

1042,61	9376,51	0,00
1023,10	7091,46	0,00
1051,72	9178,72	0,00
2390,52	8043,12	0,00
1021,62	4217,03	32,73
1002,81	1003,74	80,31
873,03	491,17	11,64
057,29	169,31	94,59
18,30	28,78	51,05
02,71	93,10	67,81
7,46	31,09	47,62

MAX.GROSS	30.480 KGS
	67.200 LBS
TARE	2.185 KGS
	4.820 LBS
MAX.CARGO	28.295 KGS
	62.380 LBS
CU CAP.	332 CU.M.
CU CAP.	1.173 CU.FT.



InnoZ- Verkehrsmarkt Monitor Deutschland 2011

Liebe Leserinnen und Leser,

Auch mit diesem Verkehrsmarkt-Monitor möchten wir Sie über den aktuellsten Stand der Entwicklung bei den wichtigsten Marktumfeldfaktoren und auf den Verkehrsmärkten in Deutschland informieren.

Die Weltwirtschaft ist nach dem starken Vorjahresanstieg weiter auf Expansionskurs. Zu Beginn dieses Jahres ließ die gesamtwirtschaftliche Produktion in den meisten Regionen einen anhaltenden Aufschwung erkennen. Vor dem Hintergrund der möglichen Auswirkungen der Katastrophe in Japan, dem Fortgang der politischen Spannungen im arabischen Raum sowie der in den vergangenen Monaten stark gestiegenen Rohöl- bzw. Rohstoffpreise bleibt der Unsicherheitsgrad hinsichtlich der weiteren Entwicklung im Jahresverlauf hoch. Wir erwarten derzeit im Gesamtjahr ein Wachstum der Weltwirtschaft von etwa 3% - mit unterschiedlichen Entwicklungen je nach Weltregion.

Auch die deutsche Wirtschaft wächst weiter kräftig, wenn auch verlangsamt im Vergleich zum Vorjahr. Positive Konjunkturimpulse für die Verkehrsmärkte sind daher auch im Jahr 2011 zu erwarten.

Der Personenverkehr profitiert zum einen von der guten Arbeitsmarktentwicklung und zum anderen von steigenden Einkommen und dem stimulierten privaten Verbrauch. Dämpfend wirken die weiterhin stark steigenden Kraftstoffpreise. Bis auf den ÖSPV ist bei allen Verkehrsträgern mit einem teils kräftigen Plus bei der Verkehrsleistung zu rechnen. Der Gesamtmarkt wächst vsl. um 1%.

Für den Güterverkehrsmarkt in Deutschland werden sich die positiven Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld gegenüber dem starken Vorjahr zwar abschwächen, insgesamt aber weiter kräftig bleiben. Unter anderem werden die anhaltend dynamische Entwicklung des Außenhandels und der Inlandsproduktion den erwarteten Nachfragezuwachs von etwa 5% stützen.

Inwieweit unsere Trendeinschätzungen und Prognosen zutreffen, werden Sie den nächsten Veröffentlichungen dieser Reihe entnehmen können. Der nächste Verkehrsmarkt-Monitor Deutschland erscheint im September.

Bis dahin wünschen wir Ihnen eine schöne Zeit und gutes Gelingen.

Ihr InnoZ-Team

Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

Entwicklung Weltwirtschaft 2009-11	5
Entwicklung Wirtschaft Europa 2009-11	7
Entwicklung Wirtschaft Deutschland 2009-11	8
Vorlaufindikatoren 2010/11	9

Personenverkehr

Wichtige sozioökonomische Indikatoren 2006-11	11
Wichtige Preisindikatoren 2006-11	13
Personenverkehrsmarkt 2006-11	15
Schienepersonenverkehr 2009-11	16
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr 2009-11	17
Motorisierter Individualverkehr 2009-11	18
Innerdeutscher Luftverkehr 2009-11	19
Verkehrsleistung & Modal split 2006-11	20
Management summary	22

Güterverkehr

Wichtige Konjunkturindikatoren 2006-11	24
Güterverkehrsmarkt Deutschland 2006-11	28
Schiengüterverkehr 2009-11	29
Straßengüterverkehr 2009-11	30
Binnenschifffahrt 2009-11	31
Verkehrsleistung & Modal split 2006-11	32
Management summary	33

Abkürzungsverzeichnis	34
------------------------------	----

Datenquellen	35
---------------------	----

Impressum	36
------------------	----

00	SWM	85610,64	4551,45	49,41	104,84	4551,45	▼	14	
0	KRA	14272,53	1902,02	29,90	4,76	1902,02	▶		
	ROS	35319,27	7031,94	54,14	75,03	7031,94	▲		
	MEI	20476,15	5098,01	16,08	28,90	5098,01	▲		
<hr/>									
	POM	1945,65	9376,51	0,00	256,07	9376,51	▶		
	RAS	2833,08	7091,48	0,00	93,86	7091,48	▼		
	GAN	4612,71	9178,72	0,00	388,21	9178,72	▶		
	AF	2498,93	8043,12	0,00	173,98	8043,12	▶		
<hr/>									
		33691,63	4217,03	32,73					
		11067,14	1003,74	80,31					
		16965,07	2491,17	11,64					
		54812,98	3169,31	94,59					
		9951,03	1428,78	51,05					
		121,62	2093,10	67,81					
		002,81	7581,09	47,62		7,22		7581	

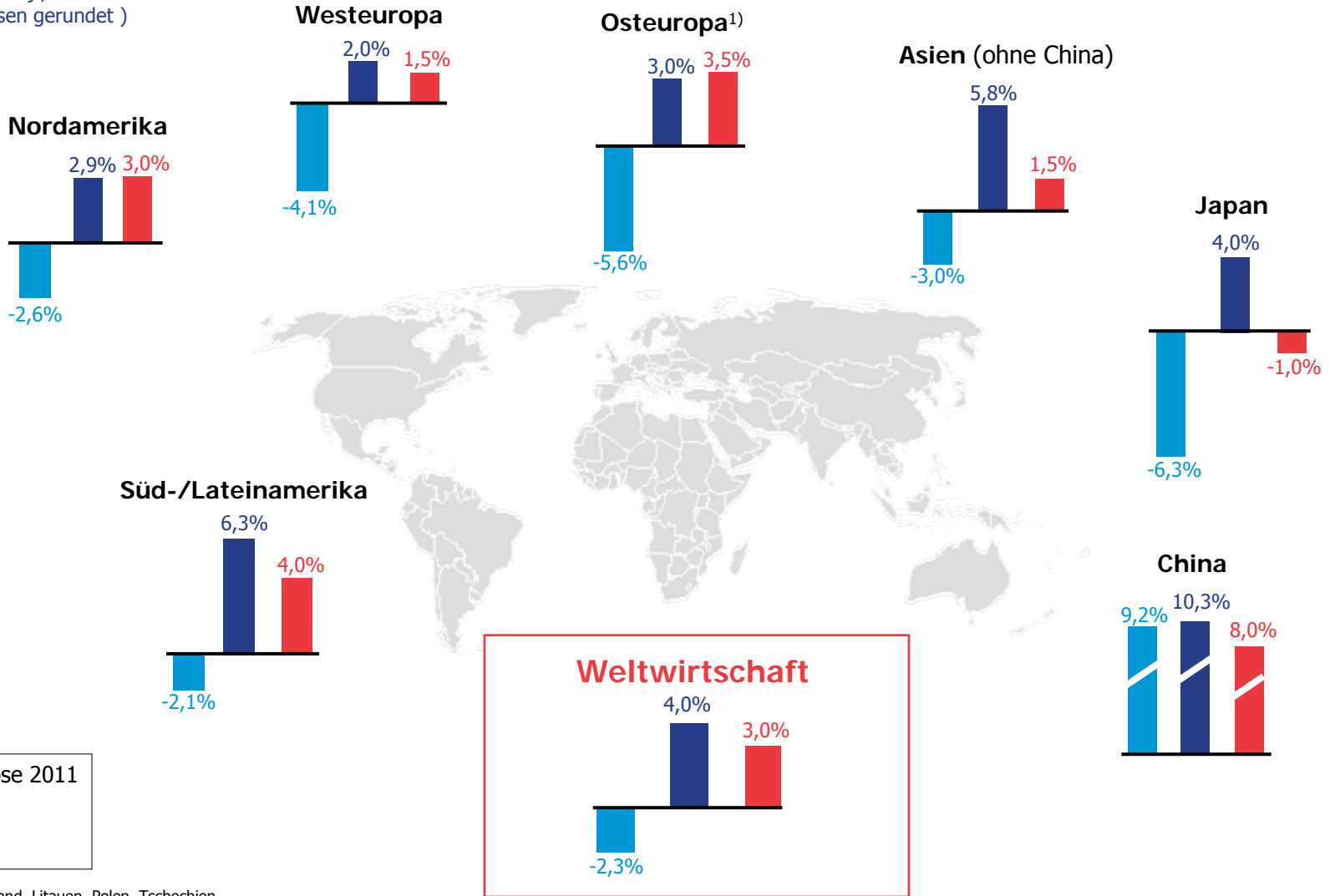
Allgemeine Wirtschafts- entwicklung 2011

Entwicklung Weltwirtschaft: Die Konjunkturerholung bleibt 2011 vorerst kräftig.



JÄHRLICHE ÄNDERUNGSRATEN DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

(real, in % z. Vj., Werte von Ausblick und Prognosen gerundet)



■ Prognose 2011
■ 2010
■ 2009

¹⁾ Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Russland

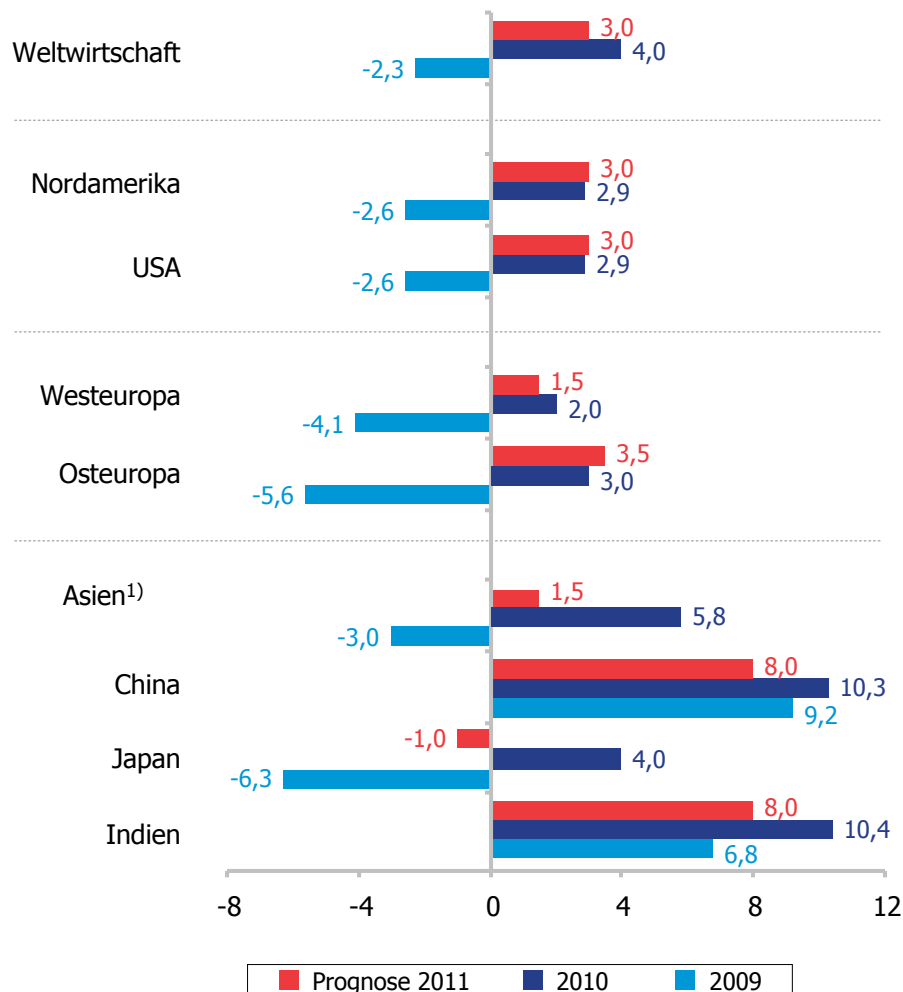
Quelle: FERI, InnoZ (Daten-/Prognosestand April 2011)

Entwicklung Weltwirtschaft : Die Erholung setzt sich bei abgeschwächter Dynamik fort.



JÄHRLICHE ÄNDERUNGSRATEN DES BIP

BIP real, in % z. Vj., Werte von Ausblick und Prognosen gerundet



¹⁾ ohne China

ERLÄUTERUNGEN

■ Welt:

- Die Weltwirtschaft hat sich 2010 mit einem BIP-Zuwachs um 4% kräftig erholt. In den meisten Regionen stieg die Produktion zu Jahresbeginn 2011 stark an.
- Strukturelle Probleme, die Konsolidierung der Staatsfinanzen, Unsicherheiten an den Finanzmärkten, Überhitzungsgefahren in einigen Schwellenländern und geopolitische Instabilitäten belasten die Konjunktur und werden das Wachstum dämpfen.

■ USA:

- Die Gesamtwirtschaft wuchs 2010 um 2,9% und übertraf das Vorkrisenniveau. Starke Impulse kamen von der Finanzpolitik; Ausrüstungs-investitionen und privater Konsum stützten die Konjunktur.
- Für 2011 wird ein Anstieg von 3,0% erwartet. Die Geld- und Fiskalpolitik wirken weiter expansiv. Der private Konsum wird infolge des neu aufgelegten Konjunkturprogramms deutlich wachsen. Steuererleichterungen entlasten zudem die Einkommen; die Arbeitslosigkeit wird dabei jedoch nur langsam zurückgehen.

■ Asien:

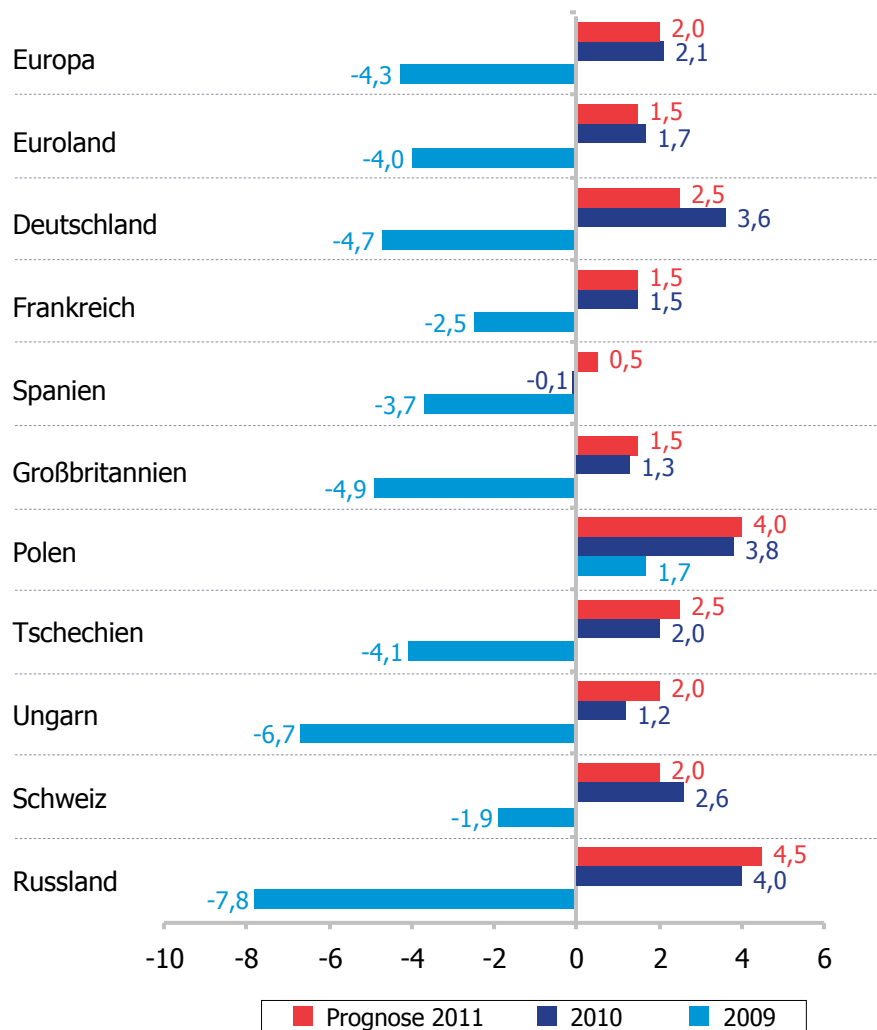
- Der Aufschwung setzt sich mit langsamerem Tempo fort, die Katastrophe in Japan belastet die Konjunktur im asiatischen Raum.
- China:
 - Das starke Wirtschaftswachstum 2010 (10,3%) ließ China zur zweitgrößten Volkswirtschaft aufsteigen. Die restriktivere Geld- und Finanzpolitik und auslaufende Konjunkturprogramme wirkten in der 2. Jahreshälfte dämpfend.
 - Regierungsmaßnahmen sollen Überhitzung und Inflation entgegenwirken und das Wachstum 2011 auf 8% begrenzen.
- Japan:
 - Die Rezession war 2010 mit einem BIP-Anstieg um 4% überwunden.
 - Die Folgen der Natur-/Nuklearkatastrophe sind momentan kaum abzuschätzen. Zumindest für das 1. Halbjahr 2011 ist mit einem Rückfall in die Rezession zu rechnen. Der Wiederaufbau sollte im 2. Halbjahr für deutliche Belebung sorgen.

Entwicklung Wirtschaft Europa: Konjunkturelle Erholung auf niedrigem Niveau.



JÄHRLICHE ÄNDERUNGSRATEN DES BIP

real, in % z. Vj., Werte von Ausblick und Prognosen gerundet



Quelle: FERl, InnoZ

ERLÄUTERUNGEN

■ Europa:

- Die Wirtschaftsleistung expandierte 2010 in Westeuropa um 2,0%; im osteuropäischen Raum lag sie mit rund 3,0% etwas höher.
- Belastet wurde die Erholung europaweit v.a. durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen. Vom niedrigen Zinsniveau gingen positive Impulse auf den privaten Konsum und die Anlageinvestitionen aus.
- Im Jahr 2011 wird sich die Konjunktur weiter moderat entwickeln.

■ Euroland:

- Im Euro-Raum nahm das BIP 2010 um 1,7% zu, allerdings mit großen Spannbreiten zwischen den einzelnen Mitgliedsländern.
- Deutschland verzeichnete mit 3,6% den höchsten Zuwachs. Einen moderaten Anstieg wiesen Frankreich (+1,5%) und Italien (+1,1%) auf. In Griechenland verstärkte sich der Rückgang auf -4,5%.
- Die Erholung wird sich 2011 bei großen regionalen Unterschieden auf niedrigem Niveau fortsetzen. Fiskalische Konsolidierungsmaßnahmen dämpfen öffentliche Ausgaben und verfügbare Einkommen. Der private Konsum dürfte sich infolge der schwachen Arbeitsmarktlage, steigender Abgaben sowie höherer Preise kaum beleben. Die Exporte werden langsamer wachsen. In den Ländern der Peripherie dürfte die Schwäche des Bankensektors die Konjunktur weiter beeinträchtigen.

■ Russland:

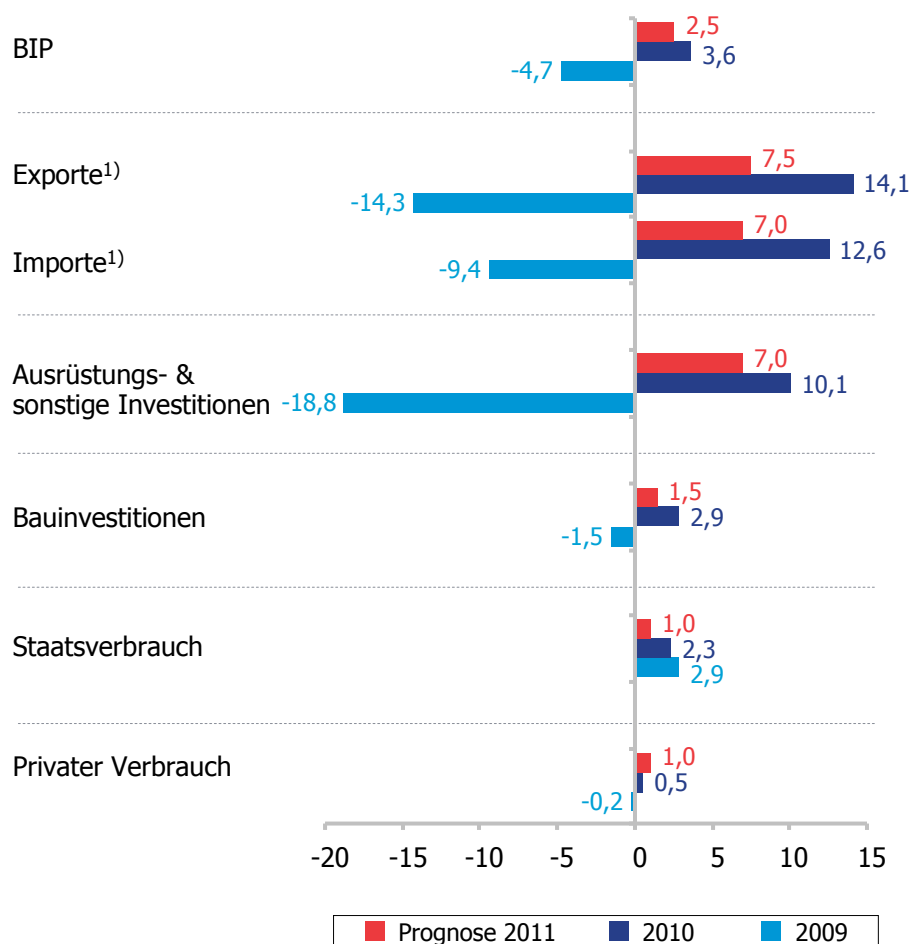
- Das russische BIP wuchs 2010 um 4%; Produktionsverluste infolge der Brandkatastrophe konnten aufgeholt werden. Investitionen und privater Konsum expandierten lebhaft. Die Exporterlöse sind infolge höherer Rohstoffpreise stark gestiegen. Höhere Staatseinnahmen ermöglichten es, die Staatsausgaben zu steigern und das Haushaltsdefizit deutlich zurückzuführen.
- Im Jahr 2011 dürften die Exporte weiter von der weltweit hohen Nachfrage nach Rohöl und Rohstoffen und den gestiegenen Rohstoffpreisen profitieren. Es wird ein leicht höherer BIP-Anstieg erwartet.

Entwicklung Wirtschaft Deutschland: Die Wirtschaft kehrt auf einen moderateren Wachstumskurs zurück.



JÄHRLICHE ÄNDERUNGSRATEN

real, in % z. Vj., Werte von Ausblick und Prognosen gerundet



¹⁾ Waren und Dienstleistungen

Quelle: FERI, InnoZ

ERLÄUTERUNGEN

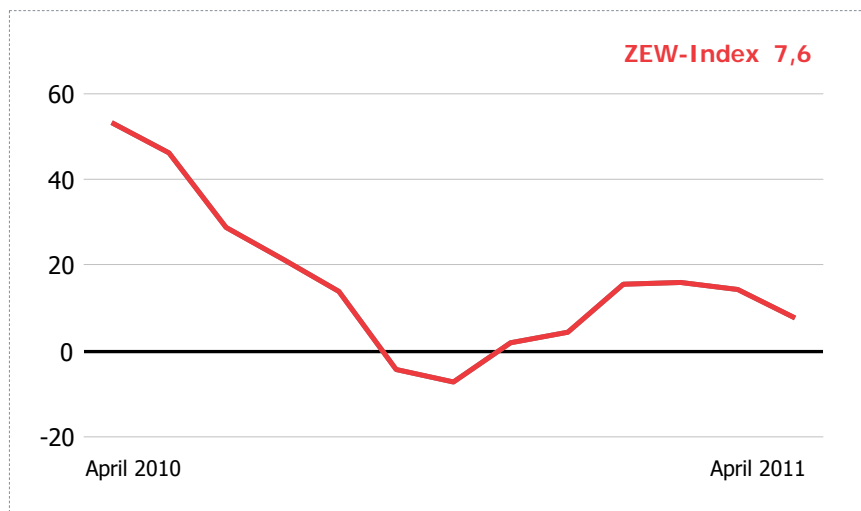
- Das **BIP** verzeichnete 2010 mit 3,6% das kräftigste Wachstum im Euro-Raum. Die deutsche Wirtschaft profitierte dabei besonders vom starken Anstieg des Welthandels. Im Jahresverlauf gewann die Erholung zunehmend an Breite. Neben dem Außenhandel, der in zweistelliger Größenordnung zulegen konnte, wurde auch die Binnennachfrage gesteigert; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Für 2011 wird bei nachlassender Dynamik der Weltkonjunktur mit 2,5% ein BIP-Anstieg leicht über dem EU-Durchschnitt erwartet.
- Der **Außenhandel** ist 2010 zweistellig gestiegen (Exporte 14,1%; Importe 12,6%). Die Impulse lassen infolge der schwächeren Konjunktur bei wichtigen Handelspartnern nach. Die Importe werden durch eine höhere Inlandsnachfrage gestützt. Die Zuwachsraten werden sich 2011 im Vorjahresvergleich nahezu halbieren.
- Die **Ausrüstungs- und sonstigen Investitionen** legten 2010 um 10,1% zu. Basiseffekte nach der Wirtschaftskrise, Nachhol-effekte und staatliche Konjunkturprogramme wirkten positiv. Der Lageraufbau trug mit 0,8 Prozentpunkten zum BIP-Wachstum bei. Die Investitionen werden 2011 infolge höherer Gewinnerwartungen und günstiger Finanzierungsbedingungen weiter anziehen (7,0%).
- Die **Bauinvestitionen** sind 2010 um 2,9% mit einem kräftigen Zuwachs bei Wohnbauten (4,3%) gestiegen. Für 2011 wird eine geringere Dynamik (1,5%) erwartet. Dabei fallen die Zuwächse bei Wohnbauten, gestützt auf niedrige Hypothekenzinsen, höher aus.

ifo-Geschäftsklima im März leicht eingetrübt, ZEW-Konjunkturerwartungen im April unerwartet pessimistisch.



ZEW-INDEX

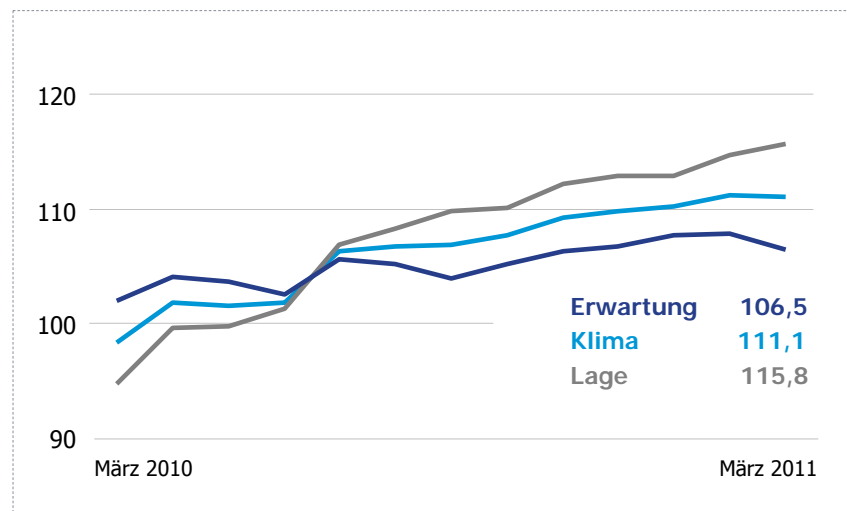
- Die ZEW-Konjunkturerwartungen für Deutschland sind im April auf 7,6 Punkte gefallen. Damit befinden sie sich noch unter ihrem Mittelwert von 26,6 Punkten.
- Die Bewertung der aktuellen konjunkturellen Lage für Deutschland ist im April hingegen gestiegen.
- Die Risiken für die Weltwirtschaft wurden aufgrund der Ereignisse in Japan und im arabischen Raum, steigender Rohstoffpreise und eines restriktiveren Kurses der EZB wieder stärker betont. Die Finanzmarktexperten schätzen Lage und Ausblick für die Eurozone pessimistischer ein.



Quelle: Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW)

IFO-GESCHÄFTSKLIMAINDEX

- Das ifo-Geschäftsklima für die gewerbliche Wirtschaft Deutschlands hat sich im März nach neunmaliger Verbesserung in Folge leicht eingetrübt. Knapp die Hälfte der Firmenantworten traf nach der Havarie in Fukushima ein.
- Die Geschäftsperspektiven für das kommende halbe Jahr bewerten die Unternehmen negativer, die momentane Geschäftslage hingegen ist sogar noch besser als zuvor.
- Das künftige Auslandsgeschäft wird von den Exporteuren nicht mehr ganz so optimistisch eingeschätzt wie noch im Februar.



Quelle: Institut für Wirtschaftsforschung (Ifo)



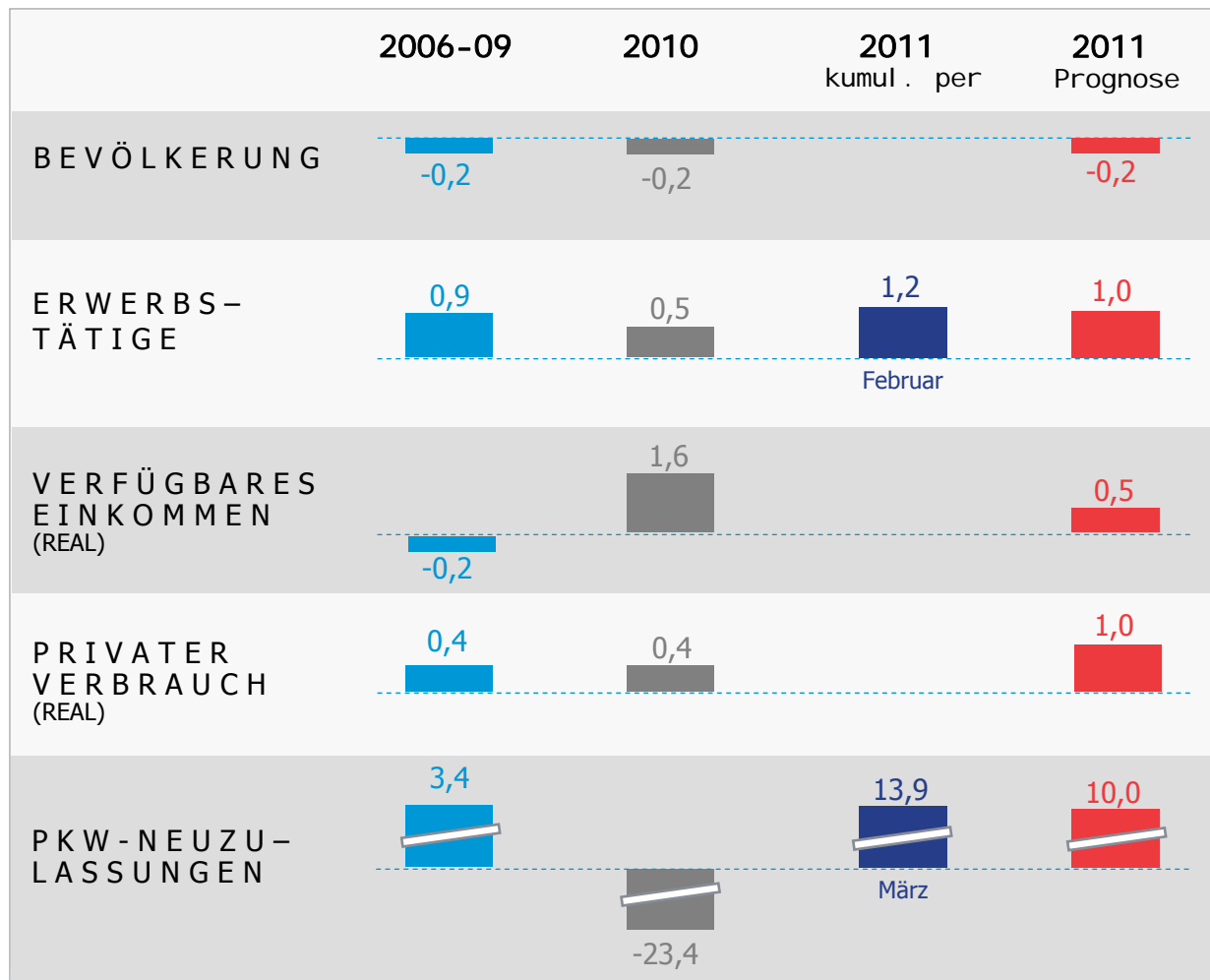
Personen- verkehr 2011

Entwicklung wichtiger *sozioökonomischer Indikatoren* für den Personenverkehr: Durchweg positive Vorzeichen für 2011.



ENTWICKLUNG INDIKATOREN PERSONENVERKEHR

in % z. Vj., Werte der Prognosen gerundet



Quelle: destatis, FERI, InnoZ (Daten-/Prognosestand April 2011)

- Die **Bevölkerungszahl** ist seit 2005 leicht rückläufig. Der Anteil von Kindern und Jugendlichen sinkt stetig, während der Anteil älterer Menschen steigt.
- Der anhaltende konjunkturelle Aufschwung stützt den Arbeitsmarkt. Die **Erwerbstätigkeit** wird höher als im Vorjahr ausfallen.
- Die **Realeinkommen** werden 2011 durch steigende Preise belastet und bei guter Arbeitsmarktlage insgesamt leicht zunehmen.
- Der **private Verbrauch** nimmt 2011 aufgrund wachsender Erwerbstätigenzahlen und steigender Realeinkommen zu. Die Sparquote geht leicht zurück.
- Die **Neuzulassungen von Pkw** werden nach dem starken Rückgang im Vorjahr wieder zulegen.

Entwicklung wichtiger *sozioökonomischer Indikatoren* für den Personenverkehr: Zuwächse bei Erwerbstätigkeit, Einkommen und Konsum.



Bevölkerung / Erwerbstätige

Rückblick 2010:

- Die Bevölkerungszahl ist 2010 um 0,2% zurückgegangen.
- Die Zahl Erwerbstätiger ist 2010 um 0,5% gestiegen. Die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lag zum Jahresende bei 28,05 Mio. Personen (Anstieg von 559.000 Personen bzw. 2,0% ggü. Vorjahr).
- Die konjunkturrell bedingte Kurzarbeit stützt noch in nennenswertem Umfang die Beschäftigung, erreicht aber nur noch 10% des Höhepunktes vom Mai 2009.

Ist 2011:

- Die Erwerbstätigkeit ist im Februar um 494.000 oder 1,2% gegenüber dem Vorjahr gestiegen.
- Die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lag im Januar bei 27,86 Mio., zum Vorjahr bedeutet dies einen Zuwachs von 608.000 oder 2,2%. Die Vollzeit- nahm um 378.000 (1,7%) und die Teilzeitbeschäftigung um 224.000 Personen (4,3%) zu.

Ausblick 2011:

- Die Erwerbstätigenzahlen werden im Jahresdurchschnitt u.a. durch einen Basis-effekt um etwa 1,0% gegenüber Vorjahr zulegen.

Verfügbares Einkommen (real)

Rückblick 2010:

- In jeweiligen Preisen sind die verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte 2010 gegenüber dem Vorjahr kräftig gestiegen (2,7%).
- Die Nettolöhne und -gehälter legten um 4,1%, die Selbständigen- und die Vermögenseinkommen um 1,8% und monetäre Sozialleistungen um 1,4% zu.
- Infolge der moderaten Preisentwicklung stiegen auch die Realeinkommen deutlich.

Ist 2011:

- Zum verfügbaren Einkommen liegen für 2011 noch keine Daten vor.
- Die anhaltend positive Beschäftigungsentwicklung und die damit einhergehenden Zuwächse bei Löhnen und Gehältern halten die Einkommensstimmung trotz anziehender Inflation aktuell auf gutem Niveau.

Ausblick 2011:

- Die Nominaleinkommen werden deutlich zulegen (2,5%); durch die höheren Preissteigerungen als im Vorjahr werden die Realeinkommen jedoch nur wenig steigen (0,5%).

Privater Verbrauch (real) / Pkw-Neuzulassungen

Rückblick 2010:

- Die privaten Konsumausgaben sind im Jahr 2010 real um 0,4% gestiegen.
- Für Gesundheitspflege, Bildung und Nachrichtenübermittlung wurde deutlich mehr ausgegeben als im Vorjahr.
- Die realen Verkehrsausgaben sind um 6% gesunken; die Ausgaben für Pkw-Käufe gingen um fast 17% zurück.
- Mit 2,32 Mio. wurden 890.000 Pkw (-23,4%) weniger zugelassen als 2009.

Ist 2011:

- Zum privaten Verbrauch liegen für 2011 noch keine Daten vor.
- Die Pkw-Neuzulassungen sind im März um gut 11% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Mit 435.600 wurden im 1. Vierteljahr fast 14% mehr Pkw zugelassen als per März 2010.

Ausblick 2011:

- Infolge höherer Einkommen und eines Basiseffekts wird der private Verbrauch 2011 stärker wachsen (1%).

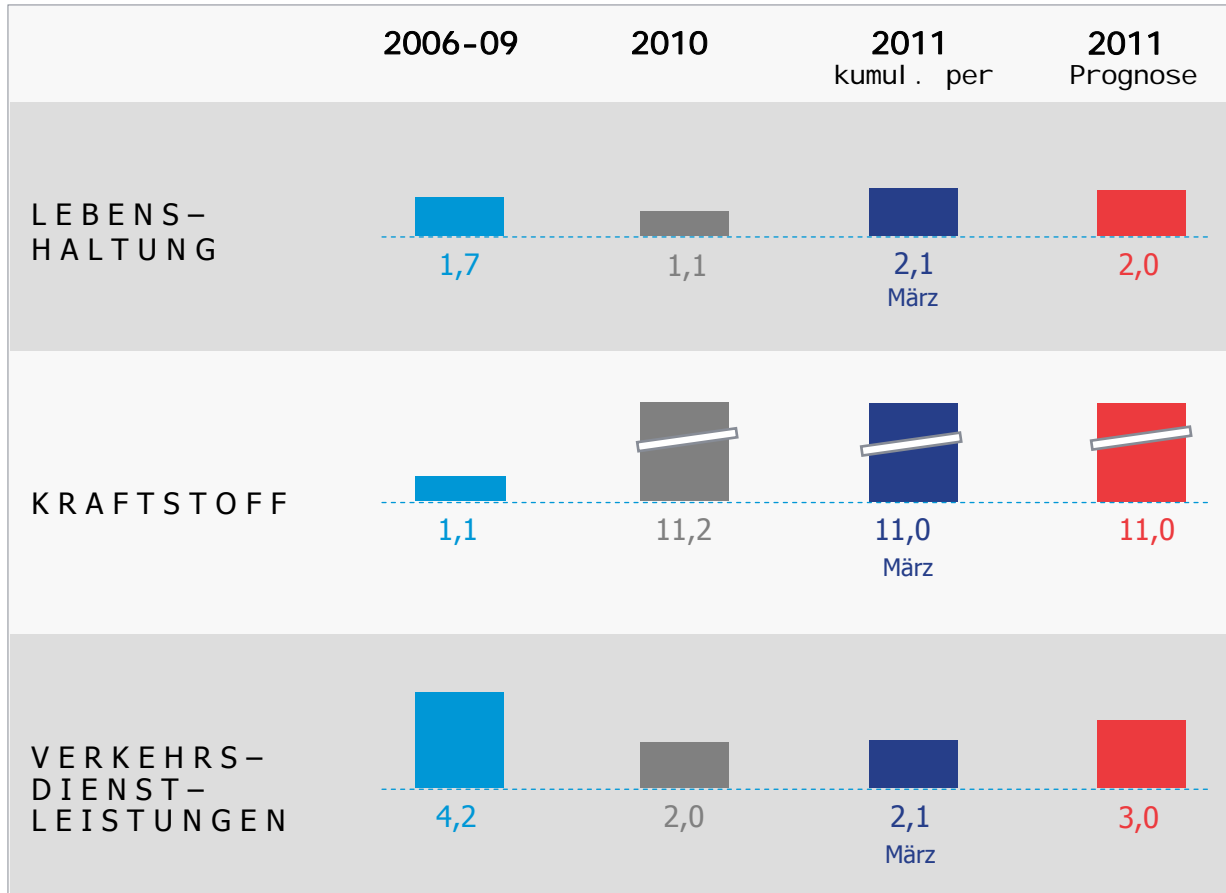
Quelle: destatis, FERI, InnoZ

Entwicklung wichtiger Preisindikatoren für den Personenverkehr: Preise ziehen 2011 weiter kräftig an.



ENTWICKLUNG PREISE PERSONENVERKEHR

in % z. Vj., Werte der Prognosen gerundet



Quelle: destatis, FERI, InnoZ (Daten-/Prognosestand April 2011)

- Im Jahr 2011 werden die **Lebenshaltungspreise** weiter anziehen, da sich insbesondere die Energiepreise erhöhen.
- Kräftig gestiegene Rohölpreise zu Jahresbeginn lassen für 2011 einen deutlichen Anstieg der **Kraftstoffpreise** mindestens in der Größenordnung des Vorjahres erwarten.
- Die **Verkehrsdienstleistungen** verteuern sich 2011, da sich steigende Kosten, z.B. für Energie, auf die Verkehrspreise auswirken und auf die Nutzer abgewälzt werden.

Entwicklung wichtiger Preisindikatoren für den Personenverkehr: Mobilität wird 2011 zum Teil deutlich teurer.



Preise Lebenshaltung

Rückblick 2010:

- Die Verbraucherpreise sind 2010 um 1,1% gestiegen. Die Teuerung war damit deutlich höher als im Vorjahr (0,4%).
- Geprägt war diese Entwicklung durch Preisanstiege für Verkehr (3,5%) und Nahrungsmittel (1,6%).

Ist 2011:

- Die Verbraucherpreise sind im März 2011 um 2,1% ggü. Vorjahr gestiegen (per März: 2,1%). Der Preisauftrieb hat sich zum fünften Mal in Folge verstärkt.
- Die relativ hohe Inflationsrate ist maßgeblich auf die Energiepreise zurückzuführen (10,5%). Der stärkste Preisauftrieb wurde bei leichtem Heizöl (32,8%) gemessen.
- Ohne Berücksichtigung der Preisentwicklung bei Energie hätte die Inflationsrate 1,0% betragen.

Ausblick 2011:

- Für das Gesamtjahr wird ein Anstieg der Verbraucherpreise um gut 2% erwartet. Stark steigende Preise für Industrierohstoffe, Energie und Nahrungsmittel erhöhen die Inflation.

Preise Kraftstoffe

Rückblick 2010:

- Die Kraftstoffpreise stiegen 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich um 11,2%.
- Bei Diesel betrug der Preisanstieg 12,8%; Superbenzin war um 10,6% teurer als 2009.

Ist 2011:

- Die Kraftstoffpreise lagen im März 2011 um 11,2% über dem Vorjahresniveau.
- Im 1. Quartal betrug der Anstieg der Benzinpreise 8,9%, während sich die Preise für Diesel um 17,7% verteuerten.
- Insbesondere die politischen Unruhen im arabischen Raum haben zuletzt den Marktpreis für Benzin auf dem Rotterdamer Spotmarkt in die Höhe getrieben.

Ausblick 2011:

- Die Kraftstoffpreise werden infolge anziehender Rohölpreise das Vorjahresniveau wieder deutlich übersteigen.

Preise Verkehrsdienstleistungen

Rückblick 2010:

- Verkehrsdienstleistungen verteuerten sich gegenüber 2009 um 2,0%.
- Im einzelnen: ÖSPV 0,9%, Verbund- und Schienenpersonenverkehr jeweils 2,1%, innerdeutscher Luftverkehr 3,2%.

Ist 2011:

- Anstieg per März 2011 um 2,1%, darunter auszugsweise:

- ÖSPV	0,3%
- Verbundverkehr	2,6%
- innerdt. Luftverkehr*	11,8%
- Schienenpersonenverkehr	0,6%
- darunter Fernverkehr	0,0%
- darunter Nahverkehr	2,4%

* hoher Preisanstieg u.a. bedingt durch Einführung der Luftverkehrsabgabe zum 01.01.2011

Ausblick 2011:

- Im Durchschnitt werden höhere Preise erwartet. Gestiegene Kosten insbesondere für Energie und Personal dürften die Mobilitätskosten erhöhen.

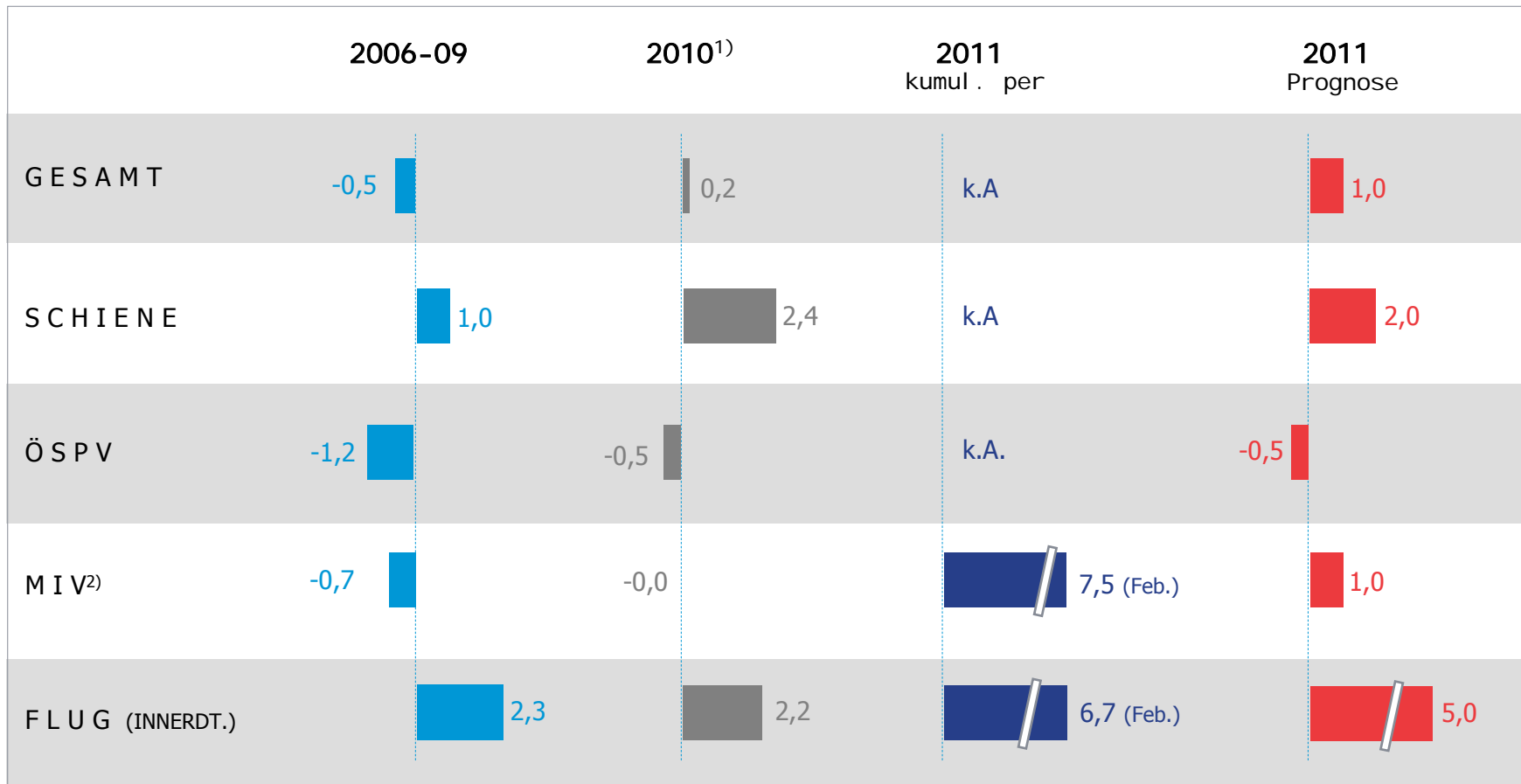
Quelle: destatis, FERI, InnoZ

Entwicklung Gesamtmarkt Personenverkehr Deutschland: Nach Quasi-Stagnation 2010 wird der Markt 2011 vsl. um ca. 1% wachsen.



Gesamtmarkt in Deutschland – Entwicklung der Verkehrsleistung 2006-11

Basis Personenkilometer, in % z. Vj., Werte der Prognosen gerundet



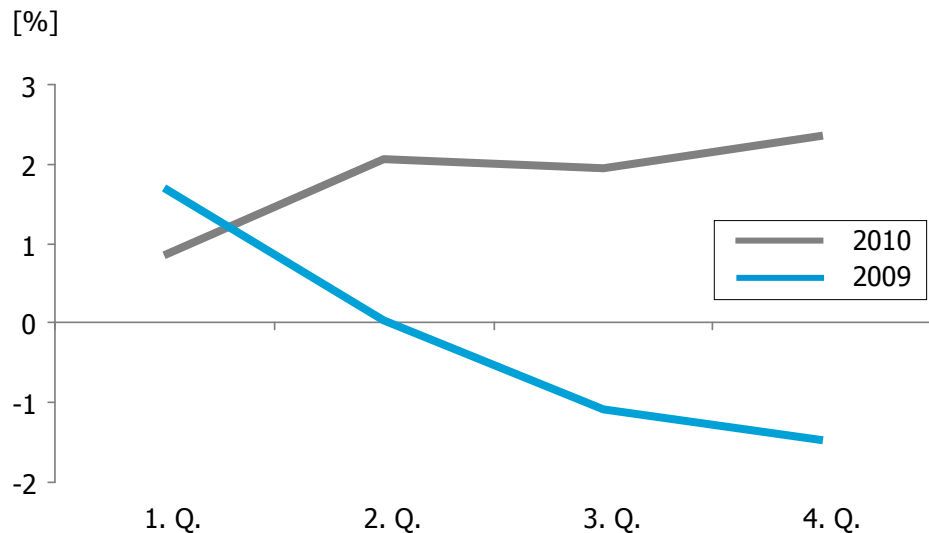
¹⁾ Vorläufiges Ist; Stand April 2011 | ²⁾ abweichend von den veröffentlichten Angaben des BMVBS, z.B. in: 'Verkehr in Zahlen'; zur Begründung vgl. Hunsicker, F., A. Knie, G. Lange (2007): Wie korrekt sind Nachfragedaten des Straßenverkehrs? Eine kritische Betrachtung der mehrfach revidierten Fahrleistungsstatistik. In: Internationales Verkehrswesen, 59. Jg., Heft 4. Hamburg. S. 144-148

Quelle: destatis, InnoZ

Entwicklung Schienenpersonenverkehr : Konjunkturelle Erholung unterstützt Wachstum der Schiene 2011.



Schiene – Entwicklung der Verkehrsleistung
Personenkilometer (Pkm) kum., in % zum Vorjahresquartal



absolut (in Mrd. Pkm)

	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
2010	19,7	20,7	21,4	21,4
2009	19,5	20,1	21,0	20,6

Quelle: destatis, InnoZ

Rückblick 2010

- Die Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs konnte 2010 nach dem Einbruch im Jahr 2009 einen Zuwachs um 2,4% verzeichnen.
- Die Schiene profitierte dabei insbesondere von der positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und bei den verfügbaren Realeinkommen sowie von den steigenden Kraftstoffpreisen.
- Darüber hinaus wirkten sich die Einschränkungen im innerdeutschen Luftverkehr (Streiks, Vulkanasche, Wintereinbrüche im Januar und Dezember) positiv auf die Nachfrage aus.

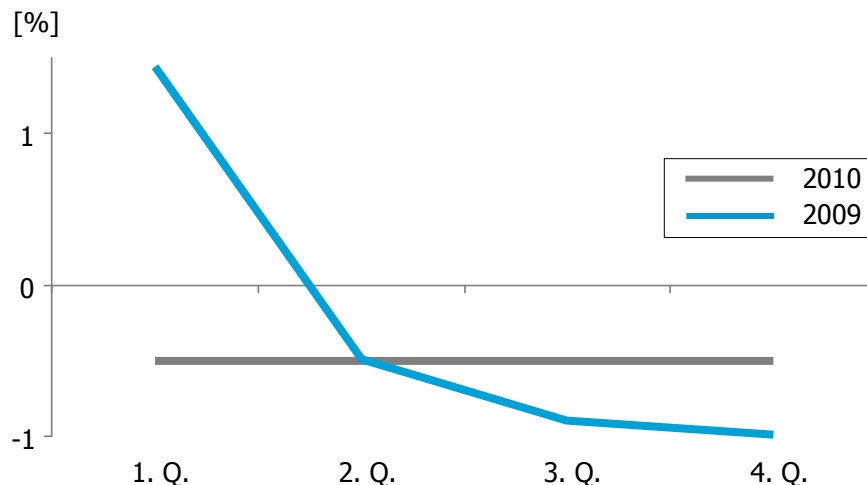
Ist/Ausblick 2011

- Für das 1. Quartal 2011 liegen noch keine Daten vor.
- Die steigende Zahl von Erwerbstätigen, wachsende Einkommen und die höheren Kraftstoffpreise unterstützen auch 2011 das Nachfragewachstum im Schienenpersonenverkehr.
- Wir erwarten einen Zuwachs der Verkehrsleistung von bis zu 2%.

Entwicklung Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV): Langjähriger Nachfrageverlust setzt sich auch 2011 fort.



ÖSPV – Entwicklung der Verkehrsleistung Personenkilometer (Pkm) kum., in % zum Vorjahresquartal



absolut (in Mrd. Pkm)

	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
2010	20,1	19,5	18,2	20,6
2009	20,2	19,6	18,3	20,7

Anmerkung: Zum Gelegenheitsverkehr liegen für 2010 noch keine Zähl­daten vor; daher wird dessen Verkehrsleistung geschätzt.

Quelle: destatis, InnoZ

Rückblick 2010

- Der Verkehrsleistungsrückgang im ÖSPV hat sich nach unseren Schätzungen im Jahr 2010 mit etwa 0,5% leicht gebremst fortgesetzt.
- Erstmals folgte auch der bisher moderat gewachsene Lini­verkehr dem langjährigen Abwärtstrend des Gelegenheitsverkehrs.

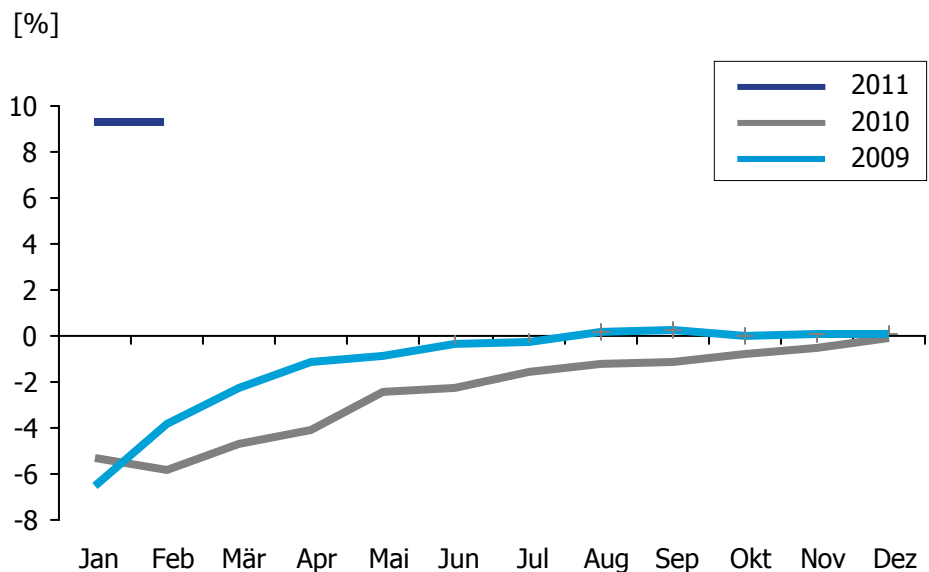
Ist/Ausblick 2011

- Für das 1. Quartal 2011 liegen noch keine Daten vor.
- Angesichts der sinkenden Schülerzahlen und der wegfallenden Verlagerungseffekte zur BVG infolge der Einschränkungen bei der S-Bahn Berlin rechnen wir für das Gesamtjahr 2011 mit einer Fortsetzung des negativen Trends. Wir erwarten einen Rückgang von etwa 0,5%.

Entwicklung *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*: 2011 erstmals seit Jahren Nachfragezuwachs zu erwarten.



MIV – Entwicklung der Verkehrsleistung
Personenkilometer (Pkm) kum., in % zum Vorjahresmonat



absolut (in Mrd. Pkm)

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2011	49,0	47,7										
2010	45,6	44,4	54,2	56,3	56,9	54,2	58,5	58,0	57,5	57,7	55,2	55,7
2009	48,1	47,5	55,7	57,7	54,7	55,2	56,9	57,6	57,7	56,0	54,0	53,1

Quelle: InnoZ

Rückblick 2010

- Trotz stark gestiegener Kraftstoffpreise und des Einbruchs der Pkw-Neuzulassungen um über 23% (Basiseffekt nach verstärktem Pkw-Kauf in Folge der Abwrackprämie) konnte der MIV nach eigenen Berechnungen das Leistungsniveau des Jahres 2009 halten.

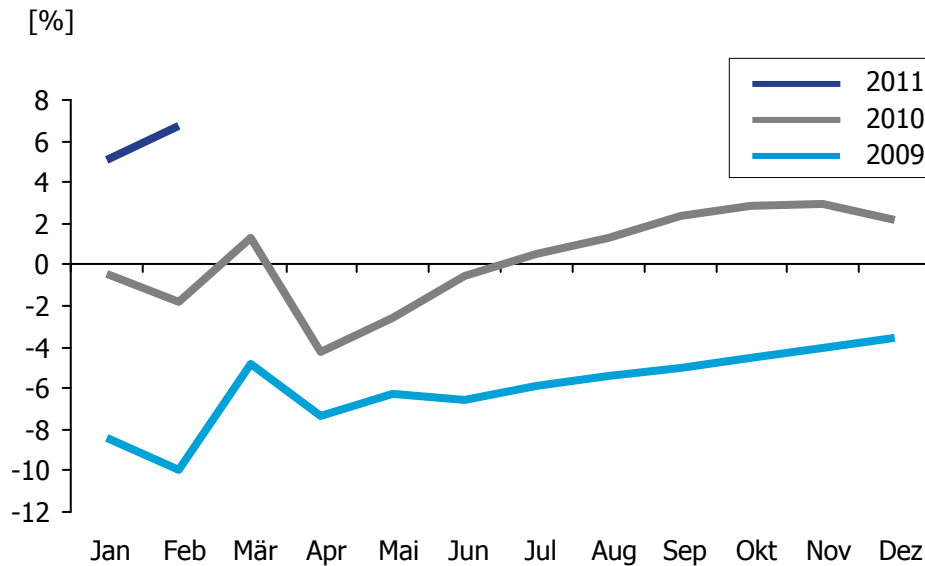
Ist/Ausblick 2011

- Nach dem witterungsbedingt schwachen Jahresstart 2010 hat die Nachfrage beim MIV per Februar 2011 überdurchschnittlich zugelegt.
- Nach eigenen Schätzungen dürfte sich das Wachstum der MIV-Verkehrsleistung im Jahresverlauf angesichts der steigenden Kraftstoffpreise und der nachlassenden Basiseffekte deutlich abschwächen.
- Aufgrund der positiven Arbeitsmarktentwicklung und steigender Realeinkommen rechnen wir für 2011 insgesamt mit einem moderaten Leistungswachstum von ca. 1%.

Entwicklung innerdeutscher Luftverkehr: Trotz Luftverkehrsabgabe steht starkes Nachfragewachstum bevor.



Luftverkehr (innerdt.) – Entwicklung der Verkehrsleistung
Personenkilometer (Pkm) kum., in % zum Vorjahresmonat



absolut (in Mrd. Pkm)

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2011	0,80	0,83										
2010	0,76	0,76	0,99	0,70	0,94	0,97	0,94	0,87	1,05	1,04	0,97	0,78
2009	0,76	0,79	0,93	0,87	0,91	0,89	0,88	0,81	0,96	0,98	0,93	0,84

Quelle: destatis, InnoZ

Rückblick 2010

- Nach den Einbrüchen infolge des Pilotenstreiks und der Vulkanaschewolken konnte der innerdeutsche Luftverkehr im Jahresverlauf deutlich von der wirtschaftlichen Erholung profitieren. Die positive Entwicklung wurde erst durch den unerwartet starken Wintereinbruch im Dezember wieder gedämpft.
- Die Verkehrsleistung stieg im Gesamtjahr trotz der unterjährigen Beeinträchtigungen noch um 2,2%.

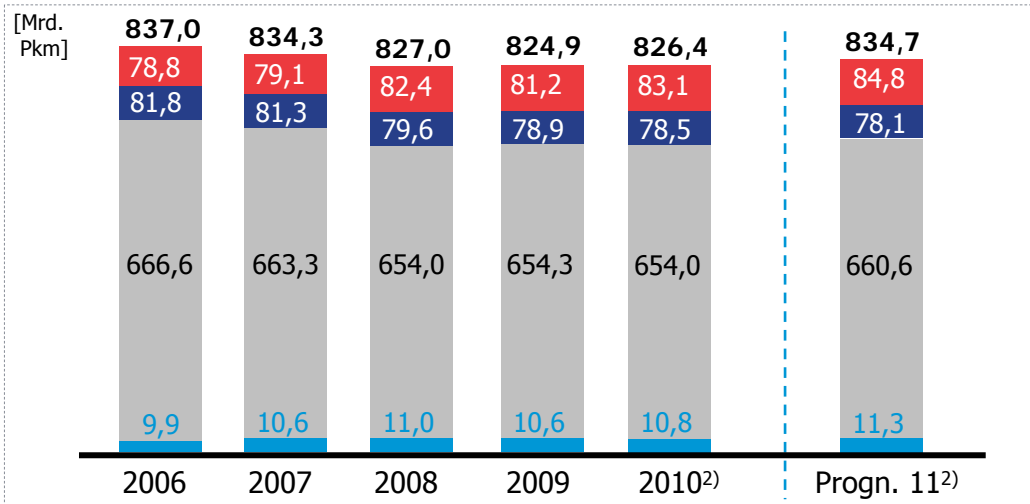
Ist/Ausblick 2011

- Die Verkehrsleistung stieg per Februar in um 6,7%.
- Neben dem insgesamt positiven konjunkturellen Umfeld ist der kräftige Anstieg im wesentlichen auf die schwachen Vorjahresmonate mit erheblichen Witterungseinflüssen zurückzuführen (Basiseffekt).
- Im laufenden Jahr dürfte der innerdeutsche Luftverkehr kräftig um ca. 5% zulegen.
- Nach den Vorjahresbelastungen (u.a. Pilotenstreik, Vulkanaschewolken) dürfte ein stark positiv wirkender Basiseffekt und die kräftigen Konjunkturimpulse die dämpfenden Effekte aus der im Januar 2011 eingeführten Luftverkehrsabgabe und den hohen Kerosinpreisen deutlich überkompensieren.

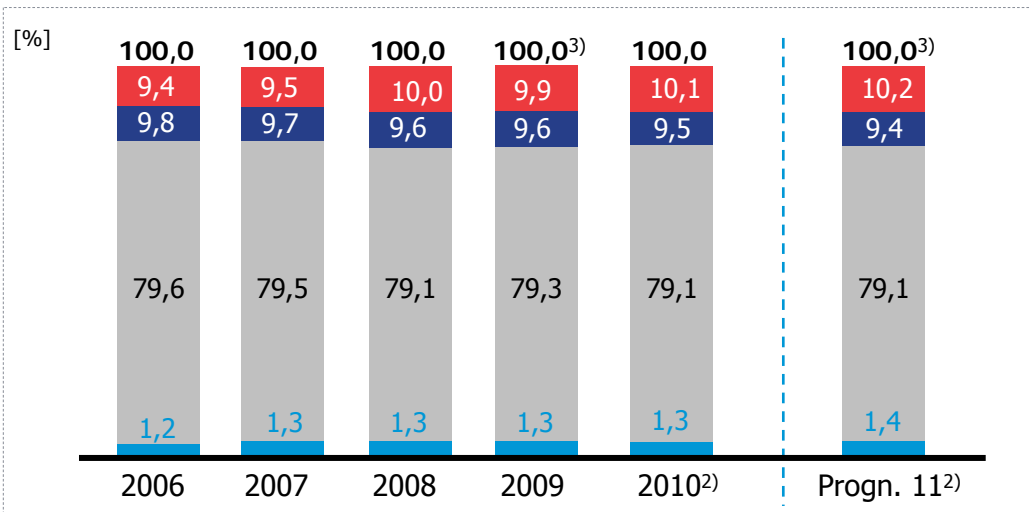
Entwicklung *Personenverkehrsmarkt Deutschland* 2006-2011: Erstmals seit Jahren wieder steigende Nachfrage auf dem Gesamtmarkt.



Gesamtmarkt Deutschland 2006-2011 (InnoZ)
Entwicklung Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm) und Modal-split (in %)



Gesamtmarkt Schiene ÖSPV MIV Luft (innerdt.)



Hintergrund

- Das InnoZ hat die veröffentlichten Verkehrsleistungsdaten des MIV seit der Fahrleistungsrevision durch das DIW im Jahr 2004 aufgrund methodischer Mängel angezweifelt.¹⁾
- Die MIV-Daten des InnoZ basieren auf der absoluten Größenordnung vor Revision und wurden für die Folgejahre anhand eigener Instrumente abgeschätzt.

2006-2010

- Der MIV verlor in Folge stagnierender Realeinkommen und stark steigender Kraftstoffpreise an Nachfrage. Zwischen 2008 und 2010 blieb sie in etwa konstant.
- Während der Marktanteil des ÖSPV sank, konnte die Schiene diesen insgesamt steigern; ebenso der innerdeutsche Luftverkehr.

Ausblick 2011

- Zu erwarten ist 2011 ein konstanter Marktanteil beim MIV. Der ÖSPV verliert weiter leicht an Boden, während der Schienenpersonenverkehr und der innerdeutsche Luftverkehr leichte modale Zugewinne verbuchen können.

¹⁾ zur Begründung vgl. Hunsicker, F., A. Knie, G. Lange (2007): Wie korrekt sind Nachfragedaten des Straßenverkehrs? Eine kritische Betrachtung der mehrfach revidierten Fahrleistungsstatistik. In: Internationales Verkehrswesen, 59. Jg., Heft 4. Hamburg. S. 144-148

²⁾ Stand April 2011

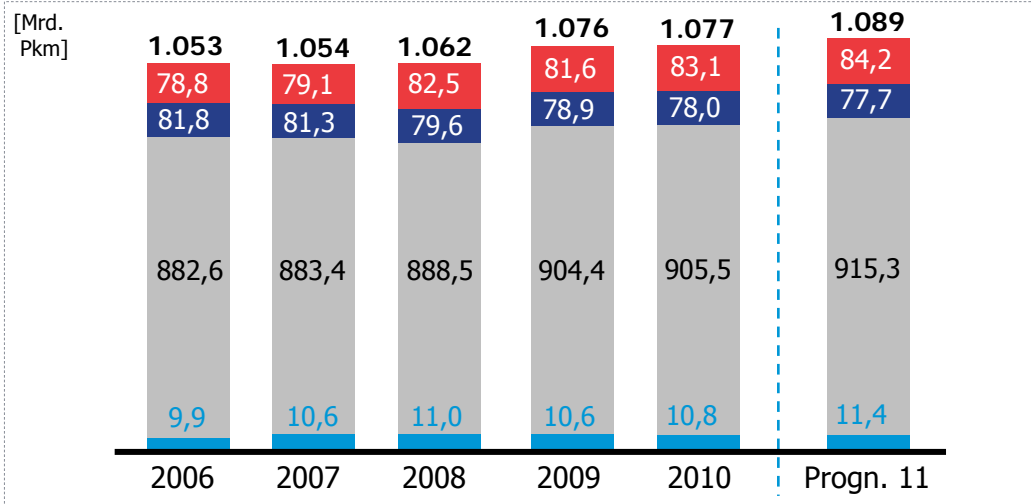
³⁾ rundungsbedingt ergibt die Summe der Einzelwerte nicht 100

Quellen: destatis, InnoZ

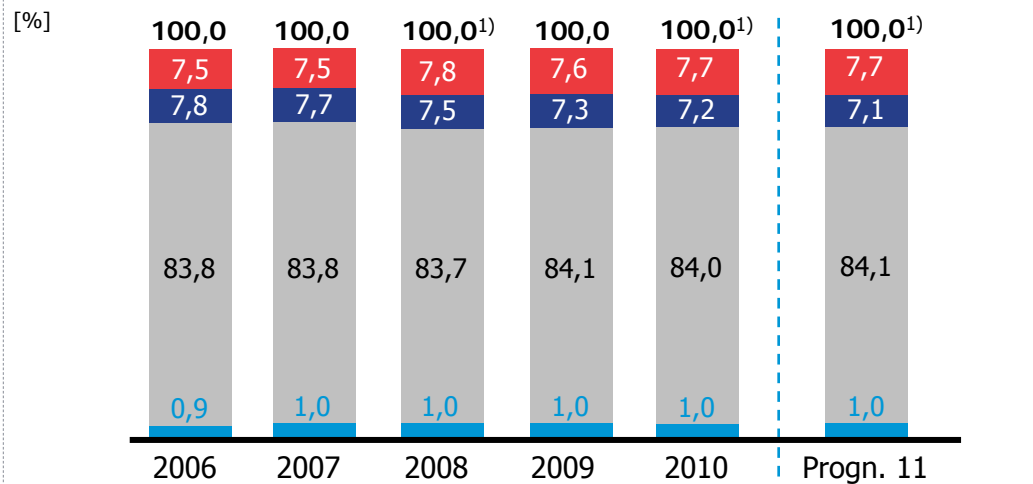
Nachrichtlich: Entwicklung *Personenverkehrsmarkt Deutschland* 2006-2011 (alternative Darstellung).



Gesamtmarkt Deutschland 2006-2011 (BMVBS)
Entwicklung Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm) und Modal-split (in %)



Gesamtmarkt Schiene ÖSPV MIV Flug (innerdt.)



Hintergrund

- Dargestellt ist die Verkehrsmarktsituation gemäß der jeweils aktuellsten verfügbaren Daten und geschätzten Veränderungsdaten auf Grundlage von ‚Verkehr in Zahlen‘ und der ‚Gleitenden Mittelfristprognose/Kurzfristprognose‘ von ITP (jeweils im Auftrag des BMVBS).
- Durch unterschiedliche Berechnungsgrundlagen beim MIV kommt es im Vergleich zu den MIV-Zahlen des InnoZ zu Abweichungen bei Marktumfang und -anteilen.

2006-2010

- Der MIV hat nach diesen Berechnungen seine Verkehrsleistung trotz stagnierender Realeinkommen und gestiegener Kraftstoffpreise steigern können und Marktanteile hinzugewonnen.
- Die Schiene konnte ihren Anteil am Modal-split ausbauen, während der ÖSPV stetig leicht an Marktbedeutung verlor; der Anteil des Flugverkehrs blieb konstant.

Ausblick 2011

- Zu erwarten sind konstante Marktanteile bei Flug- und Schienenpersonenverkehr gegenüber dem Vorjahr, ein leichtes Anteilsplus beim MIV auf Kosten des ÖSPV.

¹⁾ rundungsbedingt ergibt die Summe der Einzelwerte nicht 100

Quellen: destatis, BMVBS, ITP, DIW

Management summary: Personenverkehr Deutschland 2006-2011



RELEVANTE UMFELDDATEN PV

	Ist 2006 - 2010		kumul. Ist 2011		Prognose 2011 ¹⁾
	2006-09 in % p.a.	2010 in % z.Vj.	% z.Vj.	Stand	in % z.Vj.
Bevölkerung	-0,2	-0,2			-0,2
Erwerbstätige ²⁾	0,9	0,5	1,2	Feb	1,0
Verfügb. Eink. real	-0,2	1,6			0,5
Privater Verbrauch real	0,4	0,4			1,0
PKW-Neuzulassungen	3,4	-23,4	13,9	März	10,0
Preise Lebenshaltung ³⁾	1,7	1,1	2,1	März	2,0
Kraftstoffpreise ³⁾	1,1	11,2	11,0	März	11,0
Preise Verkehrsdienstleist. ³⁾	4,2	2,0	2,1	März	3,0

¹⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet, Stand April 2011

²⁾ Monatswerte

³⁾ in Preisen von 2005

ERLÄUTERUNGEN

- Die Bevölkerungszahlen gehen weiter zurück, das Durchschnittsalter steigt an.
- Die Arbeitsmarktlage entwickelt sich infolge der anhaltenden konjunkturellen Erholung positiv. Die Beschäftigung wird 2011 infolge eines Basiseffekts kräftiger steigen als im Vorjahr.
- Die Realeinkommen werden, belastet durch steigende Preise, nur leicht zunehmen.
- Infolge der guten Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation wird der private Konsum stärker ausgeweitet werden. Die Pkw-Neuzulassungen werden nach dem hohen Vorjahresrückgang 2011 kräftig zulegen.
- Aufgrund der Rohölpreisentwicklung werden die Kraftstoffpreise 2011 deutlich steigen. Dadurch verteuern sich auch die Verkehrsdienstleistungen.

ENTWICKLUNG PV-MARKT

	Entwicklung Verkehrsleistung			Modal split in %		
	2006-09 in % p.a.	2010 ¹⁾ in % z. Vj.	Prognose 2011 ²⁾	2006	2010 ¹⁾	Prognose 2011 ²⁾
Schiene	1,0	2,4	2,0	9,4	10,1	10,2
ÖSPV	-1,2	-0,5	-0,5	9,8	9,5	9,4
MIV	-0,6	-0,0	1,0	79,6	79,1	79,1
Luft (innerdt.)	2,3	2,2	5,0	1,2	1,3	1,4
Gesamtmarkt	-0,5	0,2	1,0	100,0	100,0	100,0

Anmerkung: Einzelanteile beim Modal split gerundet

¹⁾ 2010 = vorl. Ist/ Schätzung, Stand April 2011

²⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet, Stand April 2011

ERLÄUTERUNGEN

- Der Markt wird 2011 wie der MIV trotz weiter steigender Kraftstoffpreise wachsen. Grund sind die vorteilhaften konjunkturellen Aussichten.
- Die Schiene profitiert 2011 ebenfalls davon, während u.a. sinkende Schülerzahlen im ÖSPV einen Rückgang bewirken.
- Der Luftverkehr kann mit 5% stark zulegen und gewinnt auch leicht an Marktanteilen hinzu.

Quellen: destatis, FERl, InnoZ

CU.CAP.

33.2 CU.M.
1,173 CU.FT.



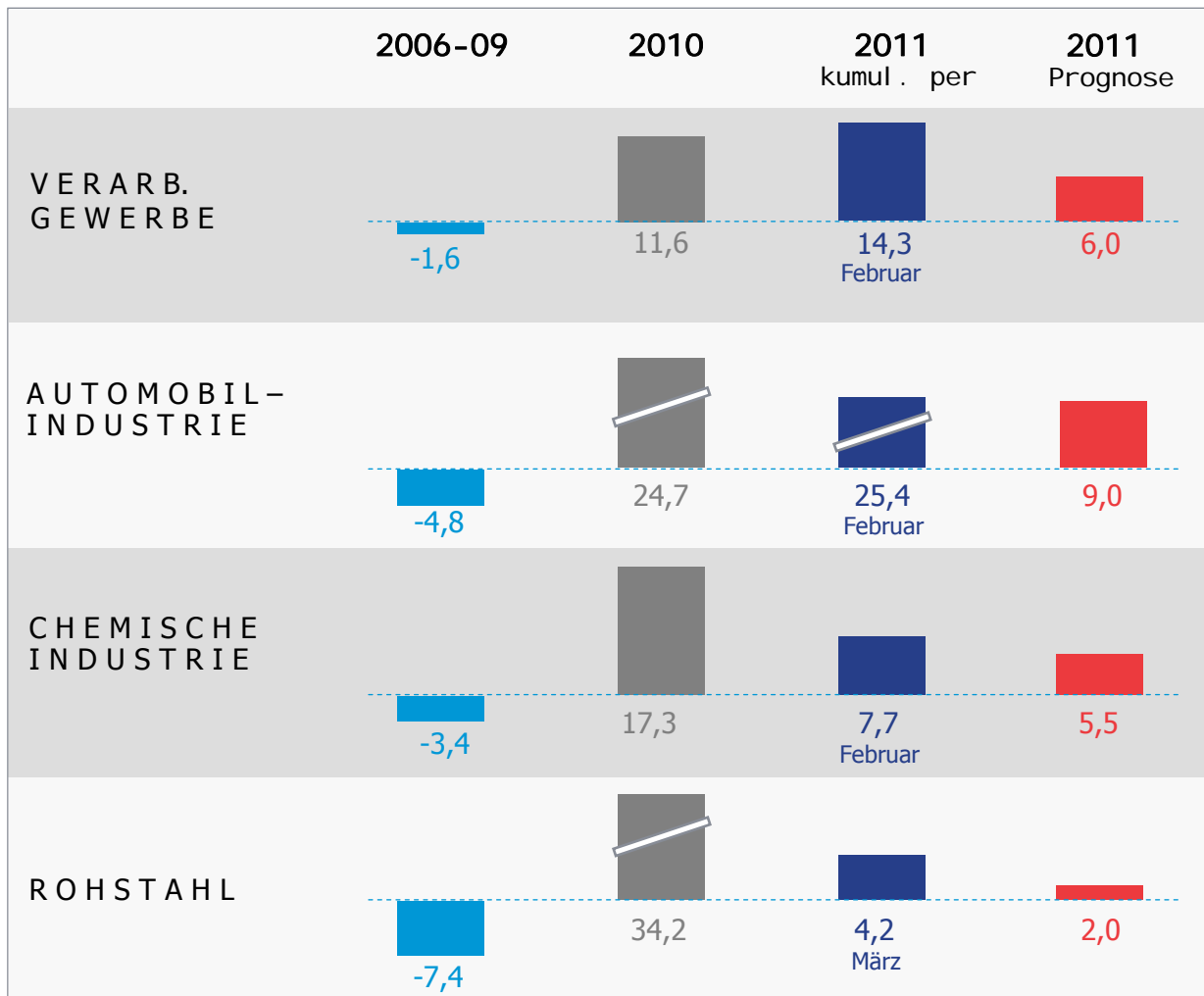
Güter- verkehr 2011

Entwicklung wichtiger Konjunkturindikatoren für den Güterverkehr: Abschwächung der Produktion auf hohem Niveau im Jahr 2011 erwartet.



ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER INDIKATOREN GV

in % z. Vj., Werte der Prognosen gerundet



Quelle: destatis, FERI, InnoZ (Daten-/Prognosestand April 2011)

- Die Produktion im Verarbeitenden Gewerbe wird nach kräftigem Anstieg 2010 in nahezu allen Bereichen starke Zuwächse verzeichnen. Neben den hohen Auslandsbestellungen gehen von der steigenden Inlandsnachfrage zunehmend positive Effekte aus.
- Die Automobilproduktion wird, gestützt auf hohe Exporte und eine anziehende Inlandsnachfrage, kräftig zulegen.
- Die Chemieproduktion wird in allen Branchen mit nachlassender Dynamik weiter wachsen; der Grundstoffsektor dürfte sich unterdurchschnittlich entwickeln.
- Im Gesamtjahr 2011 ist ein Produktionszuwachs von etwa 2% zu erwarten, der auch etwas höher ausfallen kann (die Wirtschaftsvereinigung Stahl hat seine Prognose kürzlich auf ca. 4% angehoben).

Entwicklung wichtiger *Konjunkturindikatoren* für den Güterverkehr: Produktion und Auftragseingänge legen zu, die Dynamik schwächt sich ab.



Produktion Verarbeitendes Gewerbe (gesamt)

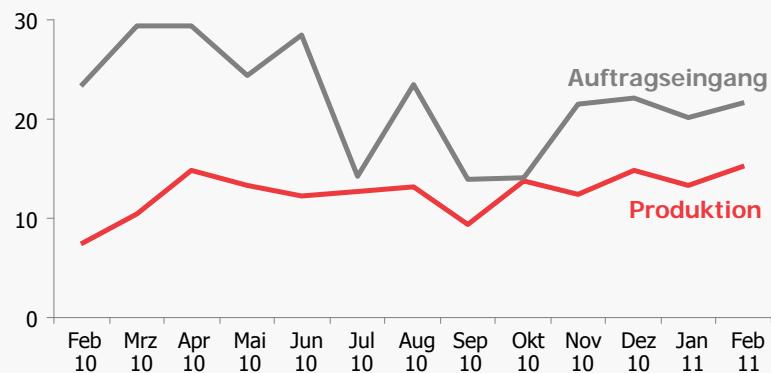
Rückblick 2010:

- Die kräftige Nachfrage insbesondere aus dem Ausland führte 2010 zu einem starken Produktionsanstieg von 11,6%.

Ist 2011:

- Im Februar 2011 übertraf die Produktion das Vorjahresniveau um gut 15%. Der Zuwachs bei Investitionsgütern war mit 19% besonders hoch.
- Die Auftragseingänge lagen um rund ein Fünftel über dem Vorjahr (Ausland: 24,6%; Inland: 16,7%).

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Infolge der starken Nachfrage aus dem In- und Ausland wird ein Anstieg um etwa 6% erwartet, mit einem Produktionsplus in nahezu allen Branchen.

Automobilindustrie ¹⁾

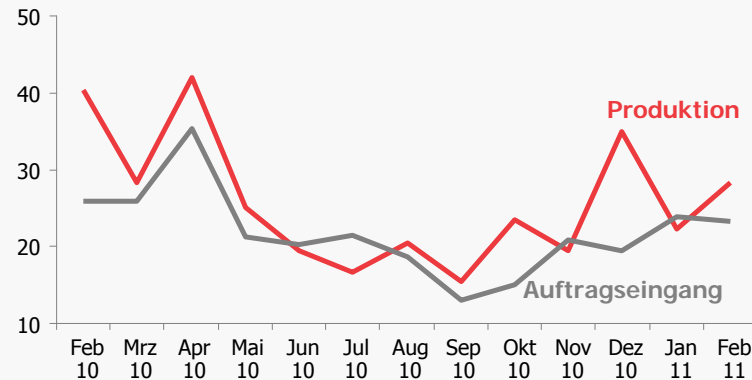
Rückblick 2010:

- Trotz stark gesunkener Pkw-Neuzulassungen blieb die Produktion infolge hoher Exportzuwächse um 24,7% über dem Vorjahresniveau.

Ist 2011:

- Im Februar lag Produktion um 28,2% über dem Vorjahr. Sowohl die Inlandsorder (25,9%) als auch die Auslandsbestellungen (21,7%) stiegen kräftig.
- In den ersten beiden Monaten wurden 11,5% mehr Pkw produziert, der Pkw-Export legte um 9,6% zu.

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Die Produktionsdynamik wird sich im Jahresverlauf etwas abschwächen. Der Zuwachs bleibt insbesondere infolge der anziehenden Inlandsnachfrage kräftig.

¹⁾ Kraftwagen und -teile

Quelle: destatis, FERI, InnoZ

Entwicklung wichtiger *Konjunkturindikatoren* für den Güterverkehr: Abschwächung im Chemiesektor, der Maschinenbau wächst unverändert.



Chemische Industrie ¹⁾

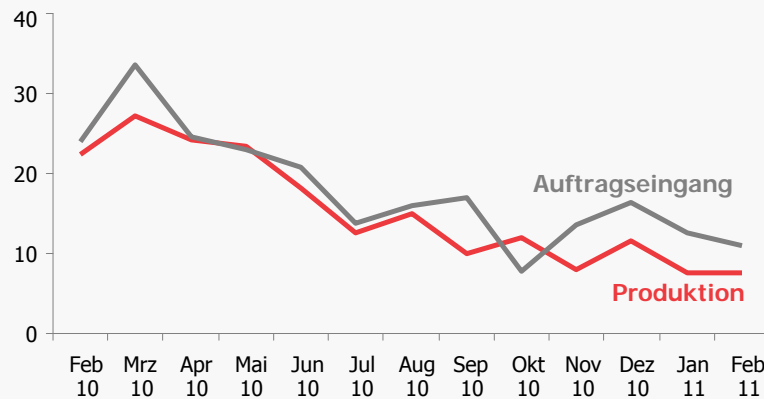
Rückblick 2010:

- Die Produktion stieg um 17,3% an, wobei sich die Entwicklung im zweiten Halbjahr spürbar abschwächte.

Ist 2011:

- Im Februar nahmen die Produktion um fast 8% und die Auftragseingänge um gut 11%.
- Die Produktion und Nachfrage nach Chemikalien im In- und Ausland schwächen sich ab.

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Für das Gesamtjahr gehen wir von einem Anstieg um rund 5,5% aus, die chemischen Grundstoffe dürften sich mit ca. 2,5% nur unterdurchschnittlich entwickeln.

¹⁾ ohne Pharmaindustrie

Maschinenbau

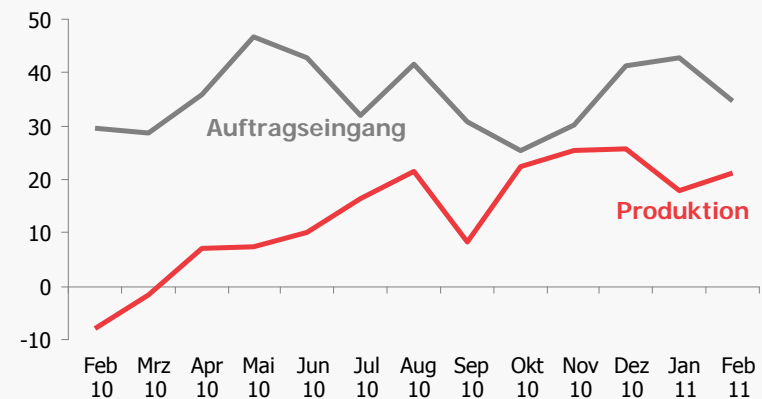
Rückblick 2010:

- Produktionsanstieg um 10,4%; aus dem In- wie aus dem Ausland stiegen die Aufträge mit 32% deutlich.

Ist 2011:

- Im Februar stieg die Produktion kräftig um 21% im Vergleich zum Vorjahresniveau.
- Die Auftragseingänge legten um rund 35% zu (Ausland: 40,5%; Inland: 25,3%).

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Die Dynamik wird sich infolge der guten Auftragslage in den nächsten Monaten fortsetzen. Für das Gesamtjahr wird ein Zuwachs von 11% erwartet.

Quelle: destatis, FERI, InnoZ

Entwicklung wichtiger *Konjunkturindikatoren* für den Güterverkehr: Wachstum beim Bau durch Basiseffekt, moderater Anstieg im Stahlsektor.



Bauhauptgewerbe

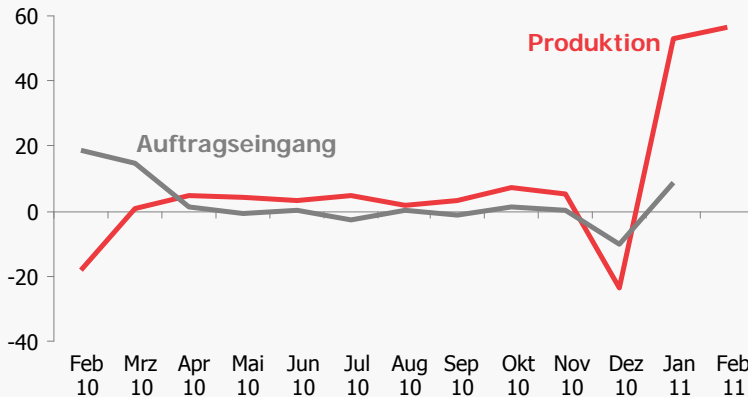
Rückblick 2010:

- Die Bauproduktion hat im Gesamtjahr trotz der winterbedingten Einbrüche im 1. Quartal und im Dezember 2010 moderat zugelegt (0,2%).

Ist 2011:

- Im Februar 2011 stieg die Produktion im Bauhauptgewerbe infolge eines Basiseffekts um 56%.
- Im Januar gingen 8,6% mehr Aufträge ein als im Vorjahresmonat (Wohnungsbau: 37,3%).

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Für 2011 wird ein Plus von 2% unterstellt. Stützend werden sich der private Wohnungsbau und evtl. Nachholeffekte aus dem Wirtschaftsbau auswirken.

Rohstahlproduktion

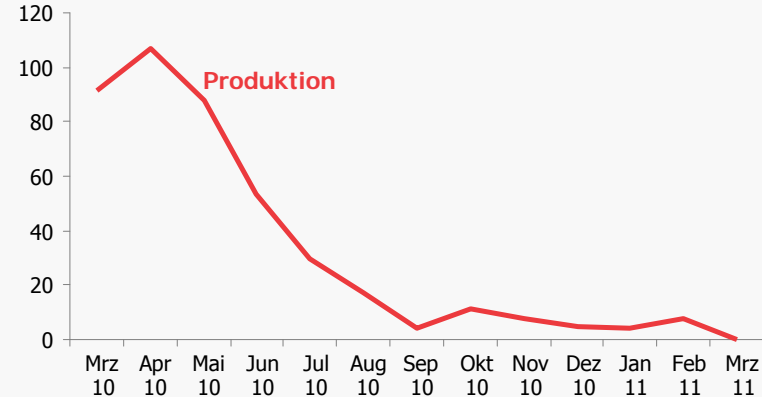
Rückblick 2010:

- Im Jahr 2010 wurden 43,8 Mio. t Rohstahl erzeugt, ein Plus von 34% gegenüber dem sehr niedrigen Vergleichswert aus 2009.

Ist 2011:

- Im März wurde mit 4,03 Mio. t soviel Rohstahl erzeugt wie im Vorjahresmonat.
- Per März konnte die Rohstahlproduktion um 4,2% gesteigert werden.

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

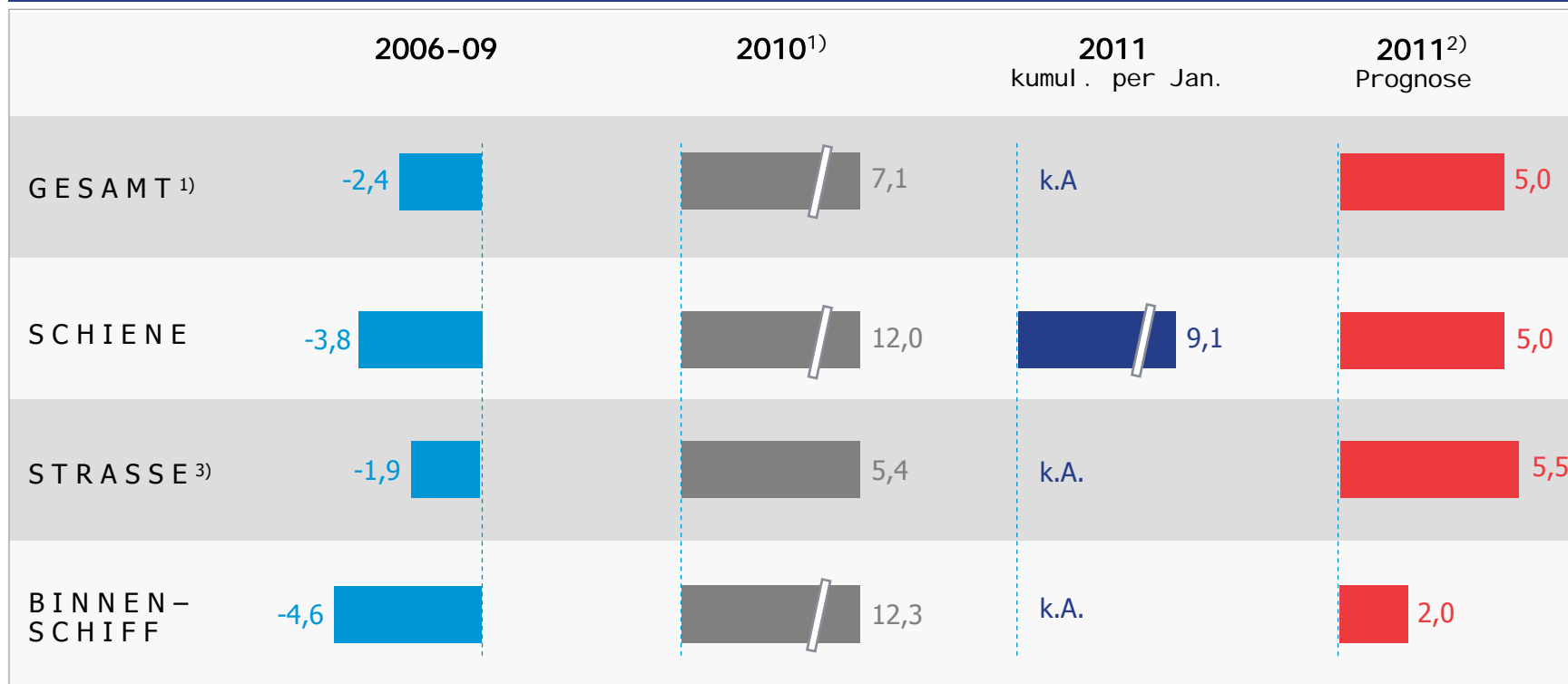
- Infolge eines schwächeren Wachstums der Abnehmer dürfte die Produktion nur noch moderat steigen. Für 2011 wird ein Plus von mindestens 2% erwartet.

Quelle: destatis, FERl, InnoZ

Entwicklung Güterverkehr Deutschland: Kräftiges Wachstum, aber geringer als im Nachkrisenjahr 2010.



Gesamtmarkt in Deutschland – Entwicklung der Verkehrsleistung 2006-11
Basis Tonnenkilometer, in % z. Vj., Werte der Prognosen gerundet



¹⁾ inkl. Rohrfernleitungen (2006-09: +0,2%, 2010 +2,0%); Gesamtmarkt 2010 = vorl. Ist; Stand April 2011

Quelle: destatis, ITP, InnoZ

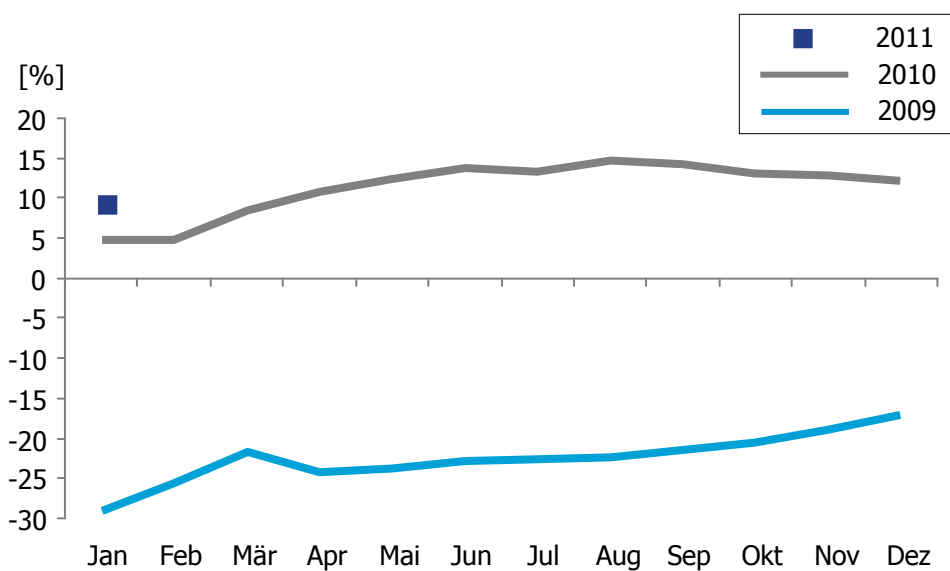
²⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet; Stand April 2010

³⁾ Straße: Deutsche Lkw und ausländische Lkw inkl. Kabotageverkehre in Deutschland; 2010 = vorl. Ist/Schätzung; Stand April 2010

Entwicklung Schienengüterverkehr Deutschland: Auch 2011 kräftiges Wachstum der Verkehrsleistung erwartet.



Schiene – Entwicklung der Verkehrsleistung
Tonnenkilometer (tkm) kum., in % zum Vorjahresmonat



absolut (in Mrd. tkm)

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2011	8,1											
2010	7,4	8,1	9,6	8,7	8,9	9,8	8,9	8,8	9,6	9,7	9,8	8,0
2009	7,1	7,7	8,4	7,4	7,5	8,2	8,0	7,0	8,7	9,2	9,0	7,6

Quelle: destatis, InnoZ

Rückblick 2010

- Die Ende 2009 einsetzende Erholung gewann 2010 spürbar an Dynamik. Im Gesamtjahr legte die Verkehrsleistung um 12% auf 107,3 Mrd. tkm zu.
- Getragen wurde das Wachstum v.a. von einem überdurchschnittlichen Zuwachs der in der Krise besonders stark eingebrochenen Container- und Montanverkehre. Auch die Bereiche Automotive und Düngemittel konnten stark zulegen.

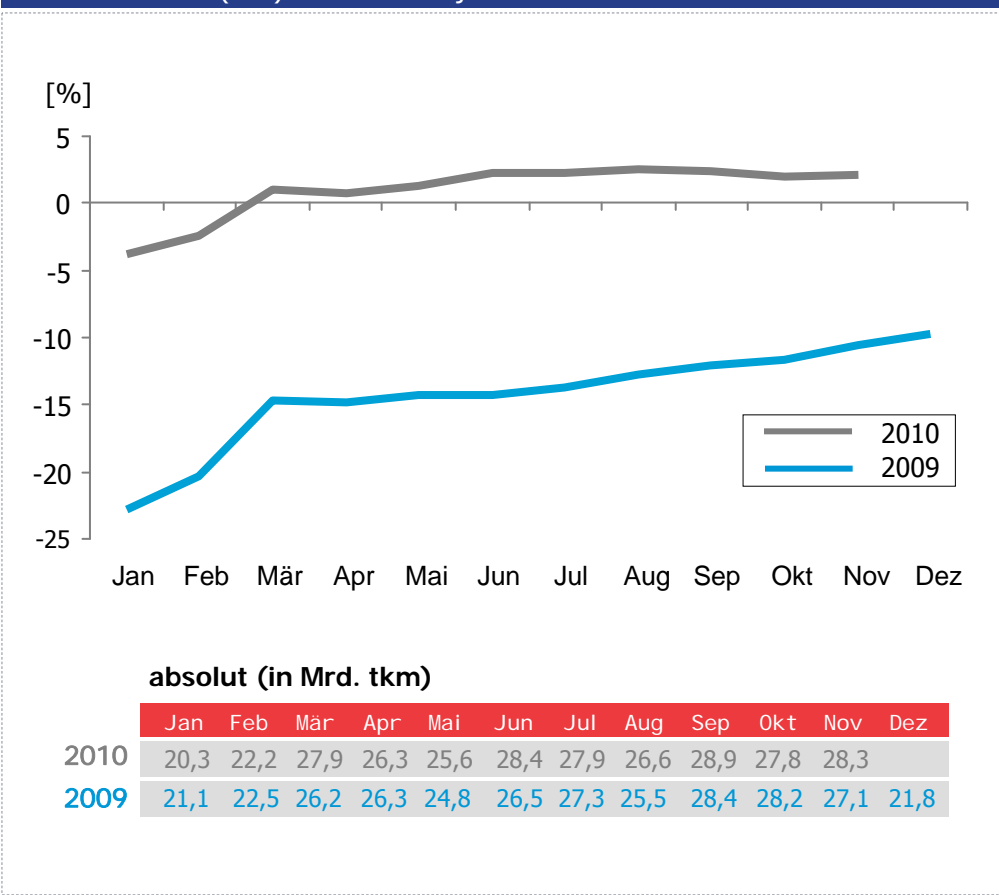
Ist/Ausblick 2011

- Bislang liegen nur vorläufige Ergebnisse für den Januar vor. Das Leistungsplus von 9,1% zeugt von einer anhaltenden Dynamik.
- Für das Gesamtjahr gehen wir derzeit von einem Anstieg der Verkehrsleistung von etwa 5% aus.
- Der inter- und intramodale Wettbewerbsdruck wird anhaltend hoch bleiben. Weiteres Wachstum könnte sich aus einer nochmals verbessernden Umfeldentwicklung (z.B. Stahl) sowie evtl. Verlagerungen von der Straße in Folge des starken Dieselpreisanstiegs ergeben. Im Zusammenhang mit knappen Lkw-Kapazitäten führten diese bereits in 2007/08 zu einer Nachfrageverstärkung bei der Schiene.

Entwicklung Straßengüterverkehr Deutschland: Starkes Plus 2011 zu erwarten – Belastung durch hohe Dieselpreise.



**Straße/Deutsche Lkw¹⁾ – Entwicklung der Verkehrsleistung
Tonnenkilometer (tkm) kum. zum Vorjahresmonat**



¹⁾ inkl. Auslandsstreckenanteil

Quelle: destatis, Kraftfahrt-Bundesamt, InnoZ

Rückblick 2009

- Es liegen noch keine vollständigen Daten für das Jahr 2010 vor. Nach vorläufigen Berechnungen stieg die Verkehrsleistung um etwa 5,4% an.
- Der Zuwachs in tkm fällt – trotz des unterdurchschnittlichen Anstiegs – kräftiger aus, als die Summe der Steigerungen im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr.
- Die ausländischen Lkw entwickelten sich mit einem Leistungsplus von ca. 10% deutlich positiver als ihre deutschen Wettbewerber (rd. 3%).

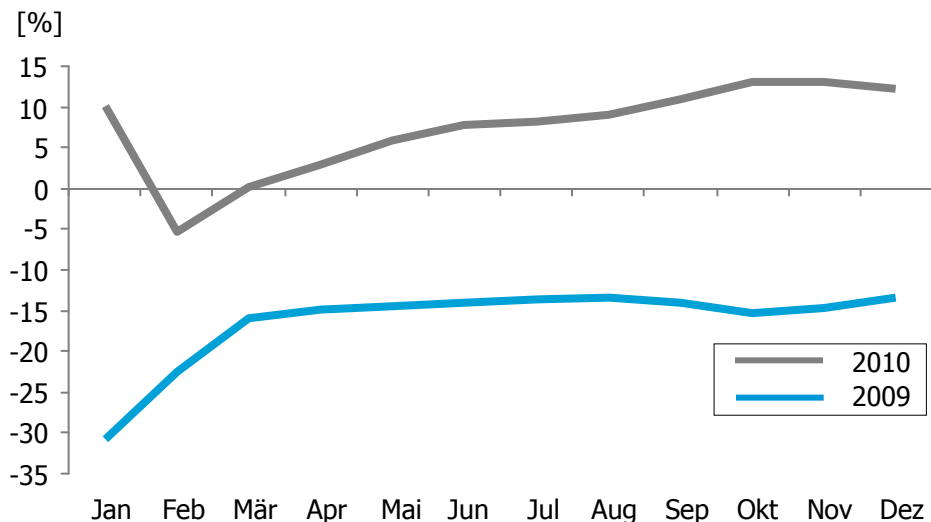
Ist/Ausblick 2010

- Für das laufende Jahr gibt es noch keine Ergebnisse zur Entwicklung der Tonnenkilometer (tkm).
- Nach den witterungsbedingt schwachen ersten Monaten 2010 ist von einem kräftigen Jahresstart 2011 im knapp zweistelligen Bereich auszugehen.
- Gestützt wird diese Einschätzung von den Ergebnissen der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr. Per Februar stiegen die Fahrzeugkilometer auf dem mautpflichtigen Straßennetz um gut 10%.
- Das tkm-Wachstum dürfte sich im Jahresverlauf zwar abschwächen, mit etwa 5,5% im Gesamtjahr aber überdurchschnittlich ausfallen. Kräftige Zuwächse werden in den für die Straße wichtigen Bereichen Bau und Konsumgüter erwartet.
- Dämpfend dürften sich die erneut stark steigenden Dieselpreise auswirken.

Entwicklung Binnenschifffahrt Deutschland: Jahresstart mit Hindernissen nach kräftiger Erholung 2010.



Binnenschifffahrt – Entwicklung der Verkehrsleistung
Tonnenkilometer (tkm) kum. zum Vorjahresmonat



absolut (in Mrd. tkm)

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2010	20,3	22,2	27,9	26,3	25,6	28,4	27,9	26,6	28,9	27,8	28,3	
2009	21,1	22,5	26,2	26,3	24,8	26,5	27,3	25,5	28,4	28,2	27,1	21,8

Quelle: destatis, InnoZ

Rückblick 2010

- Einem witterungsbedingt schwachen Jahresstart mit einem erneuten Leistungseinbruch im Februar um über 18% folgte eine unerwartet starke Erholung im Jahresverlauf, insbesondere bei den Empfangsverkehren aus dem Ausland.
- Im Gesamtjahr stieg die Verkehrsleistung nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes um 12,3% auf etwa 62,3 Mrd. tkm an. Wachstumsträger waren v.a. Transporte in den Bereichen Montan und Chemie sowie die Containerverkehre.

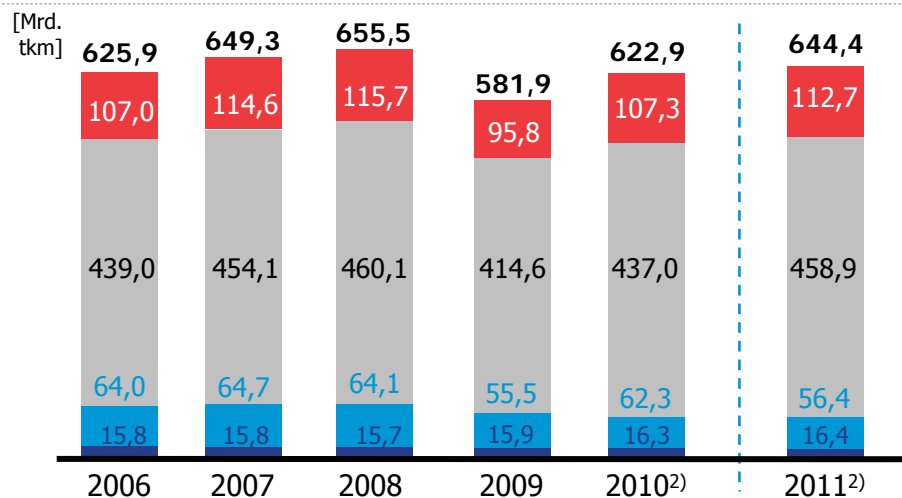
Ist/Ausblick 2011

- Das kräftige Wachstum dürfte sich im 1. Quartal nicht fortgesetzt haben. Grund sind witterungsbedingte Einschränkungen (Eissperren, Hochwasser) und die durch den Tankerunfall bei St. Goarshausen verursachte wochenlange Rheinsperrung.
- Für das Gesamtjahr erwarten wir einen unterdurchschnittlichen Anstieg der Verkehrsleistung von 2%.

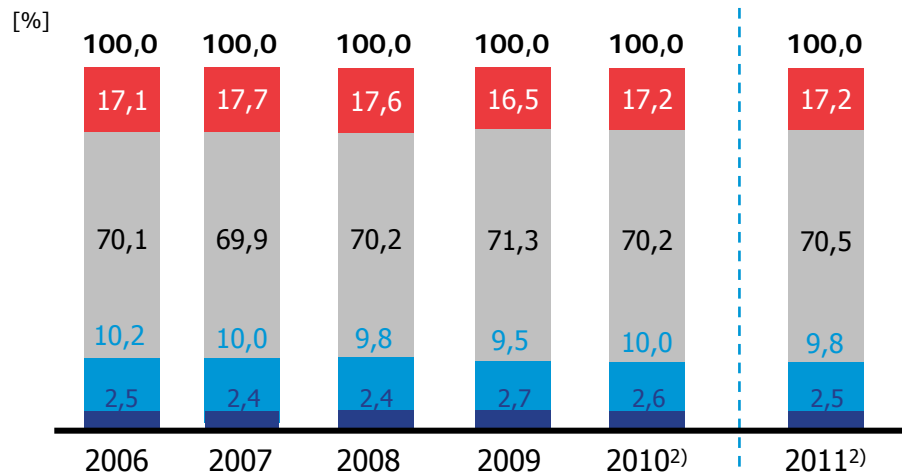
Entwicklung Güterverkehrsmarkt Deutschland 2006-2011: Der Straßengüterverkehr kann seinen Marktanteil 2011 ausbauen.



Gesamtmarkt Deutschland 2006-2011
Entwicklung Verkehrsleistung (in Mrd. tkm) und Modal-split (in %)



Gesamtmarkt Schiene Straße¹⁾ Binnenschiff Rohrfernleitung



2006-2010

- Die Schiene hat im Jahr 2010 den Großteil ihres krisenbedingten Verlustes aufgeholt und erreichte wieder das Niveau von 2006, was der Binnenschifffahrt bisher nicht gelungen ist.
- Der Straßengüterverkehr war weniger stark von den Folgen der Wirtschaftskrise betroffen, büßte seine Marktanteilssteigerung aber wieder ein.

Ausblick 2011

- Bei allen Verkehrsträgern wird für 2011 ein Verkehrszuwachs erwartet. Während dieser für die Straße vsl. überdurchschnittlich ausfallen wird, dürfte die Schiene mit dem Markt wachsen, die Binnenschifffahrt und die Rohrfernleitungen hingegen nur unterdurchschnittlich zulegen können.
- Der Straßengüterverkehr wird die Marktposition mit der über dem Gesamtmitteldurchschnitt erwarteten tkm-Entwicklung wieder verbessern.
- Der Schienengüterverkehr wird seinen modalen Anteil halten können, während die Binnenschifffahrt und die Rohrfernleitungen Anteile verlieren.

¹⁾ Straße: deutsche Lkw und ausländische Lkw inkl. Kabotageverkehre in Deutschland ²⁾ Stand April 2011

Quellen: destatis, ITP, InnoZ



RELEVANTE UMFELDDATEN GV

	Ist 2006 - 2010		kumul. Ist 2011		Prognose 2011 ¹⁾
	2006-09 in % p.a.	2010 in % z.Vj.	% z.Vj.	Stand	in % z.Vj.
Anlageinvestitionen ²⁾	1,0	6,0			4,5
Bauinvestitionen ²⁾	1,0	2,9			1,5
Export (Waren und DL) ²⁾	1,7	14,1			7,5
Import (Waren und DL) ²⁾	2,4	12,6			7,0
Verarbeitendes Gewerbe					
Auftragseingang	-3,3	22,0	20,9	Feb	
Produktion	-1,6	11,6	14,3	Feb	6,0
- Automobilindustrie	-4,8	24,7	25,4	Feb	9,0
- Chemische Industrie	-3,4	17,3	7,7	Feb	5,5
- Maschinenbau	-1,9	10,4	19,7	Feb	11,0
Bauhauptgewerbe	2,1	0,2	54,8	Feb	2,0
Rohstahlproduktion	-7,4	34,2	4,2	Mar	2,0

¹⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet, Stand April 2011

²⁾ preisbereinigt

ENTWICKLUNG GV-MARKT

	Entwicklung Verkehrsleistung			Modal split in %		
	2006-09 in % p.a.	2010 ¹⁾ in % z. Vj.	Prognose 2011 ²⁾	2006	2010 ¹⁾	Prognose 2011 ²⁾
Schiene	-3,8	12,0	5,0	17,1	17,2	17,2
Straße ³⁾	-1,9	5,4	5,5	70,1	70,2	70,5
Binnenschiff	-4,6	12,3	2,0	10,2	10,0	9,8
Rohrfernleitungen	0,2	2,0	0,5	2,5	2,6	2,5
Gesamtmarkt	-2,4	7,1	5,0	100,0	100,0	100,0

Anmerkung: Einzelanteile beim Modal split gerundet

¹⁾ Stand April 2011

²⁾ Prognosen zur Verkehrsleistung auf halbe Prozentpunkte gerundet, Stand April 2011

³⁾ Straße = dt. Lkw und ausl. Lkw, inkl. Kabotageverkehre in Deutschland

Quelle: destatis, ITP, InnoZ

ERLÄUTERUNGEN

- Wachstum wird 2011 im gesamten Umfeld zu verzeichnen sein; die Dynamik schwächt sich jedoch ab.
- Exporte wie Importe legen schwächer zu; die Auslandsnachfrage wächst langsamer, jene im Inland stärker.
- Die Produktion im Verarbeitenden Gewerbe wird nach dem starken Anstieg im Vorjahr um rund 6% steigen.
- In Schlüsselbranchen wie Automobil- oder Chemieindustrie ist von einer nachlassenden Dynamik auszugehen. Im Maschinenbau wird für 2011 hohes Wachstum erwartet.
- Die Produktion im Bauhauptgewerbe wird stärker steigen (Basiseffekt). Impulse kommen vom Wohnungsbau.
- Für die Rohstahlproduktion erwarten wir nach 43,8 Mio. t im Vorjahr für 2011 ein Plus auf 44,7 Mio. t.

ERLÄUTERUNGEN

- Nachdem sich die Gesamtmarktnachfrage nach der Wirtschafts- und Finanzkrise 2010 mit einem Plus von gut 7% erholte, gehen wir für 2011 von einem Leistungsanstieg um etwa 5% aus. Deutlich positive Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld stützen das Wachstum.
- Den stärksten Anstieg erwarten wir mit etwa 5,5% im Straßengüterverkehr. Die Schiene wird mit rd. 5% ebenfalls kräftig wachsen können, während die Binnenschifffahrt aufgrund von Sondereffekten nur leicht zulegen kann.
- Der Markt wird auch weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität gekennzeichnet sein.

Abkürzungsverzeichnis

- ↪ BIP = Bruttoinlandsprodukt
- ↪ ggü. = gegenüber
- ↪ destatis = Statistisches Bundesamt
- ↪ GV = Güterverkehr
- ↪ Hj. = Halbjahr
- ↪ kumul. = kumuliert
- ↪ MIV = Motorisierter Individualverkehr
- ↪ Mrd. = Milliarde
- ↪ NE-Metalle = Nichteisenmetalle
- ↪ ÖSPV = Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (d.h. U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen, Busse)
- ↪ p.a. = per annum/pro Jahr
- ↪ Pkm = Personenkilometer
- ↪ PV = Personenverkehr
- ↪ SGV = Schienengüterverkehr
- ↪ SPV = Schienenpersonenverkehr (ohne U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen)
- ↪ StBA = Statistisches Bundesamt
- ↪ t = Tonnen
- ↪ tkm = Tonnenkilometer
- ↪ z. Vj. = zum Vorjahr

Die Daten des Verkehrsmarkt-Monitors und die Informationen für unsere Ausblicke und Prognosen stammen aus allgemein zugänglichen Quellen.

Quellen Ist-Daten:

- Bundesagentur für Arbeit (BA)
- Eurostat
- FERI
- ifo-Institut
- Kraftfahrtbundesamt (KBA)
- Statistisches Bundesamt/destatis
- Statistische Landesämter
- BMVBS

Für eigene Prognosen und Einschätzungen zum Umfeld werden u.a. die Einschätzungen folgender Institutionen mit berücksichtigt:

Institute

- Consensus Forecasts
- DIW
- FERI
- ifo-Institut
- IfW Kiel
- IMK
- IW Köln
- IW Halle
- HWWA
- ITP

Banken

- Commerzbank
- Deutsche Bank Research

Branchenverbände

- Mineralölwirtschaftsverband (MWW)
- Verband der Automobilindustrie (VDA)
- Verband der chemischen Industrie (VCI)
- Wirtschaftsvereinigung Stahl



Herausgeber:

Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH

Ein Unternehmen von DB Mobility Logistics AG, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB), T-Systems International GmbH und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Kontakt:

Torgauer Straße 12-15
10829 Berlin

Tel.: +49(0)30 23 88 84-0
Fax: +49(0)30 23 88 84-120

www.innoz.de
[info\[at\]innoz.de](mailto:info[at]innoz.de)

Geschäftsführung:

Dr. Jürgen Peters
Prof. Dr. Andreas Knie

Redaktion:

Frank Hunsicker
Waltraud Jurk

Datenstand:

20.04.2011