser Größe der Stand von 2021 noch um gut 4 % und das Vorkrisenniveau (2019) sogar um 6 % verfehlt. Bei der Transportleistung, die vor allem im Jahr 2023 nach aller Voraussicht schwächer sinkt (-4,2 %, s.o.), werden sowohl der Wert von 2021 als auch der – hier geringfügig niedrigere – von 2019 im Jahr 2025 nur wenig unterschritten.

Die Differenzierung nach **Güterbereichen** zeigt eine sehr ähnliche Entwicklung wie im Jahr 2024. Zu der Gesamtentwicklung (+53 Mio. t) tragen erneut die „Sonstigen Produkte“ und „Chemische und Mineralerzeugnisse“ die (absolut) stärksten Effekte (jeweils 17 Mio. t) bei. Ein zweistelliges Aufkommensplus (10 Mio. t) ist noch in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ zu erwarten, die im Wesentlichen aus Baustofftransporten besteht. In allen anderen Abteilungen zeichnen sich weitaus geringere Impulse ab.

Straßengüterverkehr

Der Lkw-Verkehr der deutschen und der ausländischen Unternehmen wird statistisch auf unterschiedlichen Wegen erfasst. Der erstgenannte wird vom Kraftfahrt-Bundesamt, der letztgenannte vom Herkunftsland des Zugfahrzeugs erhoben. Die Daten für deren Verkehr in Deutschland werden von Eurostat zusammengestellt und vom KBA publiziert sowie anschließend vom DLR (früher vom DIW) um die fehlenden Fahrzeuge aus den Nicht-EU-Ländern ergänzt. Gemäß diesem Erhebungssystem (vgl. auch Abschn. 3.3) nahm der gesamte Lkw-Verkehr im ersten Pandemiejahr

2020 um 2,7 % (Aufkommen) bzw. um 1,5 % (Leistung) ab.[36] Im Jahr **2021** machten sich schon die in vielen Wirtschaftsbereichen zu beobachtenden und sich zunehmend verschärfenden Lieferengpässe bemerkbar, so dass das Aufkommen nur leicht um 0,4 % stieg und somit nur einen kleinen Teil des vorjährigen Rückgangs wettmachte. Die Leistung verbuchte ein stärkeres Plus um 3,8 % und lag damit schon über dem Stand von 2019.

Im Jahr **2022** ist der Verkehr der **deutschen** Lkw in den beiden ersten Monaten kräftig um (zusammen) 14 % (Aufkommen) gegenüber dem noch pandemiebeeinflussten Vorjahreszeitraum gestiegen. Die Bauproduktion war in diesem Zeitraum durch die äußerst milden Witterungsverhältnisse kaum beeinträchtigt, was im Aufkommen der entsprechenden Güterbereiche des Lkw-Verkehrs sichtbar wurde (+13 %, erstes Quartal). Ab dem März ist der Lkw-Verkehr jedoch (gegenüber 2021) gesunken. Hier machte sich die konjunkturelle Abkühlung bereits spürbar bemerkbar. Damit entstand im gesamten Jahr ein Minus um rund 1,5 % (beide Größen).

Für den Verkehr der **ausländischen** Lkw im Jahr **2022** liegen die, nur jährlich erstellten, Veröffentlichungen noch nicht vor. Zentraler Indikator hierfür ist deren Fahrleistung auf den mautpflichtigen Bundesautobahnen. Hier hat sich das am Jahresanfang ebenfalls noch kräftige Plus (4,3 % bis März) anschließend immer abgeschwächt, so dass im gesamten Jahr nur noch 0,4 % verblieben. Das ist nach dem Finanzkrisenjahr 2009 (-12,8 %) und dem Pandemiejahr 2020 (-2,1 %) der drittniedrigste Wert seit Einführung der Lkw-Maut bzw. deren Statistik in den Jahren 2006/07. Dies wiederum verdeutlicht die Härte des konjunkturellen Einbruchs insbesondere im Außenhandel im Jahr 2022. Für die Transportleistung und auch das Aufkommen haben wir in der Winterprognose 2023 vorläufig ein Plus in annähernd der Höhe der mautpflichtigen Fahrleistung angenommen, was vom DLR fast exakt bestätigt wurde (0,5 %, beide Größen). Im **gesamten** Straßengüterverkehr wirkt sich dies vor allem bei der Leistung aus, an der die ausländischen Unternehmen mittlerweile einen Anteil von 43 % (2021) haben. Sie sank somit mit **0,5 %** etwas schwächer als das von den deutschen Lkw geprägte Aufkommen (**1,2 %)**. Die Gründe für diesen Rückgang liegen natürlich in der starken konjunkturellen Abschwächung, die sich im Jahr 2022 auch auf den deutschen Export erstreckte. Hinzu kommt die erwähnte Entwicklung der Bauwirtschaft.

Für den Verlauf nach **Güterbereichen** gelten die Ausführungen zum gesamtmodalen Güterverkehr, von dem 85 % (Aufkommen) bzw. 72 % (Leistung, jeweils 2022) auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen, so dass auf eine Wiederholung verzichtet werden kann. Eine besondere Bedeutung für den Lkw-Verkehr besitzt die Entwicklung in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, die im Wesentlichen aus Baustofftransporten besteht. Sie sind im Jahr 2022, wie schon 2019 und 2020, trotz einer noch leicht expansiven Baukonjunktur gesunken (-2,5 %).

Im Jahr **2023** ist der Verkehr der **deutschen** Lkw im **ersten Quartal** gegenüber dem Vorjahreszeitraum kräftig um 7,6 % (Aufkommen) bzw. 5,3 % gesunken. Erneut verdienen die Baustofftransporte eine besondere Erwähnung, die um 11 % (o.a. Güterabteilung „Erze, Steine und Erden…“) bzw. 13 % (Mineralerzeugnisse) gesunken sind, obwohl die Bauproduktion in diesem Zeitraum annähernd stagniert hat, weil die Witterungsverhältnisse im Jahr 2023 ähnlich mild waren wie im Vorjahr. Offensichtlich sinken innerhalb der Bauproduktion vor allem die transportintensiven Bereiche mit einer niedrigen Wert-Mengen-Relation. Bei der Leistung hat vor allem die

36 Innerhalb Deutschlands, d.h. ohne die Auslandsstrecken des grenzüberschreitenden Verkehrs.

erstgenannte Güterabteilung einen wesentlich geringeren Anteil (10 %, Aufkommen: 29 %, 2022), was die Abweichung zum Aufkommen teilweise erklärt.

Die, als Indikator für den weiteren Verlauf zu verwendende, mautpflichtige Fahrleistung (auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen) nahm im ersten Vierteljahr um 3,5 % ab, also schwächer als die Transportleistung. Bis einschließlich August erhöhte sich das Minus auf 4,2 %. Schreibt man diese Tendenz für die fünf verbleibenden Monate fort und berücksichtigt einen spürbaren, dämpfend wirkenden Arbeitstageeffekt im Dezember, dann sollte die mautpflichtige Fahrleistung deutscher Lkw im **Gesamtjahr** um **4,7 %** und deren Transportleistung sogar um **5,4 %** abnehmen.[37] Das Aufkommen entwickelt sich, schon wegen der ersten zwei Monate, nochmals etwas ungünstiger und sinkt um **6,6 %**.

Die mautpflichtige Fahrleistung der **ausländischen** Lkw ging in den ersten acht Monaten um 2,4 % zurück. Dabei war der Verlauf recht ruhig. Deshalb wird das Minus im gesamten Jahr nicht viel anders ausfallen (-2,7 %). Für die Transportleistung und auch das Aufkommen nehmen wir vorläufig einen Rückgang in annähernd dieser Höhe an. Damit sinkt der **gesamte** Straßengüterverkehr im Jahr 2023 um beachtliche **6,0 %** (Aufkommen) bzw. **4,2 %** (Leistung). Die **Gründe** wurden oben bei der Kommentierung der gesamtmodalen Entwicklung bereits beschrieben: Das BIP wird im Jahresergebnis kaum steigen und der Außenhandel vor allem auf der Einfuhrseite schwächer expandieren als im Vorjahr. Noch größere Auswirkungen als die gesamtwirtschaftlichen Bremseffekten hat die Bauproduktion, die ins Minus dreht.

Auch im Lkw-Verkehr zeigt der Vergleich sowohl mit der **Winterprognose 2023** vom März (-0,6 % bzw. +0,4 %) als auch mit der **Sommerprognose 2022** vom Oktober (-0,2 % bzw. +0,4 %) in langjähriger Betrachtung **sehr hohe Abweichungen** in Höhe von rund 5 Prozentpunkten. Die Gründe liegen ebenfalls in den massiv verschlechterten Aussichten für mehrere transportintensive Branchen.

Seit geraumer Zeit sieht sich die deutsche Güterkraftverkehrswirtschaft mit einem ungewöhnlich hohen **Gesamtkostenanstieg** konfrontiert, der sich nach der Invasion Russlands in der Ukraine verschärft hat. Dies ist zum einen auf den Dieselkraftstoffpreis zurückzuführen, der im März 2022 um über 70 % und im Jahresdurchschnitt um 40 % über dem jeweiligen Vorjahresstand lag. Bezogen auf die Gesamtkosten (gut 2 Euro/km) bedeutet dies eine Verteuerung um 10 %. Hinzu kamen Anstiege der Fahrzeugpreise und der Personalkosten. Dadurch haben sich die Erzeugerpreise des Straßengüterverkehrs im Jahr 2022 um 13 % erhöht, die des Eisenbahnverkehrs dagegen nur um knapp 3 %.[38] Auf die Entwicklung der modalen Teilung im Jahr 2022 hatte dieser Sachverhalt keine spürbaren Auswirkungen. Dies kann auch für das Jahr **2023** angenommen werden, zumal sich die Veränderungen der Erzeugerpreise bis zum zweiten Quartal ins Gegenteil verkehrt haben (Straßengüterverkehr 5,5 %, Schienengüterverkehr 19 %).[39] Wie der gegenteilige Verlauf im Vorlauf hatte auch dies keine nennenswerten Folgen auf die modale Teilung. Denn das im Vergleich zum Eisenbahnverkehr höhere Minus beim Aufkommen kommt vor allem durch

---

37 Im ersten Quartal ist die Transportleistung um knapp zwei Prozentpunkte stärker gesunken als die Fahrleistung.

38 Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise für Dienstleistungen im Jahr 2022 um 5,5 % gegenüber 2021 gestiegen, Pressemitteilung 113/23 vom 21.03.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/03/PD23_113_61311.html

39 Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise für Dienstleistungen im zweiten Quartal 2023: -2,8 % zum Vorjahresquartal, Pressemitteilung 371/23 vom 18.09.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_371_61311.html

die mehrfach erwähnten Baustofftransporte zustande. Die Rückgänge bei der Leistung unterscheiden sich nicht wesentlich. Dies ist auch bei der differenzierten Betrachtung einiger preissensitiver Güterarten festzustellen.

Im Jahr **2024** werden wesentlich höhere **Lkw-Mautsätze** gelten, die zum 1. Dezember 2023 angehoben werden. Konkret sind dann für einen Lkw mit fünf und mehr Achsen der Euro-6-Klasse zusätzlich 15,8 Cent pro Kilometer zu entrichten. Dies bedeutet einen Anstieg gegenüber dem derzeitigen Mautsatz (19 Cent) um **83 %**. Dies wiederum erhöht die, auf den mautpflichtigen Kilometer bezogenen, Gesamtkosten eines solchen Fahrzeugs um rund **8 %**. Ein Anstieg der Transportkosten des gesamten Lkw-Verkehrs in diesem Ausmaß würde nach Modellrechnungen von Intraplan zu einem Rückgang der Transportleistung um rund **1 %** führen. Es kann allerdings bezweifelt werden, dass es zu einer Kostensteigerung in dieser Höhe kommt, schon allein wegen der Marktanteilsgewinne der (preisgünstigeren) ausländischen Unternehmen. Sie werden natürlich auch von der Mauterhöhung betroffen, dennoch führen Marktanteilsgewinne der ausländischen Unternehmen tendenziell zu einer Verbilligung des Lkw-Verkehrs, was also den Gesamtkostenanstieg dämpft. Aus diesen Gründen erwartet Intraplan, dass die Mautsatzerhöhung wie schon der vorangegangene Gesamtkostenanstieg (der deutschen Unternehmen) nur zu Verlagerungen zum Schienengüterverkehr in einer Höhe führen wird, die im Lkw-Verkehr **kaum spürbar** sind. Auf die Wirkung auf den Schienengüterverkehr wird im nächsten Unterabschnitt eingegangen. Zum wiederholten Mal in den letzten Jahren wirkt ein derartiger Kostenanstieg weniger auf die Nachfrage im Lkw-Verkehr als auf die betriebswirtschaftliche Situation der deutschen Unternehmen.

Dagegen werden sich im Jahr **2024** die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren des Lkw-Verkehrs spürbar **verbessern**. Das BIP wird nicht unwesentlich wachsen, die Industrieproduktion ebenso und der für den Lkw-Verkehr besonders bedeutende Außenhandel stärker steigen als im laufenden Jahr. Die hier ebenfalls wichtige Bauwirtschaft sollte nach den schwachen Jahren von 2021 bis 2023 wieder zulegen. Dies wird dann auch für den (gesamten) Straßengüterverkehr zutreffen. Das resultierende Aufkommensplus quantifizieren wir auf **1,7 %**. Die Leistung sollte sich aus den gleichen Gründen wie in den Vorjahren etwas stärker erhöhen (**2,3 %**).

Im Jahr **2025** wird für das BIP ein etwas schwächeres Wachstum und für den Außenhandel eine annähernd unveränderte Dynamik erwartet. Für die Bauproduktion ist sogar ein etwas höheres Plus anzunehmen. Aus diesen Gründen erwarten wir, dass der Lkw-Verkehr im Jahr 2025 den in 2024 begonnenen moderaten Wiederanstieg fortsetzt und quantifizieren das mit **1,5 %** beim Aufkommen und **1,9 %** bei der Leistung. Beim erstgenannten wird damit erneut, wie 2024, nur ein Teil des scharfen Rückgangs in den Jahren 2022 und 2023 um (zusammen) 7 % ausgeglichen. Somit wird hier – exakt wie bei der o.a. gesamtmodalen Betrachtung – der Stand von 2021 noch um gut 4 % und das Vorkrisenniveau (2019) sogar um 6 % unterschritten. Die Transportleistung, die vor allem im Jahr 2023 nach aller Voraussicht schwächer sinkt, wird dann leicht (0,7 %) unter dem Stand von 2021, aber ebenso gering über dem von 2019 liegen.

Eisenbahnverkehr

Vor der Analyse der aktuellen Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist, wie immer in den letzten Jahren, auf dessen **statistische Erfassung** einzugehen. Bereits seit vielen Jahren treten

Eisenbahnverkehrsunternehmen **neu in den Markt ein**. In den letzten Jahren hat sich die Anzahl der (statistisch erfassten) Anbieter stärker erhöht als zuvor. Allerdings wurden sie nicht immer sofort in die verkehrsstatistische Berichterstattung einbezogen. Deshalb liegen ab dem Jahr **2014** die Veränderungsraten des Schienengüterverkehrs, die in der Fachserie 8 Reihe 2 bzw. (ab 2017) in den entsprechenden Genesis-Tabellen (beides im Folgenden bezeichnet als „Verkehrsstatistik") ausgewiesen wurden, **unter den tatsächlichen**.[40] Im Jahr 2018 konnte das Statistische Bundesamt das Problem mit einer umfassenden Berichtskreisrevision im Rahmen der sog. **Betriebsdatenstatistik** (Fachserie 8 Reihe 2.1)[41] lösen, in der verlässliche Werte **ab dem Jahr 2016** ausgewiesen werden. Darüber hinaus wird der Verkehr aller Unternehmen – unabhängig von der Meldepflicht für die Verkehrsstatistik – auch innerhalb der Marktbeobachtung der **Bundesnetzagentur** erfasst, wenngleich die Ergebnisse beider Erhebungen nicht immer übereinstimmen.[42] Für die Jahre 2019 und 2020 haben sich die Differenzen stark vermindert. Im Jahr 2021 war das nicht der Fall.

Die statistischen Ergebnisse für den Schienengüterverkehr in den Jahren von 2020 bis 2022 sind chronologisch in Tabelle G-2 zusammengestellt. Die Entwicklung im Jahr **2020** konnte bereits in der Winterprognose 2021/22 abschließend dargestellt werden. Demnach ist der bereinigte Wert in der Schnellinformation (-6,4 %), in dem die fehlenden Unternehmen hinzugeschätzt werden, mit den Ergebnissen einer Sonderausgabe der Marktuntersuchungen der Bundesnetzagentur aus dem Jahr 2021 (-5 %)[43] als auch mit der Betriebsdatenstatistik für 2020 (-7,3 %, jeweils Leistung)[44] kompatibel. Letzteres bildet eine konsistente Zeitreihe mit den Werten für die Vorjahre und wird deshalb von uns präferiert. Selbstverständlich ist dieser starke Rückgang des Schienengüterverkehrs im Jahr 2020 auf die mittelbaren Auswirkungen der Pandemie auf die zentralen Einflussgrößen zurückzuführen.

Im Jahr **2021** stieg die Anzahl der in der Monatserhebung erfassten Unternehmen von 73 auf 89. Dennoch waren schon die in der Schnellinformation veröffentlichten statistischen Angaben **plausibel**. Demnach ist der Schienengüterverkehr im gesamten Jahr um **5,6 %** (Aufkommen) bzw. **8,4 %** (Leistung) gestiegen.[45] Die Abweichung zu den Ergebnissen der (detaillierten) Verkehrsstatistik (gemäß Genesis) beläuft sich auf 5 Prozentpunkte. In der Sonderausgabe der Marktuntersuchungen der Bundesnetzagentur vom Juni 2022 wurde ebenfalls ein Zuwachs der Leistung um 8 % ausgewiesen, also das Ergebnis der Schnellinformation bestätigt.[46] In der **Betriebsdatenstatistik** für 2021 wurden Zunahmen um **8,1 %** (Aufkommen) und **9,3 %** (Leistung) genannt, die ähnlich plausibel sind wie die beiden anderen Quellen.

---

40 Vgl. die ausführlichen Erläuterungen in unserer Sommerprognose 2018, S. 31-33.

41 Statistisches Bundesamt, Eisenbahnverkehr - Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2016 bzw. 2017, Fachserie 8, Reihe 2.1, Wiesbaden Juni bzw. Oktober 2018, S. 11.

42 Vgl. die drei Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose zwischen Sommer 2019 und Sommer 2020.

43 Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2021 – Sonderausgabe – Marktentwicklungen 2020 unter den Bedingungen der Covid-19-Pandmie, Bonn Juli 2021, S. 14.

44 Statistisches Bundesamt, Eisenbahnverkehr – Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2020, Fachserie 8, Reihe 2.1, Wiesbaden Oktober 2021, S. 12.

45 Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Januar bis Dezember 2021, vorläufige Ergebnisse, vom 28. Februar 2022.

46 Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022 – 3. Sonderausgabe – Marktentwicklungen 2021 unter den Bedingungen der Covid-19-Pandmie, Bonn Juni 2022, S. 15.

Jedoch wurde in der „regulären“ Ausgabe der Marktuntersuchungen der **Bundesnetzagentur** vom **Januar 2023** ein Anstieg von 123 auf 139 Mrd. tkm, d.h. um **14 %** ausgewiesen.[47] Angesichts der Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021 bewerten wir die o.a. Ergebnisse der Betriebsdatenstatistik als plausibler, haben diese Werte übernommen und wie vorher in eigener Schätzung nach Güterarten und Hauptverkehrsverbindungen differenziert.

Der **Kombinierte Verkehr** (KV) auf der Schiene steht zum Lkw-Verkehr mehr im Wettbewerb als die Massenguttransporte und besitzt daher eine höhere verkehrspolitische Bedeutung. Er wird weder in den Marktuntersuchungen der Bundesnetzagentur noch in der Betriebsdatenstatistik getrennt erhoben. Für ihn weist die Verkehrsstatistik unbereinigt ein Wachstum im Jahr 2021 um rund 12 % aus (Aufkommen und Leistung). Auch dies ist aus Gutachtersicht statistisch klar überzeichnet. Bei Ansetzung des Korrekturfaktors, der für den Gesamtverkehr berechnet werden kann (bereinigt laut Betriebsdatenstatistik vs. unbereinigt laut Genesis), würde sich ein Plus um rund 7 % ergeben. Allein bei Kombiverkehr, einem der bedeutenden Operateure des KV, lag es jedoch bei 9,3 %.[48] Dazu trug die (vollständige) Inbetriebnahme des sog. „Mega-Hub“ in Lehrte im Juni 2021 nicht unwesentlich bei. Das haben wir zum Anlass genommen, den Anstieg des gesamten KV auf 8,7 **%** anzuheben (Leistung).

Inhaltlich wurde mit dem Wiederanstieg gemäß der Betriebsdatenstatistik im Jahr 2021 der vorjährige Einbruch bei der Leistung mehr als wettgemacht, beim Aufkommen dagegen nur zu rund 90 %. Letzteres befindet sich damit noch um 1 % **unter** dem Vorkrisenniveau. Dieses Ergebnis kommt durch den Einfluss der **Massengutbereiche** zustande, bei denen geringere Teile der Abnahme des Jahres 2020 ausgeglichen wurden und die somit noch unter dem Stand von 2019 liegen. Der **Kombinierte Verkehr** allein hat mit der o.a. Korrektur im Jahr 2021 das Niveau von 2019 um rund 4 % (Leistung) **übertroffen**.

Tabelle G-2: Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr

Quelle	Veröff.-zeitpunkt	Mrd. tkm				Veränderung in %		
		2019	2020	2021	2022	20/19	21/20	22/21
2021								
StBA Schnellinfo	Feb. 2022		113,5	123,1			8,4	
StBA Genesis	Mrz. 2022	113,1	108,4	123,1		-4,2	13,5	
Bundesnetzagentur	Jun. 2022	129	123	133		-5	8	
StBA Betriebsdatenstat.	Okt. 2022	**129,2**	**119,8**	**131,0**		-7,3	9,3	
Bundesnetzagentur	Jan. 2023	129	123	139		-5	14	
2022								
StBA Schnellinfo	Feb. 2023			123,1	124,6			1,2
StBA Genesis	Mrz. 2023	113,1	108,4	123,1	124,6	-4,2	13,5	**1,2**
Winterprognose 2022/23	Mrz. 2023	129,2	119,8	131,0	132,5	-7,3	9,3	1,2
Bundesnetzagentur	Mai 2023	129	123	139	140	-5	14	1
Sommerprognose 2023	Sep. 2023	**129,2**	**119,8**	**131,0**	**132,6**	-7,3	9,3	1,2

Legende: grün: im plausiblen Bereich, rot: nicht im plausiblen Bereich, **fett: derzeit verwendete Werte**

47 Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022, Bonn Januar 2023, S. 15. Die genannten 14 % sind der Kommentierung entnommen, der rechnerische Wert aus den, nur gerundet dargestellten, Werten beträgt 13 %. Wegen dieser Darstellung haben wir die Werte der Bundesnetzagentur in Tabelle G-2 ebenfalls gerundet und ohne Nachkommmastelle ausgewiesen.

48 Kombiverkehr, Pressemitteilung vom 9.2.2022, https://www.kombiverkehr.de/de/presse/nachrichten/:%C3%9Cber_neun_Prozent_Wachstum,_Resilienz_im_Netzwerk

Im Jahr **2022** stieg die Anzahl der in der Monatserhebung erfassten Unternehmen von 89 auf 97. Jedoch war es laut StBA in diesem Jahr nicht mehr erforderlich, die in Genesis ausgewiesenen Werte zu korrigieren. Demnach nahm die Transportmenge des Schienengüterverkehrs

- im Januar und im Februar gegenüber dem noch pandemisch beeinflussten Vorjahreszeitraum um (zusammen) 8 % zu,
- anschließend von März bis September noch leicht (1,2 %) zu,
- im vierten Quartal aber um 6 % ab, wozu allerdings ein Arbeitstageeffekt mit etwa 2 Prozentpunkten beigetragen hat.

In diesen Werten kommt die **konjunkturelle Abschwächung** im Verlauf des Jahres 2022 erneut zum Ausdruck, so dass das anfängliche Wachstum bis zum Jahresende nahezu vollständig abgeschmolzen ist. Im gesamten Jahr verblieb somit nur mehr ein geringes Plus um **0,4 %** (Aufkommen) bzw. **1,2 %** (Leistung).[49] Dies liegt also **über** den (leicht negativen) Raten des Straßengüterverkehrs, der neben der konjunkturellen Schwäche zusätzlich von der Bauwirtschaft und vom Außenhandel gebremst wurde. In der diesjährigen Sonderausgabe der Marktuntersuchungen der Bundesnetzagentur wird ebenfalls ein Zuwachs um **1 %** ausgewiesen, also das Ergebnis der Schnellinformation bestätigt.[50] Die Betriebsdatenstatistik für 2022 ist noch nicht veröffentlicht. Bis zu deren Erscheinen ziehen wir die o.a. Veränderungen aus Genesis heran.

Der **Kombinierte Verkehr** ist spürbar stärker gestiegen, nämlich um 2,1 % (Aufkommen) bzw. 3,0 % (Leistung). In der Abweichung zeigt sich erneut der hinreichend bekannte Güterstruktureffekt. Gedämpft wurde er nach Auskunft von Marktteilnehmern von der nochmals verschlechterten Transportqualität. Sie wirkt sich im KV grundsätzlich stärker aus als in weniger zeitsensitiven Massenguttransporten.

Innerhalb der **Güterbereiche** entstand ein spürbarer Anstieg zum einen bei **„Kokerei- und Mineralölerzeugnissen“** (10 % bzw. 4,1 Mio. t). Hier stellte sich der erwartete positive Basiseffekt auf die pandemie- und preisbedingten Einbrüche des Mineralölproduktenabsatzes der beiden Vorjahre ein. Erheblich dazu beigetragen hat Kerosin (Absatz 2022/21: +48 %), das in vielen Fällen mit Ganzzügen zu den Flughäfen befördert wird. Ein Wachstumsbeitrag in (absolut) der gleichen Höhe kam aus den **Kohletransporten**. Deren nunmehr festzustellendes Wachstum um 16 % ist der jetzt vorliegenden Jahresstatistik entnommen.[51] In den entsprechenden Monatswerten[52] wurde für die Jahressumme 2022 zum Stand vom März 2023 noch ein Minus um 0,3 % ausgewiesen. Dies hatte uns in der Winterprognose 2022/23 zu der Schlussfolgerung geführt, dass der gesamtmodale Zuwachs allein der Binnenschifffahrt zugute kam. Die Gründe für die Revision sind uns nicht bekannt.

Umgekehrt verhält es sich bei den **Fahrzeugtransporten**, die in den Jahren 2020 und 2021 um zusammen fast 40 % gesunken waren. Für sie wurde im März 2023 ein kräftiger Wiederanstieg um 29 %, mit der o.a. Revision in der Jahresstatistik dagegen ein Rückgang um 7 % ausgewiesen. In absoluten Zahlen (-0,7 Mio. t) war er allerdings weniger bedeutend.

---

49 Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Dezember 2022, vorläufige Ergebnisse, vom 28. Februar 2023.

50 Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 – 5. Sonderausgabe – Marktentwicklungen 2022 unter den Bedingungen der Covid-19-Pandmie, Bonn Mai 2023, S. 15.

51 Genesis-Tabelle 46131-0005.

52 Genesis-Tabelle 46131-0006.

Den beiden Segmenten mit einem spürbaren Plus standen im Wesentlichen zwei schrumpfende Bereiche entgegen, nämlich die **„Chemischen Erzeugnisse“** und die **„Metalle und Metallerzeugnisse“**. Wegen des erheblichen Rückgangs der Chemieproduktion (-12 %) und der Stahlerzeugung (-8 %) sind die Transportmengen hier um 9 % bzw. 6 % gesunken, was 1,5 bzw. 5 Mio. t entspricht. Zusammen glich das die beiden wachsenden Segmente (zusammen 8,2 Mio. t) also weitgehend aus.

In allen anderen Güterabteilungen waren die (absoluten) Veränderungen (-0,5 bis +0,3 Mio. t) weniger bedeutend für das Gesamtergebnis. Dennoch ist der letztjährige Verlauf bei einigen von ihnen erwähnenswert, nämlich erstens bei den grundsätzlich sehr wachstumsaffinen **„Sonstigen Produkten“**, in denen die große Mehrheit der im KV beförderten Güter enthalten sind. Sie sind im Jahr 2022 im Gegensatz zum KV selbst kaum gestiegen (0,1 %). Vermutlich wurden manche Güter (in der statistischen Meldung) anderen Abteilungen zugeordnet.

Zweitens kam die außerordentliche Dynamik der Güterabteilung „**Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse**“ im Jahr 2022 nahezu zum Erliegen. Zwischen 2014 und 2021 hat sich deren Aufkommen mehr als verdreifacht (20 % p.a.), was vor allem auf die Abtransporte von **Schadholz** zurückzuführen ist, das durch Stürme, Trockenheit und Schädlingsbefall entstand. Der Schadholzeinschlag hat sich in diesem Zeitraum von 5,5 auf 50,5 Mio. m^3 und der gesamte Holzeinschlag von 54,4 auf 83,0 Mio. erhöht. Im Jahr 2022 nahm letzterer nur leicht auf 78,7 Mio. ab.[53] Zu den Holztransporten gesellten sich in dieser Güterabteilung in einigen Jahren auch die **Getreidetransporte** (2021: +19 % oder 0,5 Mio. t), deren manchmal erratische Veränderungen (2015: 2,3 Mio. t, 2018: 1,6 Mio. t, 2021: 3,0 Mio. t) durch unvorhersehbare Faktoren (Erntemengen, EU-Interventionsmengen u.a.) zustande kommen und die sich einer Prognostizierbarkeit deshalb entziehen. Im Jahr 2022 war hier wie auch bei Holz ein nur mehr moderates Plus um jeweils 5 % und in der gesamten Abteilung um 2 % zu beobachten, was das Gesamtergebnis um lediglich 0,3 Mio. t anhob (2019 bis 2021: jeweils 2,3 bis 2,4 Mio. t).

Im Jahr **2023** stieg die Anzahl der in der Monatserhebung erfassten Unternehmen lediglich von 97 auf 98. Das StBA schreibt in seinen Schnellinformationen seit Januar 2022, dass „die neu hinzugekommenen Unternehmen zusammen für einen nicht ergebnisrelevanten Anteil an den gesamten Verkehren stehen.“ Im Jahr 2023 ist dies wegen der nur geringfügig erhöhten Zahl der meldenden Unternehmen erst recht der Fall. Jedoch weist das StBA seit Januar 2023 auf folgendes hin: „Einzelne Unternehmen haben Transporte, die sie bislang in Abweichung von den methodischen Vorgaben nicht gemeldet hatten, in ihre Berichterstattung integriert. Gemessen an den Anteilen an den gesamten Transporten des aktuellen Berichtszeitraumes liegt deren Größenordnung bei rund **2 %** der Beförderungsleistung. Eine Korrektur der Ergebnisse des Vorjahreszeitraumes ist nicht möglich. Die Veränderungsraten gegenüber den Vorjahreszeiträumen sind daher überzeichnet.“

Gemäß diesen überzeichneten Werten nahm die Transportmenge des Schienengüterverkehrs im **ersten Halbjahr** 2023 um gut **5 % ab**.[54] Da der Schienengüterverkehr im zweiten Halbjahr des Vorjahres entsprechend der konjunkturellen Abwärtsbewegung gesunken ist, sollten die

---

53 Statistisches Bundesamt, Holzeinschlag 2022 bleibt mit 78,7 Millionen Kubikmetern auf hohem Niveau, Pressemitteilung 150/23 vom 14.04.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/04/PD23_150_41.html

54 Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Juli 2022, vorläufige Ergebnisse, vom 30. September 2022.

Minusraten in der zweiten Jahreshälfte 2023 kleiner werden. Für das gesamte Jahr erwarten wir nunmehr eine deutliche Schrumpfung um **4,5 %** (Aufkommen) bzw. **4,6 %** (Leistung). Bei deren Interpretation sind die erwähnten, im Vorjahr fälschlicherweise nicht gemeldeten Mengen zu berücksichtigen, so dass der effektive Rückgang **noch stärker** ausfällt. In diesem Zusammenhang bleiben die Ergebnisse der Betriebsdatenstatistik für 2022 abzuwarten. Sollten die Veränderungen (gegenüber 2021) höher sein als die der Verkehrsstatistik, dann würden auch die Minusraten des laufenden Jahres größer werden.

Die **Gründe** für den unerwartet starken Einbruch liegen zum einen in der bereits mehrfach erwähnten Abkühlung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Dieser Einfluss trifft vor allem den **Kombinierten Verkehr**. Er ist in den ersten sechs Monaten um 7 % (Aufkommen) bzw. 5,8 % (Leistung) geschrumpft. Das Minus ist zum Teil auch auf die anhaltenden Qualitätsprobleme zurückzuführen, die sich nach Auskunft von Marktteilnehmern nochmals spürbar verschärft haben. Sie wirken sich im KV grundsätzlich stärker aus als in weniger zeitsensitiven Massenguttransporten. Für das gesamte Jahr erwarten wir einen Rückgang um **6,2 %** bzw. **5,5 %**. Er ist größer als im Pandemiejahr 2020 und wird lediglich von der Schrumpfung im Finanzkrisenjahr 2019 übertroffen.

Im gleichen prozentualen Ausmaß sinken die Transporte der „Sonstigen Produkte“, die somit gegen jede Gewohnheit das Gesamtergebnis absenken, und zwar um 6,6 Mio. t, was knapp 2 % des gesamten Schienengüterverkehrs und rund 40 % von dessen Rückgang im Jahr 2023 (17,4 Mio. t) entspricht. Dies gilt analog für die, grundsätzlich ebenfalls wachstumsträchtige, Güterabteilung „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch“, in der das Beförderungsaufkommen um 14 % sinkt (-1,9 Mio. t). In den anderen **Güterbereichen** zeigen sich die ebenfalls schon dargestellten Branchenkonjunkturen. So führen die Produktionsrückgänge in der Chemie- und in der Stahlindustrie zu einer Schrumpfung der betroffenen Transportmengen in den beiden o.a. Güterabteilungen um 3,5 bzw. 3,3 Mio. t. Schließlich wird die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" von der Abnahme sowohl der Stahl- (Erze) als auch der Bauproduktion (Baustoffe) getroffen und schrumpft um 1,6 Mio.t.

Eine überraschende Entwicklung zeichnet sich bei den **Kohletransporten** ab. Hier wurde für das erste Quartal trotz der zweistelligen Rückgänge bei Absatz und Einfuhr ein spürbares Plus um 9 % ausgewiesen, das im zweiten Vierteljahr lediglich ausgeglichen wird. Für das gesamte Jahr ist vor diesem Hintergrund ein eher moderates Minus anzunehmen (2 % bzw. 0,6 Mio. t).

Die **Fahrzeugtransporte** sind im Jahr 2022, wie erwähnt, trotz einer steigenden Produktion nach den revidierten Daten nochmals um 7 % auf 10,2 Mio. t gesunken. Gegenüber dem Höchststand aus dem Jahr 2017 (19,3 Mio. t) haben sie sich fast halbiert. Im Jahr 2023 wird der zu erwartende Wiederanstieg nunmehr auch tatsächlich realisiert werden. Im ersten Halbjahr ist das Aufkommen um 25 % gegenüber dem gedrückten Vorjahresniveau gewachsen. Im Gesamtjahr entsteht hier der einzige Wachstumsimpuls (1,4 Mio. t).

In der Güterabteilung „**Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse**“ ist die beförderte Menge von forstwirtschaftlichen Erzeugnissen im ersten Halbjahr 2023 um 4 % geschrumpft. Dazu hat ein Basiseffekt aus den Orkanen im Januar und im Februar 2022 beigetragen, der damals das Aufkommen von Schadholz drastisch angehoben hat. Die erratisch verlaufenden Getreidetransporte dürften – nach drei Jahren mit spürbaren Zunahmen – im laufenden Jahr gemäß den Daten

für den bisherigen Verlauf wieder sinken, und zwar noch stärker als die Holztransporte, so dass für die gesamte Güterabteilung ein nicht unwesentliches Minus (0,8 Mio. t) zu erwarten ist.

In der **Winterprognose** vom März 2023 wurde für den gesamten Schienengüterverkehr noch ein moderates Wachstum (1,1 % (Aufkommen) und 1,3 % (Leistung)) prognostiziert. Maßgebliche Ursache für die Abweichung zur jetzigen Schätzung ist natürlich auch hier die Abkühlung der Gesamtwirtschaft und in wichtigen Branchen. Dies gilt genauso für den Vergleich mit der **Sommerprognose 2022** (0,1 % und 1 %).

Bei der Prognose der Entwicklung im Jahr **2024** ist zunächst auf die Auswirkungen der **Anhebung der Lkw-Maut** ab dem 1. Dezember 2023 einzugehen (vgl. Abschn. 2.5). Wie bei der Kommentierung des Lkw-Verkehrs dargestellt, bedeutet das für ihn einen, auf den mautpflichtigen Kilometer bezogenen, Gesamtkostenanstieg um 8 %, was bei einer vollständigen Marktwirksamkeit nach den Modellrechnungen von Intraplan den Straßengüterverkehr um 1 % absenken und den Schienengüterverkehr um **4 % anheben** würde, weil sich Verlagerungen vom Lkw-Verkehr im Schienengüterverkehr aufgrund der Größenordnungen prozentual grundsätzlich vier Mal so stark auswirken.

Im vorangegangenen Unterabschnitt haben wir bereits dargestellt, dass wir effektiv einen wesentlich geringeren Kostenanstieg des gesamten Lkw-Verkehrs erwarten, vor allem wegen der Verschiebungen zu ausländischen Unternehmen. Schon deshalb reduziert sich der in den Modellrechnungen errechnete Effekt. Darüber hinaus ist für den Schienengüterverkehr mit ähnlichen Preissteigerungen wie im laufenden Jahr (19 % im zweiten Quartal, s.o.) zu rechnen. Zudem werden im Jahr 2024 einige **angebotsseitige** Effekte dämpfen. So führt die Vollsperrung der Strecke Frankfurt – Mannheim in fünf Monaten des Jahres 2024 (vgl. Abschn. 4.4.) auch im Schienengüterverkehr aufgrund der notwendigen Umwege zu verlängerten Transportzeiten. Aus allen diesen Gründen erwarten wir, dass die Mauterhöhung nur **sehr geringe Auswirkungen** auf den Schienengüterverkehr haben wird.

Wesentlich bedeutender sind auch im kommenden Jahr die gesamt- und branchenwirtschaftlichen **Leitgrößen**. Von ihnen werden nach gegenwärtiger Einschätzung fast alle ein mehr oder minder spürbares Wachstum verbuchen. Entsprechend wird auch der Schienengüterverkehr auf den Wachstumspfad zurückkehren. Die wachstumsstarken, mehr von der Gesamtwirtschaft abhängigen Segmente werden von der entsprechenden Entwicklung des BIP und des deutschen Außenhandels angeregt, aber bei Weitem noch nicht im Ausmaß der Hochkonjunkturjahre 2013 bis 2018. Deshalb erwarten wir für den **Kombinierten Verkehr** ein moderates Wachstum (2,6 % (t) bzw. 3,1 % (tkm)). In absoluten Zahlen bedeutet das ein Plus um 2,5 Mio. t, was das gesamte Aufkommen um fast 1 % erhöht.

Die **Fahrzeugtransporte** liegen wie erwähnt auch nach dem Wiederanstieg im laufenden Jahr noch weit unter dem Stand früherer Jahre (2016 bis 2019: 16,4 bis 19,3 Mio. t). Deshalb ist hier eine Fortsetzung der Aufholbewegung mit einer zweistelligen Wachstumsrate zu erwarten, die eine weitere Zunahme um gut 1 Mio. t bedeutet. Weitere **expansive** und im Gesamtergebnis sichtbare Effekte in Höhe von je 1 Mio. t erwarten wir bei den „Chemischen Erzeugnissen“, wenn die Krise in der deutschen Chemieindustrie beendet sein sollte, und bei „Metallen und Metallerzeugnissen“ entsprechend dem Wiederanstieg der Stahlerzeugung. Bei den Holztransporten gehen wir davon, dass es sich bei dem diesjährigen Rückgang um einen Ausreißer aufgrund des erwähnten Basiseffekts handelt. Deshalb erwarten wir hier wieder einen Anstieg, weil die

Tendenz einer zunehmenden Schadholzmenge anhalten dürfte. Jedoch sollte das Plus wesentlich geringer sein (4 % bzw. 0,6 Mio. t) als in den o.a. Jahren mit einer stürmischen Dynamik.

Rückgänge sind im Jahr 2024 nur in zwei Bereichen zu erwarten, nämlich entsprechend den jeweiligen Leitdaten bei Kohle und bei Mineralölprodukten. Bei ersteren wird das Minus durch die diversen Basiseffekte aus der Sonderentwicklungen im laufenden Jahr spürbar vermindert (vgl. Abschn. 2.4). Zudem sollten die Abnahmen sowohl prozentual (jeweils rund 1 %) als auch absolut (0,3 bzw. 0,5 Mio. t) nicht sehr bedeutend sein. Für den **gesamten** Schienengüterverkehr ergibt sich aus alledem ein Anstieg um **1,8 %** (Aufkommen) bzw. **2,1 %** (Leistung).

Im Jahr **2025** werden sich nach den derzeitigen Erwartungen die meisten Leitdaten sehr ähnlich entwickeln wie im kommenden Jahr. Das gilt für das BIP, den Außenhandel, die Industrieproduktion und den Mineralölabsatz. Für die Bauproduktion ist sogar ein etwas höherer Anstieg anzunehmen. Lediglich die Rohstahlproduktion dürfte das für 2024 erwartete Plus nicht wiederholen, sondern eher stagnieren. Der einzige klare Bremseffekt entsteht aus dem Steinkohleabsatz, bei dem sich der Rückgang wieder beschleunigen sollte.

Aus diesen Gründen erwarten wir, dass der Eisenbahnverkehr im Jahr 2025 grundsätzlich den im Jahr 2024 begonnenen moderaten Wiederanstieg fortsetzt, aber mit einem etwas geringeren Tempo als im kommenden Jahr. Wir quantifizieren es auf **0,9 %** beim Aufkommen und **1,5 %** bei der Leistung. Die Abschwächung des Anstiegs im Vergleich zu 2024 entsteht vor allem bei Metallen (-0,6 nach 1,0 Mio. t), Fahrzeugen (0,4 nach 1,1 Mio. t) und Kohle (-0,8 nach -0,3 Mio. t). Für den **Kombinierten Verkehr** sind mit 2,5 % und 3 % deutliche höhere Wachstumsraten zu erwarten. Diesbezüglich normalisiert sich also das Bild wieder, nachdem es im laufenden Jahr gestört wurde.

Beim Aufkommen wird damit erneut, wie 2024, nur ein Teil des scharfen diesjährigen Rückgangs um 4,5 % ausgeglichen. Somit werden hier im Jahr 2025 sowohl der Stand von 2022 als auch der annähernd gleich hohe Wert von 2019 um jeweils rund 2 % unterschritten. Die Transportleistung wird dann um rund 1 % unter dem Stand von 2022, aber um 1,5 % über dem von 2019 liegen. Der Kombinierte Verkehr liegt im Jahr 2025 bereits um 5 % (Aufkommen) bzw. 8 % (Leistung) über dem Vorkrisenstand.

Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt musste im Jahr **2020** einen Einbruch der Transportnachfrage um 8,3 % (Aufkommen) bzw. 9,0 % (Leistung) hinnehmen. Davon konnten im Jahr **2021** mit einem Plus um rund 4 % (beide Größen) nur rund 40 % wettgemacht werden. Dazu beigetragen haben in diesem Jahr die **Wasserstände**, diesmal allerdings zunächst nicht durch Niedrig-, sondern durch Hochwasser in den Monaten Februar[55] und Juli, als die Starkregenfälle in Nordrhein-Westfalen und in Rheinland-Pfalz hohe Wasserstände am Niederrhein zur Folge hatten.[56] Zudem kam es im Oktober und November zu Niedrigwasserständen, die die Monatsergebnisse spürbar gedrückt haben.

---

55 Am 7.2.2021 lag der Pegel Kaub bei 6,68 m. Der langjährige Durchschnitt beträgt 2,28 m, Kleinwasserzuschläge werden ab einem Stand von unter 1,50 m bezahlt. Vgl. die tagesgenauen Pegelhistorie in https://www.contargo.net/de/goodtoknow/lws/history/

56 Duisburg-Ruhrort am 17.7.21: 9,21 m, langjähriger Durchschnitt: 3,94 m.

Im Jahr **2022** lagen Aufkommen und Leistung der Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr um gut 1 % unter dem Vorjahresstand. Anschließend war jedoch ab Mitte Juli bereits ein ausgeprägtes **Niedrigwasser** zu beobachten (66 bis 81 cm), das sich bis Mitte August nochmals verschärfte. Mit 32 cm fiel der Pegel Kaub, der wichtigste für die Rheinschifffahrt, am 15.8.2022 fast auf den Stand vom Oktober 2018 (25 cm), dem niedrigsten seit Beginn der Messungen im Jahr 1856. Zu diesem Zeitpunkt waren für die nächsten Monate ähnlich gravierende Behinderungen wie im Jahr 2018 zu befürchten, die sich damals über vier Monate hinzogen. Im gesamten **dritten Quartal** lag das Aufkommen der Binnenschifffahrt um 17 % unter dem, ohnehin schon gedrückten, Vorjahreswert. Allerdings hat sich die Situation im September spürbar verbessert und ab Oktober vollständig entspannt. Das **vierte Vierteljahr** verlief weitgehend störungsfrei, so dass sich der Rückgang gegenüber 2021 auf 7 % belief. Die konjunkturelle Abschwächung in diesem Zeitraum hat sich auch bei der Binnenschifffahrt etwas bemerkbar gemacht, allerdings nicht im Ausmaß wie bei den anderen Verkehrsträgern.

Im **gesamten Jahr** ergab sich daraus ein **Rückgang** um **6,5 %** (Aufkommen) und **8,5 %** (Leistung). Dies liegt vergleichsweise deutlich unter unserer Schätzung in der Winterprognose 2022/23 (-5,4 % und -7,4 %), in der nur die Dezember-Werte nicht bekannt waren. In diesem Dezember war der Vorjahreswert (2021) durch Aufholbewegungen auf die vorangegangenen Niedrigwasserstände überzeichnet, was zu einem Minus im Dezember 2022 in Höhe von 18 % bzw. 19 % führte, das wir in diesem Ausmaß nicht erwartet haben.

In absoluten Zahlen entspricht die Abnahme der Transportmenge 12,6 Mio. t. Innerhalb der **Güterbereiche** entstanden allein 4,2 Mio. in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (-8 %), in der sich sowohl die Bau- als auch die Stahlproduktion niederschlugen. Die chemischen Erzeugnisse trugen, ebenfalls produktionsbedingt, weitere 3,8 Mio. t bei. Die „Sonstigen Produkte“, die die Containerverkehre auf dem Rhein enthalten, in der Regel steigen (2017/13: 3,3 % p.a.) und mit einem Anteil von 8 % (2021) mittlerweile ein nicht mehr vernachlässigbares Niveau erreicht haben, mussten, wie schon von 2018 bis 2020, ein spürbares Minus hinnehmen (-12 %), was das Gesamtergebnis um weitere 1,8 Mio. t absenkt. Bei den (bedeutenden) Mineralölproduktentransporten befördert die Binnenschifffahrt überwiegend Mengen im grenzüberschreitenden Empfang, die im Jahr 2022 aufgrund der reduzierten Produkteneinfuhr (vgl. Abschn. 2.4) deutlich gesunken sind (-11 % bzw. -1,4 Mio. t).

Lediglich die **Kohlebeförderungen** haben wie im Vorjahr einen unerwartet starken Anstieg verbucht (12 % bzw. 2,8 Mio. t). Dies lag weit über dem Plus des Steinkohleabsatzes (5 %) und auch etwas über demjenigen des gesamtmodalen Verkehrs in dieser Güterabteilung (10 %). Der überdurchschnittliche Anstieg der Binnenschifffahrt ist mehrheitlich darauf zurückzuführen, dass sie 84 % ihrer gesamten Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Empfang transportiert und dieser (gesamtmodal, einschl. Seeverkehr) im Jahr 2022 überproportional gestiegen ist (12 %). Tatsächliche Marktanteilsgewinne im Sinne von Verlagerungen haben wohl kaum stattgefunden, zumal das Ergebnis für die Eisenbahnen, wie erwähnt, aufwärts revidiert wurde.

Innerhalb der **Hauptverkehrsverbindungen** hat der (dominierende) grenzüberschreitende Empfang erneut die günstigste Entwicklung genommen und ist vergleichsweise leicht geschrumpft (-4 %). Er wurde insbesondere von dem o.a. kräftigen Wachstum der Kohleeinfuhren angetrieben. Der Binnenverkehr zeigte ein identisches Minus, das vor allem bei Baustoffen entstand. Dagegen sank der Versand spürbar (-12 %). Das betrifft nahezu alle hier relevanten Güterbereiche.

Für das Jahr **2023** liegen derzeit Daten für das **erste Halbjahr** vor. In diesem Zeitraum ist die Binnenschifffahrt erneut kräftig gesunken, nämlich um 7,7 % (Aufkommen) bzw. 8,5 % (Leistung). Hier lagen nahezu keine wasserstandsbedingte Störungen vor. Dies kann auch für das **dritte Quartal** festgestellt werden. Hier werden deshalb die o.a. starken, vorjährigen Behinderungen vor allem im August zu einem ebenso kräftigen Basiseffekt und im gesamten Quartal zu einem Plus um 6 % führen. Im **vierten Vierteljahr**, das im Vorjahr weitgehend störungsfrei verlief, sollten sich nun wieder die, im nächsten Absatz genannten, fundamentalen Einflüsse durchsetzen. Zuletzt, d.h. in der zweiten Septemberhälfte, lagen die Wasserstände zwar unter der Grenze für Kleinwasserzuschläge von 1,50 m, aber immer deutlich über der Marke von 1 m, unter der das Ausmaß der Behinderungen erheblich wird. Für das **gesamte Jahr** erwarten wir jetzt unter der Annahme, dass es auch im restlichen Verlauf keine wesentlichen Wasserstandseffekte gibt, einen **Rückgang** um **4,9 %** (Aufkommen) und **5,7 %** (Leistung).

In absoluten Zahlen entspricht die Abnahme der Transportmenge 9 Mio. t. Innerhalb der **Güterbereiche** entsteht der für das Gesamtergebnis bedeutendste Effekt wieder einmal bei den Kohlebeförderungen. Anders als 2021 und 2022, als sie um 6 bzw. 3 Mio. t zunahmen, werden sie im laufenden Jahr um 15 % bzw. 3,8 Mio. t schrumpfen. Die Gründe wurden bei der Darstellung der branchenwirtschaftlichen Leitdaten ausführlich beschrieben (vgl. Abschn. 2.4). Der zweitgrößte Bremseffekt (-1,8 Mio. t) kommt von den „Chemischen Erzeugnissen“ aufgrund der krisenhaften Situation in der Chemieindustrie, die im Bereich der organischen Grundstoffe, dem bedeutendsten Segment der Wasserstraßentransporte in dieser Güterabteilung, noch überdurchschnittlich stark ausgeprägt ist. Bei den, grundsätzlich wachsenden, „Sonstigen Produkten“ zeichnet sich aufgrund der konjunkturellen Lage ein erneutes Minus ab, das allerdings mit 1,1 Mio. t nicht ganz so hoch ausfällt wie im wasserstandsgeprägten Vorjahr (-1,8 Mio. t, s.o.). Für die (anteilsstärkste) Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" ist bedingt durch die Rückgänge der Stahl- und der Bauproduktion eine Abnahme um ebenfalls rund 1 Mio. t zu erwarten. Lediglich bei den Mineralölproduktentransporten, der zweitwichtigsten Abteilung, entsteht im Jahr 2023 ein spürbarer Wachstumsbeitrag (1 Mio. t).

Von den **Hauptverkehrsverbindungen** wird der grenzüberschreitende Empfang im laufenden Jahr deutlich stärker schrumpfen (6 %) als im Vorjahr. Jetzt schlagen die Einfuhren von Kohle (-14 % bzw. 3 Mio. t) durch. Der Versand sinkt dagegen schwächer (-8 %). Im Binnenverkehr (-3 %) wird das Minus erneut von den Baustoffen gedämpft.

In der **Winterprognose** vom März 2023 haben wir auch bei der Binnenschifffahrt ein deutlich günstigeres Ergebnis prognostiziert, nämlich – nach den Vorjahresverlusten – einen Wiederanstieg um rund 2 % (Aufkommen und Leistung). Die hohe Abweichung zur jetzigen Erwartung liegt auch hier weitestgehend an der Abschwächung der wichtigsten Branchen, allen voran dem bereits mehrfach dargestellten Kohlesektor. Dies gilt genauso für den Vergleich mit der **Sommerprognose 2022** (knapp 1 %, beide Größen). Anders als häufig in den letzten Jahren tragen die Wasserstände im laufenden Jahr kaum zur Prognose/Ist-Abweichung bei, weil wir am Jahresanfang immer „Behinderungen im Normalmaß“ erwarten und dies zumindest bisher auch so eingetroffen ist bzw. sogar etwas günstiger war.

Im Jahr **2024** wird die gesamtwirtschaftliche Belebung nur verhältnismäßig kleine Segmente der Binnenschifffahrt tangieren. Weit wichtiger sind wie immer die transportintensiven Branchen. Im kommenden Jahr dürfte sich der (absolut) stärkste Effekt (0,9 Mio. t) in der (anteilsstärksten) Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" einstellen, die von der

Stahl- und der Bauproduktion etwas angetrieben wird (+2 %). Ersteres wird auch auf die Beförderung von Metallen u.a. wirken (4 % bzw. 0,3 Mio. t) Für die chemischen Erzeugnisse ist mit einem zumindest moderaten Wiederanstieg (3 % bzw. 0,6 Mio. t) zu rechnen. Dem steht lediglich bei Kohle ein erneuter Rückgang gegenüber, der aber weitaus niedriger (-2 % bzw. 0,5 Mio. t) ausfallen wird als im, von Sonderfaktoren geprägten, Jahr 2023. In allen anderen Güterabteilungen sollten sich die Veränderungen zwischen -0,1 und +0,1 Mio. t bewegen.

Insgesamt erwarten wir einen nur moderaten Anstieg um **0,9 %** (Aufkommen) bzw. **1,2 %** (Leistung). Damit werden also lediglich geringe Teile des diesjährigen Rückgangs wettgemacht. Wenn es in der Vergangenheit zu wasserstandsbedingten Einbußen kam, dann konnten sie anschließend zumindest zum Teil zurückgewonnen werden. Die diesjährigen Verluste kommen dagegen durch die Entwicklung der wichtigsten Massengutbereiche zustande. Um sie aufzuholen, bedürfte es der Zunahme der entsprechenden Größen. Sie ist für das kommende Jahr jedoch nicht in Sicht.

Im Jahr **2025** ist für die Kohletransporte entsprechend dem Steinkohleabsatz ein deutlich stärkerer Rückgang zu erwarten (-7 %). Der Bremseffekt ist also mit 1,4 Mio. t drei Mal so hoch. Die dann wieder sinkende Stahlproduktion sollte bei der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" zu einem abgeschwächten Anstieg (0,4 Mio. t) und bei Metallen zu einer Stagnation führen. Alle anderen Güterbereiche dürften sich wie im Jahr 2024 verändern, darunter auch die „Sonstigen Produkte“. Die drei genannten Effekte zusammen ziehen die absolute Mengenveränderung von einem Plus um 1,5 Mio. t (2024) in ein Minus um 0,5 Mio.t. Das bedeutet eine annähernde **Stagnation** sowohl des Aufkommens (-0,3 %) als auch der Leistung (0,1 %). Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau auch im Jahr 2025 um 15 % bzw. 17 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2025 aller Güterverkehrsträger dar. Am Rande sei daran erinnert, dass das Aufkommen der Binnenschifffahrt vor der Finanzkrise bei fast 250 Mio. t (2008) lag, dagegen derzeit bei rund 175 Mio. t.

Rohrleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Im Pandemiejahr **2020** sind die Rohöleinfuhren um 4 % gesunken, weil der Absatz von Mineralölprodukten, insbesondere von Kerosin, aber auch von Kraftstoffen zurückging. In dem gleichen Ausmaß schrumpften auch die Pipelinetransporte. Wegen der (Rück-)Verlagerung zwischen den einzelnen Pipelines hin zu kürzeren Leitungen sank die mittlere Transportweite, so dass die Leistung mit 5,5 % stärker abnahm. Im Jahr **2021** ist der Mineralölproduktenabsatz nochmals geschrumpft, nämlich um 2 %. Die Rohöleinfuhren sanken im gleichen Ausmaß. Entsprechend sind die Pipelinetransporte um 2,6 % zurückgegangen. Aufgrund von erneuten Verschiebungen zu kürzeren Leitungen nahm die Transportleistung mit 5,7 % nochmals stärker ab.

Vor diesem Hintergrund hat der Produktenabsatz im Jahr **2022** zwar den erwarteten (Wieder-) Anstieg verzeichnet, der aber mit 2 % spürbar schwächer ausfiel als erwartet (vgl. Abschn. 2.4). Wegen sinkender Einfuhren und steigender Ausfuhren – Knappheiten auf dem Mineralölmarkt waren im Jahr 2022 trotz des Ukraine-Kriegs nicht zu erkennen – nahm die Raffinerieproduktion stärker zu (5,4 %). Die Rohöleinfuhr wuchs sogar nochmals kräftiger (8,4 %), weil weniger (Recycling-)Produkte eingesetzt werden. Deshalb haben der Pipelinedurchsatz um **9 %** und die

Leistung um knapp **13 %** zugenommen. Daten zu den einzelnen Pipelines sind schon seit Jahren nicht mehr verfügbar. Es konnte schon nach Kriegsausbruch gemutmaßt werden, dass es zu Verschiebungen weg von der in Russland beginnenden Drushba-Leitung, die in Deutschland nur über 26 km verläuft, hin zu längeren Pipelines kommt. Die Einfuhr aus Russland ist im gesamten Jahr 2022 um 11 % gesunken. Dies dürfte maßgeblich zum Anstieg der mittleren Transportweite beigetragen haben.

Er entstand fast ausschließlich im (dominierenden) **grenzüberschreitenden Empfang**, in dem die beförderte Menge mit knapp 10 % noch etwas überdurchschnittlich zunahm. Im **Binnenverkehr** wirkt sich jetzt die Substitution von russischem Rohöl durch andere Lieferländer aus. Ersteres wurde weitestgehend über Pipelines nach Deutschland transportiert, letztere entweder direkt über deutsche (v.a. Wilhelmshaven) oder aber über andere europäische Seehäfen (v.a. Rotterdam, Marseille, Triest) nach Deutschland.[57] In beiden Fällen werden sie von dort per Pipeline in die deutschen Raffinerien befördert. Somit reduzierte sich der gesamte Durchsatz durch den Ersatz von russischem Rohöl **nicht**, allerdings wird das Rohöl aus den deutschen Seehäfen im Binnenverkehr zu den Raffinerien gepumpt, der deshalb im Jahr 2022 spürbar stieg (7 %). Die deutschen Seehäfen haben also von der Situation profitiert, aber nur unterproportional.

Im Jahr **2023** wird der Mineralölproduktenabsatz aufgrund der Sondereffekte bei Rohbenzin spürbar sinken (knapp -4 %, vgl. erneut Abschn. 2.4). Im Außenhandel erhöht sich der Importsaldo um fast 4 Mio. t, so dass die Raffinerieproduktion im laufenden Jahr deutlich stärker sinkt (-8 %) als der Produktenabsatz. Die Rohöleinfuhr schrumpft aus den gleichen Gründen wie im Vorjahr mit 10 % nochmals etwas kräftiger. Die in Pipelines transportierte Menge hat bis Juli um 11 % abgenommen, also annähernd wie die gesamten Rohöleinfuhren (-12 %). Zum Teil ist das auf den Basiseffekt durch den starken Vorjahresanstieg im zweiten Quartal zurückzuführen. Er fällt im weiteren Verlauf weg, so dass sich das Minus etwas zurückbilden wird. Insgesamt erwarten wir für das gesamte Jahr einen Rückgang der **Durchsatzmenge** um **8,6 %**.

Die **Leistung** hat sich in den ersten sieben Monaten dagegen nur um knapp 2 % vermindert. Wie im Vorjahr ist der Anstieg der mittleren Transportweite um insgesamt 10 % ausschließlich im Empfang festzustellen (+13 %), während sie im Binnenverkehr nahezu unverändert blieb (1 %). Offensichtlich haben weitere Verschiebungen hin zu (in Deutschland) längeren Leitungen stattgefunden. Es spricht nichts dagegen, dies auch für den weiteren Verlauf anzunehmen, so dass die Leistung im gesamten Jahr um ebenfalls rund **2 %** abnehmen sollte.

Sowohl in der **Winterprognose** vom März 2023 (2,1 %) als auch in der **Sommerprognose 2022** (1,7 %) haben wir ein moderates Plus der Durchsatzmenge wie der Leistung erwartet. Die auch hier erhebliche Abweichung zum jetzt erwarteten spürbaren Minus entsteht im gleichen Ausmaß beim Produktenabsatz, der von dem mehrfach erwähnten Einbruch bei Rohbenzin gedrückt wird. Die wesentlich geringere Differenz bei der Leistung ist in dem beschriebenen Verlauf der Transportweite begründet, der davon völlig unabhängig ist.

Im Jahr **2024** ist unter der Voraussetzung, dass die Krise der deutschen Chemieindustrie mit ihren Auswirkungen auf den Absatz von Rohbenzin ein Ende findet, mit einem geringeren Minus (1,5 %) zu rechnen als im laufenden Jahr. Für die Aus- und die Einfuhren haben wir eine

---

[57] Eine Ausnahme bildet lediglich Öl aus der Nordsee, das teilweise von der Bohrinsel direkt via Pipeline, also nicht mit Seeschiffen nach Deutschland transportiert wird.

annähernde Konstanz angenommen, weil die Bewegungen der letzten Jahre häufig nicht zu erklären sind. Daraus ergeben sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr Abnahmen in gleicher Höhe wie für den Inlandsabsatz. Dies gilt dann auch für den Pipelinedurchsatz (-**1,8 %**).

In Ermangelung der, vor einigen Jahren noch verfügbaren, Daten für die einzelnen Leitungen kann derzeit nicht beurteilt werden, ob die durch den Wegfall von russischem Rohöl ausgelösten Verschiebungen hin zu längeren Leitungen mit der diesjährigen Entwicklung bereits abgeschlossen sind. Sie kommen zudem in „normalen Zeiten“ auch durch Sondereinflüsse (Betriebsstörungen, Wartungsarbeiten in einzelnen Raffinerien u.v.m.) zustande, die sich einer Prognostizierbarkeit weitgehend entziehen. Deshalb nehmen wir auch jetzt für die Jahre ab 2024 eine Konstanz der Transportweite (in den beiden Hauptverkehrsverbindungen) an, so dass die **Leistung** im Ausmaß des Aufkommens sinkt.

Die Entwicklung im Jahr **2025** wird aus derzeitiger Sicht bei allen für die Pipelines relevanten Größen derjenigen im Jahr 2024 nahezu exakt gleichen. Dies sollte dann auch für den Pipelinedurchsatz gelten (**-1,7 %**). Das Vorkrisenniveau wird dann um 10 % (Aufkommen) bzw. 5 % (Leistung) unterschritten. Einerseits ist das bei einer Größe, die trendmäßig seit dem Jahr 2005 leicht fällt, nicht sehr bemerkenswert. Andererseits kommen diese Abstände weniger durch strukturelle Änderungen, sondern zum größeren Teil durch den Einbruch des Absatzes von Rohbenzin im laufenden Jahr zustande.

Luftfracht

Seit März **2022** ist ein Rückgang der Frachtmenge erkennbar. Seitdem ist jeder Monatswert bis einschließlich April 2023 rückläufig. Gründe sind u.a. die pandemische Entwicklung, der Krieg in der Ukraine und die damit verbundene gesamtweltwirtschaftliche Entwicklung. Durch die ausgebauten Kapazitäten im Passagierverkehr steigerte sich zwar das Cargoaufkommen auf Passagierflügen, wohingegen das Volumen auf reinen Frachtflügen u.a. durch die Reduzierung der Anzahl an Passagierflugzeugen, welche zu Frachtmaschinen umgebaut worden waren, den sogenannten Prachterflügen, zurückging.

Die deutschen Verkehrsflughäfen haben im 1. Quartal **2023** weniger Luftfracht umgeschlagen als im Vorjahreszeitraum. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts belief sich der Umschlag von Fracht und Post im 1. Quartal 2023 auf 1.128.337 t. Dies entspricht einem Rückgang von 9,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Mit Werten von 360.080 t (-14,4 %) im Januar, 364.384 t (-9,4 %) im Februar und 403.873 t (-10,3 %) im März war jeder Monatswert rückläufig im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat. Im April 2023 wurden 384.612 t umgeschlagen, so das auch in diesem Monat ein Rückgang von 8,6 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu verzeichnen war. In den ersten vier Monaten des Jahres 2023 beläuft sich der Frachtumschlag somit auf insgesamt 1.512.949 t. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum beträgt 9,2 %. Vor diesem Hintergrund wird für das Gesamtjahr 2023 ein Rückgang in Höhe von 6,7 % im Vergleich zum Vorjahr prognostiziert.

Für die **folgenden Jahre** wird eine Steigerung zwischen 3 – 5 % erwartet. Begründet wird dies u.a. durch das Ende der Pandemie und die langsame Erholung der Weltwirtschaft.

Seeverkehr

Der Seeverkehr über die deutschen Seehäfen verbuchte im Pandemiejahr **2020** aufgrund der Abschwächung des Welthandels ein Minus um **6 %**. Mit 272 Mio. t fiel er auf den Stand von 2010 zurück. Im Jahr **2021** hat eine klare Aufholbewegung stattgefunden, auch wenn sich die Dynamik im letzten Vierteljahr vor allem aufgrund der massiven Engpässe in den weltweiten Lieferketten abgeschwächt hat. Im gesamten Jahr ist der Umschlag um 4,7 % gestiegen, womit 70 % des vorjährigen Einbruchs wettgemacht wurden.

Im Jahr **2022** wurde der Seeverkehr von mehreren Sonderfaktoren geprägt, vor denen die üblichen Einflussgrößen an Wirkung verloren, insbesondere der Welt- und der deutsche Außenhandel. Denn knapp ein Zehntel des Umschlags entfiel im Jahr 2021 auf den Verkehr mit Russland.[58] Er nahm im Verlauf des vergangenen Jahres immer mehr ab, insgesamt um exakt die Hälfte. Hinzu kamen die immer noch vorhandenen Lieferengpässe, die sich im Welthandel und damit im Seeverkehr noch stärker auswirkten als im innerdeutschen Landverkehr. Deshalb ist der **Containerverkehr** im vergangenen Jahr um 8 % gesunken, was 9,7 Mio. t entspricht. Der Umschlag von **Fahrzeugen**, der im Jahr 2020 auch aufgrund der mangelnden Lieferfähigkeit der weltweiten Automobilindustrie um 24 % eingebrochen ist, hat sich davon, wie schon im Jahr 2021 (+5,4 %), auch im Jahr 2022 (+3 %) noch kaum erholt.

Auch bei einigen **Massengütern** waren klare Abnahmen zu verzeichnen. Vor allem ist der Umschlag von **Mineralölprodukten** um 13 % oder 2,3 Mio. t gesunken, und zwar sowohl im Empfang als auch – trotz steigender Gesamtausfuhren – im Versand. Dagegen entstand bei **Rohöl** ein klarer expansiver Effekt. Denn hier wird russisches Rohöl, das weit überwiegend per Pipeline nach Deutschland befördert wurde, durch Herkunftsländer ersetzt, deren Lieferungen entweder über deutsche oder über andere europäische Seehäfen nach Deutschland verlaufen. Die erstgenannten stellen für die Seehäfen also einen Mehrverkehr dar. Im gesamten Jahr belief sich der Zuwachs auf 13 % bzw. 2,8 Mio. t. Die Importe von Steinkohle haben sich im Jahr 2022 nochmals massiv erhöht. Für die Seehäfen resultiert daraus ein Anstieg um 1,8 Mio. t (+18 %, einschließlich der ebenfalls stark gestiegenen Versandmengen). Diese erheblichen Zunahmen konnten die vorgenannten Einbußen aber nur abschwächen. Der **Gesamtumschlag** ist somit spürbar um **3,5 %** oder 10 Mio. t **gesunken**.

Im Jahr **2023** wird auch der Seeverkehr von den verschlechterten wirtschaftlichen Aussichten eingebremst, insbesondere von der spürbaren Abschwächung im deutschen Außenhandel. Schon dies wirkt sich auf den **Containerverkehr** aus. Er ist im ersten Halbjahr um rund 14 % gesunken, was nicht allein mit der Weltwirtschaft zu erklären ist. Erstens wirkt hier noch der Verkehr mit Russland nach, der in den ersten Monaten des Vorjahrs noch nicht weggebrochen war und deshalb im bisherigen Verlauf von 2023 um 89 % oder 9 Mio. t gesunken ist (alle Güterarten). Zweitens waren nach Angaben des Verbands spürbare Verlagerungen von Feederverkehren in der Ostsee von deutschen Häfen nach Danzig festzustellen. Der Russland-Effekt wird sich im weiteren Verlauf abschwächen, dennoch ist für den Containerverkehr im Gesamtjahr ein (prozentual) **zweistelliges Minus** zu erwarten, das den Gesamtumschlag um **11 Mio. t** bzw. **4 %** dämpft. Ein zweistelliger Rückgang im Containerverkehr war zuletzt im Finanzkrisenjahr 2009 festzustellen.

---

58 Statistisches Bundesamt, Russland war 2021 größter Handelspartner deutscher Seehäfen, Pressemitteilung N 013/22 vom 08.03.2022, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/03/PD22_N013_463.html

Dieser Einbruch überstrahlt alle anderen Entwicklungen bei Weitem. Verstärkt wird er bei den **Massengütern** von den zu erwartenden Abnahmen bei Erzen und bei chemischen Erzeugnissen infolge der bereits mehrfach erwähnten Produktionsrückgänge in der Stahl- und der Chemieindustrie. Beide dürften nochmals jeweils rund **2,5 Mio. t** zum Gesamtrückgang beitragen. Ein noch etwas stärkerer Effekt (**-3 Mio. t**) ist bei **Kohle** zu erwarten, deren Umschlag nach zwei Jahren mit spürbaren Zunahmen jetzt entsprechend dem Steinkohleabsatz stark einbricht.

Dem stehen einige klare **expansive** Entwicklungen gegenüber: Erstens setzt sich bei **Rohöl** die letztjährige Entwicklung fort. Trotz sinkender Gesamteinfuhren ist im Seeverkehr ein Plus zu beobachten, das durch die erwähnte Verschiebung bei den Lieferländern zustande kommt. Es kann im gesamten Jahr auf rund 20 % oder über 4 **Mio. t** veranschlagt werden.

Zweitens kommt **Erdgas** hinzu. Die in Pipelines beförderten Mengen, wie auch die in Mineralölproduktenleitungen, werden mangels Rechtsgrundlage statistisch nicht erfasst, was schon vor Jahrzehnten als Schwachstelle der verkehrsstatistischen Berichterstattung zu bezeichnen war.[59] Nachdem russisches Erdgas jetzt zum großen Teil durch andere Herkunftsländer ersetzt wird, werden deren Lieferungen zumindest zum Teil, z.B. Flüssiggas aus USA, nicht per Pipeline, sondern per Seeschiff nach Deutschland befördert. Dies stellt quasi einen Neuverkehr dar. Die Mengen im Gesamtjahr 2022 beliefen sich lediglich auf 0,3 Mio. t, was im laufenden Jahr schon allein im Januar erreicht wurde. Für das gesamte Jahr können etwa **5 Mio. t** erwartet werden.

Saldiert überwiegen dennoch die Abnahmen, und zwar deutlich. Für den **Gesamtumschlag** ergibt sich deshalb ein Minus um 3,5 % oder knapp 10 Mio. t. Es gleicht also dem Rückgang im Vorjahr.

In der **Winterprognose** vom März 2023 haben wir noch ein geringes Plus (0,7 %) und in der **Sommerprognose 2022** eine Stagnation prognostiziert. Die deutliche Verschlechterung ist auch hier den erheblich gedämpften Aussichten für die o.a. schrumpfenden Bereiche geschuldet.

Im Jahr **2024** wird der **Containerverkehr** grundsätzlich von der Belebung des deutschen Außenhandels angeregt. Zudem wird der spürbare diesjährige Effekt der weggebrochenen Russland-Verkehre entfallen. Deshalb ist zumindest ein leichtes Plus um etwa 2,5 % zu erwarten, das aber noch weit von der früheren Dynamik entfernt ist. Bei den Massengütern ist bei **Kohle** mit einem weiteren Rückgang zu rechnen, der aber weitaus schwächer als im laufenden Jahr ausfallen wird. Bei **Rohöl** gehen wir davon aus, dass die gravierenden (expansiven) Auswirkungen der Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern auf den Seeverkehr im laufenden Jahr abgeschlossen werden, so dass er danach wie die Gesamteinfuhren verläuft.

Bei **Erdgas** ist es sehr schwer, den weiteren Anstieg abzuschätzen. Die Planungen für die Flüssiggasterminals lassen noch erhebliche Zuwächse erwarten. Ob und wann diese angesichts der gegenwärtigen Preisentwicklung realisiert werden, muss aber mit Fragezeichen versehen werden. Deshalb haben wir einen (absolut) geringeren Anstieg im Jahr 2024 angenommen als im laufenden Jahr. Für die gesamte Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ rechnen wir saldiert mit einem Plus um gut 1 Mio. t (2023: +6,6 Mio, 2022: +4,3 Mio.). Dies stellt nach dem

59 Vgl. R. Ratzenberger, Konzeptionelle Grundlagen eines zeitgemäßen verkehrsstatischen Berichtssystems, ifo Studien zu Verkehrswirtschaft, Band 22, München 1990, S. 158 ff.

Containerverkehr den bedeutendsten Effekt dar. Nennenswerte Rückgänge zeichnen sich für keine Güterabteilung ab. Daraus ergibt sich für den Gesamtumschlag ein Anstieg um rund **2 %** bzw. 5,5 Mio. t.

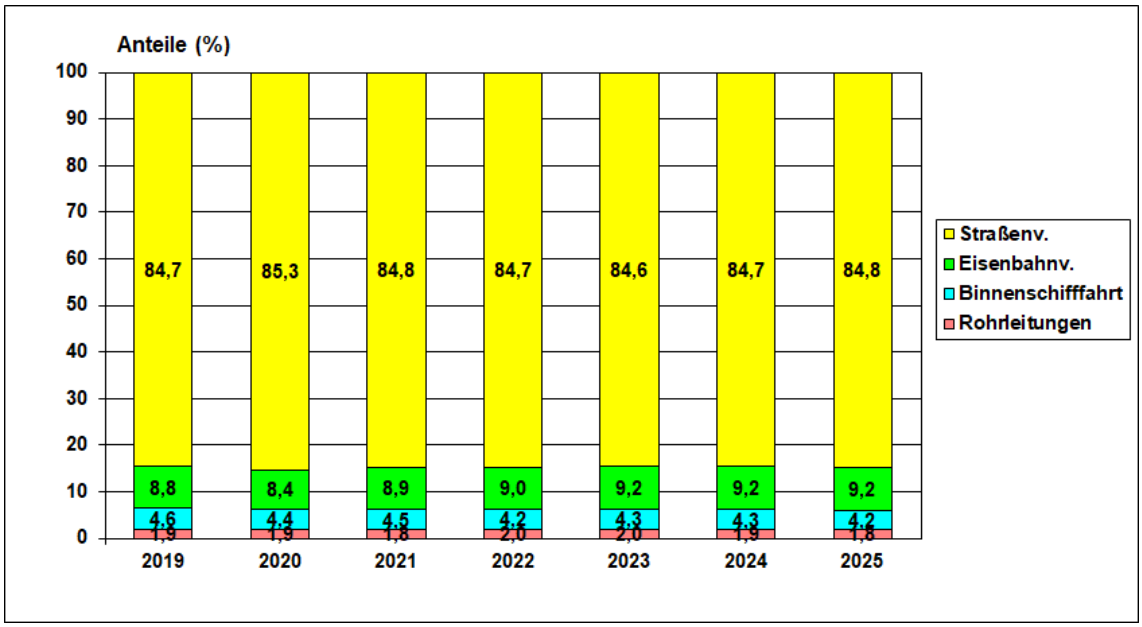
Im Jahr **2025** sind die Vorzeichen ähnlich ausgeprägt wie für das kommende Jahr. Der Containerverkehr sollte – bei einer annähernd gleich hohen Dynamik des deutschen Außenhandels – ähnlich moderat steigen. Bei den Massengütern ist dann insgesamt wieder mit stärkeren Bremseffekten insbesondere im Kohlesektor zu rechnen. Deshalb prognostizieren wir für den Gesamtumschlag ein Wachstum um **1 %**, das also geringer ausfällt als im Jahr 2024. Damit wird das Vorkrisenniveau (290 Mio. t) auch im Jahr 2025 noch um knapp 6 % verfehlt. Der Höchststand, der vor der Weltwirtschaftskrise erreicht wurde (317 Mio. t, 2008), ist deutlich weiter entfernt (14 %).

Modal Split

Nach den bisherigen Ausführungen zu den einzelnen Güterverkehrsträgern wird im Folgenden die sich daraus ergebende Entwicklung des Modal Split beschrieben. Die Darstellung beschränkt sich auf die vier Landverkehrsträger, weil die Ausweisung der exterritorial erbrachten Transportleistung des Seeverkehrs nicht sinnvoll und die Luftfracht zahlenmäßig nicht sichtbar ist.

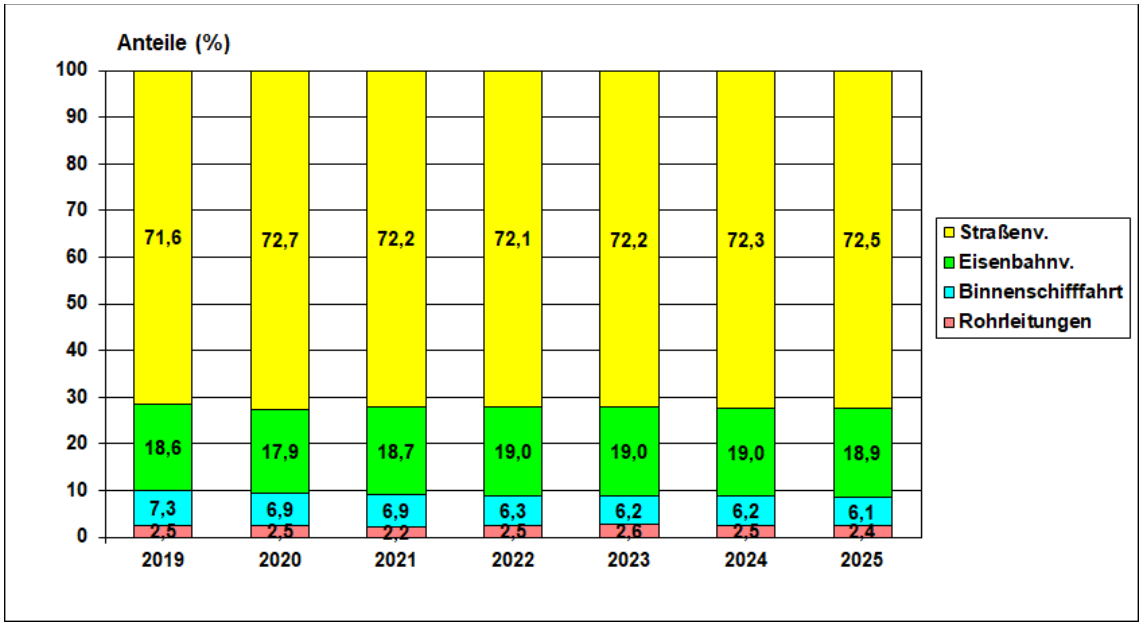
Die Darstellung zeigt zunächst, dass im Jahr **2020** der Straßengüterverkehr sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Leistung deutliche Marktanteile gewonnen hat. Bei allen anderen Verkehrsträgern wurden die Auswirkungen der Pandemie durch erhebliche Rückgänge bei Massengütern, allen voran Kohle, massiv verstärkt, so dass sie überdurchschnittliche Minusraten einfuhren und Anteile an den Lkw-Verkehr verloren. Im Jahr **2021** war das Gegenteil der Fall. Aufgrund der höheren Verluste im Vorjahr war auch das Aufholpotenzial vor allem beim Eisenbahnverkehr deutlich höher, so dass er erheblich stärker wuchs als der Straßenverkehr und Anteile zurückgewann. Im Jahr **2022** hat sich das abgeschwächt fortgesetzt. Im Vergleich der Jahre

Abbildung G-1: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G-2: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

2019 und 2022 haben der Lkw-Verkehr und die Eisenbahnen Anteile gewonnen, wobei die Transportleistung hier die aussagefähigere Größe ist. Die Binnenschifffahrt und die Rohrleitungen mussten Anteilsverluste hinnehmen.

In allen Jahren von **2023 bis 2025** sind die Verläufe wesentlich ruhiger als in den drei Jahren zuvor. In diesem Zeitraum wächst der Anteil des **Straßenverkehrs** moderat. Derjenige der **Eisenbahnen** bleibt weitgehend konstant. Hier werden die Zunahmen in wachstumsstarken Bereichen wie dem Kombinierten Verkehr durch Abnahmen in manchen Massengutbereichen ausgeglichen. Erstere fallen zudem schwächer aus als in früheren Jahren, was maßgeblich zu dem genannten Ergebnis beiträgt. Dies wird auch in längerfristiger Sicht der Fall sein.[60] Unabhängig davon ist ein Anstieg auf die verkehrspolitisch gesetzte Zielmarke in Höhe von 25 % im Jahr 2030 aus gutachterlicher Sicht mit dieser geringen Dynamik nach wie vor nicht erreichbar.

Bei der **Binnenschifffahrt** überwiegen grundsätzlich die wachstumsschwachen bzw. sogar rückläufigen Segmente die wenigen wachstumsträchtigen bei Weitem, so dass ihre Anteile abnehmen. Im Zeitraum von 2022 bis 2025 ist der Rückgang gering, weil das Ergebnis des Jahres 2022 von Niedrigwasserständen stark gedrückt wurde. Der Vergleich von 2025 mit 2021 oder auch 2019 macht die Anteilsverluste deutlicher. Bei den **Rohrleitungen**, deren Marktanteile trendgemäß wegen des langfristig schrumpfenden Mineralölsektors leicht abnehmen, ist im Jahr 2023 ein Anstieg zu erwarten, weil sie vom Wirtschaftsabschwung im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern nicht getroffen werden. Danach setzt sich der abnehmende Trend wieder fort.

---

60 Vgl. Intraplan / Trimode, Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021/22, Ergebnisbericht zur Prognose 2022 „Absehbarer Weg“, im Auftrag des BMDV https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile

Transportintensität

In Abbildung G-3 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Die Darstellung beginnt im Jahr 1995, weil die Entwicklung in den ersten Jahren nach der Vereinigung Deutschlands von den dadurch ausgelösten Sondereffekten und Strukturbrüchen geprägt war. Die Transportintensität war im Rahmen der Berichterstattung zur nachhaltigen Entwicklung von Beginn an einer der sog. **„Nachhaltigkeitsindikatoren“**. Mit der Umstellung des Indikatorensets ab dem Bericht 2016 wurde diese Größe zwar aufgegeben. Dennoch stellt sie nach wie vor eine aufschlussreiche Kennziffer zur verkehrs- und umweltpolitischen Beurteilung der Güterverkehrsentwicklung dar.

Im Zeitraum von 1995 **bis 2007** ist die Transportleistung (51 %) stärker gewachsen als das BIP (21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, **gestiegen**, und zwar um 25 % bzw. 1,9 % p.a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus.

Die folgenden Jahre sind aus derzeitiger Sicht wegen der Parallelen in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung **sehr interessant**: Im Krisenjahr **2009** prägte die Entwicklung des Außenhandels die Transportleistung (-11 %), die deshalb wesentlich stärker sank als das BIP (-5,7 %), so dass die Intensität deutlich abnahm (-5,4 %). Vice versa war im Nachkrisenjahr **2010** auch der Wiederanstieg beim Güterverkehr (7,5 %) höher als beim BIP (4,2), so dass die Intensität wieder wuchs (3,2 %). In den Jahren **2011** und **2012** nahm das BIP weiter spürbar zu (2,1 % p.a.), die Transportleistung, die in diesen Jahren von mehreren Sonderfaktoren (Bauproduktion, Außenhandel) gebremst wurde, dagegen ab (-0,7 %). Somit ist die Intensität in diesen beiden Jahren spürbar gesunken (-2,7 % p.a.). Im Jahr **2013** wurde dies teilweise aufgeholt.

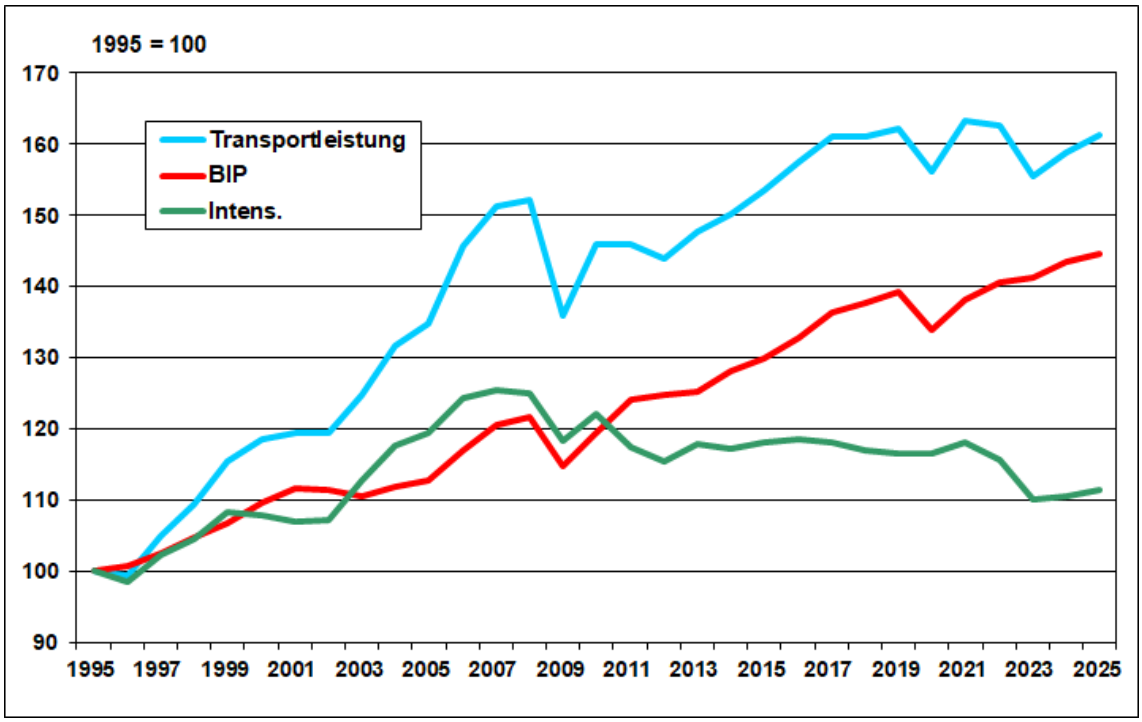
Von **2014 bis 2018** befand sich das BIP auf einem robusten Wachstumspfad (1,9 % p.a., 2018/13). Die Außenhandelsströme haben sich wieder spürbar beschleunigt. Zudem haben mehrere Massengutbereiche, die den gesamtmodalen Güterverkehr spürbar dämpfen können, in vielen Jahren ein Plus verbucht. Deshalb hat die Transportleistung in diesem Zeitraum ein fast exakt gleich hohes Wachstum (1,8 % p.a.) verzeichnet wie das BIP, so dass die Intensität in diesen fünf Jahren insgesamt, bei nur vergleichsweise geringen Bewegungen, konstant blieb. Grundsätzlich gilt dies auch für das Jahr **2019**, bei allerdings deutlich geringeren Steigerungsraten von BIP und Transportleistung.

Im Jahr **2020** ist das BIP nach der jüngsten Revision des Statistischen Bundesamts um 3,8 % und damit schwächer als im Jahr 2009 eingebrochen. Der Außenhandel schrumpfte dagegen im Ausmaß von damals. Die gesamtmodale Transportleistung (ebenfalls -3,8 %) ist im gleichen Ausmaß gesunken wie das BIP, so dass die Intensität konstant blieb. Im Jahr **2021** dagegen ist die Güterverkehrsleistung jedoch stärker gestiegen als das BIP. Das kam in erster Linie – zum wiederholten Mal – durch den Außenhandel zustande. Daneben wirkten einige Massengutbereiche, allen voran Kohle, im Jahr 2021 nicht dämpfend, sondern expansiv. Damit hat sich die Intensität spürbar erhöht (1,3 %).

Im Jahr **2022** wurde das nach dem jetzigen Daten- und Erkenntnisstand weitgehend wettgemacht, weil das BIP noch – trotz des beginnenden Konjunkturabschwungs – um 1,8 % (im

Jahresdurchschnitt) wuchs, die Transportleistung dagegen leicht (-0,4 %) und die Intensität somit spürbar (-2,2 %) abnahmen. Letzteres ist auf den Rückgang von zahlreichen transportintensiven Segmenten, vor allem der Industrie im Allgemeinen sowie der Stahl- und der Chemieproduktion im Besonderen, zurückzuführen.

Abbildung G-3: Transportleistung und Transportintensität



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

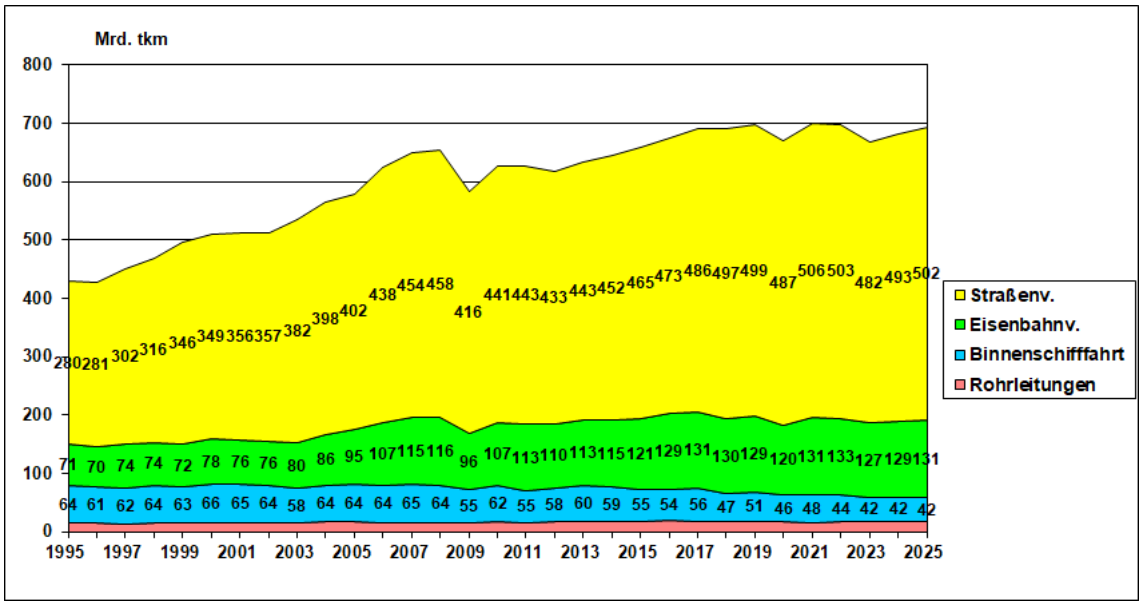
Für das Jahr **2023** zeichnet sich nach dem derzeitigem Erkenntnisstand, wie oben ausführlich beschrieben, ein spürbares Minus des Güterverkehrs ab (-4,3 %). In der Abbildung ist für das BIP noch die Frühjahrsprojektion des BMWK (0,4 %) dargestellt. Somit geht die Intensität sehr deutlich zurück (-4,7 %). Auch wenn man die BIP-Rate nach den aktuelleren Prognosen in ein leichtes Minus absenkt, verbleibt nach wie vor ein deutlicher Rückgang der Intensität um dann rund 4 %. Dies ist der höchste seit dem Finanzkrisenjahr 2009 (-5,4 %) und der zweithöchste im gesamten Betrachtungszeitraum. Ähnlich wie im Jahr 2009 ist dieses, im Vergleich zu den Erwartungen vom Jahresanfang überraschende, Ergebnis zum einen auf den schwächelnden Außenhandel, der den Güterverkehr, aber nicht das BIP drückt, und zum anderen auf die gravierenden Rückgänge in zahlreichen transportintensiven Bereichen, die im BIP nicht im gleichen Ausmaß sichtbar werden, zurückzuführen.

In den Jahren **2024** und **2025** sollte der Güterverkehr wieder auf einen moderaten Wachstumspfad (1,8 % p.a.) zurückfinden, der etwas über der erwarteten Zunahme des BIP (1,2 % p.a.) liegt. Damit wird die Intensität wieder etwas steigen, aber nach dem kräftigen Rückgang im laufenden Jahr noch weit unter dem (stabilen) Niveau der Jahre 2011 bis 2022 sowie dem Höchststand der Jahre 2006 bis 2008 liegen (vgl. Abb. G-3).

Langfristige Entwicklung nach Verkehrsträgern

In Abbildung G-4 ist die langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern dargestellt. Es wird deutlich, dass der gesamtmodale Anstieg zum weitaus größten Teil auf den **Straßengüterverkehr** zurückzuführen ist, was angesichts von dessen quantitativer Dominanz nahezu zwangsläufig ist. Der **Eisenbahnverkehr** wuchs zwischen 2013, d.h. nach Abschluss der Aufholbewegungen auf die Weltwirtschaftskrise, und 2019 mit 2,3 % p.a. stärker als der Lkw-Verkehr (2,0 %). Im Pandemiejahr 2020 hat sich das zwar ins Gegenteil verkehrt, vor allem wegen teilweise massiver Verluste in einigen Massengutbereichen, allen voran Kohle. Dies wurde in den beiden Folgejahren aber wieder wettgemacht, so dass auch zwischen 2019 und 2022 der Eisenbahnverkehr stärker zunahm als der Straßenverkehr (0,9 % ggü. 0,3 % p.a.). Im Abschwungjahr 2023 nehmen beide Verkehrsträger annähernd gleichermaßen ab und in den beiden Folgejahren ebenso zu. Aggregiert über die drei Zieljahre dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose kommen beide nicht über eine annähernde Stagnation hinaus (-0,4 % bzw. -0,1 % p.a.). Die Leistung der **Binnenschifffahrt** sinkt dagegen seit 1995 spürbar (-1,4 % p.a.) und seit 2019 noch stärker (-3,1 % p.a., jeweils bis 2025). Die **Rohrleitungstransporte** zeigen seit Mitte des letzten Jahrzehnts einen leichten Rückgang. Gegenüber dem Höchststand im Jahr 2016 beläuft er sich auf 1,0 % p.a.

Abbildung G-4: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Der Lkw-Verkehr der deutschen und der ausländischen Unternehmen wird statistisch auf unterschiedlichen Wegen erfasst. Das empirische Grundgerüst bildet die amtliche Güterkraftverkehrsstatistik für die **deutschen** Fahrzeuge, weil diese sowohl verkehrliche Kennwerte, wie z.B. die Fahrleistung oder Fahrtenrelationen, als auch Informationen zur Ladung, wie z.B. Art und Umfang der Ladung, erfasst. Gemäß dieser, vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführten, Erhebung hat das Beförderungsaufkommen der deutschen Lkw im ersten Pandemiejahr **2020** um 2,7 % und die Leistung um 1,8 %[61] abgenommen. Im Jahr **2021** machten sich schon die in vielen Wirtschaftsbereichen zu beobachtenden und sich zunehmend verschärfenden Lieferengpässe bemerkbar, so dass das Aufkommen leicht um 0,4 % ab- und die Leistung um 0,8 % zunahm.

Der Verkehr der **ausländischen Lkw** wird jeweils in dem Herkunftsland des Zugfahrzeugs erfasst. Die EU-Mitgliedstaaten, die EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein sowie seit 2008 auch die Schweiz und Kroatien erfassen jeweils den Straßengüterverkehr von den im jeweiligen Staat zugelassenen und auskunftspflichtigen Lkw, unabhängig davon, wo der Verkehr erbracht wurde. Sie kommen damit der EU-Verordnung 70/2012 nach und stellen Eurostat diese für den Güterverkehr relevantesten Daten wie die Fahrleistung, die Verkehrsleistung, das Verkehrsaufkommen sowie verschiedene Informationen zur Ladung zur Verfügung. In dem sog. „**Eurostat-Datenpool“** wird der Straßengüterverkehr, der **in** einem bestimmten Land stattfindet, aus den diesbezüglichen Ergebnissen für die Transporte aller Meldeländer zusammengestellt. Diejenigen für den Verkehr in Deutschland werden von Eurostat an das **KBA** übermittelt und in dessen statistischen Publikationen veröffentlicht. Die fehlenden Werte für andere Staaten werden vom DLR (bis 2020 vom DIW) für die Publikation „Verkehr in Zahlen“ geschätzt. Die Zeitverzögerung, mit der die Veröffentlichung der Daten durch das KBA erfolgt, hat sich entsprechend den Lieferungen von Eurostat auf derzeit gut ein Jahr verkürzt.

In den statistischen Publikationen des KBA für das Jahr **2020**[62] wurde auf Basis der Eurostat-Daten für die **Transportleistung** aller ausländischen Lkw ein Plus um **1,6 %** ausgewiesen. Dagegen war deren mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesautobahnen im (Pandemie-)Jahr 2020 um **2,1 % gesunken**. Letztere stellt im Gegensatz zu den o.a. verkehrsstatistischen Erhebungen, die allesamt auf unterschiedlich großen Stichproben der einzelnen Meldestaaten beruhen, für das mautpflichtige Netz eine Vollerhebung dar. Deshalb können die Ergebnisse der Mautstatistik seit vielen Jahren als die mit Abstand **belastbarsten Daten** für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden. Deshalb wiederum haben wir schon im Sommer 2021 in Absprache mit dem DLR einen Rückgang um jeweils knapp **3 %** angenommen. Seitdem gab es keinen Anlass, diese Schätzung zu revidieren.

Im Jahr **2021** hat die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw einen kräftigen Wiederanstieg um 8,2 % vollzogen. Auf dieser Basis haben wir in der Sommerprognose 2022 in Abstimmung mit dem DLR für „Verkehr in Zahlen 2022/23“ Wachstumsraten in Höhe von 7,7 % und

---

61 Innerhalb Deutschlands, d.h. ohne die Auslandsstrecken des grenzüberschreitenden Verkehrs.

62 Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge – Inlandsverkehr (VE 3) 2020, wie auch frühere Jahrgänge als Excel-Datei abrufbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/europaeischerLastkraftfahrzeuge/ve_Inlandsverkehr/ve_Inlandsverkehr_node.html

8,1 % (Aufkommen und Leistung) geschätzt. Die nun verfügbaren Daten von Eurostat weisen ein Plus um 5,9 % bzw. 6,9 % aus, was näher an demjenigen aus der Mautstatistik liegt, als es in früheren Jahren teilweise der Fall war. Gemäß den endgültigen Schätzwerten des DLR beläuft sich das Plus auf **7,6 %** bzw. **8,0 %**.[63] Es liegt erheblich über dem der deutschen (-0,4 % bzw. 0,8 %, s.o.). Damit nahm ihr Marktanteil – nach einem leichten Rückgang im Pandemiejahr 2020 – nunmehr wieder spürbar zu, nämlich von 41,2 % auf 42,9 %. Vice versa zu 2020 ist auch dies auf den jetzt wieder kräftig steigenden grenzüberschreitenden Verkehr (6,5 %, 2020: -3,7 %, Summe dt./ausl. Lkw) zurückzuführen.

Im Jahr **2022** ist das Transportaufkommen der deutschen Fahrzeuge um 1,5 % und deren Leistung um 1,3 % gesunken. Für den Verkehr der ausländischen Lkw liegen die, nur jährlich erstellten, Veröffentlichungen noch nicht vor. Deren mautpflichtige Fahrleistung nahm um 0,4 % zu. Für die Transportleistung und auch das Aufkommen nehmen wir in Abstimmung mit dem DLR vorläufig ein Plus um 0,5 %, also in nahezu identischer Höhe, an. Damit hat sich deren Marktanteil – nach dem o.a. starken (Wieder-)Anstieg im Vorjahr – nur mehr leicht auf 43,3 % erhöht. Vice versa zu 2021 ist dies auf die Abschwächung des grenzüberschreitenden Verkehrs zurückzuführen, der (in der Summe von deutschen und ausländischen Lkw) nach dem derzeitigen Erkenntnisstand sogar etwas gesunken ist (-1 %).

Tabelle G-3: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Transportaufk.												
Deutsche Fahrzeuge	3194	3107	3095	3048	2846	2887	2922	-1,5	-6,6	1,5	1,2	-8,5
- Nahverkehr	1788	1725	1704	1673	1545	1557	1566	-1,8	-7,7	0,8	0,6	-12,4
- Regionalverkehr	770	757	757	751	713	730	747	-0,7	-5,1	2,5	2,2	-3,0
- Fernverkehr	635	625	635	623	588	599	610	-1,8	-5,6	2,0	1,7	-4,0
Ausländische Fahrz.	565	550	592	595	578	595	612	0,5	-2,9	3,1	2,7	8,2
- Grenzüb. Verkehr	490	474	506	508	492	506	518	0,3	-3,1	2,9	2,4	5,8
- Kabotage	75,2	76,3	85,8	87,2	85,8	89,4	93,2	1,6	-1,6	4,2	4,2	24,0
Insgesamt	3759	3657	3687	3643	3423	3482	3534	-1,2	-6,0	1,7	1,5	-6,0
Transportleistung[1)]												
Deutsche Fahrzeuge	291,6	286,4	288,7	285,1	269,8	274,1	277,2	-1,3	-5,4	1,6	1,1	-4,9
- Nahverkehr	34,1	33,2	33,2	32,5	30,1	30,5	30,8	-2,3	-7,2	1,3	1,1	-9,6
- Regionalverkehr	68,7	67,5	67,4	67,0	63,6	65,1	66,5	-0,6	-5,2	2,4	2,2	-3,2
- Fernverkehr	188,7	185,7	188,0	185,6	176,1	178,4	179,8	-1,3	-5,1	1,3	0,8	-4,7
Ausländische Fahrz.	207,0	201,0	217,0	218,0	212,1	218,8	225,0	0,5	-2,7	3,2	2,8	8,7
- Grenzüb. Verkehr	182,0	175,6	188,4	189,0	183,6	189,2	194,2	0,3	-2,8	3,1	2,6	6,7
- Kabotage	25,0	25,4	28,6	29,0	28,5	29,6	30,8	1,5	-1,8	4,0	4,0	23,0
Insgesamt	498,6	487,4	505,7	503,1	481,9	492,9	502,2	-0,5	-4,2	2,3	1,9	0,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat, eigene Prognosen

In den ersten acht Monaten des Jahres **2023** nahm die mautpflichtige Fahrleistung der **deutschen** Fahrzeuge um 4,2 % ab und die der ausländischen Lkw um 2,4 % zu. Bis zum Jahresende sollte sich das Minus aufgrund der (im Vorjahresvergleich) konjunkturellen Abwärtsentwicklung

63 BMDV (Hrsg.) / DLR (Bearb.), Verkehr in Zahlen 2023/24, Veröffentlichung in Vorbereitung, S. 241 und 245.

noch etwas auf 4,7 % bzw. 2,7 % erhöhen. Für die Transportnachfrage der **deutschen** Fahrzeuge erwarten wir einen Rückgang um 6,6 % (Aufkommen) bzw. um 5,4 % (Leistung, vgl. Abschn. 3.2). Für den Verkehr der **ausländischen** Lkw einschließlich der Kabotagetransporte, auf die noch eingegangen wird, schätzen wir einen Rückgang im Ausmaß der mautpflichtigen Fahrleistung (-2,9 % bzw. -2,7 %). Damit nimmt deren Marktanteil im Jahr 2023 wieder stärker zu, nämlich von 43,3 % auf 44,0 %, obwohl der grenzüberschreitende Verkehr im laufenden Jahr spürbar sinkt (-3,6 %). Dies verdeutlich die Schwere der Einbrüche im Binnenverkehr (-6,5 %), in dem die deutschen Unternehmen überwiegend tätig sind.

In den Jahren **2024** und **2025** ist für den deutschen Außenhandel, insbesondere die Importe, ein höheres Wachstum zu erwarten als im Jahr 2023. Dies gilt auch für den innereuropäischen Handel, von dem der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr zum großen Teil abhängt. Deshalb sollte er wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden (2,6 % bzw. 2,2 %, Summe deutsche und ausländische Lkw). Es gibt keinen Grund für die Annahme, dass sich die Anteilsgewinne der **ausländischen** Lkw (im Verkehr mit dem Ausland) nicht wiederholen. Im Gegenteil könnten sie durch den Fahrermangel bei heimischen Unternehmen sogar noch angetrieben werden. Das bedeutet einen etwas überdurchschnittlichen Anstieg im grenzüberschreitenden und somit auch im gesamten Verkehr der ausländischen Lkw, der auf gut 3 % (2024) und knapp 3 % (2025, jeweils Aufkommen und Leistung) quantifiziert wird. Deren Marktanteil steigt bis 2025 auf 44,8 %.

Für den **Kabotageverkehr** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2021 ist auf Basis der Eurostat-Daten jetzt ein Anstieg um 12,5 % (beide Größen) abzuleiten. Im Jahr 2022 sollte sich der Zuwachs entsprechend dem Marktumfeld stark abgeschwächt haben. Die Erwartungen zum Kabotageverkehr sind generell mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenigen für den Gesamtverkehr der ausländischen Lkw. Die in Tabelle G-3 ausgewiesenen Prognosewerte wurden über eine Extrapolation des Anteils der ausländischen Fahrzeuge am gesamten Binnenverkehr ermittelt.

Der Rückgang des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs im Jahr 2023 trifft die **deutschen** Unternehmen zwar überproportional (-6,6 %), hat für sie aber nur eine untergeordnete Bedeutung. Der Binnenverkehr, auf den 97 % des Verkehrs der deutschen Lkw entfallen, schrumpft in dem gleichen kräftigen Ausmaß, somit also auch deren gesamter Verkehr (Aufkommen, Leistung: -5,4 %). In den Jahren **2024** und **2025** werden beide Segmente wieder moderat steigen, zusammen errechnet sich eine Zunahme um rund 1,5 % (2024) bzw. gut 1 % (2025, jeweils beide Größen).

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) hat sich der Lkw-Verkehr im Jahr 2022 nahezu identisch entwickelt, nachdem im Jahr 2021 der **Nahverkehr** (bis 50 km) spürbar gesunken war. Für ihn ist im Jahr 2023 erneut ein überdurchschnittliches Minus zu erwarten, weil sich hier die sinkenden Baustofftransporte stärker niederschlagen. Ab 2024 sollte der Nahverkehr wieder steigen, allerdings schwächer als die beiden anderen Stufen. Im **Regionalverkehr** (51 bis 150 km) hat sich die, schon von 2011 bis 2019 zu beobachtende, 2020 und 2021 aber unterbrochene, überdurchschnittliche Entwicklung im Vergleich zum Fernverkehr (über 150 km) im Jahr 2022 fortgesetzt, was auch für 2023 zu erwarten ist. Ab 2024 sollte der Regionalverkehr etwas stärker wachsen als der **Fernverkehr**. Letzterer wird dann auch wieder vom zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr (der deutschen Lkw) angetrieben, der weit überwiegend in dieser Entfernungsstufe durchgeführt wird.

3.4 Güterverkehr der leichten Nutzfahrzeuge

Der Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge wächst seit geraumer Zeit aufgrund der boomenden KEP-Verkehre bzw. des Internet-Handels weit überdurchschnittlich. Deshalb wird er seit der Sommerprognose 2021 in die Gleitende Mittelfristprognose einbezogen. Dabei ist zunächst auf die Definitionen einzugehen, die nicht immer einheitlich verwendet werden. Der **Wirtschaftsverkehr** umfasst den Transport von Gütern und Personen zu erwerbs- oder gemeinwirtschaftlichen bzw. dienstlichen Zwecken. [64] Dieser wiederum wird unterschieden in:

- Personenverkehr ohne (jeden) Gütertransport, d.h. also Geschäfts- und Dienstreisen bzw. -fahrten,
- Personenverkehr mit Gütertransport, bei dem aber die Beförderung von Personen im Vordergrund steht, z.B. die Fahrt von Handwerkern mit ihrer Ausrüstung zur Baustelle,
- und Fahrten, bei denen die Beförderung von Gütern im Vordergrund steht.

Die beiden erstgenannten werden gemeinhin beim Personenverkehr subsumiert und sind somit dort bereits Prognosegegenstand. Von der dritten Kategorie werden alle Transporte zumindest grundsätzlich statistisch erfasst, mit Ausnahme derjenigen mit Lkw, deren Nutzlast unterhalb der Abschneidegrenze der Güterkraftverkehrsstatistik in Höhe von 3,5 t liegt. Sie sind somit der Gegenstand, der nunmehr in die Mittelfristprognose einbezogen wird. Er wird als „**Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge**“ bezeichnet und mit „LNF-Verkehr“ abgekürzt.

Die **Basis** für die Ableitung von dessen Ist-Werten bildet grundsätzlich die Erhebung „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland“, die zuletzt im Jahr 2010 durchgeführt wurde (**KiD 2010**). Deren zentrale Ergebnisse sind bis zu einer Neuauflage dieser Erhebung nach wie vor maßgeblich für den LNF-Verkehr und in Tabelle G-4 zusammengestellt. Sie dienen auch der Einordnung der **Größenordnung** des LNF-Verkehrs in den statistisch erfassten Lkw-Verkehr der schweren Nutzfahrzeuge (SNF), die zum besseren Verständnis im Folgenden vorgenommen wird.[65]

Die Anzahl der im LNF-Verkehr eingesetzten **Fahrzeuge** belief sich im Jahr 2010 auf 2,1 Mio., von denen immerhin 0,7 Mio. oder rund ein Drittel auf private Halter zugelassen waren.[66] Die Vergleichszahl für SNF betrug 0,47 Mio., so dass von der Summe **82 %** auf LNF entfiel. Die Zahl der pro Fahrzeug (im Jahr 2010) zurückgelegten **Fahrten** lautet für LNF gut 1900 und für SNF 2150 Fahrten, unterschied sich also nicht wesentlich. Somit lag der Anteil der LNF an der Fahrtenzahl aller Nutzfahrzeuge bei 80 %, d.h. sehr in der Nähe des Werts für die Zahl der Fahrzeuge.

Die LNF erbrachten eine durchschnittliche **Fahrleistung** (pro Kfz) in Höhe von 15.000 km, die sich zwischen privaten und gewerblichen Haltern nicht sehr unterschied. Diejenige der SNF war mit 62.000 km rund viermal höher, so dass von der gesamten Fahrleistung nur mehr 52 % auf LNF entfielen. Vor allem Sattelzugmaschinen erbrachten mit fast 100.000 km pro Jahr eine weit

---

64 So auch die Definition in der KiD 2010. Vgl. WVI / IVT / DLR / KBA, Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010, Schlussbericht, Braunschweig 2012, S. 20. Der andere Teil wird als Privatverkehr bezeichnet und umfasst alle anderen Fahrtzwecke des Personenverkehrs mit Ausnahme des Geschäftsverkehrs, also auch den Berufsverkehr.

65 Die Grenze zwischen leichten und schweren Nutzfahrzeugen ist nicht einheitlich definiert. Manchmal wird sie bei 7,5 t zulässiger Gesamtmasse (zGm) gezogen, manchmal auch schon bei 3,5 t zGm. Hier wird sie entsprechend der erwähnten Abschneidegrenze der Güterkraftverkehrsstatistik, also bei 3,5 t Nutzlast, definiert. Dem sehr nahe kommt die Grenze von 6 t zGm, die der VDA in seinen Marktanalysen verwendet. https://www.vda.de/de/themen/automobilindustrie/nutzfahrzeuge/marktentwicklung-schwere-nutzfahrzeuge

66 Alle Angaben zu den Eckwerten des Jahres 2010 finden sich in Kapitel 8 („Eckwerte des Wirtschaftsverkehrs“) des o.a. Schlussberichts zur KiD 2010 (S. 433 - 467).

überdurchschnittliche Fahrleistung. Der Unterschied (zwischen LNF und SNF) entstand also weniger bei der Fahrtenzahl pro Kfz, sondern bei der mittleren Länge der Fahrten, die bei SNF mit 29 km ebenfalls fast viermal höher war als bei LNF (7,8 km).

Der größte Unterschied zeigt sich, wie nicht anders zu erwarten war, bei der **Transportleistung**. Von LNF werden im Durchschnitt (pro Fahrzeugkilometer) lediglich 0,5 t, von SNF hingegen 17 t befördert, also das 33-fache. Deshalb entfallen von der Transportleistung nur mehr 3 % auf LNF. **Zusammengefasst** haben die LNF bei der Fahrleistung eine erhebliche, bei der, verkehrsstatistisch zentralen, Transportleistung nur eine untergeordnete Bedeutung.

Zum **Transportaufkommen** wurden in der KiD keine Angaben ausgewiesen. Es wäre denkbar, es über die Leistung und die mittlere Fahrtweite zu schätzen. Jedoch besteht zwischen der letztgenannten (pro Fahrt) und der durchschnittlichen Transportweite (pro Tonne) ein Unterschied, der im Fall der LNF erheblich sein kann. Deshalb haben wir darauf verzichtet und beschränken uns bei der Prognose auf die **Transportleistung**.

Tabelle G-4: Einordnung des Verkehrs der leichten Nutzfahrzeuge (LNF) in den Verkehr aller Güterverkehrsfahrzeuge

	LNF (< 3,5 t Nutzlast)			SNF (> 3,5 t Nutzlast)			Alle Gü-Kfz	Anteil LNF (%)
	Privat	Gew.	Zus.	Lkw	Sattelz.	Zus.		
Anzahl Fahrzeuge (1000)	742	1366	2108	292	180	471	2580	82
Anzahl Fz-Fahrten (Mio.)	973	3102	4075	792	221	1013	5088	80
- pro Kfz	1311	2270	1933	2717	1229	2149	1972	
Fahrleistung (Mio. Fzkm)	9620	22368	31988	11920	17503	29423	61411	52
- pro Kfz (1000 km)	13,0	16,4	15,2	40,9	97,3	62,4	23,8	
- Ds. Fahrtweite (km)	9,9	7,2	7,8	15,1	79,2	29,0	12,1	
Transportleistung (Mio.)	4226	12218	16444	117697	382074	499771	516214	3
- tkm pro Fzkm	0,4	0,5	0,5	9,9	21,8	17,0	8,4	

Quelle: KiD 2010

Die erste Prognosezielgröße bildet der **Bestand** von LNF, der vom KBA primärstatistisch erhoben wird und deshalb sehr belastbar ist. Er hat sich von 2010, dem Jahr der KiD-Erhebung, bis 2022 um 3,6 % p.a. erhöht. Seit 2017 belief sich der Anstieg in allen Jahren, also auch in den Pandemiejahren 2021 und 2022, mit einer erstaunlichen Stabilität auf jeweils 4,1 % bis 4,4 %. Bereits in dieser Größe kommt die ungebrochene Dynamik des Verkehrs der LNF zum Ausdruck. Im laufenden Jahr (jeweils Jahresanfang) hat sie sich allerdings etwas auf 2,7 % abgeschwächt. Für die beiden kommenden Jahre nehmen wir ein Plus in der Größenordnung des o.a. Trends seit 2010 an (3,6 % p.a., vgl. Tab. G-5).

Für die **Fahrleistung** der LNF verwenden wir die Werte, die vom **DLR**, früher vom DIW, in ihrer Fahrleistungsrechnung ermittelt werden. Für das Jahr 2010 beläuft er sich auf 47,8 Mrd. Fzkm, was höher ist als der Wert laut KiD 2010 (32 Mrd.). Jedoch haben die DIW-Werte erstens den Vorteil einer konsistenten Zeitreihe, was für die Prognose erforderlich ist. Zweitens stimmen sie gut mit denen aus der KBA-Statistik „Verkehr in Kilometern“ überein, die für 2019 55,3 Mrd. Fzkm (definiert als Kfz mit einer zGm < 7,5 t) ausweist (DLR (< 3,5 t Nutzlast): 55,6 Mrd., vgl. Tab. G-5). Hier beläuft sich das Wachstum zwischen 2010 und 2019 auf 1,8 % p.a. Im (Pandemie-)

Jahr 2020 ist sie allerdings nach den jetzt vorliegenden Daten der Fahrleistungsrechnung um 5,6 % gesunken, hat dies aber im Folgejahr (7,6 %) mehr als wettgemacht. Für alle Jahre ab 2023 haben wir die Veränderung der mittleren Fahrleistung auf den Bestand gelegt, so dass die (gesamte) Fahrleistung im Jahr 2023 um 1,3 % und in den beiden Folgejahren um jeweils 2,7 % steigt.

Bei der **Transportleistung** haben wir sowohl die Ex-post- als auch die Prognosewerte bestimmt, indem wir die Veränderungen der Fahrleistung auf die Transportleistung des Jahres 2010 laut KiD gelegt haben. Sie verändern sich also im gleichen Ausmaß.

Darüber hinaus ist in Tabelle G-5 die Zahl der im **KEP-Verkehr beförderten Sendungen** ausgewiesen, die in den regelmäßig durchgeführten Marktanalysen des Bundesverbands **BIEK** sowohl geschätzt und auch mittelfristig prognostiziert wird.[67] Generell bildet der KEP-Verkehr nur einen **kleineren Teil** des LNF-Verkehrs. So hat der BIEK für das Jahr 2016 die Fahrleistung des KEP-Verkehrs auf 5,3 Mrd. Fzkm geschätzt. Die Fahrleistung aller LNF belief sich in diesem Jahr (2016) mit 57 Mrd. auf das Zehnfache. Jedoch wird in den Werten für die Zahl der Sendungen deutlich, wie **dynamisch** sich der KEP-Verkehr entwickelt. Zwischen 2010 und 2022 hat sie sich verdoppelt, was pro Jahr 6,0 % entspricht. In den beiden Pandemiejahren belief sich das Plus sogar auf jeweils 11 %. Allerdings ist die Zahl der Sendungen im Jahr **2022** gemäß der aktuellen BIEK-Studie um 8 % gesunken. Für den Prognosehorizont übernehmen wir grundsätzlich die Erwartungen des BIEK. Sie wurden gegenüber der Ausgabe aus dem Jahr 2022 spürbar abgesenkt, nämlich (im Mittel der drei Jahre 2023 bis 2025) von 5 % auf knapp 3 %.

Tabelle G-5: Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge

	Absolute Werte							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
LNF[1)]												
Bestand (1000)[2)]	2842	2965	3098	3234	3321	3440	3563	4,4	2,7	3,6	3,6	25,4
Fahrleistung[3)]	55,64	52,50	56,48	57,73	58,50	60,08	61,69	2,2	1,3	2,7	2,7	10,9
Transportleistg.[3)]	4,92	4,64	4,99	5,10	5,17	5,31	5,45	2,2	1,3	2,7	2,7	10,9
KEP-Verkehr												
Anz. Sendungen	3650	4050	4505	4150	4200	4320	4500	-7,9	1,2	2,9	4,2	23,3

1) Lkw mit einer Nutzlast von unter 3,5 t (zur Definition vgl. Ausführungen im Text)
2) Zum 1.1.
3) Inländerfahr- bzw. -verkehrsleistung (in Mrd. Fzkm bzw. tkm)

Quellen: KiD 2010, Kraftfahrt-Bundesamt, DIW / DLR, BIEK, eigene Prognosen

67 Zuletzt: BIEK, KEP-Studie 2023 – Analyse des Marktes in Deutschland, Köln Juni 2023. Neben dem BIEK gibt es einen weiteren Branchenverband (BdKEP), der aber keine Zahlen veröffentlicht.

3.5 Güterverkehr nach Güterabteilungen

Die statistische Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wurde ab dem Jahr 2011 auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. „NST-2007“ umgestellt. Seitdem wird auch die Prognose auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Die folgende Darstellung erfolgt in der Aggregation der sog. „Zusammengefassten Güterabteilungen“ der amtlichen Verkehrsstatistik („B1 bis B10“). Sie werden hier jeweils zu Beginn des jeweiligen Textes mit ihrer ausführlichen Bezeichnung benannt und nicht mit Kurznamen, die sonst aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sinnvoll sind.

In der Güterabteilung **„Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei (B1)“** ist im Jahr 2022 das Aufkommen gesamtmodal erneut spürbar um 2,8 % gestiegen (ohne Luft- und Seeverkehr[68]). Diese Gesamtentwicklung wird grundsätzlich von dem, hier dominierenden, Straßenverkehr geprägt (Anteil: 91 %). Der Schienenverkehr verbuchte in den Jahren 2018 bis 2021 außerordentliche Mengenzuwächse (22 % bis 35 %), die vor allem durch die Transporte von Schadholz entstanden (vgl. Abschn. 3.2). In den Jahren 2022 und – nach den bisher vorliegenden Daten – auch 2023 hat sich das nicht fortgesetzt. Dies betrachten wir jedoch als Ausreißer und erwarten ab 2024 wieder ein, allerdings moderates Wachstum. Die Binnenschifffahrt und der Seeverkehr mussten in den Jahren 2021 bis 2023 Verluste hinnehmen, die sich ab 2024 nicht wiederholen sollten.

In der Güterabteilung **„Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (B2)“** legten im Jahr 2022 die Kohleeinfuhren, wie schon im Jahr zuvor, ein kräftiges Wachstum an den Tag. Im Gegensatz zu 2021 nahmen nunmehr auch die Rohöleinfuhren deutlich um 8 % zu. Zusammen stieg das Aufkommen in der gesamten Abteilung um 10 % und hat damit den Vorkrisenwert überschritten (1 %). Die Eisenbahnen (16 %) konnten daran – entgegen den vorläufigen statistischen Meldungen – durchaus partizipieren (vgl. Abschn. 3.2). Sie übertrafen damit sogar die Binnenschifffahrt (12 %) und den Seeverkehr (13 %), die aber beide auch ein ungeahntes Plus eingefahren haben. Diese Güterabteilung ist die einzige, in der der Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle besitzt. Im Jahr 2023 wird das gesamtmodale Aufkommen (ohne Seeverkehr) spürbar abnehmen (-8 %), denn sowohl die Kohle- als auch die Rohöleinfuhren brechen aufgrund von außerordentlichen und unerwarteten Entwicklungen in der Kohleverstromung einerseits bzw. eines hohen Absatzrückgangs bei Rohbenzin andererseits massiv ein. Dies tangiert vor allem die Binnenschifffahrt (-15%). Der Seeverkehr kann hier ein starkes Plus erzielen (18 %). Es entsteht durch erheblich erhöhte Anlandungen sowohl von Rohöl als auch von Erdgas, mit denen die bisherigen Importe aus Russland, die per Pipeline nach Deutschland befördert wurden, ersetzt wurden. Dies sollte sich in den Jahren 2024 und 2025 fortsetzen und zu einem Plus im Seeverkehr in dieser Güterabteilung führen. Bei den Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt und somit beim gesamtmodalen Verkehr werden in diesen beiden Jahren die erneut sinkenden Einfuhren von Kohle und Rohöl ein Minus der Transportnachfrage auslösen.

---

68 Die statistische Erfassung der Luftfracht differenziert nicht nach Güterarten. Aus diesem Grund ist der gesamtmodale Güterverkehr in Tabelle G-6 geringer als derjenige in Tabelle G-1. Der Seeverkehr erbringt keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands und wird deshalb auch bei der Berechnung des gesamtmodalen Aufkommens jeweils ausgeklammert. Unabhängig davon wird er in die Kommentierung der Aufkommenswicklung nach Verkehrsträgern bei Bedarf einbezogen.

Tabelle G-6: Gesamter Güterverkehr[1)] nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	229	235	247	254	237	240	244	2,8	-6,8	1,5	1,5	6,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	150	131	138	151	139	137	133	9,7	-8,3	-1,5	-2,6	-11,4
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	1057	1031	1043	1016	933	935	945	-2,6	-8,2	0,1	1,1	-10,6
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	600	584	590	568	546	553	556	-3,7	-3,8	1,2	0,5	-7,3
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	186	167	156	166	167	166	165	6,5	0,5	-0,5	-1,0	-11,4
B6 Chemische/Mineralerz	659	669	642	628	555	579	596	-2,2	-11,6	4,3	2,9	-9,6
B7 Metalle u. Metallerz.	255	231	250	238	230	236	237	-4,6	-3,5	2,6	0,7	-6,8
B8 Masch., langleb.Kons.	247	211	218	221	231	239	243	1,3	4,5	3,3	2,0	-1,5
B9 Sekundärrohst., Abf.	316	298	297	279	258	260	262	-6,1	-7,7	0,9	0,7	-17,1
B10 Sonstige Produkte	741	728	768	779	752	770	786	1,4	-3,4	2,3	2,2	6,1
Insgesamt	4440	4285	4350	4301	4048	4114	4167	-1,1	-5,9	1,6	1,3	-6,2
Transportleistung[2)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	41,4	42,2	45,1	44,7	41,8	42,3	42,8	-0,9	-6,5	1,1	1,2	3,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	30,8	26,7	28,2	32,2	30,2	29,8	29,2	14,3	-6,2	-1,1	-2,2	-5,4
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	56,6	54,9	59,3	56,3	53,6	54,2	55,1	-5,0	-4,9	1,2	1,6	-2,7
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	123,4	121,6	125,8	122,6	117,3	118,7	119,6	-2,6	-4,3	1,2	0,7	-3,1
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	32,0	29,0	28,1	28,5	29,9	29,8	29,7	1,2	4,9	-0,1	-0,3	-7,1
B6 Chemische/Mineralerz	90,4	88,8	89,6	87,0	79,0	82,7	85,9	-2,9	-9,2	4,7	3,9	-4,9
B7 Metalle u. Metallerz.	53,7	46,4	51,9	49,8	46,9	48,1	48,5	-4,1	-5,7	2,5	0,8	-9,8
B8 Masch., langleb.Kons.	61,0	56,3	56,4	57,0	60,4	62,6	64,0	1,1	5,9	3,6	2,3	5,0
B9 Sekundärrohst., Abf.	27,7	26,9	27,2	26,1	24,2	24,5	24,7	-4,1	-7,4	1,2	0,6	-11,0
B10 Sonstige Produkte	179,3	177,2	188,9	193,3	184,1	188,5	192,9	2,3	-4,8	2,4	2,3	7,6
Insgesamt	696,4	670,2	700,7	697,5	667,4	681,3	692,3	-0,4	-4,3	2,1	1,6	-0,6

1) Ohne Luftfracht.
2) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung **„Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse (B3)“** ist das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2022 etwas gesunken (-3 %). Hier haben sich die nur noch schwach steigende Bauproduktion und die stark rückläufige Stahlerzeugung ausgewirkt. Letzteres löste vor allem bei der Binnenschifffahrt (-8 %), aber auch im Seeverkehr (-4 %) einen hohen Rückgang aus. Auch der hier dominierende Lkw-Verkehr (-2,5 %) musste leichte Verluste hinnehmen. Bei den Eisenbahnen (1 %) haben steigende Baustofftransporte sinkende Erzeinfuhren ausgeglichen. Im Jahr 2023 dreht die Bauproduktion ins Minus, während die Stahlerzeugung schwächer sinkt. Da ersteres überwiegt, ist gesamtmodal ein höherer Aufkommensrückgang (-8 %) zu erwarten als im Vorjahr. Die Baukonjunktur wird den Lkw-Verkehr (-9 %) und die Erzeinfuhren werden den Seeverkehr (-8 %) treffen. Ab 2024 sollte die Bauproduktion wieder wachsen, was auf alle Verkehrsträger durchschlagen wird, die allesamt geringfügig steigen dürften.

In der Güterabteilung **„Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren (B4)“** ist die gesamtmodale Transportnachfrage im Jahr 2022 spürbar gesunken (-4 %). Der Rückgang war überraschend und sowohl bei den (dominierenden) Nahrungs- und Genussmitteln (-2 %) als auch bei „Holz, Papier, Druckerzeugnissen“ (-8 %) zu beobachten. Dabei gerieten alle Verkehrsträger ins Minus, auch der dominierende Lkw-Verkehr. Im Jahr 2023 setzt sich dies in einem ähnlichen Tempo fort. Ab 2024 ist für die Transporte von Nahrungs- und Genussmitteln wie für die gesamte Abteilung eine annähernde Konstanz zu erwarten. Dies gilt erneut für alle Verkehrsträger.

Tabelle G-7: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	207	209	219	227	211	214	217	3,5	-6,9	1,3	1,4	4,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	9,2	5,7	9,4	8,7	8,2	8,2	8,2	-7,3	-6,4	0,5	0,5	-10,2
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	947	931	936	913	832	833	843	-2,5	-8,8	0,0	1,2	-11,0
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	578	562	565	544	525	531	534	-3,6	-3,4	1,1	0,5	-7,6
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	101	91	83	91	90	90	89	9,0	-0,7	-0,3	-1,2	-12,0
B6 Chemische/Mineralerz	596	609	580	571	504	526	541	-1,5	-11,8	4,5	2,8	-9,3
B7 Metalle u. Metallerz.	189	172	181	175	170	175	177	-3,4	-2,5	2,8	1,3	-6,1
B8 Masch., langleb.Kons.	226	196	205	209	217	223	228	1,8	4,1	2,9	1,9	0,7
B9 Sekundärrohst., Abf.	293	276	275	258	237	239	241	-6,0	-8,1	0,9	0,9	-17,5
B10 Sonstige Produkte	613	605	634	647	628	642	656	2,0	-2,9	2,3	2,1	7,1
Insgesamt	3759	3657	3687	3643	3423	3482	3534	-1,2	-6,0	1,7	1,5	-6,0
Transportleistung[2)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	33,4	32,9	34,5	34,9	33,0	33,3	33,7	1,3	-5,5	0,9	0,9	0,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,1	0,9	1,3	1,2	1,2	1,3	1,4	-1,8	-2,1	5,6	5,6	19,5
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	33,3	33,5	35,4	33,4	31,0	31,2	31,8	-5,7	-7,0	0,7	1,8	-4,5
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	114,8	112,9	115,5	112,6	108,7	109,9	110,6	-2,5	-3,5	1,1	0,6	-3,7
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	10,8	10,1	9,5	9,9	10,0	10,1	10,1	4,3	0,7	0,9	0,0	-6,7
B6 Chemische/Mineralerz	73,0	71,9	71,8	70,7	64,2	67,4	70,2	-1,6	-9,2	5,1	4,1	-3,8
B7 Metalle u. Metallerz.	39,2	34,0	37,8	36,5	34,6	35,6	36,2	-3,5	-5,1	2,8	1,5	-7,8
B8 Masch., langleb.Kons.	51,6	49,8	51,3	51,9	54,6	56,3	57,6	1,1	5,3	3,1	2,3	11,6
B9 Sekundärrohst., Abf.	22,6	21,9	22,1	21,2	19,8	20,0	20,2	-3,8	-6,9	1,1	1,1	-10,5
B10 Sonstige Produkte	118,7	119,4	126,5	130,7	124,7	127,7	130,5	3,3	-4,6	2,4	2,2	9,9
Insgesamt	498,6	487,4	505,7	503,1	481,9	492,9	502,2	-0,5	-4,2	2,3	1,9	0,7

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung **„Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (B5)“** hat das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2022 nach dem klaren Rückgang in den beiden Vorjahren (zusammen -17 %) einen kräftigen Wiederanstieg verbucht (6,5 %). Hier profitierten die Eisenbahnen (10 %, gesamte Güterabteilung) von der deutlichen Erholung der Nachfrage nach Kerosin, das zu den Flughäfen in überdurchschnittlichem Ausmaß auf der Schiene transportiert wird. Der Lkw-Verkehr wuchs ähnlich stark (9 %), während der Seeverkehr (-13 %) hier von der sinkenden Mineralölprodukteneinfuhr getroffen wurde. Ab 2023 ist in dieser, grundsätzlich wachstumsschwachen, Güterabteilung gesamtmodal entsprechend dem Produktenabsatz mit einer sehr geringen Abnahme zu rechnen. Dies ist auch für alle Verkehrsträger zu erwarten.

Die Güterabteilung **„Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (B6)“** wurde im Jahr 2022 von der energiepreisgetriebenen Krise der deutschen Chemieindustrie hart getroffen. Deshalb nahmen allein die Transporte von chemischen Erzeugnissen um 7 % ab. Allerdings wurde dies durch eine Stagnation in dem, stark von der Bauproduktion abhängigen, Teilbereich „Sonstige Mineralerzeugnisse“, auf den rund zwei Drittel aller Beförderungen in dieser Güterabteilung entfallen, gedämpft. Der verbleibende Rückgang tangierte alle Verkehrsträger, wobei die Binnenschifffahrt (-16 %) durch rückläufige Beförderungen von chemischen Grundstoffen überdurchschnittlich getroffen wurde. Im Jahr 2023 verschärft sich die Krise der Chemieindustrie nochmals. Zudem sinken die Baustofftransporte in dieser Güterabteilung zweistellig. Somit fällt das

gesamtmodale Aufkommensminus in der ganzen Abteilung weit höher aus (-12 %) als im Vorjahr. Dies gilt erneut für alle Verkehrsträger mit Ausnahme der Binnenschifffahrt. Ab 2024 ist entsprechend den Erwartungen für die Produktion der Chemieindustrie ein Wiederanstieg zu erwarten.

Tabelle G-8: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	8,7	11,1	13,5	13,8	13,0	13,6	14,2	2,0	-5,7	4,3	4,4	62,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	32,5	26,6	25,9	30,0	29,4	29,2	28,4	16,0	-2,1	-0,9	-2,7	-12,8
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	55,0	50,6	56,2	56,5	54,9	55,0	55,0	0,6	-2,8	0,2	0,0	0,1
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	10,8	10,7	14,4	13,9	12,0	12,4	12,9	-3,2	-13,9	3,5	3,6	19,7
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	47,0	42,1	39,0	43,1	43,6	43,1	42,6	10,5	1,2	-1,1	-1,1	-9,4
B6 Chemische/Mineralerz	37,9	36,2	37,9	36,4	32,9	33,8	34,8	-3,9	-9,6	2,7	3,1	-8,0
B7 Metalle u. Metallerz.	55,8	50,1	59,5	54,4	51,2	52,1	51,5	-8,5	-6,0	1,9	-1,2	-7,7
B8 Masch., langleb.Kons.	18,5	12,8	11,6	10,8	12,2	13,3	13,7	-6,4	12,6	9,1	2,8	-25,9
B9 Sekundärrohst., Abf.	11,9	10,4	11,5	11,7	10,8	11,0	10,9	1,9	-7,7	1,9	-1,2	-8,0
B10 Sonstige Produkte	112,8	108,1	118,2	118,3	111,7	114,7	117,7	0,1	-5,6	2,7	2,6	4,4
Insgesamt	390,8	358,8	387,7	389,1	371,7	378,3	381,7	0,4	-4,5	1,8	0,9	-2,3
Transportleistung[2)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	3,0	3,8	5,1	5,0	4,5	4,7	4,9	-2,2	-8,7	3,8	3,9	61,6
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,3	5,8	6,3	7,4	7,2	7,2	7,0	17,2	-1,6	-0,4	-2,4	-3,2
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	13,0	12,2	14,2	14,3	13,8	13,9	14,0	1,0	-3,7	1,0	0,8	7,7
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	5,6	5,6	7,4	7,3	6,3	6,5	6,7	-1,3	-13,3	3,2	3,2	20,7
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	11,5	10,4	10,2	10,8	11,4	11,3	11,2	5,7	5,6	-0,7	-0,7	-2,7
B6 Chemische/Mineralerz	10,2	10,1	11,0	10,7	9,7	9,9	10,3	-2,0	-10,0	3,0	3,3	1,0
B7 Metalle u. Metallerz.	11,4	9,8	11,3	10,7	10,0	10,1	9,9	-5,5	-6,6	1,1	-2,0	-13,0
B8 Masch., langleb.Kons.	8,4	5,7	4,4	4,5	5,0	5,4	5,5	1,8	12,5	8,2	1,9	-34,2
B9 Sekundärrohst., Abf.	2,2	2,0	2,3	2,4	2,1	2,2	2,1	7,0	-13,2	2,3	-0,8	-2,2
B10 Sonstige Produkte	56,6	54,3	58,9	59,5	56,4	57,9	59,4	1,0	-5,2	2,6	2,5	4,9
Insgesamt	129,2	119,8	131,0	132,6	126,5	129,2	131,1	1,2	-4,6	2,1	1,5	1,5

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung **„Metalle und Metallerzeugnisse (B7)“** hat das gesamtmodale Transportaufkommen im Jahr 2022 infolge der kräftig sinkenden Stahlerzeugung spürbar abgenommen (-5 %). Dies traf alle Verkehrsträger, am wenigsten noch die Binnenschifffahrt. Im Jahr 2023 hat sich der Rückgang gesamtmodal (-3,5 %) wie bei den meisten Verkehrsträgern etwas abgeschwächt, bei der Binnenschifffahrt allerdings klar verstärkt. Im Jahr 2024 sollte die voraussichtlich steigende Stahlerzeugung zu einem Anstieg der Transportnachfrage führen, der sich im Folgejahr wieder abschwächt.

Die Güterabteilung **„Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter (B8)“** stellte zumindest bis vor kurzem eines der wachstumsträchtigsten Segmente dar, was vor allem an dem Teilbereich der Fahrzeuge liegt. Hier ist das gesamtmodale Aufkommen zwischen 2011 und 2016 um 5,4 % p.a. gewachsen, anschließend hat sich die Dynamik aber stark zurückgebildet. Im Jahr 2020 hat die Krise der Automobilindustrie die Transportnachfrage zweistellig (-22 %) einbrechen lassen, was vor allem aufgrund der Lieferkettenproblematik in den beiden Folgejahren (zusammen 1 %) kaum aufgeholt werden konnte. Hier mussten die Eisenbahnen nach den revidierten

statistischen Daten einen nochmaligen spürbaren Rückgang (-7 %) hinnehmen. Ab dem Jahr 2023 wird die Fahrzeugproduktion weiter kräftig steigen und damit das Aufkommen der gesamten Güterabteilung antreiben. Davon sollte dann auch der Verkehr auf der Schiene (2023: 13 %, 2024: 9 %) profitieren.

Tabelle G-9: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	13,4	14,8	14,4	13,4	12,5	12,6	12,6	-7,3	-6,2	0,4	0,5	-5,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	23,3	16,9	22,9	25,7	21,9	21,4	19,9	12,0	-14,9	-2,3	-6,7	-14,5
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	54,8	49,4	51,1	46,9	45,9	46,8	47,2	-8,1	-2,2	2,0	1,0	-13,8
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	11,1	11,5	11,0	9,8	8,9	8,9	8,9	-10,5	-9,3	0,0	0,1	-20,1
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	38,1	34,1	34,1	32,7	33,7	33,6	33,4	-4,0	3,1	-0,4	-0,4	-12,2
B6 Chemische/Mineralerz	25,1	24,2	24,1	20,4	18,6	19,1	19,8	-15,6	-8,8	3,2	3,2	-21,2
B7 Metalle u. Metallerz.	10,1	8,5	9,4	9,2	8,5	8,8	8,8	-2,2	-8,1	3,9	-0,1	-13,1
B8 Masch., langleb.Kons.	2,5	2,2	1,9	1,8	1,8	1,9	2,0	-5,5	3,1	4,9	1,4	-21,9
B9 Sekundärrohst., Abf.	11,4	11,5	11,0	9,2	9,5	9,5	9,3	-16,7	3,0	0,9	-2,2	-17,8
B10 Sonstige Produkte	15,3	14,9	15,2	13,4	12,3	12,4	12,5	-11,6	-8,5	0,8	0,8	-18,5
Insgesamt	205,1	188,0	195,1	182,4	173,5	175,0	174,5	-6,5	-4,9	0,9	-0,3	-14,9
Transportleistung[2)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	5,0	5,5	5,6	4,8	4,2	4,2	4,3	-13,5	-11,9	0,1	0,3	-15,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	4,8	3,3	4,9	5,9	4,3	4,2	4,0	20,0	-26,4	-1,9	-6,3	-17,2
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	10,2	9,1	9,7	8,6	8,7	9,0	9,2	-11,4	1,1	3,2	2,2	-9,9
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	3,0	3,1	2,9	2,6	2,3	2,3	2,3	-8,5	-13,6	-0,4	-0,2	-23,5
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	9,7	8,5	8,4	7,8	8,5	8,5	8,4	-7,9	9,4	-0,4	-0,3	-13,0
B6 Chemische/Mineralerz	7,3	6,8	6,8	5,6	5,2	5,3	5,5	-17,5	-8,1	3,0	3,0	-24,6
B7 Metalle u. Metallerz.	3,1	2,6	2,8	2,6	2,3	2,4	2,4	-7,4	-10,6	4,8	0,7	-22,0
B8 Masch., langleb.Kons.	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	-2,6	8,6	5,9	2,7	-9,7
B9 Sekundärrohst., Abf.	2,9	3,0	2,9	2,5	2,3	2,3	2,3	-15,1	-5,8	0,8	-2,3	-22,1
B10 Sonstige Produkte	4,0	3,5	3,5	3,0	3,0	3,0	3,0	-12,5	-2,1	-0,2	-0,2	-25,8
Insgesamt	50,9	46,3	48,2	44,1	41,6	42,1	42,1	-8,5	-5,7	1,2	0,1	-17,3

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Die Güterabteilung **„Sekundärrohstoffe, Abfälle (B9)“** ist im Allgemeinen eines der weniger dynamischen Segmente der Transportnachfrage. In den Jahren 2022 und 2023 war allerdings ein spürbares Minus (-6 % bzw. -8 %) zu verzeichnen. Ab 2024 sollte sich wieder der frühere Trend eines geringen Anstiegs durchsetzen. Diese Abteilung tangiert weit überwiegend nur den Straßenverkehr (Aufkommensanteil über 90 %).

Die Güterabteilung **„Sonstige Produkte (B10)“** enthält unter anderem auch die Container- und Stückguttransporte, die häufig keiner Güterart zugeordnet werden können. Sie bildet das wachstumsstärkste Segment des Güterverkehrs (2018/11: 6,5 % p.a.).[69] Hier wirkt sich auch der ungebrochen wachsende KEP-Verkehr im Gefolge des boomenden Internethandels aus. Nachdem auch dieses Segment im Jahr 2020 nicht von den Auswirkungen der Pandemie verschont blieb (-2 %), stellte sich im Jahr 2021 ein spürbarer Wiederanstieg ein (5 %). Im Jahr 2022 ließ die

69 Einschließlich des Seeverkehrs. Ohne ihn waren es sogar 6,7 % p.a.

Dynamik auch wegen des Konjunkturabschwungs stark nach (1,4 %). Die Entwicklung im Straßengüterverkehr ist angesichts seiner, auch hier sichtbaren, Dominanz (83 %, Aufkommen) nahezu zwangsläufig sehr ähnlich. Die Stagnation im Eisenbahnverkehr ist mit hoher Sicherheit auf Verschiebungen zu anderen Güterabteilungen zurückzuführen, weil der Kombinierte Verkehr selbst noch stieg (vgl. Abschn. 3.2). Dagegen ist das Minus im Seeverkehr (-6 %) real, denn der Containerverkehr ist im Jahr 2022 ebenfalls gesunken. Bei der Binnenschifffahrt (-12 %) wirkten sich in dieser Abteilung die wasserstandsbedingten Behinderungen am stärksten aus. Im Jahr 2023 ist wegen des anhaltenden Konjunkturabschwungs gesamtmodal (-3 %) und bei allen Verkehrsträgern ein Rückgang zu erwarten. Erst ab 2024 sollten sich das Bild aufhellen und die gesamtmodalen Transporte wieder steigen. Daran sollten grundsätzlich alle Modi partizipieren, der Schienenverkehr auch wegen des wieder steigenden Seehafenhinterlandverkehrs. Die Binnenschifffahrt verbuchte in dieser Güterabteilung – im Gegensatz zu den meisten anderen – zwischen 2009 und 2017 Nachfragegewinne, anschließend bis 2022 jedoch wieder einen Rückgang um zusammen 21 %. Somit hat sich der Marktanteil der Binnenschifffahrt in dieser Güterabteilung von in der Spitze 3,9 % (2010) bis zum Jahr 2023 (1,6 %) annähernd halbiert. Ab dem Jahr 2023 sollte er zumindest nicht weiter sinken.

Tabelle G-10: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	16,9	18,7	18,4	17,0	16,9	17,0	17,0	-7,7	-0,7	0,9	-0,1	0,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	37,3	29,6	32,5	36,8	43,4	44,6	45,0	13,2	17,9	2,8	1,0	20,9
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	31,6	29,9	32,5	31,1	28,6	29,1	28,8	-4,2	-8,0	1,9	-1,2	-8,9
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	40,3	35,7	36,3	36,1	34,2	34,6	34,9	-0,5	-5,2	1,2	0,7	-13,4
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	15,8	16,8	17,5	15,1	19,6	19,6	19,6	-13,4	29,3	0,0	0,0	24,0
B6 Chemische/Mineralerz	28,5	25,2	27,1	25,0	22,6	23,1	23,7	-8,0	-9,6	2,4	2,6	-16,8
B7 Metalle u. Metallerz.	10,6	8,0	10,1	9,2	8,3	8,5	8,4	-8,9	-9,3	1,9	-1,2	-21,0
B8 Masch., langleb.Kons.	20,2	15,7	19,0	18,9	17,5	18,4	18,9	-0,5	-7,1	4,9	2,9	-6,2
B9 Sekundärrohst., Abf.	3,5	3,4	3,5	3,4	2,9	2,7	2,5	-2,9	-17,0	-6,9	-6,9	-28,9
B10 Sonstige Produkte	85,7	89,0	88,0	82,4	71,3	73,1	74,8	-6,4	-13,4	2,5	2,3	-12,7
Insgesamt	290,2	272,1	284,8	274,9	265,3	270,8	273,6	-3,5	-3,5	2,1	1,1	-5,7

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

3.6 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Überblick

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands entwickelt sich im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr 2022 war das jedoch nicht der Fall, weil letzterer ungewöhnlicherweise gesunken ist (-1 %, Aufkommen). Der Binnenverkehr wurde von der konjunkturellen Abwärtsentwicklung in ein gleich hohes Minus gezogen. Im Jahr 2023 wird sich das nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnistand deutlich verschärfen (-6 %). Neben der Gesamtwirtschaft wirkt sich hier auch der Rückgang der transportintensiven Bauproduktion aus. Ab dem Jahr 2024 wird sich wieder ein moderates Plus einstellen, der Vorkrisenstand gesamtmodal aber noch um gut 7 % unterschritten werden. Für den – hier ebenfalls dominierenden – Lkw-Verkehr und für die Eisenbahnen trifft dies in allen Jahren gleichermaßen zu. In der Binnenschifffahrt hingegen wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 sogar um 18 % unterschritten. Hier machen sich die spürbaren Abnahmen in allen Jahren von 2020 bis 2022 bemerkbar, die im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern anschließend nicht einmal zum Teil aufgeholt werden. Die Rohrfernleitungen verzeichnen im Binnenverkehr im Jahr 2022 ein Plus, das aber vor dem höheren Rückgang im Jahr 2020 zu betrachten ist. Für die Luftfracht und den Seeverkehr hat der Binnenverkehr eine nur unmaßgebliche Bedeutung.

Der grenzüberschreitende **Versand** hatte im Jahr 2021 den Vorjahresrückgang (-3,8 %) mehr als ausgeglichen (+6,4 %). Im Jahr 2022 schlug sich die massiv reduzierte Dynamik der deutschen Exporte (1,4 % nach 9,7 %) im Versand nieder und löste zusammen mit manchen Branchenschwächen einen spürbaren gesamtmodalen Rückgang aus (-3 %), der sich im Jahr 2023 noch etwas verstärkt hat (-4 %). Dies tangierte alle Verkehrsträger, darunter sogar die Luftfracht. Die Binnenschifffahrt sank in den beiden Jahren um 20 %, was sich auf nahezu alle relevanten Güterbereiche mit Ausnahme der Mineralölprodukte erstreckte. In den Jahren 2024 und 2025 sollte mit der Belebung der deutschen Ausfuhren auch der Versand sowohl gesamtmodal als auch in nahezu allen Modi moderat wachsen. Das Vorkrisenniveau wird hier im Jahr 2025 gesamtmodal noch nicht ganz erreicht (-1 %).

Der grenzüberschreitende **Empfang** hatte im Jahr 2020 den weitaus größten Rückgang von allen Hauptverkehrsverbindungen (-6 %) verbucht. Erstens hat sich hier die Entwicklung der deutschen Importe bemerkbar gemacht. Hinzu kamen erhebliche Rückgänge bei einigen Massengütern, allen voran bei der Steinkohle. Im Jahr 2021 (+7 %) wurde dies nahezu vollständig wettgemacht. Im Jahr 2022 hat der Außenhandel schon etwas gebremst, so dass der gesamtmodale Empfang nur mehr stagnierte. Im Jahr 2023 hat sich ersteres verstärkt und zudem haben einige transportintensive Branchen, allen voran zum wiederholten Mal Kohle, zusätzlich gedämpft. Generell ist beim Empfang der Anteil der Massengüter weit überdurchschnittlich. Aus diesem Grund wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 hier bei den Eisenbahnen (-6,5 %), beim Seeverkehr (-5,6 %) und bei der Binnenschifffahrt (-12,7 %) deutlich verfehlt. Im Lkw-Verkehr wird der Empfang von den Massengütern generell kaum tangiert und entwickelt sich eher gemäß den (gesamten) Außenhandelsströmen, so dass er im Jahr 2025 etwas (0,5 %) über dem Stand von 2019 liegen sollte.

Tabelle G-11: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Straßengüterv.[1]	3759	3657	3687	3643	3423	3482	3534	-1,2	-6,0	1,7	1,5	-6,0
Binnenverkehr	3169	3089	3083	3042	2845	2888	2926	-1,3	-6,5	1,5	1,3	-7,7
Grenzüb. Versand	230,8	222,9	237,0	234,1	226,3	231,1	235,1	-1,2	-3,3	2,1	1,7	1,9
Grenzüb. Empfang	222,7	213,1	227,2	225,3	214,0	219,2	223,8	-0,8	-5,0	2,4	2,1	0,5
Durchgangsverkehr	136,1	131,6	140,4	141,1	138,5	143,8	148,5	0,5	-1,8	3,8	3,3	9,1
Eisenbahnverkehr[2]	390,8	358,8	387,7	389,1	371,7	378,3	381,7	0,4	-4,5	1,8	0,9	-2,3
Binnenverkehr	257,2	233,0	250,9	250,9	240,4	243,8	245,2	0,0	-4,2	1,4	0,6	-4,7
Grenzüb. Versand	52,9	48,0	53,1	52,1	48,7	50,0	51,1	-1,8	-6,6	2,7	2,2	-3,5
Grenzüb. Empfang	63,9	57,4	62,9	62,1	58,5	59,5	59,7	-1,3	-5,9	1,8	0,3	-6,5
Durchgangsverkehr	16,8	20,4	20,9	24,0	24,1	25,0	25,7	15,1	0,4	3,6	3,0	53,3
Binnenschifffahrt	205,1	188,0	195,1	182,4	173,5	175,0	174,5	-6,5	-4,9	0,9	-0,3	-14,9
Binnenverkehr	53,0	50,0	46,4	44,6	43,4	43,7	43,7	-3,8	-2,8	0,7	0,0	-17,5
Grenzüb. Versand	48,9	49,0	49,8	43,7	40,3	41,1	41,5	-12,2	-7,9	1,9	1,0	-15,1
Grenzüb. Empfang	90,5	78,5	88,2	84,9	79,5	79,9	79,0	-3,8	-6,3	0,5	-1,2	-12,7
Durchgangsverkehr	12,7	10,5	10,6	9,2	10,3	10,3	10,3	-13,5	12,3	0,0	-0,3	-19,2
Rohrfernleitungen[3]	85,1	81,7	79,6	86,7	79,3	77,9	76,5	8,9	-8,6	-1,8	-1,7	-10,1
Binnenverkehr	24,5	20,4	21,1	22,6	21,7	21,2	20,8	6,9	-4,0	-2,1	-2,1	-15,2
Grenzüb. Empfang	60,7	61,3	58,5	64,2	57,6	56,7	55,8	9,6	-10,2	-1,6	-1,6	-8,0
Luftfracht[4]	4,772	4,591	5,372	5,010	4,672	4,947	5,064	-6,7	-6,7	5,9	2,4	6,1
Binnenverkehr	0,123	0,117	0,132	0,129	0,123	0,125	0,127	-1,9	-4,5	1,4	1,9	3,3
Grenzüb. Versand	2,357	2,229	2,651	2,513	2,307	2,434	2,506	-5,2	-8,2	5,5	2,9	6,3
Grenzüb. Empfang	2,201	2,143	2,492	2,280	2,151	2,298	2,341	-8,5	-5,7	6,9	1,9	6,4
Durchgangsverkehr	0,091	0,102	0,096	0,087	0,091	0,089	0,090	-9,3	4,1	-2,0	0,7	-1,4
Gesamter Güterv.	4444	4290	4355	4306	4053	4119	4172	-1,1	-5,9	1,6	1,3	-6,1
Binnenverkehr	3504	3393	3401	3360	3150	3197	3236	-1,2	-6,3	1,5	1,2	-7,6
Grenzüb. Versand	335,0	322,1	342,6	332,4	317,5	324,6	330,2	-3,0	-4,5	2,2	1,7	-1,4
Grenzüb. Empfang	440,0	412,5	439,4	438,7	411,8	417,6	420,6	-0,1	-6,1	1,4	0,7	-4,4
Durchgangsverkehr	165,7	162,6	172,0	174,4	173,1	179,2	184,7	1,4	-0,8	3,5	3,0	11,4
Seeverkehr[5]	290,2	272,1	284,8	274,9	265,3	270,8	273,6	-3,5	-3,5	2,1	1,1	-5,7
Binnenverkehr	3,3	2,9	3,7	4,3	4,4	4,5	4,5	16,8	2,5	0,9	-0,2	36,1
Grenzüb. Versand	112,8	111,2	114,7	106,7	101,3	103,3	104,8	-7,0	-5,0	2,0	1,4	-7,1
Grenzüb. Empfang	174,2	158,1	166,4	163,9	159,5	162,9	164,4	-1,5	-2,7	2,1	0,9	-5,6

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr
3) Nur Rohölleitungen
4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen
5) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G-12: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm[1)]							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Straßengüterv.[2)]	498,6	487,4	505,7	503,1	481,9	492,9	502,2	-0,5	-4,2	2,3	1,9	0,7
Binnenverkehr	298,6	294,8	300,1	297,0	281,6	286,4	290,1	-1,0	-5,2	1,7	1,3	-2,8
Grenzüb. Versand	60,3	58,1	61,8	61,6	60,2	62,0	63,5	-0,3	-2,3	2,9	2,5	5,3
Grenzüb. Empfang	62,5	59,9	63,3	63,4	60,8	62,4	63,8	0,2	-4,1	2,7	2,3	2,1
Durchgangsverkehr	77,2	74,5	80,6	81,0	79,3	82,1	84,8	0,5	-2,2	3,6	3,2	9,7
Eisenbahnverkehr[3)]	129,2	119,8	131,0	132,6	126,5	129,2	131,1	1,2	-4,6	2,1	1,5	1,5
Binnenverkehr	66,3	60,8	65,3	65,0	62,4	63,3	63,7	-0,4	-4,0	1,3	0,7	-3,9
Grenzüb. Versand	25,1	22,4	25,8	25,5	23,6	24,4	25,1	-1,5	-7,1	3,1	2,8	-0,3
Grenzüb. Empfang	27,2	24,0	26,8	27,0	25,1	25,7	26,1	0,4	-6,8	2,5	1,4	-4,2
Durchgangsverkehr	10,5	12,6	13,0	15,2	15,3	15,8	16,3	16,5	1,0	3,4	2,7	54,7
Binnenschifffahrt	50,9	46,3	48,2	44,1	41,6	42,1	42,1	-8,5	-5,7	1,2	0,1	-17,3
Binnenverkehr	10,3	9,8	9,7	8,7	8,3	8,4	8,5	-10,3	-4,1	1,5	0,8	-17,2
Grenzüb. Versand	12,9	13,0	13,3	11,6	10,6	10,9	11,0	-12,7	-8,7	2,5	1,6	-14,6
Grenzüb. Empfang	19,6	16,8	18,6	18,1	16,2	16,3	16,1	-2,5	-10,5	0,5	-1,1	-17,7
Durchgangsverkehr	8,2	6,7	6,7	5,7	6,5	6,5	6,5	-13,9	12,7	0,2	-0,2	-20,7
Rohrfernleitungen[4)]	17,6	16,7	15,7	17,7	17,4	17,1	16,8	12,6	-1,7	-1,8	-1,7	-4,7
Binnenverkehr	4,7	3,9	4,0	4,3	4,1	4,1	4,0	7,6	-3,2	-2,1	-2,1	-15,2
Grenzüb. Empfang	13,0	12,8	11,8	13,4	13,3	13,1	12,9	14,3	-1,2	-1,6	-1,6	-0,9
Luftfracht[5)]	1,587	1,546	1,790	1,635	1,539	1,593	1,629	-8,7	-5,8	3,5	2,3	2,6
Binnenverkehr	0,049	0,046	0,050	0,049	0,047	0,048	0,049	-2,4	-4,5	1,2	2,0	-0,8
Grenzüb. Versand	0,784	0,730	0,856	0,802	0,735	0,761	0,782	-6,3	-8,3	3,4	2,8	-0,3
Grenzüb. Empfang	0,754	0,770	0,884	0,784	0,756	0,784	0,798	-11,4	-3,5	3,6	1,9	5,9
Gesamter Güterv.	698,0	671,8	702,4	699,1	668,9	682,9	693,9	-0,5	-4,3	2,1	1,6	-0,6
Binnenverkehr	379,9	369,3	379,0	375,0	356,5	362,2	366,3	-1,1	-4,9	1,6	1,1	-3,6
Grenzüb. Versand	99,1	94,2	101,8	99,5	95,2	98,0	100,4	-2,3	-4,3	2,9	2,4	1,3
Grenzüb. Empfang	123,0	114,4	121,3	122,7	116,1	118,3	119,7	1,1	-5,3	1,8	1,2	-2,7
Durchgangsverkehr	95,9	93,8	100,3	101,9	101,0	104,5	107,5	1,7	-0,9	3,4	2,9	12,1

1) Innerhalb Deutschlands
2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
3) Einschl. Behältergew ichte im kombinierten Verkehr
4) Nur Rohölleitungen
5) Einschl. Luftpost. Für die Transportleistung des Durchgangsverkehrs sind keine Daten verfügbar

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Der **Durchgangsverkehr** weist seit Jahrzehnten die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf (2017/1995: 6,3 % p.a.[70]). In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Im Pandemiejahr 2020 konnte sich auch der Durchgangsverkehr einem Rückgang (-2 %) nicht entziehen, der aber deutlich geringer ausfiel als in den anderen Hauptverkehrsverbindungen und im Jahr 2021 (6 %) mehr als aufgeholt wurde. Drei Viertel des gesamten Transitverkehrs werden mit

70 Bei Ausklammerung des Jahres 2011, in dem die Datenbasis umgestellt wurde, so dass für den gesamtmodalen Durchgangsverkehr in diesem Jahr statistisch ein Rückgang um 16 % ausgewiesen wird. Die gesamtmodalen Werte ergeben sich als Summe der einzelnen Verkehrsträger mit ihren unterschiedlichen statistischen Erhebungen.

dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Die Veränderung von deren (gesamter) Transportleistung ist in aller Regel nicht weit entfernt von derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung, die im Jahr 2022 um lediglich 0,4 % gestiegen ist (vgl. Abschnitt 3.3). Die Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt dagegen noch sehr unsicher. Für letzteren schätzen wir derzeit ein Plus um 0,5 %. Der Eisenbahnverkehr wuchs hier kräftig (15 %), was das Plus im gesamtmodalen Durchgangsverkehr auf gut 1 % zog. Im Jahr 2023 wird er im Straßenverkehr und somit auch gesamtmodal außenhandelsbedingt moderat sinken, während für die Binnenschifffahrt ein spürbares Plus (12 %) zu erwarten ist, mit dem aber lediglich die wasserstandsbedingten Vorjahresverluste, die sich im Durchgangsverkehr überdurchschnittlich auswirken (-14 %), aufgeholt werden. Für die Jahre 2024 und 2025 ist auch im Transitverkehr wieder mit einem spürbaren Plus zu rechnen. Damit wird der Anstieg gegenüber dem Vorkrisenstand im Jahr 2025 mit 11 % den mit Abstand größten von den vier Hauptverkehrsverbindungen bilden.

Luftfracht

Das Luftfrachtaufkommen liegt sogar unter dem Wert von 2019 (vor Corona). Gründe für den Rückgang sind u.a. der Krieg in der Ukraine und die damit verbundenen Auswirkungen für die Weltwirtschaft. Bei den einzelnen Teilmärkten zeichnet sich dadurch 2023 ein negatives Bild ab. Für das Jahr 2023 prognostiziert das BALM im grenzüberschreitenden Güterverkehr eine Gesamtfrachtzahl von 4,672 Mio. t. Dies entspricht einem Rückgang von 6,7 %. Auf den einzelnen Teilmärkten ergibt sich dadurch ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr. (Europa: 5,9 %); (Interkontinental: 4,4 %). Für die einzelnen Interkontinentalteilmärkte werden für das Jahr 2023 folgende Werte im Vergleich zu 2022 prognostiziert: Afrika: -8,7 %; Amerika: -4,3 %; Asien: - 4,4 %

Für die kommenden Jahre werden sich die einzelnen Märkte wieder erholen und daher wird ein Wachstum im einstelligen Bereich angenommen (2024: Europa 6,1 %; Interkontinental: 2,8 %, 2025: Europa: 2,1 %, Interkontinental: 2,5 %).

Tabelle G-13: Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24	25/19
Gesamt[2)]	**4,772**	**4,591**	**5,372**	**5,010**	**4,672**	**4,847**	**5,064**	**-6,7**	**-6,7**	**3,7**	**4,5**	**6,1**
Innerdeutsch	0,123	0,117	0,132	0,129	0,123	0,125	0,127	-2,5	-4,5	1,4	1,9	3,3
Grenzüberschr.	**4,558**	**4,371**	**5,143**	**4,793**	**4,558**	**4,733**	**4,847**	**-6,8**	**-4,9**	**3,8**	**2,4**	**6,3**
- davon Europa	**1,529**	**1,505**	**1,756**	**1,508**	**1,418**	**1,504**	**1,536**	**-14,1**	**-5,9**	**6,1**	**2,1**	**0,5**
- darunter EU-28/27	0,908	0,902	1,055	1,041	1,031	1,081	1,100	-1,3	-1,0	4,8	1,8	21,2
- davon Interkont.	**3,029**	**2,866**	**3,388**	**3,285**	**3,140**	**3,229**	**3,311**	**-3,0**	**-4,4**	**2,8**	**2,5**	**9,3**
- davon Afrika	0,114	0,074	0,084	0,072	0,065	0,070	0,075	-14,9	-8,7	7,6	6,2	-34,3
- davon Amerika	0,971	0,895	1,111	1,150	1,101	1,136	1,151	3,5	-4,3	3,2	1,3	18,5
- davon Asien	1,944	1,897	2,192	2,064	1,974	2,023	2,085	-5,8	-4,4	2,5	3,1	7,3
- d. Australien/Ozean	0,004	0,023	0,007	0,000	0,000	0,000	0,000	-100	0,0	0,0	0,0	-97,4

1) Die Veränderungsraten in allen Luftfracht-Tabellen beziehen sich auf die nicht gerundeten Daten des Statistischen Bundesamtes und die nicht gerundeten Prognosewerte des BALM
2) Einschl. Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BALM-Prognosen

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Aktualisierte Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021

Die gegenwärtige Entwicklung des Personenverkehrs muss nach wie vor vor dem Hintergrund der drastischen Rückgänge und Verlagerungen im Jahr **2020** betrachtet werden, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der **Corona-Pandemie** entstanden und deshalb zum besseren Verständnis hier noch einmal zusammengefasst dargestellt werden. Damals ging der Personenverkehr nach dem jetzt endgültigen Datenstand **gesamtmodal** um 18 % (Aufkommen) bzw. 21 % (Leistung) zurück. Dabei sind **alle Verkehrsarten** zweistellig gesunken. Das geringste Minus war beim Individualverkehr zu beobachten (-13 %, Leistung), bei dem die Effekte der Eindämmungsmaßnahmen vor allem durch Verlagerungen von den öffentlichen Verkehrsmitteln gedämpft wurden. Wegen dieser Verlagerungen ist im öffentlichen Straßenpersonenverkehr der Nahverkehr um 29 % geschrumpft. Im Fernverkehr mit Bussen waren nochmals weit höhere Einbußen hinzunehmen. Im Eisenbahnverkehr fiel die Abnahme im Nahverkehr (-37 %) noch etwas größer aus als im ÖSPNV. Dazu dürfte die höhere Affinität zu Homeoffice aufgrund der längeren Entfernungen im Berufsverkehr auf der Schiene beigetragen haben. Im Fernverkehr lag die Nachfrage im März und April bei nur noch 10 bis 15 % und im gesamten Jahr bei 55 % des Vorkrisenniveaus. Der Luftverkehr ist nach Jahren des Wachstums im Jahr 2020 in einem noch nie da gewesenen Maße (-74 %) geschrumpft. Bedingt durch die weltweiten Reiseeinschränkungen und Einreiseverbote ist er ab dem Frühjahr immer weiter zum Erliegen gekommen.

Auch im Jahr **2021** standen sowohl der gesamtmodale Personenverkehr als auch alle Verkehrsarten im Zeichen der Pandemie und der anhaltenden Eindämmungsmaßnahmen, die eine spürbare Erholung verhindert haben. In allen Verkehrsarten lag die Nachfrage in den beiden Monaten Januar und Februar, als die Maßnahmen noch zum Tragen kamen, massiv, nämlich um rund ein Drittel, unter dem, noch pandemiefreien, Vorjahresstand. Anschließend hat sie sich zwar dem Vorkrisenniveau immer mehr angenähert und das gedrückte Vorjahresniveau erheblich übertroffen. Wegen der (hohen) Rückgänge am Jahresanfang nahm der gesamtmodale Personenverkehr im Jahr 2021 gegenüber dem – stark gedrückten – Vorjahresstand um lediglich 4 % zu und glich damit nur geringe Teile des vorangegangenen Einbruchs aus. Anders betrachtet hat sich der Abstand zum Jahr **2019** mit 16 **%** (Aufkommen) bzw. 18 % (Leistung) nicht wesentlich verringert. Der Sachverhalt, dass im Jahr 2021 keine oder nur geringe Teile des Vorjahresrückgangs aufgeholt wurden, gilt in der Grundtendenz für **alle Verkehrsarten**. Wie im Jahr 2020 war also der Abstand zum Vorkrisenniveau (des Jahres 2019) im Individualverkehr am geringsten (-11 %) und im Luftverkehr am höchsten (-67 %). Der ÖSPV (-31 %) und der Eisenbahnverkehr (-41 %, jeweils Fahrtenzahl) liegen zwischen diesen beiden Extremen.

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2022

Vor diesem Hintergrund wurde der Personenverkehr im Jahr 2022 grundsätzlich sowohl gesamtmodal als auch in allen Verkehrsarten mehr oder minder von dem **Aufholprozess** auf den pandemiebedingten Einbruch dominiert, der im Jahr 2021 weitgehend ausgeblieben ist. Jedoch haben sich die Perspektiven für die Haupteinflussgrößen merklich abgekühlt. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wurden die privaten Konsumausgaben von der Inflation gebremst und

haben den Einbruch des Jahres 2020 auch im Jahr 2022 noch nicht vollständig ausgeglichen. Die Erwerbstätigenzahl hat den Rückgang im ersten Pandemiejahr zwar wettgemacht, was aber infolge des anhaltenden Homeoffice nur begrenzt verkehrswirksam wurde. Beim **Pkw-Bestand** hat sich das Wachstum gegenüber der schon geringen Dynamik des Jahres 2021 nochmals abgeschwächt. Erneut ist diese geringe Bestandsausweitung vor allem auf die Umbruchsituation in der Antriebstechnologie und die hohen Lieferfristen der Industrie zurückzuführen.

Tabelle P-1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							Veränderung in % p.a.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24
Aufkommen											
Individualverkehr[2]	52350	44609	46456	47948	49878	51367	52586	3,2	4,0	3,0	2,4
Öffentl. Straßenv.[3]	9735	6864	6682	8290	9002	9718	10109	24,1	8,6	8,0	4,0
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2514	2838	3125	3271	44,5	12,9	10,1	4,7
Luftverkehr[4]	227	58	74	156	186	192	198	110,7	19,2	3,5	3,0
Insgesamt	65283	53382	54952	58908	61903	64402	66164	7,2	5,1	4,0	2,7
Leistung[1]											
Individualverkehr[2]	917,4	798,7	835,9	862,6	886,6	905,2	920,3	3,2	2,8	2,1	1,7
Öffentl. Straßenv.[3]	78,9	45,7	45,4	59,9	66,6	72,3	76,4	31,8	11,3	8,5	5,6
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	95,2	108,9	117,7	122,6	65,3	14,4	8,1	4,2
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	60,7	66,4	70,4	106,6	25,7	9,4	6,0
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1065,9	1122,9	1161,6	1189,7	10,8	5,3	3,5	2,4
	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							Veränd. in % insg.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/19	23/19	24/19	25/19
Aufkommen											
Individualverkehr[2]	52350	44609	46456	47948	49878	51367	52586	-8,4	-4,7	-1,9	0,5
Öffentl. Straßenv.[3]	9735	6864	6682	8290	9002	9718	10109	-14,8	-7,5	-0,2	3,8
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2514	2838	3125	3271	-15,4	-4,5	5,2	10,1
Luftverkehr[4]	227	58	74	156	186	192	198	-31,4	-18,2	-15,3	-12,8
Insgesamt	65283	53382	54952	58908	61903	64402	66164	-9,8	-5,2	-1,3	1,3
Leistung[1]											
Individualverkehr[2]	917,4	798,7	835,9	862,6	886,6	905,2	920,3	-6,0	-3,4	-1,3	0,3
Öffentl. Straßenv.[3]	78,9	45,7	45,4	59,9	66,6	72,3	76,4	-24,1	-15,5	-8,3	-3,2
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	95,2	108,9	117,7	122,6	-6,7	6,7	15,4	20,2
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	60,7	66,4	70,4	-32,8	-15,5	-7,5	-2,0
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1065,9	1122,9	1161,6	1189,7	-8,9	-4,0	-0,7	1,7

1) Innerhalb Deutschlands
2) Verkehr mit Pkw , Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr
3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Zu diesen Faktoren kam ein nochmaliger kräftiger Anstieg der **Kraftstoffpreise** hinzu. Nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine schoss der Preis für Superbenzin bis zum 10.3.2022 auf **2,20 Euro**. Das überstieg den Stand vom Dezember 2021 um über 50 Cent. Anschließend hat er sich, auch aufgrund des „Tankrabatts“, zurückgebildet. Dennoch verblieb im gesamten Jahr eine Verteuerung um 26 %. Dies dämpfte nicht nur den Individualverkehr, sondern auch den gesamtmodalen Verkehr, weil zahlreiche Fahrten nicht verlagert, sondern gänzlich unterlassen wurden.

Jedoch wurden alle diese, die Verkehrsnachfrage dämpfenden, Einflüsse überlagert von dem bereits erwähnten **Aufholprozess** auf die pandemiebedingten Einbrüche der Jahre 2020 und auch 2021, der wegen der weitgehenden Aufhebung der Eindämmungsmaßnahmen entstand. Dieser Effekt trat vor allem in den beiden ersten Monaten auf, die im Jahr 2021 noch massiv von dem Winterlockdown 2020/21 betroffen waren. Im weiteren Verlauf hat sich der gesamtmodale Personenverkehr dem Vorkrisenstand zwar spürbar angenähert, ihn aber andererseits auch am Jahresende noch klar verfehlt. Im gesamten Jahr ist er nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand gegenüber 2021 um gut 7 % (Fahrtenzahl) bzw. knapp 11 % (Leistung) gestiegen. Der Abstand zum Vorkrisenstand hat sich damit mit rund 10 % bzw. 9 % annähernd **halbiert**.

Diese unterjährige Entwicklung, d.h. die mehr oder minder starke Annäherung an das Vorkrisenniveau im Verlauf des Jahres 2022 mit sehr hohen Veränderungsraten (gegenüber 2021) in den beiden ersten Monaten, gilt in der Grundtendenz erneut für **alle Verkehrsarten**. Dabei sind diese Wachstumsraten gegenüber 2021 nach wie vor immer vor dem Hintergrund des Rückgangs im Jahr 2020 zu betrachten. Deshalb ist die Aussage, dass der Luftverkehr im Jahr 2022 mit Abstand am stärksten und der Individualverkehr am geringsten gestiegen ist, äußerst irreführend. Aussagefähiger ist der Vergleich von 2022 mit 2019. Hier beläuft sich der Abstand im Luftverkehr immer noch auf 31 %, im Eisenbahnverkehr und im ÖSPV auf 15 % und im Individualverkehr auf 8 % (jeweils Flug- bzw. Fahrgastzahl).

Der **Individualverkehr** entwickelte sich auch im Jahr 2022 aufgrund seiner quantitativen Dominanz grundsätzlich ähnlich wie der gesamtmodale Personenverkehr. Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** zeigten sich erhebliche Auswirkungen des 9-Euro-Tickets. Dadurch lag der Liniennahverkehr, der sich im April und im Mai – also nach Auslaufen der meisten Eindämmungsmaßnahmen – noch um (zusammen) 18 % **unter** dem Vorkrisenniveau befand, in den Monaten Juni bis August um zusammen 2 % **über** dem Stand von 2019. Das Minus der Fahrgastzahl im gesamten Jahr (gegenüber 2019) wurde dadurch von 17 % auf 14 % reduziert. Damit wurde gut die Hälfte des Rückgangs der beiden Vorjahre (zusammen -31 %) wettgemacht. Sowohl im Buslinienfernverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr hat sich die Nachfrage gegenüber dem Vorjahr zwar belebt, liegt aber immer noch um über 60 % unter dem Vorkrisenstand. Hier hat in den Sommermonaten das 9-Euro-Ticket den Buslinienfernverkehr spürbar gedämpft.

Im **Eisenbahnverkehr** lag der **Nahverkehr** im Jahr 2022 zunächst, d.h. im ersten Quartal, ebenfalls deutlich unter dem Stand von 2019. In den Monaten von Juni bis August war jedoch ein scharfer Anstieg aufgrund des 9-Euro-Tickets zu beobachten, das sich im SPNV noch erheblich stärker ausgewirkt hat als im ÖSPNV. Er verbuchte in diesen drei Monaten (zusammen) ein Plus um 29 % gegenüber 2019. Jedoch ist der SPNV nach dem Auslaufen des Rabatts im September sofort wieder auf den vorherigen Abstand zurückgefallen. Im gesamten Jahr sank die Fahrgastzahl gegenüber 2019 um 16 %. Ohne das 9-Euro-Ticket wären es 28 % gewesen. Im **Fernverkehr** lag das Fahrgastaufkommen im ersten Quartal noch massiv (32 %) unter dem Vorkrisenstand, ab dem zweiten Vierteljahr aber aufgrund der klaren Verbesserung der pandemischen Situation erstmals seit deren Beginn **darüber**. Im gesamten Jahr verblieb aufgrund des ersten Quartals ein Minus gegenüber 2019 in Höhe von 9 % (Fahrgastzahl) bzw. 3 % (Leistung). Damit lag die mittlere Reiseweite im Fernverkehr mit 313 km erstmals seit der Vereinigung Deutschlands über 300 km.

Der **Luftverkehr** hat sich im Jahr 2022 weiter erholt. Nach schwachen Passagierzahlen in 2021 (aufgrund der Corona-Pandemie) profitierte das Jahr 2022 von Nachholeffekten. Während im

Jahr 2021 insgesamt 73,9 Millionen Passagiere gezählt werden konnten, wurde diese Marke bereits im Juli 2022 überschritten. Für das Gesamtjahr 2022 lag das Passagieraufkommen bei 155,7 Millionen Fluggästen und hat sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Dies liegt vor allem daran, dass Reisen wieder einfacher geworden ist. Viele Corona-Beschränkungen sind weggefallen. Insbesondere die innereuropäischen und interkontinentalen Verbindungen trugen hier zu dem Wachstum bei. Der innerdeutsche Verkehr war und ist das derzeitige Sorgenkind des Luftverkehrs. Hier liegen die Wachstumsraten noch immer unter denen des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Analyse der bisherigen und Prognose der gesamten Entwicklung im Jahr 2023

Im Jahr 2023 weisen die Haupteinflussgrößen des Personenverkehrs in unterschiedliche Richtungen. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** werden die privaten Konsumausgaben durch die inflationsbedingten Kaufkraftverluste sowie das nach wie vor historisch niedrige Konsumklima erheblich gebremst und deshalb im gesamten laufenden Jahr – trotz des immer noch nicht vollständig aufgeholten Einbruchs aus dem Jahr 2020 – sinken. Die Erwerbstätigenzahl wird dagegen nochmals nicht unwesentlich zunehmen.

Eine Ausweitung des **Pkw-Bestands** erhöht nicht nur den Individualverkehr, sondern auch den gesamtmodalen Personenverkehr, weil die Fahrten, die mit den zusätzlichen Fahrzeugen durchgeführt werden, zum größeren Teil nicht von anderen Verkehrsmitteln verlagert werden, was in der gesamtmodalen Zahl nicht sichtbar ist, sondern induzierte (Neu-)Verkehre sind. Die Bestandserweiterung hat sich im laufenden Jahr im Vergleich zu dem sehr geringen Plus im Jahr 2022 zwar nicht unwesentlich beschleunigt, ist im langjährigen Vergleich aber immer noch niedrig. Das dürfte maßgeblich auf das verschlechterte Konsumklima zurückzuführen sein. Die **Kraftstoffpreise** werden im laufenden Jahr – nach zwei Jahren mit einer kräftigen Erhöhung um zusammen 54 % – etwas unter diesem Vorjahresniveau bleiben.

Zu diesen, insgesamt leicht expansiv wirkenden, Fundamentalfaktoren kommt der weitere **Aufholprozess** auf den pandemiebedingten Einbruch der Verkehrsnachfrage hinzu, der im Jahr 2022 erst rund zur Hälfte wettgemacht wurde und deshalb einen erheblichen Effekt auf die Entwicklung des Personenverkehrs im Jahr 2023 hat. Das **Deutschlandticket** hat für den ÖPNV eine erhebliche Bedeutung, die aber gesamtmodal nur geringfügig ins Gewicht fällt. Die Abwägung dieser Haupteinflussfaktoren und der derzeit vorliegende Datenstand für die Entwicklung im bisherigen Verlauf lassen für das gesamte Jahr **gesamtmodal** ein Plus gegenüber 2022 um gut 5 % erwarten (Aufkommen und Leistung). Der Abstand zum Vorkrisenstand reduziert sich damit auf gut 5 % bzw. 4 %.

Für den **Individualverkehr** ist vor allem bei der Leistung mit einem etwas schwächeren Wachstum gegenüber 2022 (2,8 %) als im gesamtmodalen Verkehr zu rechnen, weil hier der Aufholprozess schon weiter fortgeschritten ist als bei den anderen Verkehrsarten. Der Abstand zu 2019 liegt dagegen auch bei dieser Größe (3,4 %) wie auch bei der Fahrtenzahl (4,7 %) sehr nahe an den gesamtmodalen Werten.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** entsteht eine spürbare Wirkung aus dem Deutschlandticket. Die ersten empirischen Ergebnisse für den Mai und den Juni deuten darauf hin, dass der Effekt, bezogen auf die ohne das Ticket geschätzte Nachfrage, höher ausfallen könnte, als wir es in der Winterprognose erwartet haben (5 %). Für eine fundierte Beurteilung der

Auswirkungen muss aber erst der weitere Verlauf abgewartet werden. Davon unabhängig sind die Effekte für das gesamte Jahr aufgrund der Einführung im Mai (prozentual) schwächer als allein im Gültigkeitszeitraum. Hinzu kommen auch hier die weiteren Aufholeffekte auf die Verluste von 2020 und 2021, die im ÖSPV immer noch spürbar sind. Zusammen prognostizieren wir jetzt für den **Liniennahverkehr** ein Plus der Fahrgastzahl gegenüber 2022 um 8,5 %. Der Abstand zum Vorkrisenstand reduziert sich damit auf 7 %. Für die Verkehrsleistung erwarten wir eine geringere Zunahme gegenüber dem Vorjahr (6,5 %), so dass die Differenz gegenüber 2019 bei dieser Größe nur mehr 3 % beträgt. Vor allem im **Buslinienfernverkehr**, in Teilen auch im **Gelegenheitsverkehr** resultieren aus dem Deutschlandticket spürbare Verlagerungen zum SPNV, die beim Fernbus auf rund **15 %** der sonst zu erwartenden Fahrgastzahl geschätzt werden können. Dennoch werden die weiteren Aufholprozesse bei weitem überwiegen, so dass bei beiden Segmenten ein kräftiges Wachstum gegenüber 2022 zu erwarten ist, das aber nach wie vor wenig aussagefähig ist. Gegenüber 2019 bedeutet das immer noch ein Minus um rund die Hälfte. Im **gesamten ÖSPV** verändert sich das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -7,5 %, ggü. 2022: +8,6%). Wie im Vorjahr ist wegen des höheren Gewichts des Fernverkehrs bei der Leistung sowohl der Rückgang gegenüber dem Vorkrisenniveau (-15,5 %) als auch der Anstieg gegenüber 2022 (11 %) größer.

Beim **Eisenbahnverkehr** wird die Entwicklung des **Nahverkehrs** im Jahr 2023 vor allem vom Deutschlandticket dominiert. Dessen Effekte treten vor allem im Berufsverkehr über größere Entfernungen, die am meisten von der Rabattierung profitieren, sowie – wie 2022 während des 9-Euro-Tickets – bei den Freizeitfahrten am Wochenende auf. Beides tangiert den SPNV in einem wesentlich höheren Ausmaß als den überwiegend innerstädtischen ÖSPNV. Somit wird auch der aus dem Deutschlandticket entstehende Mehrverkehr im SPNV erheblich höher ausfallen. In der Winterprognose haben wir ihn bei der Fahrgastzahl (eines gesamten Jahres) auf 10 % und bei der Verkehrsleistung, aufgrund der weit überdurchschnittlich langen Entfernungen der zusätzlichen Fahrten, auf 20 % quantifiziert. Auch hier deuten die ersten empirischen Ergebnisse darauf hin, dass der Effekt tatsächlich noch stärker ausfallen könnte. Allerdings wird in diesen Ist-Werten auch die weitere Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste sichtbar. Im gesamten Jahr dürfte die Fahrgastzahl um 5 % unter und die Leistung bereits um gut 3 % über dem Stand von 2019 liegen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das einen Anstieg um 13 % bzw. 14 %. Auch im **Fernverkehr** liegen noch spürbare Aufholpotenziale vor, vor allem im ersten Quartal, in dem die Nachfrage im Vorjahr maßnahmenbedingt noch spürbar gedrückt war. Dem entgegen stehen die gegenwärtige, nochmals verschlechterte Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs und die Verlagerungen zum SPNV im Gefolge des Deutschlandtickets. Im gesamten Jahr dürfte die Fahrgastzahl um 2 % und die Leistung um 11 % über dem Vorkrisenstand liegen. Der Anstieg der mittleren Reiseweite, der hierin zum Ausdruck kommt, entstand zum größeren Teil schon in den Vorjahren, setzt sich aber im Jahr 2023 mit einer Zunahme um immerhin 2,5 % auf 321 km fort. Gegenüber 2022 wächst der Fernverkehr um 12 % (Fahrgastzahl) bzw. 15 % (Leistung). Beim **gesamten Eisenbahnverkehr** wird im Jahr 2023 das vom Nahverkehr geprägte Aufkommen noch um 4,5 % unter, die Leistung dagegen um 6,7 % über dem Vorkrisenniveau liegen. Gegenüber 2022 ergeben sich Zuwachsraten von 13 % bzw. 14 %, die aber auch hier nur begrenzt aussagefähig sind.

Im **Luftverkehr** spielen auch im Jahr 2023 unsichere Zukunftsaussichten eine entscheidende Rolle. Zwar scheint die Energiekrise überwunden, die Preise sind aber weiterhin auf hohem Niveau. Auch die derzeit nach wie vor noch hohe Inflation wird sich vermutlich auf die Wachstumschancen des kommenden Jahres auswirken. Bleibt die Inflation weiterhin hoch und kann diese

nicht durch weitere Entlastungspakete der Bundesregierung sowie eventuelle Lohnsteigerungen gemindert werden, wird sich die Nachfrage vermutlich weniger stark entwickeln, zumal auch die Ticketpreise wieder ansteigen. Aufgrund dieser Unwägbarkeiten wird für das aktuelle Jahr eine Passagierzahl von 185,6 Millionen angenommen. Dies liegt um 19 % über dem Stand von 2022, der Abstand zu 2019 vermindert sich damit von 31 % (2022) auf 18 %.

Prognose der Entwicklung in den Jahren 2024 und 2025

Die Prognose für die Jahre 2024 und 2025 haben wir bei allen Personenverkehrsarten mit Ausnahme des Luftverkehrs zunächst auf das Vorkrisenniveau von **2019** bezogen. Hier kommen nun wieder die üblichen Haupteinflussfaktoren zum Tragen, die für die Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021 keine und in den beiden Folgejahren eine geringere Rolle spielten bzw. noch spielen als üblich. Zum anderen werden hier auch die diversen Sondereffekte in Gestalt von dauerhaften oder temporären Auswirkungen der Pandemie (v.a. Homeoffice), des Deutschlandtickets u.a. berücksichtigt. Der Bezug auf 2019 (statt 2022 oder 2023) ist schon deshalb erforderlich, weil eine Prognose ohne Berücksichtigung des Vorkrisenniveaus äußerst fehlerträchtig wäre. Dieses generelle Vorgehen wird bei den einzelnen Verkehrsarten genauer erläutert, darunter am ausführlichsten in Abschnitt 4.2.

Von den privaten Konsumausgaben geht im Zeitraum von 2019 bis 2025 ein nur schwacher Impuls auf den Personenverkehr aus. Vom BMWK wird ein Anstieg um lediglich 0,3 % p.a. erwartet. Dies liegt sehr deutlich unter den Erwartungen früherer Projektionen (z.B. Winterprognose 2022: +0,8 % p.a. in 2025/19) und zeigt die Folgen der gegenwärtigen Krisensituation. Dies bremst **alle Personenverkehrsarten** spürbar. Bei der Erwerbstätigenzahl wird der Vorkrisenstand in den Jahren 2024 und 2025 um jeweils rund 1,5 % übertroffen. Allein dadurch würde im Zeitraum von 2019 bis 2024/25 ein leichtes Wachstum des Personenverkehrs ausgelöst. Dem stehen jedoch die dauerhaften Auswirkungen der **Pandemie** auch nach deren Überwindung gegenüber, in erster Linie das verstärkte Arbeiten im Homeoffice und daneben auch die zunehmende Nutzung von Videocalls etc., durch die Geschäftsreisen ersetzt werden.

Saldiert wird der **gesamtmodale Personenverkehr** im Jahr 2024 den Abstand zum Vorkrisenstand deutlich verkürzen und ihn im Jahr 2025 schon etwas übertreffen. Quantifiziert bedeutet das sowohl bei der Fahrtenzahl als auch der Leistung Veränderungen gegenüber 2019 in Höhe von rund -1 % (2024) bzw. +1 % (2025). Gegenüber dem jeweiligen Vorjahr sind die Wachstumsraten im Jahr 2024 (4 % (Aufkommen) bzw. 3,5 % (Leistung)) etwas niedriger als im Jahr 2023 (jeweils 5 %), was vor allem auf das sinkende Aufholpotenzial zurückzuführen ist. Dies setzt sich im Jahr 2025 fort (jeweils rund 2,5 %).

Der **Individualverkehr** wird neben den genannten Faktoren stark auch vom **Pkw-Bestand** angeregt. Zu dessen Entwicklung in den beiden kommenden Jahren gehen wir davon aus, dass erstens die Lieferfähigkeit der deutschen Automobilindustrie immer mehr wiederhergestellt sein wird. Zweitens sollte sich die Akzeptanz der Elektro-Pkw weiterhin erhöhen. Auch aus dem Flüchtlingszustrom des vergangenen Jahres entstehen gewisse expansive Effekte. Aus diesen Gründen erwarten wir für 2024 und 2025 ein deutlich höheres Wachstum als in den Jahren 2022 und 2023, nämlich um 0,9 % bzw. 0,8 %. Bezogen auf 2019 bedeutet das ein Plus um insgesamt knapp 5 % oder (ebenfalls) 0,8 % p.a. Die **Kraftstoffpreise** dürften in 2024 und 2025 um jeweils knapp 2 % steigen, liegen damit aber um 37 % über dem Vorkrisenstand.

Allein vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung wäre eine Zunahme des Individualverkehrs von 2019 bis 2024 um insgesamt knapp 2 **%** zu erwarten. Der jahresdurchschnittliche Anstieg (0,4 %) liegt erheblich unter dem längerfristigen Trend vor der Pandemie (2019/08: 1,1 %). Verantwortlich dafür ist der stärkere Kraftstoffpreisanstieg und die Schwäche des privaten Konsums bzw. der real verfügbaren Einkommen. Dem entgegen steht das verstärkte Arbeiten im **Homeoffice**, das den Berufsverkehr mit Pkw nach unseren derzeitigen Schätzungen um rund 10 % und damit die gesamte Pkw-Fahrleistung dauerhaft und langfristig um knapp **2 %** vermindert. Dadurch und durch andere, schwächere Abschläge, darunter den (beim Individualverkehr geringen) Abzugseffekt durch das Deutschlandticket, dreht sich der o.a. Anstieg um knapp 2 % (2024/19) in einen Rückgang um 1,5 %. Gegenüber dem Jahr 2023, das voraussichtlich noch um knapp 4 % unter dem Vorkrisenstand liegen wird, bedeutet das ein Plus um 2,4 %. Für die Verkehrsleistung und das Aufkommen sind ähnliche Veränderungsraten zu erwarten. Im Jahr **2025** sollten sie sich erneut etwas vermindern. Diese, im langjährigen Vergleich, hohen Werte sind natürlich, wie in den Jahren 2022 und 2023, in erster Linie auf den Wiederannäherungsprozess zurückzuführen bzw. vor dem Hintergrund des Einbruchs im Jahr 2020 zu interpretieren.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** wird der **Liniennahverkehr** im Zeitraum von 2019 bis 2024/25 von der Zunahme der Zahl der Auszubildenden nicht unwesentlich und der Erwerbstätigen etwas angeregt. Durch den Kraftstoffpreisanstieg (der Vorjahre) werden spürbare Substitutionen ausgelöst, die sich aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen prozentual im (profitierenden) ÖPNV wesentlich stärker niederschlagen als im (gedämpften) Pkw-Verkehr. Hinzu kommt der erhebliche Effekt aus dem **Deutschlandticket**, der ab dem Jahr 2024 – sofern die Verteuerung, wie unterstellt, moderat ausfällt – im gesamten Jahr wirksam sein und gegenüber 2019 einen Anstieg um mindestens 5 % erzeugen wird. Dem entgegen steht auch hier der Homeoffice-Effekt, der im ÖSPNV etwas stärker ausfallen sollte als im Individualverkehr. Zudem dürfte auch ein Teil der pandemiebedingten Substitutionsvorgänge des Jahres 2020 im Jahr 2024 noch bestehen bleiben. Saldiert sollte die Fahrgastzahl erstmals das Vorkrisenniveau erreichen und die Leistung es sogar etwas übertreffen. Bezogen auf 2023 ergibt sich bei beiden Größen ein kräftiger Zuwachs um knapp 8 % bzw. gut 5 %. Er kommt zum einen durch das Deutschlandticket und zum anderen durch die weiteren Aufholbewegungen zustande. Damit ist der Aufholprozess der pandemiebedingten Verluste aber noch nicht abgeschlossen. Deshalb erwarten wir für das Jahr **2025** ein Plus gegenüber 2024 um 4 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung). Dieser klar über dem langfristigen Trend liegende Anstieg kommt, nachdem die Preiseffekte im Jahr 2025 kaum mehr wirken, nahezu ausschließlich durch den verbleibenden Aufholprozess zustande. Dabei gehen wir davon aus, dass sich die massiven Substitutionsvorgänge des Jahres 2020 nicht nur zum Pkw, sondern auch zum Fahrrad bis zum Jahr 2025 weitgehend zurückbilden werden.

Im **Buslinienfernverkehr** hätten schon die deutlichen Preissenkungen im Schienenfernverkehr aufgrund der Minderung des Mehrwertsteuersatzes im Jahr 2020 deutliche Spuren (mehrere Prozentpunkte) hinterlassen, die dann von dem pandemiebedingten Einbruch überlagert wurden, jetzt aber nach deren Überwindung sichtbar werden. Zudem geht vom Deutschlandticket ein erheblicher dämpfender Effekt aus. Für den **Gelegenheitsverkehr** nehmen wir an, dass sich der langfristige Abwärtstrend im Prognosezeitraum fortsetzen wird. Dazu tragen sowohl weitere anzunehmende Verlagerungen zu ausländischen Unternehmen als auch Abnahmen in der Nachfrage nach Ferienzielreisen bei.

Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen auch in den Jahren 2024 und 2025 nahezu exakt im Ausmaß des Nahverkehrs. D.h. es bleibt zwischen 2019 und 2024 konstant, was gegenüber 2023 ein Plus um 8 % bedeutet, und steigt im Jahr 2025 um 4 %. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie noch um 8,3 % (2024) bzw. 3,3 % (2025) unter dem Vorkrisenstand liegt. Gegenüber dem jeweiligen Vorjahr errechnen sich ähnliche Wachstumsraten wie bei der Fahrgastzahl (8,5 % bzw. 5,6 %).

Beim **Eisenbahnverkehr** hat im **Nahverkehr** die zunehmende Auszubildendenzahl generell eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Dagegen wird der Kraftstoffpreisanstieg (der Vorjahre) zu spürbaren Verlagerungen vom Pkw führen. Zudem wird der kräftige Effekt aus dem Deutschlandticket im Jahr 2024 – auch bei einer evtl. Verteuerung – im gesamten Jahr wirksam sein. Gemäß den ersten empirischen Ergebnissen wird er sich auf mindestens 10 % (Fahrgastzahl) bzw. 20 % (Leistung) belaufen. Jedoch wird der Homeoffice-Effekt den SPNV – wegen der hier längeren Entfernungen der Berufsverkehrsfahrten und der dadurch entstehenden höheren Affinität – nach aller Voraussicht wesentlich stärker bremsen als alle anderen Verkehrsarten. Saldiert sollte die Fahrgastzahl im Jahr 2024 das Vorkrisenniveau erstmals übertreffen, und zwar mit gut 5 % sogar spürbar. Die Leistung, die nach aller Voraussicht bereits im laufenden Jahr über dem Stand von 2019 liegen wird, wird diesen im Jahr 2024 schon um **16 %** übertreffen.

Der **Fernverkeh**r hat mit dem kräftigen Anstieg, der sich für das laufende Jahr abzeichnet, das Vorkrisenniveau bereits übertroffen, darunter die Leistung zweistellig. Der Wiederannäherungsprozess dürfte hier somit weitgehend abgeschlossen sein. Gegenüber 2019 hätte die kräftige Preissenkung um rund 10 % am Jahresanfang 2020, die durch die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes entstand, einen zusätzlichen Effekt von rund 5 % bei der Leistung ausgelöst, der also erst nach Überwindung der Pandemie sichtbar wird. Zu diesem Sonderfaktor kommt auch hier der Kraftstoffpreisanstieg hinzu. Das Angebot wird tendenziell weiterhin verbessert und ausgeweitet. Jedoch werden die massiv verschlechterte Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs und die Sperrung der hochbelasteten Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim über fünf Monate des Jahres 2024 die Nachfrage leicht dämpfen. Eine stärkere Bremswirkung entsteht aus dem Deutschlandticket. Bezogen auf die Nachfrageentwicklung zwischen 2019 und 2024/25 ist der größte dämpfende Faktor nach wie vor der Ersatz von Geschäftsreisen durch Videocalls etc. Nach Abzug dieser Effekte erwarten wir ein Wachstum zwischen 2019 und 2024 bei der Fahrgastzahl um knapp 4 % und bei der Leistung um fast 15 %. Die hohe Differenz zwischen den beiden Werten entsteht auch durch die bis 2022 bzw. 2023 aufgelaufenen Werte bzw. die erwähnte, in diesen Jahren spürbar gestiegene mittlere Reiseweite. Bezogen auf 2023 belaufen sich die Veränderungen auf nur noch 1,4 % bzw. gut 3 %. Deren klare Verminderung gegenüber 2023 (12 % bzw. 15 %) ist vor allem auf die Beendigung des Aufholprozesses im laufenden Jahr zurückzuführen. Im Jahr **2025** werden die Impulse aus der Gesamtwirtschaft etwas geringer, die des Deutschlandtickets und der Großbaustellen gleich hoch sein. Somit wird die Nachfrage mit 1,6 % (Aufkommen) und 3,3 % (Leistung) in einem ähnlichen Ausmaß zunehmen wie im Jahr 2024.

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich im **gesamten Eisenbahnverkehr** für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme um gut 10 % (2024) und knapp 5 % (2025, jeweils ggü. Vorjahr). Bei der Leistung besitzt der schwächer wachsende Fernverkehr einen größeren Anteil, so dass sie mit gut 8 % und gut 4 % langsamer zunimmt. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 bereits um rund 10 % bzw. 20 % übertroffen. Das ist der größte Abstand aller Personenverkehrsarten.

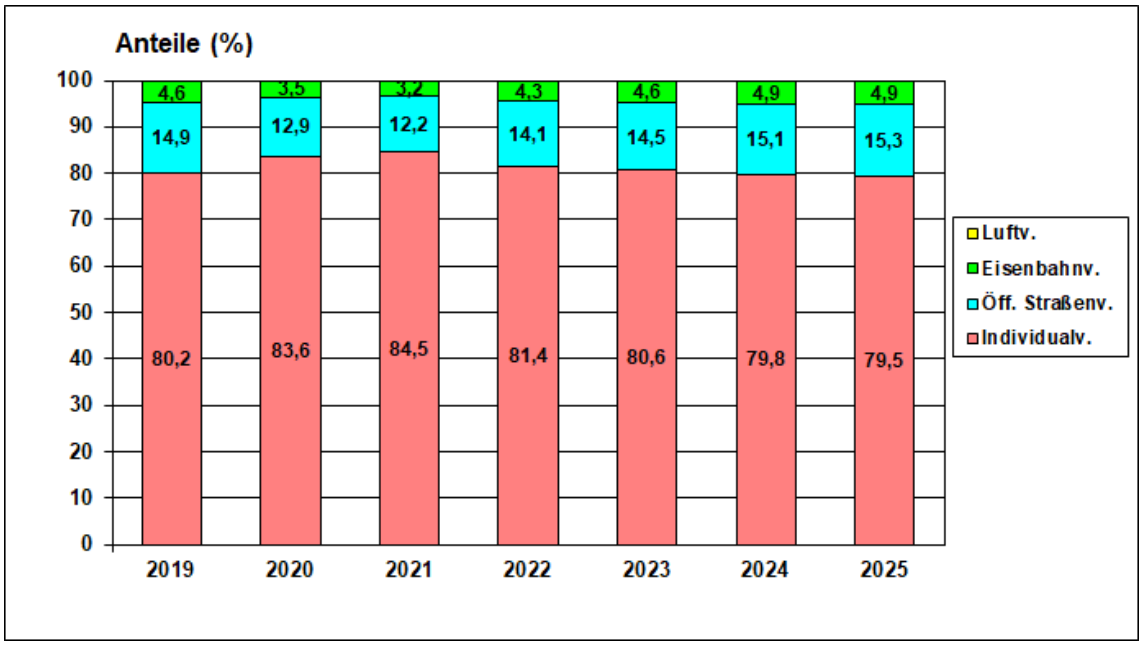
Im **Luftverkehr** wird für das Jahr 2024 nur eine schwache Steigerung auf rund 192 Millionen Fluggäste angenommen (3,5 %). Sie wird hauptsächlich wieder durch den europäischen und interkontinentalen Verkehr erreicht werden, während für den innerdeutschen Verkehr nur von einer geringen Steigerung ausgegangen wird. Stärkere Steigerungen, die in den vorangegangenen Jahren zu beobachten waren, sind derzeit nicht in Sicht. Die Corona-Krise scheint überwunden und weitere Einschränkungen dazu werden den Luftverkehr nicht weiter beeinflussen. Das Vorkrisenniveau von 2019 scheint dennoch in den nächsten Jahren noch nicht erreichbar.

Modal Split

Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergibt sich im **Modal Split** des Personenverkehrs folgendes Bild, das auch hier maßgeblich von der Pandemie geprägt ist: Der Anteil des Individualverkehrs stieg im Jahr 2020 in einem Ausmaß, das seit Jahrzehnten nicht mehr zu beobachten war, blieb im Jahr 2021 annähernd auf diesem Niveau, sinkt dann aber bis 2023 wieder auf nahezu exakt den Vorkrisenwert und wird voraussichtlich auch danach weiter abnehmen.

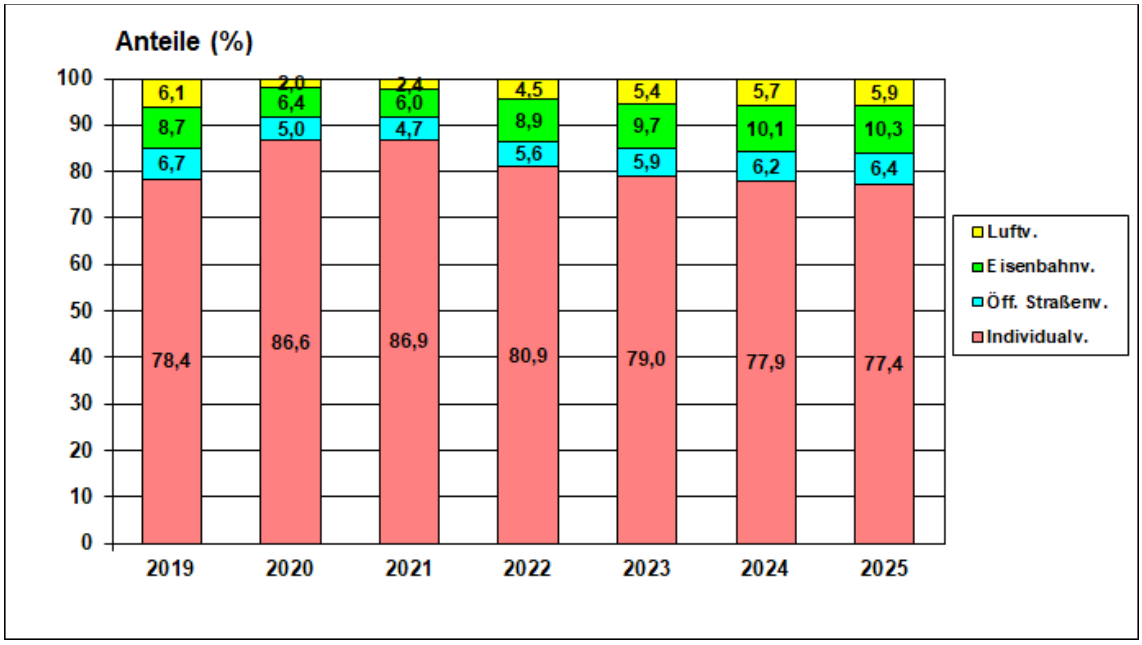
Die Anteile der öffentlichen Verkehrsarten entwickeln sich vice versa. Zwischen 2019 und 2021 nahmen die Anteile sowohl des Eisenbahnverkehrs als auch des ÖSPV kräftig ab, im Jahr 2022 aber wieder fast auf das Vorkrisenniveau zu. Anschließend wird sich dieser Anstieg in allen Jahren fortsetzen. Dazu tragen das Deutschlandticket und die Aufholprozesse bei. Für den Luftverkehr bedeutet der Rückgang zwischen 2019 und 2022 einen vollständigen Trendbruch. Zwar waren hier in der langjährigen Vergangenheit schon mehrfach Anteilsrückgänge zu beobachten, zuletzt 2001/02 (Dotcom-Rezession, 9/11 und SARS) und 2009 (Weltwirtschaftskrise). Sie waren dann aber in allen Fällen bereits im Folgejahr vollständig aufgeholt. Die pandemiebedingten Marktanteilsverluste werden dagegen auch im Jahr 2025 noch nicht vollständig ausgeglichen sein. Bei allen Verkehrsarten sind die Veränderungen der Anteile in den einzelnen Jahren bei der Leistung größer als beim Aufkommen.

Abbildung P-1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Abbildung P-2: Modal Split der Personenverkehrsleistung



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Aktualisierte Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021

Auch in dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelristprognose soll vor der Analyse der aktuellen Entwicklung des Individualverkehrs zum besseren Verständnis noch einmal kurz auf den außergewöhnlichen Verlauf im Jahr **2020** eingegangen werden, der die Entwicklung in den Folgejahren nach wie vor prägt. Im Jahr 2020 haben die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie einen Rückgang der **Pkw-Fahrleistung** in den Lockdown-Monaten um bis zu 34 % und im gesamten Jahr um über **10 %** ausgelöst. Ein Minus in diesem Ausmaß ist in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland ohne Beispiel. Der bisher stärkste Rückgang belief sich auf 4 % und fand im Ölpreiskrisenjahr 1981 statt.

Die **Verkehrsleistung** nahm nach den (aktualisierten) Modellrechnungen des DLR **noch stärker** ab (-13 %).[71] Dies stützte sich zunächst auf qualitative Einschätzungen, dass die mittlere Besetzung der Pkw wegen erstens des überproportionalen Rückgangs von Fahrten mit einer überdurchschnittlichen Zahl der Insassen (Urlaubs-, Freizeitverkehr, Begleitfahrten von Schülern) und zweitens des Rückgangs der Besetzung selbst wegen der Infektionsgefahr (z.B. bei Fahrgemeinschaften) gesunken ist. Empirisch gestützt werden diese Einschätzungen mittlerweile durch die Entwicklung der Zahl der „Fahrzeugbenutzer“ in der Straßenverkehrsunfallsstatistik, die im Jahr 2020 um 2,5 % gesunken ist.[72]

Für das **Verkehrsaufkommen** nimmt das DLR einen noch höheren Rückgang im Jahr 2020 an (-15 %) als für die Verkehrsleistung, d.h. einen Anstieg der mittleren Fahrtweite. Begründet wird das mit dem unterproportionalen Rückgang von Fahrtzwecken mit überdurchschnittlich hohen Entfernungen (Berufs- und Freizeitverkehr). In die gleiche Richtung wirkte die Substitution von (kurzen) Pkw- durch Fahrradfahrten und der Wegfall von (ebenfalls kurzen) Begleitverkehren.

Im Jahr **2021** haben der Pandemieverlauf bzw. die anhaltenden Eindämmungsmaßnahmen eine spürbare Erholung des Individualverkehrs, die am Jahresanfang ursprünglich zu erwarten war, **verhindert**. Hinzu kam der damalige kräftige Kraftstoffpreisanstieg (23 %, nominal). Im Ergebnis lag die **Pkw-Fahrleistung** um lediglich knapp 1 % über dem stark gedrückten Vorjahresniveau bzw. nach wie vor um rund 10 % unter dem Stand von 2019.

Für die anderen Kennziffern des Individualverkehrs nimmt das DLR nun an, dass der Besetzungsgrad seinen Rückgang des Jahres 2020 mehr als ausgeglichen hat, so dass die **Verkehrsleistung** mit 4,7 % deutlich stärker als die Fahrleistung gestiegen ist.[73] Für die mittlere Fahrtweite wird wegen des zunehmenden Anteils des Urlaubsverkehrs mit seinen langen Strecken ein erneutes Plus geschätzt, das allerdings geringer ausfällt (0,5 %) als im Vorjahr (2,2 %). Somit hat sich das **Verkehrsaufkommen** etwas schwächer erhöht (4,1 %) als die Verkehrsleistung, aber ebenfalls klar stärker als die Fahrleistung.

---

71 BMVI (Hrsg.) / DLR (Bearb.), Verkehr in Zahlen 2022/23, S. 153, 217 und 219.

72 Die in Tabelle P-2 ausgewiesenen Werte für die Besetzung (2019: 1,42) sind das rechnerische Ergebnis der Division der Verkehrsleistung von Pkw und motorisierten Zweirädern durch die Fahrleistung nur von Pkw. Der exakte Wert aus der Verkehrsleistung nur von Pkw lautet 1,39.

73 Die aktualisierten Ergebnisse für 2021 wie auch diejenigen für 2022 wurden uns vom DLR freundlicherweise vorab zur Verfügung gestellt. Sie werden so in „Verkehr in Zahlen 2023/24“ veröffentlicht.

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2022

Vor diesem Hintergrund wurde der Individualverkehr im Jahr 2022 grundsätzlich von dem **Aufholprozess** auf die vorangegangenen Verluste dominiert. Jedoch haben sich im Verlauf die Perspektiven für die Haupteinflussgrößen merklich abgekühlt. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** wurden die privaten Konsumausgaben (3,9 %) von der Inflation gebremst und haben deshalb den Einbruch des Jahres 2020 auch im Jahr 2022 noch nicht vollständig ausgeglichen. Die Erwerbstätigenzahl hat den Rückgang im ersten Pandemiejahr zwar wettgemacht (+1,4 %), was aber infolge des anhaltenden Homeoffice nur begrenzt verkehrswirksam wurde.

Die Ausweitung des **Pkw-Bestands**, sowohl eine zentrale Kennziffer als auch ein Haupteinflussfaktor für die Entwicklung des Individualverkehrs, hat sich im Jahr 2022 gegenüber der schon geringen Dynamik des Vorjahres nochmals abgeschwächt. Am 1.7.2022 lag er nur noch um 0,3 % über dem Vorjahresstand. Im Allgemeinen kommt der Stand zum 1.7. eines Jahres dem Jahresdurchschnittswert näher als der Jahresendbestand, weshalb wir in Tabelle P-2 ersteren ausweisen. Bis zum Jahresende 2022 hat sich der Anstieg zwar etwas erhöht, war aber mit 0,5 % immer noch weit von der langjährigen kräftigen Bestandsausweitung in den Jahren von 2009 bis 2019 (1,3 % p.a.) entfernt.

Dieses geringe Ausmaß des Jahres 2022 ist auf mehrere **Gründe** zurückzuführen. Deren erster liegt in der Umbruchsituation in der Antriebstechnologie und den hohen Lieferfristen der Industrie. Auch die gesamtwirtschaftliche Abkühlung bzw. die sie auslösende geopolitische Situation dürfte sich im Bestandszugang niedergeschlagen haben. So hat das Konsumklima ab Mai 2022 historisch niedrige Tiefststände erreicht. Von der demographischen Seite entstanden bis zur Jahresmitte auch noch keine wesentlichen Impulse, weil die Flüchtlinge aus der Ukraine erst allmählich einen Pkw erwerben, wenn die ökonomischen und administrativen (Führerscheinerwerb bzw. Anerkennung der vorhandenen) Voraussetzungen dafür geschaffen sind. Die von den Flüchtlingen mitgebrachten Pkw sind im deutschen Bestand zunächst nicht enthalten. Da wegen der Zuwanderungen die Zahl der fahrfähigen Einwohner über 18 Jahren vergleichsweise kräftig zugenommen hat (0,7 %, Jahresdurchschnitt, vgl. Abschn. 2.2), ist die **Pkw-Dichte** im Jahr 2022 (im Vorjahresvergleich) zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland **gesunken**, und zwar mit 0,4 % in einem nicht unwesentlichen Ausmaß. Allerdings ist dies ein eher rechnerischer Befund.

Ein erheblicher dämpfender Effekt auf den Pkw-Verkehr entstand im abgelaufenen Jahr bei den **Kraftstoffpreisen**. Hier schlug allein die (im Vorjahresvergleich) massive Erhöhung des Rohölpreises um 57 % (deutscher Einfuhrpreis, vgl. Abschn. 2.5) auf den Tankstellenpreis – einschließlich der dadurch zusätzlich anfallenden Mehrwertsteuer – mit 26 Cent oder 17 % durch (Superbenzin). Die Anhebung des CO_2-Preises um 5 Euro/t hat den Benzinpreis lediglich um 1,4 Cent erhöht. Der sog. „Tankrabatt“ hat den Mineralölsteuersatz – ebenfalls einschließlich der anteiligen Mehrwertsteuer – um 35 (Superbenzin) bzw. 17 Cent / Liter (Dieselkraftstoff) reduziert, auch wenn er offensichtlich nicht vollständig im Juni, sondern erst danach weitergegeben wurde. Die Wirkung auf den Jahresdurchschnittspreis beträgt ein Viertel davon. Dieser lag für Superbenzin mit 1,93 Euro / Liter um **35 Cent** über dem Vorjahreswert. Dies liegt erheblich über der Summe der vorgenannten Effekte (rund 20 Cent) und ist auf den Anstieg der Preiskomponente „Sonstiges“ zurückzuführen, die aus Kosten für Verarbeitung, Transport, Vertrieb etc. besteht (vgl. Abb. P-5). Prozentual beläuft sich der Preisanstieg auf 22 %. Bei Dieselkraftstoff fällt er mit 40 % noch wesentlich kräftiger aus, so dass sich der Gesamtindex um **26 %** erhöhte.

Allein dieser Einfluss hätte die Pkw-Fahrleistung des Jahres 2022 bei Ansetzung ihrer langfristigen (Kraftstoff-)Preiselastizität in Höhe von -0,15 um **4 %** abgesenkt. Generell wirken Preiserhöhungen, wenn sie vorherige Rückgänge ausgleichen wie zuvor in den Jahren 2017/18, 2010 und 1989 (vgl. Abb. P-5), weniger stark, als wenn sie auf einem nicht gedrückten Stand aufsetzen. Letzteres war im Jahr 2022 – im Gegensatz zu 2021 – der Fall, so dass der Effekt ungebremst wirkte. Mit der letztjährigen Entwicklung wurde nunmehr auch erstmals der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2012 übertroffen. Gedämpft wird der Effekt allerdings durch die allgemeine Preissteigerungsrate, die im Jahr 2022 bei 6,9 % lag (2020 = 100, vgl. Abschn. 2.3). Aber auch deflationiert stieg der Kraftstoffpreis immer noch um 18 %.

Unter normalen Umständen ist ein Preiseffekt in Höhe von 4 % durch andere, expansiv wirkende Einflüsse (Einkommen, Bestandszugang) kaum auszugleichen. Im Jahr 2022 überwog jedoch die erwähnte **Aufholbewegung** auf die pandemiebedingten Einbrüche, die wegen der weitgehenden Aufhebung der Eindämmungsmaßnahmen entstand und eine fortgesetzte Wiederannäherung an das Vorkrisenniveau erwarten ließ. Sie wurde durch den Kraftstoffpreisanstieg allerdings erheblich abgeschwächt. Zur möglichst präzisen Abschätzung der Effekte haben wir erneut das, im Jahr 2020 im Rahmen unseres „Corona-Monitoring“ entwickelte, Indikatorensystem genutzt. Es umfasst

- das „Verkehrsbarometer“ der BASt, das rund 1700 Dauerzählstellen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen umfasst[74] (Zeitverzögerung knapp zwei Monate) und in der Regel das erste belastbare Datum zur kurzfristigen Entwicklung des Kfz-Verkehrs liefert,
- den Absatz von Ottokraftstoff aus den „Amtlichen Mineralöldaten“ des BAFA (Zeitverzögerung rund zwei Monate),
- die Straßenverkehrsunfallstatistik, die insbesondere zur Kalibrierung der nur für Fernstraßen verfügbaren BASt-Daten an das gesamte Straßennetz dient (Zeitverzögerung der detaillierten Daten knapp drei Monate)
- sowie die Auswertungen der Mobilfunkdaten seitens des Statistischen Bundesamts, die zwar nur die gesamte Mobilität (aller Verkehrsarten) abbilden, aber aufgrund der Dominanz des Individualverkehrs auch für letzteren herangezogen werden können und mit einer Zeitverzögerung von nur wenigen Tagen vorlagen.[75]

Die Ergebnisse für den Verlauf im Jahr 2022 können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Im **Januar** und **Februar** lag der Pkw-Verkehr erheblich, nämlich um über 20 %, über dem gedrückten Niveau von 2021, aber noch um 9 % unter dem Stand von 2019 (vgl. Abb. P-3).
- Im **März** und **April** lag das Minus gegenüber 2019 weiterhin bei 9 %. Hier hat sich die kräftige Verteuerung des Kraftstoffpreises um 52 % (ggü. 2019) ausgewirkt. Das Plus gegenüber 2021 verminderte sich kräftig aufgrund der Erholung im Vorjahreszeitraum.
- Im **Mai** hat sich der Abstand dem Vorkrisenniveau sprunghaft auf 4 % verringert, ist aber anschließend in allen Monaten bis zum **Jahresende** mit nur leichten Schwankungen in einer Bandbreite von 5 % bis 7 % geblieben. Von Juni bis August kam die Wirkung des 9-Euro-Tickets hinzu, die wir (beim Pkw-Verkehr) auf rund 2 Prozentpunkte schätzen, aber durch die

---

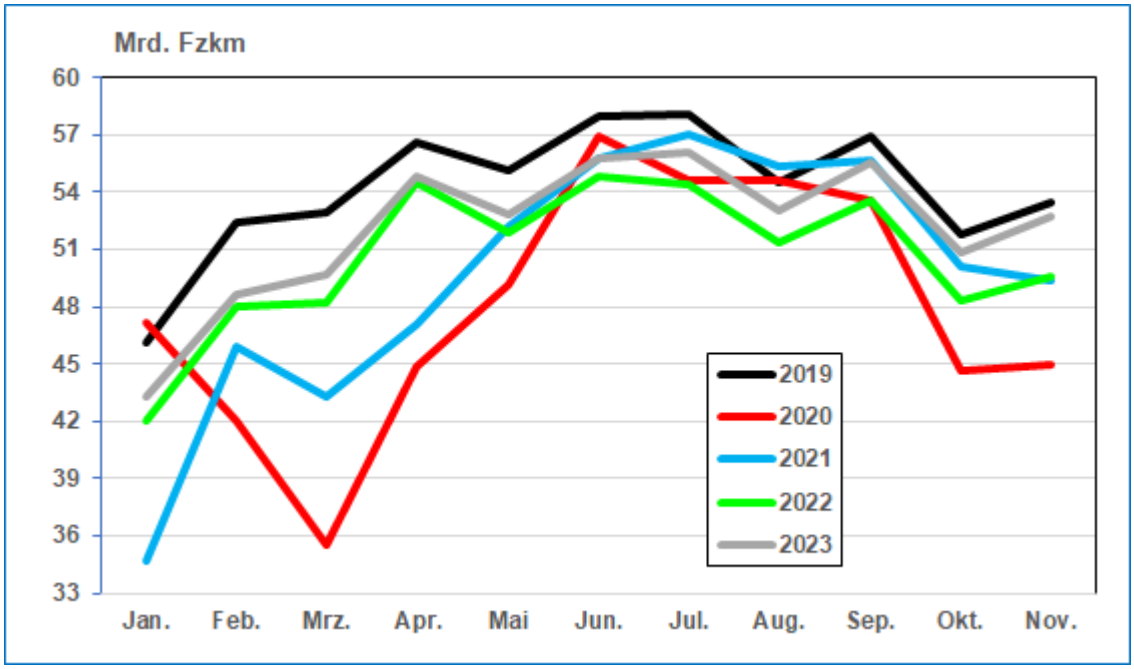
74 https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer-2022.pdf

75 Statistisches Bundesamt, Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten, https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html , Abb. 3, und die dort hinterlegten Daten. Bedauerlicherweise wurde die Aktualisierung dieser Indikatoren am dem 1. Januar 2023 eingestellt.

Auswirkungen des „Tankrabatts“ annähernd ausgeglichen wurde. Von Juli bis November wurde sogar das Vorjahresniveau um bis zu 5 % unterschritten, was zum großen Teil auf Urlaubsfahrten zurückzuführen ist, die im Jahr 2021 mit dem Pkw in die deutschen Urlaubsgebiete durchgeführt wurden, im Jahr 2022 aber wieder durch Flugreisen ersetzt wurden.

- Für das **gesamte Jahr** errechnet sich gegenüber 2019 ein Minus um **7 %**, was im Vergleich zum Vorjahr ein Plus um **3 %** bedeutet. Damit wurde also in den beiden Jahren 2021 und 2022 lediglich **ein Drittel** des Rückgangs von 2020 ausgeglichen.

Abbildung P-3: Monatliche Entwicklung der Pkw-Fahrleistung von 2019 bis 2023



Quellen: BASt, BAFA, StBA / Teralytics, eigene Berechnungen

Diese Aussagen beziehen sich auf die **Pkw-Fahrleistung**, deren empirische Absicherung aus den o.a. Indikatoren die höchste von allen Kennzahlen des Individualverkehrs ist. In der Winterprognose 2022/23 haben wir für die **Verkehrsleistung** und das **Aufkommen** die Wachstumsraten (ggü. 2021) etwas höher angesetzt als für die Fahrleistung, weil die Rückgänge im Jahr 2020 und damit die Aufholpotenziale höher waren. Jedoch hat das DLR für das Jahr 2022 zunächst das Plus der Fahrleistung gegenüber 2021 auf die beiden anderen Größen übertragen, was wir für die vorliegende Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprogose übernehmen. Der Abstand zum Vorkrisenstand reicht somit von 6 % (Verkehrsleistung) bis zu 8,4 % (Aufkommen, vgl. Tab. P-2, unterer Block).

Analyse der bisherigen und Prognose der gesamten Entwicklung im Jahr 2023

Im Jahr 2023 weisen die Haupteinflussgrößen des Individualverkehrs in unterschiedliche Richtungen. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** werden die privaten Konsumausgaben durch die inflationsbedingten Kaufkraftverluste sowie das historisch niedrige Konsumklima erheblich gebremst und deshalb im gesamten laufenden Jahr – trotz des immer noch nicht vollständig aufgeholten Einbruchs aus dem Jahr 2020 – gemäß der BMWK-Projektion vom April 2023

geringfügig (-0,1 %), gemäß aktuelleren Prognosen noch etwas mehr (rund 1 %) sinken (vgl. Abschn. 2.3). Die Erwerbstätigenzahl wird dagegen nochmals zunehmen (0,8 %).

Beim **Pkw-Bestand** haben wir die o.a. schwache Entwicklung in den Jahren 2021 und 2022 schon in der Winterprognose vom März 2023 nicht als Beginn einer klaren Abschwächung der Bestandsausweitung bewertet, sondern auf die genannten Sonderfaktoren zurückgeführt. Die damaligen Erwartungen, dass sich erstens die Lieferfähigkeit der deutschen Automobilindustrie aufgrund der allmählichen Behebung der internationalen Lieferkettenproblematik durchgreifend verbessert und zweitens sich die Akzeptanz der Elektro-Pkw weiterhin stetig erhöhen und – damit zusammenhängend – auch das Angebot dieser Fahrzeuge weiter spürbar ausgeweitet wird, haben sich zumindest tendenziell als richtig erwiesen. Allerdings wurde das durch die Reduktion der Förderung ab Jahresbeginn etwas abgeschwächt.

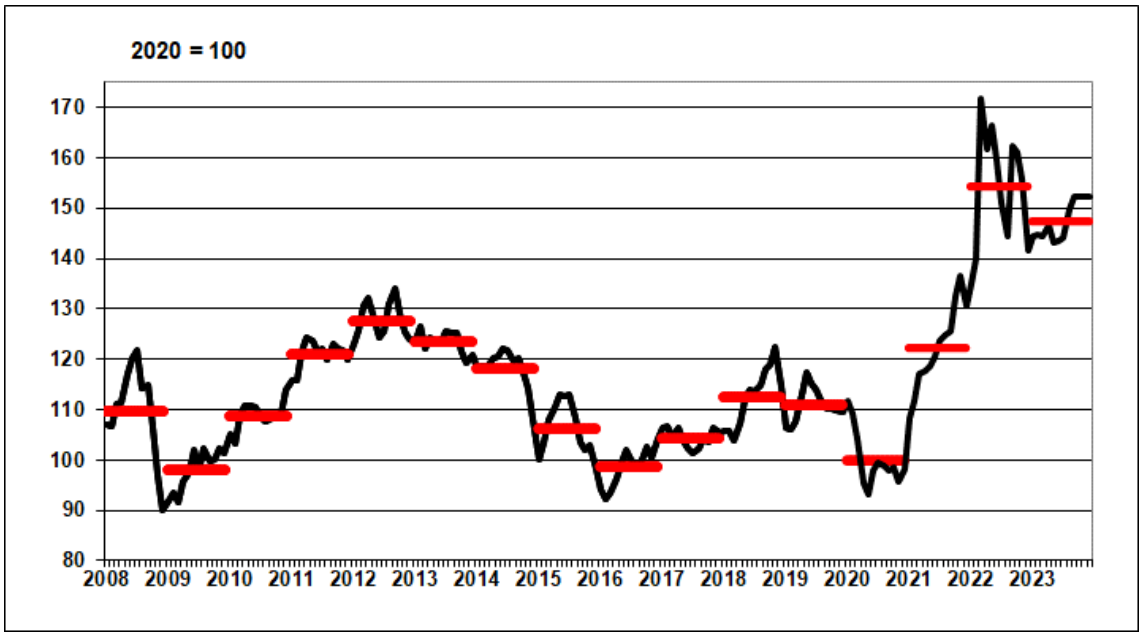
Zum 1.7.2023 zeigt der mittlerweile vorliegende Ist-Wert einen Bestandszugang um **0,7 %** gegenüber dem entsprechenden Vorjahresstand. Dies bedeutet einerseits eine nicht unwesentliche Beschleunigung im Vergleich zur Ausweitung im Jahr 2022, liegt aber andererseits spürbar unter unserer Winterprognose (1,3 %). Dieser, auf den ersten Blick hohe, Wert ist zwar auch vor dem gedrückten Wert zum Vorjahreszeitpunkt (0,3 %) zu interpretieren. Dennoch liegt die Bestandsweitung im bisherigen Verlauf unter unseren Erwartungen. Das dürfte maßgeblich auf die verschlechterten konjunkturellen Aussichten zurückzuführen sein. Der Konsumklimaindex der GfK hat sich im ersten Halbjahr 2023 zwar erholt, liegt aber immer noch auf einem historisch niedrigen Niveau. Aus diesem Grund erwarten wir für den weiteren Verlauf des Jahres keine wesentliche Beschleunigung und prognostizieren den Bestandszuwachs am Jahresende auf 0,8 %. Da die Einwohnerzahl nach wie vor steigt, wenngleich schwächer (0,5 %, Jahresdurchschnitt) als im Vorjahr, bedeutet das für die **Pkw-Dichte** einen nur geringen Anstieg um **0,2 %**.

Ob die nach Deutschland geflohenen Ukrainer die administrativen und ökonomischen Voraussetzungen zum Kauf eines Pkw erwerben bzw. besitzen, hängt auch von der Dauerhaftigkeit der Zuwanderung ab (vgl. Abschn. 2.2). Letzteres gilt auch für die Frage, in welchem Ausmaß die aus der Ukraine mitgebrachten Fahrzeuge in Deutschland angemeldet werden und somit auch statistisch den Bestand erhöhen, Darüber kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine belastbare Aussage getroffen werden. Ein gewisser Effekt auf die Bestandsausweitung um einige Zehntelprozentpunkte, was einer niedrigen sechsstelligen Zahl von Pkw entspräche, sollte im laufenden Jahr aber realistisch sein.

Die **Kraftstoffpreise** bewegten sich in den ersten sieben Monaten des Jahres 2023 in einer sehr engen Bandbreite und lagen damit ab März spürbar unter den Werten des Vorjahres, als sie nach Kriegsausbruch in die Höhe schossen (vgl. Abb. P-4). Im August und im bisherigen Verlauf des September (22.9.) haben sie diesen Korridor verlassen und sind gegenüber Juli um immerhin 6 % gestiegen (Superbenzin (E10): 8 Cent). Unter der Annahme einer Konstanz im weiteren Verlauf liegt der Gesamtindex im Jahresdurchschnitt um **4 % unter** dem Vorjahresstand. Das Minus ist ausschließlich auf den Rohölpreis zurückzuführen, der gegenüber dem hohen Stand des Vorjahres um 19 % sinkt (deutscher Einfuhrpreis, Jahresdurchschnitt, vgl. Abschn. 2.5). Dadurch wird der Kraftstoffpreis rechnerisch um (einschl. anteiliger Mehrwertsteuer) 13 Cent vermindert. Der CO_2-Preis wurde nach der geänderten Rechtslage im Jahr 2023 nicht weiter erhöht. Dem entgegen steht jedoch der Basiseffekt aus der letztjährigen temporären Senkung des Mineralölsteuersatzes („Tankrabatt“), der sich im Jahresdurchschnittsvergleich 2023/22 auf immerhin 8 Cent pro Liter beläuft. Dies gleicht also den Rohölpreisrückgang teilweise aus. Die

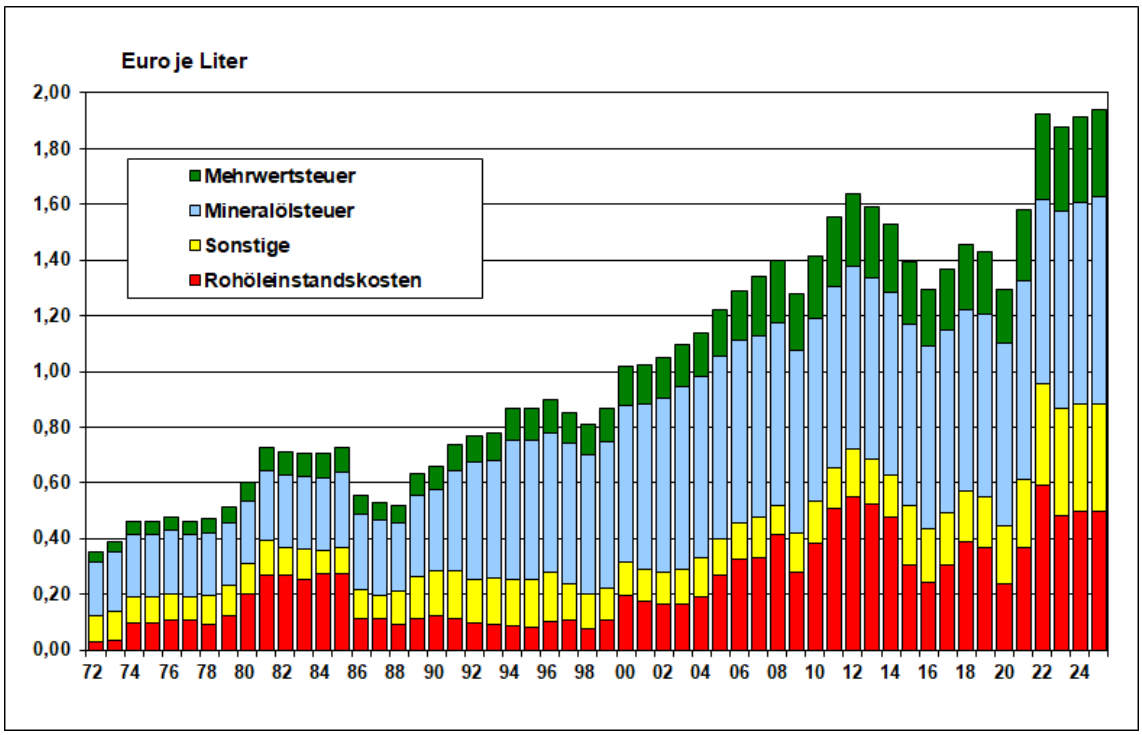
Preiskomponente „Sonstige“, die sich wie erwähnt im Jahr 2022 drastisch erhöht hat, bleibt im Jahr 2023 annähernd auf dem hohen Niveau. Damit vermindert sich der gesamte Endpreis für Superbenzin um rund 5 Cent (vgl. Abb. P-5). Bei Dieselkraftstoff ist die Verbilligung noch größer, so dass der Kraftstoffpreisindex nominal um 4,4 % und deflationiert mit dem Verbraucherpreis, für den ein Anstieg um 5,5 % erwartet wird (vgl. Abschn. 2.3), um **9 %** sinkt.

Abbildung P-4: Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex



Quellen: Statistisches Bundesamt

Abbildung P-5: Langfristige Entwicklung des Preises für Superbenzin



Quellen: en2x (früher: Mineralölwirtschaftsverband), BAFA, eigene Prognosen

Allein vor diesem Hintergrund der Fundamentalfaktoren wäre für die Pkw-Fahrleistung des Jahres 2023 ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um rund **1½ %** zu prognostizieren. Dazu trägt die Kraftstoffpreisentwicklung mehr bei als die Bestandsausweitung. Hinzu kommt das weitere **Aufholpotenzial** auf den pandemiebedingten Einbruch im Jahr 2020, von dem, wie beschrieben, in den Jahren 2021 und 2022 erst rund ein Drittel wettgemacht wurde.

Die **tatsächliche** Entwicklung im bisherigen Verlauf des Jahres kann mit dem o.a. Indikatorensystem folgendermaßen abgeschätzt werden (vgl. Abb. P-3):

- Für den **Januar** zeigt das Verkehrsbarometer (-4,7 % ggü. 2019) eine spürbare **Verbesserung** gegenüber dem zweiten Halbjahr des Vorjahres (-8 %). Auch gegenüber dem Januar 2022 ist ein höheres Plus zu beobachten. Im Zusammenhang mit den Folgewerten muss dies allerdings als Ausreißer betrachtet werden.
- Denn in den Monaten von **Februar** bis **April** hat sich der Abstand wieder auf 7,5 %, 9,7 % und 7,8 % **erhöht**. Für den Gesamtverkehr haben wir diese Raten allerdings etwas abgesenkt, weil wir davon ausgehen, dass sich der innerstädtische Pkw-Verkehr weniger stark verändert hat.
- Waren die Abstände zu 2019 für diese drei Monate überraschend hoch, so waren sie für den **Mai** und den **Juni** mit 3,3 % und 4,7 % ebenso überraschend **niedrig**. Diese Werte des Verkehrsbarometers werden durch die Entwicklung des Ottokraftstoffabsatzes in den beiden Monaten – im Februar und im März ist er gegenüber 2019 sogar gestiegen – bestätigt. Der Kraftstoffpreis ist im Mai 2023 gegenüber April um 2,5 % gesunken, im Mai 2019 dagegen gegenüber April um 4 % gestiegen, so dass sich der Anstieg 2023/2019 im Mai spürbar auf 22 % reduziert hat (April: 30 %). Auf den Effekt des Deutschlandtickets, das am 1. Mai eingeführt wurde, wird später noch eingegangen. Beides kann die spürbare Verbesserung des Pkw-Verkehrs auf Bundesfernstraßen, die auch für das Gesamtnetz anzunehmen ist, nur sehr begrenzt erklären.

Der Verlauf in diesen beiden Monaten könnte dahingehend interpretiert werden, dass die Wiederannäherung an den Vorkrisenstand doch wieder etwas rascher verläuft, als es aufgrund der ersten vier Monate zu schließen war. Andererseits ist nicht auszuschließen, dass wie im Januar Sonderfaktoren zu dem Ergebnis geführt habe, nur in die andere Richtung. Deshalb nehmen wir für das **zweite Halbjahr** eine lediglich **moderate Wiederannäherung** an das Niveau von 2019 an, so dass der Abstand im Dezember nur mehr gut 1 % und im gesamten Halbjahr 2,5 % beträgt. Damit erhöht sich das Plus gegenüber 2022 von 2 % im Juni auf gut 6 % im Dezember (vgl. Abb. P-3). Für das **gesamte Jahr** errechnet sich gegenüber 2019 ein Minus (der Pkw-Fahrleistung) um **3,9 %**, was im Vergleich zum Vorjahr ein Plus um 3,2 % bedeutet. Damit wird also im laufenden Jahr ein **weiteres Drittel** des Einbruchs im Jahr 2020 aufgeholt.

Die **Gründe** für das Plus liegen zum einen in den, wie gezeigt, insgesamt klar expansiven Haupteinflussfaktoren (Kraftstoffpreis und Bestandszugang) und zum anderen in dem Aufholprozess. Die gesamtwirtschaftliche Abkühlung wirkt im Vergleich dazu schwächer. Die anhaltende Homeoffice-Tätigkeit, auf die bei der Prognose für 2024 und 2025 noch eingegangen wird, verändert sich im Jahr 2023 nach allen empirischen Befunden nur wenig und hat damit auch für die Entwicklung der Pkw-Fahrleistung eine nur geringe Bedeutung.

Anders betrachtet führt der, weiter unten für das Jahr 2024 dargestellte, Prognoseansatz **gegenüber 2019**, wenn man ihn auf das Jahr 2023 ansetzt, zu einer annähernden **Stagnation**. Tatsächlich beträgt der Abstand aber noch, wie erwähnt, 4 %. In diesem Ausmaß wirken also auch

im Jahr 2023 noch die Bremseffekte aus den Nachwehen der **Pandemie,** insbesondere des Homeoffice-Effekts. Hinzu kommt ein zumindest tendenziell dämpfender Effekt, der aus dem **Deutschlandticket** entsteht. Dessen Auswirkungen auf den ÖPNV werden in den beiden folgenden Abschnitten eingehend dargestellt. An dieser Stelle ist lediglich die Höhe der vom MIV weg verlagerten Verkehre entscheidend. Wir gehen davon aus, dass dies für ein Drittel des Mehrverkehrs im öffentlichen Verkehr zutrifft, wobei der Anteil bei SPNV-Fahrten geringer und bei ÖSPNV-Fahrten höher ist. Diesen Mehrverkehr quantifizieren wir in einem gesamten Jahr auf 14 Mrd. Pkm, woraus sich für den MIV eine Minderung um 5 Mrd. errechnet. Dies entspricht **0,5 %** der gesamten Individualverkehrsleistung. Da das Deutschlandticket im Jahr 2023 erst ab Mai eingeführt wurde und zusätzlich Einschwingeffekte eintreten, wird der (absolute) Abzugseffekt im laufenden Jahr nur rund halb so hoch ausfallen, sich also auf 2,5 Mrd. Pkm oder 0,3 % belaufen. Das ist im Vergleich sowohl zu den Wirkungen der Fundamentalfaktoren als auch zu den Aufholeffekten gering.

Für die **Verkehrsleistung** und das **Verkehrsaufkommen** gelten die Ausführungen zur Entwicklung im Jahr 2022 gleichermaßen für die Folgejahre. Weil bei diesen beiden Größen die Aufholpotenziale geringer (Leistung) bzw. höher (Aufkommen) sind als bei der Fahrleistung, sind auch unterschiedlich starke Gegenbewegungen zu erwarten. Konkret nehmen wir eine Zunahme gegenüber 2022 um **2,8 %** (Leistung) bzw. **4,0 %** (Aufkommen) an. Damit verändern sich die Abstände zu 2019 jeweils im Ausmaß des Abstands des Jahres 2022 (vgl. Tab. P-2, unterer Block). Bei der Fahrtenzahl kommt hinzu, dass die Bremseffekte sowohl vom Homeoffice als auch vom Deutschlandticket überdurchschnittlich lange Fahrten betreffen, so dass die Minderung etwas geringer ist als diejenige der Verkehrsleistung.

In der **Winterprognose 2022/23** haben wir ein höheres Plus gegenüber 2022 (4,0 %) prognostiziert, als es jetzt zu erwarten ist (3,2 %, s.o.). Die Abwärtskorrektur entsteht zum einen dadurch, dass der Kraftstoffpreis etwas weniger sinkt als erwartet, nämlich um 4 % statt 6 %. Ein um 2 % höherer Preis führt rechnerisch und unter sonst gleichen Umständen zu einer um 0,3 % höheren Fahrleistung. Zum anderen haben sich die spürbar verschlechterten Einkommenserwartungen und das allgemeine Konsumklima auch auf die Mobilität ausgewirkt. Die Abweichung zur **Sommerprognose 2022** (+4,7 %, Fahrleistung) ist noch etwas größer. Hier wurde die gesamtwirtschaftliche Abschwächung bereits antizipiert, so dass die Prognosedifferenz vor allem auf die langsamer als erwartet verlaufende Wiederannäherung an das Vorkrisenniveau zurückzuführen ist.

Prognose der Entwicklung in den Jahren 2024 und 2025

Bei der Prognose für die Jahre **2024 und 2025** haben wir bei allen Personenverkehrsarten das Vorgehen gegenüber den letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose etwas modifiziert:

- Nach wie vor haben wir die Nachfrage zunächst in einem **„Ohne-Corona-Szenario“**, d.h. ohne jeden Effekt der Pandemie, vorausgeschätzt, und zwar gegenüber dem Vorkrisenjahr **2019**. Anders als bisher erfolgt das nicht für das Ende des Prognosehorizonts mit anschließender Interpolation, sondern für beide Jahre (2024 und 2025) gleichermaßen. Mit dem Bezug auf 2019 (statt 2022) wird das Vorkrisenniveau berücksichtigt, dessen Kenntnis unabdingbar für eine Prognose ist.

- Im zweiten Schritt haben wir dann bestimmt, in welchem Ausmaß bestimmte Segmente der Verkehrsnachfrage auf Grund der (langfristigen) Folgen der Pandemie **dauerhaft** entfallen und diese Effekte von den ursprünglichen Prognosewerten subtrahiert.

- Abschließend wird geprüft, ob das Ausmaß des sich gegenüber 2022 ergebenden Anstiegs in den beiden Jahren vor dem Hintergrund des bisherigen Aufholprozesses plausibel ist. Hier besteht auch jetzt noch eine vergleichsweise hohe Unsicherheit.

Im ersten Schritt dieser Prognose kommen nun wieder die üblichen **Haupteinflussfaktoren** zum Tragen, die für die Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021 keine und in den beiden Folgejahren eine geringere Rolle spielten bzw. noch spielen als üblich. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben im Zeitraum von 2019 bis 2024 bzw. 2025 vom BMWK ein Anstieg um insgesamt 1 % bzw. 2 % erwartet. Pro Jahr bedeutet das lediglich 0,3 %. Dies liegt sehr deutlich unter den Erwartungen früherer Projektionen, die vor dem Beginn des Ukraine-Kriegs erstellt wurden (z.B. Winterprognose 2022: +0,8 % p.a. in 2025/19) und zeigt die Folgen der gegenwärtigen Krisensituation. Der frühere langjährige Durchschnitt (1,5 % p.a., 2011-19) liegt noch in weiter Ferne. Bei der Erwerbstätigenzahl, die seit 2006 einen kontinuierlichen Aufschwung nahm (1,0 % p.a. bis 2019), wird der Vorkrisenstand in den Jahren 2024 und 2025 um jeweils rund 1,5 % übertroffen.

Zur Entwicklung des **Pkw-Bestands** in den kommenden beiden Jahren gehen wir davon aus, dass erstens die Lieferfähigkeit der deutschen Automobilindustrie immer mehr wiederhergestellt sein wird. Zweitens sollte sich die Akzeptanz der Elektro-Pkw weiterhin erhöhen. Auch aus dem Flüchtlingszustrom des vergangenen Jahres entstehen gewisse expansive Effekte. Andererseits wird sich die o.a. hohe Dynamik der Jahre bis 2019 (1,3 %) aller Voraussicht nach nicht wiederholen. Unter Abwägung dieser Einflüsse erwarten wir für 2024 und 2025 ein deutlich höheres Plus der Pkw-Dichte als in den Jahren 2022 und 2023 und quantifizieren es auf jeweils **0,6 %** (vgl. Tab. P-2).Die Einwohnerzahl nimmt erneut zu, wenngleich schwächer als in den Jahren 2022 und 2023, so dass der Pkw-Bestand in den Jahren 2024 und 2025 um 0,9 % bzw. 0,8 % wächst. Bezogen auf 2019 bedeutet das ein Plus um insgesamt knapp 5 % oder (ebenfalls) 0,8 % p.a. Damit wird die Marke von 50 Mio. noch nicht ganz erreicht.

Hinsichtlich der **Kraftstoffpreise** haben wir für den Rohölpreis im Jahr 2024 einen geringen Anstieg und für 2025 eine Konstanz angenommen (vgl. Abschn. 2.5). Dadurch erhöht sich der Kraftstoffpreis im Jahr 2024 rechnerisch um 2 Cent. Der CO_2-Preis wird nach dem noch geltenden Stand um 5 (2024) bzw. 10 (2025) auf 35 bzw. 45 Euro/t erhöht. Dies entspricht 1 bzw. 2 Cent pro Liter (einschl. anteiliger Mehrwertsteuer). Zusammen werden die Kraftstoffpreise dadurch in 2024 und 2025 um jeweils rund 3 Cent oder knapp 2 % angehoben (vgl. Abb. P-5), liegen damit aber um 37 % (2025, Durchschnitt Super/Diesel) über dem Vorkrisenstand. Real, d.h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis (3,3 % p.a., ab 2024 gemäß BMWK), bedeutet das eine Verteuerung um 13 % oder 2 % p.a.

Vor dem Hintergrund dieser Leitdatenentwicklung wäre im **„Ohne-Corona-Szenario“** eine Zunahme des Individualverkehrs im Jahr 2024 um insgesamt knapp 2 **%** gegenüber 2019 zu erwarten. Der jahresdurchschnittliche Anstieg (0,4 %) liegt erheblich unter dem längerfristigen Trend vor der Pandemie (2019/08: 1,1 %). Verantwortlich dafür sind der stärkere Kraftstoffpreisanstieg und die Schwäche des privaten Konsums bzw. der real verfügbaren Einkommen.

Allerdings wird die **Pandemie** in einigen Segmenten der Verkehrsnachfrage dauerhafte Abnahmen auslösen. Das gewichtigste besteht in Berufsverkehrsfahrten, die aufgrund von – auch nach Aufhebung der pandemiebedingten Einschränkungen – fortgeführter **Homeoffice-Arbeit** entfallen. In der breiteren Öffentlichkeit werden Zahlen zur Größe dieses Effekts (20 bis 50 % des gesamten (Vorkrisen-)Berufsverkehrs) genannt, die als völlig unrealistisch einzustufen sind. Homeoffice kommt grundsätzlich nur für einen Teil der Erwerbstätigen in Frage, weil bei den Übrigen (Industrie (soweit in der Produktion), Bau, stationärer Einzelhandel, haushaltsnahe Dienstleistungen u.a.) die Art der hier überwiegenden Tätigkeiten dafür nicht **geeignet** ist.

Zur Bestimmung des Potenzials für dauerhaftes Homeoffice sind die, mittlerweile zahlreich vorliegenden, **empirischen Befunde** zur Entwicklung der Homeoffice-Verbreitung **während** der Pandemie wesentlich geeigneter als alle früheren Schätzungen, die vor allem auf Selbstauskünften nach dem Muster „Werden Sie auch nach Corona im Homeoffice arbeiten?“ basierten. Diese Befunde wurden in den letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose sehr ausführlich dargestellt. Deren zusammengefasstes Ergebnis lautet, dass sich sowohl im Sommer 2020 als auch im Sommer 2021 rund **ein Drittel** aller Erwerbstätigen im Homeoffice befand, und zwar zu annähernd gleichen Teilen immer oder fast immer und teilweise, d.h. an einem oder mehreren Tagen pro Woche.

Gestützt auf diese Entwicklung **während** der Pandemie haben wir in den letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose geschätzt, dass erstens die Homeoffice-Nutzung **nach** Corona nicht höher sein wird als während der Pandemie und auch nicht höher als in den Phasen, in denen das Infektionsrisiko zwar abgenommen hatte, aber immer noch bestand. Somit ist – bezogen auf die Zahl der Erwerbspersonen – der o.a. Anteil von rund einem Drittel die Obergrenze für die mittelfristige Entwicklung. Ein Teil dieser, grundsätzlich geeigneten, Erwerbstätigen darf – auf Anweisung des Arbeitgebers – oder will – hier sind verschiedene funktionale oder private Gründe denkbar – nach der Überwindung der Pandemie nicht (mehr in gleichem Maße) im Homeoffice arbeiten. Dieser Teil ist schwer zu schätzen, wird aber den o.a. Wert weiter nennenswert reduzieren.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Erwerbstätigen bereits **vor der Pandemie** im Homeoffice arbeitete, also keine Berufsverkehrsfahrten durchführten, die möglicherweise entfallen können. Gemäß einer früheren Erhebung der Hans-Böckler-Stiftung waren es „vor der Krise“ 4 %[76] und gemäß dem Mikrozensus im Jahr 2019 5 %.[77] Informationen über die durchschnittliche Zahl ihrer Homeoffice-Tage sind nicht bekannt. Dennoch kann geschätzt werden, dass die bereits vor Corona im Homeoffice tätigen Personen die o.a. ermittelten Reduktionen um 1 bis 2 Prozentpunkte vermindern. Schließlich zählen zu den Erwerbstätigen, die in Erhebungen „täglich im Homeoffice“ angeben, auch die Lehrer und ähnliche Berufe, die aber dennoch jeden Tag Berufsverkehrsfahrten durchführen.[78]

---

76 https://www.boeckler.de/de/auf-einen-blick-17945-Auf-einen-Blick-Studien-zu-Homeoffice-und-mobiler-Arbeit-28040.htm

77 Statistisches Bundesamt, Armutsrisiken haben sich in Deutschland verfestigt, Pressemitteilung 113/21 vom 10.03.2021, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/03/PD21_113_p001.html

78 Statistisches Bundesamt, Knapp ein Viertel aller Erwerbstätigen arbeitete 2022 im Homeoffice, Zahl der Woche Nr. 28 vom 11.07.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_28_p002.html

Für den verbleibenden Teil haben wir anfangs einen Mittelwert von 1,5 Homeoffice-Tagen pro Woche (Mittelwert von 1 und 2) geschätzt. Daraus errechnen sich **6 %** aller Fahrten zum und vom Arbeitsplatz, die nach Überwindung der Pandemie dauerhaft entfallen. Mittlerweile liegen neuere empirische Befunde vor, die auf einen Mittelwert von eher **2,5 Tagen** pro Woche hindeuten. Daraus errechnen sich rund **10 %** aller, vor der Pandemie zurückgelegten, Berufsverkehrsfahrten.

Dies erscheint uns jetzt als die **realistischste** Schätzung. 18 % des gesamten Pkw-Verkehrs entfallen auf den Berufsverkehr. Wenn man davon ausgeht, dass er annähernd wie im gesamtmodalen Ausmaß reduziert wird, dann vermindert sich der gesamte Individualverkehr durch das verstärkte Arbeiten im Homeoffice dauerhaft und langfristig um knapp **2 %**.

Tabelle P-2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte							Veränderung in % p.a.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24
Pkw-Bestand[1)]	47601	47879	48561	48692	49038	49487	49866	0,3	0,7	0,9	0,8
Pkw-Dichte[2)]	685	689	700	697	699	704	708	-0,4	0,3	0,6	0,6
Durchschn. Fahrl.[3)]	13,547	12,074	11,993	12,335	12,643	12,831	12,979	2,8	2,5	1,5	1,2
Ges. Fahrleistung[4)]	644,8	578,1	582,4	600,6	620,0	635,0	647,2	3,1	3,2	2,4	1,9
Durchschn. Bes.[5)]	1,423	1,382	1,435	1,436	1,430	1,426	1,422	0,1	-0,4	-0,3	-0,2
Verkehrsleistung[4)]	917,4	798,7	835,9	862,6	886,6	905,2	920,3	3,2	2,8	2,1	1,7
Ds. Fahrtweite (km)	17,52	17,90	17,99	17,99	17,78	17,62	17,50	0,0	-1,2	-0,9	-0,7
Ve'aufkommen[6)]	52,350	44,609	46,456	47,948	49,878	51,367	52,586	3,2	4,0	3,0	2,4
	Absolute Werte							Veränd. in % insg.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/19	23/19	24/19	25/19
Pkw-Bestand[1)]	47601	47879	48561	48692	49038	49487	49866	2,3	3,0	4,0	4,8
Pkw-Dichte[2)]	685	689	700	697	699	704	708	1,7	2,1	2,7	3,3
Durchschn. Fahrl.[3)]	13,547	12,074	11,993	12,335	12,643	12,831	12,979	-8,9	-6,7	-5,3	-4,2
Ges. Fahrleistung[4)]	644,8	578,1	582,4	600,6	620,0	635,0	647,2	-6,9	-3,9	-1,5	0,4
Durchschn. Bes.[5)]	1,423	1,382	1,435	1,436	1,430	1,426	1,422	0,9	0,5	0,2	0,0
Verkehrsleistung[4)]	917,4	798,7	835,9	862,6	886,6	905,2	920,3	-6,0	-3,4	-1,3	0,3
Ds. Fahrtweite (km)	17,52	17,90	17,99	17,99	17,78	17,62	17,50	2,7	1,4	0,6	-0,1
Ve'aufkommen[6)]	52,350	44,609	46,456	47,948	49,878	51,367	52,586	-8,4	-4,7	-1,9	0,5

1) Mio. Pkw , zum 1.7. , ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge
2) Pkw pro 1000 Einw ohner über 18 Jahre
3) Pro Pkw , 1000 km
4) Mrd. Fzkm bzw . Pkm, Inländerfahr- bzw . -verkehrsleistung (annähernd identisch mit der Inlandsleistung),
5) Personen pro Fahrzeugkilometer
6) Mrd. Personen

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Ein weiteres Segment mit Reduktionspotenzial besteht in Geschäftsverkehrsfahrten insbesondere im Fernverkehr, die durch **Videokonferenzen** etc. substituiert werden. Hierauf wird bei der Kommentierung der Prognose des Schienenfernverkehrs näher eingegangen, für den dieser Aspekt eine wesentlich höhere Bedeutung besitzt als für den Individualverkehr. Für den letztgenannten entsteht daraus eine Minderung um **wenige Zehntelprozente**.

Darüber hinaus kommt nun auch in diesem Zeitraum der o.a., von der Pandemie völlig unabhängige, Effekt aus dem **Deutschlandticket** hinzu, der den Pkw-Verkehr um weitere 0,5 % reduziert (ggü. 2019, ggü. 2022 nur um die Hälfte). Schließlich ist davon auszugehen, dass auch im

kommenden Jahr der dauerhafte postpandemische Zustand noch nicht ganz erreicht bzw. – anders betrachtet – der **Wiederannäherungsprozess** noch nicht vollständig abgeschlossen wird. In Anbetracht der vorangegangenen Entwicklung quantifizieren wird den Abschlag für das kommende Jahr auf nur mehr 1 % (2021: 10 %, 2022: 7 %, 2023: 4 %).

Durch alle diese Effekte wird der Pkw-Verkehr um zusammen gut 3 % vermindert. Dadurch wiederum dreht sich der Anstieg um knapp 2 % (2024/19), der ohne diese Effekte zu erwarten wäre, in einen **Rückgang um 1,5 %**. Gegenüber dem Jahr **2023**, das voraussichtlich noch um knapp 4 % unter dem Vorkrisenstand liegen wird, bedeutet das ein Plus um **2,4 %**. Dieser, im langjährigen Vergleich, hohe Anstieg ist natürlich, wie in den Jahren 2022 und 2023, in erster Linie auf den Wiederannäherungsprozess zurückzuführen.

Für das Jahr **2025** ergibt der nur auf die Leitdaten gestützte Ansatz einen Anstieg gegenüber 2019 um knapp 3 %. Davon sind die Effekte aus dem dauerhaften Homeoffice und dem Deutschlandticket in gleicher Höhe in Abzug zu bringen wie für 2024. Allerdings gehen wir davon aus, dass die Aufholbewegung in diesem Jahr abgeschlossen wird, so dass wir den o.a. Abschlag vollständig auflösen. Deshalb schätzen wir die o.a. Minderung im Jahr 2025 nur noch auf 2 %, so dass die Pkw-Fahrleistung erstmals seit Beginn der Pandemie **über** dem Vorkrisenwert liegen sollte, wenngleich nur leicht (0,4 %). Gegenüber dem Jahr 2024 ergibt sich ein Wachstum um **1,9 %**.

Für die **Verkehrsleistung** und das **Aufkommen** haben wir die Veränderungsraten auf die gleiche Weise wie für 2023 angepasst. Wegen des mehrfach erwähnten unterschiedlich hohen Aufholpotenzials ergeben sich in beiden Jahren höhere (Aufkommen) bzw. niedrigere (Leistung) Zunahmen gegenüber dem Vorjahr (vgl. Tab. P-2, oberer Block). Die Veränderungsraten gegenüber 2019 gleichen sich bei beiden Größen immer mehr derjenigen bei der Fahrleistung an, was mit dem Schätzansatz beabsichtigt wurde. Die, im langjährigen Vergleich, hohen Zunahmen in den Jahren 2024 und 2025 sind natürlich, wie bereits in den Jahren 2022 und 2023, in erster Linie auf den Wiederannäherungsprozess zurückzuführen bzw. vor dem Hintergrund des Einbruchs im Jahr 2020 zu interpretieren.

In mehreren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose während der ersten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts haben wir die Entwicklung des Individualverkehrs und seiner Haupteinflussgrößen in **mehrjährigen Perioden** dargestellt. Der Sinn bestand damals in der Verdeutlichung der Unterschiede zwischen den damaligen Prognosezeiträumen und dem vorangegangenen Zeitraum von 2002 bis 2008, in dem der Pkw-Verkehr gemäß den Ergebnissen der beiden MiD-Erhebungen über eine Stagnation nicht hinaus gekommen ist. Diese Darstellung bietet sich jetzt erneut an (jeweils Veränderung in % p.a.):

	2008/02	2019/08	2022/19	2025/22
Pkw-Bestand:	0,7	1,3	0,7	0,8
Private Konsumausgaben:	0,5	1,3	-0,2	0,9
Kraftstoffpreisindex (nominal):	5,5	0,1	11,6	0,0
Pkw-Fahrleistung:	0,0	1,1	-2,3	2,5

Zwischen **2002 und 2008** kam die Fahrleistung über eine Stagnation nicht hinaus. In diesem Zeitraum stiegen der Pkw-Bestand nur moderat, die Konsumausgaben sehr verhalten und die Kraftstoffpreise deutlich. Zwischen **2008 und 2019** nahmen sowohl der Pkw-Bestand als auch

die Konsumausgaben – die Weltwirtschaftskrise 2008/09 hat sich hier im Gegensatz zum Güterverkehr kaum ausgewirkt – rund doppelt so stark, die Benzinpreise dagegen kaum mehr zu. Alle drei Faktoren wirkten also erheblich expansiver als zuvor und führten deshalb – im Gegensatz zur Vorperiode – zu einem Wachstum der Fahrleistung um 1,1 % p.a.

Zwischen **2019 und 2022** haben sich alle drei Haupteinflussgrößen nun wieder deutlich weniger expansiv entwickelt. Die verschiedenen Gründe wurden in diesem Abschnitt allesamt schon genannt. Im Ergebnis ist die Fahrleistung spürbar gesunken (-2,3 % p.a.). Hier haben natürlich auch die rein pandemiebedingten, d.h. nicht von den Leitdaten abhängigen Effekte eine gravierende Rolle gespielt. Dennoch bleibt der kausale Zusammenhang bestehen.

Im **Prognosezeitraum** der vorliegenden Ausgabe der Mittelfristprognose wird sich das bei allen drei Größen, vor allem beim Konsum und beim Kraftstoffpreis, nach aller Voraussicht wieder drehen. Bereits dies lässt einen spürbaren Anstieg der Fahrleistung erwarten. Hinzu kommen die, in den Leitdaten nicht sichtbaren, Aufholeffekte auf die vorangegangenen Verluste. Insgesamt resultiert ein Plus um 2,5 % p.a. Ökonometrische Analysen über beliebig lange Vergangenheitszeiträume mit hoch signifikanten Güteparametern bestätigen dieses Ergebnis.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden. Die relevanten Daten liegen derzeit bis 2021 in der Genesis-Datenbank des Statistischen Bundesamts vor. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit bis zum zweiten Quartal 2023 verfügbar ist. Im **Linienverkehr** wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Veränderungsraten denen des Gesamtverkehrs sehr nahe kommen und für die Schätzung des Jahres 2022 übernommen werden können. Dagegen wird der **Gelegenheitsverkehr** in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass dessen Werte für das Jahr 2022 noch geschätzt werden müssen. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch (in pandemiefreien Zeiten) rund ein Fünftel bei. Somit sind die Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsleistung des gesamten ÖSPV im Jahr 2022 noch mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

Seit der Winterprognose 2019/20 haben wir auf Anregung des BDO eine Differenzierung des ÖSPNV in den Verkehr mit Straßen- und U-Bahnen, der überwiegend in Ballungsräumen und Großstädten stattfindet, und in Busverkehr, der zu größeren Teilen in der Fläche anzutreffen ist, vorgenommen und dies auch in Tabelle P-3 ausgewiesen. Aufgrund der Probleme in der statistischen Erfassung des ÖSPNV und hier insbesondere des Busverkehrs ab dem Jahr 2020, die im Folgenden beschrieben werden, haben wir das bis auf Weiteres unterlassen.

Aktualisierte Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021

Auch beim ÖSPV ist es zum besseren Verständnis hilfreich, vor der Analyse der aktuellen Entwicklung noch einmal kurz den außergewöhnlichen Verlauf im Jahr **2020** in Erinnerung zu rufen, die entscheidend für die Entwicklung in den Folgejahren ist. Im Jahr 2020 hat die Corona-Pandemie alle anderen Einflussfaktoren in einem noch nie zu beobachtenden Ausmaß überlagert. Im **Liniennahverkehr** wirkten sich zunächst, wie bei allen anderen Personenverkehrsarten, die Eindämmungsmaßnahmen in Gestalt der Schließung von Schulen, Einzelhandel etc. sowie die verstärkte Homeoffice-Nutzung massiv aus. Zusätzlich kam es im ÖPNV in großen Teilen des Jahres zu erheblichen Substitutionsvorgängen hin zum Pkw und zum Fahrrad. Sie wiederum waren maßgeblich auf die Infektionsangst der Fahrgäste zurückzuführen. Die Nachfrage ist gegenüber 2019 gemäß den Erhebungen des VDV in der Spitze (April 2020) um **73 %** und im gesamten Jahr um **32 %** geschrumpft. Diese VDV-Angaben beziehen sich überwiegend auf die großen Ballungsräume und Großstädte, in denen diese Unternehmen überwiegend tätig sind.

In der statistischen Erfassung (aller Unternehmen) ist nach den Ergebnissen der Jahresstatistik die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr um **29 %** gesunken. Allerdings waren die Rückgänge im Busverkehr (-26 %), der zu größeren Teilen in der Fläche anzutreffen ist, vermutlich unterzeichnet. Dazu äußerte Destatis: „Daher ist bei den derzeit vorliegenden Daten von einer Unterschätzung der Rückgänge für den Liniennahverkehr mit Bussen auszugehen und mit Revisionen der

Meldewerte durch die Unternehmen zu rechnen."[79] Deshalb haben wir in den drei Ausgaben der Mittelfristprognose zwischen Winter 2020/21 und Winter 2021/22 das für den Straßenbahnverkehr ausgewiesene Minus auch für den Busverkehr angesetzt. Da letzteres nun aber in der Jahresstatistik 2021 bestätigt wurde bzw. die von Destatis erwarteten Revisionen bisher ausgeblieben sind, hat das DLR für „Verkehr in Zahlen 2022/23" in Absprache mit dem BMDV diese übernommen. Der Rückgang der Fahrtenzahl im gesamten ÖSPNV im Jahr 2020 wird damit auf die o.a. 29 % quantifiziert, was wir seit der Sommerprognose 2022 übernehmen. Wir übernehmen ebenfalls bis auf Weiteres in Tabelle P-3 in Anmerkung 3 die Aussage, die Destatis seit 2022 allen seinen einschlägigen Tabellen hinzufügt: „Berichtsjahre 2020 und 2021: … Die derzeit gemeldeten Daten für den Liniennahverkehr (insbesondere mit Bussen) bilden möglicherweise die tatsächlichen Rückgänge nicht vollständig ab".[80]

Der **Buslinienfernverkehr** wurde von der Pandemie in einem noch weit höheren Ausmaß getroffen als der Nahverkehr und schrumpfte um **71 %** (Aufkommen und Leistung). Im **Gelegenheitsverkehr** schließlich brachen sowohl der Urlaubsverkehr zunächst aufgrund der Reisebeschränkungen und danach wegen der Nachfragezurückhaltung als auch der, bei der Fahrgastzahl dominierende, Mietomnibusverkehr um 80 % ein. Einschließlich der Ausflugsfahrten belief sich das Minus im gesamten Gelegenheitsverkehr auf **77 %** (Fahrgastzahl) bzw. 83 % (Leistung). Im **gesamten ÖSPV** nahm damit das Aufkommen im Jahr 2020, wie immer, im Ausmaß des Nahverkehrs ab (-29 %). Die Leistung (-42 %) sank wegen der (noch) höheren Einbrüche in beiden Segmenten des Fernverkehrs nochmals wesentlich stärker.

Auch im Jahr **2021** wurde der ÖSPV nahezu ausschließlich vom Verlauf der Pandemie und den Maßnahmen zu ihrer Eindämmung beeinflusst. Der **Liniennahverkehr** nahm im ersten Quartal gegenüber dem, noch weitgehend pandemiefreien, Vorjahr um 43 % ab. Im weiteren Verlauf lag er zwar über den massiv gedrückten Vorjahreswerten, aber immer noch erheblich unter dem Stand von 2019. Im gesamten Jahr ergab sich gegenüber 2020 aufgrund des ersten Quartals noch ein Minus der Fahrtenzahl um 2,6 %. Damit hat sich der Abstand zu 2019 nochmals erhöht, nämlich von 29 % auf **31 %**. Allein der schienengebundene ÖSPNV schrumpfte um 5,6 %, was der Realität vermutlich näher kommt. Dennoch haben wir – in Analogie zu 2020 (s.o.) – in Tabelle P-3 den statistisch ausgewiesenen Wert für den gesamten ÖSPNV (6661 Mio.) übernommen.

Der **Buslinienfernverkehr** war im ersten Quartal des Jahres 2021 nahezu vollständig eingestellt, so dass die Fahrtenzahl gegenüber dem Vorjahr um 99 % schrumpfte. Flixbus hatte den Betrieb erst am 25.3. wieder aufgenommen, allerdings noch auf einem stark reduzierten Niveau (40 Ziele). Deshalb blieb die Nachfrage auch im zweiten Quartal um 98 % unter dem Niveau von 2019. Anschließend zeigte sich zwar eine gewisse Verbesserung. Im Gesamtjahr betrug der Rückgang aber immer noch **87 %** gegenüber 2019. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das ein nochmaliges Minus um über 50 %.

Im **Gelegenheitsverkehr** war der Urlaubsverkehr durch die Reisebeschränkungen lange Zeit stark eingeschränkt. Auch der, bei der Fahrgastzahl dominierende, Mietomnibusverkehr wurde von den Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie hart getroffen. Die damals verbotenen

---

79 Statistisches Bundesamt, Fahrgastzahl im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen 2021 auf neuem Tiefststand, Pressemitteilung 152/22 vom 07.04.2022
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/04/PD22_152_461.html

80 Zuletzt in: Statistisches Bundesamt, Statistischer Bericht Verkehr – August 2023, Tabelle 46181-14

Großveranstaltungen, Volksfeste etc. sind zu einem weit überdurchschnittlichen Ausmaß busaffin. Das Brot- und Buttergeschäft in Gestalt von Betriebs- und Vereinsausflügen etc. war zwar schon seit Juni 2020 wieder möglich, wurde aber von den Organisatoren nach wie vor kaum nachgefragt. Aus diesen Gründen lag die Fahrgastzahl im gesamten Gelegenheitsverkehr um **76 %** unter dem Vorkrisenstand.

Im **gesamten ÖSPV** veränderte sich das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -31 %, ggü. 2020: -3 %). Bei der Leistung, die wesentlich mehr vom Fernverkehr abhängt, wirkt sich letzterer grundsätzlich stärker aus. Allerdings war das Gewicht des Fernverkehrs, das von 2004 bis 2019 zwischen 29 % und 36 % lag, mittlerweile (2021) auf 10 % gesunken. Entsprechend gering war jetzt dessen Einfluss auf die gesamte Leistung. Dass letztere schwächer sank (-0,7 %) als das Aufkommen, liegt an dem entsprechenden Verlauf im Nahverkehr.

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2022

Im Jahr 2022 wurde der ÖSPV vor allem von der **Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste** in den beiden Vorjahren beeinflusst. Die fundamentalen Einflussfaktoren hinsichtlich der Fahrgastpotenziale im **Liniennahverkehr** spielten nur eine sehr untergeordnete Rolle. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg um 1,4 % und die der Auszubildenden um 0,7 % (jeweils Jahresdurchschnitt). Ein größerer Effekt entstand durch den erneuten kräftigen Anstieg der **Kraftstoffpreise**. Dadurch wurde der Individualverkehr um etwa 4 % reduziert (vgl. Abschn. 4.2). Der größere Teil davon, insbesondere im Bereich der Freizeitfahrten, wurde gänzlich unterlassen, wozu auch die Verkürzung von Fahrten aufgrund von Zielwahländerungen zählt. Da aber 1 % des Pkw-Verkehrs rechnerisch 5 % des gesamten öffentlichen Verkehrs entsprechen, schlagen Substitutionen hier entsprechend durch. Im ÖPNV kann der substitutionsbedingte Effekt auf etwa **5 %** geschätzt werden. Hinzu kamen die erheblichen Auswirkungen des **9-Euro-Tickets**.

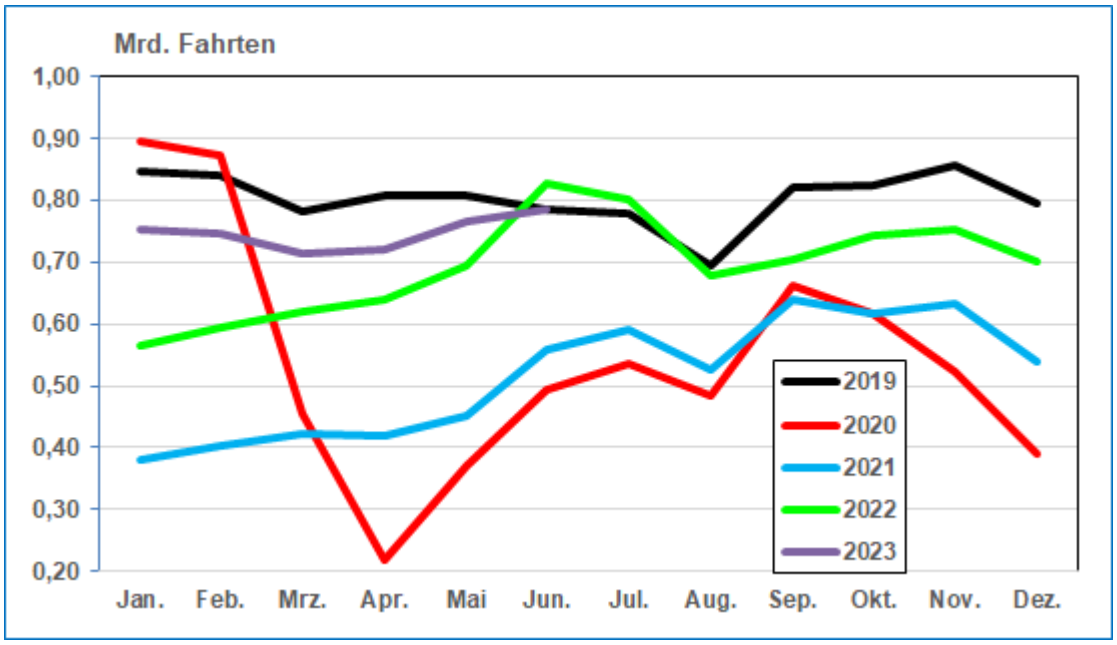
Daten für das Jahr 2022 liegen noch nicht aus der Jahres-, aber aus der Quartalsstatistik vor. Die jetzt positiven Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr sind für den Busverkehr (20 %) erneut geringer als für die Straßenbahnen (30 %), was die vorangegangene Abweichung allmählich aufhebt. Deshalb kommentieren wir bis auf Weiteres wieder die Entwicklung des gesamten ÖSPNV. Er ist im Jahr 2022 gegenüber 2021 deutlich gestiegen, nämlich um 24 %, was aber erneut vergleichsweise aussagelos ist. Bezogen auf 2019 errechnet sich ein Minus um **14 %**. Die monatlichen VDV-Daten, die im folgenden Unterabschnitt noch näher beschrieben werden, zeigen bis Mai (-14 %) eine klare Verbesserung gegenüber dem Jahresende 2021, die durch die spürbare Entspannung der pandemischen Situation zustande kam (vgl. Abb. P-6).

Im **Juni** wurde der Vorkrisenstand **erstmals überschritten**, und zwar um 5 %. In der Differenz kommt der Einfluss des 9-Euro-Tickets zum Ausdruck, der die Nachfrage im ÖSPNV (ohne Schienenverkehr) also um **etwa 15 %** (des Werts in 2019) angehoben hat.[81] Im **Juli** und im **August** lag die Nachfrage bei diesen Unternehmen um 3 % über bzw. um 2 % unter dem jeweiligen Vorkrisenstand, also annähernd im Ausmaß des Junis. Im **September,** also dem ersten Monat **nach**

81 Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets im Juni 2022 entwickelten sich der ÖSPNV und der SPNV, insbesondere derjenige ohne S-Bahn, sehr unterschiedlich (vgl. Abschn. 4.4). Dies hat der VDV zum Anlass genommen, beide Werte auszuweisen, allerdings nur für die Monate Juni bis August. In Abb. P-6 ist für diese Monate der ÖSPNV dargestellt.

Auslaufen des 9-Euro-Tickets, hat sich die Nachfrage wieder nahezu exakt auf den Abstand von **vor Einführung** des Tickets (-14 %) eingependelt. Die vereinzelt erhofften „Klebeeffekte“ sind also nahezu vollständig ausgeblieben. In den letzten drei Monaten ist dieser Abstand zum Vorkrisenniveau – anders also als im ersten Quartal – nur sehr allmählich weiter abgeschmolzen (10 % bis 12 %). Ohne das 9-Euro-Ticket hätte das Minus der Fahrgastzahl gegenüber 2019 bei 17 % (statt den o.a. 14 %) gelegen. In dieser Größenordnung wird erneut deutlich, in welchem Ausmaß die postpandemischen Effekte den Verkehr nach wie vor determinieren. Die Verkehrsleistung liegt allerdings bereits deutlich näher am Stand von 2019 (9 %, vgl. Tab. P-3b). Das relative Plus gegenüber 2021 (24 %, Aufkommen, vgl. Tab. P-3a) ist auch hier nahezu aussagelos. In absoluten Zahlen beläuft es sich auf 1,6 Mrd. Fahrgäste. Damit wurde gut die Hälfte des Rückgangs der beiden Vorjahre (3,0 Mrd.) wettgemacht.

Abbildung P-6: Monatliche Entwicklung der Fahrtenzahl im ÖPNV von 2019 bis 2022 (VDV-Unternehmen)



Quellen: VDV

Im **Buslinienfernverkehr** hat sich die Nachfrage im ersten Halbjahr 2022 gegenüber dem Vorjahr, als er weitgehend eingestellt war, zwar belebt, lag aber immer noch um 79 % unter dem Stand von 2019. In den Sommermonaten hat das 9-Euro-Ticket den Busfernverkehr spürbar gedämpft. Dennoch hat sich die Aufholbewegung im dritten Quartal (-52 %) fortgesetzt, jedoch nicht mehr im letzten Vierteljahr (-53 %). Für das gesamte Jahr errechnet sich ein Rückgang gegenüber 2019 um **66 %**. Die Veränderung gegenüber 2021 (+163 %) ist hier vollkommen aussagelos.

Für den **Gelegenheitsverkehr** liegen, wie erwähnt, noch keine Daten vor. Die dadurch erforderliche Schätzung ist wegen der extremen Bewegungen mit hohen Unsicherheiten behaftet. Das DLR hat für „Verkehr in Zahlen 2023/24“ ein ähnliches Minus gegenüber 2019 (-60 %) wie im Linienfernverkehr angenommen.[82]

82 Veröffentlichung in Vorbereitung. Auch diese Zahlen wurden uns vom DLR freundlicherweise vorab zur Verfügung gestellt.

Im **gesamten ÖSPV** veränderte sich das Aufkommen auch im Jahr 2022 wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -15 %, ggü. 2021: +24 %). Wegen des höheren Gewichts des Fernverkehrs ist bei der Leistung sowohl der Rückgang gegenüber dem Vorkrisenniveau (-24 %) als auch der Anstieg gegenüber 2021 (32 %) größer.

Analyse der bisherigen und Prognose der gesamten Entwicklung im Jahr 2023

Die Entwicklung des ÖSPV im Jahr 2023 wird von zwei gravierenden Impulsen geprägt, nämlich erstens der weiteren Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste und zweitens dem Deutschlandticket. Im Vergleich zu ihnen verblassen die Einflüsse aus den fundamentalen Leitdaten erneut. Dennoch sollen sie im Folgenden zumindest dargestellt werden. Die für den **Liniennahverkehr** bedeutende Erwerbstätigenzahl nimmt im laufenden Jahr nochmals vergleichsweise spürbar (0,8 %) und die Zahl der Auszubildenden gemäß der jüngsten KMK-Prognose noch etwas stärker zu (1,0 %). Die (nominalen) Kraftstoffpreise, die im Vorjahr expansiv auf den ÖSPNV gewirkt haben, werden jedoch im Jahr 2023 um gut 4 % sinken. Zusammen würde dies einen moderaten Anstieg der ÖSPNV-Nachfrage (knapp 1 %) auslösen.

Aus der amtlichen Statistik liegen derzeit Daten für die **beiden ersten Quartale** vor. Demnach ist die Fahrtenzahl gegenüber dem Vorjahr um 17 % (Q1) und 4 % (Q2) gestiegen.[83] Da aber das erste Vierteljahr 2022 noch stark von der Pandemie und das zweite schon etwas vom 9-Euro-Ticket beeinflusst war, kommt in diesen beiden Werten der effektive Verlauf nicht zum Ausdruck. Auch hier ist der Bezug zu 2019 wesentlich aussagefähiger. Hierfür errechnet sich ein Minus in Höhe von 13 % und 9 % sowie bei der Verkehrsleistung von 9 % und 6 %. In diesen Werten wird das Deutschlandticket also besser sichtbar.

Die **monatlichen Daten des VDV** zeigen für das zweite Quartal Veränderungen gegenüber 2019 von **-11 %** (April), **-5 %** (Mai) und **0 %** (Juni). Der April-Wert liegt noch exakt auf dem Niveau des ersten Vierteljahrs, während sich in den beiden Folgemonaten die Auswirkungen des Deutschlandtickets deutlich widerspiegeln. Die Werte für Mai und Juni dürfen einerseits nicht überbewertet werden, denn Monatswerte unterliegen immer größeren Störfaktoren. Dennoch dürfte der Unterschied zwischen den beiden Werten zumindest zum Teil auf Einschwingeffekte zurückzuführen sein. Aggregiert ergibt sich bei den VDV-Daten im zweiten Quartal ein Minus (ggü. 2019) von 4 %. Diese Werte stammen aus den Erhebungen bei denjenigen Mitgliedsunternehmen, die die Nachfrage in ihrem Netz permanent mit automatischen Fahrgastzählsystemen in den Fahrzeugen messen, und beziehen sich überwiegend auf die Ballungsräume und größeren Städte, in denen diese Unternehmen überwiegend tätig sind. Sie sind weniger mit der Fahrgastzahl vergleichbar als mit der Verkehrsleistung, die im gesamten ÖSPNV im zweiten Vierteljahr, wie bereits erwähnt, um 6 % unter dem Stand von 2019 lag. Die Abweichung zum VDV-Wert ist einerseits geringer als während der Pandemie. Andererseits zeigt sich die etwas überdurchschnittliche Entwicklung in den (im Mittel) höher verdichteten Bedienungsgebieten der Mitgliedsunternehmen des VDV.

---

83 In der Summe von Straßenbahnen und Bussen. Das Deutschlandticket führt, ähnlich wie die Auswirkungen der Pandemie, dazu, dass im Busverkehr, der von den Unternehmen zu einem großen Teil noch mit Fahrtenhäufigkeiten von Zeitkarten gemessen wird, die Veränderungsraten unterzeichnet sind, diesmal also das Plus. Damit wird aber die gegenläufige Bewegung von 2020 und 2021 teilweise ausgeglichen. Deshalb verzichten wir auf eine Modifikation der statistisch ausgewiesenen Werte, die ohnehin mit hohen Unschärfen behaftet wäre.

Zum Teil ist die im bisherigen Verlauf des Jahres sichtbare Belebung der Nachfrage auf den **Aufholprozess** der, eingangs dieses Abschnitts nochmals dargestellten, pandemiebedingten Verluste zurückzuführen. Allerdings hat das Tempo dieses Prozesses, das im Gesamtjahr 2022 noch hoch war (jeweils Dezember: 2021/19 -32 %, 2022/19 -12 %, VDV-Daten), nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets bereits stark nachgelassen. Das Minus belief sich im September 2022 auf 14 % und in den ersten vier Monaten 2023 auf (in deren Verlauf stabil) 11 %. Deshalb kann mit hoher Sicherheit geschlussfolgert werden, dass die o.a. Belebung nur zu einem kleinen Teil durch die Aufholbewegung zustande kommt.

Vielmehr kommt darin der Einfluss des **Deutschlandtickets** zum Ausdruck. Die Zahl der Käufe, die seit dessen Einführung veröffentlicht wird (Mai/Juni: 10 bis 11 Mio. pro Monat), ist für die Schätzung der Effekte vollkommen irrelevant, da sie in der großen Mehrheit bereits vorhandene Tickets, sowohl Zeitkarten als auch im Bartarif, kannibalisieren. Entscheidend ist der **Mehrverkehr** für den ÖSPNV. Der Preis in Höhe von 49 Euro liegt nicht allzu sehr unter demjenigen für innerstädtisch gültige Zeitkarten. Eine starke Verbilligung bedeutet es vor allem im Berufsverkehr für Fernpendler (vgl. Abschn. 4.4). Hier entsteht der erste spürbare Mehrverkehr, der hier vor allem Pkw-Fahrten substituieren wird. Daneben werden mit dem Deutschlandticket (Mehr-)Fahrten vor allem im Freizeit-, daneben auch im Einkaufsverkehr am Abend und am Wochenende ausgelöst, die sonst gar nicht oder mit anderen Verkehrsmitteln, zu denen hier innerstädtisch auch das Fahrrad gehört, durchgeführt worden wären. Die Auswirkungen der Handling-Vorteile des rabattierten Tickets, z.B. in Gestalt der bundesweiten Gültigkeit, sind im Vergleich zum Preiseffekt gering.

In der **Winterprognose** vom März 2023 haben wir den Mehrverkehr im ÖSPNV auf der Basis umfangreicher Analysen und Schätzungen auf der Basis der Nachfragestrukturen nach Fahrtzwecken, Regionstypen u.a. und auch der o.a. Effekte des 9-Euro-Tickets im Vorjahr bei der Fahrgastzahl eines gesamten Jahres auf **5 %** quantifiziert, bezogen auf die ohne das Ticket geschätzte Nachfrage. In der Regel werden sich, anders als im SPNV (vgl. Abschn. 4.4), die Strukturen der Nachfrage kaum verändern, d.h. auch die mittlere Fahrtweite nur in Einzelfällen. Somit haben wir für die Verkehrsleistung annähernd den gleichen Faktor angesetzt. Generell wird der Effekt an Werktagen größer sein als an Wochenenden und in Ballungsräumen größer als in der Fläche mit einem weniger attraktiven ÖPNV-Angebot. Damit werden sich auch die bereits derzeit bestehenden Kapazitätsüberlastungen verschärfen.

Betrachtet man allein die VDV-Werte für den April und den Juni, dann errechnet sich ein durch das Deutschlandticket ausgelöstes Nachfragewachstum im ÖSPNV in Höhe von **12 %** (100 / 89). Dies läge also **deutlich über** unserer Prognose vom März. Allerdings ist es für eine fundierte Beurteilung noch zu früh. Es sind weitere Einschwingeffekte denkbar, weil neue Angebote grundsätzlich erst nach einiger Zeit ihre Nachfrage in der endgültigen Höhe finden. Andererseits ist auch vorstellbar, dass in den ersten Monaten, ähnlich wie z.B. bei neuen Verkehrsangeboten, Attraktionsverkehre entstanden sind. Deshalb muss der weitere Verlauf sowohl der VDV-Daten, da einzelne Monatswerte nicht belastbar genug sind, als auch der amtlichen Statistik für den gesamten ÖSPNV abgewartet werden. Dennoch haben wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt für den **weiteren Verlauf** eine annähernde **Konstanz** (des Abstands zu 2019) auf dem Niveau des Junis angenommen.

Daraus errechnet sich im gesamten Jahr 2023 im Liniennahverkehr ein Minus gegenüber 2019 um 7 **%** bei der **Fahrgastzahl** und um gut **3 %** bei der **Leistung** (vgl. Tab. P-3b). Gegenüber dem

Vorjahr bedeutet das einen Anstieg um 8,5 % bzw. 6,5 % (vgl. Tab. P-3a). Bei dessen Interpretation ist zu berücksichtigen, dass der Vorjahreswert durch das 9-Euro-Ticket um etwa 3 % angehoben wurde, was im laufenden Jahr entfällt bzw. mit dem Deutschlandticket zu saldieren ist. Dessen Beitrag im Gesamtjahr kann auf rund **5 Prozentpunkte** geschätzt werden. Dies liegt natürlich unter dem o.a. Wert für Mai/Juni, weil das Ticket erst ab Mai angeboten wurde. Das verbleibende Wachstum ist auf den Aufholprozess zurückzuführen, der vor allem im ersten Halbjahr (ggü. dem noch gedrückten Niveau von 2022) stattfand.

In der **Winterprognose** vom März 2023 haben wir einen Anstieg gegenüber 2022 um 10 % (Aufkommen) bzw. 7 % (Leistung) erwartet. Angesichts der großen Unsicherheiten um die Auswirkungen des Deutschlandtickets und die Stärke der weiteren Aufholbewegung kann dies noch als recht treffsicher eingestuft werden. Allerdings haben sich dabei die – zumindest nach dem jetzigen Datenstand zu vermutende – Unterschätzung der Effekte des ersteren und die Überschätzung des letzteren tendenziell ausgeglichen. Die postpandemischen Effekte bestehen zum einen darin, dass dem ÖPNV immer noch das Etikett der „Virenschleuder“ anhaftet. Zum anderen kann der Homeoffice-Effekt, wie im MIV (vgl. Abschn. 4.2), größer sein als erwartet, sei es dauerhaft oder temporär. Dies wird durch die Unterschätzung der Auswirkungen des Deutschlandtickets aber mehr als ausgeglichen, so dass die aktuelle Prognose etwas niedriger ausfällt als diejenige vom März. In der **Sommerprognose 2022** haben wir eine noch höhere Zunahme um 12 % bzw. 10 % vorausgeschätzt. Dort sind wir aufgrund der damaligen Beschlusslage von einer Einführung eines 49-Euro-Tickets bereits im Januar 2023 ausgegangen. Ferner haben wir die kräftige Wiederannäherung an das Vorkrisenniveau, die im ersten Halbjahr 2022 zu beobachten war, fortgeschrieben und damit die tatsächlich folgenden Effekte erheblich überschätzt.

Der **Buslinienfernverkehr** lag im Jahr 2022 noch um gut 60 % unter dem Vorkrisenniveau. Entsprechend groß war das (weitere) Aufholpotenzial, zumal sich der Abstand im Verlauf des Vorjahres stetig von 87 % (1. Quartal) auf 40 % (4. Quartal) verringert hat. Umso überraschender war die Entwicklung in den beiden ersten Quartalen des laufenden Jahres, als sich das Minus auf jeweils 54 % vergrößerte. Im zweiten Vierteljahr hat das **Deutschlandticket**, das nicht für den Fernbusverkehr gültig ist, die Nachfrage spürbar gedämpft. Der Mehrverkehr im ÖSPNV ist für den Fernbus nicht relevant, jedoch derjenige im SPNV. Dessen weitaus größter Teil wird entweder induziert oder vom Pkw verlagert, was schon angesichts der Größenordnungen zwingend ist. Dennoch wird ein (prozentual) kleiner Teil auch vom Fernbus auf den SPNV verlagert werden, der aber angesichts der Größenordnungen (22 Mio. Fahrgäste im Fernbus ggü. 2,8 Mrd. im SPNV, jeweils 2019) für ersteren in jedem Fall erheblich ist. In der Winterprognose haben wir den Effekt auf **15 %** (Fahrtenzahl) geschätzt. Da die verlagerten Fahrten kürzer sind als im Durchschnitt des Buslinienfernverkehrs (rund 280 km), ist das Minus bei der Leistung geringer (8 %). Diese Schätzungen für den Fernbus unterliegen einer weit größeren Unschärfe als diejenigen für den SPNV selbst, den MIV und den induzierten Verkehr. Vor dem Hintergrund der Ist-Werte für das zweite Quartal könnte der Effekt **noch stärker** ausfallen.

Der Wert für das erste Vierteljahr ist dagegen schwerer zu erklären. Dass sich der Wiederannäherungsprozess verlangsamt, ist plausibel. Dass er jedoch gänzlich zum Stillstand kommt bzw. sich sogar in das Gegenteil verkehrt, ist es nicht. Dennoch ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nahezu alternativlos, als für das zweite Halbjahr eine nur mehr langsame weitere Aufholbewegung anzunehmen. Damit vermindert sich der Abstand zum Vorkrisenstand von 66 % im Jahr 2022 lediglich auf **54 %** (Fahrtgastzahl). Die Zunahme gegenüber 2022 (36 %) ist erneut vollkommen aussagelos. In der **Winterprognose** vom März 2023 wurde der o.a. Aufholprozess, der im

Jahr 2022 zu beobachten war, abgeschwächt fortgeschrieben. Das Ergebnis (-28 % ggü. 2019) wird deutlich unterschritten.

Für den **Gelegenheitsverkehr** ist grundsätzlich ein sehr ähnlicher Annäherungsprozess wie im Buslinienfernverkehr zu erwarten. Diese Annahme hat das DLR auch seiner Schätzung für das Jahr 2022 zu Grunde gelegt. Der Abzugseffekt vom SPNV aufgrund des Deutschlandtickets ist hier (prozentual) weit geringer, weil die (bei der Fahrgastzahl) dominierenden Mietomnibusverkehre, z.B. Betriebsausflüge, wegen der Flexibilität bei Wegeketten und direkter Zielanfahrt weniger verlagerungsaffin sind. Mangels unterjähriger Daten erwarten wir hier nach wie vor, dass sich das Minus gegenüber 2019 von (noch geschätzten) 60 % im Jahr 2022 bzw. 76 % (2021, Ist-Wert) im laufenden Jahr auf 46 % zurückbildet. Es dürfte offensichtlich sein, dass diese Prognose noch unschärfer ist als die für den Buslinienfernverkehr.

Im **gesamten ÖSPV** verändert sich das Aufkommen auch im Jahr 2023 im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -7,5 %, ggü. 2022: +8,6%). Wie im Vorjahr ist wegen des höheren Gewichts des Fernverkehrs bei der Leistung sowohl der Rückgang gegenüber dem Vorkrisenniveau (-15,5 %) als auch der Anstieg gegenüber 2022 (11 %) größer.

Prognose der Entwicklung in den Jahren 2024 und 2025

Die Entwicklung bis zum Jahr 2025 im ÖSPV haben wir wie in den letzten Jahren in einem leitdatengestützten Ansatz gegenüber 2019 vorausgeschätzt, um die Effekte der Pandemie ausblenden zu können. Bisher haben wir in der Kommentierung unserer Prognoseergebnisse zunächst die Resultate dieses Ansatzes und daraufhin die diversen Abschläge aufgrund der jeweils verbleibenden Nachwirkungen der Corona-Krise und der – teils einmaligen, teils dauerhaften – Effekte des 9-Euro- und des Deutschlandtickets dargestellt. Durch letztere wird diese Trennung jedoch immer mehr obsolet. Deshalb kehren wir in der **Kommentierung** zu einer integrierten Darstellung aller Haupteinflussfaktoren und des jeweiligen Gesamtergebnisses zurück.

Im **Liniennahverkehr** wird sich die Erwerbstätigenzahl gemäß der BMWK-Projektion vom April 2023 in beiden Jahren 2024 und 2025 nur leicht verändern, aber am Ende um 1,5 % über dem Stand von 2019 liegen. Die Zahl der Auszubildenden wird gemäß der jüngsten KMK-Prognose in beiden Jahren um jeweils knapp 1 %, gegenüber 2019 somit um 3,6 % zunehmen (vgl. Abschn. 2.2), was sich in der Gesamtnachfrage nicht unerheblich auswirkt. Die (nominalen) **Kraftstoffpreise** schließlich werden bis zum Jahr 2025 nach unserer Einschätzung annähernd auf dem Stand von 2022 verharren, jedoch wegen der kräftigen Verteuerung in den Jahren 2021 und 2022 um beachtliche 37 % über dem Vorkrisenstand liegen (vgl. Abschn. 4.2). Dadurch werden spürbare Substitutionen ausgelöst, die sich aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen prozentual im (profitierenden) ÖPNV wesentlich stärker niederschlagen als im (gedämpften) Pkw-Verkehr. Hinzu kommt der erhebliche Effekt aus dem **Deutschlandticket**, der ab dem Jahr 2024 – sofern die Verteuerung, wie unterstellt (vgl. Abschn. 2.5), moderat ausfällt – im gesamten Jahr wirksam sein wird.

Im Vergleich zum Vorkrisenstand ist der **Homeoffice-Effekt** zu berücksichtigen, der bei der Prognose des Individualverkehrs ausführlich dargestellt wurde (vgl. Abschn. 4.2) und auch den ÖSPNV tangiert. Der Anteil des Berufsverkehrs beträgt auch hier knapp 20 %, so dass eine dauerhafte Reduktion um 10 % (wie im MIV) den Gesamtverkehr um knapp 2 % reduzieren würde. Es ist allerdings zu vermuten, dass der Effekt im ÖSPNV etwas überdurchschnittlich ausgeprägt

ist, insbesondere auf den längeren Distanzen wie im SPNV. Zudem wird der o.a. Wiederannäherungsprozess zumindest im Jahr 2024 noch **nicht abgeschlossen** sein, so dass ein weiterer Abschlag gegenüber 2019 anzusetzen ist. Anders betrachtet bleibt ein Teil der pandemiebedingten Substitutionsvorgänge des Jahres 2020 auch im Jahr 2024 noch bestehen.

Saldiert sollte die **Fahrgastzahl** im Jahr **2024** erstmals das **Vorkrisenniveau erreichen** und die **Leistung** es sogar etwas **übertreffen** (1,6 %, vgl. Tab. P-3b). Hier könnte ein vermehrtes Arbeiten im Homeoffice zwar zu einem Rückgang der mittleren Fahrtweite führen, andererseits wird die Leistung bereits im Jahr 2023 voraussichtlich nur noch um gut 3 % unter dem Stand von 2019 liegen. Im Vergleich zum Jahr 2023 ergibt sich bei beiden Größen ein kräftiger Zuwachs um knapp 8 % (Fahrgäste) bzw. gut 5 % (Leistung, vgl. Tab. P-3a). Er kommt zum einen durch das Deutschlandticket und zum anderen durch die weiteren Aufholbewegungen zustande.

Damit ist der Aufholprozess der pandemiebedingten Verluste aber noch nicht abgeschlossen. Denn vor allem die beiden o.a. Preiseinflüsse, daneben auch die demographischen Leitdaten, lassen ein klar über dem Stand von 2019 liegendes Niveau erwarten, das durch das Homeoffice nur verringert wird. Deshalb erwarten wir für das Jahr **2025** ein Plus gegenüber 2019 in Höhe von 4 % bei der Fahrgastzahl und knapp 5 % bei der Verkehrsleistung. Gegenüber 2024 bedeutet das ein Wachstum um **4 %** bzw. **3 %**. Dieser klar über dem langfristigen Trend liegende Anstieg kommt, nachdem die Preiseffekte im Jahr 2025 kaum mehr wirken, nahezu ausschließlich durch den verbleibenden Aufholprozess zustande. Dabei gehen wir davon aus, dass sich die Substitutionsvorgänge des Jahres 2020 nicht nur zum Pkw, sondern auch zum Fahrrad bis zum Jahr 2025 weitgehend zurückbilden werden.

In diesem Zusammenhang ist es nach Auffassung der Gutachter bedauerlich, dass für den Fahrradverkehr keine bundesweiten Daten vorliegen. Dies gilt umso mehr, weil in den letzten Jahren, wie wir im Rahmen unseres „Corona-Monitoring“ im Jahr 2020 festgestellt haben, in ganz Deutschland hunderte von automatischen Zählstellen eingerichtet wurden. Es wäre aus Sicht von Intraplan sinnvoll, diese Daten bundesweit zusammenzuführen und eine Methodik der Hochrechnung der einzelnen Messstellen auf ein bundesweites – oder auch länderspezifisches - Gesamtergebnis zu entwickeln.

Im **Buslinienfernverkehr** waren die Konsolidierungsmaßnahmen zur Angebotsbereinigung bis zum Jahr 2019 bereits ausgelaufen. Angebotsausweitungen sind aller Voraussicht nach bis 2025 nicht in Sicht, im Gegenteil könnte es in Abhängigkeit von den Auswirkungen des Deutschlandtickets sogar spürbar reduziert werden. Unabhängig davon ist im Vergleich zu 2019 die deutliche Preissenkung im Schienenfernverkehr zum 1.1.2020 aufgrund des reduzierten Mehrwertsteuersatzes zu berücksichtigen, die im Busfernverkehr schon damals deutliche Spuren (mehrere Prozentpunkte) hinterlassen hätte, die dann von dem pandemiebedingten Einbruch überlagert wurden. Zwar ist der Fernbus in der Regel immer noch günstiger, jedoch wirkt sich eine erhebliche Veränderung der Preisrelationen immer dämpfend auf die Nachfrage des (relativ) verteuerten Gutes aus. Von diesen diversen Verbilligungen im Schienenpersonennah- und -fernverkehr geht ein erheblicher dämpfender Effekt aus. Ob FlixTrain ihr Angebot weiter ausweitet, ist derzeit schwer zu beurteilen. In jedem Fall wären die Effekte auf den Buslinienfernverkehr geringer als diejenigen vom Deutschlandticket. Diese Verlagerungen zum Schienenverkehr führen dazu, dass die Fahrgastzahl auch in den Jahren 2024 und 2025 noch um **32 %** bzw. **17 %** unter der des Jahres 2019 liegen dürfte. Bei der Leistung sollte das Minus wegen der kürzeren Reiseweite der

verlagerten Fahrten geringer ausfallen (27 % bzw. 13 %). Gegenüber dem jeweiligen Vorjahr errechnen sich hohe Zunahmen (vgl. Tab. P-3a), die aber erneut wenig aussagefähig sind.

Der **Gelegenheitsverkehr** ist von 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, bis 2019 – mit der Ausnahme von 2014 und 2015 – stetig gesunken. Dies war auf eine veränderte Zielwahl der Konsumenten sowie auf die preisliche Konkurrenz der Low-Cost-Carrier und die Sonderangebote im Schienenverkehr zurückzuführen (Ländertickets etc.). Es ist in diesem Zusammenhang allerdings immer darauf hinzuweisen, dass es sich hier um den Verkehr deutscher Unternehmen handelt und – ähnlich wie im Lkw-Verkehr – ausländische Unternehmen Marktanteile gewonnen haben könnten. Lange Zeit gab es für diese Vermutung zu wenig belastbare empirische Hinweise. Seit einigen Jahren häufen sich laut Auskunft des BDO die Aussagen von Mitgliedsunternehmen, dass sich der Wettbewerb durch ausländische Unternehmen, überwiegend aus Osteuropa, verschärft und auf zahlreiche Marktsegmente ausgedehnt habe. Eine Quantifizierung des Effekts ist jedoch nach wie vor nicht möglich. Um die Verkehre ausländischer Unternehmen zu erfassen, bedürfte es eines ähnlichen Datenpools auf EU-Ebene wie für den Lkw-Verkehr.

Tabelle P-3a: Verkehr mit Bussen und Bahnen (Veränderungen ggü. Vorjahr)

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							Veränderung in % p.a.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24
Aufkommen											
Öffentl. Straßenv.[2]	9735	6864	6682	8290	9002	9718	10109	24,1	8,6	8,0	4,0
- Liniennahverkehr[3]	9635	6840	6661	8252	8950	9648	10026	23,9	8,5	7,8	3,9
- Linienfernverkehr	22,5	6,5	2,9	7,5	10,2	15,3	18,7	162,9	35,6	49,1	22,3
- Gelegenheitsv.[4]	77,2	17,5	18,2	30,9	41,9	54,8	64,3	69,6	35,6	31,0	17,2
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2514	2838	3125	3271	44,5	12,9	10,1	4,7
- Nahverkehr	2819	1767	1654	2376	2683	2968	3111	43,7	12,9	10,6	4,8
- Fernverkehr	151,4	83,6	85,7	138,5	154,8	157,1	159,7	61,6	11,8	1,4	1,6
Insgesamt	12706	8714	8422	10804	11840	12843	13380	28,3	9,6	8,5	4,2
- Nahverkehr	12455	8607	8315	10627	11633	12616	13137	27,8	9,5	8,4	4,1
- Fernverkehr[3]	251,0	107,5	106,7	176,9	206,9	227,2	242,6	65,7	17,0	9,8	6,8
Leistung[1]											
Öffentl. Straßenv.[2]	78,9	45,7	45,4	59,9	66,6	72,3	76,4	31,8	11,3	8,5	5,6
- Liniennahverkehr[3]	55,9	41,0	41,3	50,7	54,0	56,8	58,5	22,8	6,5	5,1	3,0
- Linienfernverkehr	6,3	1,9	0,9	2,5	3,4	4,6	5,5	182,1	37,9	34,8	18,3
- Gelegenheitsv.[4]	16,7	2,9	3,2	6,7	9,2	10,9	12,4	105,6	37,9	18,9	13,4
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	95,2	108,9	117,7	122,6	65,3	14,4	8,1	4,2
- Nahverkehr	57,3	35,1	31,9	51,8	59,2	66,5	69,7	62,6	14,2	12,3	4,8
- Fernverkehr	44,7	23,7	25,7	43,4	49,7	51,2	52,9	68,8	14,6	3,1	3,3
Insgesamt	180,9	104,6	103,0	155,0	175,5	190,0	199,0	50,5	13,2	8,3	4,7
- Nahverkehr	113,2	76,1	73,2	102,5	113,2	123,2	128,2	40,1	10,4	8,9	4,0
- Fernverkehr[3]	67,7	28,4	29,8	52,5	62,3	66,8	70,8	76,1	18,7	7,2	6,0

1) Innerhalb Deutschlands
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen
3) Werte für 2020 und 2021 (insb. bei Bussen) bilden möglicherweise die tatsächlichen Rückgänge nicht vollständ
4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle P-3b: Verkehr mit Bussen und Bahnen (Veränderungen ggü. 2019)

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							Veränd. in % insg.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/19	23/19	24/19	25/19
Aufkommen											
Öffentl. Straßenv.[2]	9735	6864	6682	8290	9002	9718	10109	-14,8	-7,5	-0,2	3,8
- Liniennahverkehr[3]	9635	6840	6661	8252	8950	9648	10026	-14,4	-7,1	0,1	4,1
- Linienfernverkehr	22,5	6,5	2,9	7,5	10,2	15,3	18,7	-66,4	-54,4	-32,1	-16,9
- Gelegenheitsv.[4]	77,2	17,5	18,2	30,9	41,9	54,8	64,3	-60,0	-45,8	-28,9	-16,7
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2514	2838	3125	3271	-15,4	-4,5	5,2	10,1
- Nahverkehr	2819	1767	1654	2376	2683	2968	3111	-15,7	-4,8	5,3	10,3
- Fernverkehr	151,4	83,6	85,7	138,5	154,8	157,1	159,7	-8,6	2,3	3,7	5,4
Insgesamt	12706	8714	8422	10804	11840	12843	13380	-15,0	-6,8	1,1	5,3
- Nahverkehr	12455	8607	8315	10627	11633	12616	13137	-14,7	-6,6	1,3	5,5
- Fernverkehr[3]	251,0	107,5	106,7	176,9	206,9	227,2	242,6	-29,5	-17,6	-9,5	-3,4
Leistung[1]											
Öffentl. Straßenv.[2]	78,9	45,7	45,4	59,9	66,6	72,3	76,4	-24,1	-15,5	-8,3	-3,2
- Liniennahverkehr[3]	55,9	41,0	41,3	50,7	54,0	56,8	58,5	-9,3	-3,3	1,6	4,7
- Linienfernverkehr	6,3	1,9	0,9	2,5	3,4	4,6	5,5	-60,6	-45,6	-26,7	-13,3
- Gelegenheitsv.[4]	16,7	2,9	3,2	6,7	9,2	10,9	12,4	-60,0	-44,8	-34,4	-25,6
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	95,2	108,9	117,7	122,6	-6,7	6,7	15,4	20,2
- Nahverkehr	57,3	35,1	31,9	51,8	59,2	66,5	69,7	-9,6	3,3	16,0	21,5
- Fernverkehr	44,7	23,7	25,7	43,4	49,7	51,2	52,9	-3,0	11,2	14,6	18,4
Insgesamt	180,9	104,6	103,0	155,0	175,5	190,0	199,0	-14,3	-3,0	5,1	10,0
- Nahverkehr	113,2	76,1	73,2	102,5	113,2	123,2	128,2	-9,4	0,0	8,9	13,2
- Fernverkehr[3]	67,7	28,4	29,8	52,5	62,3	66,8	70,8	-22,4	-7,9	-1,3	4,6

1) Innerhalb Deutschlands
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen
3) Werte für 2020 und 2021 (insb. bei Bussen) bilden möglicherweise die tatsächlichen Rückgänge nicht vollständ
4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Für den Gelegenheitsverkehr im Sinne der statistischen Erfassung nehmen wir an, dass sich der erwähnte, sehr langfristige Abwärtstrend auch im Zeitraum von 2019 bis 2025 fortsetzen wird. Dazu tragen sowohl weitere anzunehmende Verlagerungen zu ausländischen Unternehmen als auch Abnahmen in der Nachfrage nach Ferienzielreisen bei. Im Vergleich dazu sind die Verlagerungen zum SPNV gering. Wir quantifizieren das Minus der Fahrgastzahl gegenüber **2019** auf **29 %** (2024) bzw. **17 %** (2025). Bei der Leistung wird es wegen der hier höheren Bedeutung des schrumpfenden Fernverkehrs noch höher ausfallen (-34 % bzw. -26 %). In beiden Segmenten des ÖSPFV erwarten wir **keine** (zusätzlichen) langfristigen Auswirkungen der Pandemie, denn der o.a. Trend rückläufiger Ferienzielreisen ist davon unabhängig.

Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen auch in den Jahren 2024 und 2025 nahezu exakt im Ausmaß des Nahverkehrs. D.h. es bleibt zwischen 2019 und 2024 konstant, was gegenüber 2023 ein Plus um 8 % bedeutet, und steigt im Jahr 2025 um 4 %. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie noch um 8 % (2024) bzw. 3 % (2025) unter dem Vorkrisenstand liegt. Gegenüber dem jeweiligen Vorjahr errechnen sich ähnliche Wachstumsraten wie bei der Fahrgastzahl (8,5 % bzw. 5,6 %).

4.4 Eisenbahnverkehr

Aktualisierte Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021

Auch beim Eisenbahnverkehr ist es zur Einordnung der Entwicklung im Jahr 2022 hilfreich, noch einmal auf diejenige im Jahr **2020** einzugehen, das im Zeichen der Pandemie stand. Im **Nahverkehr** ist die Nachfrage um **37 %** (Aufkommen) bzw. **39 %** (Leistung) gesunken. Dieser Rückgang ist um 8 bzw. 12 Prozentpunkte höher als im ÖSPNV. Die Abweichung dürfte mit den o.a. längeren Entfernungen im Berufsverkehr zusammenhängen, weshalb die Affinität zu Homeoffice weit überdurchschnittlich ist. Im **Fernverkehr** war die Entwicklung noch desaströser als im SPNV. In der Spitze war die Nachfrage nach Pressemitteilungen der DB AG im März und April sogar „auf 10 bis 15 Prozent des Niveaus vor der Krise eingebrochen“. [84] Privatreisen waren von den Kontakt- und Reisebeschränkungen des ersten Lockdowns massiv betroffen. Geschäftsreisen waren zwar zulässig, wurden aber in diesen Monaten so weit wie möglich unterlassen oder durch Videocalls etc. ersetzt. Somit musste der Fernverkehr einen Rückgang um **45 %** (Aufkommen) bzw. **47 %** (Leistung) hinnehmen. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich ein Minus in Höhe von **38 %** bzw. **42 %**. Hier konnten die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Werte – im Gegensatz zum Busverkehr des ÖSPNV – von Anfang an als valide eingestuft werden, weil die Unternehmen in aller Regel die effektive Nachfrage in den Fahrzeugen messen.

Im Jahr **2021** hat sich die Entwicklung im ersten Quartal ungebremst fortgesetzt. Im **Nahverkehr** sank die Fahrgastzahl im ersten Quartal gegenüber dem noch kaum gedrückten Stand des Jahres 2020 um weitere 48 % und im **Fernverkehr** sogar um 63 %. Ab dem zweiten Vierteljahr war eine spürbare Wiederannäherung an das Normalniveau zu beobachten. Im **gesamten Jahr** belief sich das Minus gegenüber 2019 auf **41 %** (Nahverkehr) bzw. **43 %** (Fernverkehr, jeweils Fahrgastzahl). Ohne die damaligen Streiks der GDL im August (4 Tage) und im September (5 Tage) wäre es geringer gewesen. In beiden Segmenten hat sich somit der Abstand zum Vorkrisenniveau nicht wesentlich verändert.

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2022

Im Jahr 2022 lag die Nachfrage im **Nahverkehr** zunächst, d.h. im ersten Quartal, noch um 38 % unter dem Stand von 2019, womit sich der Abstand im Vergleich zum vierten Quartal 2021 sogar vergrößert hat. Offensichtlich haben sich die Eindämmungsmaßnahmen der Wintermonate noch längere Zeit ausgewirkt. Erst im zweiten Quartal war eine durchgreifende Verbesserung auf 14 % zu beobachten. In diesen Zeitraum fiel bereits der erste Monat des 9-Euro-Tickets. Auf der Basis der o.a. VDV-Daten, die ab Juni getrennt für den SPNV ausgewiesen werden, ergab sich im **Juni** ein Plus um **21 %** gegenüber 2019. In zahlreichen Meldungen, darunter auch vom Statistischen Bundesamt, wurde ein wesentlich höherer Wert (42 %) genannt, der auf den Auswertungen der **Mobilfunkdaten** durch Teralytics basierte.[85] Hier wurde jedoch nur ein vergleichsweise kleiner Teil des SPNV erfasst, nämlich derjenige über 30 km und nur eines Mobilfunkanbieters. Die Mehrheit der SPNV-Fahrten, insbesondere im S-Bahn-Verkehr, verläuft über kürzere Distanzen. Diese

---

84 Corona-Pandemie – Bahn braucht acht bis zehn Milliarden Euro, heise online, 01.05.2020, https://www.heise.de/newsticker/meldung/Corona-Pandemie-Bahn-braucht-acht-bis-zehn-Milliarden-Euro-4713193.html

85 Statistisches Bundesamt, 9-Euro-Ticket: Mobilität steigt deutlich auf kurzen Distanzen im Schienenverkehr, Pressemitteilung 284/22 vom 07.07.2022, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/07/PD22_284_12.html

wiederum bilden weit überwiegend Alltagsverkehre, die von dem 9-Euro-Ticket in einem wesentlich geringeren Ausmaß angeregt wurden als die längeren Fahrten, die häufig am Wochenende und in die touristisch geprägten Regionen, z.B. Sylt, durchgeführt wurden.[86]

Für den **Juli** und den **August** wies der VDV Wachstumsraten in Höhe von **31 %** bzw. **34 %** aus, die also noch über denjenigen im Juni liegen. Dazu könnte die Ferienzeit beigetragen haben. Andererseits zeigten die Mobilfunkdaten keine (weitere) Zunahme in diesen beiden Monaten. Deshalb konnte gemutmaßt werden, dass der Anstieg im Juli bei den o.a. Alltagsverkehren stattfand und diese sich dem Vorkrisenniveau angenähert haben. Jedoch zeigten schon sowohl die Mobilfunkdaten[87] als auch Informationen von DB Regio, dass die Nachfrage im SPNV im **September** um **22 % unter** dem Stand von 2019 lag, was exakt dem Abstand im Mai gleicht. Auch im SPNV sind – wie im ÖSPNV – die, vereinzelt erwarteten, „Klebeeffekte“ ausgeblieben. In allen drei Folgemonaten blieb das Minus gegenüber 2019 nahezu unverändert.

Somit sank das Minus der **Fahrgastzahl** gegenüber 2019 im **gesamten Jahr** 2022 – jetzt wieder nach den Daten der amtlichen Statistik – auf **16 %** (vgl. Tab. P-3b). Ohne das 9-Euro-Ticket hätte es bei 28 % gelegen. Der Anstieg gegenüber 2021 (44 %, vgl. Tab. P-3a) klingt beachtlich, ist aber auch hier im Grunde aussagelos. Damit wurden knapp zwei Drittel des Rückgangs der beiden Vorjahre (0,72 von 1,17 Mrd.) aufgeholt. Die mittlere Fahrtweite sinkt im Allgemeinen wegen der langfristig wirksamen raumstrukturellen Verschiebungen in die Ballungsräume mit kürzeren Strecken etwas (2019/05: -0,3 % p.a.). In den Jahren 2020 und 2021 (-2,3 % und -3,0 %) kamen die Homeoffice-Effekte, die längere Distanzen stärker betreffen, hinzu . Im Jahr 2022 ist die Fahrtweite jedoch um beachtliche 13 % (gegenüber 2021) gestiegen. Dazu hat zum einen das 9-Euro-Ticket beigetragen, das sich vor allem bei den o.a. längeren Fahrten ausgewirkt hat. So nahm die mittlere Distanz allein im dritten Quartal um 22 % zu. Zum anderen wurden aber auch die Rückgänge in den beiden Pandemiejahren ausgeglichen. Gegenüber 2019 ist die durchschnittliche Fahrtweite um 7 % gestiegen, so dass sich bei der **Verkehrsleistung** der Abstand zum Vorkrisenstand von 44 % (2021) auf **10 %** verringerte (ohne 9-Euro-Ticket: 22 %).

Im **Fernverkehr** lag die Fahrgastzahl im **ersten Quartal** um 32 % unter dem Vorkrisenstand. Dies bedeutet wie im SPNV eine Verschlechterung gegenüber dem vierten Vierteljahr 2021 (-24 %). Dazu hat der Orkan „Nadia“ am 30./31.1 beigetragen, der den Verkehr in Norddeutschland über zwei Tage vollständig lahmgelegt hat. Im Februar entstanden zwei weitere Orkane („Xandra“ und „Ylenia“), die aber geringe Auswirkungen nach sich zogen. Im **zweiten Quartal** hat die spürbare Verbesserung der pandemischen Situation auf den SPFV ausgestrahlt, der somit erstmals seit deren Beginn **über** dem Vorkrisenstand lag, darunter die Leistung um beachtliche 5 %. Im dritten Quartal hat sich das wiederholt. Verlagerungen hin zum SPNV aufgrund des 9-Euro-Tickets in diesem Zeitraum haben sich in sehr engen Grenzen gehalten. Im vierten Vierteljahr hat sich das Plus gegenüber 2019 jedoch wieder etwas verringert (1 %). Dämpfend wirkten im vergangenen Jahr auch zahlreiche Großbaustellen, die zu teilweise spürbaren Reisezeitverlängerungen führten. Im **gesamten Jahr**, in dem der Fernverkehr auch durch den Kraftstoffpreisanstieg spürbar angeregt wurde, verblieb jedoch aufgrund des ersten Quartals noch ein Minus

---

86 Statistisches Bundesamt, 9-Euro-Ticket: Mehr Bahnverkehr vor allem in ländlichen, touristischen Regionen, Pressemitteilung 339/22 vom 11.08.2022, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/08/PD22_339_12.html

87 Statistisches Bundesamt, Nach Ende des 9-Euro-Tickets: Bahnreisen zurück auf Vorkrisenniveau, Pressemitteilung 377/22 vom 08.09.2022, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/09/PD22_377_12.html

gegenüber 2019 in Höhe von knapp 9 % (Fahrgastzahl) bzw. 3 % (Leistung). Das bedeutet auch, dass die mittlere Reiseweite im Fernverkehr gegenüber 2019 um 6 % gestiegen ist. Mit 313 km lag sie erstmals seit der Vereinigung Deutschlands über 300 km, zwischen 2004 und 2019 dagegen in der engen Bandbreite von 280 bis 295 km. Der Anstieg fand vor allem im Jahr 2022 statt (4,4 %). Dazu dürfte das Deutschlandticket beigetragen haben, weil es eher kürzere Fahrten vom Fernverkehr abzieht.

Im **gesamten Eisenbahnverkehr** betrug der Abstand zu 2019 im Jahr 2022 15 % (Aufkommen) bzw. 7 % (Leistung). Gegenüber 2021 ergeben sich in allen Größen und Teilmärkten Zuwachsraten von 44 % bis 69 %, die aber auch hier nahezu aussagelos sind.

Analyse der bisherigen und Prognose der gesamten Entwicklung im Jahr 2023

Beim Eisenbahnverkehr wird die Entwicklung des **Nahverkehrs** im Jahr 2023 wie diejenige des ÖSPV von zwei Impulsen dominiert, nämlich erstens der weiteren Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste und zweitens dem Deutschlandticket. Die fundamentalen Leitdaten sind ohnehin die gleichen (vgl. Abschn. 4.3) und besitzen nach wie vor nur eine untergeordnete Bedeutung.

Ein größeres Gewicht hat der weitere **Aufholprozess**. Wie beschrieben hat sich der Abstand zum Vorkrisenniveau im Lauf des Vorjahres von 37 % (1. Quartal) auf 16 % (4. Quartal, jeweils Leistung) reduziert. Allerdings war innerhalb der letzten vier Monate, d.h. nach Auslaufen des 9-Euro-Tickets, keine wesentliche Veränderung zu beobachten. Wenn der Abstand im gesamten Jahr 2023 unverändert geblieben wäre, hätte allein der Basiseffekt einen Anstieg um 7 % gegenüber dem Vorjahreswert, hier noch ohne den Einfluss des 9-Euro-Tickets, ausgelöst. Tatsächlich hat sich der Abstand im ersten Quartal aber – entgegen unseren Erwartungen vom Jahresanfang – auf 25 % **vergrößert**. Dies kann, wie noch gezeigt wird, nur zum Teil mit einer anhaltenden Homeoffice-Tätigkeit erklärt werden.

Im zweiten Quartal nahm das Minus deutlich auf **4 % ab**. Dazu trug natürlich das **Deutschlandticket** entscheidend bei. Die grundsätzlichen Aspekte der Abschätzung von dessen Auswirkungen wurden bei der Kommentierung des ÖSPV bereits dargestellt (vgl. Abschn. 4.3). Auch im SPNV werden die stärksten Effekte im Berufsverkehr über größere Entfernungen, die am meisten von der Rabattierung profitieren, sowie – wie 2022 während des 9-Euro-Tickets – bei den Freizeitfahrten am Wochenende auftreten. Beides tangiert den SPNV in einem wesentlich höheren Ausmaß als den überwiegend innerstädtischen ÖSPNV. Somit wird der **Mehrverkehr** im SPNV erheblich höher ausfallen.

In der **Winterprognose** vom März 2023 haben wir ihn bei der **Fahrgastzahl** auf **10 %** quantifiziert, bezogen auf die ohne das Ticket geschätzte Nachfrage. Im Gegensatz zum ÖSPNV werden die zusätzlichen Fahrten über weit überdurchschnittlich lange Entfernungen erfolgen. Hier haben wir erwartet, dass deren mittlere Fahrtweite fast doppelt so hoch ist als diejenige des gesamten (bisherigen) SPNV (22 km, 2022). Damit erhöht sich die **Verkehrsleistung** um **20 %**.

Das erste empirische Ergebnis zum Mehrverkehr im SPNV stammte vom Mobilfunkdatenanbieter **Teralytics**, der schon während der Pandemie sehr hilfreiche Daten erhoben hat. Demnach ist die

Zahl der Reisenden pro Tag von 1,56 Mio. im April 2023 auf 1,94 Mio. im Mai gestiegen.[88] Das entspricht also einem Anstieg um **24 %**. Dies läge ebenfalls deutlich über unserer Prognose (10 %). Jedoch ist hier zu beachten, dass, wie Teralytics auch regelmäßig erwähnt, hier nur die Fahrten über mehr als 30 km und nur eines Mobilfunkanbieters einbezogen sind. Erst ab dieser Entfernung können Zugfahrten von den Algorithmen als solche identifiziert werden. Multipliziert man die 1,56 Mio täglich vom April 2023 mit 365, dann errechnen sich rund 570 Mio. in einem Jahr. Der gesamte SPV transportiert 2,5 Mrd. (2022), pro Tag also 7 Mio. Darauf bezogen entspricht ein Mehrverkehr von 380.000 Reisenden lediglich 5 %. Andererseits wird natürlich auch die Zahl der SPNV-Fahrten unter 30 km aufgrund des Deutschlandtickets wachsen.

Gemäß den monatlichen Daten des **VDV**, die ab Mai 2023 mit der Einführung des Tickets wieder getrennt nach SPNV und ÖSPNV ausgewiesen werden, hat es in den Monaten Mai und Juni ein **Plus** um 2 % bzw. 9 % ausgelöst. Bedauerlicherweise weist der VDV für den SPNV keinen Wert für April oder das erste Quartal aus. Zieht man ersatzweise den o.a. Wert von Destatis heran (-25 % ggü. 2019) dann errechnet sich bis Juni gemäß **VDV** (9 %) ein Zuwachs um **45 %** ((100 + 9) / (100 – 25)). Wie bei der Kommentierung des ÖSPV erwähnt, sind die VDV-Werte eher mit der Leistung vergleichbar als mit der Fahrgastzahl. Das Ergebnis liegt erheblich über unserer o.a. Schätzung des Mehrverkehrs (20 %).

Schließlich hat **Destatis** wenige Tage vor Abschluss unserer Prognosen die Ergebnisse für das zweite Quartal veröffentlicht. Demnach konnte der SPNV den Abstand zum Vorkrisenstand auf 4 % verringern (Leistung). Nimmt man für den April den Wert des ersten Quartals an (-25 %, s.o.), dann errechnet sich für Mai/Juni ein Plus von 6 %. Dies wiederum bedeutet einen Anstieg um gut **40 %** ((100 + 6)/ (100 – 25)). Beim Aufkommen betragen die Werte -10 % (Q2), -21 % (Q1 = April) und -5 % (Mai/Juni), woraus sich ein Anstieg um **20 %** errechnet (95 / 79). Beide Werte liegen also exakt **doppelt so hoch** wie von uns erwartet. Allerdings gilt auch hier, dass der weitere Verlauf abgewartet werden muss. Außerdem enthält der Vergleich von Mai/Juni mit dem ersten Quartal zum Teil auch den weiteren **Aufholprozess**. Dessen Potenzial ist in diesem ersten Vierteljahr nochmals gestiegen.

Nimmt man diese Abstände, die sich für Mai/Juni errechnen, auch für den Rest des Jahres an, dann liegt im gesamten Jahr 2023 die **Fahrgastzahl** um **5 % unter** und die **Leistung** um gut **3 % über** dem Stand von 2019 (vgl. Tab. P-3b). Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das einen Anstieg um 13 % bzw. 14 % (vgl. Tab. P-3a). Bei dessen Interpretation ist zu berücksichtigen, dass der Vorjahreswert durch das 9-Euro-Ticket um 7 % angehoben wurde, was im laufenden Jahr entfällt.

In der **Winterprognose** vom März 2023 haben wir einen Anstieg gegenüber 2022 um 18 % (Aufkommen) bzw. 17 % (Leistung) erwartet. Wie im ÖSPV kann die Abweichung angesichts der sehr großen Unsicherheiten um die Auswirkungen des Deutschlandtickets noch als akzeptabel bezeichnet werden. Ebenfalls wie im ÖSPV wurden letztere nach dem derzeitigen Erkenntnisstand unter- und die postpandemischen Aufholeffekte überschätzt. Allerdings muss zu einer fundierten Beurteilung erst der Verlauf in den kommenden Monaten abgewartet werden.

Der **Fernverkehr** hat den Stand von 2019 schon im Verlauf des Jahres 2022 überschritten. Dennoch verbleiben gegenüber dem gesamten Vorjahr noch spürbare Aufholpotenziale, nämlich vor

88 https://www.telefonica.de/news/corporate/2023/07/o2-telefonica-mobility-monitor-ausgabe-3-das-deutschlandticket-bewirkt-deutlich-mehr-pendel-und-wochenendfahrten.html

allem im ersten Quartal. Die fundamentalen Antriebskräfte, die in diesem Segment des gesamten Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen im Allgemeinen am stärksten wirken, d.h. die **gesamtwirtschaftlichen** Einflussfaktoren sowohl der Privat- (Einkommen) als auch der Geschäftsreisen (Konjunktur allgemein), fallen im laufenden Jahr bescheiden aus. Expansiv wirkt, dass die Fahrten, die während der Pandemie durch Videocalls etc. ersetzt wurden, allmählich wieder physisch durchgeführt werden. Die Anzahl dieser Fahrten, die im laufenden Jahr noch unterlassen werden, dürfte sich allmählich derjenigen annähern, die langfristig und dauerhaft entfallen und die weiter unten bei der Darstellung der mittelfristigen Prognose quantifiziert werden.

Im laufenden Jahr haben im Fernverkehrsnetz mehrere **Großbaustellen** zu teilweise spürbaren Reisezeitverlängerungen geführt. Zu erwähnen ist vor allem die Strecke Kassel – Fulda, die Bestandteil der hochfrequentierten Strecke Hamburg/Bremen – Frankfurt/München ist. Deren Vollsperrung über sieben Monate führte zu einer Fahrtzeitverlängerung um bis zu einer Stunde.[89] Zwar waren auch im Vorjahr mehrere Großbaustellen in Betrieb, jedoch dürfte die Nachfragewirkung damals geringer gewesen sein.

Im bisherigen Verlauf des Jahres hat sich die **Zuverlässigkeit** des Betriebsablaufs im Fernverkehr in einem Ausmaß verschlechtert, dass sie eine hohe mediale Resonanz erzeugte und sogar Gegenstand von Talkshows der deutschen Fernsehanstalten in der Hauptsendezeit wurde. Eine noch größere Bedeutung als die (ungeplante) Verlängerung der tatsächlichen Reisezeiten besitzt deren Unkalkulierbarkeit, die sich vor allem im Geschäftsreiseverkehr auswirkt. Er ist zudem weniger preissensitiv und kann deshalb auf Langstrecken häufiger auf den Luftverkehr ausweichen als der private Reiseverkehr, bei dem das durch das gestiegene Preisniveau infolge des fehlenden Wettbewerbs im innerdeutschen Verkehr erschwert wird. Das letztendliche Ausmaß der Fahrten, die mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt oder gänzlich unterlassen werden, ist schwer zu schätzen. Hierzu bedürfte es gezielter Erhebungen bei betroffenen Fahrgästen.

Hinzu kommen die Abzugseffekte vom SPNV im Gefolge des **Deutschlandtickets**. Insbesondere im Bereich von mittleren Strecken von 50 bis etwa 200 km sind die Zeitvorteile des SPFV häufig nicht so groß, dass sie den Preisnachteil aufwiegen, insbesondere wenn das Ticket schon vorhanden ist. Wir haben den Anteil der verlagerten Fahrten in der Winterprognose auf **5 %** des gesamten SPFV-Aufkommens geschätzt. Dies entspricht lediglich 2 % aller hin zum SPNV verlagerten Fahrten. Wie bereits erwähnt, kommt der weitaus größte Teil der Verlagerungen allein aufgrund der Größenordnungen vom Pkw. Noch größer ist der induzierte Neuverkehr.

Tatsächlich lag die Fahrgastzahl im Fernverkehr im **ersten Quartal** um 40 % über dem Vorjahreswert, der noch stark von der Pandemie beeinflusst war. Im – auch hier aussagefähigeren – Vergleich zu 2019 errechnet sich ein Minus um 4 %, das annähernd dem des letzten Vorjahresquartals (-2 %) gleicht. Wie dort lag die Leistung im ersten Vierteljahr 2023 bereits über dem Vorkrisenstand (4 %, Q4/22: 1 %). Im **zweiten Quartal** traf dies nun auch auf das Aufkommen zu (2 %, Leistung 10 %). Laut Informationen der DB war der Abstand im Mai geringer als im April, was zumindest zum Teil auf das Deutschlandticket zurückgeführt werden könnte, im Juni aber schon wieder größer als im April. Damit wird zumindest bestätigt, dass die o.a. Bremseffekte keine wesentliche Bedeutung für das Gesamtergebnis besitzen. Für eine empirische Absicherung

---

89 https://www.bahn.de/service/ueber-uns/inside-bahn/news/grossbaustellen

der Abzugseffekte durch das Deutschlandticket liegen jetzt noch – anders als im ÖSPNV und im SPNV – zu wenige belastbare Daten vor.

Es spricht nichts dagegen, für das zweite Halbjahr den gleichen Abstand zum Vorkrisenstand anzusetzen, der im zweiten Quartal festzustellen war. Damit wird im **gesamten Jahr** nun auch die Fahrgastzahl um **2 % über** dem Vorkrisenstand liegen. Bei der Leistung fällt das Plus noch stärker aus (**11 %**). Der Anstieg der mittleren Reiseweite um 9 %, der hierin zum Ausdruck kommt, entstand zum größeren Teil schon in den Vorjahren (2022/19: 6 %), setzt sich aber im Jahr 2023 mit einer Zunahme um immerhin 2,5 % auf 321 km fort. Wie im Vorjahr das 9-Euro-Ticket dürfte im laufenden Jahr das Deutschlandticket dazu beigetragen haben. Gegenüber 2022 wächst der Fernverkehr um 12 % bzw. 15 %.

In der **Winterprognose** vom März 2023 haben wir einen Anstieg gegenüber 2022 um 18 % (Aufkommen) bzw. 14 % (Leistung) erwartet. Letzteres wird durch den bisherigen Verlauf voll bestätigt. Die Vorausschätzung der Fahrgastzahl beruhte auf der Annahme, dass sich beide Größen dem Vorkrisenniveau gleichermaßen annähern, so dass die verbleibenden Aufholeffekte bei der Leistung geringer sind. Dies muss jetzt revidiert werden.

Beim **gesamten Eisenbahnverkehr** wird im Jahr 2023 das vom Nahverkehr geprägte Aufkommen noch um 4,5 % unter, die Leistung dagegen um 6,7 % über dem Vorkrisenniveau liegen. Gegenüber 2022 ergeben sich Zuwachsraten von 13 % bzw. 14 %, die aber auch hier nur begrenzt aussagefähig sind.

Prognose der Entwicklung in den Jahren 2024 und 2025

Auch für den Eisenbahnverkehr setzen wir die Prognose für die Jahre 2024 und 2025 zunächst auf dem Jahr 2019 auf, um die Einflüsse der Pandemie ausblenden zu können. Allerdings ist der Wiederannäherungsprozess im Eisenbahnverkehr mittlerweile weit fortgeschritten, so dass die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr wieder aussagefähiger werden.

Im **Nahverkehr** wird sich von den fundamentalen Einflüssen die Erwerbstätigenzahl gemäß der BMWK-Projektion vom April 2023 in beiden Jahren 2024 und 2025 nur wenig verändern, aber am Ende um 1,5 % über dem Stand von 2019 liegen. Die stärker zunehmende Auszubildendenzahl besitzt für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die (nominalen) **Kraftstoffpreise** schließlich werden sich zwischen 2022 und 2025 ebenfalls nicht spürbar bewegen, jedoch wegen der kräftigen Verteuerung in den beiden Vorjahren um immerhin 37 % über dem Stand von 2019 liegen (vgl. Abschn. 4.2). Dagegen wird der beschriebene, kräftige Effekt aus dem **Deutschlandticket** im Jahr 2024 – unter der Voraussetzung einer nur moderaten Preisanhebung (vgl. Abschn. 2.5) – im gesamten Jahr wirksam sein.

Jedoch wird der **Homeoffice-Effekt** den SPNV mit hoher Sicherheit stärker als alle anderen Verkehrsarten bremsen. Wie bereits erwähnt wird das Zuhause-Arbeiten bei längeren Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, bei denen der Anteil des SPNV deutlich überdurchschnittlich ist, weit häufiger zum Tragen kommen als bei kürzeren Distanzen. Deshalb wird die (prozentuale) Verminderung hier wesentlich höher ausfallen als im Individualverkehr (10 %, vgl. Abschn. 4.2). Zudem ist auch der Anteil des Berufsverkehrs am gesamten SPNV mit rund einem Drittel (Aufkommen) weit höher. Insgesamt veranschlagen wir den dauerhaft und langfristig wirksamen Homeoffice-Effekt, bezogen auf den Gesamtverkehr, mittlerweile auf **7 %** (Aufkommen, MIV: 2 %,

ÖSPNV: 3 %). Bei der Leistung wird er noch etwas stärker ausfallen, weil die betroffenen Fahrten über überdurchschnittlich lange Distanzen verlaufen. Dieser, an sich kräftige, Impuls wird jedoch durch die expansiven Einflüsse, allen voran das Deutschlandticket, überlagert.

Deshalb sollte die **Fahrgastzahl** im Jahr 2024 das Vorkrisenniveau erstmals übertreffen, und zwar mit **5 %** sogar spürbar. Bei der **Leistung**, die nach aller Voraussicht bereits im laufenden Jahr über dem Stand von 2019 liegen wird, überwiegen die Wirkungen des Deutschlandtickets, die hier wesentlich größer sind als beim Aufkommen, die nur etwas stärkeren (als bei der Fahrgastzahl) Homeoffice-Effekte bei weitem, so dass sie um **16 %** über dem Stand von 2019 liegen wird. Dieser Abstand zwischen den beiden Größen ist zum großen Teil bereits in den letzten beiden Jahren entstanden (2022: -10 % zu -16 %, s.o.). Die verbleibende Differenz wird im laufenden und im kommenden Jahr durch das Deutschlandticket ausgelöst.

Im Jahr **2025** kommen die auf 2019 bezogenen Effekte nahezu gleichermaßen zur Geltung wie im Jahr 2024. Die für letzteres prognostizierte Nachfrage liegt immer noch etwas unter dem „Ohne-Corona-Wert“, d.h. dem Trendwert zuzüglich der Auswirkungen des Deutschlandtickets abzüglich derjenigen des Homeoffice. Deshalb ist noch mit einem gewissen Annäherungseffekt zu rechnen. Einschließlich der anderen Wachstumsfaktoren ist eine Zunahme gegenüber 2024 um knapp 5 % zu erwarten (Aufkommen und Leistung). Damit erhöht sich der (jetzt positive) Abstand zum Vorkrisenstand auf 10 % bzw. 22 %.

Der **Fernverkeh**r hat mit dem kräftigen Anstieg, der sich für das laufende Jahr abzeichnet, wie erwähnt das Vorkrisenniveau übertroffen, darunter die Leistung bereits zweistellig. Der Wiederannäherungsprozess dürfte hier somit weitgehend abgeschlossen sein. Deshalb sind nunmehr erstens die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr wieder hinreichend aussagefähig. Zweitens können auch die Prognoseansätze wieder auf das jeweilige Vorjahr bezogen werden und nicht nur auf 2019.

Bei dem letztgenannten ist immer noch die kräftige **Preissenkung** um rund 10 % zu beachten, die durch die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes zum Jahresanfang 2020 entstand und von der Deutschen Bahn bei nahezu allen Preiskategorien weitergegeben wurde. Gemäß den Modellrechnungen von Intraplan hätte dies – über alle Fahrtzwecke – einen zusätzlichen Effekt von 5 % bei der Leistung ausgelöst. Dieser Effekt wird nun also erst jetzt nach Überwindung der Pandemie sichtbar. Bei der Fahrgastzahl ist er auf Grund der überdurchschnittlichen Reiseweiten der zusätzlichen Fahrten etwas geringer. Zu diesem Sonderfaktor kommt der **Kraftstoffpreisanstieg** (zwischen 2019 und 2024/25) hinzu. Auch die **gesamtwirtschaftlichen** Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen wirken in diesen Zeitraum grundsätzlich expansiv, auch wenn der Effekt durch die konjunkturelle Abschwächung stark an Bedeutung verloren hat. Alle diese Einflüsse, also der Preise und der Gesamtwirtschaft, würden ein **kräftiges Wachstum** erzeugen.

Dass **Bedienungsangebot** wird durch Taktverdichtungen und neues Wagenmaterial tendenziell weiter verbessert und ausgeweitet. Von der Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und von Stuttgart 21, die nach dem derzeitigen Stand für Dezember 2025 geplant ist, gehen im Prognosezeitraum dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose allerdings noch keine expansiven Effekte aus. Auf die massiv verschlechterte **Zuverlässigkeit** des Betriebsablaufs wurde bei der Kommentierung der Entwicklung im Jahr 2023 bereits eingegangen. Wie dort gehen wir

davon aus, dass die Zahl der Fahrten, die deshalb mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt oder gänzlich unterlassen werden, nur wenige Zehntelprozente betragen wird.

Anders verhält es sich bei den ab 2024 geplanten **Großbaustellen**. Wie bei den Rahmenbedingungen bereits erwähnt, beginnt die Deutsche Bahn AG ihre neue Modernisierungsstrategie mit der Generalsanierung der **Riedbahn** zwischen Frankfurt/Main und Mannheim. 2025 folgen die Arbeiten auf den Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen.[90] Erstere ist die höchstbelastete Strecke im gesamten Fernverkehrsnetz. Die effektive Belastung wird von der DB nicht veröffentlicht, ersatzweise kann jedoch die Prognose für den BVWP 2030 in Höhe von 19,7 Mio. Fahrgästen verwendet werden. Rund die Hälfte davon verläuft zwischen Frankfurt und München und kann somit auf die Strecke über Nürnberg ausweichen. Die Riedbahn wird über fünf Monate vollständig gesperrt. Die erforderlichen Umwegverkehre führen zu Reisezeitverlängerungen um etwa eine halbe Stunde. Am Beispiel der Relation Köln – Stuttgart entspricht dies einer Anhebung um ein Fünftel. Gemäß den Modellrechnungen von Intraplan vermindert das die Fahrgastzahl in einem Gesamtjahr um 1,5 bis 2 Mio. Für den Zeitraum der Sperrung errechnen sich also 0,6 bis 0,8 Mio. Fahrgäste, was **0,5 %** der Gesamtzahl entspricht. Zudem ist dies mit den entsprechenden Maßnahmen im laufenden Jahr zu saldieren, so dass sich der Nettoeffekt in sehr engen Grenzen halten wird.

Ein stärkerer Bremseffekt entsteht aus dem **Deutschlandticket**, das im Jahr 2024 ganzjährig wirksam wird. Er beträgt nach unseren Schätzungen in der Winterprognose vom März 2023 bei der Fahrgastzahl knapp 3 % und bei der Leistung 1 %, weil die verlagerten Fahrten über unterdurchschnittlich lange Strecken durchgeführt werden (Annahme: 100 km).

Der **größte dämpfende Faktor** der Nachfrageentwicklung zwischen 2019 und 2024/25 ist nach wie vor der Ersatz von Geschäftsreisen durch **Videocalls** etc. Zwar ist ein großer Teil der während der Pandemie entfallenen Reisen dauerhaft nicht ohne Nachteile ersetzbar. Dazu zählen Reisen zu Messen, zu Kongressen, zu Vertriebsaktivitäten, bei denen der Kundenkontakt erforderlich ist bzw. nur schwer ersetzt werden kann, u.v.m. Diese werden nach Überwindung der Pandemie wieder in fast dem gleichen Ausmaß wie zuvor stattfinden. Der zu erwartende Rückgang der Geschäfts- und Dienstreisetätigkeit ist also begrenzt. Der langfristige Wachstumstrend, der durch die zunehmende interregionale, internationale und globale Verflechtung entsteht, bleibt davon unbeeinflusst.

Intraplan hat hier seit Beginn der Pandemie für mehrere Flughäfen entsprechende Analysen durchgeführt. Generell ist hier die empirische Basis der Abschätzungen immer noch wesentlich schwächer als bei den Homeoffice-Effekten (vgl. Abschn. 4.2). Intensive Diskussionen mit den Marktforschern der Flughäfen und anderen Branchenkennern haben zu dem Meinungsbild geführt, dass der Anteil der ersetzbaren an allen Geschäftsreisen zwischen **5 % und 10 %** liegt. Intraplan hält höhere Werte für nicht realistisch und die **untere Hälfte** dieser Bandbreite für **wahrscheinlicher**. Mittlerweile wird diese Einschätzung von den Marktforschern und Entscheidungsträgern der Flughäfen, für die Intraplan in den letzten drei Jahren tätig war, geteilt.

Überträgt man diesen Wert auf den SPFV, d.h. unterstellt bei dessen Geschäftsreisen, die einen Anteil von 15 % bis 20 % an der Verkehrsleistung besitzen, die gleiche Zweckstruktur wie bei den geschäftlichen Flugreisen, dann vermindert sich der gesamte SPFV dauerhaft um 1 bis maximal

---

90 https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Neues-Netz-fuer-Deutschland-7250964

2 %. Allerdings könnte der entfallende Anteil im SPFV höher sein als im Luftverkehr, weil mehr „Routine-Verkehre“, d.h. wiederkehrende Fahrten zu den gleichen Zielen und/oder Zwecken, stattfinden, die mit einer höheren Wahrscheinlichkeit digital ersetzt werden (können) als einmalige oder selten durchgeführte Reisen. Aus diesem Grund und wegen einiger sehr geringer Effekte in anderen Fahrtzwecken, vor allem bei ICEs nutzenden Berufsfernpendlern mit einer sehr hohen Homeoffice-Affinität, schätzen wir den gesamten dauerhaften „Corona-Abschlag“ im SPFV auf **2 bis 3 %**.

Insgesamt quantifizieren wir das nach Abzug dieser dämpfenden Effekte resultierende Wachstum des SPFV zwischen 2019 und 2024 bei der Fahrgastzahl auf knapp **4 %** und bei der Leistung auf **15 %**. Die hohe Differenz zwischen den beiden Werten entsteht auch durch die bis 2022 bzw. 2023 aufgelaufenen Werte bzw. die erwähnte, in diesen Jahren spürbar gestiegene mittlere Reiseweite. Bezogen auf **2023** belaufen sich die Veränderungen auf nur noch **1,4 %** bzw. gut **3 %**. Deren klare Verminderung gegenüber 2023 (12 % bzw. 15 %) ist vor allem auf die weitestgehende Beendigung des Aufholprozesses im laufenden Jahr zurückzuführen. Somit verbleiben nur die insgesamt schwachen, generellen Wachstumsimpulse. Zudem sind die Bremseffekte aus dem Deutschlandticket und aus den Großbaustellen im kommenden Jahr etwas stärker ausgeprägt als im laufenden. Der Einfluss der Videocalls wird in beiden Jahren ähnlich hoch sein.

Im Jahr **2025** sind die Haupteinflussfaktoren des Schienenfernverkehrs nach dem derzeitigen Erkenntnisstand insgesamt ähnlich wie im Jahr 2024. Die Impulse aus der Gesamtwirtschaft werden wieder etwas geringer. Die Wirkungen des Deutschlandtickets werden bleiben, so dass der dämpfende Effekt der Jahre 2023 und 2024 wegfällt. Dies nehmen wir auch für die Großbaustellen des Jahres 2025 an. Somit wird die Nachfrage mit **1,6 %** (Aufkommen) und **3,3 %** (Leistung) in einem ähnlichen Ausmaß zunehmen wie im Jahr 2024.

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich im **gesamten Eisenbahnverkehr** für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme um 10 % (2024) und 5 % (2025, jeweils ggü. Vorjahr). Bei der Leistung besitzt der schwächer wachsende Fernverkehr einen größeren Anteil, so dass sie mit 8 % und 4 % langsamer zunimmt. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 bereits um 10 % (Fahrgastzahl) bzw. 20 % (Leistung) übertroffen. Das ist der größte Abstand aller Personenverkehrsarten.

4.5 Luftverkehr

Im Jahr **2022** ist die bereits für 2021 erwartete Erholung im Personenluftverkehr eingetreten. So wurde die Passagierzahl des Jahres 2021 (73,9 Millionen) bereits im Juli erreicht und hat sich bis zum Ende des Jahres 2022 mehr als verdoppelt. Seit April 2022 lagen die Passagierzahlen jeden Monat deutlich über denen des Vorjahres. Dies konnte vor allem dadurch erreicht werden, dass viele Corona-Maßnahmen abgeschafft worden sind. Hauptwachstumstreiber für den Personenluftverkehr waren erneut der innereuropäische und der interkontinentale Verkehr. Die in der letzten Prognose erwartete deutliche Zunahme ist eingetreten, wenn auch nicht in dem erwarteten Maße. Insgesamt konnten für das Jahr 2022 155,7 Millionen Passagiere gezählt werden. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Zeit großer Wachstumsraten vorerst vorbei ist. Gründe dafür sind zum einen die unsicheren Zukunftsaussichten bedingt durch den Krieg in der Ukraine und die damit einhergehende hohe Inflation.

Bereits zu Beginn des Jahres **2023** überstieg die Passagierzahl die des Vorjahres, was zu erwarten war, da sich die Corona-Pandemie entspannte und damit das Reisen auch wieder einfacher möglich geworden ist. Daher profitierte der Passagierluftverkehr auch weiterhin von Nachholeffekten. In den ersten 4 Monaten des Jahres 2023 konnten insgesamt 47,7 Millionen Fluggäste gezählt werden. Im gleichen Zeitraum des Jahres 2022 waren es rund 33,5 Millionen Fluggäste. Dies stellt zwar eine deutliche Steigerung dar, jedoch betrug die Gesamtzahl der Passagiere im Vorkrisenjahr 2019 in diesem Zeitraum rund 64,5 Millionen und war damit deutlich höher. Wachstumstreiber bleiben auch weiterhin die europäischen und interkontinentalen Verkehre. Die europäischen Verkehre entwickeln sich immer mehr in Richtung des Vorkrisenniveaus von 2019. Auch der interkontinentale Verkehr kehrt langsam zum Vorkrisenniveau zurück. Dies gilt insbesondere für den asiatischen Raum, der eine starke Erholung zeigt, sowie den Verkehr von und nach Nordamerika, der es im 1. Halbjahr auf ein Niveau von 92 % im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 schafft. Im rein innerdeutschen Verkehr zeigt sich auch nach der Pandemie dagegen ein Trend zur Verlagerung der Reisen auf Straße und Schiene.

Insgesamt wird für das Jahr 2023 mit einer leichten Steigerung der Passagierzahlen gegenüber dem Jahr 2022 gerechnet. Dies geschieht unter der Annahme, dass die Corona-Pandemie auch weiterhin keinen wesentlichen Einfluss mehr auf den Luftverkehr haben wird und weitere Nachholeffekte die Nachfrage im Personenluftverkehr weiterhin erhöhen wird. Einen Unsicherheitsfaktor für die weitere Entwicklung stellen die noch immer unsicheren Zukunftsaussichten dar. Die Frage wird sein, wie viele Menschen aufgrund ihrer wirtschaftlichen Situation nicht in der Lage sein werden, eine Flugreise zu unternehmen. Urlaub stellt ein wichtiges Gut für den Einzelnen dar, jedoch ist davon auszugehen, dass aufgrund der hohen Inflation und der steigenden Ticketpreise Flugreisen für manche Menschen unerschwinglich sein werden bzw. dass manche Menschen aus wirtschaftlichen Gründen auf die Urlaubsreise verzichten werden. Hier bleibt jedoch noch abzuwarten, ob und inwiefern die Entlastungspakete der Bundesregierung und die teilweise recht hohen Lohnabschlüsse im Rahmen der Tarifverhandlungen bei gleichzeitig langsam sinkenden Inflationsraten Wirkung zeigen werden.

Auch für das Jahr **2024** und **2025** wird derzeit mit einem nur schwächeren Wachstum gerechnet, da die Inflation vermutlich auch bis weit in das nächste Jahr hinein auf hohem Niveau bleiben wird, während Löhne und Gehälter diese nicht völlig ausgleichen werden können. Wie sich dies auf das Verhalten der Bevölkerung in Bezug auf Flugreisen auswirken wird, bleibt noch abzuwarten.

Tabelle P-4: Luftverkehr

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							Veränderung in % p.a.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/21	23/22	24/23	25/24
Fluggäste[1]	226,8	58,1	73,9	155,7	185,6	192,0	197,8	110,7	19,2	3,5	3,0
Innerdeutsch (Einst.)	23,1	6,0	4,9	9,5	13,0	13,3	13,9	95,9	36,9	2,1	4,5
Grenzüberschreitend[2]	203,5	52,1	69,0	146,2	172,5	178,7	183,9	111,8	18,0	3,6	2,9
- davon Europa	159,1	41,3	58,1	116,1	140,6	144,6	147,8	99,7	21,2	2,8	2,3
- darunter EU-27	123,6	29,1	40,4	80,6	101,9	104,9	108,2	99,5	26,4	3,0	3,1
- dav. Interkontinental	43,6	9,7	10,9	29,2	31,9	34,2	36,1	168,1	9,1	7,2	5,6
- davon Afrika	8,3	1,9	2,3	5,9	6,1	6,3	6,4	153,2	3,3	3,3	1,6
- davon Amerika	16,9	3,8	4,8	13,0	13,8	14,8	15,6	167,8	6,3	6,9	5,5
- darunter USA	11,2	2,2	3,0	8,7	10,0	10,8	11,8	188,2	14,9	8,2	9,1
- davon Asien	18,4	4,0	3,7	10,3	12,0	13,1	14,2	177,8	16,3	9,2	8,0
- dav. Australien/Oz.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung[4]	71,8	18,7	23,4	48,3	60,7	66,4	70,4	106,6	25,7	9,4	6,0
Innerdeutsch	10,1	2,6	2,1	4,1	5,6	6,0	6,4	93,2	36,9	7,4	7,1
Grenzüberschreitend	63,8	16,1	21,3	44,2	55,2	60,5	64,0	107,9	24,7	9,6	5,9
	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							Veränd. in % insg.			
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	22/19	23/19	24/19	25/19
Fluggäste[1]	226,8	58,1	73,9	155,7	185,6	192,0	197,8	-31,4	-18,2	-15,3	-12,8
Innerdeutsch (Einst.)	23,1	6,0	4,9	9,5	13,0	13,3	13,9	-58,8	-43,7	-42,5	-39,9
Grenzüberschreitend[2]	203,5	52,1	69,0	146,2	172,5	178,7	183,9	-28,2	-15,2	-12,2	-9,6
- davon Europa	159,1	41,3	58,1	116,1	140,6	144,6	147,8	-27,0	-11,6	-9,1	-7,1
- darunter EU-27	123,6	29,1	40,4	80,6	101,9	104,9	108,2	-34,8	-17,6	-15,1	-12,5
- dav. Interkontinental	43,6	9,7	10,9	29,2	31,9	34,2	36,1	-33,0	-26,9	-21,7	-17,3
- davon Afrika	8,3	1,9	2,3	5,9	6,1	6,3	6,4	-28,7	-26,4	-24,0	-22,7
- davon Amerika	16,9	3,8	4,8	13,0	13,8	14,8	15,6	-23,3	-18,4	-12,8	-8,0
- darunter USA	11,2	2,2	3,0	8,7	10,0	10,8	11,8	-22,4	-10,8	-3,5	5,2
- davon Asien	18,4	4,0	3,7	10,3	12,0	13,1	14,2	-43,9	-34,8	-28,8	-23,1
- dav. Australien/Oz.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung[4]	71,8	18,7	23,4	48,3	60,7	66,4	70,4	-32,8	-15,5	-7,5	-2,0
Innerdeutsch	10,1	2,6	2,1	4,1	5,6	6,0	6,4	-59,9	-45,1	-41,0	-36,8
Grenzüberschreitend	63,8	16,1	21,3	44,2	55,2	60,5	64,0	-30,7	-13,5	-5,2	0,4

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger
2) Einschl. ungebrochener Durchgangsverkehr
3) Veränderungsraten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.
4) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BALM-Prognosen