



Bundesamt
für Güterverkehr



... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Entwicklung des gewerblichen Güterkraftverkehrs
und des Werkverkehrs deutscher Lastkraftfahrzeuge

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
	Summary	2
1	Einleitung	3
2	Aufkommensentwicklung im gewerblichen Güterkraftverkehr und Werkverkehr seit 1999	3
3	Aufkommensentwicklung nach Güterabteilungen	5
3.1	Entwicklung der Güterabteilungen im Zeitablauf	5
3.2	Entwicklung der Güterabteilungen unterteilt nach gewerblichem Verkehr und Werkverkehr	7
4	Top 10 der am stärksten gestiegenen bzw. gesunkenen Gütergruppen	10
5	Aufkommensentwicklung nach Entfernungsbereichen	12
6	Entwicklung des Auslastungsgrads des Ladevermögens	13
	Abbildungsanhang	16
	Tabellenanhang	20

0 Zusammenfassung

Betrachtet man die beförderten Gütermengen im Zeitraum der Jahre 1999 bis 2008, so ist ein deutlicher Anstieg des Transportaufkommens in den letzten Jahren zu beobachten. Dabei verlief die Entwicklung zwischen dem gewerblichen Verkehr und dem Werkverkehr sehr unterschiedlich. Während der gewerbliche Verkehr von den Aufkommenssteigerungen profitieren konnte, verlor der Werkverkehr an Bedeutung. Ursächlich hierfür ist die Transportnachfrage in den einzelnen Güterabteilungen.

Werkverkehr verliert an Bedeutung

Hohe Wachstumsraten wurden in wertschöpfungsintensiven Bereichen wie dem Fahrzeug- und Maschinenbau oder der Chemieindustrie verzeichnet. Starke Rückgänge lassen sich hingegen im Massengutbereich – genannt seien hier vor allem die Baustoffe – erkennen. Ursächlich für diese Entwicklungen sind zum einen konjunkturelle Effekte. So profitierten deutsche Chemieunternehmen ebenso wie der Fahrzeug- und Maschinenbau in den vergangenen Jahren von der hohen internationalen Nachfrage nach ihren Produkten. Die Bauwirtschaft hingegen musste nach den hohen Investitionen in Folge der Wiedervereinigung starke Rückgänge verkraften. Zum anderen zeigt sich hierbei der Güterstruktureffekt. Im Zuge der internationalen Arbeitsteilung werden in Deutschland vermehrt höherwertige Produkte hergestellt; indessen sinkt im Gegenzug der Anteil der Massengüter an der gesamten Güterstruktur.

Zuwächse in wertschöpfungsintensiven Bereichen, Rückgänge bei Massengütern

Von dieser Entwicklung profitiert der gewerbliche Verkehr. Während der Werkverkehr vor allem in niedrigen Entfernungsbereichen zum Transport von Massengütern eingesetzt wird, löst der gewerbliche Verkehr auch komplexere Aufgaben, wie beispielsweise Sammeltransporte von Halb- und Fertigwaren über große Distanzen. So ist es ihm gelungen Aufkommensrückgänge im Massengüterbereich durch Aufkommenszuwächse im Halb- und Fertigwarenbereich auszugleichen und sogar überzukompensieren. Inzwischen wird in fast allen Güterabteilungen der Hauptanteil der Beförderungen durch den gewerblichen Verkehr durchgeführt.

Gewerblicher Verkehr profitiert von Güterstruktureffekt

Auch bei der Betrachtung der Gütergruppen zeigt sich, dass die höchsten Verluste durchweg Massengüter zu verbuchen hatten. Diese werden vor allem im Nahbereich transportiert. Höherwertige Produkte, von denen ein großer Teil für den Export bestimmt ist, konnten hingegen in den vergangenen Jahren hohe Zuwachsraten verzeichnen. Hiermit geht ein Anstieg der Beförderungen über größere Distanzen – in erster Linie im Fernbereich – einher. Da die höherwertigen Güter vergleichsweise leichter als Massengüter sind, ist in den letzten Jahren zudem ein konstanter Rückgang des gewichtsmäßigen Auslastungsgrades zu erkennen. Die Effizienz der Transporte lässt sich an dieser Entwicklung jedoch nicht ablesen. Diese zeigt sich vielmehr anhand der Last- und Leerkilometer. Während in den letzten Jahren ein Anstieg der Lastkilometer zu beobachten war, sind die Leerkilometer auf einem konstanten Niveau geblieben.

Rückgang des Auslastungsgrades - aber Anstieg der Lastkilometer

Summary

Observing the total volume of goods transported between 1999 and 2008, there has been a significant increase in the volume of freight transported in recent years. Yet professional haulage and transport on own-account have developed very differently. While professional haulage has benefited from a rise in volume, transport on own-account has decreased in significance. This is due to differences in demand in the individual goods divisions.

Transport on own-account has decreased in significance

High growth rates were observed in the high value-added sectors, such as the car and mechanical engineering industry or in the chemical industry. However, heavy losses were observed in the bulk cargo sector – especially with building materials. Cyclical effects and changes in the structure of goods were mainly responsible for this trend. In recent years, the German chemical sector and the car and mechanical engineering industries have benefited from high international demand for their products. By contrast, steep decreases in the construction industry followed high investments after the German reunification. In the course of the international division of labour, higher quality products are now being produced in Germany; at the same time the share of bulk goods in the overall freight market is diminishing.

Growth in the high value-added sectors, while demand in bulk goods has declined.

Professional haulage has benefited from this development. While transport on own-account is being used particularly for the close-range transportation of bulk goods, professional haulage is able to solve much more complex tasks, e.g. consolidated transport of finished and semi-finished goods over long distances. Hence, it has managed to equalise or even over-compensate declines in the bulk goods sector through increases in the finished and semi-finished goods sector. Nowadays, in almost all goods divisions, professional haulage claims a higher market share than transport on own-account.

Professional haulage has benefited from changes in the structure of goods

A closer look at all types of goods, reveals that the bulk goods sector has suffered the greatest losses. Bulk goods are mainly transported over short distances. Higher quality products, of which large parts are intended for export, have posted high growth rates over the past few years. This has been accompanied by a rise in the transport of goods over greater distances – and particular in the long-distance range. Since higher quality goods generally weigh less than bulk goods, there has also been a continuous decline in load capacity utilisation. However, this does reflect the efficiency of transport. The degree of loaded or empty mileage gives a better indication of this. Over the past few years, loaded mileage has increased, while empty mileage has remained constant.

Decline in capacity utilisation but an increase in loaded mileage

1 Einleitung

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat auf Grundlage der Güterkraftverkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes und des BAG für den Zeitraum der Jahre 1999 bis 2008 die Entwicklung der beförderten Gütermengen deutscher Lastkraftfahrzeuge im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr insbesondere nach Güterabteilungen und Gütergruppen ausgewertet. Wesentliche Ergebnisse werden im vorliegenden Bericht zusammengefasst.

Untersuchungs-
gegenstand

In Abschnitt 2 werden zunächst die allgemeinen Aufkommensentwicklungen im gewerblichen Güterkraftverkehr und im Werkverkehr im Zeitablauf betrachtet. Um die Gründe der unterschiedlichen Entwicklungsverläufe beider Verkehrsarten näher zu untersuchen, wird in Abschnitt 3 die Entwicklung in den einzelnen Güterabteilungen aufgezeigt, verbunden mit einer differenzierten Betrachtung nach Verkehrsarten. Hieran schließt sich vertiefend im Abschnitt 4 eine Analyse der Top 10 der am stärksten gestiegenen bzw. gesunkenen Gütergruppen an. Abschnitt 5 geht auf die Entwicklung in den unterschiedlichen Entfernungsbereichen ein. Der Bericht schließt mit einer Betrachtung des Auslastungsgrads des Ladevermögens im Zeitablauf (Abschnitt 6).

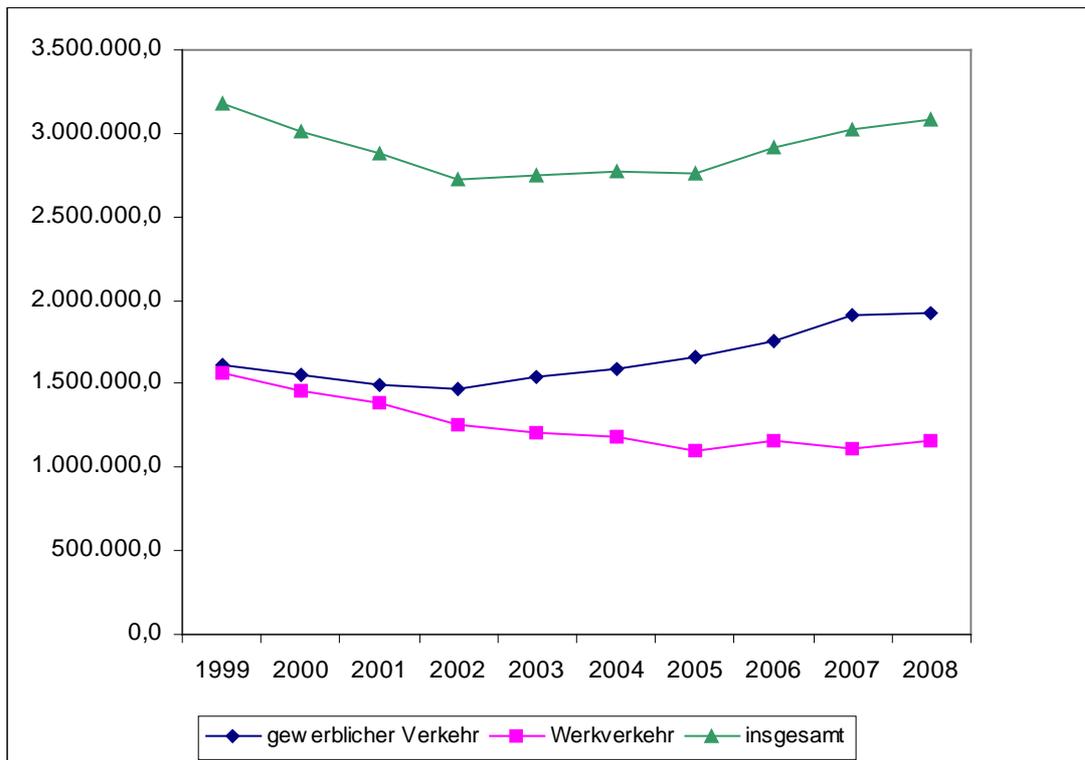
Vorgehensweise

2 Aufkommensentwicklung im gewerblichen Güterkraftverkehr und Werkverkehr seit 1999

Legt man den Betrachtungszeitraum 1999 bis 2008 zugrunde, so ist zu erkennen, dass nach einem deutlichen Rückgang der beförderten Gütermenge im Zuge des konjunkturellen Abschwungs im Zeitraum 1999 bis 2002 und einer nahezu konstant bleibenden Beförderungsmenge bis zum Jahr 2005 die beförderte Gütermenge durch deutsche Lastkraftfahrzeuge mit dem wirtschaftlichen Aufschwung ab dem Jahr 2006 bis zum Jahr 2008 stetig anstieg. Dabei verlief die Entwicklung zwischen dem gewerblichen Verkehr und dem Werkverkehr sehr unterschiedlich (Abbildung 1; siehe hierzu auch Tabelle A 1 des Anhangs).

Aufkommensent-
wicklung von 1999
bis 2008

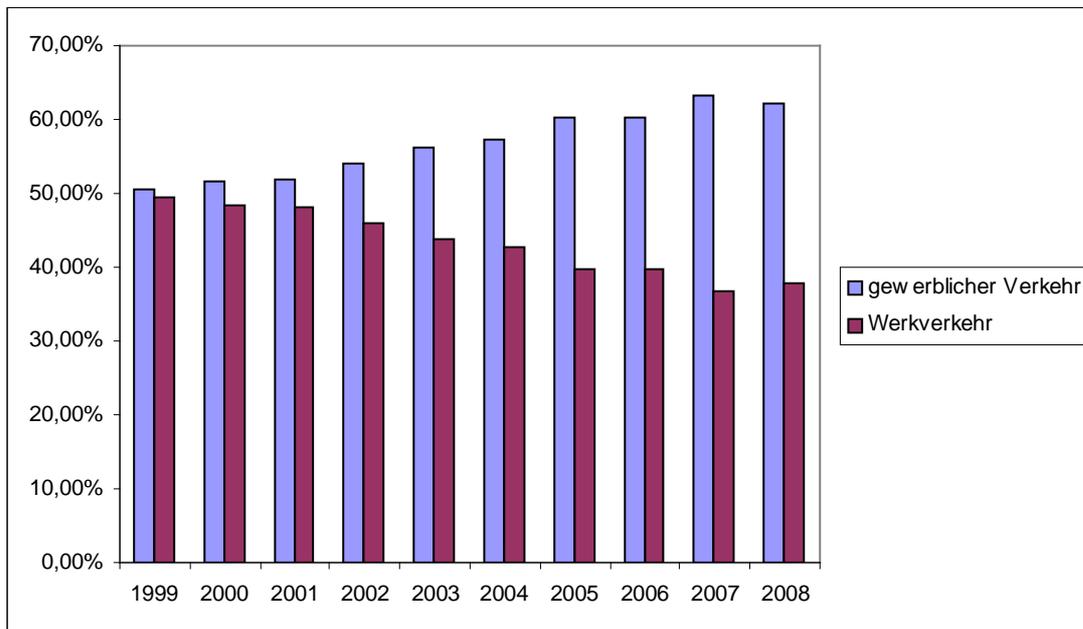
Abbildung 1: Entwicklung der beförderten Gütermengen nach Verkehrsart im Zeitraum 1999 bis 2008 in 1000 t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Ausgehend von einem nahezu identischen Ausgangsniveau im Jahr 1999 (gewerblicher Verkehr: 1,61 Mrd. Tonnen; Werkverkehr: 1,57 Mrd. Tonnen), kam es aufgrund der konjunkturellen Entwicklung bei beiden Verkehrsarten zunächst zu einem annähernd parallel verlaufenden leichten Rückgang der beförderten Gütermengen. Ab dem Jahr 2002 zeigt sich ein kontinuierliches Wachstum der Transportmengen im gewerblichen Verkehr, das sich mit dem konjunkturellen Aufschwung ab dem Jahr 2006 verstärkt hat, bis im Jahr 2008 die Beförderungsmenge stagnierte. Im Werkverkehr hingegen nahm die beförderte Gütermenge zunächst bis zum Jahr 2005 weiter ab. Im Zuge des folgenden wirtschaftlichen Aufschwungs konnte er nur leichte Zuwächse verzeichnen bzw. sich auf niedrigem Niveau stabilisieren. Von einer fast hälftigen Aufteilung im Jahr 1999, haben sich die Aufkommensanteile daher zugunsten des gewerblichen Verkehrs verschoben. Im Jahr 2008 wurden bereits 62,3 % der durch deutsche Lastkraftfahrzeuge beförderten Gütermenge im gewerblichen Verkehr transportiert. Abbildung 2 stellt die Anteile der beiden Verkehrsarten an der insgesamt beförderten Gütermenge im Zeitraum von 1999 bis zum Jahr 2008 dar.

Abbildung 2: Anteile der Verkehrsarten an der insgesamt beförderten Gütermenge im Zeitraum von 1999 bis 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Es fällt somit auf, dass von den Aufkommenssteigerungen vor allem der gewerbliche Verkehr profitieren konnte, der Werkverkehr hingegen im Zeitverlauf an Bedeutung verloren hat. Als Ursache hierfür ist die Transportnachfrage in den einzelnen Güterabteilungen zu sehen.

3 Aufkommensentwicklung nach Güterabteilungen

3.1 Entwicklung der Güterabteilungen im Zeitablauf

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung der zehn Güterabteilungen im Zeitablauf (siehe hierzu auch Tabelle A 2 des Anhangs). Einen starken Rückgang erlitt der mengenmäßig größte Bereich, nämlich der Transport der Güter der Abteilung „Steine, Erden (einschl. Baustoffe)“. Im Zuge der stark rückläufigen Entwicklung der Bauwirtschaft seit Mitte der 1990er Jahre sank das Transportaufkommen in diesem Bereich von 1999 bis zum Jahr 2005 um 30 %. Danach konnten nur leichte Zuwächse verzeichnet werden.

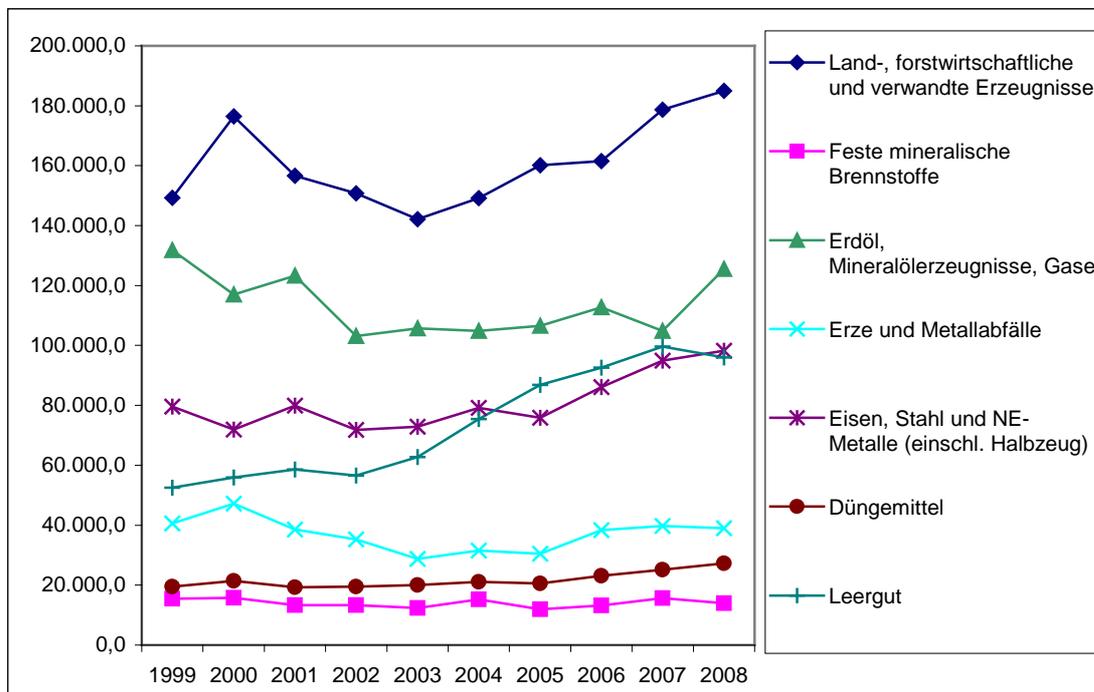
Hohe Rückgänge bei „Steine, Erden (einschl. Baustoffe)“

Mehr oder minder starke Wachstumsraten konnten in den letzten Jahren in den Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“, „Düngemittel“, „Andere Nahrungs- und Futtermittel“, „Eisen, Stahl und NE-Metalle“, „Land- und forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ und „Chemische Erzeugnisse“ generiert werden. Insbesondere in der erstgenannten Güterabteilung wuchs die transportierte Gütermenge stark an – um ca. 44 % seit dem Jahr 1999 auf 525,2 Mio. Tonnen im Jahr 2008. Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs und der guten wirtschaftlichen Entwicklung im Maschinen- und Fahrzeugbau mit teils zweistelligen Wachstumsraten und der damit verbunde-

Stark gewachsene Güterabteilungen

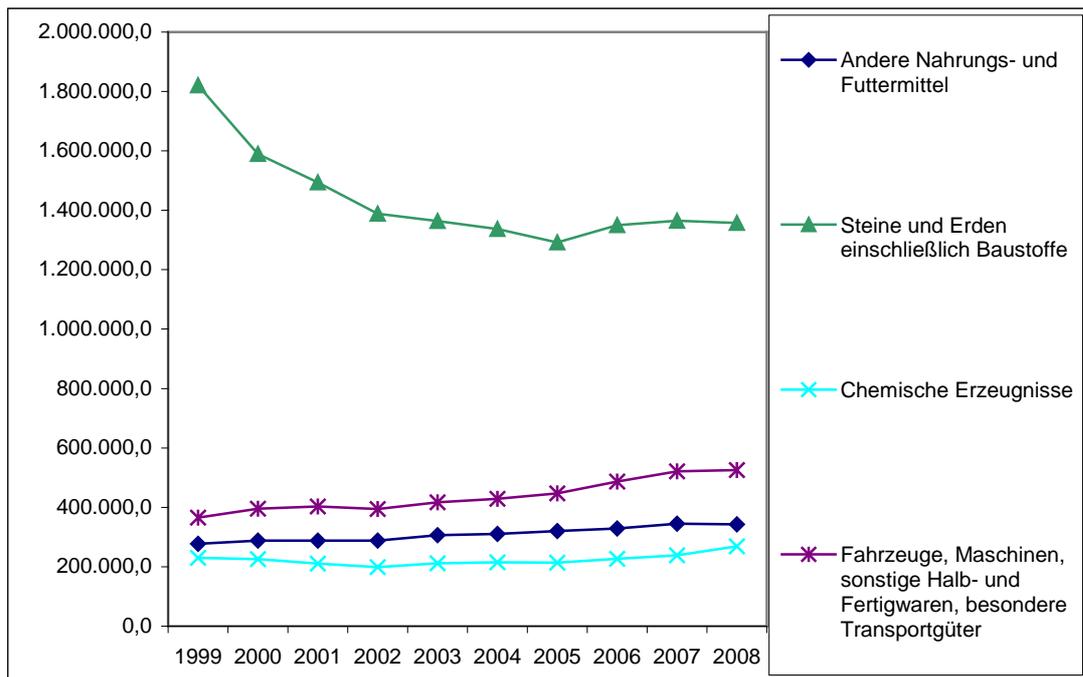
nen wachsenden Außenhandelsaktivität verstärkte sich dieser Zuwachs ab dem Jahr 2006 nochmals gegenüber der schon zuvor positiven Entwicklung. Von der guten konjunkturellen Entwicklung dieser Jahre konnte auch die Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse“ profitieren. Als weltweit viertgrößter Chemieproduzent profitierte Deutschland in den vergangenen Jahren von einer hohen internationalen Nachfrage nach chemischen Erzeugnissen. Seit dem im Betrachtungszeitraum tiefsten Wert im Jahr 2002 von 198,5 Mio. Tonnen, nahm die Aufkommensmenge in dieser Abteilung bis zum Jahr 2008 um 35 % auf 268,4 Mio. Tonnen zu. Im gesamten Betrachtungszeitraum wuchs diese Abteilung um 16 %. Die deutlich wachsende Nachfrage nach Lebensmitteln im asiatischen Raum sowie die hohe Nachfrage nach Agrarprodukten zur Gewinnung von Bioenergie führten in den vergangenen Jahren zu einem Agrarboom. Hiervon profitierten primär auch Düngemittelhersteller, die eine starke und zunehmende Nachfrage nach ihren Produkten verzeichnen konnten, so dass die Aufkommensmenge der Abteilung „Düngemittel“ im betrachteten Zeitraum um 40% wuchs. Einhergehend mit der gestiegenen Gütermenge stieg auch die Gruppe „Leergut“ an. Dies ist in erster Linie auf eine Zunahme des Transports von Leercontainern – unter anderem aufgrund der vorwiegend unpaarigen Verkehre mit China - im Zuge des zunehmenden internationalen Seehandels zurückzuführen. In den übrigen Güterabteilungen kam es im Zeitverlauf nur zu leichten Schwankungen der Aufkommensmengen.

Abbildung 3a: Entwicklung der Güterabteilungen mit einem Jahresaufkommen unter 200 Mio. t im Zeitraum 1999 bis 2008 in 1000 t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 3b: Entwicklung der Güterabteilungen mit einem Jahresaufkommen über 200 Mio. t im Zeitraum 1999 bis 2008 in 1000 t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Die Entwicklung der Güterabteilungen ist zum einen auf konjunkturelle Aspekte zurückzuführen. Zum anderen lässt sie den Güterstruktureffekt erkennen. Die Produktionsstruktur verändert sich dahingehend, dass die Produktion von wertschöpfungsintensiveren Produkten – insbesondere Halb- und Fertigwaren – zunimmt und sich im Gegenzug ein Rückgang an Massengütern zeigt. Dieser Anstieg der Wertdichten ergibt sich aus der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung. Gleichzeitig wird eine Verkleinerung der Losgrößen erkennbar. Dies ist primär auf eine Reduzierung der Lagerhaltung zugunsten einer wachsenden Arbeitsteilung und genauen Lieferplanungen – wie Just-in-time-Transporten – zurückzuführen. Von diesen strukturellen Veränderungen profitiert der gewerbliche Verkehr.

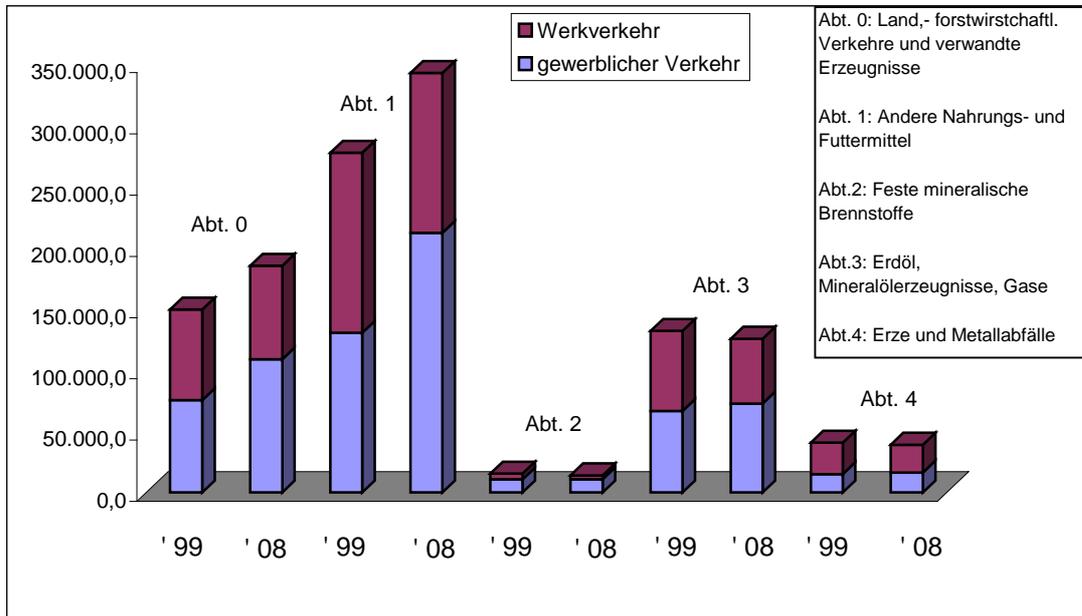
Güterstruktureffekt

3.2 Entwicklung der Güterabteilungen unterteilt nach gewerblichem Verkehr und Werkverkehr

Bei einer näheren Betrachtung der Entwicklung der Güterabteilungen unterteilt nach gewerblichem - und Werkverkehr zeigt sich, dass der gewerbliche Verkehr in nahezu allen Abteilungen Aufkommensmengen hinzugewinnen konnte und mit Ausnahme der Abteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ in sämtlichen Güterabteilungen seinen Anteil am Transportaufkommen steigern konnte – unabhängig davon, ob in der betreffenden Abteilung die gesamte Aufkommensmenge gestiegen oder gesunken ist (siehe hierzu auch Abbildungen A 1 bis A 10 des Anhangs).

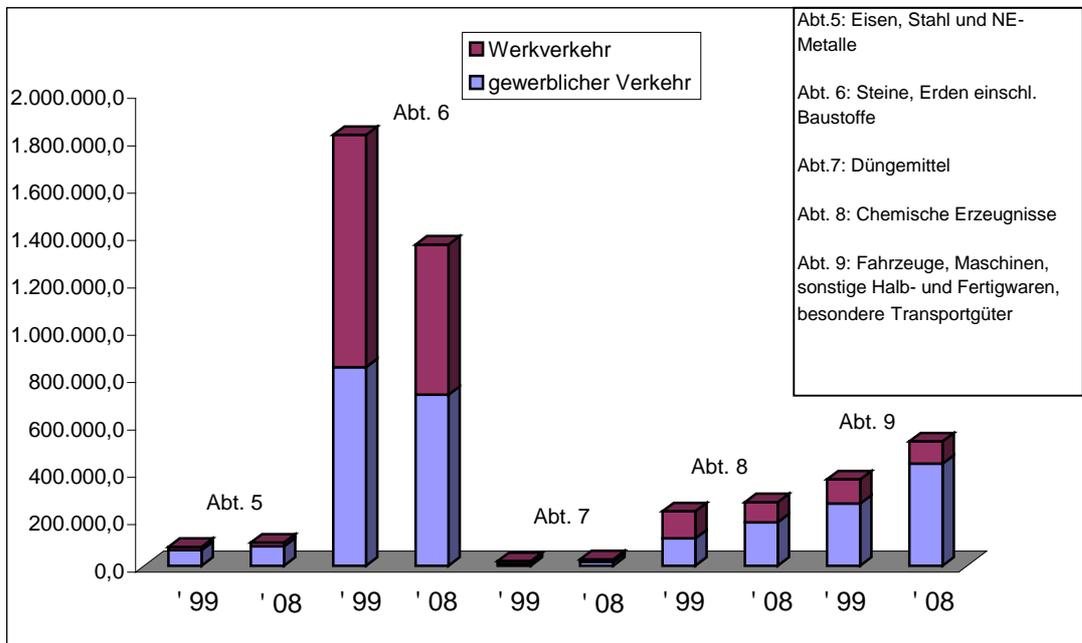
Zugewinn des gewerblichen Verkehrs

Abbildung 4 a: Entwicklung der Güterabteilungen 0 bis 4 im Vergleich der Jahre 1999 zu 2008 in 1000 t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 4 b: Entwicklung der Güterabteilungen 5 bis 9 im Vergleich der Jahre 1999 zu 2008 in 1000 t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Von den teilweise hohen konjunkturellen Zuwächsen der zuvor genannten Güterabteilungen profitierte somit ausschließlich der gewerbliche Verkehr (siehe hierzu auch die Tabellen A 3 und A 4 des Anhangs). Hinzu kommt der Einfluss des Güterstruktureffekts. Auch dieser nutzt dem gewerblichen Verkehr. Während der Werkverkehr in höherem Maße zur Beförderung

von Massengütern in geringen Entfernungsbereichen eingesetzt wird, leistet der gewerbliche Verkehr auch komplexere Aufgaben. Die Durchführung von Sammeltransporten ist ein Beispiel hierfür. Darüber hinaus sind insbesondere Güterabteilungen stark angewachsen, deren Güter vor allem für den Export bestimmt sind – wie etwa chemische Erzeugnisse oder Fahrzeuge und Maschinen. Auch diese Art von Transporten wird eher vom gewerblichen Verkehr durchgeführt. Aus dieser Entwicklung folgt, dass der gewerbliche Verkehr nunmehr in allen Abteilungen den Hauptanteil der Beförderungen durchführt. Eine Ausnahme bildet die Abteilung „Erze und Metallabfälle“, in der typische Massengüter zusammengefasst sind.

Dem gewerblichen Verkehr ist es damit gelungen, Aufkommensrückgänge im Massengüterbereich durch Zuwächse in anderen Bereichen auszugleichen und sogar überzukompensieren. Dem Werkverkehr indes ist dieser Ausgleich nicht gelungen. Besonders betroffen zeigte sich der Werkverkehr von den starken Aufkommensrückgängen in der Abteilung „Steine, Erden (einschl. Baustoffe)“. Den Hauptanteil der Beförderungen im Werkverkehr stellen Transporte von Gütern dieser Abteilung dar. Zwar ging auch das Aufkommen dieses Bereichs im gewerblichen Verkehr zunächst zurück, jedoch konnte dieser bereits wieder ab dem Jahr 2002 Zuwächse verzeichnen. Der Werkverkehr hingegen musste in der für ihn nach wie vor wichtigsten Abteilung Anteilseinbußen in Kauf nehmen. Sein Anteil sank von 54 % im Jahr 1999 auf 47 % im Jahr 2008. Die gestiegenen Aufkommensmengen in den wachsenden Güterabteilungen kamen unterdessen ausschließlich dem gewerblichen Verkehr zu Gute. Insbesondere der starke Zuwachs in der Abteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“ entfiel auf den gewerblichen Verkehr. Seit dem Jahr 1999 konnte der gewerbliche Verkehr in dieser Abteilung eine Aufkommensmengensteigerung um 64 % verzeichnen. Auch der Anteil des gewerblichen Verkehrs an der gesamten Aufkommensmenge dieser Abteilung konnte im betrachteten Zeitraum nochmals um 10 Prozentpunkte zunehmen (1999: gewerblicher Verkehr 72%, Werkverkehr: 28%; 2008: gewerblicher Verkehr 82%, Werkverkehr: 18%).

Werkverkehr hat stark verloren

Verlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr zeigen sich darüber hinaus besonders bei einzelnen Gütergruppen, wie z.B. der Gütergruppe „Sonst. Rohmineralien“. Diese musste sowohl beim Gesamtaufkommen als auch insbesondere im Werkverkehr enorme Verluste verbuchen. Der gewerbliche Verkehr hingegen verzeichnete in genau dieser Gütergruppe die stärksten Zuwächse (um 98 Mio. Tonnen) und konnte damit ein großes Transportkontingent des Werkverkehrs übernehmen. Ein ähnliches Bild ist bei der Gütergruppe „Sonst. chemische Erzeugnisse“ zu beobachten. Während diese Gruppe im gewerblichen Verkehr der fünftgrößte Gewinner an Aufkommensmenge war – was darauf hindeutet, dass es immer mehr nicht näher spezifizierte Güter gibt, die in dieser Gruppe erfasst werden -, gehörte sie im Werkverkehr zu den größten Verlierern. Auch hier hat somit eine Verlagerung des Aufkommens vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr stattgefunden.

Verlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr

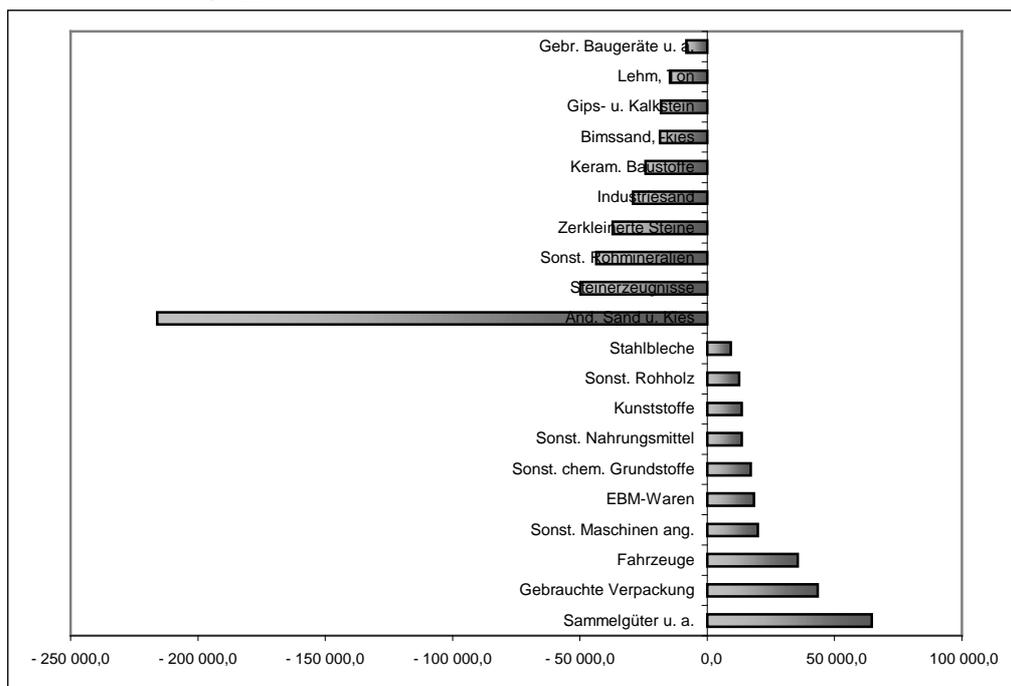
4 Top 10 der am stärksten gestiegenen bzw. gesunkenen Gütergruppen

Die überlegene Entwicklung des gewerblichen Verkehrs und die Veränderung der Güterstruktur werden auch bei der Betrachtung der zehn im Betrachtungszeitraum am stärksten gestiegenen bzw. gesunkenen Gütergruppen deutlich (Abbildung 5 und Tabelle A 5 des Anhangs). Dabei erkennt man, dass in erster Linie bei höherwertigen Produkten – wie z.B. Fahrzeugen und Maschinen – hohe Zuwachsraten zu beobachten sind. Zu den zehn Gütergruppen, die im Zeitablauf am meisten an Aufkommensmenge verloren haben, zählen hingegen durchweg Massengüter, die in der Bauindustrie benötigt werden. Den höchsten Verlust verzeichnete die Gruppe „And. Sand und Kies“ mit einem Rückgang von knapp 216 Mio. Tonnen.

Den stärksten Zuwachs verzeichnete im betrachteten Zeitraum die Gütergruppe „Sammelgüter“ (um 64,6 Mio. Tonnen). Diese Entwicklung zeigt, dass es zum einen in zunehmendem Maße Güter gibt, die sich nicht näher spezifizieren lassen und zum anderen die Transporte, bei denen unterschiedliche Güter abgeholt und weitertransportiert werden, zugenommen haben. Der Zuwachs rührt auch aus dem Transport von Containern – verbunden mit der im Untersuchungszeitraum zunehmenden Containisierung – her, der ebenfalls in diese Gruppe fällt. Das mengenmäßig zweitstärkste Wachstum verzeichnete die Gütergruppe „Gebrauchte Verpackung“ (um 43,4 Mio. Tonnen). Zum einen ist dies dadurch bedingt, dass im Betrachtungszeitraum der Gesamtverbrauch von Verpackungsmaterial anstieg, zum anderen traten im Betrachtungszeitraum Änderungen zur Verpackungsordnung in Kraft, die zu einer gestiegenen Verwertungsquote von Verpackungsmaterial führten.

Hohe Zuwächse vor allem bei höherwertigen Produkten

Abbildung 5: „Top 10“ der im Zeitraum 1999 bis 2008 am stärksten gewachsenen bzw. gesunkenen Gütergruppen in 1000 t

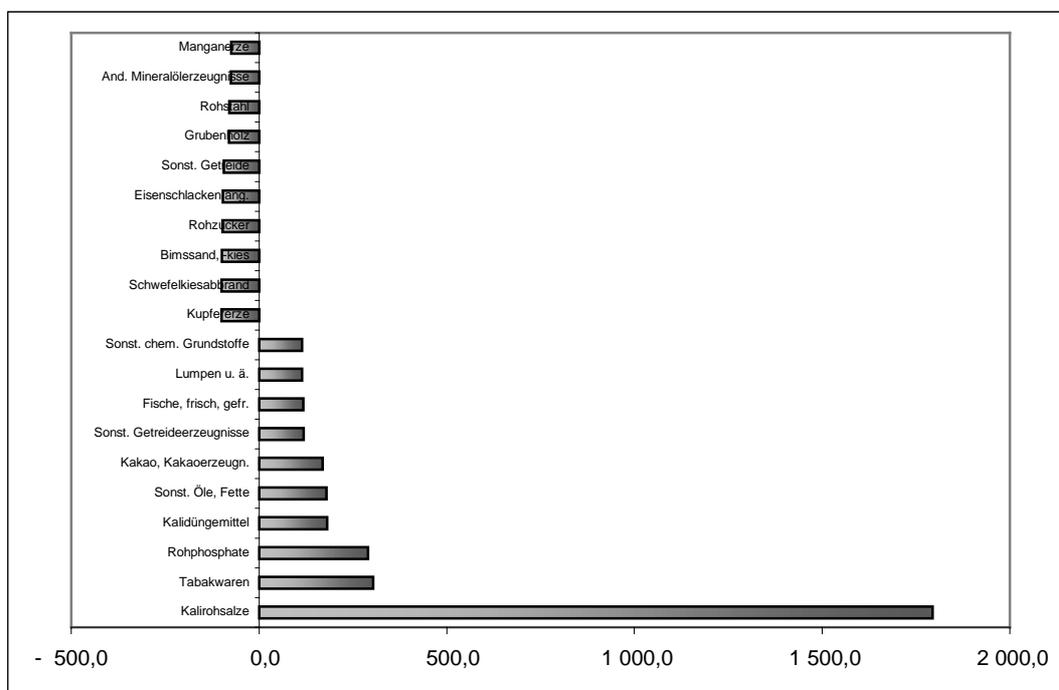


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Die Entwicklung der Gütergruppen im Zeitablauf zeigt sich jedoch nicht nur anhand der absoluten Werte, die besonders schwere Güter hervorheben, sondern auch anhand der prozentualen Veränderungen der Aufkommensmengen (siehe hierzu auch Tabelle A 6 des Anhangs). Jedoch ist hierbei zu beachten, dass ein geringes Ausgangsniveau bei insgesamt nur leichten Steigerungen, zu enormen prozentualen Veränderungen führen kann, die Gütergruppe insgesamt jedoch nur eine nachgeordnete Rolle spielt. Abbildung 6 zeigt, dass die Top 10 der absoluten Zuwachsraten in Gütergruppen nicht mit den Top 10 der prozentual am stärksten gewachsenen Gütergruppen übereinstimmen. Allerdings sind die Änderungsraten weitgehend auf die gleichen wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklungen zurückzuführen. Rückgänge lassen sich vor allem im Massengutbereich, Zuwächse bei höherwertigen Produkten beobachten. Hohe Zugewinne konnten so z.B. die Gütergruppe „Kalirohsalze“, die als Grundstoff in der exportorientierten chemischen Industrie und in der Düngemittelherstellung dient, und die Gütergruppe „Tabakwaren“ verbuchen. Zwar sank der Tabakwarenverbrauch in Deutschland im Betrachtungszeitraum, jedoch konnte gleichzeitig das tabakverarbeitende Gewerbe große Umsatzsteigerungen verbuchen. Einen verstärkten Absatz konnten die Tabakkonzerne vor allem in Osteuropa, der Türkei und Asien – insbesondere China – verzeichnen, da dort mit zunehmendem Wohlstand die Menschen verstärkt auf westliche Marken umstiegen. Deutsche Tabakkonzerne profitierten somit vom Export ihrer Produkte in die genannten Regionen.

Auch prozentuale Zugewinne vor allem bei wert-schöpfungsintensiven Produkten

Abbildung 6: „Top 10“ der im Zeitraum 1999 bis 2008 am stärksten gewachsenen bzw. gesunkenen Gütergruppen in %



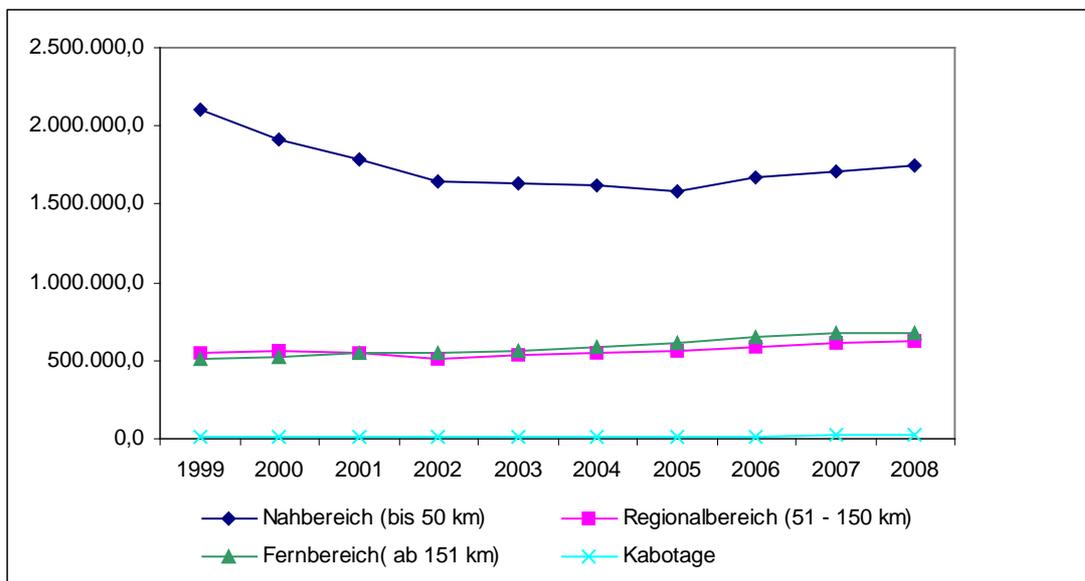
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Kontinuierliche
Aufkommensstei-
gerungen im Fern-
bereich

5 Aufkommensentwicklung nach Entfernungsbereichen

Die Zunahme von Beförderungen über größere Distanzen im Rahmen der nationalen und internationalen Arbeitsteilung wird auch offenkundig, wenn man die Entwicklung der Beförderungen nach Entfernungsbereichen betrachtet (Abbildung 7; siehe hierzu auch Tabelle A 7 des Anhangs). Die eingangs skizzierte allgemeine Entwicklung der beförderten Gütermengen spiegelt sich im Verlauf der Beförderungsmengen im Nahbereich wider. Dieser ist besonders von der Entwicklung der Bauindustrie geprägt. Die Abteilung „Steine, Erden einschl. Baustoffe“ ist mit einem Anteil von knapp zwei Dritteln der gesamten Aufkommensmenge der dominierende Part im Nahbereich. Im Regionalbereich ist hingegen nur ein leichter Rückgang der Beförderungsmenge im Zuge des wirtschaftlichen Abschwungs nach der Jahrtausendwende zu erkennen. Jedoch wurden auch hier durch die Dominanz der Abteilung „Steine, Erden einschl. Baustoffe“ Aufkommenszuwächse anderer Abteilungen teilweise noch kompensiert (siehe hierzu auch Tabelle A 9 des Anhangs). Im Fernbereich hingegen stammen die aufkommensstärksten Transportgüter aus der Abteilung 9 „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“ sowie der Abteilung 1 „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ (siehe hierzu auch Tabelle A 10 des Anhangs). Über den gesamten Zeitablauf ist daher in diesem Entfernungsbereich eine positive Entwicklung der beförderten Gütermengen zu beobachten. Das Aufkommen im Fernverkehr erhöhte sich im Betrachtungszeitraum um ein Drittel.

Abbildung 7: Entwicklung der beförderten Gütermenge nach Entfernungsbereichen im Zeitraum von 1999 bis 2008 in 1000 t



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Während der gewerbliche Verkehr in den letzten Jahren in allen Entfernungsbereichen einen verstärkten Zuwachs der beförderten Gütermenge verzeichnen konnte, nahm im Werkverkehr aufgrund seiner hohen Abhängigkeit von der Bauindustrie die beförderte Gütermenge im Nahbereich fast stetig ab, bei ungefähr gleich bleibender Beförderungsmenge im Regional- und Fernbereich (siehe hierzu auch die Abbildungen A 11 und A 12 des Anhangs). Im Nahbereich kann der Werkverkehr im Jahr 2008 zwar noch einen Anteil von ca. 47 % verzeichnen, mit zunehmender Entfernung zeigt sich jedoch die Dominanz des gewerblichen Verkehrs. Im Fernbereich hat der gewerbliche Verkehr einen Anteil von ca. 84 % inne.

Dominanz des gewerblichen Verkehrs bei hohen Entfernungen

Im gewerblichen Verkehr wird knapp die Hälfte des Güteraufkommens im Nahbereich befördert und knapp ein Drittel des Aufkommens entfällt auf den Fernbereich (Nahbereich: 48%; Regionalbereich: 21 %; Fernbereich: 30 %; Kabotage 1%). Im Werkverkehr werden rund 71 % des Güteraufkommens im niedrigsten Entfernungsbereich transportiert (Regionalbereich: 19 %; Fernbereich: 10 %; Kabotage: 0,4% ,siehe hierzu auch die Tabellen A 11 und A 12 des Anhangs). Somit spielt zwar der Nahbereich weiterhin die größte Rolle im Werkverkehr, von den in den letzten Jahren wieder leicht gestiegenen Beförderungsmengen auf geringen Distanzen profitierte jedoch fast ausschließlich der gewerbliche Verkehr.

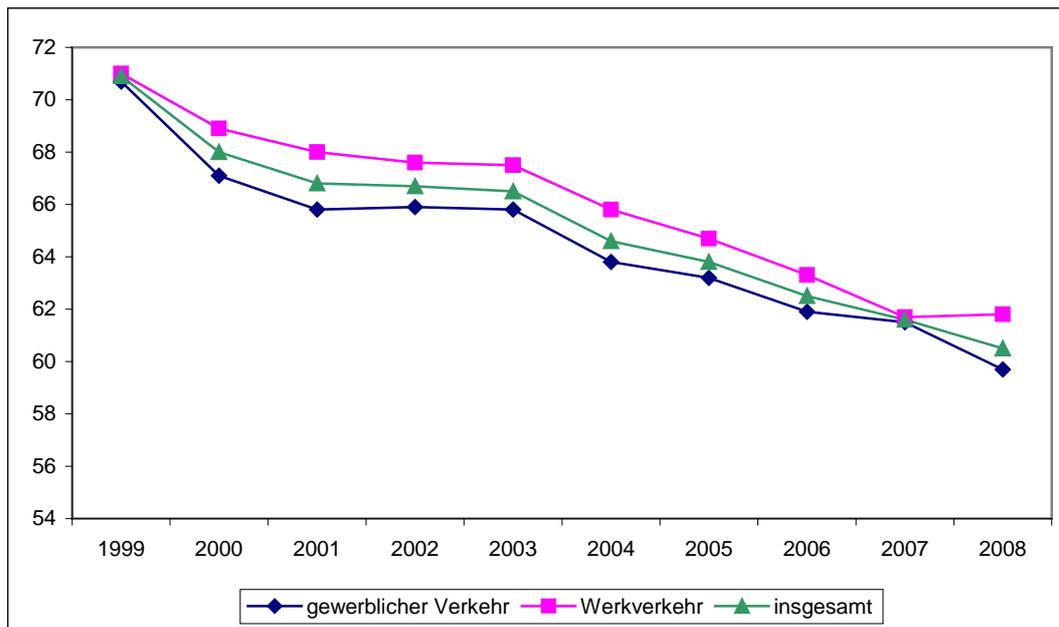
6 Entwicklung des Auslastungsgrads des Ladevermögens

Die Entwicklung der Güterabteilungen und der Güterstruktur spiegelt sich zudem in der gewichtsmäßigen Auslastung wider. Abbildung 8 stellt den Verlauf des Auslastungsgrads des Ladevermögens im Zeitraum 1999 bis 2008 dar.¹ Es zeigt sich, dass dieser sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr im Zeitverlauf kontinuierlich gesunken ist – lediglich im Jahr 2008 blieb er im Werkverkehr auf dem Vorjahresniveau stabil. Insgesamt ging die gewichtsmäßige Auslastung des Ladevermögens von 70,9 % im Jahr 1999 auf 60,5 % im Jahr 2008 zurück.

Rückgang des gewichtsmäßigen Auslastungsgrads

¹ Als Auslastungsgrad des Ladevermögens bezeichnet man den Grad der Beladung eines Lastkraftfahrzeugs. Er gibt das Verhältnis des tatsächlich beförderten Gewichts der Ladung zu dem gemäß Nutzlast möglichen zu befördernden Gewicht wieder (Gewicht der beförderten Gütermenge/ Ladevermögen (Nutzlast)). Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

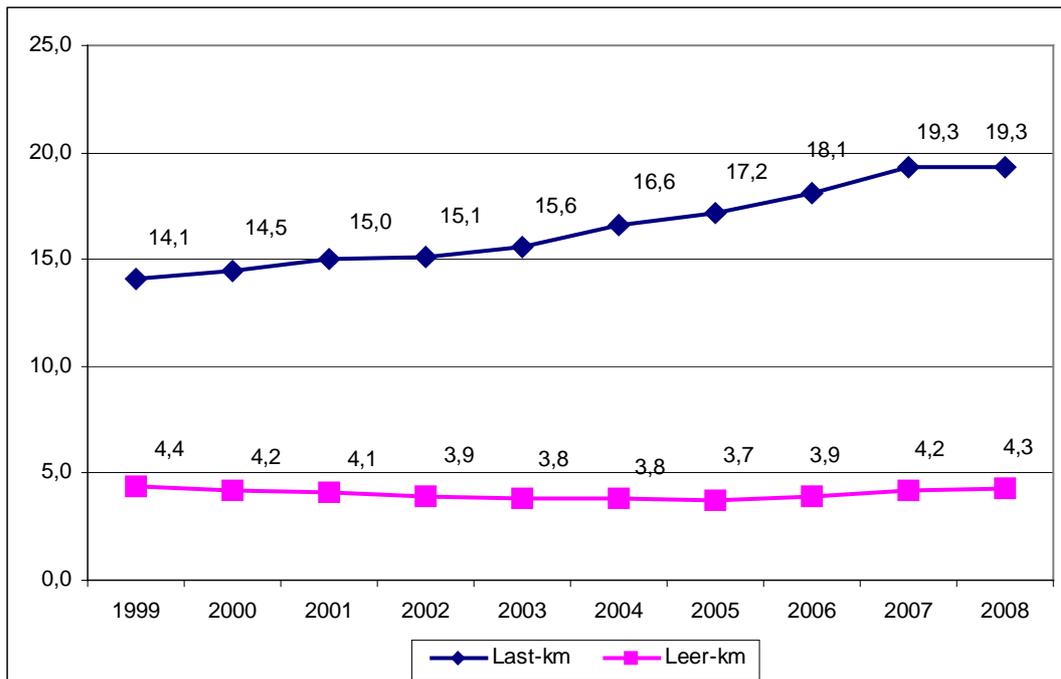
Abbildung 8: Entwicklung des Auslastungsgrads des Ladevermögens im Zeitraum von 1999 bis 2008 in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

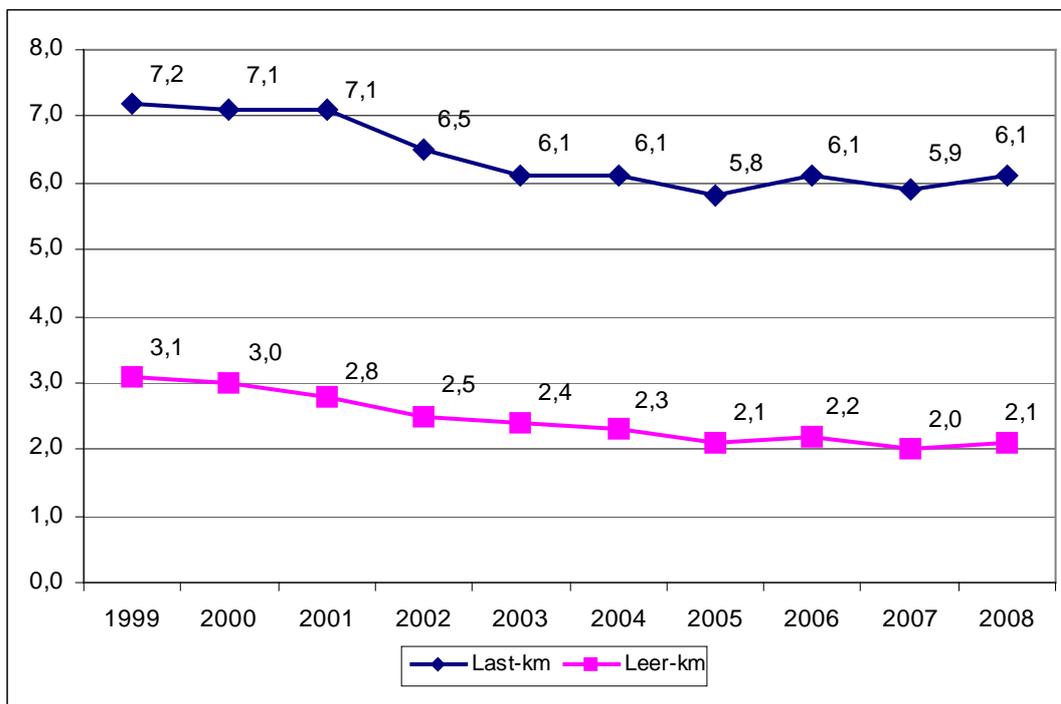
Dieser Prozess ist durch den Güterstruktureffekt bedingt. Die gewichtsträchtigen Massengüter – wie z.B. Steine, Erden, Kies etc. –, die zu einer hohen Auslastung des zulässigen Gesamtgewichts der Fahrzeuge führen, haben in den letzten Jahren an Bedeutung verloren. Da der Anteil der Massengüter an der gesamten Transportmenge im Werkverkehr höher ist als im gewerblichen Verkehr, liegt sein Auslastungsgrad stets etwas über dem des gewerblichen Verkehrs. Die Güterabteilungen, die hingegen stark gewachsen sind, vereinen vornehmlich vergleichsweise leichtere Güter in sich, so dass zwar der Auslastungsgrad des gewichtsmäßigen Ladevermögens rückläufig ist, hierdurch jedoch nicht auf eine ineffiziente Nutzung des Laderaums und eine Verringerung der volumenmäßigen Auslastung der Fahrzeuge geschlossen werden kann. Die Effizienz der Transporte zeigt sich vielmehr anhand der Entwicklung der Last- und Leerfahrten. Hierbei ist im Verlauf der letzten Jahre beim gewerblichen Verkehr ein Anstieg der Lastkilometer zu erkennen, während die Leerfahrten auf nahezu konstantem Niveau verblieben (siehe Abbildung 9). Beim Werkverkehr zeigt sich – entsprechend seiner abnehmenden Bedeutung – ein Rückgang der Lastkilometer sowie in gleichem Maße der Leerkilometer (siehe Abbildung 10). Insgesamt zeigt sich somit ein Trend zunehmender Lastfahrtenanteile.

Abbildung 9: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im gewerblichen Verkehr nach Last- und Leerkilometern in den Jahren 1999 bis 2008 in Mrd. Kilometern



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 10: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Werkverkehr nach Last- und Leerkilometern in den Jahren 1999 bis 2008 in Mrd. Kilometern



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildungsanhang

Abbildung A 1: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ im Jahr 1999 und 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 2: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ im Jahr 1999 und 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 3: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Feste mineralische Brennstoffe“ im Jahr 1999 und 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 4: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ im Jahr 1999 und 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 5: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Erze und Metallabfälle“ im Jahr 1999 und 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 6: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)“ im Jahr 1999 und 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 7: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Steine und Erden einschl. Baustoffe“ im Jahr 1999 und 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 8: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Düngemittel“ im Jahr 1999 und 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 9: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Chemische Erzeugnisse“ im Jahr 1999 und 2008



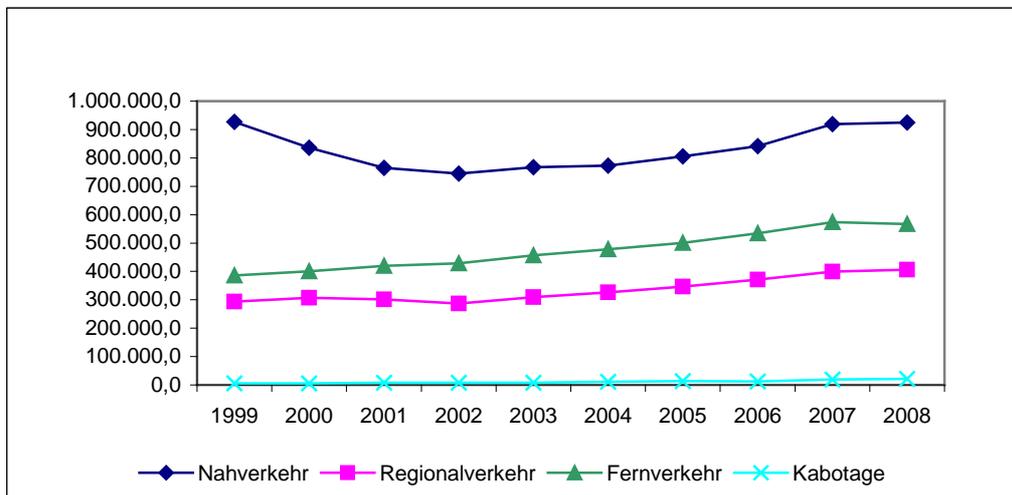
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 10: Anteil von gewerblichem Verkehr und Werkverkehr an der beförderten Gütermenge der Abteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“ im Jahr 1999 und 2008



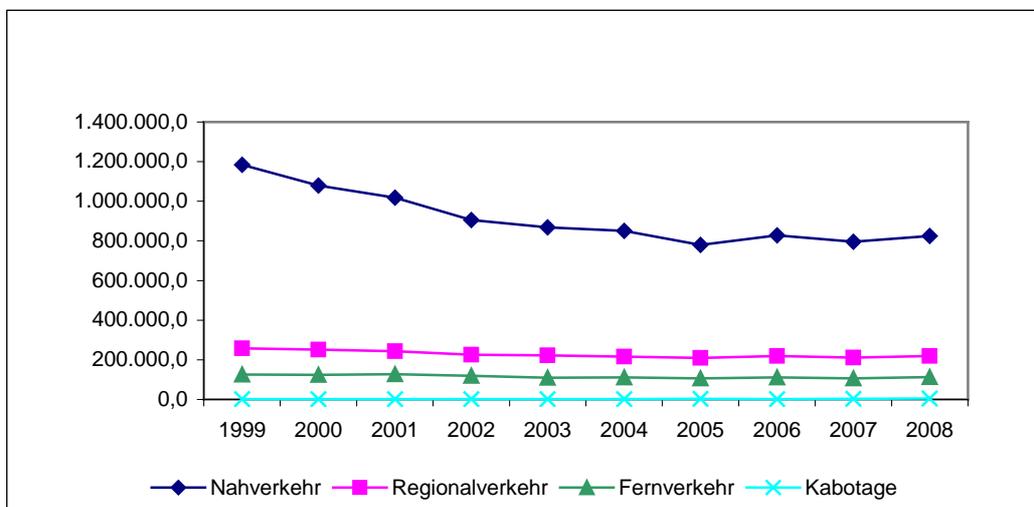
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 11: Entwicklung der beförderten Gütermengen im gewerblichen Verkehr nach Entfernungsbereich im Zeitraum 1999 bis 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung A 12: Entwicklung der beförderten Gütermengen im Werkverkehr nach Entfernungsbereich im Zeitraum 1999 bis 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabellenanhang

Tabelle A 1: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Verkehrsarten und Anteil der Verkehrsarten im Zeitraum 1999 bis 2008

Jahr	Gütermenge in 1000 Tonnen			Anteil gewerblicher Verkehr	Anteil Werkverkehr
	gewerblicher Verkehr	Werkverkehr	insgesamt		
1999	1.612.028,0	1.569.336,0	3.181.364,0	50,67%	49,33%
2000	1.548.846,6	1.456.256,9	3.005.103,5	51,54%	48,46%
2001	1.493.541,6	1.390.937,8	2.884.479,4	51,78%	48,22%
2002	1.467.426,0	1.252.736,9	2.720.162,9	53,95%	46,05%
2003	1.540.792,6	1.203.065,4	2.743.858,0	56,15%	43,85%
2004	1.587.343,1	1.179.824,2	2.767.167,3	57,36%	42,64%
2005	1.665.801,9	1.099.180,7	2.764.982,6	60,25%	39,75%
2006	1.759.471,0	1.159.854,0	2.919.325,0	60,27%	39,73%
2007	1.911.441,5	1.116.449,0	3.027.890,5	63,13%	36,87%
2008	1.917.406,7	1.160.438,6	3.077.845,3	62,30%	37,70%

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 2: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Güterabteilungen im Zeitraum 1999 bis 2008

Güterabteilung	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gas	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	Steine und Erden einschließlich Baustoffe	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut	insgesamt
1999	149.326,1	277.288,8	15.450,4	131.854,9	40.600,6	79.563,0	1.820.059,9	19.479,3	229.957,4	365.228,7	52.553,9	3.181.363,0
2000	176.464,9	288.479,6	15.792,5	117.032,1	47.244,9	71.928,3	1.589.664,5	21.459,4	225.670,0	395.464,2	55.903,0	3.005.103,5
2001	156.634,5	287.599,0	13.318,1	123.314,2	38.563,0	79.874,7	1.493.324,6	19.323,8	210.506,7	403.385,3	58.635,6	2.884.479,4
2002	150.790,4	288.231,0	13.340,1	103.147,9	35.313,7	71.812,3	1.388.945,0	19.498,3	198.590,4	393.893,3	56.600,6	2.720.163,0
2003	142.186,7	306.063,3	12.353,9	105.717,2	28.767,3	72.900,6	1.364.012,4	20.035,5	212.093,2	416.959,8	62.778,0	2.743.858,0
2004	149.175,9	310.485,7	15.229,0	104.852,4	31.588,4	79.120,8	1.337.219,1	21.147,9	214.429,2	428.427,1	75.491,7	2.767.167,3
2005	160.165,5	319.745,7	11.969,5	106.572,5	30.502,1	75.903,6	1.291.800,5	20.521,1	214.369,1	446.664,6	86.868,3	2.764.982,6
2006	161.537,0	329.040,5	13.237,4	112.778,7	38.388,1	86.140,6	1.349.343,5	23.155,6	226.238,8	486.879,0	92.585,8	2.919.325,0
2007	178.734,7	345.201,0	15.671,9	104.878,3	39.759,6	94.887,4	1.365.036,5	25.114,2	238.327,3	520.691,5	99.638,1	3.027.940,5
2008	184.968,6	342.320,1	13.979,7	125.484,8	39.000,5	98.263,4	1.356.919,1	27.324,8	268.413,5	525.178,6	95.992,2	3.077.845,3

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 3: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Güterabteilungen im gewerblichen Verkehr im Zeitraum 1999 bis 2008

Güterabteilung	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	Steine und Erden einschließlich Baustoffe	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut	insgesamt
1999	75.283,8	130.299,0	10.796,9	66.564,2	15.033,8	65.732,6	838.604,9	8.196,3	115.518,0	262.632,9	23.365,7	1.612.028,1
2000	99.749,5	140.154,3	10.701,8	56.319,3	22.762,2	57.822,6	716.949,6	8.460,6	116.689,7	292.141,0	27.096,2	1.548.846,8
2001	79.017,8	140.786,8	9.080,4	62.646,2	14.351,1	65.700,3	674.970,1	7.803,1	106.137,5	302.651,9	30.396,4	1.493.541,6
2002	80.433,7	147.670,7	10.203,8	51.173,3	12.173,6	58.371,6	657.126,4	8.043,0	108.701,9	303.316,7	30.211,4	1.467.426,0
2003	76.781,2	163.877,2	8.120,9	54.980,0	8.946,9	60.461,7	675.501,4	9.246,2	123.445,6	324.434,6	34.996,7	1.540.792,6
2004	82.316,2	174.396,7	10.991,3	54.814,5	10.904,9	66.538,5	663.528,1	9.298,3	128.117,2	341.389,7	45.047,7	1.587.343,1
2005	93.192,5	184.748,3	9.510,0	58.230,5	12.072,1	64.557,5	675.925,9	9.844,0	135.070,1	366.437,7	56.213,4	1.665.801,9
2006	89.746,2	197.520,8	9.574,1	63.234,6	15.008,5	73.148,0	702.393,3	10.406,0	140.961,5	397.213,0	60.265,0	1.759.471,0
2007	108.392,8	212.554,5	10.298,8	64.470,8	15.223,3	81.186,8	754.400,0	14.981,1	156.722,7	429.060,8	64.149,9	1.911.441,5
2008	108.615,9	211.896,5	10.893,0	72.604,7	16.324,3	81.742,5	722.145,2	15.518,9	183.609,1	430.742,4	63.314,2	1.917.406,7

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 4: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Güterabteilungen im Werkverkehr im Zeitraum 1999 bis 2008

Güterabteilung	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	Steine und Erden einschließlich Baustoffe	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut	insgesamt
1999	74.042,3	146.989,8	4.653,6	65.290,8	25.566,8	13.830,4	981.455,0	11.283,0	114.439,3	102.595,8	29.188,2	1.569.335,0
2000	76.715,4	148.325,3	5.090,7	60.712,8	24.482,7	14.105,7	872.715,0	12.998,9	108.980,3	103.323,2	28.806,9	1.456.256,9
2001	77.616,7	146.812,2	4.237,6	60.667,9	24.211,9	14.174,4	818.354,4	11.520,7	104.369,2	100.733,4	28.239,2	1.390.937,8
2002	70.356,7	140.560,3	3.136,3	51.974,6	23.140,1	13.440,8	731.818,6	11.455,2	89.888,5	90.576,6	26.389,2	1.252.736,9
2003	65.405,5	142.186,1	4.233,0	50.737,1	19.820,4	12.439,0	688.511,0	10.779,3	88.647,6	92.525,2	27.781,3	1.203.065,4
2004	66.859,7	136.089,0	4.237,7	50.037,9	20.683,5	12.582,3	673.691,1	11.849,6	86.312,0	87.037,5	30.444,0	1.179.824,4
2005	66.973,0	134.997,4	2.459,5	48.342,0	18.430,1	11.346,1	615.874,6	10.577,2	79.299,1	80.226,8	30.654,9	1.099.180,7
2006	71.790,8	131.519,6	3.663,3	49.544,1	23.379,7	12.992,6	646.950,2	12.749,6	85.277,4	89.665,9	32.320,8	1.159.854,0
2007	70.341,9	132.646,5	5.373,1	40.407,5	24.536,3	13.700,6	610.636,5	10.133,1	81.604,6	91.630,6	35.488,2	1.116.499,0
2008	76.352,7	130.423,6	3.086,7	52.880,1	22.676,2	16.520,8	634.773,9	11.805,9	84.804,4	94.436,3	32.678,0	1.160.438,6

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 5: Top 10 der absolut am meisten gestiegenen bzw. gesunkenen Gütergruppen im Zeitraum 1999 bis 2008

Nr.	Gütergruppe	Beförderte Gütermenge in 1000 Tonnen				
		Jan.-Dez. 2008	Jan.-Dez. 1999	Veränderung zu 1999		
				absolut	Rang	in %
999	Sammelgüter u. a.	144 821,5	80 216,0	64 605,5	1-1	80,5
991	Gebrauchte Verpackung	95 992,2	52 553,9	43 438,3	1-2	82,7
910	Fahrzeuge	69 015,7	33 512,3	35 503,4	1-3	105,9
939	Sonst. Maschinen ang.	56 033,5	36 190,2	19 843,3	1-4	54,8
949	EBM-Waren	37 421,7	18 998,8	18 422,9	1-5	97,0
819	Sonst. chem. Grundstoffe	31 974,7	14 918,2	17 056,5	1-6	114,3
139	Sonst. Nahrungsmittel	65 418,1	51 797,5	13 620,6	1-7	26,3
891	Kunststoffe	38 699,5	25 081,3	13 618,2	1-8	54,3
055	Sonst. Rohholz	34 003,4	21 450,5	12 552,9	1-9	58,5
541	Stahlbleche	27 375,8	18 154,4	9 221,4	1-10	50,8
612	And. Sand u. Kies	338 524,2	554 490,6	- 215 966,4	2-1	- 38,9
691	Steinerzeugnisse	94 172,1	143 938,6	- 49 766,5	2-2	- 34,6
639	Sonst. Rohmineralien	564 576,0	608 154,7	- 43 578,7	2-3	- 7,2
631	Zerkleinerte Steine	204 682,6	241 775,2	- 37 092,6	2-4	- 15,3
611	Industriesand	12 497,5	41 649,9	- 29 152,4	2-5	- 70,0
692	Keram. Baustoffe	17 189,1	41 434,7	- 24 245,6	2-6	- 58,5
613	Bimssand, -kies	316,8	18 810,6	- 18 493,8	2-7	- 98,3
633	Gips- u. Kalkstein	12 101,3	30 205,7	- 18 104,4	2-8	- 59,9
614	Lehm, Ton	19 448,6	34 058,2	- 14 609,6	2-9	- 42,9
992	Gebr. Baugeräte u. a.	21 958,0	30 150,3	- 8 192,3	2-10	- 27,2

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 6: Top 10 der prozentual am meisten gestiegenen bzw. gesunkenen Gütergruppen im Zeitraum 1999 bis 2008

Nr.	Gütergruppe	Beförderte Gütermenge in 1000 Tonnen				
		Jan.-Dez. 2008	Jan.-Dez.. 1999	Veränderung zu 1999		
				absolut	in %	Rang
713	Kalirohsalze	1 200,6	63,4	1 137,2	1 793,7	1-1
135	Tabakwaren	1 232,5	305,2	927,3	303,8	1-2
712	Rohphosphate	146,8	37,6	109,2	290,4	1-3
723	Kalidüngemittel	853,8	303,9	549,9	180,9	1-4
182	Sonst. Öle, Fette	7 602,2	2 721,2	4 881,0	179,4	1-5
132	Kakao, Kakaoerzeugn.	5 040,7	1 874,7	3 166,0	168,9	1-6
163	Sonst. Getreideerzeugnisse	12 247,7	5 613,6	6 634,1	118,2	1-7
142	Fische, frisch, gefr.	2 201,8	1 012,9	1 188,9	117,4	1-8
049	Lumpen u. ä.	3 264,9	1 522,3	1 742,6	114,5	1-9
819	Sonst. chem. Grundstoffe	31 974,7	14 918,2	17 056,5	114,3	1-10
452	Kupfererze	0,9	253,6	- 252,7	- 99,6	2-1
467	Schwefelkiesabbrand	3,3	347,8	- 344,5	- 99,1	2-2
613	Bimssand, -kies	316,8	18 810,6	- 18 493,8	- 98,3	2-3
111	Rohzucker	34,8	979,3	- 944,5	- 96,4	2-4
464	Eisenschlacken ang.	104,4	2 357,9	- 2 253,5	- 95,6	2-5
019	Sonst. Getreide	106,1	1 541,8	- 1 435,7	- 93,1	2-6
052	Grubenholz	26,5	128,4	- 101,9	- 79,4	2-7
515	Rohstahl	747,6	3 506,0	- 2 758,4	- 78,7	2-8
349	And. Mineralölerzeugnisse	1 153,4	4 491,9	- 3 338,5	- 74,3	2-9
455	Manganerze	20,0	76,0	- 56,0	- 73,7	2-10

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 7: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Entfernungsbereichen im Zeitraum 1999 bis 2008

Jahr	Gütermenge in 1000 Tonnen			
	Nah	Regional	Fern	Kabotage
1999	2.110.719,1	552.496,9	511.391,1	6.755,8
2000	1.915.917,3	558.455,1	523.461,8	7.269,3
2001	1.784.100,6	544.638,4	546.863,1	8.877,3
2002	1.650.359,5	513.586,1	547.646,5	8.570,9
2003	1.635.809,2	532.271,7	566.799,0	8.978,1
2004	1.622.870,7	542.786,0	589.459,6	12.050,9
2005	1.585.767,0	555.254,4	606.964,3	16.996,9
2006	1.669.672,1	589.829,4	645.011,8	14.811,6
2007	1.715.537,4	611.563,8	678.937,0	21.902,4
2008	1.749.227,7	624.320,4	679.320,0	24.977,1

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 8: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Güterabteilungen im Nahbereich im Zeitraum 1999 bis 2008

Güterabteilung	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	Steine und Erden einschließlich Baustoffe	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut	Insgesamt
1999	57.457,1	82.162,2	10.027,5	64.162,0	23.206,2	24.100,5	1.538.783,8	12.182,8	152.178,4	124.391,0	24.047,4	2.112.698,8
2000	71.959,3	87.403,6	9.750,3	56.173,2	24.942,3	22.877,1	1.322.511,4	14.683,1	149.644,6	132.896,1	25.272,9	1.918.113,8
2001	58.197,6	80.244,6	6.945,8	59.046,0	21.226,6	24.924,7	1.242.208,0	12.314,2	131.934,1	124.252,5	25.433,9	1.786.728,2
2002	54.939,9	76.757,4	7.906,2	45.716,9	20.130,4	23.082,8	1.148.748,7	12.209,3	121.776,2	118.557,9	23.512,5	1.653.338,2
2003	48.648,3	85.794,1	7.586,0	47.336,9	16.279,5	22.161,6	1.122.105,3	12.249,0	121.948,9	127.619,2	27.712,6	1.639.441,3
2004	52.784,0	88.795,9	8.193,3	47.566,1	17.525,5	22.737,7	1.091.734,6	12.877,6	123.967,7	127.551,7	34.608,0	1.628.342,1
2005	58.436,9	86.418,7	6.910,8	50.809,9	15.707,2	24.175,4	1.048.706,4	12.021,0	120.330,5	130.415,3	40.323,3	1.594.255,4
2006	54.896,5	89.709,7	7.683,4	53.330,5	21.043,0	27.184,6	1.093.145,9	15.249,8	124.903,3	144.880,5	43.813,3	1.675.840,7
2007	63.150,8	94.149,6	9.334,1	49.544,0	21.872,8	29.503,4	1.102.745,2	15.467,5	133.984,9	159.671,6	48.342,5	1.727.766,5
2008	67.199,3	97.034,1	7.960,0	61.763,9	20.075,1	31.544,0	1.090.554,2	18.041,1	157.407,7	164.524,6	47.837,2	1.763.941,2

Quelle: Kraffahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 9: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Güterabteilungen im Regionalbereich im Zeitraum 1999 bis 2008

Güterabteilung	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	Steine und Erden einschließlich Baustoffe	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut	Insgesamt
1999	48.967,1	96.606,2	2.377,4	47.527,5	10.015,6	18.426,1	199.743,2	4.182,3	31.009,3	80.869,8	14.273,9	553.998,3
2000	57.175,5	97.361,1	2.851,9	43.350,4	12.695,0	18.711,5	189.870,3	3.674,0	30.988,7	87.696,9	16.009,5	560.384,9
2001	50.446,4	98.387,6	3.052,5	44.514,2	10.311,4	19.316,5	178.063,0	4.120,4	31.284,6	90.680,0	17.038,1	547.214,7
2002	49.933,6	95.997,1	2.291,1	40.082,1	8.279,7	16.761,4	166.609,4	3.390,0	29.533,3	86.080,9	16.592,7	515.551,3
2003	50.404,1	100.651,8	1.854,0	41.548,3	7.730,8	16.674,5	168.288,2	3.436,4	34.062,0	91.498,1	18.016,2	534.164,4
2004	50.825,0	100.968,5	3.515,2	40.424,3	8.397,7	18.627,7	170.622,0	4.029,5	33.832,7	92.937,8	20.977,6	545.158,1
2005	54.077,8	108.363,1	1.941,4	39.766,8	8.292,4	17.120,4	167.868,3	4.434,2	33.978,0	97.979,6	25.058,9	558.880,8
2006	56.663,2	109.293,8	2.472,8	42.804,4	10.154,9	19.926,5	176.231,4	4.244,6	38.094,0	107.506,0	26.132,4	593.524,1
2007	61.938,7	113.357,3	3.073,7	39.276,4	10.039,1	22.721,3	181.049,6	5.410,9	40.697,4	110.970,3	27.194,0	615.728,8
2008	64.200,0	110.472,7	2.446,4	43.462,5	10.691,5	23.545,5	186.113,4	5.072,3	42.661,0	114.055,7	25.586,4	628.307,4

Quelle: Kraffahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 10: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Güterabteilungen im Fernbereich im Zeitraum 1999 bis 2008

Güterabteilung	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	Steine und Erden einschließlich Baustoffe	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut	Insgesamt
1999	42.901,9	98.520,4	3.045,6	20.165,5	7.378,8	37.036,4	81.532,9	3.114,3	46.769,7	159.967,9	14.232,6	514.666,0
2000	47.330,1	103.714,9	3.190,3	17.508,5	9.607,6	30.339,7	77.282,8	3.102,3	45.036,8	174.871,1	14.620,6	526.604,8
2001	47.990,5	108.966,8	3.319,8	19.853,9	7.024,9	35.633,5	73.053,5	2.889,2	47.287,9	188.452,8	16.163,6	550.536,5
2002	45.916,9	115.476,4	3.142,8	17.349,0	6.903,6	31.968,1	73.587,0	3.898,9	47.280,8	189.254,4	16.495,4	551.273,5
2003	43.134,3	119.617,3	2.913,9	16.832,0	4.757,0	34.064,5	73.619,0	4.340,1	56.082,4	197.842,6	17.049,2	570.252,2
2004	45.566,9	120.721,3	3.520,5	16.861,9	5.665,2	37.755,4	74.862,5	4.240,7	56.628,8	207.937,6	19.906,2	593.667,1
2005	47.650,8	124.963,9	3.117,2	15.995,9	6.502,5	34.607,9	75.225,9	3.965,9	60.060,6	218.269,7	21.486,1	611.846,4
2006	49.977,3	130.036,9	3.081,1	16.643,8	7.190,1	39.029,6	79.966,2	3.661,2	63.241,6	234.492,5	22.640,0	649.960,2
2007	53.645,1	137.694,1	3.264,0	16.057,9	7.847,7	42.662,8	81.241,7	4.235,8	63.645,0	250.049,6	24.101,5	684.445,2
2008	53.569,3	134.813,3	3.573,4	20.258,3	8.233,9	43.173,9	80.251,5	4.211,4	68.344,8	246.598,4	22.568,5	685.596,7

Quelle: Kraffahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 11: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Entfernungsbereichen im gewerblichen Verkehr im Zeitraum 1999 bis 2008

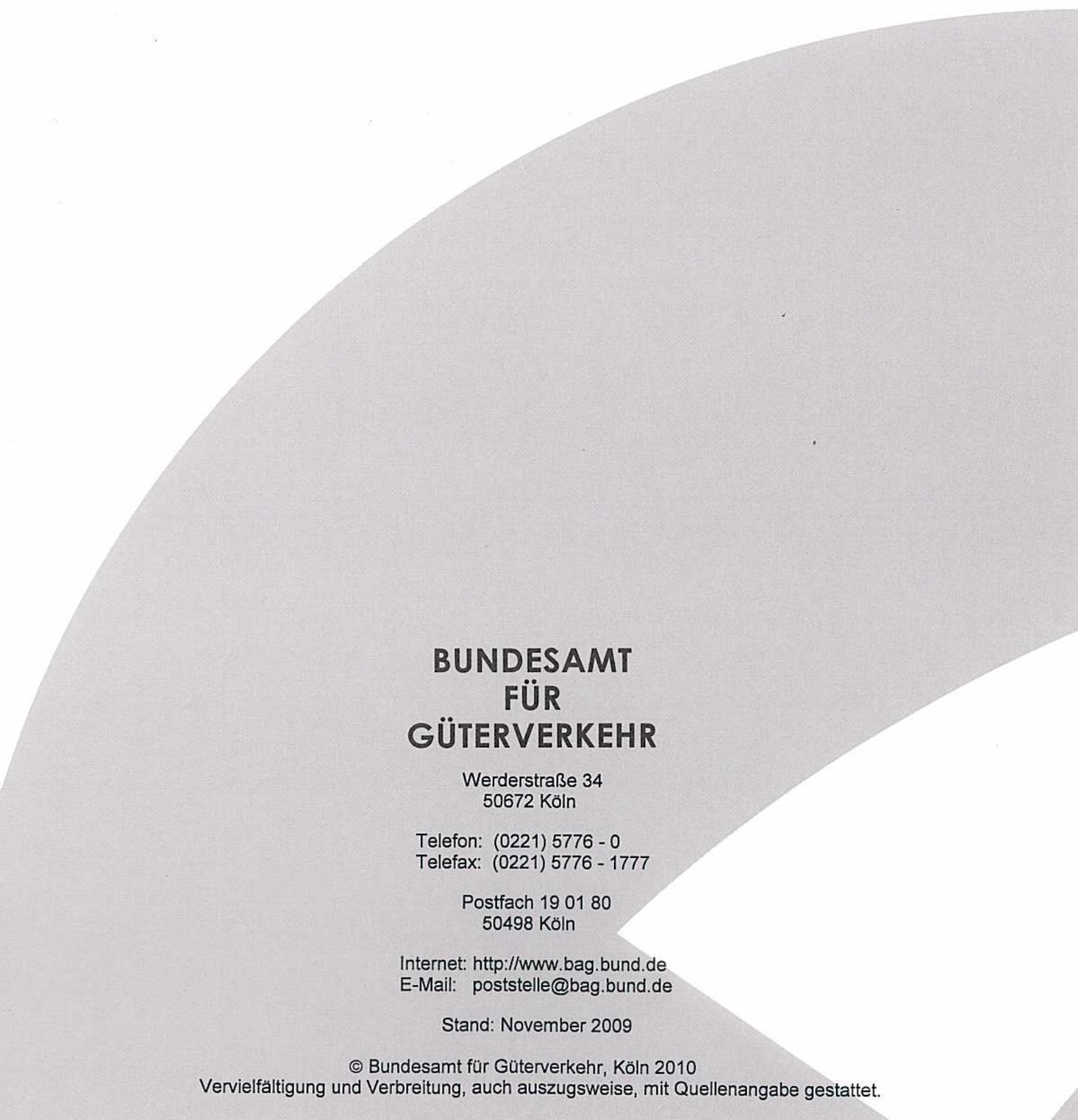
Jahr	Gütermenge in 1000 Tonnen			
	Nah	Regional	Fern	Kabotage
1999	926.932,3	293.966,2	385.487,1	5.642,5
2000	835.803,4	306.818,9	400.057,0	6.167,3
2001	765.198,1	301.362,1	419.147,3	7.834,1
2002	744.494,9	287.267,6	428.219,3	7.444,2
2003	767.107,8	309.286,4	456.483,7	7.914,7
2004	772.563,0	326.560,8	477.523,6	10.695,7
2005	805.273,1	346.399,3	501.107,8	13.021,7
2006	841.857,5	370.775,9	534.078,9	12.758,8
2007	919.001,6	399.717,9	573.357,5	19.364,5
2008	924.294,8	405.572,5	566.638,9	20.900,6

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle A 12: Entwicklung der beförderten Gütermengen in 1000 Tonnen nach Entfernungsbereichen im Werkverkehr im Zeitraum 1999 bis 2008

Jahr	Gütermenge in 1000 Tonnen			
	Nah	Regional	Fern	Kabotage
1999	1.183.788,8	258.530,8	125.904,0	1.113,3
2000	1.080.113,9	251.636,2	123.404,8	1.102,0
2001	1.018.902,5	243.276,3	127.715,8	1.043,3
2002	905.864,6	226.318,5	119.427,2	1.126,7
2003	868.701,5	222.985,3	110.315,3	1.063,4
2004	850.307,7	216.225,2	111.936,0	1.355,2
2005	780.493,9	208.855,1	105.856,5	3.975,2
2006	827.814,6	219.053,6	110.932,9	2.052,9
2007	796.535,8	211.845,9	105.579,4	2.537,9
2008	824.933,0	218.748,0	112.681,1	4.076,5

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Bundesamt für Güterverkehr.



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: November 2009