

1942,69	9376,51	0,00
1692,00	7893,19	0,00
2612,72	18129,12	0,00
2780,82	10973,12	0,00
621,63	4217,03	32,73
157,14	1093,74	80,31
16965,07	2491,17	11,64
6912,98	3169,31	94,59
9951,63	1428,76	51,05
0121,62	8093,10	67,81
0002,81	7581,09	47,62
873,03	3467,17	12,45
057,29	2012,94	17,76
18,30	2194,71	31,65
02,71	6298,47	42,74
7,46	3610,30	59,21
1,07	9436,12	28,72
64	4551,45	49,41
53	1902,02	29,90
27	7031,94	54,14
15	5098,01	16,08
5	9376,51	0,00
7091,48	0,00	
9178,72	0,00	
8043,12	0,00	
4217,03	32,73	
1003,74	80,31	
491,17	11,64	
169,31	94,59	
28,78	51,05	
93,10	67,81	
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.
	1.173 CU.FT.



InnoZ- Verkehrsmarkt Monitor Deutschland 2011

Liebe Leserinnen und Leser,

die Lage auf den deutschen Verkehrsmärkten ist gut. Dies zeigen die aktuellen Zahlen. Der Personenverkehrsmarkt ist im ersten Halbjahr um gut 1% gewachsen, der Güterverkehr per Mai um 7,5%. Die Vorkrisenniveaus können am Jahresende erreicht oder sogar leicht übertroffen werden.

Aber nicht alle Verkehrsträger verzeichnen Zuwächse. Während der Schienenpersonenverkehr im Jahr 2010 aufgrund der Sondereffekte (Vulkanausbruch mit Flugeinschränkungen und der strenge Winter) kräftig zulegen konnte, verlor er bis Juni 2011 trotz positiven Konjunkturverlaufs an Nachfrage. Der MIV entwickelt sich 2011 trotz massiv steigender Kraftstoffkosten bislang erstaunlich gut. Im Güterverkehr ist nur in der Binnenschifffahrt die Verkehrsleistung bisher gesunken – alle anderen Verkehrsträger liegen über dem Vorjahresniveau.

Der Himmel verdüstert sich: Obgleich noch nicht in der Realwirtschaft bei allen Branchen angekommen, verunsichern die Schuldenkrisen der Industrieländer nicht nur die Finanzmärkte, sondern auch Industrie und Verbraucher. Die deutsche Wirtschaft droht in den nächsten Quartalen wieder zu schrumpfen. Die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Rezession, in die auch Deutschland einbezogen wird, liegt bei rund 50%.

Ein erneuter Konjunkturunbruch würde insbesondere den Güterverkehr wieder hart treffen. Wir haben unsere Prognosen für das laufende Jahr gesenkt. Die Aussichten für 2012 sehen noch düsterer aus, da mit neuen Konjunkturpaketen angesichts der hohen Verschuldung in den Euroländern nicht zu rechnen ist.

Jürgen Peters & Andreas Knie

Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

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

Personenverkehr

Wichtige sozioökonomische Indikatoren 2006-11	11
Wichtige Preisindikatoren 2006-11	13
Personenverkehrsmarkt Deutschland 2006-11	15
Schienepersonenverkehr 2010/11	16
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr 2010/11	17
Motorisierter Individualverkehr 2010/11	18
Innerdeutscher Luftverkehr 2010/11	19
Verkehrsleistung & Modal split 2006-11	20
Management summary	22

Güterverkehr

Wichtige Konjunkturindikatoren 2006-11	24
Güterverkehrsmarkt Deutschland 2006-11	28
Schiengüterverkehr 2010/11	29
Straßengüterverkehr 2010/11	30
Binnenschifffahrt 2010/11	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			

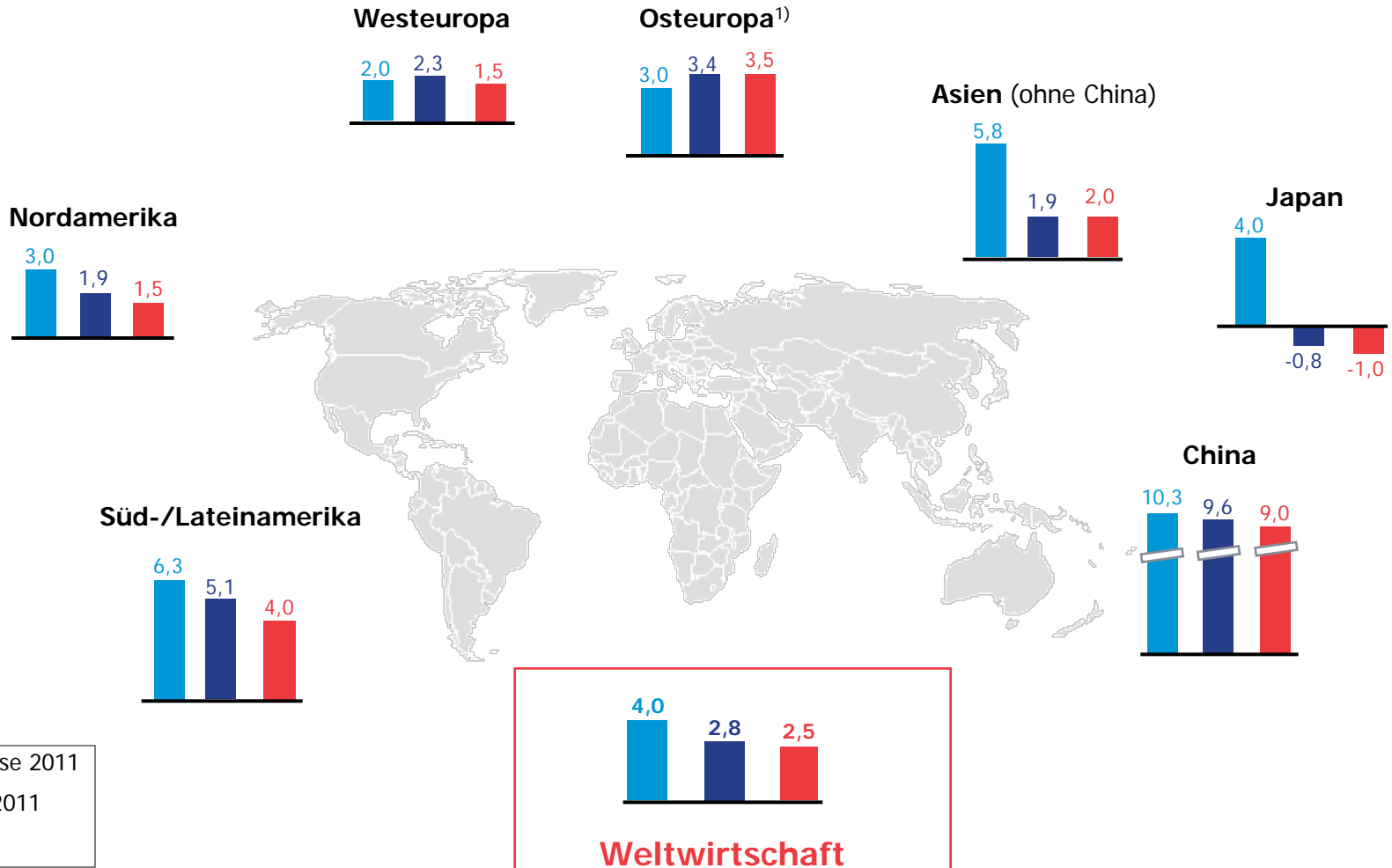
Allgemeine Wirtschafts- entwicklung 2010

Entwicklung Weltwirtschaft: Wachstumsdynamik schwächt sich ab.



JÄHRLICHE ÄNDERUNGSRATEN DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

real, in % z. Vj., Prognosen gerundet



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

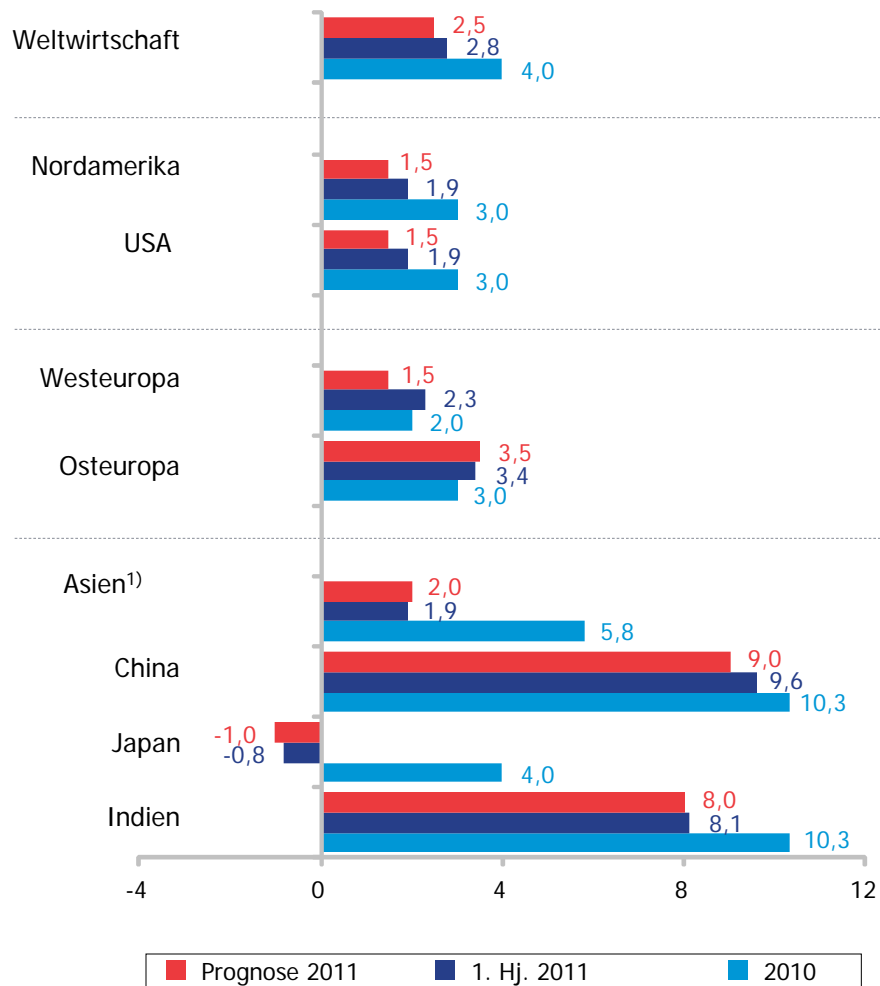
Quelle: FERI, InnoZ (Daten-/Prognosestand: Sept. 2011)

Entwicklung Weltwirtschaft: Deutliche Konjunkturabkühlung - Rezessionsgefahren steigen.



JÄHRLICHE ÄNDERUNGSRATEN DES BIP

BIP real, in % z. Vj., Prognosen gerundet



¹⁾ ohne China

Quelle: FERI, InnoZ

ERLÄUTERUNGEN

■ Welt:

- Die Weltwirtschaft wuchs im 1. Halbjahr um knapp 3%. Vor allem in Lateinamerika (5%) sowie in China (9,6%) und Indien (rd. 8%) war ein überdurchschnittlicher Anstieg zu verzeichnen.
- Der Welthandel weist seit Jahresbeginn 2011 einen moderateren Wachstumskurs auf.
- Im Gesamtjahr dürfte der Welthandel infolge der nachlassenden Dynamik der Weltkonjunktur mit abgeschwächtem Wachstumtempo um etwa 6,0% expandieren.

■ USA:

- Die Staatsschuldenkrise belastet die Konjunktur in den USA. Das BIP legte im 2. Quartal nur noch schwach um 1,5% ggü. Vorjahr zu. Investitionen, privater Konsum und Außenhandel trugen zum Wachstum bei; der Staatsverbrauch wurde ggü. Vorjahr eingeschränkt. Im Vergleich zum Vorquartal betrug das BIP-Wachstum 0,2%.
- Notwendige Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Haushalte werden die Konjunktur in den USA weiter dämpfen; das BIP legt im Gesamtjahr um etwa 1,5% zu.

■ Asien:

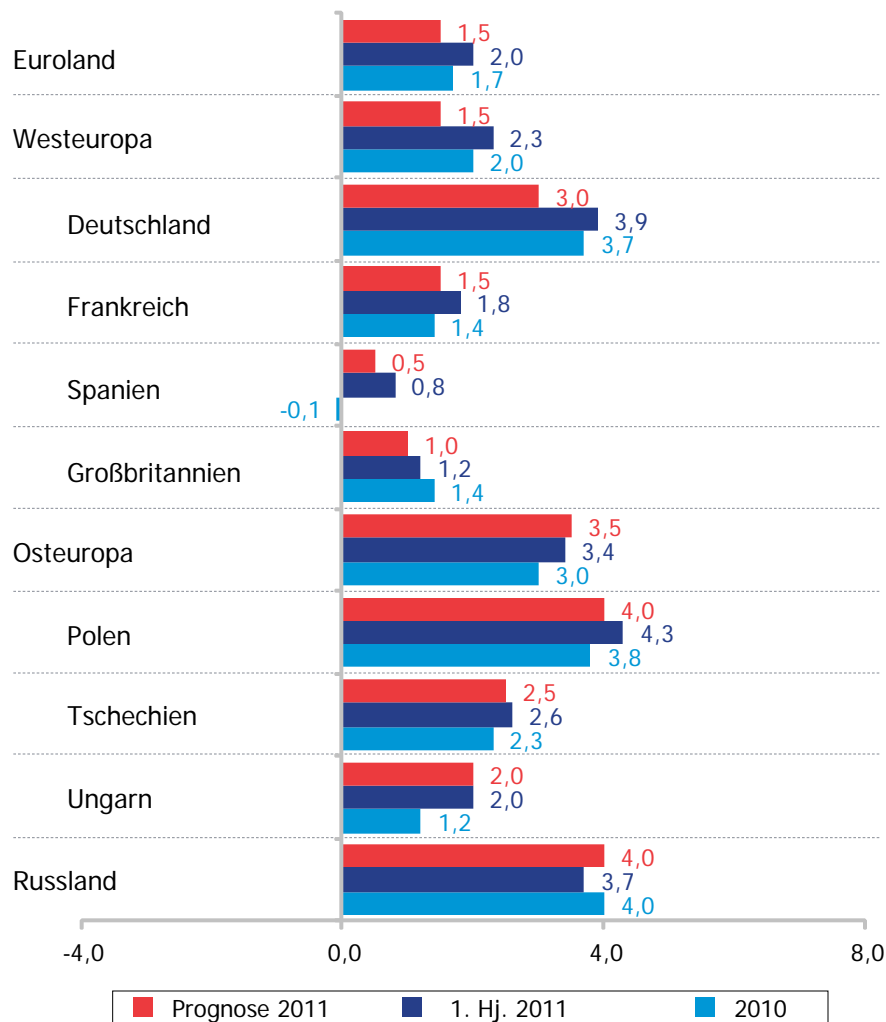
- Der Aufschwung ist in den Schwellenländern etwas schwächer als im Vorjahr.
- In China wurde der BIP-Zuwachs im 2. Quartal von 9,5% ggü. Vorjahr durch Regierungsmaßnahmen leicht gedämpft. Die Konjunkturdynamik wird sich weiter leicht abschwächen. Eine restriktivere Geld- und Kreditvergabepolitik wirkt dämpfend; der Export ist durch die schwache Nachfrage aus den USA beeinträchtigt.
- Japans Wirtschaft ist infolge der Auswirkungen der Natur- und Nuklearkatastrophe im 2. Quartal weiter geschrumpft. Das BIP ging um 0,9% ggü. Vorjahr zurück. Privater Verbrauch, Investitionen und Exporte blieben unter dem Vorjahresniveau. Im Gesamtjahr wird ein BIP-Rückgang erwartet.

Entwicklung Wirtschaft Europa: Konjunktur in Euroland von Staatsschuldenkrise belastet.



JÄHRLICHE ÄNDERUNGSRATEN DES BIP

real, in % z. Vj., Prognosen gerundet



Quelle: FERI, InnoZ

ERLÄUTERUNGEN

■ Euroland:

- Im Euro-Raum nahm das BIP im 1. Halbjahr um 2,0% ggü. Vorjahr zu (1. Quartal: 2,5%; 2. Quartal: 1,7%).
- In den großen Volkswirtschaften schwächte sich das BIP-Wachstum im 2. Quartal deutlich ab. In Portugal ging das BIP weiter zurück (-0,9%). In Griechenland verstärkte sich der Rückgang durch die Auswirkungen der Sparprogramme auf -7,3%.
- Die Gefahr des Abgleitens in eine Rezession hat sich weiter verstärkt. Insgesamt erwarten wir aber nur noch ein moderates Wachstum. Die Exportdynamik wird wegen der allgemeinen weltwirtschaftlichen Abkühlung deutlich nachlassen. Insbesondere in den Peripherieländern dämpfen die fiskalischen Maßnahmen das Wachstum.

■ Westeuropa:

- Im westeuropäischen Raum expandierte die Wirtschaft im 1. Halbjahr 2011 um knapp 2,3% ggü. Vorjahr. In Großbritannien war ein unterdurchschnittlicher BIP-Zuwachs von 1,2% zu verzeichnen.

■ Osteuropa:

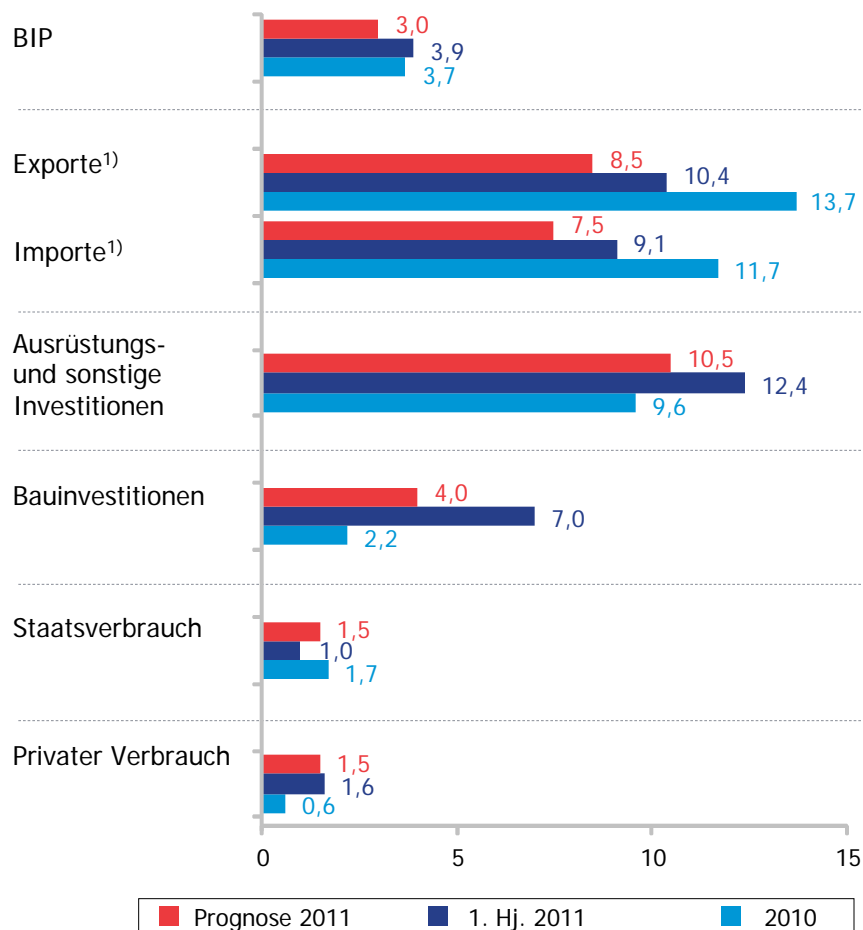
- Das wirtschaftliche Wachstum lag im 1. Halbjahr 2011 bei knapp 3,4%. Die konjunkturelle Erholung hat an Breite gewonnen. Neben Impulsen von der Auslandsnachfrage trug der infolge steigender Beschäftigung anziehende private Konsum zur weiteren Erholung bei. Das Ende des Lageraufbaus wirkte in den meisten Ländern dämpfend.
- Trotz bestehender Risiken gehen wir aktuell von einem mit 3,5% stärkeren Wachstum als in Westeuropa aus. Dabei stützt der Export – insbesondere nach Westeuropa – neben einer anziehenden Expansion der Binnennachfrage das Wachstum. Bei einer deutlichen Wirtschaftsabschwächung in den USA und Westeuropa würde aufgrund der hohen real- und finanzwirtschaftlichen Verflechtung die Konjunktur in Osteuropa stark in Mitleidenschaft gezogen werden.

Entwicklung Wirtschaft Deutschland: Langsameres Wachstum in 2011 als bisher erwartet.



JÄHRLICHE ÄNDERUNGSRATEN

real, in % z. Vj., Prognosen gerundet



¹⁾ Waren und Dienstleistungen

Quelle: destatis, FERl, InnoZ

ERLÄUTERUNGEN

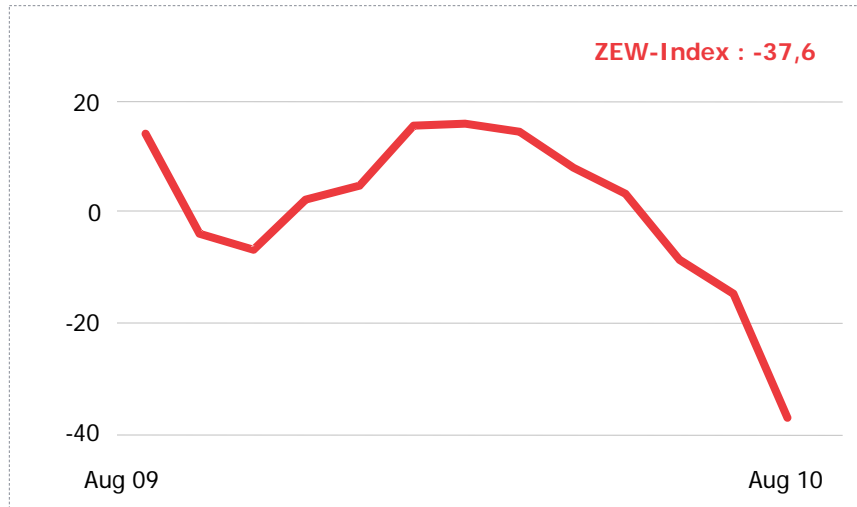
- Das **BIP** wuchs im 2. Quartal mit 2,8% deutlich über Vorjahr (kalenderbereinigt 2,7%). Wachstumsimpulse kamen von der Binnennachfrage und vom Außenhandel. Die für das 2. Halbjahr zu erwartende Abschwächung führt zu einem Wachstum für 2011 von noch etwa 3%. Die Gefahr einer Rezession nimmt zu. Bei einer angenommenen Stagnation in der 2. Jahreshälfte läge der BIP-Zuwachs nur bei 2,7%.
- Der **Außenhandel** ist im 2. Quartal weiter angestiegen. Die Exporte wuchsen um 7,7%, die Importe um 7,3%. Aufgrund der nachlassenden Weltkonjunktur lassen die Impulse nach. Die Importe werden durch eine hohe Inlandsnachfrage gestützt. Im Gesamtjahr 2011 werden die Zuwachsraten im Vorjahresvergleich geringer ausfallen.
- Die **Ausrüstungs- und sonstige Investitionen** legten im 2. Quartal um 10,6% zu. Der Lageraufbau trug nur noch gering mit 0,1-Prozentpunkt zum BIP-Wachstum bei. Im Gesamtjahr dürften die Investitionen bei abgeschwächter Dynamik um etwa 10,5% zulegen.
- Die **Bauinvestitionen** stiegen im 2. Quartal um 2,4% mit einem kräftigen Zuwachs insbesondere bei Wohnbauten. Für 2011 wird bei geringerer Dynamik ein Anstieg um etwa 4,0% erwartet. Die Zuwächse fallen, gestützt auf niedrige Hypothekenzinsen, bei den Wohnbauten höher aus.

Vorlaufindikatoren: Stimmung lässt spürbar nach - Indikatoren zeigen deutlich nach unten.



ZEW - INDEX

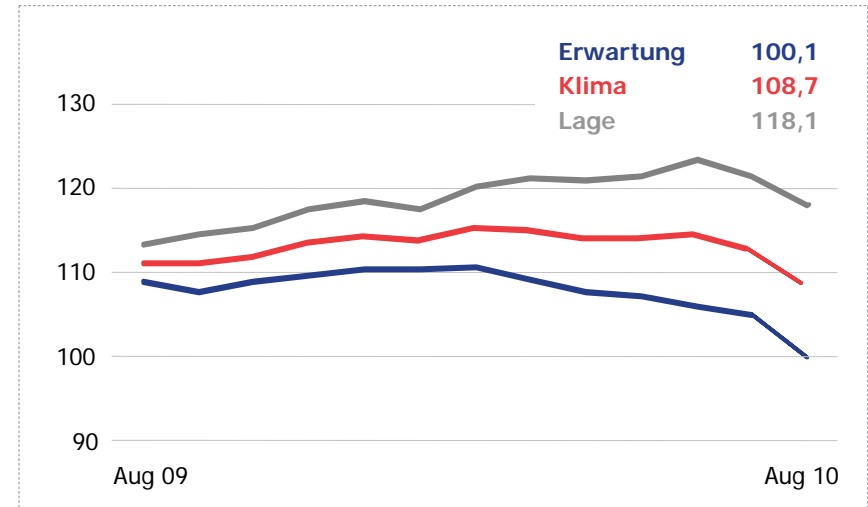
- Die ZEW-Konjunkturerwartungen für Deutschland sind im August um 22,5 Punkte gefallen und befinden sich somit weiterhin unter ihrem historischen Mittelwert von 25,9 Punkten.
- Vor dem Hintergrund der Rezessionsangst in den USA, der Herabstufung der Kreditwürdigkeit amerikanischer Staatsanleihen, der krisenhaften Entwicklung im Euroraum und des unerwartet schwachen BIP für Deutschland im 2. Quartal hat sich die bereits geäußerte Skepsis der Finanzexperten bezüglich der weiteren Entwicklung dramatisch verstärkt.



Quelle: Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW)

IFO - GESCHÄFTSKLIMAINDEX

- Der Ifo-Geschäftsklimaindex hat sich nach dem Rückgang im Juli weiter unerwartet drastisch verschlechtert und fiel auf 108,7 Punkte – so tief wie zuletzt im Sommer 2010.
- Die Turbulenzen an den Finanzmärkten und die Wirtschaftslage in den USA schlagen nun auch branchenübergreifend auf die Stimmung der deutschen Unternehmen durch.
- Die Geschäftserwartungen fielen auf 100,1 Punkte – so tief wie zuletzt im Herbst 2009. Die Gefahr eines neuerlichen Absturzes sehen die Ifo-Experten aber noch nicht.



Quelle: Institut für Wirtschaftsforschung (Ifo)



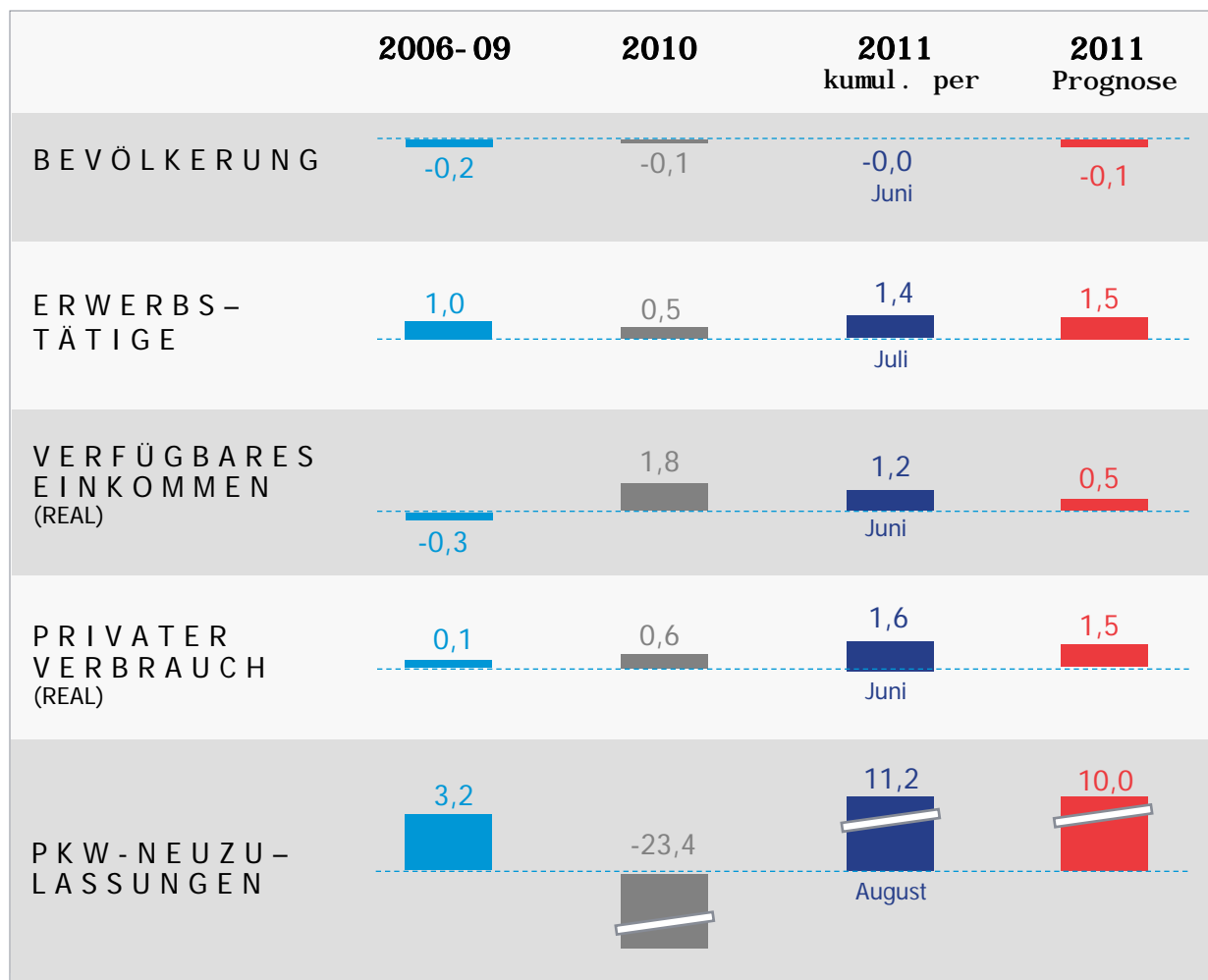
Personen- verkehr 2010/2011

Entwicklung wichtiger *sozioökonomischer Indikatoren* für den Personenverkehr: Erwerbstätigkeit und Einkommen im Plus.



ENTWICKLUNG INDIKATOREN PERSONENVERKEHR

in % z. Vj., Prognosen gerundet



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

- Die **Bevölkerungszahl** ist seit 2005 leicht rückläufig. Der Anteil von Kindern und Jugendlichen sinkt stetig, während der Anteil älterer Menschen steigt.
- Die Arbeitsmarktlage bleibt robust, **Erwerbstätigkeit** dürfte im Jahresdurchschnitt deutlich über Vorjahr ausfallen.
- Die **Realeinkommen** werden 2011 insgesamt leicht zunehmen. Die robuste Arbeitsmarktlage führt zu steigenden Nettolöhnen und -gehältern.
- Der **private Verbrauch** wird 2011 durch die gute Arbeitsmarktlage und Einkommenszuwächse ausgeweitet.
- Die **Neuzulassungen von Pkw** werden 2011 nach den Rückgängen im Vorjahr wieder deutlich zulegen.



Bevölkerung / Erwerbstätige

Ist 2011:

- Die Bevölkerungszahl stagnierte im ersten Halbjahr auf Vorjahresniveau.
- Der Arbeitsmarkt entwickelt sich weiter positiv.
- Die Zahl Erwerbstätiger stieg nach vorläufigen Ergebnissen im Juli 2011 gegenüber dem Vorjahr um 527.000 bzw. 1,4%.
- Auch die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung wächst weiter. Teilzeitbeschäftigung und Arbeitnehmerüberlassung sind überdurchschnittlich gestiegen.

Ausblick 2011:

- Leichter Bevölkerungsrückgang.
- Die Erwerbstätigenzahlen werden im Jahresdurchschnitt 2011 um etwa 1,5% gegenüber dem Vorjahr zulegen.

Verfügbares Einkommen (real)

Ist 2011:

- Die nominalen Einkommen der privaten Haushalte lagen im 2. Quartal 2011 um 3,4% über dem Vorjahresniveau.
- Die Nettolöhne und -gehälter stiegen um 5,3%. Betriebsüberschüsse, Selbständigen- und Vermögenseinkommen legten um 4,8% zu. Monetäre Sozialleistungen gingen dagegen um rund 2,1% zurück.
- Die real verfügbaren Einkommen stiegen im 1. Halbjahr um gut 1,0%.

Ausblick 2011:

- Die Arbeitsmarktlage wirkt zwar positiv, doch dämpfen höhere Verbraucherpreise die realen Einkommen; der Anstieg dürfte im Gesamtjahr 2011 ca. 0,5% betragen.

Privater Verbrauch (real) / Pkw-Neuzulassungen

Ist 2011:

- Die privaten Konsumausgaben sind im Vorjahresvergleich im 2. Quartal um 1,4% über Vorjahr gestiegen.
- Die Sparquote lag mit 10,6% unter dem Vorjahresniveau.
- Die Pkw-Neuzulassungen nahmen per August um 11,2% zu.

Ausblick 2011:

- Der Privatverbrauch dürfte im Jahresverlauf leicht schwächer expandieren und im Gesamtjahr vsl. um knapp 1,5% zulegen.
- Der Zuwachs bei den Neuzulassungen von Pkw wird etwa 10% betragen.

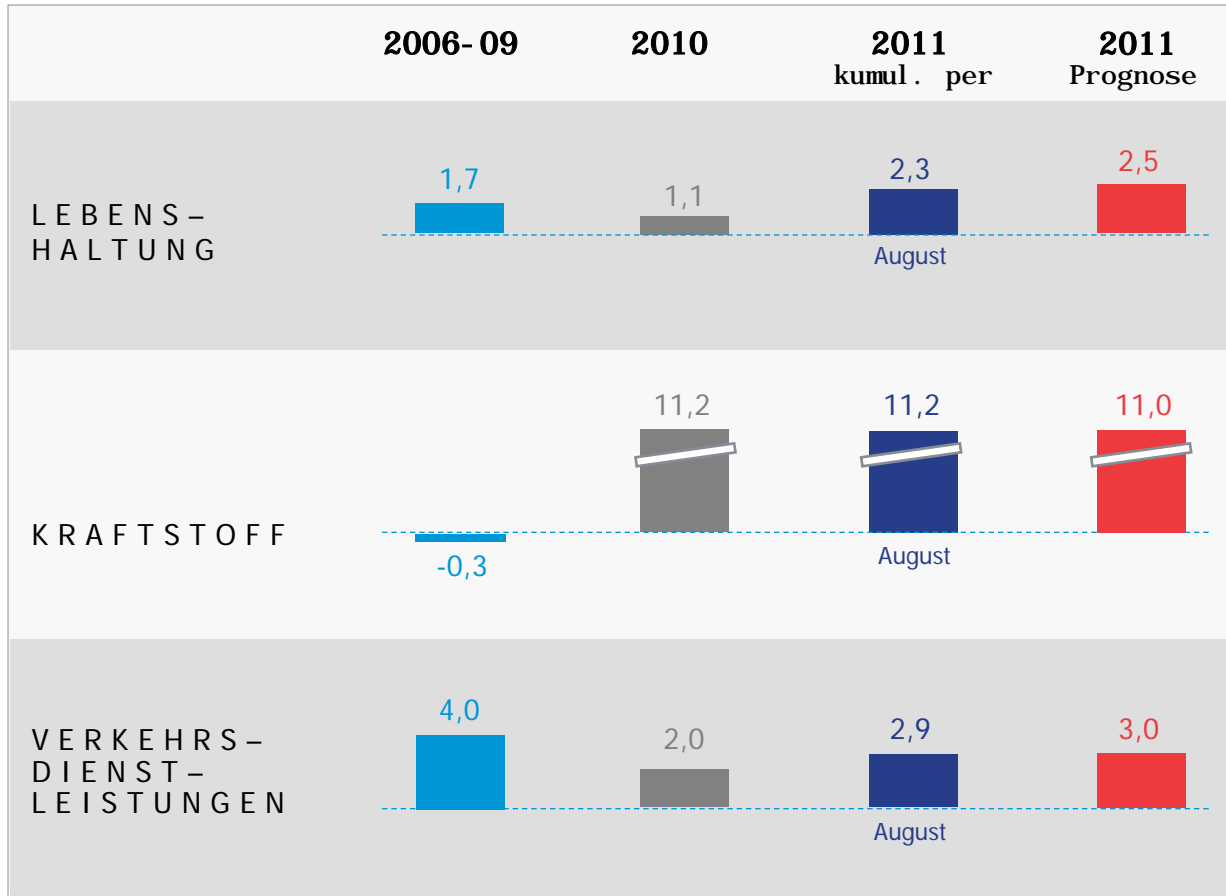
Quelle: destatis, FERI, InnoZ

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



ENTWICKLUNG PREISE PERSONENVERKEHR

in % z. Vj., Prognosen gerundet



Quelle: destatis, FERl, InnoZ (Daten-/Prognosestand Sept. 2011)

- Die **Lebenshaltungspreise** ziehen 2011 kräftig an, da sich insbesondere die Energiepreise erhöhen.
- Der kräftig steigende Rohölpreis führt 2011 zu einem anhaltenden Anstieg der **Kraftstoffpreise**.
- Die **Verkehrsdienstleistungen** verteuern sich 2011, da sich steigende Kosten, z.B. für Energie, auf die Verkehrspreise auswirken und auf die Nutzer abgewälzt werden.



Preise Lebenshaltung

Ist 2011:

- Die Verbraucherpreise sind per August um 2,3% gegenüber dem Vorjahr gestiegen.
- Die Inflationsrate ist geprägt durch den deutlichen Anstieg bei den Energiepreisen.
- Gestiegen sind insbesondere die Preise für Verbrauchsgüter. Die Preise für langlebige Gebrauchsgüter blieben demgegenüber auf Vorjahresniveau.

Ausblick 2011:

- Im Gesamtjahr wird – v.a. getrieben durch im Vorjahresvergleich stark gestiegene Preise für Rohstoffe und Rohöl – eine Inflation von ca. 2,5% erwartet.

Preise Kraftstoffe

Ist 2011:

- Im August 2011 sind die Kraftstoffpreise um 11,1% gegenüber dem Vorjahresniveau gestiegen (per August 11,2%).
- Bei Diesel betrug der Preisanstieg 14,9% (per August 16,1%).

Ausblick 2011:

- Kräftig gestiegene Rohölpreise lassen für das Gesamtjahr 2011 einen Preisanstieg in der Größenordnung des Vorjahres (gut 11%) erwarten.

Preise Verkehrsdienstleistungen

Ist 2011:

- Anstieg per August 2011 um 2,9%, darunter:
 - ÖSPV 0,4%
 - Verbundverkehr 2,6%
 - innerdt. Luftverkehr 7,8%
 - Schienenpersonenverkehr 0,6%
 - darunter Fernverkehr 0,0%
 - darunter Nahverkehr 2,4%
- Beim innerdeutschen Luftverkehr wirkte sich insbesondere die Einführung der Luftverkehrssteuer aus.

Ausblick 2011:

- Im Durchschnitt werden höhere Preise erwartet (3,0%). Gestiegene Kosten insbesondere für Energie und Personal dürften die Mobilitätskosten erhöhen.

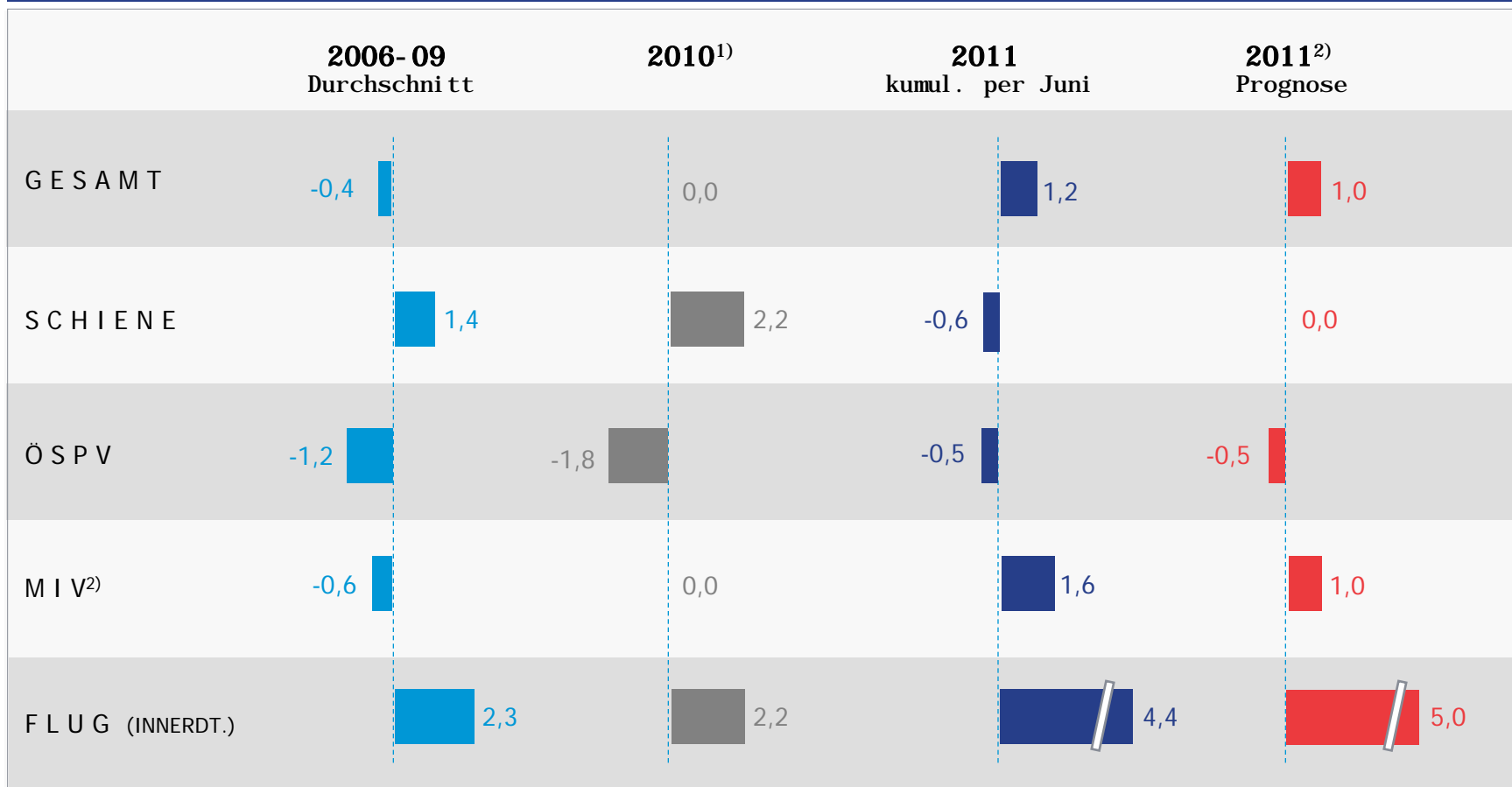
Quelle: destatis, FERI, InnoZ

Entwicklung Gesamtmarkt Personenverkehr Deutschland: 2011 werden vsl. nur MIV und Flugverkehr an Nachfrage gewinnen können.



Gesamtmarkt in Deutschland – Entwicklung der Verkehrsleistung 2006-11

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



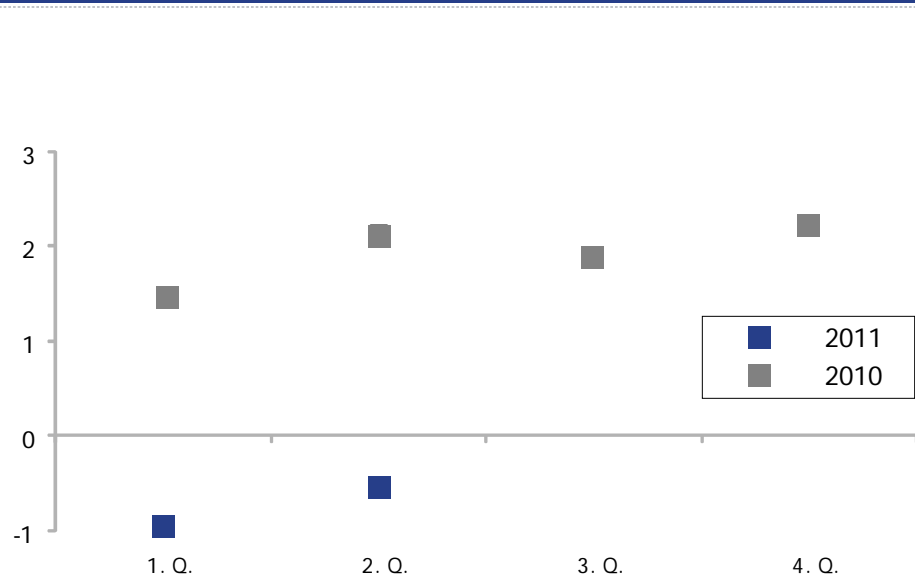
¹⁾ Vorläufiges Ist; Stand Sept. 2011 | ²⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet; Stand Sept. 2011 | ³⁾ abweichend von den veröffentlichten Angaben des BMVBS, z.B. in: 'Verkehr in Zahlen'; zur Begründung vgl. Hunsicker, F., A. Knie, G. Lange (2007): Wie korrekt sind Nachfragedaten des Straßenverkehrs? Eine kritische Betrachtung der mehrfach revidierten Fahrleistungsstatistik. In: Internationales Verkehrswesen, 59. Jg., Heft 4. Hamburg. S. 144-148

Quelle: destatis, InnoZ

Entwicklung Schienenpersonenverkehr: Wachstumstrend der Schiene setzt sich 2011 nicht fort.



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



absolut (in Mrd. Pkm)

	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
2011	19,9	20,8		
2010	20,0	20,9	21,5	21,6

Quelle: destatis, InnoZ

Ist 2011

- Für das 1. Halbjahr 2011 liegen noch keine endgültigen Daten vor. Nach eigenen Berechnungen hat die Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland bis Juni um ca. 0,6% abgenommen.
- Diese Entwicklung wurde jedoch stark von negativen Basiseffekten nach dem starken Vorjahresanstieg geprägt (u.a. Beeinträchtigung Flugverkehr durch Pilotenstreik und Vulkanaschewolke).
- Nachrichtlich: Nach amtlicher Datenkorrektur lag die Verkehrsleistung der Schiene insgesamt in 2009 bei 82,2 Mrd. Pkm (-0,4% ggü. 2008 statt bisher -1,5%) und 2010 bei 84,0 Mrd. Pkm (+2,2%, statt +2,4%).

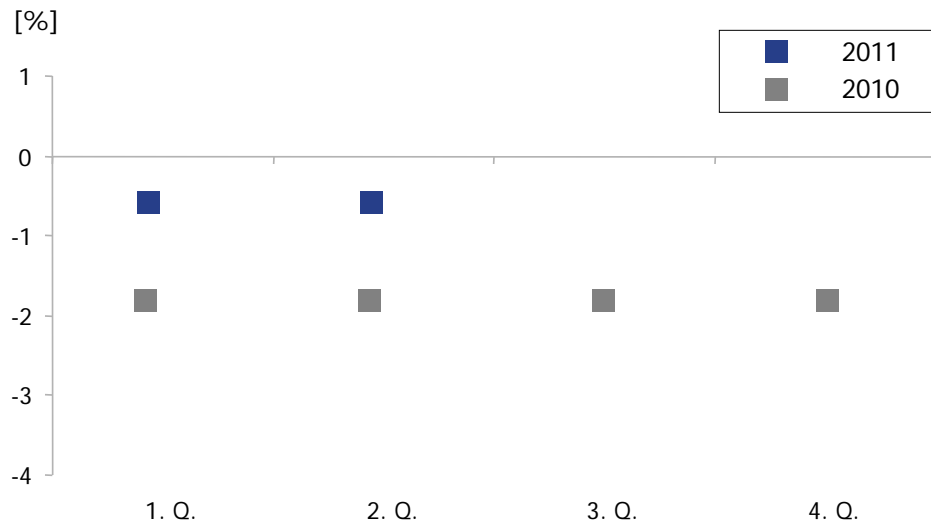
Ausblick 2011

- Die verbesserte Arbeitsmarktlage, steigende Einkommen und Kraftstoffpreise unterstützen 2011 die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr.
- Dennoch erwarten wir aufgrund eines Basiseffekts wegen der hohen Zuwächse im Vorjahr sowie der Streiks bei den nicht bundeseigenen Bahnen nur eine Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau.

Entwicklung Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV): Abwärtstrend dürfte sich 2011 abschwächen.



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



absolut (in Mrd. Pkm)

	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
2011	19,8	19,2		
2010	19,9	19,3	18,0	20,4

Anmerkung: Zum Gelegenheitsverkehr liegen für 2010/11 noch keine Zähldaten vor; daher wird dessen Verkehrsleistung geschätzt.

Quelle: destatis, InnoZ

Ist 2011

- Für das 1. Halbjahr 2011 liegen noch keine endgültigen Daten vor. Nach eigenen Schätzungen hat sich der rückläufige Trend bei der Verkehrsleistung im ÖSPV-Markt bis Juni 2011 fortgesetzt.
- Dabei dürfte der Rückgang mit etwa 0,5% aber nicht so stark wie im Vorjahr ausgefallen sein, was v.a. auf die positiven Arbeitsmarkt- und Einkommenseffekte zurückzuführen ist. Dämpfend wirken hingegen auch weiterhin die sinkenden Auszubildendenverkehre.
- Nachrichtlich: Nach amtlicher Datenkorrektur lag die Verkehrsleistung im ÖSPV insgesamt 2010 bei 77,5 Mrd. Pkm; mit -1,8% fiel der Rückgang somit deutlicher aus als bisher (-0,5%) unterstellt.

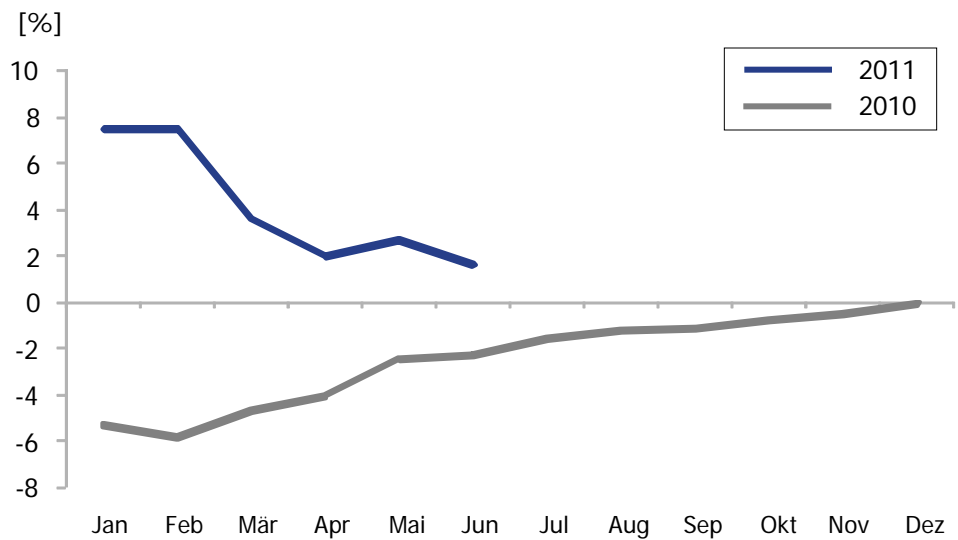
Ausblick 2011

- Die Abwärtsentwicklung des 1. Halbjahres dürfte im weiteren Jahresverlauf grundsätzlich anhalten, v.a. wegen sinkender Schülerzahlen sowie der Rückverlagerungseffekte von der BVG zur S-Bahn Berlin, bei der sich die Situation weitgehend stabilisiert hat.

Entwicklung *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*: Nach starkem Jahresstart Rückkehr auf moderaten Wachstumskurs.



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	52,5	55,2	59,8	52,3						
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

Quelle: InnoZ

Ist 2011

- Nach dem kräftigen Jahresstart, der v.a. aus einem positiven Basiseffekt nach den schlechten Witterungsbedingungen des Vorjahres resultierte, hat sich das Wachstumstempo beim MIV deutlich abgeschwächt.
- Nach eigenen Berechnungen lag die Leistungssteigerung in den ersten beiden Monaten 2011 bei 7,5%, im 1. Halbjahr dagegen nur noch bei 1,6%.

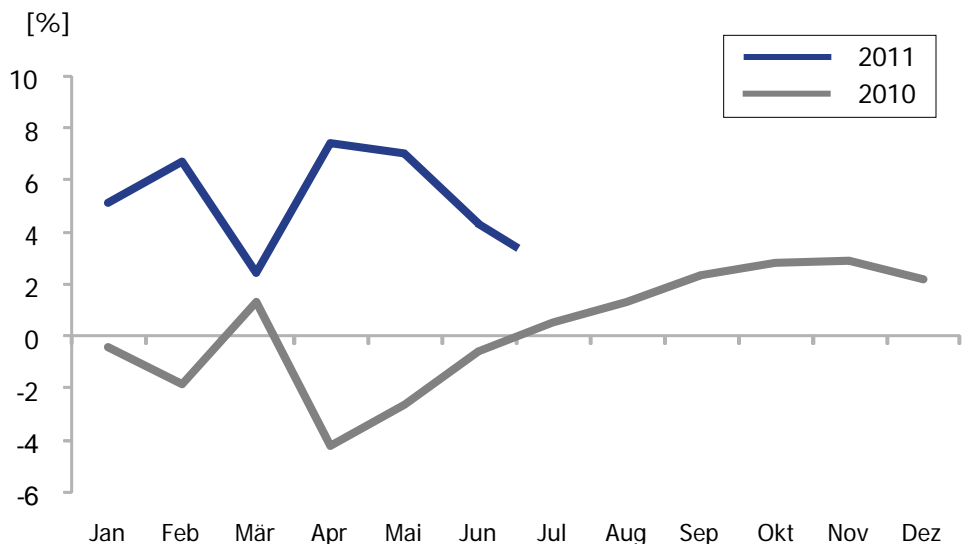
Ausblick 2011

- Der negative Effekt aus der erneut starken Kraftstoffpreissteigerung dürfte durch die ansonsten positiven Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld kompensiert werden.
- Für das Gesamtjahr 2011 gehen wir von einem Verkehrsleistungszuwachs von rund 1,0% aus.

Entwicklung Innerdeutscher Luftverkehr: Neue Luftverkehrssteuer bremst Entwicklung im Luftverkehr.



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	0,95	0,88	0,99	0,91	0,92					
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

Quelle: destatis, InnoZ

Ist 2011

- Vor dem Hintergrund der starken Störungen im Luftraum Anfang 2010 ist die Nachfrage im innerdeutschen Luftverkehr bis Juli unter Berücksichtigung des positiven Basiseffekts und kräftiger Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld mit 3,4% vergleichsweise moderat gestiegen.
- Dies ist v.a. auf die zum 01.01.2011 eingeführte Luftverkehrssteuer zurückzuführen, deren dämpfender Effekt auf bis zu 2 Prozentpunkte geschätzt wird.

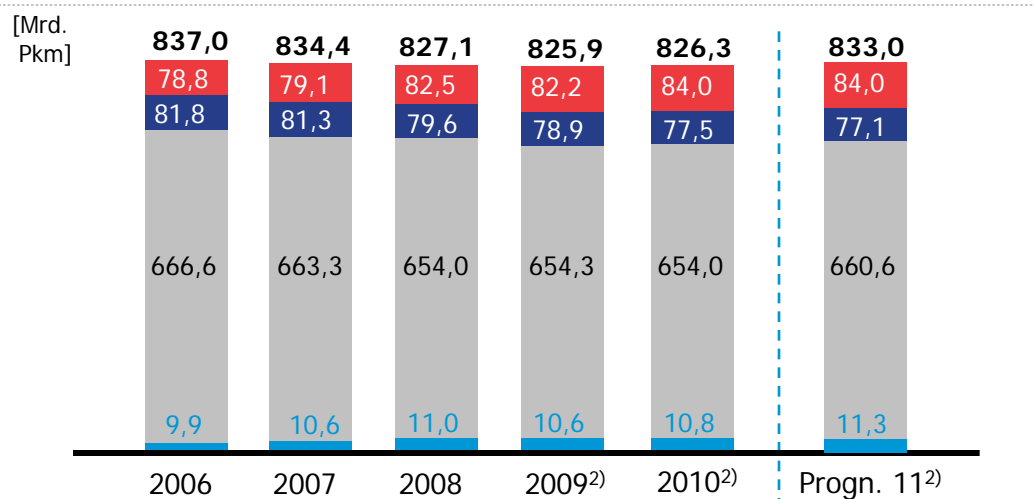
Ausblick 2011

- Die expansiv wirkenden Konjunkturimpulse sowie der Wegfall der Vorjahresbelastungen (Pilotenstreik, Vulkanaschewolke) dürften eine insgesamt kräftige Entwicklung sichern.
- Wir schätzen die Leistungssteigerung im Gesamtjahr 2011 auf etwa 5,0%.

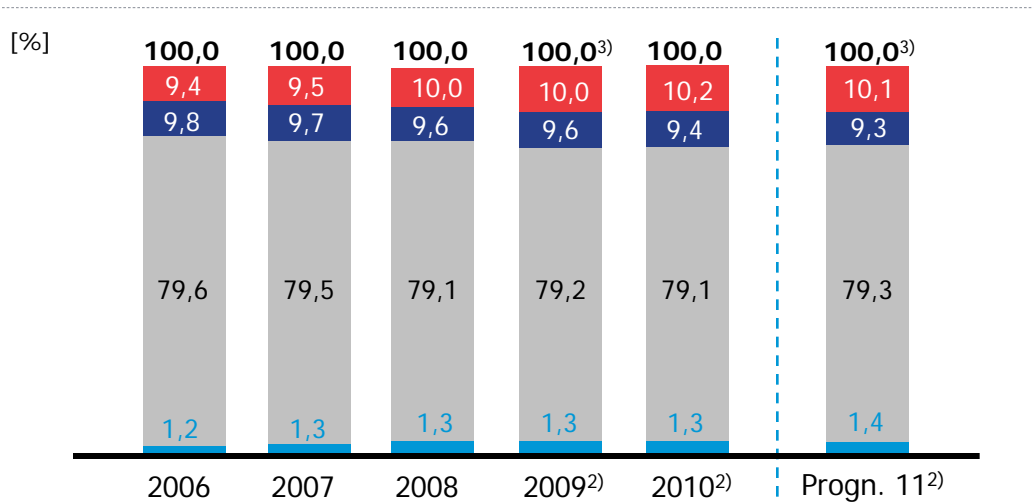
Entwicklung *Personenverkehrsmarkt Deutschland* 2006-2011: Gesamtmarkt wächst 2011 voraussichtlich wieder leicht.



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



Gesamtmarkt Schiene ÖSPV MIV Flug (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

- MIV verlor in Folge sinkender Realeinkommen und zunächst stark steigender Kraftstoffpreise an Nachfrage.
- Während die Marktanteil von MIV und ÖSPV sanken, konnte die Schiene diesen steigern; ebenso der innerdeutsche Luftverkehr.

Ausblick 2011

- Zu erwarten ist 2011 ein Verlust von Marktanteilen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber dem Vorjahr, zugunsten von MIV und innerdeutschem Luftverkehr.

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 Sept. 2011

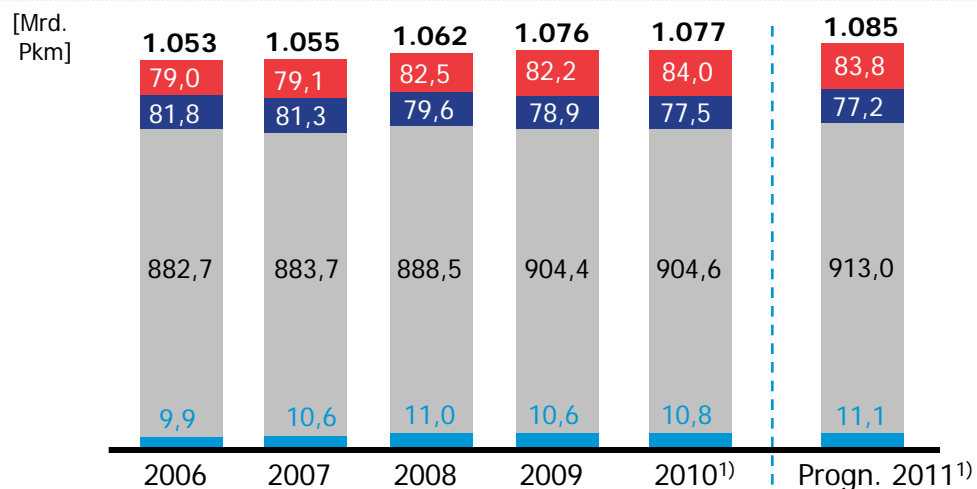
³⁾ rundungsbedingt ergibt die Summe der Einzelwerte nicht 100

Quellen: destatis, InnoZ

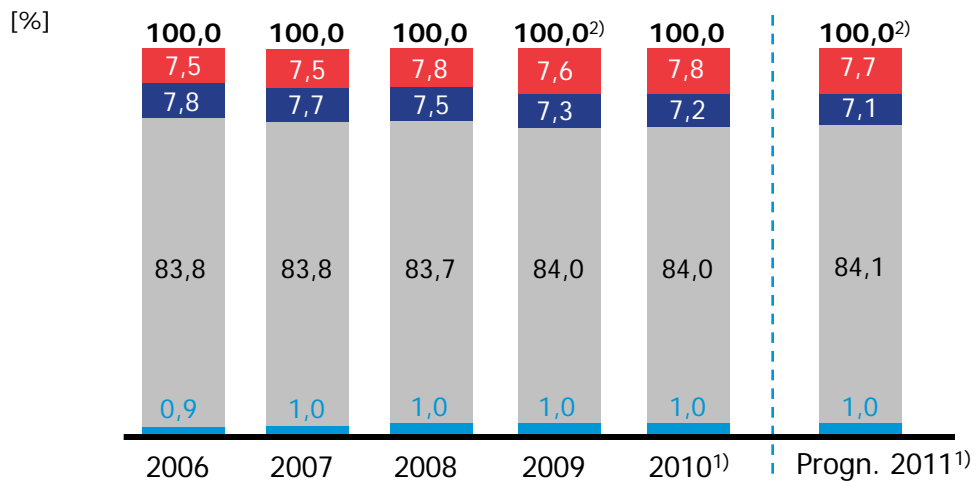
Nachrichtlich: Entwicklung *Personenverkehrsmarkt Deutschland* 2006-2011 (alternative Darstellung).



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 Angaben des StBA, von ‚Verkehr in Zahlen‘ sowie Prognosen der ‚Gleitenden Mittelfristprognose/ Kurzfristprognose‘ von ITP (jeweils im Auftrag BMVBS).
- Durch unterschiedliche Berechnungsgrundlagen beim MIV kommt es im Vergleich zu den MIV-Zahlen des InnoZ zu Abweichungen bei Marktumfang und -anteilen.
- Darüber hinaus weichen die Einschätzung zur Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger für das Jahr 2011 leicht von der InnoZ-Prognose (s. S. 20) ab.

2006-2010

- Der MIV hat nach diesen Berechnungen trotz sinkender Realeinkommen und auch in Jahren stark gestiegener Kraftstoffpreise stetig an Verkehrsleistung zugelegt.
- Demgemäß hat der MIV in diesem Zeitraum Marktanteile gewonnen.

Ausblick 2011

- Zu erwarten ist ein weiterer leichter Marktanteils-gewinn beim MIV, während Schiene und ÖSPV leicht an Anteilen verlieren.

¹⁾ Stand Aug. 2011

²⁾ rundungsbedingt ergibt die Summe der Einzelwerte nicht 100

Quellen: destatis, BMVBS, ITP

Management summary: Personenverkehr Deutschland 2006-2011



RELEVANTE UMFELDDATEN PV

	Ist 2006 - 2010		kumul. Ist 2011 % z.Vj.	Stand	Prognose 2011 ¹⁾ in % z.Vj.
	2006-09 in % p.a.	2010 in % z.Vj.			
Bevölkerung	-0,2	-0,1	0,0	Jun	-0,1
Erwerbstätige ²⁾	1,0	0,5	1,4	Jul	1,5
Verfügb. Eink. real	-0,3	1,8	1,2	Jun	0,5
Privater Verbrauch real	0,1	0,6	1,6	Jun	1,5
PKW-Neuzulassungen	3,2	-23,4	11,2	Aug	10,0
Preise Lebenshaltung ³⁾	1,7	1,1	2,3	Aug	2,5
Kraftstoffpreise ³⁾	-0,3	11,2	11,2	Aug	11,0
Preise Verkehrsdienstleist. ³⁾	4,0	2,0	2,9	Aug	3,0

¹⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet, Stand Sept. 2011

²⁾ Monatswerte

³⁾ in Preisen von 2005

ERLÄUTERUNGEN

- Die Bevölkerungszahl sinkt weiter leicht, bei steigendem Anteil älterer Menschen.
- Die jahresdurchschnittliche Erwerbstätigenzahlen werden das Vorjahresniveau deutlich übersteigen.
- Aufgrund der positiven Auswirkungen der konjunkturellen Erholung auf den Arbeitsmarkt werden die real verfügbaren Einkommen leicht ansteigen.
- Der private Konsum wird infolge der guten Arbeitsmarkt- und Einkommenslage ausgeweitet werden. Die Neuzulassungen von Pkw ziehen nach dem schwachen Vorjahr kräftig an.
- Aufgrund der Rohölpreisentwicklung werden die Kraftstoffpreise 2011 deutlich steigen. Die Kostenüberwälzung auf die Nutzer verteuert die Verkehrsdienstleistungen.

ENTWICKLUNG PV-MARKT

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

Anmerkung: Einzelanteile beim Modal split gerundet

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

²⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet, Stand Sept. 2011

Quellen: destatis, FERI, InnoZ

ERLÄUTERUNGEN

- Der Markt wird 2011 ebenso wie der MIV vsl. wachsen. Grund sind die positiven Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld.
- Die Nachfrage der Schiene wird 2011 von einem statistischen Basiseffekt gedämpft und stagniert; sinkende Schülerzahlen und Nachfrageminus beim Gelegenheitsverkehr bewirken Rückgang im ÖSPV.
- Die Verkehrsleistung des Luftverkehrs steigt im Jahr nach Vulkanaschewolke und Pilotenstreik trotz Luftverkehrsabgabe stark.

CU.CAP.

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



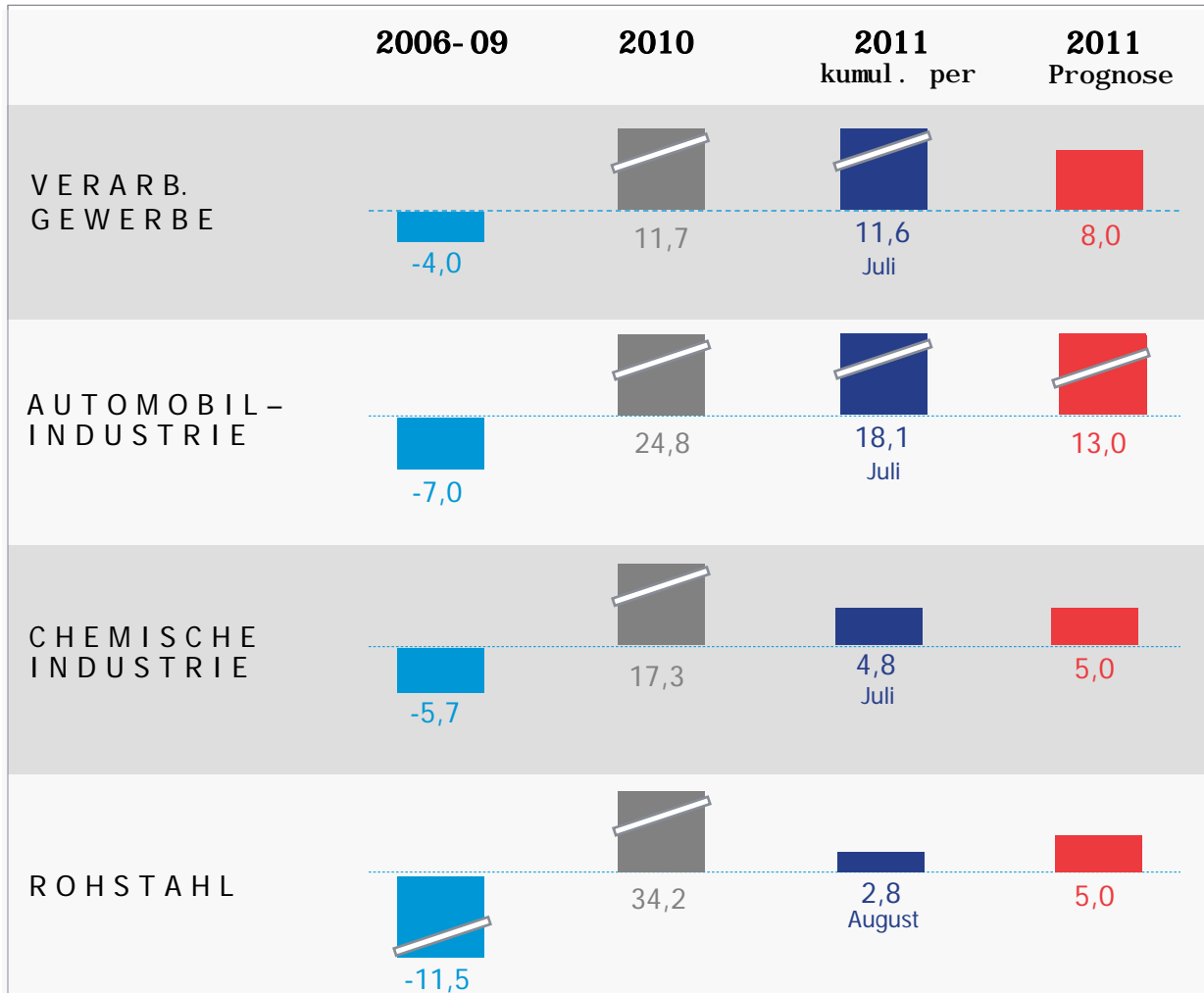
Güter- verkehr 2010/2011

Entwicklung wichtiger Konjunkturindikatoren für den Güterverkehr: Branchenübergreifendes Wachstum der Produktion im Jahr 2011.



ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER INDIKATOREN GV

in % z. Vj., Prognosen gerundet



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

- Trotz weiterer Abschwächung der Produktionsdynamik im Jahresverlauf wird Produktionsanstieg in nahezu allen Branchen deutlich ausfallen.
- Die Automobilproduktion verzeichnet infolge stabiler Exporte und positiver Inlandsnachfrage in 2011 ein kräftiges Wachstum.
- Chemiekonjunktur wird sich aufgrund schwächerer Nachfrage und hoher Kapazitätsauslastung verlangsamen; der Grundstoffsektor wächst leicht unterdurchschnittlich.
- Die Perspektiven für den deutschen Stahlmarkt sind weiterhin positiv, erwarteter Produktionsanstieg um knapp 5% bleibt risikobehaftet.

Entwicklung wichtiger Konjunkturindikatoren für den Güterverkehr: Hohes Produktionsniveau bei abgeschwächter Dynamik.

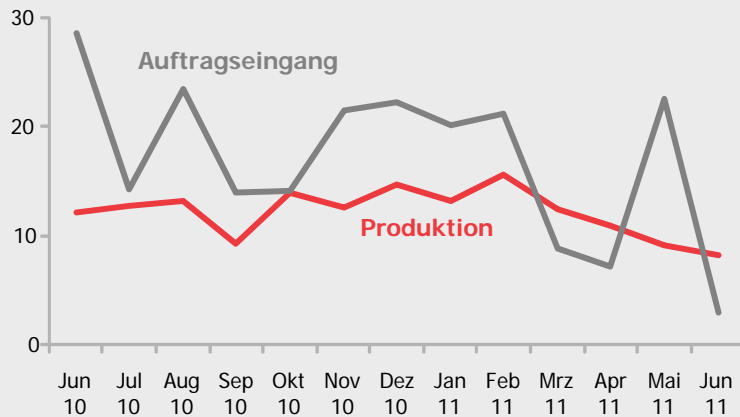


Produktion Verarbeitendes Gewerbe (gesamt)

Ist 2011:

- Im 1. Halbjahr übertraf die Produktion das Vorjahr um 11,5%.
- Der Zuwachs bei Investitionsgütern war mit 15,6% besonders hoch. Die Auftragseingänge stiegen per Juni um gut 13% (Inland: +11,2%; Ausland: +15,0%). Das Wachstum hat sich insgesamt verlangsamt.

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

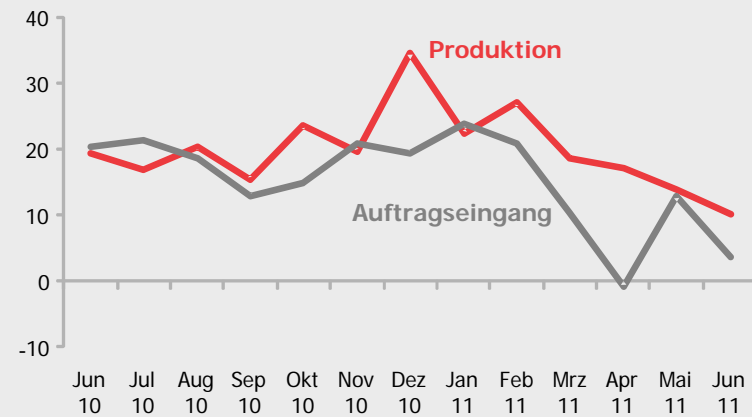
- Im Jahresverlauf dürfte sich die Produktionsdynamik weiter abschwächen. Für das Gesamtjahr gehen wir von einer Produktionsausweitung um etwa 8,0% aus.

Automobilindustrie ¹⁾

Ist 2011:

- Im 1. Halbjahr lag die Produktion um rund 18% über Vorjahr. Die Pkw-Neuzulassungen nahmen um gut 10% zu.
- Die Inlandsorder stiegen um gut 10% an, die Auslandsbestellungen legten um rund 11% zu; Pkw-Exporte per Juli: +6,5%.

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Im Gesamtjahr dürfte der Produktionsanstieg infolge stabiler Exporte und positiver Inlandsnachfrage mit 13% kräftig bleiben.

¹⁾ Kraftwagen und -teile

Quelle: destatis, FERI, InnoZ

Entwicklung wichtiger Konjunkturindikatoren für den Güterverkehr: Chemie-Dynamik schwächt sich ab; Maschinenbau auf hohem Niveau.

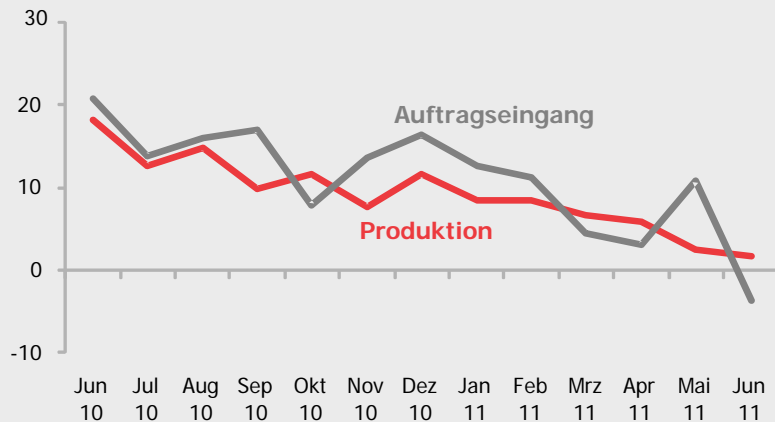


Chemische Industrie ¹⁾

Ist 2011:

- Per Juni stieg die Produktion um 5,5% an (darunter chemische Grundstoffe: 5,1%). Die Exporte konnten bis Mai um 10,6% ausgeweitet werden.
- Die Auftragseingänge legten im 1.Halbjahr um gut 6% zu.

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Das Expansionstempo wird sich auch aufgrund hoher Kapazitätsauslastung verlangsamen. Wir erwarten einen Anstieg um ca. 5,0% (chemische Grundstoffe: +4,0%).

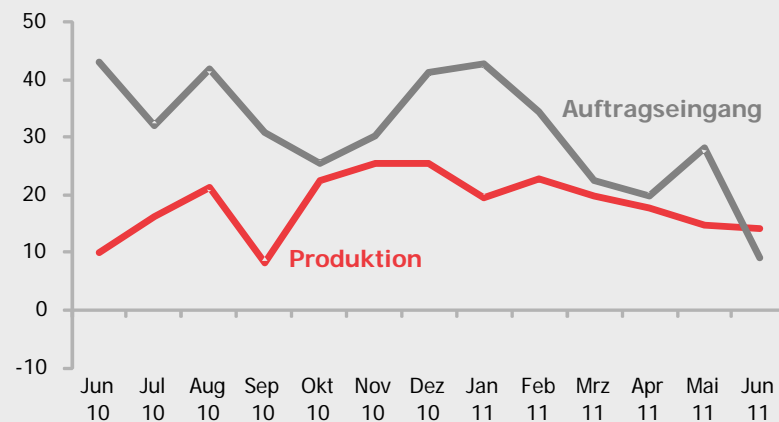
¹⁾ ohne Pharmaindustrie

Maschinenbau

Ist 2011:

- Der Produktionsanstieg lag im 1.Halbjahr bei 18%.
- Die Auftragseingänge stiegen um gut ein Viertel an (Ausland: +27%; Inland: +22%).

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Zu erkennen sind Anzeichen für eine langsamere Investitionsgüterkonjunktur in Deutschland sowie in den Euro-Partnerländern. Wir erwarten ein Plus von 12,5%.

Quelle: destatis, FER1, InnoZ

Entwicklung wichtiger Konjunkturindikatoren für den Güterverkehr: Baubranche erholt sich, Stahlproduktion schwächt sich auf hohem Niveau ab.

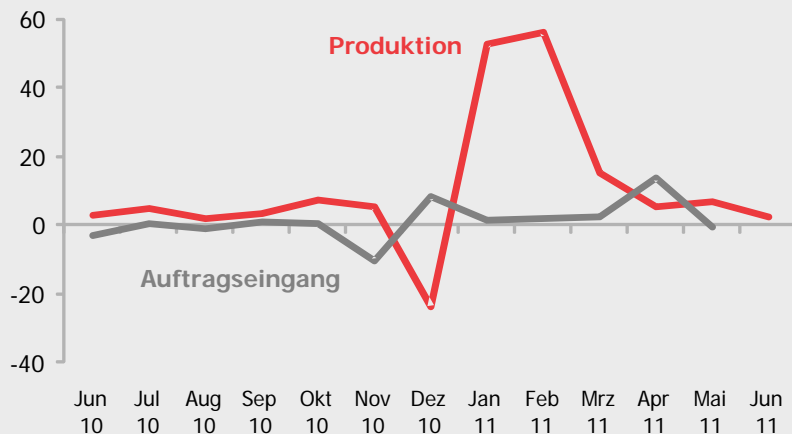


Bauhauptgewerbe

Ist 2011:

- Im 1. Halbjahr stieg die Bauproduktion um rund 16% an (positiver Basiseffekt im 1. Quartal nach Rückgang im Vorjahr um 9%).
- Die Auftragseingänge nahmen per Mai um 5,5% zu, v.a. im Wohnungsbau (+26%).

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

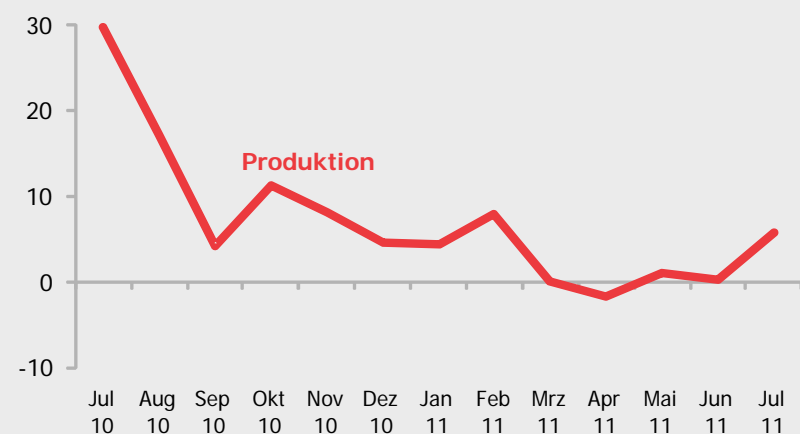
- Für 2011 wird ein Plus von 7,0% erwartet. Stützend werden sich der private Wohnungsbau und evtl. Nachholeffekte aus dem Wirtschaftsbau auswirken.

Rohstahlproduktion

Ist 2011:

- Im Juli 2011 wurden in Deutschland 3,7 Mio. t Rohstahl erzeugt. Damit wurde das Niveau des Vorjahresmonats um 5,7% übertroffen.
- Per Juli 2011 stieg die Rohstahlproduktion um 2,5% auf 26,9 Mio. t an.

Monatliche Entwicklung in % z. Vorjahresmonat



Ausblick 2011:

- Die Perspektiven sind zwar weiterhin positiv, ein Erreichen des bisher unterstellten Anstiegs um etwa 5% (auf ca. 46 Mio. t) bleibt jedoch risikobehaftet.

Zur Definition einzelner Wirtschaftszweige vgl.:
http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Klassifikationen/GueterWirtschaftsklassifikationen/klassifikationwz2008__erl.property=file.pdf

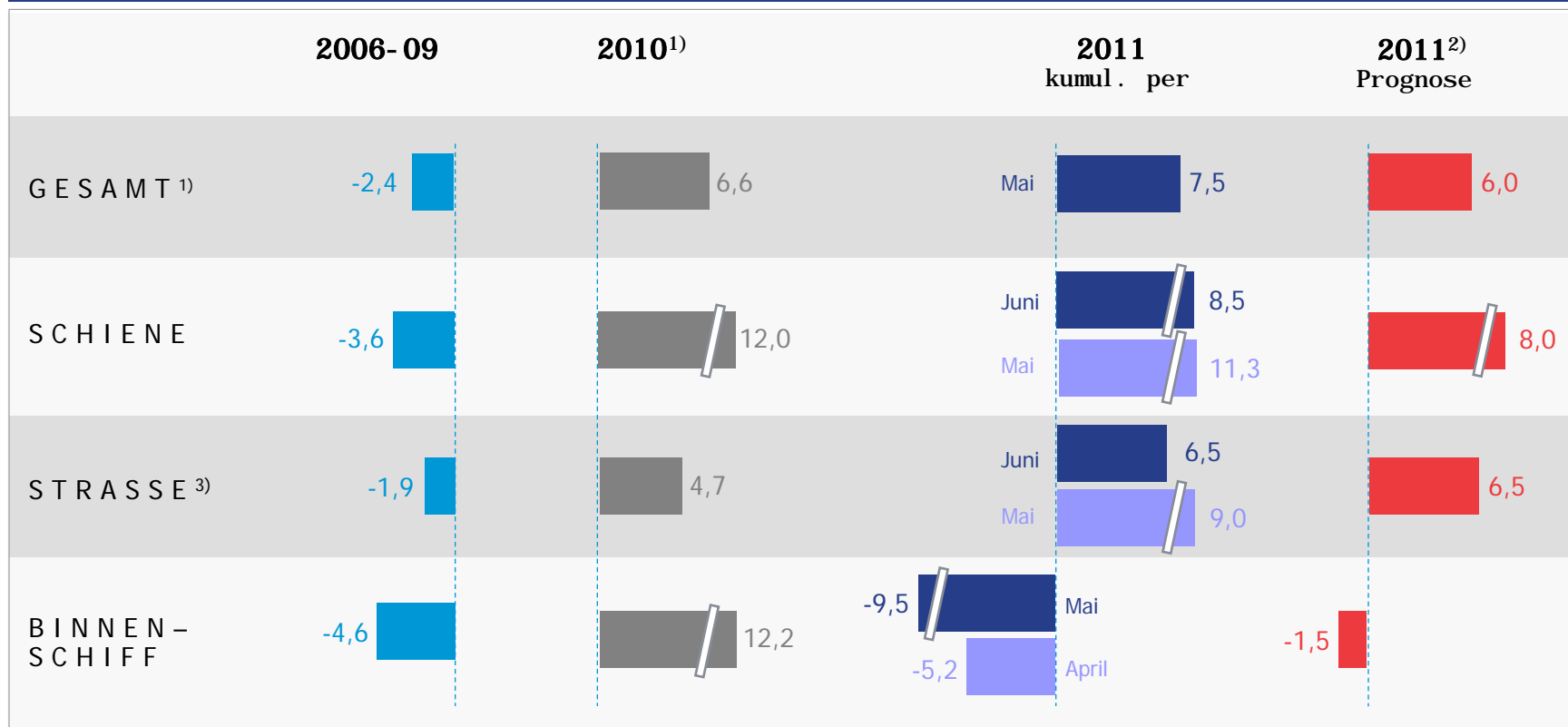
Quelle: destatis, FERI, InnoZ

Entwicklung Güterverkehr Deutschland: Verkehrsnachfrage wird 2011 erneut stark wachsen.



Gesamtmarkt in Deutschland – Entwicklung der Verkehrsleistung 2006-11

Basis Tonnenkilometer, in % z. Vj., Prognosen gerundet



¹⁾ inkl. Rohrfernleitungen (Einzelergbnis 2006-09: 0,2%, 2010: 1,9%; Gesamtmarkt 2010= vorl. Ist; Stand Sept. 2011

Quelle: destatis, ITP, InnoZ

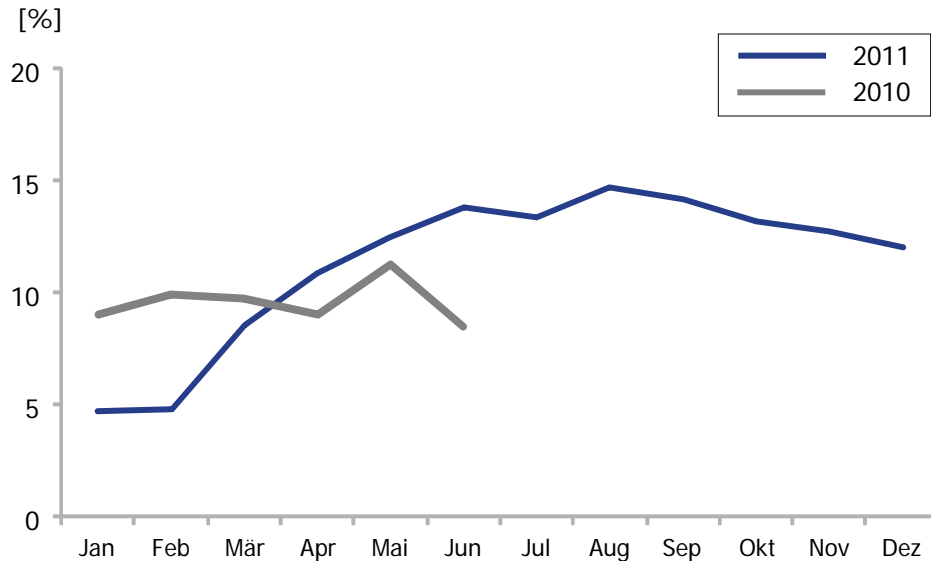
²⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet; Stand Sept. 2011

³⁾ Straße: Deutsche Lkw und ausländische Lkw inkl. Kabotageverkehre in Deutschland; 2010 = vorl. Ist, kum. Ist 2011 = Schätzung, gerundet; Stand Sept. 2011

Entwicklung Schienengüterverkehr Deutschland: Schiene dürfte Vorkrisenniveau 2011 bereits wieder überschreiten.



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	8,9	10,6	9,3	10,7	9,4						
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

Quelle: destatis, InnoZ

Ist 2011

- Die Entwicklung hat nach dem Jahreswechsel kaum an Dynamik eingebüßt. Bis Juni stieg die Leistung um 8,5% auf 56,9 Mrd. tkm. Hierbei legten die Binnenverkehre (inkl. Transporte von/nach Deutschland über die deutschen Seehäfen) mit 9,4% deutlich stärker zu als die internationalen Verkehre mit rund 5,5% (Empfang: 11,2%, Versand: 4,7%, Transit: -3,6%).
- Eine überdurchschnittliche Entwicklung wiesen dabei die drei nach absoluten Zahlen stärksten Bereiche „Sonstige Produkte“ (v.a. KV und Automotive) mit 11,4%, „Metalle/-erzeugnisse“ mit 16,6% und „Erze/Steine/Erden“ mit 21,1% auf. Rückgänge gab es in den Bereichen „Land-/Forstwirtschaft“ (-26,3%) sowie „Kokerei-/Mineralölerzeugnisse“ (-5,4%).

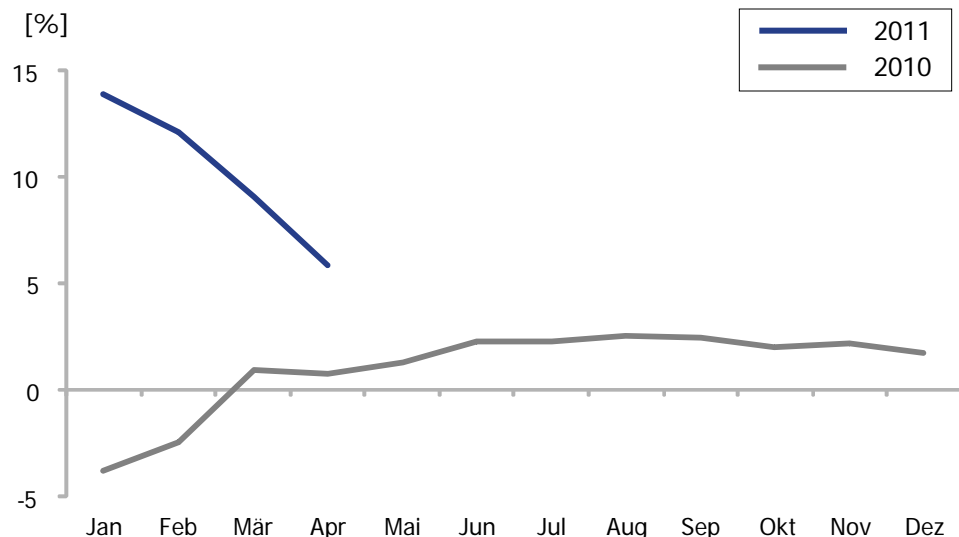
Ausblick 2011

- Trotz der erwarteten leichten Abschwächung im Jahresverlauf gehen wir von einem Anstieg der Verkehrsleistung bei der Schiene 2011 von ca. 8% aus.
- Damit würde das tkm-Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 bereits früher als bisher unterstellt wieder überschritten.

Entwicklung *Straßengüterverkehr* Deutschland: Jahresstart durch Basiseffekte überzeichnet, danach Abschwächung.



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



absolut (in Mrd. tkm)

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2011	23,1	24,5	29,2	25,5								
2010	20,3	22,2	27,9	26,3	25,6	28,4	27,9	26,6	28,9	27,8	28,3	21,0

¹⁾ inkl. Auslandsstreckenanteil; Schätzwerte Mai/Juni nicht abgebildet

Quelle: destatis, Kraftfahrt-Bundesamt, InnoZ

Ist 2011

- Nach einem von positiven Basiseffekten (v.a. in der für die Straße bedeutenden Baubranche) und kräftigen Konjunkturimpulsen geprägten 1. Quartal (dt. Lkw per März: 9,1%, territorial: 9,4%) ging die Leistung der dt. Lkw inkl. Auslandsstreckenanteil im April um 3% zurück (kum. 5,8%).
- Nach eigenen Berechnungen dürfte im Mai ein kräftiges Plus und im Juni ein leichtes Minus zu verzeichnen gewesen sein (inkl. Arbeitstageeffekte).
- Für die ausländischen Lkw liegen noch keine tkm-Ergebnisse vor. Basierend auf den Mautdaten des Bundesamtes für Güterverkehr gehen wir für das 1. Halbjahr von einem Zuwachs von gut 8,5% aus, so dass sich für die Straße insgesamt ein Leistungsanstieg um gut 6,5% ergibt.

Ausblick 2011

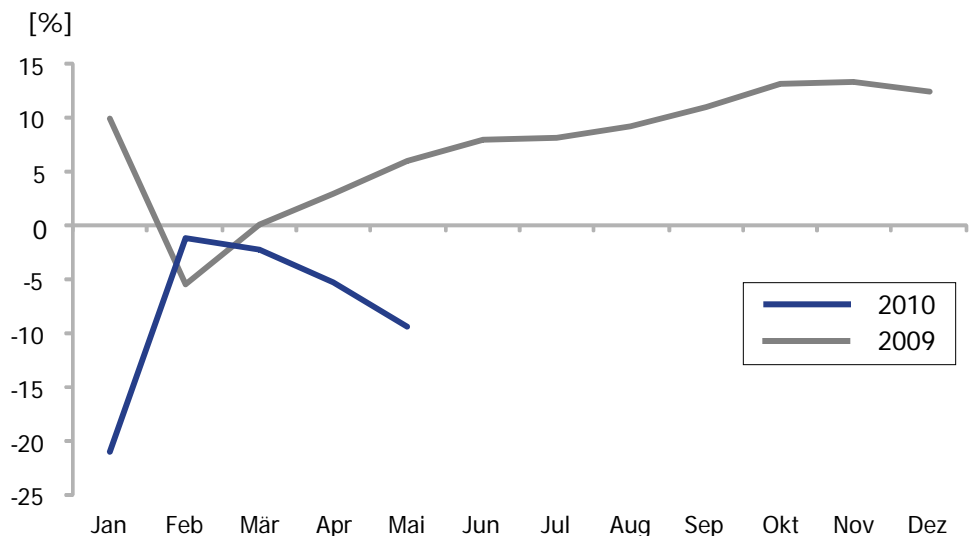
- In Erwartung abgeschwächter Impulse aus der Konjunktur in den Folgemonaten gehen wir aktuell von einem Leistungsanstieg auf der Straße von knapp 6,5% aus.

Nachrichtlich: Nach Datenkorrektur für die ausl. Lkw lag die Lkw-Leistung 2009 insgesamt bei 414,4 Mrd. tkm (-9,9% ggü. 2008) und 2010 bei 434,0 Mrd. tkm (+4,7%).

Entwicklung *Binnenschifffahrt* Deutschland: Vorjahresniveau wird 2011 nicht mehr erreicht.



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	3,2	4,4	5,5	4,6	4,3	-	-	-	-	-	-	-
2009	4,1	3,7	5,7	5,3	5,6	5,5	5,6	5,5	5,5	5,5	5,6	4,9

Quelle: destatis, InnoZ

Ist 2011

- Nach vorl. Ergebnissen ging die Verkehrsleistung bis Mai um 9,5% zurück. Die starken positiven Konjunkturreffekte reichten nicht aus, die Folgen der Einschränkungen v.a. durch die Rheinsperrung im Januar/Februar und das (Rhein-) Niedrigwasser im April/Mai zu kompensieren. Im Januar und im Mai brach die Leistung jeweils um mehr als 20% ein.
- Die Tonnage ging bis Mai vergleichsweise moderat um 1,3% zurück. Während die Binnentransporte noch gut zulegen konnten, blieben die Empfangsverkehre aus dem Ausland knapp auf und die Versand- und Transitverkehre deutlich unter dem Vorjahresniveau.

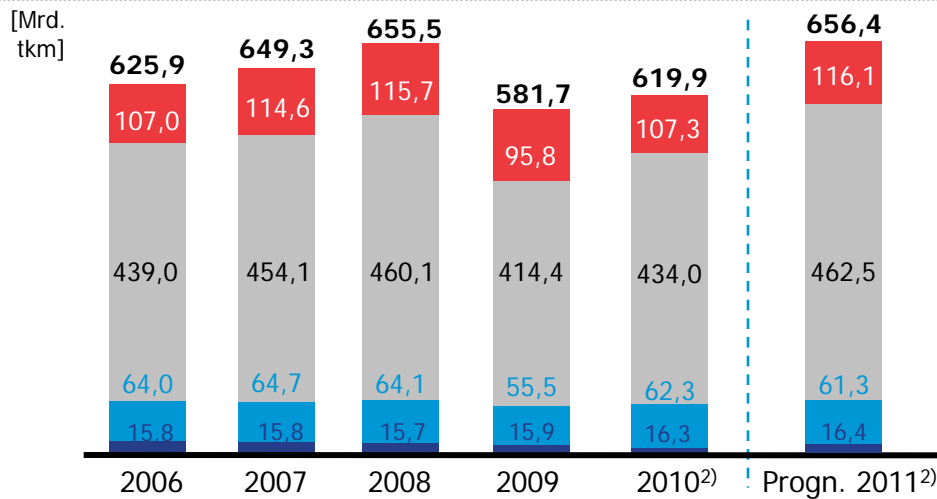
Ausblick 2011

- Nach der kräftigen Erholung im 2. Halbjahr 2010 dürften die daraus resultierenden, dämpfenden Basiseffekte von den positiven Konjunkturimpulsen im weiteren Jahresverlauf maximal leicht überkompensiert werden.
- Derzeit gehen wir von einem Rückgang im Gesamtjahr um etwa 1,5% aus, aber selbst dieses Ergebnis dürfte auch bei optimalen Witterungsbedingungen nur schwer erreichbar sein.

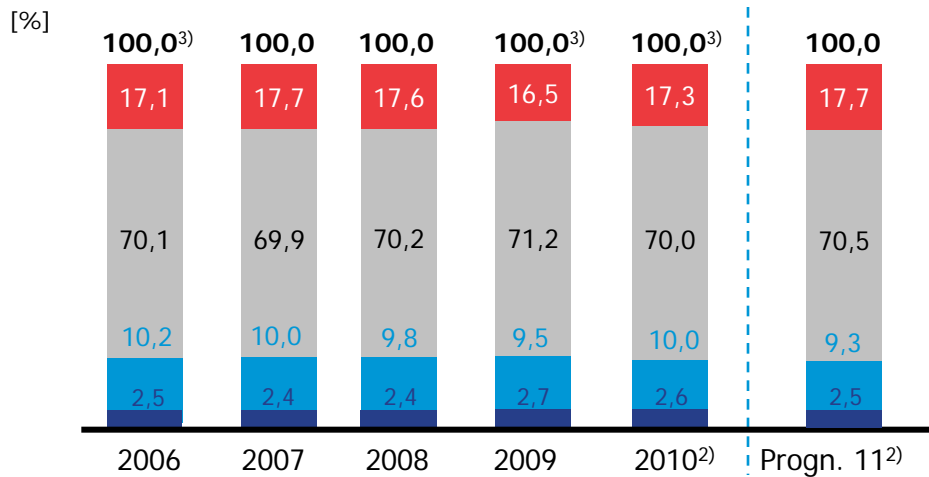
Entwicklung Güterverkehrsmarkt Deutschland 2006-2011: Schiene 2011 voraussichtlich wieder auf Vorkrisenniveau.



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



Gesamtmarkt Schiene Straße¹⁾ Binnenschiff Rohrfernleitung



2006-2010

- Die Schiene büßte ihren starken Verkehrszuwachs vor 2008 im Zuge der Wirtschaftskrise ein. Auch die Binnenschifffahrt verlor stark. Beide holten bereits 2010 wieder stark auf.
- Die Straße konnte im Rahmen der Finanz- und Wirtschaftskrise Marktanteile hinzugewinnen, verlor diese aber 2010 wieder.

Ausblick 2011

- Der Gesamtmarkt wächst aufgrund der erwarteten Nachfragezuwächse auf Schiene und Straße kräftig.
- Die Güterbahnen könnten im Gesamtjahr nicht nur das 2008er Niveau bei den tkm überschreiten, sondern auch ihren bisherigen Spitzenwert beim Marktanteil aus dem Jahr 2007 bereits wieder erreichen.
- Durch das unterstellte Nachfrageplus von 6% ist im Straßengüterverkehr von einer Anteilsausweitung um etwa einen halben Prozentpunkt auszugehen.
- Durch die erwartete schwache Leistungsentwicklung 2011 dürfte der Marktanteil der Binnenschifffahrt wieder deutlich zurückgehen und dabei sogar den bisher niedrigsten Wert aus dem Jahr 2009 noch unterschreiten.

¹⁾ Straße: deutsche Lkw und ausländische Lkw inkl. Kabotageverkehre in Deutschland | ²⁾ Stand Sept. 2011 | ³⁾ rundungsbedingt ergibt die Summe der Einzelwerte nicht 100

Quellen: destatis, ITP, InnoZ



RELEVANTE UMFELDDATEN GV

	Ist 2006 - 2010		kumul. Ist 2011 % z.Vj.	Stand	Prognose 2011 ¹⁾ in % z.Vj.
	2006-09 in % p.a.	2010 in % z.Vj.			
Anlageinvestitionen ²⁾	-1,9	5,5	9,5	Jun	7,5
Bauinvestitionen ²⁾	-1,3	2,2	7,0	Jun	4,0
Export (Waren und DL) ²⁾	-1,4	13,7	10,4	Jun	8,5
Import (Waren und DL) ²⁾	-0,4	11,7	9,1	Jun	7,5
Verarbeitendes Gewerbe					
Auftragseingang	-7,1	21,6	12,1	Jul	
Produktion	-4,0	11,7	11,6	Jul	8,0
- Automobilindustrie	-7,0	24,8	18,1	Jul	13,0
- Chemische Industrie	-5,7	17,3	4,8	Jul	5,0
- Maschinenbau	-5,0	10,2	18,1	Jul	12,5
Bauhauptgewerbe	0,8	0,2	14,0	Jul	7,0
Rohstahlproduktion	-11,5	34,2	2,8	Aug	5,0

¹⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet, Stand Sept. 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	-3,6	12,0	8,0	17,1	17,3	17,7
Straße ³⁾	-1,9	4,7	6,5	70,1	70,0	70,5
Binnenschiff	-4,6	12,2	-1,5	10,2	10,0	9,3
Rohrfernleitungen	0,2	1,9	1,0	2,5	2,6	2,5
Gesamtmarkt	-2,4	6,6	6,0	100,0	100,0	100,0

Anmerkung: Einzelanteile beim Modal split gerundet

¹⁾ Stand Sept. 2011

²⁾ Prognosen auf halbe Prozentpunkte gerundet, Stand Sept. 2011

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

ERLÄUTERUNGEN

- Im Gesamtjahr 2011 sind Zuwächse im gesamten Umfeld zu erwarten. Investitionen in Anlagen und Bauten werden ausgeweitet.
- Exporte wie Importe legen durch starke Nachfrage, insbesondere aus dem Ausland, wenn auch schwächer als im Vorjahr weiter zu.
- Produktion im verarb. Gewerbe wird um rund 8% steigen.
- In Schlüsselbranchen wie der Automobilindustrie und dem Maschinenbau ist von kräftigerem Wachstum auszugehen. Chemieindustrie wächst moderater.
- Auch die Produktion im Bauhauptgewerbe wird 2011 das Niveau des Vorjahres deutlich überschreiten.
- Für die Rohstahlproduktion erwarten für 2011 einen Anstieg auf knapp 46 Mio. t.

ERLÄUTERUNGEN

- Nachdem die Gesamtmarktnachfrage bereits im Vorjahr um 6,6% anstieg und aufgrund abgeschwächter Konjunkturimpulse, gehen wir für 2011 von einem leicht schwächeren Wachstum (6,0%) aus.
- Die Verkehrsleistung auf der Schiene in Deutschland ist bis Juni erneut stark gestiegen (8,5%). Im Gesamtjahr wird ein Zuwachs von gut 8% und die Überschreitung des Vorkrisenniveaus erwartet.
- Der Markt wird auch weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität gekennzeichnet sein.

Quellen: destatis, ITP, InnoZ

Abkürzungsverzeichnis

- BIP = Bruttoinlandsprodukt
- ggü. = gegenüber
- destatis = Statistisches Bundesamt
- GV = Güterverkehr
- Hj. = Halbjahr
- kumul. = kumuliert
- KV = kombinierter Verkehr
- 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:

12.09.2011