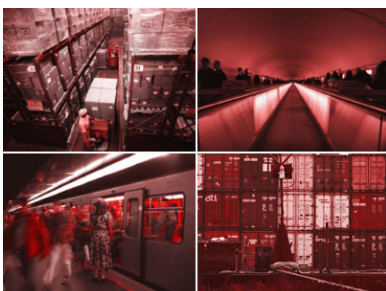




Die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050

**Kurzfassung zum Vortrag im Rahmen der Veranstaltung
„Die Wirtschaft brummt, der Stau hat Konjunktur“ der
Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.
vom 02. Juli 2007 in Berlin**



Die Güterverkehrsentwicklung in Deutschland bis 2050

Gegenüber heute werden sich die in Deutschland beförderten Gütermengen um knapp die Hälfte erhöhen, während sich die Güterverkehrsleistung mehr als verdoppelt.

(1) In einem Gutachten zur „Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050“ hat die ProgTrans AG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die langfristige Entwicklung des Güterverkehrs abgeschätzt. Dabei wurde der Güterverkehr differenziert untersucht nach Aufkommen und Leistung und die zukünftige Entwicklung bis 2050 nach den Verkehrsträgern Strasse, Schiene, Binnenschiff und Rohrfernleitungen sowie nach Hauptverkehrsrelationen (Binnenverkehr, grenzüberschreitender Versand, grenzüberschreitender Empfang, Transit) abgeschätzt. Als Grundlage wurde ein aus heutiger Sicht plausibles Szenario zur weiteren Güterverkehrsentwicklung formuliert. Das Gutachten ist vom BMVBS als ein Baustein zum „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ benannt.

(2) Die wichtigste Botschaft lautet: Sowohl das Güterverkehrsaufkommen wie auch die Güterverkehrsleistung werden bis 2050 nicht abnehmen. Im Gegenteil: Das Aufkommen wird gegenüber heute von gut 3.7 Milliarden Tonnen um knapp die Hälfte auf dann fast 5.5 Milliarden Tonnen zunehmen. Die Leistung wird sich mehr als verdoppeln, von heute etwas weniger als 600 Milliarden Tonnenkilometer auf dann mehr als 1'200 Milliarden Tonnenkilometer.

(3) Die Bevölkerungsentwicklung hat eine nur sehr geringe Wirkung auf den Güterverkehr und entsprechende Erwartungen an einen abnehmenden Güterverkehr aufgrund der zurückgehenden Bevölkerung müssen enttäuscht werden. Vielmehr werden die Entwicklungen des Güterverkehrs von der auch langfristig dynamisch zunehmenden Aussenhandelsverflechtung bestimmt; Deutschland produziert eben nicht nur für den eigenen Bedarf, sondern exportiert viele Halb- und Fertigprodukte nach Europa und Übersee. Die damit verbundenen Zunahmen des Güterverkehrs übertreffen die Rückgänge aus der ab 2030 stagnierenden Binnennachfrage und führen in Summe zu einem weiteren Anstieg des gesamten Güterverkehrs in Deutschland. Die Transportweiten (auf deutschem Territorium) werden aufgrund der räumlichen Transportverflechtungen weiterhin steigen, wenn auch in etwas gedämpfter Form. Daher liegen die Zunahmen der Güterverkehrsleistungen allgemein über denen des Aufkommens.

(4) Das Aufkommen im **Binnenverkehr** wird ab 2030 stagnieren. Aufgrund der noch leicht zunehmenden Transportweiten schlägt sich dies in der Binnenverkehrsleistung nicht nieder; diese wird – wenn auch abgeschwächt – zwischen 2030 und 2050 weiter zunehmen. Die **grenzüberschreitenden Verkehre** wachsen demgegenüber stärker und ohne erkennbare Einschnitte. Da die Transportweiten (auf den inländischen Streckenabschnitten) hier nur noch geringfügig zunehmen, liegen die Wachstumsraten von Aufkommen und Leistung nah beieinander. Der Empfang wird auch weiterhin den Versand übersteigen. Am dynamischsten wird der **Durchgangsverkehr** zulegen: Trotz leicht sinkender Transportweiten wächst hier die Leistung bis 2050 so stark, dass sie dann ca. ein Fünftel der gesamten Güterverkehrsleistung auf deutschen Verkehrswegen ausmachen wird. Gestützt wird dieses Wachstum von einer markanten Aufkommenszunahme in diesem Segment.

(5) Die (leistungsbezogene) **Transportintensität** aller Verkehrsträger insgesamt und bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt wird ab ca. 2035 stagnieren und dann ab 2040 sogar leicht zurückgehen. Differenzierter nach Hauptverkehrsrelationen betrachtet, findet die Entkopplung der Güterverkehrsleistung und der entsprechenden wirtschaftlichen Grössen in den grenzüberschreitenden Relationen bereits statt und wird sich zukünftig weiter fortsetzen. Im Binnenverkehr setzt dieser Effekt ab ca. 2030 ein.

(6) Grundsätzlich halten sich die Veränderungen beim **Modal split** (den Anteilen der Verkehrsträger am Güterverkehr) sowohl beim Aufkommen wie auch in der Leistung mit Verschiebungen in Höhe von ca. drei Prozentpunkten in Grenzen. Profitieren wird von der Güterverkehrsentwicklung die Eisenbahn. Sowohl beim Aufkommen wie auch bei der Leistung wird sie die höchsten Wachstumsraten verzeichnen. Dieses Bild verstärkt sich noch leicht ab 2030. Bis 2050 wird die Bahn sowohl im aufkommens- wie auch im leistungsbezogenen Modal split um ca. zwei Prozentpunkte zulegen. Im Strassengüterverkehr macht sich ab 2030 der Rückgang der Binnenverkehrstonnage bemerkbar. Hier muss der Lkw ca. anderthalb Prozentpunkte am Modal split abgeben, während er aufgrund der Bedeutungszunahme der (inländischen wie auch grenzüberschreitenden) Fernverkehre bei der Güterverkehrsleistung bis 2030 seinen Vorsprung im Modal split so weit ausbaut, dass er gesamthaft bis 2050 immer noch um ca. zwei Prozentpunkte zulegen kann.