

# Die wirtschaftliche Lage im Transportlogistikgewerbe

## Euro-Krise nimmt an Dramatik zu: Wirtschaftliche Entwicklung auch in Deutschland nach wie vor mit hohen Risiken behaftet

### Divergierende konjunkturelle Entwicklung im Euroraum: Nach der Krise ist vor der Krise

Nachdem im Vorjahr durch die Weltwirtschaftskrise alle Volkswirtschaften der Euro-Zone konjunkturelle Einbrüche zu verzeichnen hatten, markierte 2010 ein deutliches Auseinanderdriften der wirtschaftlichen Entwicklung innerhalb des Euro-Währungsverbunds. Hohe reale Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) gab es fast ausnahmslos in kleineren jungen Staaten der Europäischen Union (EU), die erst seit kurzem den Euro als Landeswährung haben: Die Slowakei (+ 4,0 Prozent), Malta (+ 3,7 Prozent), Slowenien (+ 3,2 Prozent) sowie Estland und Finnland (jeweils + 3,1 Prozent) kamen außergewöhnlich gut aus der Krise. Dazwischen konnte sich allerdings – und zwar als einziges großes Euroland – bereits die deutsche Wirtschaft einreihen, die real um 3,6 Prozent wuchs. Diese Steigerungsrate war 2010 mehr als doppelt so hoch wie der Durchschnitt. Nicht zu vergessen ist dabei, dass die deutsche Wirtschaft im Vorjahr (- 4,7 Prozent) auch stärker geschrumpft war als (im Schnitt) die anderen Euroländer. Allerdings konnte – mit Ausnahme Maltas – keines der Euroländer den Einbruch des Vorjahres ausgleichen. Ganz am Ende der Skala lagen mit erneuten Rückgängen 2010 die „Euro-Krisenherde“ Griechenland (- 4,5 Prozent!), Irland (- 1,0 Prozent) und Spanien (- 0,1 Prozent), während die ebenfalls als kritisch bewerteten Volkswirtschaften Portugal (+ 1,4 Prozent) und Italien (+ 1,3 Prozent) ein – wenn auch geringes – Wachstum verzeichnen konnten.

Für das Jahr 2011 sieht das Frühjahrsgutachten 2011 für den Euroraum im Schnitt ein etwa gleichbleibendes Wachstum (+ 1,7 Prozent) wie 2010

voraus. Dies erscheint angesichts der bisherigen Entwicklung in den ersten fünf Monaten durchaus realistisch. Ob allerdings, wie die Konjunkturopernten annehmen, die Divergenzen wieder abnehmen werden („nur noch“ zwischen + 4,4 Prozent für Estland und - 3,2 Prozent für Griechenland) und der Euro seine Zerreißprobe letztlich auch positiv übersteht, ist angesichts anhaltender Krisenmeldungen und unvorstellbar hoher Staatsdefizite 2010 (z.B. in Griechenland: Haushaltsdefizit = 10,5 Prozent des BIP, Gesamtschuldenstand = 142,8 Prozent des BIP) noch völlig offen. Schließlich wurde das nächste „Hilfspaket“ für Griechenland, wo sich die Finanzkrise inzwischen zu einer Staatskrise ausgeweitet hat, bereits geschnürt und immer häufiger darauf verwiesen, dass damit keine Probleme gelöst werden, sondern nur „Zeit eingekauft“ wird.

### Ebenfalls uneinheitliche wirtschaftliche Entwicklung in den „Nicht-Euroländern“ Mittel- und Osteuropas

Von den seit 2004 der EU beigetretenen mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften haben bislang nur die Slowakei, Slowenien, Malta und – als jüngstes Mitglied im Euroverbund – Estland den Euro eingeführt. Die übrigen sieben jungen EU-Mitgliedsstaaten, darunter auch mit Polen, Tschechien, Rumänien und Ungarn deren wirtschaftliche „Schwergewichte“, sind ebenfalls sehr unterschiedlich gut aus der Krise gekommen. Polen hat mit einem Wachstum, das mit + 3,8 Prozent noch höher war als in Deutschland, schnell auf einen „normalen“ Wachstumspfad zurückgefunden. Überraschenderweise treten die jüngsten EU-Mitgliedsstaaten Rumänien (- 1,3 Prozent) und Bulgarien (+ 0,2 Prozent) gewissermaßen „auf der Stelle“ und konnten gegenüber den etablierten EU-Staaten nicht aufholen. Dies gilt auch für die baltischen Staaten Lettland (- 0,3 Prozent) und Litauen (+ 1,3 Prozent), deren Wirtschaften im Jahr zuvor dramatisch eingebrochen waren.

Das mit Abstand höchste Wachstum unter allen EU-Mitgliedsstaaten hatte 2010 mit Schweden interes-

## Reales Bruttoinlandsprodukt, Verbraucherpreise und Arbeitslosenquote in Europa

	BIP- Anteil in %	Bruttoinlandsprodukt <sup>1)</sup>			Verbraucherpreise <sup>2)</sup>			Arbeitslosenquote <sup>3)</sup>		
		Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %						in %		
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Deutschland	20,3	3,6	2,8	2,0	1,2	2,4	2,0	6,8	6,1	5,6
Frankreich	16,2	1,5	1,7	1,7	1,7	2,1	1,7	9,7	9,3	9,0
Italien	12,9	1,3	1,1	1,3	1,6	2,3	1,6	8,4	8,6	8,5
Spanien	8,9	- 0,1	0,7	1,1	2,0	2,8	0,8	20,1	20,1	19,3
Niederlande	4,9	1,7	2,0	1,8	0,9	2,2	1,8	4,5	4,3	4,2
Belgien	2,9	2,1	2,2	1,5	2,3	2,8	1,9	8,4	7,9	7,7
Österreich	2,3	2,0	2,4	2,0	1,7	2,8	2,1	4,4	4,2	4,1
Griechenland	2,0	- 4,5	- 3,2	0,3	4,7	2,4	- 0,1	12,4	14,9	15,0
Finnland	1,5	3,1	3,4	2,2	1,7	2,5	2,2	8,4	7,7	7,1
Irland	1,4	- 1,0	- 0,3	1,8	- 1,6	0,8	1,0	13,5	13,2	12,8
Portugal	1,4	1,4	- 1,2	0,5	1,4	2,9	1,3	11,0	11,8	12,2
Slowakei	0,5	4,0	3,4	3,7	0,7	3,8	3,0	14,5	14,2	13,6
Slowenien	0,3	3,2	2,4	2,3	2,8	3,5	2,3	4,7	4,7	4,6
Luxemburg	0,3	1,2	2,0	2,5	2,1	2,5	2,5	7,2	7,5	7,2
Zypern	0,1	1,0	1,6	2,0	2,6	3,2	2,5	6,8	7,4	7,1
Estland	0,1	3,1	4,4	3,5	2,7	4,5	2,8	16,9	13,7	12,6
Malta	0,0	3,7	2,2	2,3	2,0	2,7	2,4	6,7	6,4	6,2
<b>Euroraum</b>	<b>76,1</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>2,4</b>	<b>1,6</b>	<b>10,0</b>	<b>9,8</b>	<b>9,5</b>
Großbritannien	13,3	1,3	1,3	1,8	3,3	3,8	2,2	7,8	8,1	8,3
Schweden	2,5	5,5	3,6	2,5	1,9	1,9	2,1	8,4	7,5	7,1
Polen	2,6	3,8	3,9	4,0	2,7	3,2	2,9	9,6	9,2	8,6
Dänemark	1,9	2,1	1,9	1,9	2,2	2,5	2,3	7,4	7,9	7,3
Tschechien	1,2	2,2	2,5	3,0	1,2	2,0	2,3	7,4	7,1	6,5
Rumänien	1,0	- 1,3	1,7	3,5	6,1	5,7	3,9	7,3	7,2	6,9
Ungarn	0,8	1,2	2,2	3,0	4,7	4,1	3,4	11,2	11,8	10,5
Litauen	0,2	1,3	3,6	3,9	1,2	3,0	2,8	17,8	17,0	15,6
Bulgarien	0,3	0,2	2,5	3,5	3,0	3,9	4,0	9,9	9,7	9,0
Lettland	0,2	- 0,3	3,0	3,6	- 1,2	3,0	3,0	18,9	17,3	15,7
<b>EU-27<sup>4)</sup></b>	<b>100,0</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,6</b>	<b>1,8</b>	<b>9,6</b>	<b>9,4</b>	<b>9,1</b>
<b>MOE-Länder</b>	<b>7,2</b>	<b>2,1</b>	<b>3,0</b>	<b>3,5</b>	<b>2,8</b>	<b>3,5</b>	<b>3,0</b>	<b>9,9</b>	<b>9,6</b>	<b>9,0</b>

1) Zuwachsraten nicht voll vergleichbar, da nicht für alle um Arbeitstageffekte bereinigt 2) Harmonisierter Verbraucherpreis-index 3) standardisiert 4) Summe der aufgeführten Länder. Bruttoinlandsprodukt und Verbraucherpreise gewichtet mit dem Bruttoinlandsprodukt von 2009 in US-Dollar, Arbeitslosenquote gewichtet mit der Zahl der Erwerbspersonen von 2010

Quelle: Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2011 der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, München 2011

## Reale Wachstumsrate des BIP, BIP pro Kopf und Arbeitskosten pro Stunde in Europa

Land	Reales BIP-Wachstum			BIP pro Kopf <sup>1)</sup>			Arbeitskosten <sup>4)</sup>		
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %			EU-27 = 100			in € pro Stunde		
	2005	2009	2012	2005	2008	2009	2005	2009	2010
Deutschland	0,8	- 4,7	1,9	117	116	116	28,39	30,90	29,20
<b>Euroraum<sup>2)</sup></b>	<b>1,7</b>	<b>- 4,1</b>	<b>1,8</b>	<b>110</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	- <sup>3)</sup>	- <sup>3)</sup>	- <sup>3)</sup>
<b>EU-15</b>	<b>1,8</b>	<b>- 4,3</b>	<b>1,8</b>	<b>113</b>	<b>111</b>	<b>110</b>	- <sup>3)</sup>	- <sup>3)</sup>	- <sup>3)</sup>
<b>EU-27</b>	<b>2,0</b>	<b>- 4,2</b>	<b>1,9</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	- <sup>3)</sup>	<b>22,70</b>	<b>22,10</b>
Polen	3,6	1,7	3,7	51	56	61	5,42	6,90	7,00
Tschechien	6,3	- 4,1	2,9	76	80	82	6,62	9,60	10,00
Ungarn	3,2	- 6,7	2,6	63	64	65	6,57	7,60	7,30
Slowakei	6,7	- 4,8	4,4	60	72	73	4,82	7,50	7,90
Slowenien	4,5	- 8,1	2,5	87	91	88	11,21	14,00	14,10
Litauen	7,8	- 14,7	4,7	53	61	55	3,63	5,80	5,30
Zypern	3,9	- 1,7	2,4	91	97	98	13,23	15,50	16,20
Lettland	10,6	- 18,0	4,0	49	56	52	3,00	5,90	5,70
Estland	9,4	- 13,9	4,0	62	68	64	4,97	7,80	7,70
Malta	4,7	- 3,4	2,2	78	79	81	9,28	10,10	11,50
Bulgarien	6,4	- 5,5	3,7	37	44	44	1,69	2,90	3,10
Rumänien	4,2	- 7,1	3,7	35	47	46	2,35	4,00	4,30
Türkei	8,4	- 4,5	5,5	42	47	45	- <sup>3)</sup>	- <sup>3)</sup>	- <sup>3)</sup>

1) in Kaufkraftstandards (KKS) 2) 16 Länder 3) nicht verfügbar 4) in der Privatwirtschaft

Quelle: Eurostat, Brüssel (Zugriff auf Homepage am 25.05.2011); Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

santerweise eine Volkswirtschaft, die weder dem Euroverbund noch den Beitrittsstaaten angehört.

Dass eine umfassende wirtschaftliche Belebung trotz teurer nationaler Konjunkturprogramme und trotz der von der Europäischen Zentralbank (EZB) praktizierten Politik des „billigen Geldes“ in den meisten EU-Mitgliedsstaaten ausgeblieben ist, muss enttäuschen. Dies gilt auch für den Blick auf die Arbeitslosenquoten in den EU-Staaten. In Spanien ist jede fünfte (!) Erwerbsperson arbeitslos. Es folgen die drei baltischen Volkswirtschaften Lettland (Arbeitslosenquote 18,9 Prozent), Litauen (17,8 Prozent) und Estland (16,9 Prozent). Unter den Euroländern wenig überraschend sind die hohen Arbeitslosenquoten von Irland (13,5 Prozent), Griechenland (12,4 Prozent) und Portugal (11,0 Prozent). Außer - gewöhnlich positiv auch hier die Entwicklung des

Arbeitsmarktes in Deutschland, der sich auf eine Arbeitslosenquote von 6,8 Prozent verbesserte.

Nach der Weltwirtschaftskrise muss konstatiert werden, dass der in den Vorjahren stetige wirtschaftliche Aufholprozess der EU-Beitrittsstaaten weitgehend zum Stillstand gekommen ist oder sogar Rückschläge zu verzeichnen hatte. Besonders deutlich wird dies für die drei baltischen Staaten: In diesen Ländern ist der Abstand des Pro-Kopf-BIP gegenüber dem EU-Durchschnitt sogar deutlich größer geworden. Dies gilt nicht für die östlichen Nachbarstaaten Deutschlands, die weiter aufholen konnten und deren BIP pro Kopf 2009 (aktuellere Daten liegen nicht vor) angestiegen ist: in Polen auf 61 Prozent des durchschnittlichen EU-Levels, in der Slowakei auf 73 Prozent und in Tschechien auf 82 Prozent. Entsprechend sind in diesen Ländern die

Arbeitskosten pro Stunde (in der Privatwirtschaft 2009) näher an das deutsche Niveau (30,90 Euro) herangerückt: Polen auf 6,90 Euro, die Slowakei auf 7,50 Euro und Tschechien auf 9,60 Euro.

## „Konjunkturlokomotive Deutschland“ im Aufschwung

Nach dem extremen Einbruch 2009 um fast 5 Prozent konnte die deutsche Wirtschaft 2010 diesen BIP-Rückgang zum Großteil aufholen. Unter dem Strich blieb für 2010 ein Wachstum um 3,6 Prozent gegenüber dem „Krisenjahr“ 2009. Dies heißt aber auch: Das BIP des Jahres 2010 lag zum Jahresende noch immer 1,6 Prozent unter dem Niveau des Jahres 2008. Dies sollte bei aller Euphorie, die seitens der Regierungskoalition, aber auch von Experten gestreut wurde, nicht in Vergessenheit geraten.

Zu den Fakten: Der auch im Frühjahr 2011 anhaltende Aufschwung wurde sowohl aus dem Inland als auch aus dem Ausland getragen. Zum einen erwies sich 2010 wie erwartet der Export mit einem realen Zuwachs um 14,1 (!) Prozent als stärkster Treiber des wirtschaftlichen Wachstums, zum zweiten entfalteten die Konjunkturprogramme einen um 2,3 Prozent höheren realen Staatsverbrauch als bereits im Vorjahr. Aber auch die Bruttoanlagein-

vestitionen stiegen um 6,0 Prozent und der private Konsum meldete sich, wenn auch nur mit einem Plus von 0,4 Prozent, zurück. Die Daten waren im letzten Quartal des Jahres 2010 schwächer, was auf den frühen und heftigen Wintereinbruch zurückzuführen ist. Die Mehrzahl der Konjunkturexperten sah darin kein Nachlassen des Aufschwungs, was sich durch ein wieder kräftigeres Wachstum im ersten Quartal 2011 bestätigte. Dabei hätten externe Ereignisse zu Beginn des Jahres 2011 sehr wohl auch das wirtschaftliche Klima in Deutschland belasten können: Die unsichere politische Entwicklung im arabischen Raum, die Reaktorkatastrophe in Fukushima und steigende Rohstoffpreise dämpften die Erwartungen, wirkten sich realwirtschaftlich allerdings (noch) nicht aus. Zwar hat die EZB angesichts höherer Preissteigerungsraten die „Zinswende“ eingeläutet. Das dennoch nach wie vor extrem niedrige Zinsniveau stärkt jedoch insbesondere den wieder wachsenden Bausektor.

Die Experten gehen davon aus, dass das Wachstum in den kommenden Monaten kräftig bleiben wird. Diese Erwartung wird auch gestützt durch Umfragen in der deutschen Wirtschaft und beim Verbraucher. Trotz der EZB-Signale zur „Zinswende“ ist bis auf Weiteres mit niedrigen Zinssätzen zu rechnen, was weiterhin Anreize für Wohnungsbau- und Ausrüstungsinvestitionen bietet. Die steigende

## Kennziffern zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

	Einheit	Grundzahlen			Veränderung in %	
		2008	2009	2010	2009/2008	2010/2009
<b>Verwendung des Bruttoinlandsprodukts</b>						
- preisbereinigte Kettenindizes -						
Konsumausgaben der Privathaushalte	2000 = 100	103,59	103,33	103,74	- 0,3 %	+ 0,4 %
Staatsverbrauch	2000 = 100	107,17	110,24	112,83	+ 2,9 %	+ 2,3 %
Bruttoanlageinvestitionen	2000 = 100	105,14	94,53	100,21	- 10,1 %	+ 6,0 %
- Ausrüstungen	2000 = 100	127,18	98,43	109,12	- 22,6 %	+ 10,9 %
- Bauten	2000 = 100	87,01	85,71	88,15	- 1,5 %	+ 2,8 %
- Sonstige Anlagen	2000 = 100	144,98	153,17	162,98	+ 5,6 %	+ 6,4 %
Exporte	2000 = 100	168,58	144,50	164,87	- 14,3 %	+ 14,1 %
Importe	2000 = 100	145,98	132,28	148,91	- 9,4 %	+ 12,6 %
<b>Bruttoinlandsprodukt</b>	<b>2000 = 100</b>	<b>110,39</b>	<b>105,18</b>	<b>109,00</b>	<b>- 4,7 %</b>	<b>+ 3,6 %</b>
BIP je geleisteter Arbeitsstunde der Erwerbstätigen	Euro	43,19	42,82	43,48	- 0,9 %	+ 1,5 %
Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmerstunde	Euro	25,27	26,11	26,04	+ 3,3 %	- 0,3 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

## Gesamtwirtschaftliche Prognose für Deutschland

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Bruttoinlandsprodukt<sup>1)</sup></b> (Veränderung in % gegenüber dem Vorjahr)	1,0	- 4,7	3,6	2,8	2,0
<b>Erwerbstätige<sup>2)</sup></b> (1.000 Personen)	40.276	40.271	40.483	40.913	41.188
<b>Arbeitslose</b> (1.000 Personen)	3.258	3.415	3.238	2.888	2.709
<b>Arbeitslosenquote<sup>3)</sup></b> (in %)	7,8	8,1	7,7	6,9	6,5
<b>Verbraucherpreise<sup>4)</sup></b> (Veränderung in % gegenüber dem Vorjahr)	2,6	0,4	1,1	2,4	2,0
1) In Preisen des Vorjahres      3) Arbeitslose in % der zivilen Erwerbspersonen (Definition gemäß der BA) 2) Im Inland                              4) Verbraucherpreisindex (2005 = 100)					
Quelle: Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2011 der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, München 2011					

Beschäftigung und Lohnzuwächse dürften den privaten Konsum weiter beleben. Dagegen würden höhere Lohnabschlüsse aber auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft schwächen, was den Export mittel- bis langfristig dämpfen dürfte.

Das Frühjahrsgutachten rechnet für 2011 für Deutschland mit einem BIP-Wachstum um 2,8 Prozent. Für den Arbeitsmarkt erwarten die Konjunkturexperten eine weiter sinkende Arbeitslosenquote

auf 6,9 Prozent (2011) bzw. 6,5 Prozent (2012). Im Zuge steigender Beschäftigung und weiter sinkender Arbeitslosigkeit sagen die Konjunkturforscher in immer mehr Segmenten des Arbeitsmarktes eine Verknappung des Angebots voraus. Vor diesem Hintergrund rechnet das Gutachten – trotz weitgehender Konstanz in den Rohstoffpreisen – mit einem „internen Preisauftrieb“, der 2011 zu einer durchschnittlichen Inflationsrate von 2,4 Prozent und 2012 von 2,0 Prozent führen dürfte.

# Güterverkehrsentwicklung 2010/2011

Aktuelle und geschätzte Verkehrsdaten sind aus Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA), Flensburg, des Statistischen Bundesamtes (StBA), Wiesbaden, sowie der Mautstatistik und Marktbeobachtungsberichten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), Köln, entnommen. Hinzu kommen Verkehrsdaten aus der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) von Intraplan Consult (ITP) in München erstellten Mittelfristprognose bis 2014.

## Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland

Nach den dramatischen Rückgängen im gesamten Güterverkehr 2009 stieg im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Belebung auch die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen 2010 für alle Verkehrsträger deutlich an. Das in Deutschland auf Straße, Schiene, im Binnenschiff sowie in Rohrfernleitungen und per Luftfracht transportierte Güteraufkommen stieg 2010 um 1,7 Prozent, nach einem Einbruch im Vorjahr um 10,8 Prozent. Die Verkehrsleistung aller Güterverkehrsträger stieg um 6,6 Prozent; diese war im Vorjahr um 11,4 Prozent eingebrochen. Die unmittelbare Gegenüberstellung mit der Vorjahresentwicklung zeigt allerdings, dass die Güterverkehrsnachfrage noch bei weitem nicht das Niveau vor der Krise erreicht hat. Dies wird noch deutlicher bei einem Vergleich mit weiter zurückliegenden Jahresergebnissen: Das Transportaufkommen 2010 (3,8 Mrd. t) wurde letztmals 2005 (!) unterschritten, die Transportleistung (620,6 Mrd. tkm) liegt nur knapp über dem Wert des Jahres 2006. Schreibt man diese Entwicklung fort, würde das Transportaufkommen des Jahres 2008 erst 2015/16, die Transportleistung immerhin bereits 2011/2012 erreicht werden.

War der Rückgang des BIP im Jahr 2009 um 4,7 Prozent noch begleitet von einem mehr als zweimal so hohen Rückgang der Güterverkehrsleistung, war dieses Verhältnis 2010 – wenn auch erfreulicherweise mit umgekehrten Vorzeichen – mit 3,6 Prozent BIP-Wachstum und 6,6 Prozent Zunahme der Güterverkehrsleistung ähnlich. Mit

dazu beigetragen, dass die „Ausschläge“ im Güterverkehr weitaus höher waren als im BIP, haben die starken Veränderungen im Außenhandel Deutschlands. So gingen 2009 die Exporte um 14,3 (!), die Importe um 9,4 Prozent zurück. 2010 stiegen die Exporte um 14,1, die Importe um 12,6 Prozent an. In das BIP gehen Ex- und Importe nur mit ihrem Saldo, dem Außenbeitrag, ein. Nicht so bei der inländischen Güterverkehrsleistung: In diesen Wert gehen sowohl die für den Export als auch für den Import durchgeführten Fahrten nicht mit ihrem Saldo, sondern in ihrer Summe vollständig ein.

Wenig überraschend verlief auch die Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern. Die beiden Landverkehrsträger, deren Transportleistung 2009 die größten Einbrüche erfuhren, nämlich das Binnenschiff (- 13,1 Prozent) und die Eisenbahnen (- 17,1 Prozent), konnten mit einem jeweils zweistelligen Plus (Binnenschiff + 12,2 Prozent, Eisenbahnen + 12,0 Prozent) 2010 am stärksten zulegen. Damit wurde auch fast der Modal Split vor der Krise „wiederhergestellt“: 70 Prozent der Verkehrsleistungen auf der Straße, 17 Prozent auf der Schiene und 10 Prozent im Binnenschiff.

## Verkehrsträger Straße 2010: Nur die Hälfte der Leistungseinbrüche aus dem Jahr 2009 aufgeholt. Gebietsfremde Lkw gewinnen wieder an Bedeutung.

Im Straßengüterverkehr stieg die Transportleistung 2010 gemäß Vorausschätzung von ITP um 4,7 Prozent. Nach dem Einbruch im Vorjahr um 9,9 Prozent konnte damit erst weniger als die Hälfte der Vorjahresverluste bei der Verkehrsleistung aufgeholt werden. Noch drastischer ist der noch angewachsene Rückstand bei der transportierten Gütermenge. Das insgesamt auf deutschen Straßen transportierte Güteraufkommen war 2009 um 10,0 Prozent gesunken, 2010 ging es um weitere 0,3 Prozent zurück. Ursächlich für die hohe Diskrepanz zwischen Leistungs- und Aufkommensentwicklung sind die auch 2010 anhaltenden Rückgänge in der Gütergruppe „Steine und Erden“, die bei einer gewichtsmäßigen Betrachtung eine entscheidende, bei Betrachtung der Tonnenkilometer aber eine untergeordnete Rolle spielen.

## Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Verkehrszweige	Güteraufkommen (Mio. t)		Veränderung	Anteil	
	2009	2010	2010/2009	2009	2010
<b>Straßengüterverkehr</b>	3.130,5	3.122,2	- 0,3 %	83,7 %	82,2 %
<b>Eisenbahnen*</b>	312,1	355,7	+ 14,0 %	8,3 %	9,4 %
<b>Binnenschifffahrt</b>	203,9	229,6	+ 12,6 %	5,5 %	6,0 %
<b>Rohrfernleitungen</b>	88,4	88,8	+ 0,5 %	2,4 %	2,3 %
<b>Luftfracht</b>	3,4	4,2	+ 22,5 %	0,1 %	0,1 %
<b>Güterverkehr insgesamt</b>	<b>3.738,3</b>	<b>3.800,6</b>	<b>+ 1,7 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>
Verkehrszweige	Transportleistung (Mrd. tkm)		Veränderung	Anteil	
	2009	2010	2010/2009	2009	2010
<b>Straßengüterverkehr</b>	413,6	433,1	+ 4,7 %	71,0 %	69,8 %
<b>Eisenbahnen*</b>	95,8	107,3	+ 12,0 %	16,5 %	17,3 %
<b>Binnenschifffahrt</b>	55,5	62,3	+ 12,2 %	9,5 %	10,0 %
<b>Rohrfernleitungen</b>	15,9	16,3	+ 1,9 %	2,7 %	2,6 %
<b>Luftfracht</b>	1,3	1,6	+ 23,8 %	0,2 %	0,3 %
<b>Güterverkehr insgesamt</b>	<b>582,2</b>	<b>620,6</b>	<b>+ 6,6 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>
*Seit 2005 werden bei den Eisenbahnen die Eigengewichte der Behälter mitgerechnet.					
Hinweis: Rundungsdifferenzen sind möglich, da mit den mehrstelligen Originaldaten gerechnet wurde.					
Quellen: StBA, Wiesbaden; KBA, Flensburg; BAG, Köln; ITP, München und Berechnungen des BGL					

Sehr unterschiedlich entwickelten sich die Verkehre von inländischen und ausländischen Lkw. Im Jahr 2009 war die Verkehrsleistung deutscher Lkw „nur“ um 8,6 Prozent zurückgegangen, die Leistung gebietsfremder Lkw war um 12,4 Prozent deutlich stärker gesunken. Der Grund lag im starken Einbruch von Export- und Importverkehren von und nach Deutschland, an denen gebietsfremde Fahrzeuge stark überproportional beteiligt sind. Da der Aufschwung 2010 stark vom Außenhandel ge-

tragen wurde, hat sich diese Entwicklung in diesem Jahr wieder umgekehrt: Der Leistungszuwachs deutscher Fahrzeuge lag bei 2,3 Prozent und damit deutlich unter dem Zuwachs gebietsfremder Fahrzeuge von 9,6 Prozent. Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen haben damit ihren Anteil an der Transportleistung auf deutschen Straßen – nach einem Rückgang im Vorjahr von 36,1 auf 33,3 Prozent – auf einen Wert von 34,9 Prozent erhöht.

## Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen

Im Jahr 2009 war vor allem im Nahbereich (bis 50 Kilometer) die Transportleistung deutscher Lkw drastisch zurückgegangen (- 8,6 Prozent). Dies lag insbesondere an den Rückgängen der Baustofftransporte aufgrund der schwachen Baukonjunktur. Fast zwei Drittel des Nahverkehrsaufkommens entfällt auf diese Transporte, was die Abhängigkeit dieses Bereichs von der Baukonjunktur doku-

mentiert. Auch 2010 sank die Verkehrsleistung in diesem Entfernungssegment (- 1,0 Prozent).

Im mittleren Entfernungsbereich zwischen 50 und 150 km hatte 2009 der Rückgang der Verkehrsleistung 4,6 Prozent, im Fernbereich 9,6 Prozent betragen. Beide Bereiche konnten auf den Wachstumspfad zurückkehren. Allerdings gelang es in keinem der Marktsegmente, den Einbruch des Vorjahres wieder wettzumachen. Der Regionalverkehr legte 2010 ebenso wie der Fernverkehr um 3,6 Prozent

## Straßengüterverkehr in Deutschland

Verkehrsart	Güteraufkommen (Mio. t)		Veränderung
	2009	2010	2010 / 2009
<b>Inländische Unternehmen</b>	2.750,3	2.717,3	- 1,2 %
Binnenverkehr	2.625,0	2.594,7	- 1,2 %
Grenzüberschreitender Verkehr	125,3	122,6	- 2,2 %
<b>Ausländische Unternehmen</b>	380,2	405,0	+ 6,5 %
Grenzüberschreitender Verkehr	362,0	385,9	+ 6,6 %
Kabotage	18,2	19,1	+ 5,0 %
<b>Straßengüterverkehr insgesamt</b>	<b>3.130,5</b>	<b>3.122,2</b>	<b>- 0,3 %</b>
Verkehrsart	Transportleistung (Mrd. tkm)		Veränderung
	2009	2010	2010 / 2009
<b>Inländische Unternehmen</b>	275,6	281,9	+ 2,3 %
Binnenverkehr	245,2	252,1	+ 2,8 %
Grenzüberschreitender Verkehr	30,4	29,8	- 2,0 %
<b>Ausländische Unternehmen</b>	138,0	151,2	+ 9,6 %
Grenzüberschreitender Verkehr	134,2	147,2	+ 9,7 %
Kabotage	3,8	4,0	+ 5,9 %
<b>Straßengüterverkehr insgesamt</b>	<b>413,6</b>	<b>433,1</b>	<b>+ 4,7 %</b>
Hinweis: Rundungsdifferenzen sind möglich, da mit den mehrstelligen Originaldaten gerechnet wurde.			
Quellen: KBA, Flensburg; BAG, Köln; ITP, München und Berechnungen des BGL			

zu. Besonders die Entwicklung im Fernverkehr deutscher Fahrzeuge ist enttäuschend, konnte damit doch nur weniger als ein Drittel der Rückgänge des Vorjahres aufgeholt werden. Und dies, obwohl die gesamtwirtschaftliche Entwicklung 2010 gerade durch den wieder belebten Außenhandel positive Impulse erhielt.

### Transportpreisentwicklung

Trotz des konjunkturellen Aufschwungs und der daraus resultierenden Belebung der Transportaufträge konnten zumindest in den ersten Monaten des Jahres 2010 keine Transportpreiserhöhungen auf breiter Front erzielt werden. Speziell auf dem Kontraktmarkt, auf dem meist langfristige Vereinbarungen geschlossen werden, kam es entweder gar nicht

zu Preiserhöhungen oder die Entgelterhöhungen reichten nicht aus, um Preisrückgänge aus 2009 wieder auszugleichen. Angesichts steigender Kosten gelang es nicht, die Ertragslage nachhaltig zu verbessern. Viele Kunden reagierten auf erhöhte Preisforderungen ihrer Auftragnehmer mit Neuausschreibungen, an deren Abschluss nur selten ein höherer Transportpreis stand. Anders stellte sich die Situation auf den Spotmärkten dar, auf denen die Preise im Jahresverlauf - auch im Zuge von Kapazitätsengpässen beim rollenden Material - zum Teil deutlich anstiegen.

### Kostenentwicklung und Ertragslage

Die Dieselpreise zogen im Verlauf des Jahres 2010 aufgrund wirtschaftlicher Belebung, aber auch

<b>Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen nach Entfernungsstufen</b>			
<b>Entfernungsstufen</b>	<b>Transportierte Gütermengen im Inland (Mio. t)</b>		<b>Veränderung</b>
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2010 / 2009</b>
<b>Nahbereich</b>	1.545,3	1.476,3	- 4,5 %
<b>Regionalbereich</b>	591,7	607,2	+ 2,6 %
<b>Fernbereich</b>	613,3	633,8	+ 3,3 %
<b>Straßengüterverkehr insgesamt</b>	<b>2.750,3</b>	<b>2.717,3</b>	<b>- 1,2 %</b>
<b>Entfernungsstufen</b>	<b>Verkehrsleistung im Inland (Mrd. tkm)</b>		<b>Veränderung</b>
	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2010 / 2009</b>
<b>Nahbereich</b>	26,8	26,5	- 1,0 %
<b>Regionalbereich</b>	53,2	54,6	+ 2,6 %
<b>Fernbereich</b>	195,6	200,8	+ 2,6 %
<b>Straßengüterverkehr insgesamt</b>	<b>275,6</b>	<b>281,9</b>	<b>+ 2,3 %</b>
Hinweis: Rundungsdifferenzen sind möglich, da mit den mehrstelligen Originaldaten gerechnet wurde.			
Quellen: KBA, Flensburg und BAG, Köln			

wegen politisch bedingter wachsender Unsicherheiten auf den Rohölmärkten, deutlich an. Diese Entwicklung setzte sich in den ersten Monaten 2011 weiter fort. Im April 2011 lagen die Dieselpreise (bei Abgabe an Großverbraucher) um 15,8 (!) Prozent höher als ein Jahr zuvor. Dies hat zwangsläufig, betrachtet man den hohen Anteil (über 25 Prozent) der Kraftstoffkosten an den Gesamtkosten im Fernverkehr, Auswirkungen auf die Kostenentwicklung in den Transportlogistikunternehmen. Als hilfreich erwiesen sich Vereinbarungen, die das zu zahlende Transportentgelt an „Dieselfloater“ knüpfen. Auch bei anderen Kostenarten zeigten sich eklatante Kostensteigerungen, so bei den Reifenkosten (von April 2010 bis April 2011: + 16,6 Prozent) und den Schmierstoffkosten (+ 18,5 Prozent), auch wenn diese Erhöhungen aufgrund der relativ geringeren Bedeutung dieser Kostenarten weniger auf die Gesamtkosten durchschlugen.

Für die nähere Zukunft stehen (als Folge der Investitionszurückhaltung im Gewerbe 2010) vermehrt Fahrzeugneuanschaffungen an. Infolge anziehender Preise für verbrauchsärmere Euro V-Fahrzeuge, vor allem aber aufgrund von Investitionsmehrkosten für Euro VI-Fahrzeuge, wird sich diese Fuhrparkmodernisierung in höheren Abschreibungen in den künftigen Bilanzen niederschlagen.

Hinzu kommen erhöhte Mautkosten durch die Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierstreifige Bundesstraßen. Auch wenn die Gesamtkostenbelastung durch die (in ihrer Umsetzung zeitlich noch nicht absehbare) Bundesstraßenmaut „nur“ auf jährlich 100 Mio. Euro beziffert wird, dürfte dies für einige Betriebe an besonders betroffenen Standorten zu einer erheblichen Kostenbelastung führen.

## **Kombinierter Verkehr Schiene/Straße**

Die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG ist nach wie vor der größte Operateur im intermodalen Verkehr Schiene/Straße Europas. Nach den dramatischen Rückgängen, auch bei Kombiverkehr (nur noch unbegleiteter Verkehr, keine Rollende Landstraße (RoLa)) im Jahr 2009 um 16,3 Prozent, fand der Kombinierte Verkehr 2010 wieder auf den Wachstumspfad zurück. Die Zahl der von Kombi-

verkehr beförderten Sendungen stieg um 9,1 Prozent auf nunmehr 933 000 Sendungen. Damit befindet sich Kombiverkehr zwar immer noch erst auf dem Niveau, das bereits vier Jahre zuvor (2006: 931 000 Sendungen) erreicht worden war. Immerhin konnte Kombiverkehr damit aber rund die Hälfte der 2009 verloren gegangenen Sendungen aufholen. Die Transportleistung von Kombiverkehr stieg nach eigenen Angaben sogar um 9,8 Prozent. Diese Wachstumsrate ist höher als im Straßengüterverkehr (+ 4,7 Prozent), allerdings waren die prozentualen Einbrüche im kombinierten Verkehr des Vorjahres auch deutlich höher gewesen. Sie erreicht aber nicht die Größenordnung, mit der der Schienenverkehr (+ 12,0 Prozent) gestiegen ist. Auch dies relativiert sich allerdings angesichts der Tatsache, dass die drastischen Rückgänge im Schienenverkehr des Vorjahres deutlich über denen im Kombinierten Verkehr lagen.

Dabei war nach Angaben von Kombiverkehr das Wachstum in der zweiten Jahreshälfte 2010 deutlich höher als in den ersten sechs Monaten. Für 2011 wird mit weiteren Nachfragesteigerungen gerechnet, auch wenn Kombiverkehr für dieses Jahr noch keine Rückkehr zum Niveau vor der Krise erwartet.

Auch im Aufschwung setzt sich die Verschiebung der Schwerpunktverkehre, weg von nationalen und hin zu internationalen Verkehren, fort. Die Zahl der von Kombiverkehr beförderten Sendungen im nationalen, unbegleiteten Verkehr stieg unterproportional um 7,7 Prozent auf 301 000 Sendungen. Darin enthalten ist die überproportional (+ 9,8 Prozent) ansteigende Zahl an nationalen Verkehren von und zu den deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock. Über ein Viertel der nationalen Verkehre betrifft diese Relationen.

Überdurchschnittlich wuchs die Zahl der im internationalen unbegleiteten Verkehr beförderten Sendungen (+ 9,7 Prozent), was wiederum aufgrund der starken Belegung des Außenhandels 2010 zu erwarten war.

Das Kombiaufkommen mit Mittel-, Ost- und Südosteuropa legte um 6,0 Prozent zu. Von besonderer Bedeutung waren die Wechselverkehre mit Österreich sowie der Korridor über Österreich nach Ungarn. Auch der unbegleitete Verkehr nach Tschechien konnte ein hohes Nachfrageplus erzielen.

## Kombiverkehr in Deutschland

Marktbereich	Kombisendungen			Veränderung	Anteil am Gesamtverkehr
	2008	2009	2010	2010/2009	2010
<b>Nationaler unbegleiteter Verkehr</b> darunter Ostseehäfen*	<b>345.823</b> 94.357	<b>279.702</b> 73.969	<b>301.327</b> 81.220	<b>7,7 %</b> 9,8 %	<b>32,3 %</b> 8,7 %
<b>Internationaler Verkehr*</b> (unbegleitet/bilateral**)	<b>675.880</b>	<b>575.852</b>	<b>631.712</b>	<b>9,7 %</b>	<b>67,7 %</b>
<b>Gesamtverkehr</b> (unbegleitet)	<b>1.021.703</b>	<b>855.553</b>	<b>933.039</b>	<b>9,1%</b>	<b>100,0 %</b>
<p>* Abweichend von der Darstellung bei Kombiverkehr werden hier die Ostseehäfen-Verkehre unter "Nationaler Verkehr" ausgewiesen.  ** Seit 2004 wird der Transitverkehr nicht mehr ausgewiesen.</p>					
Quelle: Kombiverkehr GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main					

Demgegenüber nahm der kombinierte Verkehr von und nach Polen aufgrund niedrigen Pünktlichkeitsniveaus sogar ab. Positive Wachstumsraten wurden in Verkehren mit Slowenien und der Türkei erzielt.

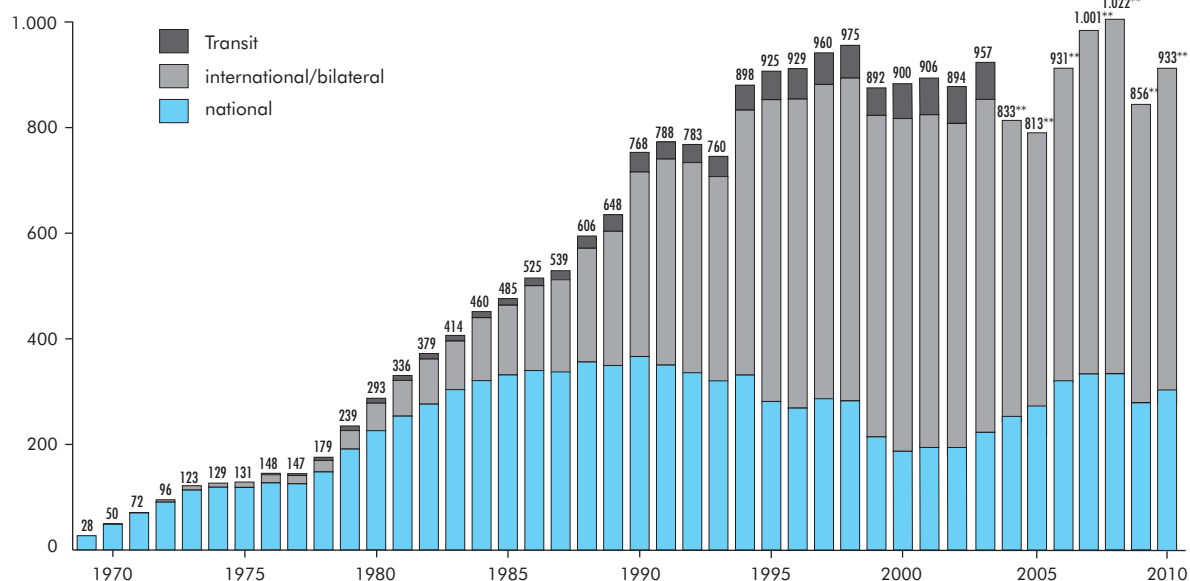
Zwei Drittel aller internationalen Verkehre werden durch Kombiverkehr in den Südeuropaverkehren zwischen Deutschland und Italien sowie im Verkehr Deutschland-Schweiz erbracht. Der Kombiverkehr nach Italien über Österreich stieg um 6,2 Prozent auf 251 000 Sendungen, über die Schweiz um 12,5 Prozent auf 156 000 Sendungen. Hinzu kommen 15 000 Sendungen (+ 3,9 Prozent) im Wechselverkehr mit der Schweiz.

Die höchsten Zuwachsraten erzielte Kombiverkehr im Verkehr mit den west- und südwesteuropäischen Ländern. Die Zahl der Sendungen stieg um 23,4 Prozent auf (allerdings noch immer bescheidene) 86 000 Sendungen. Jedoch ist hinzuzufügen, dass speziell die langströmigen Verkehre enttäuschten. Die Verkehre nach Spanien und Portugal gingen krisenbedingt um 2,6 Prozent zurück, woran vor allem Streikmaßnahmen der französischen Eisenbahnen ihren Anteil hatten. Noch größer waren

zwangsläufig die Rückgänge im deutsch-französischen Verkehr (- 5,2 Prozent). Erfreulich positiv war demgegenüber die Entwicklung im Vor- und Nachlauf zu den Rotterdamer und Antwerpener Häfen.

Im begleiteten kombinierten Verkehr (RoLa anderer Betreiber) wurden 2010 von und nach Deutschland rund 116 000 Lkw transportiert, 3,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Von deutschem Boden aus existieren noch zwei Verbindungen: Freiburg – Novara (über die Schweiz) mit 91 500 Lkw und Regensburg – Trento (über den Brenner) mit 24 400 Lkw. Auf der Strecke Freiburg – Novara waren aufgrund zahlreicher Zugausfälle durch Streiks und Infrastrukturmaßnahmen auf italienischer Seite leichte Rückgänge zu verzeichnen. Demgegenüber legte die Relation Regensburg – Trento um über 25 Prozent zu.

## Kombiverkehrsentwicklung der Bundesrepublik Deutschland 1969 - 2010 Anzahl der Sendungen im nationalen und internationalen Kombiverkehr in 1.000\*



\* Werte gerundet    \*\* Seit 2004 wird der Transitverkehr nicht mehr ausgewiesen.

Quelle: Kombiverkehr GmbH & Co KG, Frankfurt am Main

### Mittelfristprognose bis 2014

Das Forschungsinstitut Intraplan Consult (ITP) erstellt jährlich neben einer Kurzfristprognose zum Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern auch eine „Mittelfristprognose“ für die auf das laufende Jahr folgenden drei Jahre. ITP erwartet für die kommenden drei Jahre ein anhaltendes gesamtwirtschaftliches Wachstum. Für die Transportleistung aller Verkehrsträger rechnet ITP für die Jahre 2011 bis 2014 mit einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg der gesamtmodalen Transportleistung um 4,0 Prozent. Anders als im Vorjahr sieht ITP dabei das Wachstum im Straßengüterverkehr (durchschnittlich + 4,5 Prozent) deutlich vor dem Eisenbahnverkehr (+ 3,8 Prozent). Dem Binnenschiff wird bis 2014 ein durchschnittlicher Zuwachs von nur 1,1 Prozent vorhergesagt; die Nachfrage nach Rohrfernleitungstransporten wird nach Ansicht von ITP stagnieren (- 0,1 Prozent). Der höchste Zuwachs wird – allerdings von niedrigem Niveau aus – der Luftfracht vorausgesagt (durchschnittlich + 6,1 Prozent).

Weitgehend unverändert zu den bisherigen Prognosen sind die strukturellen Voraussagen von ITP

zum Straßengüterverkehr. Demnach werden deutsche Lkw in den Jahren 2011 bis 2014 einer deutlich unterdurchschnittlichen Nachfragesteigerung gegenüberstehen (+ 3,0 Prozent), im Gegensatz zu ihren ausländischen Konkurrenten (+ 7,2 Prozent!). Besonders bemerkenswert: Ausländischen Lkw wird für den grenzüberschreitenden Verkehr (über deutsche Grenzen) mit einem Plus von 7,2 Prozent ein mehr als doppelt so hohes Wachstum vorhergesagt wie inländischen Lkw für den Fernverkehr (+ 3,5 Prozent).

Noch deutlich unter den Zuwachsraten für den Fernverkehr deutscher Lkw liegen die angenommenen Wachstumsraten im Regionalverkehr (+ 2,1 Prozent) und vor allem im Nahverkehr (+ 1,3 Prozent) inländischer Lkw. Ein Novum: Den gebietsfremden Lkw wird erstmals seit Jahren im grenzüberschreitenden Verkehr über deutsche Grenzen mit + 7,2 Prozent ein höheres Wachstum vorausgesagt als im Kabotageverkehr auf deutschen Straßen (+ 6,0 Prozent).

## Mittelfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung bis 2014 in Deutschland nach Vorausschätzung von ITP, München

Verkehrszweige	Zuwachsraten Kurzfristprognose		jährliche Zuwachsraten Mittelfristprognose
	2010/2009	2011/2010	2014/2011
<b>Straßengüterverkehr</b>	+ 4,7 %	+ 7,6 %	+ 4,5 %
<b>Inländische Lkw</b>	+ 2,3 %	+ 6,6 %	+ 3,0 %
Nahverkehr	- 1,0 %	+ 4,7 %	+ 1,3 %
Regionalverkehr	+ 2,6 %	+ 4,9 %	+ 2,1 %
Fernverkehr	+ 2,6 %	+ 7,3 %	+ 3,5 %
<b>Ausländische Lkw</b>	+ 9,6 %	+ 9,5 %	+ 7,2 %
Grenzüberschreitender Verkehr	+ 9,7 %	+ 9,5 %	+ 7,2 %
Kabotage	+ 5,9 %	+ 9,8 %	+ 6,0 %
<b>Eisenbahnverkehr</b>	+ 12,0 %	+ 7,7 %	+ 3,8 %
<b>Binnenschifffahrt</b>	+ 12,2 %	+ 2,0 %	+ 1,1 %
<b>Rohrfernleitungen<sup>*)</sup></b>	+ 1,9 %	+ 0,1 %	- 0,1 %
<b>Luftfracht</b>	+ 23,8 %	+ 12,2 %	+ 6,1 %
<b>alle Güterverkehrswege</b>	<b>+ 6,6 %</b>	<b>+ 6,9 %</b>	<b>+ 4,0 %</b>
*) nur Rohöl			
Quelle: ITP, München; KBA, Flensburg; BAG, Köln und Berechnungen des BGL			

