

TRANSPORT SITUATION IN GERMANY IN 2007

1. Traffic Trends

The following figures are descended from the medium-term prognosis "Summer 2007". Unfortunately no English version is available – therefore some explanations:

Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger – haulage splitted into the transport means:

Straßengüterverkehr – road haulage

- domestic trucks
- local transport
- regional transport
- long distance transport

foreign trucks

- border crossing
- cabotage

Eisenbahn - Rail

Binnenschifffahrt - Inland navigation

Rohrfernleitungen - pipelines

**Tabelle G-1: Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger
(Mrd Tkm; % p.a.)**

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | % 04-05 | % 05-06 | % 06-07 | % 07-08 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
| Straßengüterverkehr ¹ | 398,3 | 402,7 | 432,0 | 467,2 | 491,8 | 1,1 | 7,3 | 8,1 | 5,3 |
| Inländische Lkw | 266,9 | 271,8 | 288,9 | 308,9 | 322,3 | 1,8 | 6,3 | 7,0 | 4,3 |
| Nahverkehr | 26,0 | 25,6 | 27,3 | 29,6 | 30,1 | -1,5 | 6,6 | 8,6 | 1,7 |
| Regionalverkehr | 48,5 | 49,9 | 52,7 | 55,6 | 57,3 | 2,8 | 5,7 | 5,6 | 3,0 |
| Fernverkehr | 192,4 | 196,3 | 208,9 | 223,7 | 234,9 | 2,1 | 6,4 | 7,1 | 5,0 |
| Ausländische Lkw | 131,5 | 130,9 | 143,1 | 158,2 | 169,5 | -0,4 | 9,4 | 10,6 | 7,1 |
| Ausländische Lkw grenzüb. ² | 127,7 | 127,2 | 139,0 | 153,4 | 163,9 | -0,4 | 9,3 | 10,3 | 6,9 |
| Kabotage ³ | 3,8 | 3,7 | 4,1 | 4,8 | 5,6 | -2,2 | 11,3 | 18,0 | 16,0 |
| Eisenbahn ⁴ | 91,9 | 95,4 | 107,0 | 115,8 | 122,4 | 3,8 | 12,1 | 8,2 | 5,6 |
| Binnenschifffahrt | 63,7 | 64,1 | 64,0 | 66,1 | 66,8 | 0,7 | -0,2 | 3,3 | 1,1 |
| Rohrfernleitungen ⁵ | 16,2 | 16,7 | 15,8 | 15,9 | 16,7 | 3,1 | -5,4 | 0,2 | 5,3 |
| Alle Landverkehrsträger ¹ | 570,1 | 578,9 | 618,8 | 665,0 | 697,8 | 1,5 | 6,9 | 7,5 | 4,9 |

Quellen:

Kraffahrtbundesamt, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

1 Einschl. Kabotage ausländischer Lkw

2 Für 2004/5 Daten lt. KBA / Eurostat, ergänzt um Drittlandsfahrzeuge; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

3 Für 2003/4/5 Daten lt. KBA / Eurostat; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

4 Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

5 Nur Rohöl

Passenger Transport

Individual traffic

Public transport

Road traffic

- lines/routes

- occasional

Rail traffic

- local

- long distance

Public (local) transport

Public (long distance) transport

All

**Tabelle P-1: Personenverkehrsleistung der Landverkehrsträger
(Mrd Pkm; % p.a.)**

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | % 04-05 | % 05-06 | % 06-07 | % 07-08 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Individualverkehr ¹ | 887,4 | 869,7 | 863,8 | 869,8 | 879,4 | -2,0 | -0,7 | 0,7 | 1,1 |
| Öffentlicher Verkehr | 155,6 | 158,3 | 161,8 | 163,7 | 164,8 | 1,7 | 2,2 | 1,2 | 0,7 |
| Straßenverkehr | 82,7 | 82,5 | 83,0 | 83,3 | 83,6 | -0,3 | 0,7 | 0,3 | 0,3 |
| Linienverkehr ² | 55,3 | 55,7 | 56,1 | 56,2 | 56,3 | 0,7 | 0,8 | 0,2 | 0,1 |
| Gelegenheitsverkehr ² | 27,4 | 26,8 | 26,9 | 27,0 | 27,3 | -2,4 | 0,5 | 0,6 | 0,8 |
| Eisenbahnverkehr | 72,9 | 75,8 | 78,7 | 80,4 | 81,3 | 4,1 | 3,8 | 2,1 | 1,1 |
| Nahverkehr ³ | 40,5 | 42,1 | 44,3 | 45,2 | 45,5 | 4,1 | 5,0 | 2,2 | 0,7 |
| Fernverkehr ³ | 32,4 | 33,7 | 34,5 | 35,2 | 35,7 | 4,0 | 2,4 | 2,1 | 1,5 |
| Öffentlicher Nahverkehr ⁴ | 95,8 | 97,9 | 100,4 | 101,5 | 101,8 | 2,1 | 2,6 | 1,1 | 0,4 |
| Öffentlicher Fernverkehr ⁵ | 59,8 | 60,4 | 61,4 | 62,3 | 63,0 | 1,1 | 1,5 | 1,4 | 1,2 |
| Alle Landverkehrsträger | 1.043,0 | 1.028,0 | 1.025,6 | 1.033,5 | 1.044,2 | -1,4 | -0,2 | 0,8 | 1,0 |

Quellen:

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Statistisches Bundesamt, BVU (Prognosen: kursiv)

Anmerkungen:

Wie im Text erwähnt, wurde das Niveau der Zeitreihen des Individualverkehrs an die Bereinigung nach den Erhebungen des Jahres 2002 sowie der Zeitreihen des Öffentlichen Verkehrs an die seit 2004 durchgeführte Jah-reserhebung angepasst

- 1 Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen
- 2 Abgrenzung nach Personenbeförderungsgesetz in Linienverkehr (Private Busse (Nah- und Fernverkehr), kommunale Busse, Straßenbahn, U-Bahn) einerseits und Gelegenheitsverkehr (Reisebusse (Nah- und Fernverkehr)) andererseits
- 3 Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr nach Zuggattungen
- 4 Öffentlicher Nahverkehr: Straßen-Linienverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Nahverkehr
- 5 Öffentlicher Fernverkehr: Straßen-Gelegenheitsverkehr (siehe Anm. 2) + Eisenbahn-Fernverkehr

2. Obstacles to the development of transport

Road Haulage (Swiss border): Basically the reason for waiting times is that the customs authorities are not working during the night. (Swiss driving restrictions between 22 h and 5 h.) Further there is a lack of infrastructure on the main borders to Switzerland. Particularly the number of lorry parkings is not sufficient. Often there are long queues of lorries on the emergency lanes of the motorways. From the point of view of road safety this practice is highly risky.

Rail Transport: Reference should again be made to problems such as lack of interoperability and of a harmonised homologation procedure for locomotives.

Aviation: The security requirements according to Regulation (EC) 2320/2002 might entail delays for air freight delivery and for the forwarders.

3. Best practices in transport infrastructure regulation

3.1. The HGV tolls in Germany which is based on satellite and mobile communications technology has proved to be an innovative, environmentally friendly and fair system for allocation of infrastructure costs. The tolls ensure infrastructure charging based on the "user pays" principle to maintain and expand the motorway network - the prerequisite of a modern transport infrastructure.

- For the first time the proportion of empty long-distance journeys fell under 10 %
- Number of containers carried by train approx. 7 % higher
- Increase of the purchase of cleaner HGVs by 6 %

3.2. The Federal Government is pursuing a broad-based package of measures comprised of technical, regulatory policy, price policy and investment measures in order to ensure sustainable, environmentally-friendly and resource-conserving personal and freight mobility.

3.3. Encouraging private investments: The concession for the first "A model" pilot project in Germany started on 1. May 2007. The project launch is expected to send a good signal to the PPP market. A model pilot projects will pave the way for public-private partnerships in the construction of federal trunk roads.

4. Infrastructure investments (split)

- Road 52 % (4.700 Mio.)
- Rail 39 % (3.900 Mio.)
- Inland Waterways 9 % (800 Mio.)