



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	6
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	6
2.2	Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen	8
3	Straßengüterverkehr	12
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	12
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	12
3.1.2	Entwicklung der Kabotage	16
3.1.3	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	20
3.1.4	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	21
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	22
3.2.1	Beförderungsentgelte	22
3.2.2	Kosten	23
3.2.3	Ertragslage	25
3.2.4	Investitionen	26
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	28
4	Eisenbahngüterverkehr	29
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	29
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	32
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße	35
4.3.1	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr	35
4.3.2	Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)	39
5	Binnenschiffsgüterverkehr	40
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	40
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	43
5.2.1	Kostenentwicklung	43
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	44
5.2.3	Tankschifffahrt	45
5.2.4	Entwicklung der Insolvenzen	46
5.2.5	Kapazitätsentwicklung	47
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	49

1 Zusammenfassung

Nach einem moderaten Wachstum im Jahr 2013 legte der Güterverkehr in Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2014 deutlich zu. Die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr transportierte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um rund 7,5 % auf 1,73 Mrd. t, die Verkehrsleistung im Inland stieg um 3,3 % auf 226,1 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Infolge des Konjunkturverlaufs der deutschen Wirtschaft fiel das Mengen- und Leistungswachstum im Güterverkehr dabei im ersten Quartal höher aus als im zweiten Quartal 2014. Vor allem die Bauwirtschaft profitierte von der sehr milden Witterung zu Beginn des Jahres 2014. Der Straßengüterverkehr verzeichnete den höchsten absoluten und prozentualen Mengenzuwachs aller Landverkehrsträger, der Schienengüterverkehr den höchsten prozentualen Leistungsanstieg. Beide Verkehrsträger steigerten im Betrachtungszeitraum ihre Anteile am Modal Split zu Lasten der Wasserstraße. Die Binnenschifffahrt verbuchte im 1. Halbjahr 2014 eine rückläufige Verkehrsleistung, die u. a. auf eine Abnahme der Durchgangsverkehre zurückzuführen ist.

Gesamtverkehr

Mit einem Zuwachs von 8,9 % bei der Gütermenge und 3,9 % bei der Verkehrsleistung wies der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im 1. Halbjahr 2014 überproportionale Steigerungen auf. Mengen- und Leistungssteigerungen gab es in allen Entfernungsbereichen, sie zeigten sich sowohl beim gewerblichen Verkehr als auch beim Werkverkehr. Aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage aus dem Baubereich wies der Nahbereich überproportionale Wachstumsraten auf. Allerdings beschränkten sich die Zuwächse auf den deutschen Binnenverkehr. Der seit dem Jahr 2008 zu beobachtende Rückgang des grenzüberschreitenden Verkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2014 fort. Für gebietsfremde Fahrzeuge weist die Mautstatistik im 1. Halbjahr 2014 einen Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen von 7,6 % aus. Insgesamt nimmt der Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu: Im 1. Halbjahr 2014 erbrachten Fahrzeuge der Emissionsklassen EEV und Euro VI kumuliert rund 26 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland, unter zusätzlicher Einbeziehung der Emissionsklasse Euro V waren es rund 88 %. Die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland erhöhte sich im Jahr 2013 auf rund 3,7 %. Im Vergleich zum Jahr 2012 steigerten gebietsfremde Fahrzeuge ihre Kabotageleistungen in Deutschland um rund 20 % auf knapp 10,0 Mrd. tkm.

Straßengüterverkehr

Angesichts des deutlichen Anstiegs der Verkehrsnachfrage verzeichnete ein Gutteil der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen im Betrachtungszeitraum Aufkommens- sowie Umsatzsteigerungen. In Verbindung mit einer moderaten Kostenentwicklung, die durch ein gesunkenes Kraftstoffkostenniveau bei andererseits höheren Personalaufwendungen geprägt war, bedingte dies eine stabile Entwicklung der Ertragslage. Die Umsatzrenditen der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Güterkraftverkehrsunter-

Betriebswirtschaftliche Entwicklung

nehmen lagen mehrheitlich zwischen einem und drei Prozent. Einen deutlichen Rückgang verzeichneten in der ersten Jahreshälfte 2014 die Insolvenzen, die Zahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen sank ebenfalls. Fuhrparkseitig wurden überwiegend planmäßige Ersatzinvestitionen vorgenommen; bezüglich Erweiterungsinvestitionen herrschte weiterhin Zurückhaltung. Der Flottenanteil von Euro VI-Fahrzeugen steigt.

Im Schienengüterverkehr wurde die Mengen- und Leistungsentwicklung ebenfalls positiv durch das konjunkturelle Umfeld und die milde Witterung zu Jahresbeginn beeinflusst. Abgesehen von den negativen Auswirkungen des Unwetters ELA im Juni berichteten die Eisenbahnunternehmen in der ersten Jahreshälfte 2014 überwiegend von einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Entgeltsteigerungen wurden meist über bestehende Anpassungsvereinbarungen im Bereich der Energie- und Infrastrukturkosten realisiert und entsprachen in ihrer Höhe weitgehend der kostenseitigen Entwicklung. Marktsegmente, in denen überwiegend die (ehemaligen) Staatsbahnen bzw. deren Tochterunternehmen operierten oder ein direkter Wettbewerb zum Straßengüterverkehr bestand, waren allerdings weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität und einem entsprechenden Preisdruck geprägt. Zusätzliche Kostenbelastungen ergaben sich für einen Gutteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund von Regulierungsmaßnahmen. Die Mehrzahl der Unternehmen berichtete dennoch von einer weitgehend konstanten Ertragslage. Der Kombinierte Verkehr setzte sein Wachstum fort. Während es grenzüberschreitend bzw. im Durchgangsverkehr sowohl bei Containern und Wechselbehältern als auch bei Sattelanhängern ein dynamisches Wachstum gab, kam es national zu einer rückläufigen Entwicklung.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt verbuchte in der ersten Jahreshälfte 2014 Mengenzuwächse bei einer gleichzeitig rückläufigen Verkehrsleistung. Die Trockengüterschifffahrt profitierte aufkommenseitig u. a. von Nachfragesteigerungen aus der Bauwirtschaft und dem Containerbereich. Rückläufige Transitbeförderungen – insbesondere von Kohle von den ARA-Häfen nach Frankreich – drückten jedoch die Verkehrsleistung ins Minus. Die moderate Nachfrage- und eine ebensolche Frachtenentwicklung spiegelten sich in der ersten Jahreshälfte 2014 in der Umsatz- und Ertragslage der Unternehmen der Trockengüterschifffahrt entsprechend wider. Die Tankschifffahrt verzeichnete im Vergleichszeitraum sowohl Mengen- als auch Leistungsrückgänge. Der milde Winter und geringe Impulse von der Lagerseite wirkten sich hier negativ auf die Verkehrsnachfrage aus. Angesichts dessen und eines hohen Kapazitätsangebots gerieten die Frachtraten erneut unter Druck. Die finanzielle Lage vieler Tankschifffahrtsunternehmen blieb angespannt. Trotz anhaltend schwieriger branchenwirtschaftlicher Rahmenbedingungen gingen die Insolvenzen in der Binnenschifffahrt im Vergleichszeitraum ausgehend von einem niedrigen Niveau zurück. Rückläufig entwickelte sich zuletzt auch das Kapazitätsangebot der deutschen Binnenschiffsflotte. Gleichwohl bestehen die Laderaumüberhänge im Rheinstromgebiet fort.

Binnenschifffahrt

Summary

Following moderate growth in 2013, freight traffic in Germany showed a significant increase in the first half of 2014. In comparison with the previous year, the volume of freight transported in road, rail and inland waterway transport overall increased by some 7.5% to 1.73 billion tons, while the transport performance figure grew by 3.3% to 226.1 tkm (excluding foreign vehicle road freight in Germany). As a result of the economic cycle in the German economy, the growth in volume and performance in freight traffic turned out to be higher in the first quarter of 2014 than in the second quarter. The construction industry, in particular, benefited from the extremely mild weather at the beginning of 2014. Road freight exhibited the highest absolute and percentage volume growth of all the land transport modes, while rail freight transport recorded the highest percentage increase in performance. In the period under review, both of these transport modes improved their shares of the modal split at the expense of inland waterways. In the 1st half of 2014, inland navigation registered a downward transport performance – due, in part, to a decline in through traffic.

Overall transport

In the 1st half of 2014, German vehicle road freight, with an 8.9% growth in volume of goods transported and 3.9% in transport performance, exhibited disproportionately high increases. Volume and performance increased in all distance ranges, both in commercial transport and own-account transport. The local area also recorded disproportionately high growth rates due to high transport demand from the building industry. This growth, however, was limited to German domestic transport. The decline in cross-border traffic with German trucks, observed since 2008, continued in the first half of 2014. The toll statistics in the 1st half of 2014 revealed a growth in the mileage of foreign vehicles subject to toll charges amounting to 7.6%. Overall, the use of more environmentally friendly vehicles has increased: In the 1st half of 2014, the mileage subject to toll in Germany of vehicles in the EEV and Euro VI emission classes amounted to some 26% of all mileage subject to toll charges, a share that rose to approx. 88% when vehicles of the Euro V emission class were included. In 2013, the cabotage penetration rate in Germany rose to approx. 3.7%. In comparison with 2012, foreign vehicles increased their cabotage performance in Germany by some 20% achieving just under 10 billion tkm.

Road freight

In the light of the significant increase in transport demand, a large number of German road haulage companies recorded growth in both volume and turnover in the period under review. This, combined with a moderate development in costs, characterised by a decline in the level of fuel costs – albeit with higher personnel costs, resulted in a stable development in the profit situation. The return on sales revenues of the road haulage companies included in the market observation undertaken by the Federal Office were for the most part between one and three percent. A significant drop in insolvencies was recorded in the first half of 2014, while the number of business terminations and

Economic development

business deregistrations also declined. As far as vehicle fleets are concerned, scheduled replacement investment predominated, while reluctance continued to exist with regard to expansion investment. The proportion of Euro VI vehicles in fleets is growing.

In rail freight transport, the economic environment and the mild weather also had a positive impact on the development of volume and performance. Disregarding the negative effects of the ELA storm in June, railway companies mainly reported good order and workload situations. Increases in remuneration were primarily realised by existing adjustment agreements in the areas of energy and infrastructure costs, the level of the increases largely reflecting the development in costs. Market segments, in which the (former) state railways (or their subsidiary companies) for the most part operated or in which direct road freight competition existed, however, remained characterised by high levels of competition and a corresponding price pressure. Additional cost burdens resulted for a large number of railway companies due to regulatory measures. Nevertheless, the majority of companies reported a largely constant profit situation. Combined transport sustained its growth. Although dynamic growth with cross-border and through traffic in containers and swap bodies as well as semi-trailers was exhibited, a downturn in development occurred from a national perspective.

Rail freight transport

In the first half of 2014, inland navigation recorded volume growth together with a simultaneous decline in transport performance. Dry goods shipping volumes benefited from – amongst other things – growth in demand from the construction industry and the container area. Declines in transit traffic – particularly of coal from ARA ports to France, however, forced the transport performance into the red. In the first half of 2014, the moderate demand and the equally moderate development of freight rates were correspondingly reflected in the sales and profit situation of dry goods shipping companies. Tanker transport recorded declines in both volume and performance in the reference period. In this regard, the mild winter and low storage impulses negatively contributed to the transport demand.

Inland navigation

In the light of this as well as of the high capacity availability, freight rates again came under pressure. The financial situation of many tanker transport companies remained difficult. Despite the persistence of challenging economic framework conditions in the industry, the number of insolvencies in inland navigation – starting from a low level – declined in the reference period. Finally, capacity availability in the German inland waterways fleet also exhibited a downturn in development. Notwithstanding this, however, the surplus cargo capacities in the river Rhine persist.

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Die deutsche Wirtschaft hat nach dynamischem Jahresbeginn im weiteren Verlauf des Jahres 2014 an Schwung verloren. Nachdem das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Quartal 2014 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal noch um 2,5 % gestiegen war, lag es im 2. Quartal 2014 nur noch um 0,8 % höher als im 2. Quartal 2013. Sowohl das Verarbeitende Gewerbe als auch das Baugewerbe steigerten in der ersten Jahreshälfte 2014 ihre Wirtschaftsleistung, wobei insbesondere im 1. Quartal 2014 größere Anstiege der Bruttowertschöpfung zu verzeichnen waren. Positive Impulse kamen in den ersten beiden Quartalen 2014 vorwiegend aus dem Inland. Sowohl die privaten als auch die staatlichen Konsumausgaben nahmen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zu. Einen Anstieg verzeichneten ebenso die Ausrüstungsinvestitionen – hierunter fallen hauptsächlich Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – und die Bauinvestitionen. Der Bausektor profitierte zudem von der sehr milden Witterung zu Beginn des Jahres 2014. Die deutschen Ein- und Ausfuhren legten im Betrachtungszeitraum ebenfalls zu. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden von Deutschland im 1. Halbjahr 2014 Waren im Wert von 558,3 Milliarden Euro exportiert und Waren im Wert von 459,0 Milliarden Euro importiert. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 verzeichneten die deutschen Ausfuhren damit ein Plus von 2,4 %, die deutschen Einfuhren legten um 2,6 % zu. Der deutsche Außenhandel mit Ländern der Eurozone wuchs dabei leicht unterproportional. Insgesamt entfielen in der ersten Jahreshälfte 2014 rund 58,6 % aller deutschen Exporte und 65,6 % aller deutschen Importe auf EU-Mitgliedstaaten.

Gesamtwirtschaftliche
Entwicklung

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung fand in der ersten Jahreshälfte 2014 ihren Niederschlag in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Als Folge der konjunkturellen Entwicklung der deutschen Wirtschaft fiel das Mengen- und Leistungswachstum im Güterverkehr im ersten Quartal höher aus als im zweiten Quartal 2014. Insgesamt erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr transportierte Gütermenge um rund 7,5 % auf rund 1.733,7 Mio. t; die Verkehrsleistung im Inland stieg um 3,3 % auf 226,1 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Während dabei im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum alle Verkehrsträger eine Erhöhung des Güteraufkommens verzeichneten, musste bei der Verkehrsleistung die Binnenschifffahrt als Einzige einen Rückgang hinnehmen (siehe Tabelle 1).

Gesamtverkehr

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹		
	1. Hj. 2013	1. Hj. 2014	Veränderung in %	1. Hj. 2013	1. Hj. 2014	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2,3}	1.319,5	1.437,0	8,9	135,6	140,9	3,9
Schienen-güterverkehr	181,1	183,8	1,5	53,8	56,5	4,9
Binnenschiffgüterverkehr	111,5	112,8	1,1	29,4	28,7	-2,2
Gesamter Güterverkehr ³	1.612,1	1.733,7	7,5	218,8	226,1	3,3

¹ Verkehrsleistung in Deutschland.

² Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Fahrzeuge, ohne Kabotage.

³ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Nachdem der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2013 von allen Verkehrsträgern noch die geringsten Zuwachsraten aufgewiesen hatte, erzielte er mit einem Plus von 8,9 % im 1. Halbjahr 2014 im intermodalen Vergleich die höchsten prozentualen und absoluten Mengensteigerungen. Mit einem Plus von 3,9 % fiel das Leistungswachstum auf der Straße allerdings schwächer aus als auf der Schiene. Die Zuwächse im Straßengüterverkehr beschränkten sich dabei auf den deutschen Binnenverkehr. Der seit dem Jahr 2008 zu beobachtende Rückgang des grenzüberschreitenden Verkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2014 fort. Mengen- und Leistungssteigerungen gab es in allen Entfernungsbereichen sowohl beim gewerblichen Verkehr als auch beim Werkverkehr. Die hohe Verkehrsnachfrage aus dem Bausektor bescherte dem Nahbereich überproportionale Wachstumsraten. Sowohl der Schienen- als auch der Binnenschiffgüterverkehr partizipierten in der ersten Jahreshälfte 2014 an einem höheren Transportaufkommen an Baustoffen, Eisenerzen und Containern. Eine rückläufige Transportnachfrage zeigte sich hingegen bei den Mineralölzeugnissen. Insgesamt verzeichnete der Schienengüterverkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 einen Anstieg des Beförderungsaufkommens von 1,5 % und der Verkehrsleistung von 4,9 %. Die Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen entwickelte sich mit einem Plus von 1,1 % bei der Transportmenge und einem Minus von 2,2 % bei der Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum von allen Verkehrsträgern am schwächsten. Dabei standen insbesondere die deutliche Abnahme der Durchgangsverkehre und die schwache Nachfrage aus dem Mineralölsektor einem besseren Halbjahresergebnis entgegen.

Mengenzuwächse bei allen Verkehrsträgern

Da unterjährige Daten zur Entwicklung der Verkehrsleistung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland nicht vorliegen, sind abschließende Aussagen zur Gesamtentwicklung des Straßengüterverkehrs im 1. Halbjahr 2014 nicht möglich. Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellte gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2014 – weist

Modal Split

für das Gesamtjahr 2014 einen prognostizierten Verkehrsleistungsanstieg gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland in Höhe von 5,8 % aus. Nach der Mautstatistik des Bundesamtes verzeichneten gebietsfremde Fahrzeuge im Zeitraum von Januar bis Juni 2014 einen Fahrleistungsanstieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 7,6 %. Zum Vergleich: Die mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge stiegen im Vergleichszeitraum lediglich um 1,3 %. Insgesamt deuten die vorliegenden Daten damit auf eine überproportionale Zunahme der Verkehrsleistungen im Straßen- und Schienengüterverkehr, mithin auf Anteilsgewinne der Straße und der Schiene am Modal Split zu Lasten der Binnenschifffahrt hin.¹

Für das Jahr 2014 enthält die gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2014 – gesamtmodal ein Wachstum der Transportmenge um rund 3,5 % und der Verkehrsleistung um rund 3,2 %.² Für den Straßengüterverkehr werden dabei leicht überproportionale und für den Binnenschiffsgüterverkehr unterproportionale Wachstumsraten vorausgesagt. Im Schienengüterverkehr wird für 2014 ein überproportionales Leistungs- und ein unterproportionales Mengenwachstum prognostiziert. Perspektivisch wird eine Abschwächung des Mengen- und eine leichte Zunahme des Leistungswachstums erwartet. Im Jahr 2015 wird gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg des Güteraufkommens um insgesamt 2,6 % und der Verkehrsleistung um 3,3 % erwartet. Daran sollen alle Landverkehrsträger partizipieren, wobei für den Straßengüterverkehr überproportionale und für die Binnenschifffahrt unterproportionale Wachstumsraten vorausgesagt werden.

Ausblick

2.2 Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen

Die Schaubilder 1 und 2 stellen die Entwicklung der Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 differenziert nach Güterabteilungen und Verkehrsträgern dar. Die zugrundeliegende Verkehrsleistung beträgt für das 1. Halbjahr 2014 rund 238,7 Mrd. tkm und für das 1. Halbjahr 2013 rund 231,6 Mrd. tkm. Die Gesamtverkehrsleistung in den Schaubildern 1 und 2 weicht insoweit von den entsprechenden Werten in Tabelle 1 ab. Grund hierfür sind unterschiedliche Ausweisungen in der Verkehrsstatistik. Während Tabelle 1 die Verkehrsleistung in Deutschland (Inlandsleistung) darstellt, liegen den Schaubildern 1 und 2 sowie Anhang A für den Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen die Gesamtleistungen (einschließlich der im Ausland erbrachten Verkehrsleistung) zugrunde.

Statistische
Abgrenzung

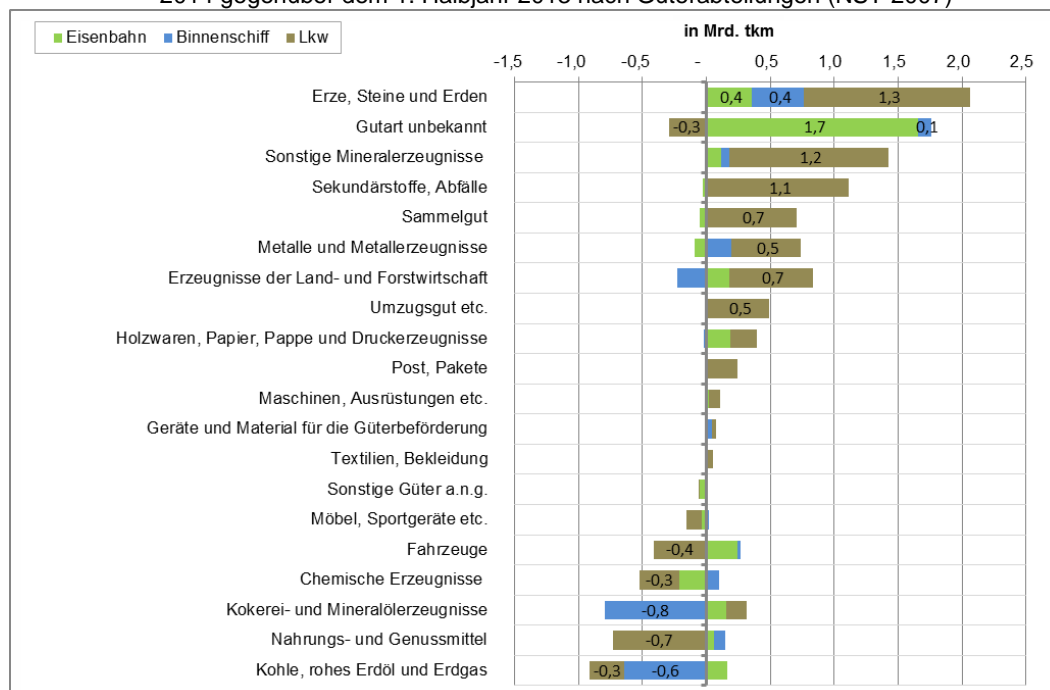
¹ Zum Vergleich: Im Jahr 2013 lag der Anteil der Straße am Modal Split in Deutschland bei 72,4 %. Schiene und Wasserstraße erreichten Anteile von 18,0 % bzw. 9,6 %.

² Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2014, München/Köln 2014.

Ursächlich für den Anstieg der Verkehrsleistung der drei Landverkehrsträger im 1. Halbjahr 2014 war vor allem die hohe Verkehrsnachfrage aus dem Bausektor. Letzterer profitierte vor dem Hintergrund eines niedrigen Zinsniveaus von einer regen Investitionstätigkeit im Wohnungs- und Wirtschaftsbau sowie einer für die Bautätigkeit sehr günstigen milden Witterung zu Beginn des Jahres 2014. Entsprechend hohe Zuwächse zeigten sich im 1. Halbjahr 2014 in den baustoffaffinen Güterabteilungen: Die kumulierte Verkehrsleistung der drei Landverkehrsträger in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ stieg im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 9,6 % bzw. 2,0 Mrd. tkm auf rund 23,7 Mrd. tkm. Mit einem Plus von rund 1,3 Mrd. tkm entfiel der Großteil des Zuwachses auf den Straßengüterverkehr. In der Güterabteilung „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ nahm die Verkehrsleistung insgesamt um 10,6 % bzw. 1,4 Mrd. tkm auf rund 14,8 Mrd. tkm zu. Die Güterabteilung „Sekundärrohstoffe, Abfälle“, in der u. a. Bauabfälle und Bauabbruch aufgehen, verzeichnete im Vergleichszeitraum einen Anstieg der Verkehrsleistung um 9,5 % bzw. 1,1 Mrd. tkm auf insgesamt 12,7 Mrd. tkm, der nahezu ausschließlich vom Straßengüterverkehr getragen wurde. Die Zunahme der Verkehrsleistung bei „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen“ in Höhe von 0,6 Mrd. tkm bzw. 4,4 % resultiert aus einer ertragreichen Getreideernte und der zum Teil guten Baukonjunktur. So stiegen die Holztransporte auf der Straße deutlich an.

Bauwirtschaft

Schaubild 1: Veränderungen der Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2013 nach Güterabteilungen (NST-2007)



Anmerkung: Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Einen hohen Verkehrsleistungsanstieg um 7,5 % bzw. 1,5 Mrd. tkm im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wies im 1. Halbjahr 2014 die Güterabteilung „Gutart unbekannt“ auf.

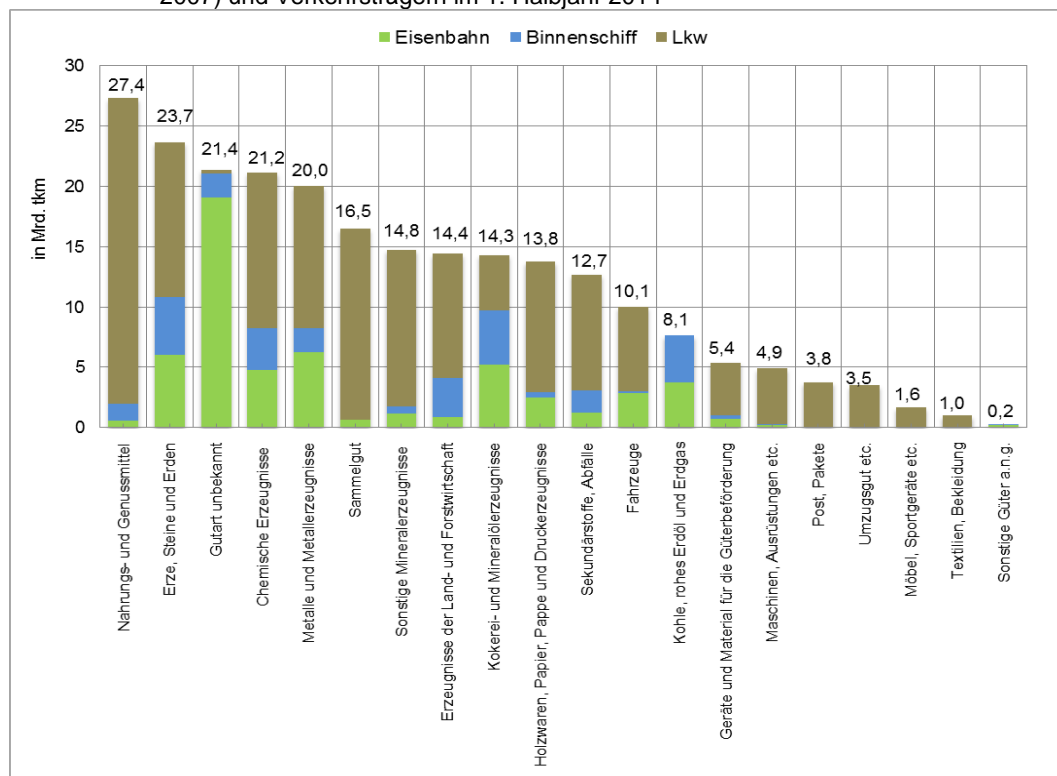
Gutart unbekannt

Sie beinhaltet in hohem Maße nicht näher bezeichnete Güter, die in Containern befördert werden. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die vergleichsweise großen Beförderungsdistanzen im Kombinierten Verkehr zurückzuführen. Der Verkehrsleistungszuwachs im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 resultierte vor allem aus der Zunahme der Containerbeförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Schiene sowie im Transitverkehr.

Die Güterabteilung „Sammelgut“ verbuchte im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Verkehrsleistungsanstieg von 4,0 % bzw. 0,6 Mrd. tkm auf 16,5 Mrd. tkm, die Güterabteilung „Post, Pakete“ von 5,8 % bzw. 0,2 Mrd. tkm auf rund 3,8 Mrd. tkm. Beide Güterabteilungen sind nahezu ausschließlich dem Straßengüterverkehr zuzuordnen. In den Zuwächsen spiegeln sich u. a. die anhaltende Ausweitung des Internethandels und der damit verbundene Anstieg der beförderten Kleinsendungen wider. Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs führen vermehrt Linienverkehre mit Sammelgut zwischen den Depots der Onlinehändler, für KEP-Dienste oder Spediteure.

Sammelgut

Schaubild 2: Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen (NST-2007) und Verkehrsträgern im 1. Halbjahr 2014



Anmerkung: Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Zunahme der deutschen Stahlproduktion um rund 4 % im 1. Halbjahr 2014 führte zu einem Anstieg der Verkehrsleistung in der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“: Die kumulierte Verkehrsleistung der drei Landverkehrsträger erhöhte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 3,0 % bzw. 0,6 Mrd. tkm auf rund 20,0 Mrd. tkm. Leis-

Stahlindustrie

tungszuwächse zeigten sich sowohl beim grenzüberschreitenden Versand von Roheisen oder Stahl mit dem Binnenschiff als auch bei Beförderungen von Heizkesseln und sonstigen Metallerzeugnissen auf der Straße. Die gestiegene Stahlproduktion in Deutschland bedingte zudem eine Erhöhung der schienen- und wasserstraßenseitigen Einfuhr von Eisenerzen. Eine ähnliche Entwicklung wird auch in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sichtbar.

Im Energiebereich entwickelte sich die Verkehrsnachfrage aufgrund des milden Winters - verbunden mit einer starken Abnahme des Inlandsabsatzes von leichtem Heizöl um rd. 24,5 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum - in der ersten Jahreshälfte 2014 insgesamt rückläufig. Die Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ verzeichnete im Vergleichszeitraum einen Rückgang der Verkehrsleistung um 3,1 % bzw. 0,5 Mrd. tkm auf 14,3 Mrd. tkm. Vor allem der grenzüberschreitende Empfang von flüssigen Mineralölerzeugnissen mit der Binnenschifffahrt ging deutlich zurück. Ebenfalls gesunken ist im Vergleichszeitraum die Verstromung von Steinkohle. Neben dem milden Winter 2014 war hierfür eine witterungs- und ausbaubedingt sehr hohe Stromerzeugung aus Photovoltaik und Wind verantwortlich. Die Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ verzeichnete über alle drei Verkehrsträger im 1. Halbjahr 2014 einen Rückgang der Verkehrsleistung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 3,8 % bzw. 0,3 Mrd. tkm auf rund 8,1 Mrd. tkm. Insbesondere die Binnenschifffahrt verbuchte dabei einen hohen Verkehrsleistungsrückgang beim grenzüberschreitenden Empfang und im Transitverkehr.

Energiewirtschaft

Von allen Güterabteilungen wiesen Nahrungs- und Genussmittel im 1. Halbjahr 2014 mit insgesamt rund 27,4 Mrd. tkm über alle drei Verkehrsträger die höchste Verkehrsleistung auf. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 bedeutete dies gleichwohl einen Rückgang um 0,5 Mrd. tkm bzw. 1,9 %. Mit einem Minus von rund 5 % gingen im Vergleichszeitraum im Straßengüterverkehr vor allem Beförderungen von Getränken zurück. Zwar nahm in Deutschland der Absatz von alkoholischen Getränken während der Fußballweltmeisterschaft zu, der deutsche Außenhandel, insbesondere mit Frankreich und den Niederlanden, entwickelte sich jedoch deutlich rückläufig.

Nahrungs- und Genussmittel

Mit einer erbrachten Verkehrsleistung von 21,2 Mrd. tkm kam chemischen Erzeugnissen im 1. Halbjahr 2014 ebenfalls eine hohe Bedeutung für den deutschen Transportmarkt zu. Allerdings sank diese im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 insgesamt um 2,0 % bzw. 0,4 Mrd. tkm, vor allem aufgrund geringerer Transporte von mineralischen chemischen Grundstoffen im Straßengüterverkehr.

Chemische Erzeugnisse

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nach moderaten Zuwächsen im Jahr 2013 verzeichnete der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen in der ersten Jahreshälfte 2014 deutliche Mengen- und Leistungssteigerungen. Die Beförderungsmenge erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um insgesamt 117,6 Mio. t bzw. 8,9 % auf 1.437,0 Mio. t; die Verkehrsleistung stieg um 3,9 % auf rund 140,9 Mrd. tkm (siehe Tabelle 2). Infolge der konjunkturellen Entwicklung der deutschen Wirtschaft fiel das Mengen- und Leistungswachstum dabei im ersten Quartal insgesamt höher aus als im zweiten Quartal 2014.

Hohe Mengen- und Leistungszuwächse

Tabelle 2: Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsart und Entfernungsstufen

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ²		
	Jan - Jun 2013	Jan - Jun 2014	Veränderung in %	Jan - Jun 2013	Jan - Jun 2014	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr¹	976,5	1.065,7	9,1	115,4	119,9	3,9
davon: Nahverkehr	472,1	533,3	13,0	8,9	10,3	15,3
Regionalverkehr	234,0	254,3	8,7	21,2	23,0	8,2
Fernverkehr	270,4	278,1	2,8	85,3	86,6	1,6
Werkverkehr¹	342,9	371,4	8,3	20,2	21,0	3,9
davon: Nahverkehr	232,1	256,7	10,6	4,0	4,4	9,3
Regionalverkehr	74,8	77,9	4,1	6,5	6,8	4,6
Fernverkehr	35,9	36,8	2,3	9,7	9,8	1,2
Gesamtverkehr¹	1.319,5	1.437,0	8,9	135,6	140,9	3,9
davon: Nahverkehr	704,2	790,0	12,2	12,9	14,6	13,5
Regionalverkehr	308,9	332,2	7,6	27,8	29,8	7,4
Fernverkehr	306,4	314,9	2,8	95,0	96,4	1,5

¹ Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

² Verkehrsleistung in Deutschland.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Ursächlich für die Zuwächse des Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen war vor allem die höhere Verkehrsnachfrage aus der Bauwirtschaft, die sich im Vergleichszeitraum u. a. in einer deutlichen Zunahme in den Güterabteilungen „Erze, Steinen und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ widerspiegelte. Die Baukonjunktur profitierte u. a. von dem sehr milden Winter. Im 1. Quartal 2013 hatte der Straßengüterverkehr – ebenfalls witterungsbedingt – noch hohe Rückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum verzeichnet, so dass im 1. Quartal 2014 auch ein gewisser Basiseffekt zum Tragen kam. Hohe Aufkommenszuwächse zeigten sich vor allem im Nahbereich (bis 50 km) und im

Regionalbereich (51 bis 150 km). Erstgenannter wuchs mit 12,2 % bezogen auf die Beförderungsmenge und 13,5 % bezogen auf die Verkehrsleistung in der ersten Jahreshälfte 2014 überproportional. Hingegen verzeichnete der Fernverkehr mit Mengen- und Leistungszuwächsen von 2,8 % bzw. 1,5 % eine unterproportionale Entwicklung.

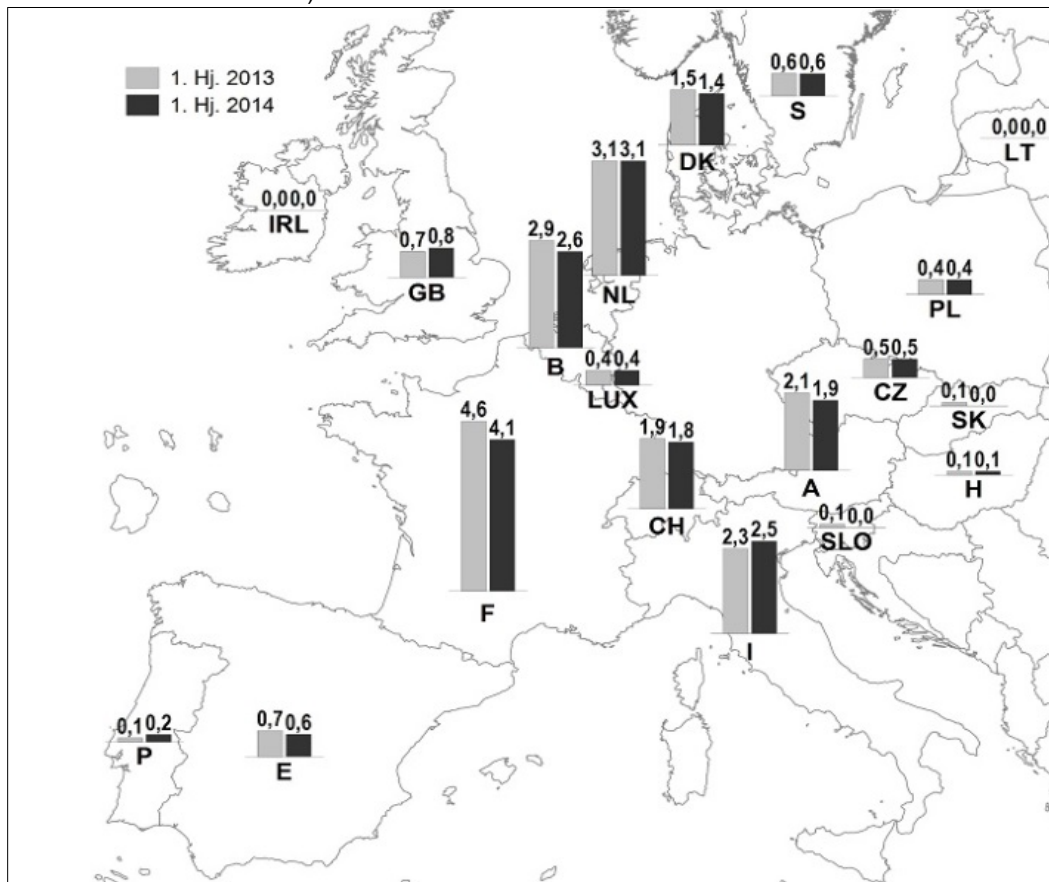
Sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr legten in der ersten Jahreshälfte 2014 zu. Im gewerblichen Verkehr erhöhte sich das Transportaufkommen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 9,1 % auf 1.065,7 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg um 3,9 % auf rund 119,9 Mrd. tkm. Die Zuwächse zeigten sich in allen Entfernungsstufen des gewerblichen Straßengüterverkehrs und fielen im Nah- und Regionalbereich überproportional hoch aus. Der gewerbliche Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen profitierte dabei vor allem von einer höheren Transportnachfrage aus dem Bausektor. Sowohl die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ als auch die Güterabteilungen „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ sowie „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ wiesen im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Mengen- und Leistungssteigerungen auf. Allein auf die erstgenannte Güterabteilung entfiel in der ersten Jahreshälfte 2014 über ein Viertel der gesamten Beförderungsmenge des gewerblichen Straßengüterverkehrs. Nach Rückgängen in den Jahren 2012 und 2013 nahm der Werkverkehr im 1. Halbjahr 2014 mit Mengen- und Leistungssteigerungen von 8,3 % bzw. 3,9 % wieder zu. Das Transportaufkommen fiel jedoch etwas geringer aus als im gewerblichen Verkehr. Wie der gewerbliche Verkehr verzeichnete der Werkverkehr in allen Entfernungsstufen eine positive Entwicklung, insbesondere im Nahbereich. Ähnlich wie im gewerblichen Verkehr zeigten sich im Vergleichszeitraum hohe Zuwächse des Werkverkehrs in den baustoffaffinen Güterabteilungen. Darüber hinaus wiesen die Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“, „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ sowie „Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter“ im Vergleichszeitraum überproportionale Mengen- und Leistungssteigerungen auf.

Gewerblicher Verkehr
und Werkverkehr

Trotz der Zunahme des deutschen Außenhandels entwickelte sich der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen in der ersten Jahreshälfte 2014 erneut deutlich schwächer als der Gesamtmarkt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 reduzierte sich die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Verkehr geringfügig um 0,3 % auf 58,8 Mio. t; die Verkehrsleistung auf den inländischen Streckenteilen sank um 4,7 % auf 12,0 Mrd. tkm. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der ausländischen Streckenanteile sank die Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum um 3,6 % auf 23,5 Mrd. tkm. Wie Schaubild 3 entnommen werden kann, verzeichneten deutsche Lastkraftwagen vor allem im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Frankreich, Belgien und Österreich Leistungsrückgänge. Größere Zuwächse zeigten sich im 1. Halbjahr 2014 lediglich im Wechselverkehr mit Italien. Hier steigerten deutsche Lastkraftfahrzeuge ihre Verkehrsleistung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 6,9 % auf rund 2,5 Mrd. tkm.

Grenzüberschreitender
Verkehr im 1. Halbjahr
2014

Schaubild 3: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge – Grenzüberschreitender Güterverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in Mrd. tkm (in- und ausländischer Streckenanteil)



Anmerkung: A – Österreich, B – Belgien, CH – Schweiz, CZ – Tschechien, DK – Dänemark, E – Spanien, F – Frankreich, GB – Großbritannien, H – Ungarn, I – Italien, IRL – Irland, LT – Litauen, Lux – Luxemburg, NL – Niederlande, P – Portugal, PL – Polen, S – Schweden, SK – Slowakei, SLO – Slowenien.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Internationalisierung des Güterkraftverkehrsmarktes und der mit der EU-Osterweiterung verbundenen Marktöffnung für vergleichsweise kostengünstigere Anbieter aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa sehen sich deutsche Transport- und Logistikdienstleister einem hohen internationalen Wettbewerb gegenüber. Seit dem Jahr 2008 entwickelt sich die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden gewerblichen Verkehr rückläufig: Insgesamt reduzierte sich die von deutschen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr im In- und Ausland erbrachte Verkehrsleistung im Zeitraum von 2008 bis 2013 um rund 24,7 Mrd. tkm bzw. rund 37 % auf 42,7 Mrd. tkm (siehe Abbildung 4). Insbesondere auf den für deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen wichtigen Relationen mit Italien, den Niederlanden, Belgien und Spanien zeigten sich in diesem Zeitraum erhebliche Verkehrsleistungsrückgänge deutscher Lastkraftfahrzeuge und eine Zunahme sogenannter Dreiländerverkehre, vor allem durch polnische Lastkraftfahrzeuge.

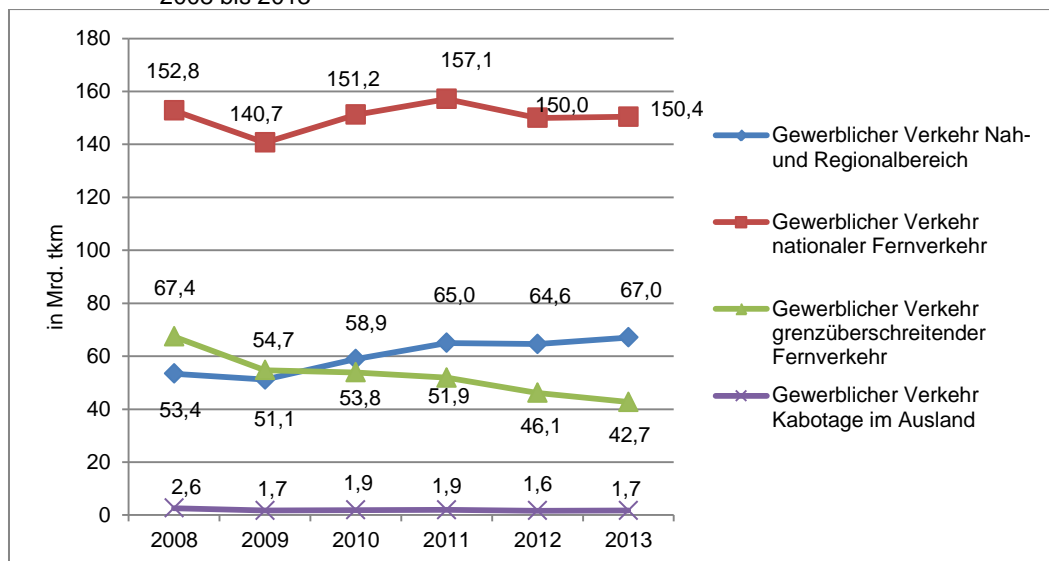
Entwicklungen im gewerblichen Verkehr seit 2008:
- grenzüberschreitender Verkehr

Im deutschen Binnenverkehr nimmt der Wettbewerb durch ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen ebenfalls zu (siehe hierzu auch Kapitel 3.1.2 „Entwicklung der Kabo-

- nationaler Fernverkehr

tage“). Im Fernbereich verzeichnete der gewerbliche Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Zeitraum von 2008 bis 2013 in der Tendenz einen leichten Rückgang der Verkehrsleistung. Bei einem Teil der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen ist daher bereits seit längerem das Bemühen erkennbar, sich dem internationalen Wettbewerbsdruck durch spezialisierte Dienstleistungsangebote zu entziehen, beispielsweise durch die Konzentration auf Segmente, in denen von Seiten der Verlager der Einsatz spezieller Fahrzeuge gefordert wird oder besondere Qualitätsansprüche gestellt werden. Aus Kostengründen und um den Wunsch vieler Fahrer nach täglichen Heimfahrten erfüllen zu können, zeigen sich bei einem Teil der Verkehrsunternehmen zudem Bestrebungen, ihr Tätigkeitsfeld auf einen Umkreis von rund 300 km vom Unternehmenssitz zu konzentrieren. Generell nahm in den vergangenen Jahren die durchschnittliche Transportweite deutscher Fahrzeuge im gewerblichen nationalen Fernverkehr kontinuierlich ab. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes lag diese im Jahr 2008 bei rund 333 Kilometern, im Jahr 2013 bei rund 318 Kilometern. Die durchschnittlichen Transportweiten im gewerblichen Nah- und Regionalverkehr blieben mit Werten von 16 bis 17 Kilometern bzw. 91 bis 93 Kilometern im Betrachtungszeitraum weitgehend konstant.

Schaubild 4: Entwicklung der Verkehrsleistung im gewerblichen Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Segmenten und Entfernungsstufen im Zeitraum von 2008 bis 2013



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Dem Verkehrsleistungsrückgang deutscher Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr standen im Betrachtungszeitraum Zuwächse im Nah- und Regionalbereich gegenüber. In diesen Entfernungsbereichen des Straßengüterverkehrs stieg die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im gewerblichen Verkehr insgesamt von rund 53,4 Mrd. tkm im Jahr 2008 auf rund 67,0 Mrd. tkm im Jahr 2013 an. Zuwächse zeigten sich insbesondere in Gütergruppen, die mit der Bauwirtschaft in Zusammenhang stehen, u. a. Sand, Kies, Steine, Erden, Glas, Zement, Gips, Holz und Bauabfälle. Die Bauwirtschaft profitierte dabei nach der Wirtschaftskrise zunächst von den Konjunkturprogrammen der

- Nah- und Regionalbereich

Bundesregierung, in jüngerer Vergangenheit vor allem von der regen Bautätigkeit vor dem Hintergrund vergleichsweise günstiger Finanzierungsbedingungen für Wohneigentum. Daneben findet vor allem die Zunahme des Online-Handels, die sich in einem Anstieg der Transporte von Sammelgütern, Paketen und nicht kühlbedürftigen Nahrungsmitteln widerspiegelt, in den Verkehrsleistungssteigerungen im Nah- und Regionalbereich ihren Niederschlag. Dabei handelt es sich vorwiegend um regionale Verteilerverkehre von Stück- bzw. Sammelgut sowie regionale Linienverkehre zwischen Umschlageneinrichtungen von Stückgutkooperationen oder großen Speditionen.

3.1.2 Entwicklung der Kabotage

Die Kabotageverkehre in der EU wiesen im Jahr 2013 ein zweistelliges prozentuales Wachstum auf. Ohne Berücksichtigung von Kroatien, Malta und Zypern, für die das Statistische Amt der Europäischen Union (Eurostat) keine vollständigen Daten ausweist, erhöhte sich die Kabotage in der EU im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 4,1 Mrd. tkm bzw. 18,7 % auf rund 26,0 Mrd. tkm. Wie Anhang B zu entnehmen ist, ereignete sich der Zuwachs in absoluten Zahlen in der Hauptsache in den alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15), in denen mit rund 25,6 Mrd. tkm im Jahr 2012 knapp 98,3 % der gesamten Kabotageleistungen erbracht wurden. Allein die drei größten Aufnahmeländer für Kabotage in der EU – Deutschland, Frankreich und Italien – vereinten im Jahr 2013 einen kumulierten Anteil von rund 73,4 % an der gesamten Kabotage in der EU. In allen drei Staaten nahmen die Kabotageverkehre im Jahr 2013 deutlich zu. Deutschland verzeichnete dabei eine überproportionale Zunahme. Erbrachten gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat im Jahr 2012 im deutschen Binnenverkehr noch eine Verkehrsleistung von rund 8,3 Mrd. tkm, so waren es im Jahr 2013 bereits knapp 10,0 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2012 bedeutete dies einen Anstieg von rund 19,9 %.

Kabotage in der EU

Allein in Deutschland wurden im Jahr 2013 rund 38,6 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU erbracht. Damit ist Deutschland mit Abstand das größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU, gefolgt von Frankreich mit einem Anteil von 28,3 %. Deutschland ist zugleich der einzige EU-Staat, in dem die Kabotage seit 2007 Jahr für Jahr zugenommen hat. Letzteres gilt ebenso für die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt. Sie erhöhte sich von knapp 1,4 % im Jahr 2007 auf nunmehr rund 3,7 % im Jahr 2013. Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2013 erneut Unternehmen aus Polen, die ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Güterverkehr im Vergleich zum Jahr 2012 um nochmals 31,8 % auf rund 4,4 Mrd. tkm steigerten. Auf den weiteren Plätzen folgen Unternehmen aus den Niederlanden (1,4 Mrd. tkm) und der Tschechischen Republik (0,9 Mrd. tkm), die ebenfalls deutliche Leistungszuwächse im Vergleichszeitraum erzielten. Trotz des erneuten Anstieges lag die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland im Jahr 2013 niedriger als in Belgien (6,5 %), Österreich (5,2 %), Frankreich (4,5 %)

Kabotage in Deutschland und Kabotage-Durchdringungsrate

und Schweden (3,9 %). Die jungen EU-Mitgliedstaaten sind weiterhin in vergleichsweise geringem Umfang von Kabotageverkehren betroffen. Mit der Slowakei, Estland und Litauen weisen im Jahr 2013 lediglich drei Staaten Kabotage-Durchdringungsraten auf, die über einem Prozent liegen.

Nicht nur in Deutschland, sondern auch EU-weit waren Unternehmen aus Polen im Jahr 2013 die mit Abstand größten Kaboteure. Sie erbrachten im Rahmen von Kabotageverkehren im Jahr 2013 insgesamt eine Verkehrsleistung von rund 7,4 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2012 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 39,6 % (siehe hierzu und im Folgenden auch Anhang C). Bereits seit dem Jahr 2009 nehmen polnische Verkehrsunternehmen die führende Stellung unter den größten Kaboteuren in der EU ein. Im Jahr 2013 erbrachten sie allein knapp 28 % der gesamten Kabotageleistung in der EU. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2013 Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Niederlanden (2,5 Mrd. tkm), Spanien (2,4 Mrd. tkm) und Deutschland (1,8 Mrd. tkm). Deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen steigerten ihre Kabotageleistungen im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 1,5 %. Sie führen vorrangig in Frankreich und Italien Kabotagebeförderungen durch. Mit Ausnahme der baltischen Staaten Estland und Lettland wiesen im Vergleichszeitraum alle jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel-, Ost- und Südosteuropas zweistellige prozentuale Zuwachsraten auf. Der Anteil der Fahrzeuge aus Mitgliedstaaten der EU-15 an den gesamten Kabotagebeförderungen in der EU war damit im Jahr 2013 weiterhin rückläufig. Ihr Anteil ist von rund 84,6 % im Jahr 2008 auf rund 47,3 % im Jahr 2013 eingebrochen.

Kabotageleistungen
anderer EU-Staaten

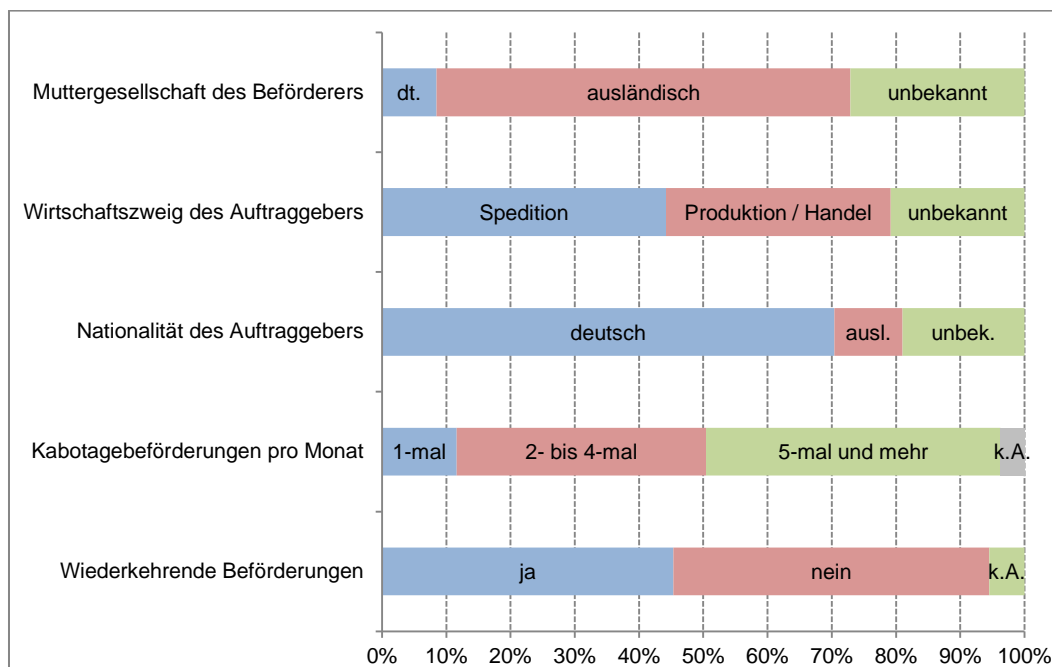
Gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist ein Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen EU-Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung. Im 1. Halbjahr 2014 wurden im Rahmen von Straßenkontrollen des Bundesamtes deutschlandweit 676 Verstöße gegen die Kabotageverordnung festgestellt. Dies entspricht einer Verdopplung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013. Bei Fahrzeugen aus Polen, den Niederlanden, Tschechien und Rumänien gab es dabei im 1. Halbjahr 2014 die höchste absolute Anzahl an Verstößen. Ihr kumulierter Anteil betrug knapp 80 %. Allein auf polnische Fahrzeuge entfielen im 1. Halbjahr 2014 rund 58 % aller festgestellten Verstöße gegen die Kabotagevorschriften.

Straßenkontrollen
des Bundesamtes

Ergebnisse
Fahrerbefragung

Wie in den Vorjahren hat das Bundesamt im Jahr 2014 im Rahmen von Straßenkontrollen die Hintergründe von Kabotagebeförderungen genauer untersucht. Während eines dreimonatigen Erhebungszeitraums wurden insgesamt 801 Fahrer, die Kabotagebeförderungen durchführten, um genauere Angaben zur Nationalität, zu Unternehmensverflechtungen und Auftraggebern sowie zur Häufigkeit der Beförderungen gebeten. Die Fahrzeuge der Befragten waren vorrangig in Polen (Anteil: 55 %), Tschechien (9 %), den Niederlanden (7 %) und Rumänien (6 %) zugelassen. In rund 87 % aller Fälle war die Nationalität des Fahrers identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. In insgesamt 19 Fällen steuerten Deutsche gebietsfremde Fahrzeuge, vorrangig aus den Niederlanden und Luxemburg. Die wesentlichen Ergebnisse der Erhebung decken sich in weiten Teilen mit jenen der Vorjahre und sind in Abbildung 5 zusammengefasst.

Schaubild 5: Charakteristika von Kabotagebeförderungen in Deutschland



k.A.: keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

- Kabotagebeförderungen in Deutschland werden mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen durchgeführt. Rund 70 % aller befragten Kraftfahrer gaben an, die innerdeutsche Beförderung für einen deutschen Auftraggeber durchzuführen. Lediglich 11 % der Befragten nannten einen ausländischen Auftraggeber. Die übrigen Fahrer erteilten keine Auskunft zum Auftraggeber. Die Zunahme der Kabotageverkehre in Deutschland ist insoweit in hohem Maße auf die Auftragsvergabe deutscher Unternehmen zurückzuführen.

Auftraggeber
- Nationalität

-
- Bei den Auftraggebern handelt es sich sowohl um Unternehmen der Speditions- und Logistikwirtschaft als auch der verladenden Wirtschaft. In rund 44 % aller Fälle erfolgten Kabotagebeförderungen im Auftrag eines Speditionsunternehmens, in rund 35 % aller Fälle im Auftrag eines Produktions- oder Handelsunternehmens. In den übrigen Fällen blieb der Wirtschaftszweig des Auftraggebers unbekannt. Bei einer Auswertung der Daten nach deutschen Auftraggebern fallen die prozentualen Anteile der Speditions- und Logistikunternehmen sowie der verladenden Wirtschaft höher aus: In 49 % dieser Fälle erfolgte die Auftragsvergabe durch ein deutsches Speditions- und Logistikunternehmen, in 43 % der Fälle durch ein deutsches Produktions- oder Handelsunternehmen. Die übrigen Fahrer erteilten diesbezüglich keine Auskunft. Ein Teil der deutschen Auftraggeber setzt für innerdeutsche Beförderungen Fahrzeuge ausländischer Tochterunternehmen ein: Rund 9 % der in die Befragung einbezogenen gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen gehörten einer deutschen Muttergesellschaft an. - Wirtschaftszweig

 - Nach den Ergebnissen der Erhebung werden Kabotagebeförderungen mit einer gewissen Regelmäßigkeit durchgeführt: Knapp 12 % aller befragten Kraftfahrer gaben an, einmal pro Monat Kabotagebeförderungen in Deutschland durchzuführen. Rund 39 % der Befragten nannten zwei bis vier Beförderungen pro Monat, rund 46 % der Befragten fünf und mehr Beförderungen pro Monat. Die übrigen Befragten machten diesbezüglich keine Angaben. Häufigkeit

 - Bei einem Gutteil der Kabotage handelt es sich um wiederkehrende Beförderungen. Rund 45 % aller befragten Kraftfahrer gaben an, dass es sich um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung handele, rund 49 % verneinten dies. Bei gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen mit einer deutschen Muttergesellschaft fiel der Anteil positiver Antworten mit rund 69 % überproportional hoch aus. Regelmäßigkeit

 - Mit einem Anteil von rund 55 % entfällt über die Hälfte der Stichprobe auf Fahrzeuge, die in Polen zugelassen sind. Eine differenzierte Auswertung der Stichprobe für polnische Fahrzeuge zeigt dabei keine wesentlichen Abweichungen von den in Schaubild 5 dargestellten Gesamtergebnissen: Rund 73 % aller befragten Fahrer von polnischen Fahrzeugen gaben an, die innerdeutsche Beförderung für einen deutschen Auftraggeber durchzuführen, rund 7 % verwiesen auf eine deutsche Muttergesellschaft. In rund 44 % aller Fälle führten polnische Fahrzeuge Kabotagebeförderungen im Auftrag eines Speditionsunternehmens, in rund 36 % aller Fälle im Auftrag eines Produktions- oder Handelsunternehmens durch. Bei rund 40 % der Verkehre handelte es sich um wiederkehrende Beförderungen. Polnische Fahrzeuge

3.1.3 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland stiegen im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um insgesamt knapp 0,5 Mrd. km bzw. 3,7 % auf rund 13,9 Mrd. km (siehe Tabelle 3). Dabei erzielten deutsche Fahrzeuge mit einem Plus von 1,3 % nur ein unterproportionales Wachstum. Neben deutschen Fahrzeugen verbuchten aus den alten EU-Mitgliedstaaten lediglich Fahrzeuge aus Großbritannien und Portugal steigende Fahrleistungen im Vergleichszeitraum, Fahrzeuge aus allen anderen alten EU-Mitgliedstaaten verzeichneten Fahrleistungsrückgänge. Der Fahrleistungsanstieg der ausländischen Mautfahrzeuge in Höhe von 7,6 % war damit in der Hauptsache höheren Mautfahrleistungen von Fahrzeugen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten geschuldet. Vor allem polnische Fahrzeuge legten erneut deutlich zu. Sie steigerten ihre Mautfahrleistungen im Vergleichszeitraum um 14,9 % auf über 1,7 Mrd. tkm und erreichten damit in der ersten Jahreshälfte 2014 bereits einen Anteil von 12,4 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Mit Ausnahme Zyperns haben Fahrzeuge aus allen jungen EU-Mitgliedstaaten im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 steigende Mautfahrleistungen. Prozentual fielen diese für Kroatien, Rumänien und Bulgarien – mithin für die drei jüngsten Mitglieder der EU – am höchsten aus. Rumänische Fahrzeuge steigerten ihre mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleichszeitraum um 21,0 % auf über 0,3 Mrd. km, bulgarische Fahrzeuge um 18,7 % auf knapp 0,2 Mrd. km. Ausgehend von einem niedrigen Niveau nahmen die Mautfahrleistungen kroatischer Fahrzeuge um 36,1 % auf rund 41,7 Mio. km zu.

Mautpflichtige
Fahrleistungen

Tabelle 3: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	Jan - Jun 2013	Jan - Jun 2014	Veränderung in %	Jan - Jun 2013	Jan - Jun 2014	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	8,29	8,40	1,3	1,33	1,33	0,2
Ausland	5,11	5,50	7,6	0,84	0,89	5,4
Unbekannt	0,01	0,01	6,9	-	-	-
Insgesamt	13,41	13,91	3,7	2,17	2,22	2,2

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Mauteinnahmen lagen mit rund 2,22 Mrd. Euro im 1. Halbjahr 2014 um rund 0,05 Mrd. Euro bzw. 2,2 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Einnahmezuwächse zeigten sich dabei in der Hauptsache bei den Gebietsfremden. Der im Vergleich zu den Fahrleistungen geringere prozentuale Zuwachs der Mauteinnahmen ist auf die anhaltende Substitution vergleichsweise umweltschädlicherer durch umweltfreundlichere Fahrzeuge zurückzuführen.

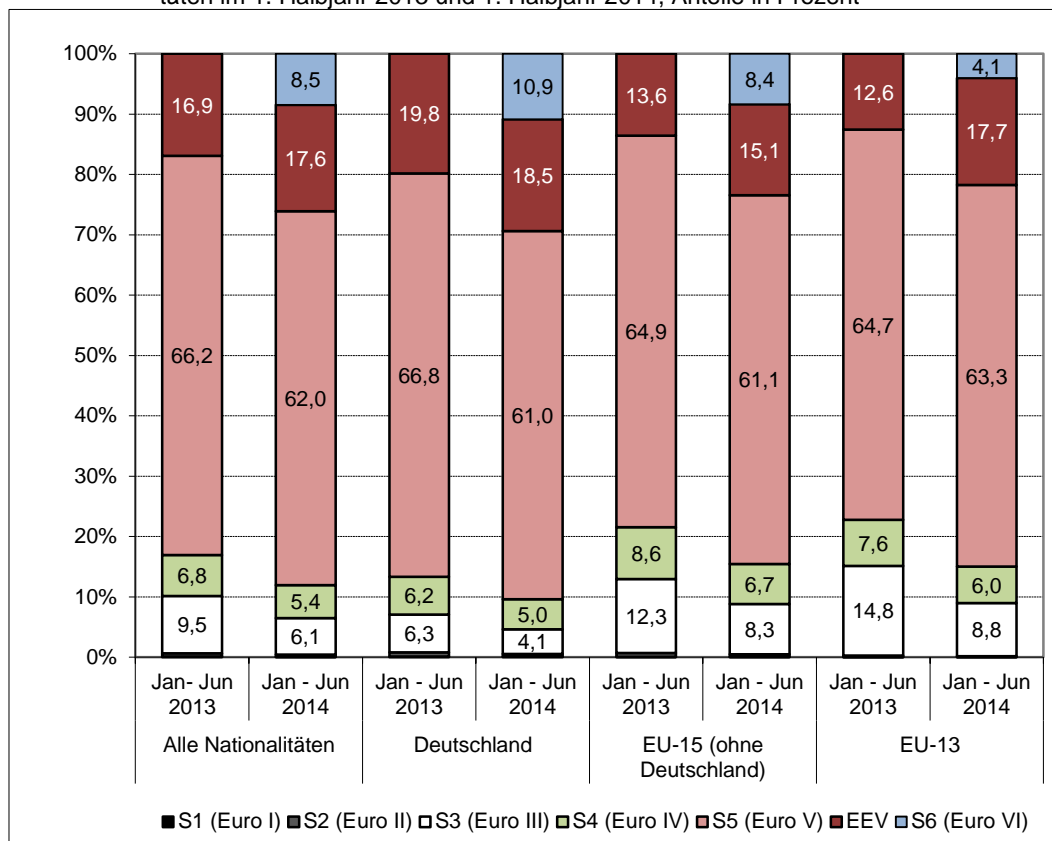
Mauteinnahmen

3.1.4 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen nimmt weiterhin zu. Im 1. Halbjahr 2014 erbrachten Fahrzeuge der Emissionsklassen EEV und S 6 (Euro VI) kumuliert rund 26,1 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Unter zusätzlicher Einbeziehung der Emissionsklasse S 5 (Euro V) waren es rund 88,1 %. Im 1. Halbjahr 2013 lagen diese Anteile noch bei rund 16,9 % bzw. 83,1 % (siehe Schaubild 6). Die Fahrleistungsanteile von Fahrzeugen, die nicht besser als S 5 (Euro V) eingestuft waren, gingen im Vergleichszeitraum allesamt zurück: So nahm der Anteil der Fahrzeuge der Emissionsklasse S 5 (Euro V) um 4,2 Prozentpunkte auf 62,0 % ab, der Anteil der Fahrzeuge der Emissionsklasse S 4 (Euro IV) verringerte sich um 1,4 Prozentpunkte auf 5,4 % und der Anteil der Fahrzeuge der Emissionsklasse S 3 (Euro III) reduzierte sich um 3,4 Prozentpunkte auf 6,1 %. Die Anteile von Fahrzeugen der Emissionsklassen S 2 (Euro II) und S 1 (Euro I) lagen im 1. Halbjahr 2014 jeweils deutlich unter einem Prozent.

Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge wächst weiter

Schaubild 6: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen und Nationalitäten im 1. Halbjahr 2013 und 1. Halbjahr 2014, Anteile in Prozent



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die allgemeine Entwicklungstendenz zeigt sich auch bei einer Differenzierung der Fahrleistungsanteile nach Fahrzeugherkunft. Sowohl bei Fahrzeugen aus Deutschland als auch bei Fahrzeugen aus den anderen alten sowie den jungen EU-Mitgliedstaaten (EU-15 (ohne Deutschland) bzw. EU-13) stiegen im 1. Halbjahr 2014 die kumulierten Fahrleis-

Entwicklung nach Fahrzeugherkunft

tungsanteile von Fahrzeugen der Emissionsklassen EEV und S 6 (Euro VI) im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 zu Lasten der übrigen Emissionsklassen an. Dabei nähert sich die Anteilsverteilung der jungen EU-Mitgliedstaaten jener der alten EU-Mitgliedstaaten an. Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2014 rund 29,4 % der deutschen Mautfahrleistungen mit Fahrzeugen der Emissionsklassen S 6 (Euro VI) und EEV erbracht. Ihr kumulierter Anteil lag damit 9,6 Prozentpunkte über dem entsprechenden Vergleichswert des Vorjahres. Deutlich übertroffen wurde dieser Anteilswert in der ersten Jahreshälfte 2014 insbesondere von österreichischen Fahrzeugen: Rund 61,8 % ihrer Mautfahrleistungen entfielen auf Fahrzeuge der beiden schadstoffärmsten Emissionsklassen, allein 51,8 % auf Fahrzeuge der Emissionsklasse EEV. Vergleichsweise höhere kumulierte Anteilswerte als Deutschland wiesen – insbesondere aufgrund eines relativ hohen Einsatzes von Fahrzeugen der Emissionsklasse EEV – ferner Fahrzeuge aus der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn auf. Der von deutschen Fahrzeugen der Emissionsklasse S 6 (Euro VI) erzielte Fahrleistungsanteil in Höhe von 10,9 % wurde in der ersten Jahreshälfte 2014 lediglich von niederländischen Fahrzeugen übertroffen (11,6 %).

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Trotz der deutlichen Zunahme der Verkehrsnachfrage stiegen die Preise im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2014 lediglich leicht an. Für den Straßengüterverkehr insgesamt weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 einen prozentualen Anstieg von 0,8 Prozent aus.³ Ursächlich war vor allem die insgesamt moderate Kostenentwicklung und in diesem Zusammenhang insbesondere die rückläufige Dieselpreisentwicklung. Die Fokussierung vieler Auftraggeber auf die Höhe der Kraftstoffpreise erschwerte vielen Güterkraftverkehrsunternehmen die Argumentation für Entgelterhöhungen. Güterkraftverkehrsunternehmen, die mit ihren Auftraggebern Dieselpreisgleitklauseln vereinbart haben, verzeichneten im 1. Halbjahr 2014 – je nach vertraglicher Ausgestaltung – im Vergleich zum Vorjahr teilweise sogar gesunkene Beförderungsentgelte. Auf der anderen Seite konnten Unternehmen, die in Marktnischen tätig oder stark in logistische Prozessketten ihrer Auftraggeber eingebunden sind bzw. eine starke Marktstellung inne haben, teilweise überdurchschnittliche Entgelterhöhungen aushandeln. Generell hoch blieb der Druck auf die Beförderungsentgelte bei Beförderungen für die Automobilindustrie sowie im Bereich der temperaturgeführten Lebensmitteltransporte aufgrund zunehmenden Wettbewerbs durch mittel- und osteuropäische Güterkraftverkehrsunternehmen. Da diese sich im Wege der Angebotsdiversifikation nach und nach auch in höherwertigen Transportsegmenten etablieren und dort zur Ausweitung des Laderaumangebots beitragen, schwächt sich die Verhandlungsposition deutscher Transportdienstleister zusätzlich.

Gesamtdindex

³ Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Preise und Preisindizes für Verkehr, Fachserie 17 Reihe 9.2, Wiesbaden 2014.

In den einzelnen Entfernungsbereichen des Straßengüterverkehrs fielen die Preissteigerungen unterschiedlich hoch aus: Für Güterbeförderungen im nationalen Fernverkehr weist das Statistische Bundesamt im 1. Halbjahr 2014 einen Indexwert von 106,5 aus. Er lag damit um rund 0,3 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2013 (Jahr 2010 = 100). In Bezug auf die Durchsetzbarkeit von Entgelterhöhungen und deren Umfang zeigten sich dabei in der ersten Jahreshälfte 2014 innerhalb Deutschlands zum Teil regionale Unterschiede, die mit regionalen Diskrepanzen zwischen Beförderungsangebot und -nachfrage in Zusammenhang standen. Im Vergleich zum nationalen Fernverkehr konnten die Beförderungsentgelte im Nah- und Regionalbereich durchschnittlich stärker angehoben werden. Bedingt durch die gute Auftragslage der Bauwirtschaft und hieraus resultierender örtlicher Laderaumengpässe stiegen die Erzeugerpreise im Regionalbereich im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um rund 1,0 % und im Nahbereich um rund 0,8 %. Trotz des anhaltenden Wettbewerbs- und Preisdrucks durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa, u. a. auf den Relationen mit Frankreich, Belgien und den Niederlanden, stiegen die Erzeugerpreise im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs im 1. Halbjahr 2014 ausgehend von vergleichsweise niedrigem Niveau überdurchschnittlich an. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 erhöhte sich der Erzeugerpreisindex um 1,2 % auf 105,8. Nach Einschätzung des Bundesamtes spiegeln sich hierin u. a. Entgelterhöhungen infolge der zum 1. Januar 2014 in Österreich und Italien gestiegenen Mautgebühren wider. Sowohl im Verkehr mit Österreich als auch mit Italien sind deutsche Lastkraftfahrzeuge vergleichsweise stark engagiert.

Entfernungsbereiche

Die Beförderungsentgelte auf dem innerdeutschen Rückladungs- bzw. Spotmarkt waren in der ersten Jahreshälfte 2014 in geringerem Maße durch saisonale Einflüsse geprägt als in den Vorjahren. Die sehr milde Witterung zu Jahresbeginn wirkte sich positiv auf verschiedene Branchen – insbesondere die Bauwirtschaft, aber auch Teile des produzierenden Gewerbes und des Handels – und damit auf die Verkehrsnachfrage aus. Der in den ersten Monaten des Jahres übliche saisonale Rückgang der Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt blieb daher weitgehend aus. Entsprechend zogen die Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt im weiteren Verlauf der ersten Jahreshälfte 2014 nicht in dem sonst üblichen Maße an.

Rückladungs-/
Spotmarkt

3.2.2 Kosten

Die Kostenentwicklung im gewerblichen Güterkraftverkehr verlief nach Informationen des Bundesamtes in der ersten Jahreshälfte 2014 insgesamt vergleichsweise moderat. Der Großteil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes eingebundenen Güterkraftverkehrsunternehmen hielt seine Gesamtkosten auf dem Niveau des Vorjahres bzw. verzeichnete lediglich geringe Steigerungen. Höheren Personalaufwendungen und einigen fuhrparkbezogenen Kostensteigerungen stand dabei vor allem ein geringeres Kraftstoff-

Moderate
Kostenentwicklung

preisniveau gegenüber. Örtlich entstanden Güterkraftverkehrsunternehmen zusätzliche Kostenbelastungen durch Umwegverkehre infolge von Brückensperrungen, beispielsweise im Großraum Köln.

Nachdem das durchschnittliche Dieselpreisniveau bereits im Jahr 2013 um 4,7 % nachgegeben hatte, sank es in den ersten zehn Monaten des Jahres 2014 nochmals um 4,4 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Für Liefermengen von 50 bis 70 hl an Großverbraucher lagen die Preise für Dieselpreis nach Angaben des Statistischen Bundesamtes kontinuierlich unter den entsprechenden Monatswerten des Vorjahres und unterschritten dabei dauerhaft die Schwelle von 110,00 Euro pro 100 l. Im Oktober 2014 fiel der Dieselpreis auf 103,10 Euro/hl und damit auf den Stand vom Dezember 2010. In Abhängigkeit von den Bezugszeitpunkten und den Einkaufsmodalitäten (Großabnahme, eigene Betriebstankstelle, Einkaufskooperation etc.) fiel die Kostenentlastung für die Güterkraftverkehrsunternehmen allerdings unterschiedlich hoch aus. So schlossen nach Informationen des Bundesamtes beispielsweise einige Transportunternehmen mit hohem Tankvolumen zwischenzeitlich zum Teil längerfristige Rahmenverträge über größere Abnahmekontingente ab, um sich ein vergleichsweise günstiges Preisniveau dauerhaft zu sichern, konnten damit jedoch mitunter nicht an weiteren Preisrückgängen partizipieren.

Dieselpreis

Im Gegensatz zu den Kraftstoffkosten stiegen die Personalaufwendungen weiter an. Lohnerhöhungen des Fahrpersonals bewegten sich überwiegend entsprechend den regionalen Tarifabschlüssen. Diese lagen in der Regel zwischen 2,0 % und 3,0 % und wurden vielfach auch von nicht tarifgebundenen Unternehmen umgesetzt. Mit dem Ziel der Mitarbeitergewinnung bzw. -bindung zahlten Güterkraftverkehrsunternehmen neuem Fahrpersonal des Öfteren höhere, übertarifliche Löhne und hoben nicht selten die Vergütungen der Bestandsfahrer an. Insbesondere an Industriestandorten und in Ballungsgebieten stieg die Fluktuation des Fahrpersonals angesichts eines begrenzten Fachkräfteangebots. Gezielte Abwerbungsversuche innerhalb des Transportgewerbes nahmen nach Angaben von Marktteilnehmern zu. Die gesetzliche Möglichkeit, nach 45 Beitragsjahren bereits mit 63 Jahren abschlagsfrei in den Ruhestand zu treten, dürfte das verfügbare Fachkräfteangebot bereits kurzfristig weiter einschränken. Vor diesem Hintergrund wiesen Güterkraftverkehrsunternehmen auf einen erheblich gestiegenen Zeit- und Kostenaufwand hin, um ausgeschiedenes Fahrpersonal adäquat zu ersetzen. Entsprechend nahmen die Anstrengungen der Unternehmen zu, erfahrenes und zuverlässiges Fahrpersonal dauerhaft zu binden. Zu diesem Zweck vergüteten kleine und mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen ihren im nationalen Fernverkehr tätigen Fahrern häufig Spesen, die über den einfachen pauschalen Spesensätzen liegen. Darüber hinaus wurden vielfach finanzielle Prämiensysteme implementiert bzw. weiterentwickelt, um Anreize für Fahrer zu einem schadensfreien, verbrauchsarmen und vorausschauenden Fahren zu setzen. Zur Vermittlung des entsprechenden Fachwissens werden insbesondere die obli-

Fahrpersonalkosten

gatorischen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) genutzt, für die ein sehr hoher Anteil der Transportunternehmen die Kosten übernimmt. In Teilen wurden diese durch die Beantragung von Fördermitteln refinanziert.

Fuhrparkseitig verwiesen Gesprächspartner des Bundesamtes vielfach auf gestiegene Werkstattkosten für Reparatur- und Wartungsarbeiten sowie höhere Versicherungsbeiträge. Demgegenüber verlief die Entwicklung bei den Reifenpreisen je nach Marke und Region uneinheitlich. Ferner stiegen die Reinvestitionskosten im Rahmen der Modernisierung des Fuhrparks: Seit Beginn des Jahres 2014 müssen neu zugelassene schwere Lastkraftfahrzeuge die Regelungen der Abgasnorm Euro VI einhalten. Die Einstandspreise für Euro VI-Fahrzeuge liegen nach Angaben von Gesprächspartnern der Marktbeobachtung je nach Fabrikat und Region dabei zwischen 5.000 Euro und 10.000 Euro über dem ehemals marktgängigen Preisniveau für Euro V-Fahrzeuge. Vergleichsweise günstige Kundenkonditionen förderten weiterhin den Abschluss von Full-Service-Wartungsverträgen beim Neukauf von Lastkraftfahrzeugen.

Fuhrparkkosten

Eine Reduktion ihrer Gesamtkosten verzeichneten vor allem Güterkraftverkehrsunternehmen, die Beförderungen von Komplettladungen auf langen Strecken aufgrund kostenbedingter Wettbewerbsnachteile nicht länger im Selbsteintritt erbrachten, die bislang dafür eingesetzten Fuhrparkeinheiten abbauten und für diese Beförderungen direkt oder über Frachtenbörsen Unterfrachtführer einsetzten. Einige Transportdienstleister flaggten Fuhrparkkapazitäten in Staaten mit günstigeren Kostenstrukturen aus. Ein Teil der Unternehmen beschränkt den Einsatz des Eigenfuhrparks nach Möglichkeit auf ein Einzugsgebiet von etwa 300 km rund um den Betriebsstandort. Um die Auslastung ihrer für Stück- und Sammelgutverkehre in europaweiten Netzwerken eingesetzten Transportkapazitäten zu steigern, akquirierten mittelständische Transportunternehmen gezielt neue Kunden mit güterart- und warenstromaffinem Aufkommen. Weiterhin verstärkten Unternehmen ihre Bemühungen, den Ausbau und Durchsatz ihrer Transportnetzwerke durch dafür geeignete Kooperationen im Wege des Beitritts, der Hinzunahme neuer Partner oder Umstrukturierung voranzubringen. Gestützt wird die komplexe Planung solcher Optimierungen regelmäßig durch verbesserte Softwarelösungen. Eher beiläufig bescherte der sehr milde Winter den Unternehmen mit Kühllagern sowie produktionsnahen Logistikdienstleistungen gesunkene Strom- und Energiekosten.

Kostensenkungsmaßnahmen

3.2.3 Ertragslage

Das Güterkraftverkehrsgewerbe profitierte in der ersten Jahreshälfte 2014 insbesondere von einem milden Winter, der die sonst üblichen saisonalen Auftragsrückgänge in witterungsabhängigen Branchen reduzierte und den vergleichsweise guten Konjunkturverlauf im 1. Halbjahr 2014 unterstützte. Ein Großteil der Güterkraftverkehrsunternehmen ver-

Betriebsergebnisse stabil bis leicht verbessert

zeichnete angesichts des deutlichen Anstiegs der Verkehrsnachfrage Aufkommens- sowie Umsatzsteigerungen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. In Verbindung mit der moderaten Kostenentwicklung bedingte dies eine stabile Entwicklung der Ertragslage. Die meisten der in Marktgespräche des Bundesamtes eingebundenen Güterkraftverkehrsunternehmen erzielten nach eigenen Angaben in den ersten beiden Quartalen des Jahres 2014 stabile oder leicht verbesserte Betriebsergebnisse im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Ein Indiz hierfür ist die erheblich gesunkene Insolvenzquote im Transportbereich (siehe Kap. 3.2.5). Vielen mittelständischen Transportdienstleistern gelang es aufgrund der guten konjunkturellen Entwicklung, ihre Sendungs- und Kundenstrukturen weiter zu verbessern und unrentable Verkehre abzubauen. Verbesserte Softwarelösungen trugen ebenfalls vielfach dazu bei, die Geschäftsprozesse sowie den Einsatz der Fuhrparkressourcen kostengünstiger zu gestalten.

Die Umsatzrenditen der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen lagen mehrheitlich zwischen einem und drei Prozent. Größere Anbieter sowie mittelständische Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mit regionalen Direkt- oder Neukunden in Marktnischen erreichten zum Teil leicht überdurchschnittliche Renditen. In Abhängigkeit vom Grad der Fremdvergabe, für Spezialtransporte sowie für die Erbringung hochwertiger und komplexer logistischer Dienstleistungen wurden in Teilen auch deutlich über dem Durchschnitt liegende Renditen erzielt. In wettbewerbsintensiven Bereichen führten hingegen Reduzierungen von Beförderungsentgelten oder Auftragsverluste zu einer verschlechterten Ertragslage bei den betroffenen Transportunternehmen. Vielfach lehnten Auftraggeber mit Hinweis auf die rückläufige Dieselpreiseentwicklung Entgelterhöhungen trotz Gesamtkostensteigerungen ab. Angesichts steigender Leistungs- und Qualitätsanforderungen von Auftraggebern beurteilen im Gütertransport engagierte Unternehmen ihre Betriebsergebnisse weiterhin vielfach als unbefriedigend.

Umsatzrenditen

3.2.4 Investitionen

Trotz des deutlichen Anstiegs der Verkehrsnachfrage hat der Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen des Straßengüterverkehrs seine Kapazitäten an schweren Nutzfahrzeugen im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nicht verändert. Fuhrparkseitig wurden mithin überwiegend Ersatzinvestitionen im geplanten Turnus vorgenommen. Erweiterungsinvestitionen tätigten insbesondere Unternehmen, die neue Direktkunden gewannen oder gemeinsam mit langjährigen Kunden ihre Transport- und Logistikdienstleistungen ausbauten.

Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen

Da neu zugelassene Nutzfahrzeuge seit dem 01.01.2014 die Euro VI-Norm erfüllen müssen, nimmt deren Anteil an den Fuhrparks der Güterkraftverkehrsunternehmen kontinuierlich zu. Dies belegen nicht zuletzt die steigenden mautpflichtigen Fahrleistungen mit

Euro VI-Fahrzeuge

Euro VI-Fahrzeugen. Um Investitionen in die neue Fahrzeuggeneration zu stimulieren, haben Leasinggesellschaften der Lkw-Hersteller nach Informationen des Bundesamtes im Laufe des Jahres 2014 ihre Raten für Euro VI-Fahrzeuge zum Teil gesenkt bzw. die Fahrzeuge in Kombination mit günstigen Full-Service-Wartungsverträgen angeboten. Als Investitionsanreiz und zur Gewinnung von Marktanteilen waren bei Neufahrzeugen örtlich zeitweise ebenfalls Preissenkungen einzelner Hersteller zu beobachten. Unterstützt wurden diese Angebote zumeist durch sehr günstige Finanzierungsbedingungen. Trotz der Investitionsanreize für Euro VI-Fahrzeuge investierten im Jahr 2014 noch viele Unternehmen in Euro V-Fahrzeuge, die bereits im Jahr 2013 als Tageszulassungen angemeldet waren und nun als Gebrauchtfahrzeuge rabattiert wurden. Vor allem viele kleine Transportunternehmen präferierten aus Kostengründen zum Teil nach wie vor gebrauchte, technisch einwandfreie Euro V- und EEV-Fahrzeuge. Auf der anderen Seite zeigen sich insbesondere bei einigen großen Flottenbetreibern bereits vergleichsweise hohe Anteile von Euro VI-Fahrzeugen. Durch die Abnahme einer größeren Anzahl von Fahrzeugen erzielten sie zum Teil Einkaufsvorteile und konnten zudem ihren Kunden die aktuellsten, schadstoffärmsten Fahrzeuge anbieten.

Als ein Grund für die anhaltend geringe Bereitschaft, Investitionen zur Erweiterung des Laderaumangebots zu tätigen, nannten Vertreter von Güterkraftverkehrsunternehmen im Rahmen von Marktgesprächen weiterhin das niedrige Niveau der Frachttgelte. Dies führte in Teilen dazu, dass im Selbsteintritt nicht mehr rentabel zu erbringende Beförderungen an Unterfrachtführer – häufig aus Mittel- und Osteuropa – vergeben und der Eigenfuhrpark reduziert, fuhrparkseitig mithin sogar Desinvestitionen vorgenommen würden. Des Weiteren vergeben selbst kleinere Unternehmen zusätzliches Beförderungsaufkommen oder volatile Ladungsüberhänge nicht selten an Unterfrachtführer, anstatt diese durch die Anmietung zusätzlicher Fuhrparkkapazitäten selbst aufzufangen. Als weiteres Investitionshemmnis gaben einige Transportunternehmen an, kein geeignetes Fahrpersonal zu finden. Ferner hielten die mancherorts gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Kaufpreise für Euro VI-Fahrzeuge und deren Preisdifferenz zu Euro V-Fahrzeugen sowie höhere Werkstattkosten für Wartung und Reparaturen einen Teil der Unternehmen von Fuhrparkerweiterungen ab, obwohl der Kraftstoffverbrauch aktueller Euro VI-Modelle je nach Marke und Einsatzbedingungen um ein bis drei Liter pro 100 km unter den Verbrauchswerten von Euro V- und EEV-Fahrzeugen liegt. Der Nachteil einer technisch bedingten geringeren Nutzlast von Euro VI-Fahrzeugen gegenüber Euro V- bzw. EEV-Fahrzeugen in Höhe von etwa 500 kg wurde nach Informationen des Bundesamtes mittlerweile weitgehend durch eine Gewichtsreduzierung verschiedener Fahrzeugkomponenten verringert.

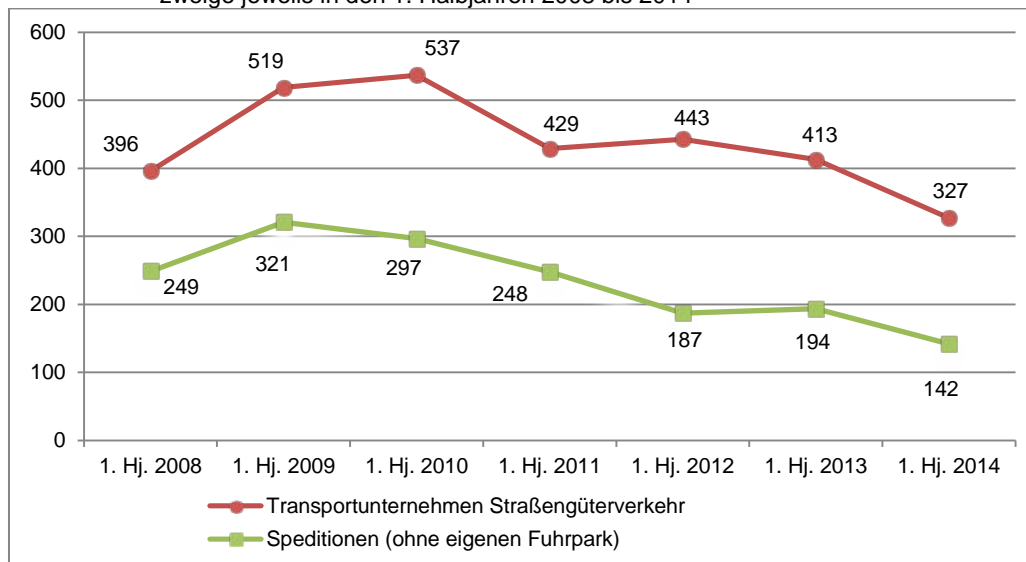
Investitionshemmnisse

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Vor dem Hintergrund der positiven konjunkturellen Entwicklung und günstiger Finanzierungsbedingungen fiel die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im 1. Halbjahr 2014 auf den niedrigsten Stand seit der Einführung der neuen Insolvenzordnung im Jahre 1999. Mit insgesamt 12.032 lag die Anzahl der Insolvenzen über alle Wirtschaftsbereiche nach der offiziellen Statistik um 9,2 % unter dem entsprechenden Wert des 1. Halbjahres 2013. Den stärksten Rückgang bei den Insolvenzen verzeichnete das Verarbeitende Gewerbe. Rückläufige Unternehmensinsolvenzen im Verarbeitenden Gewerbe haben häufig rückläufige Insolvenzquoten im Güterverkehrsbereich zur Folge, da größere Forderungsausfälle nicht selten der Grund für die Insolvenz von Transportunternehmen sind, insbesondere wenn eine starke Abhängigkeit von einzelnen Auftraggebern besteht.

Insolvenzen

Schaubild 7: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige jeweils in den 1. Halbjahren 2008 bis 2014



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit eigenem Fuhrpark gingen die Insolvenzen im Vergleichszeitraum um 20,8 % auf 327 zurück. Die Insolvenzen von Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark sanken um 26,8 % auf 142 Verfahren (siehe Schaubild 7). Damit war der Rückgang der Insolvenzen bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit eigenem Fuhrpark sowie bei Speditionen stärker ausgeprägt als im Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche. Die Insolvenzquote pro 10.000 bestehender Unternehmen lag im Wirtschaftsbereich Güterbeförderung im Straßengüterverkehr nach Auskunft des Verbandes der Vereine Creditreform e.V. mit 337 Insolvenzen im 1. Halbjahr 2014 ebenfalls deutlich unter dem entsprechenden Vorjahreswert (429 Unternehmen). Allerdings ist sie weiterhin mehr als viermal so hoch wie im gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt mit 74 Insolvenzen pro 10.000 bestehende Unternehmen.

Neben der abnehmenden Zahl der Insolvenzen zeugt der Rückgang der Betriebsaufgaben im Wirtschaftsbereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ von den vergleichsweise positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen über weite Strecken der ersten Jahreshälfte 2014. Die Anzahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen von Kleinunternehmen nahm im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 1,0 % auf 4.527 ab, die Betriebsaufgaben von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung gingen im gleichen Zeitraum um 3,7 % auf 1.177 zurück. Der bereits in den letzten Jahren zu beobachtende Rückgang bei den Betriebsgründungen setzte sich im 1. Halbjahr 2014 fort: Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2014 im Wirtschaftsbereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ 3.379 Kleinunternehmen neu gegründet. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 entsprach dies einem Rückgang der Gewerbeabmeldungen um 9,2 %. Bei Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung lagen die Betriebsgründungen mit 1.029 im 1. Halbjahr 2014 auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Ein Grund für den Rückgang der Neugründungen von Kleinunternehmen ist die Abschaffung des Rechtsanspruchs auf eine geförderte Gründung aus der Arbeitslosigkeit zum 1.1.2012.

Neugründungen
stärker gesunken
als Betriebsaufgaben

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland beförderten im 1. Halbjahr 2014 insgesamt rund 183,8 Mio. t Güter.⁴ Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 verzeichnete der Schienengüterverkehr damit eine leichte Steigerung des Beförderungsaufkommens in Höhe von 1,5 % bzw. 2,7 Mio. t. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 4,9 % bzw. 2,7 Mrd. tkm auf 56,5 Mrd. tkm. Mit Ausnahme der mengenmäßig bedeutenden Binnenverkehre waren auf allen Hauptverkehrsrelationen deutliche Aufkommens- bzw. Leistungsanstiege zu beobachten (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 4). Mit Zuwächsen von 2,0 Mio. t bzw. 27,5 % beim Beförderungsaufkommen und 1,2 Mrd. tkm bzw. 25,6 % bei der Verkehrsleistung entfiel auf den Durchgangsverkehr absolut wie prozentual das höchste Wachstum. Die grenzüberschreitenden Verkehre von bzw. nach Deutschland verzeichneten ein Mengenwachstum von insgesamt 5,1 %. Von der positiven Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre (einschließlich Durchgangsverkehre) wird ebenfalls die durchschnittliche Transportweite be-

Mengen- und
Leistungs-
entwicklung

⁴ In den zugrundeliegenden Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes wird angemerkt, dass es sich bei den nachfolgend angegebenen Werten um rechnerische Veränderungsrate handelt. Aufgrund der Neuaufnahme von Unternehmen wird seitens des Statistischen Bundesamtes neben der rechnerischen Veränderungsrate auch eine bereinigte Veränderungsrate ausgewiesen. Für letztere wurden nur die Werte jener Unternehmen berücksichtigt, für die für beide Bezugsperioden Werte vorliegen. Bereinigt um die Werte der neu hinzugekommenen Unternehmen haben sich das Transportaufkommen im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 0,8 % und die Transportleistung um 4,2 % erhöht.

einflusst; sie lag im 1. Halbjahr 2014 mit 307 km deutlich über dem entsprechenden Vorjahresniveau (297 km).

Tabelle 4: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2013

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Δ in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Δ in %
	1. Hj. 2013	1. Hj. 2014		1. Hj. 2013	1. Hj. 2014	
Binnenverkehr	120,8	118,8	-1,7	27,8	27,8	0,1
Versand ins Ausland	22,1	23,3	5,4	9,6	10,3	6,7
Empfang aus dem Ausland	30,8	32,3	4,9	11,5	12,3	6,4
Durchgangsverkehr	7,4	9,4	27,5	4,8	6,1	25,6
Insgesamt	181,1	183,8	1,5	53,8	56,5	4,9

Quelle: Statistisches Bundesamt.

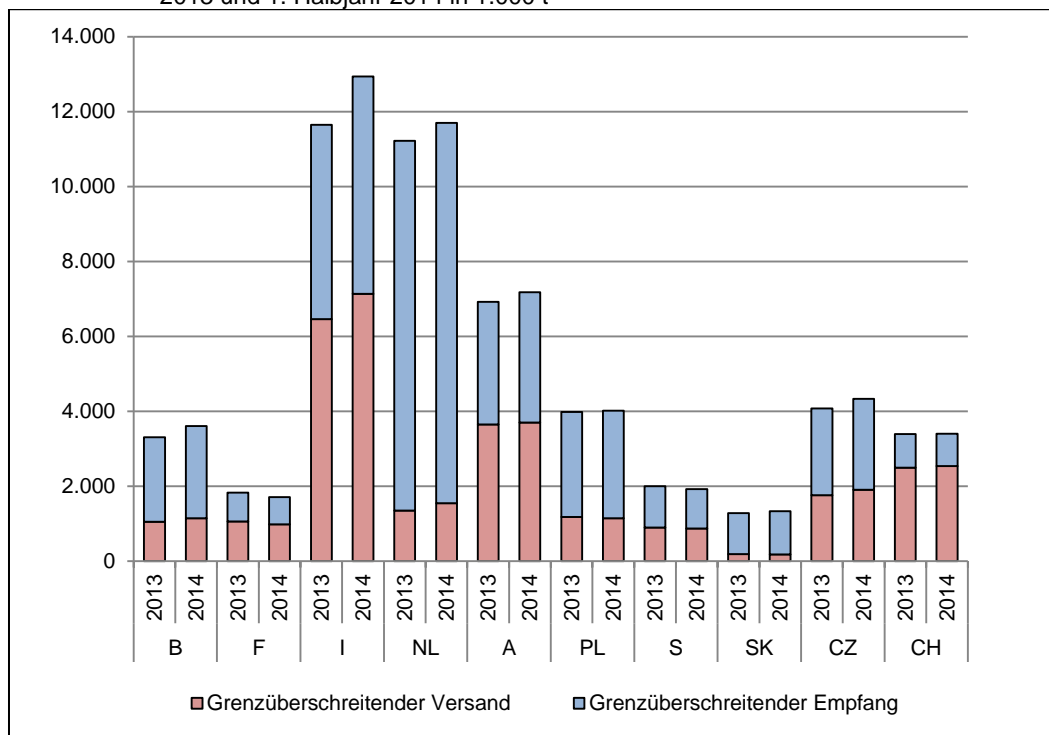
Den überwiegend im Binnenverkehr beim Transport von chemischen Erzeugnissen, Stahl und Mineralöl entstandenen Aufkommensverlusten stand im 1. Halbjahr 2014 eine positiven Entwicklung im Bereich der Kombinierten Verkehre sowie bei Transporten von Baustoffen, Eisenerz, Fahrzeugen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen gegenüber. Das absolut stärkste Aufkommenswachstum im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 zeigt sich mit rund 3 Mio. t im Kombinierten Verkehr. Davon entfallen rund zwei Drittel auf den Durchgangsverkehr. Bei der Güterabteilung „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ war nach hohen Rückgängen in den vergangenen Jahren ein zweistelliges prozentuales Wachstum maßgeblich durch den Binnenverkehr zu beobachten. Der Transport von Fahrzeugen entwickelte sich auf allen Hauptverkehrsrelationen positiv. Das dynamische Wachstum der Baustofftransporte beschränkte sich hingegen auf das erste Quartal des Jahres 2014.

Unterschiede nach
Güterabteilungen

Beim Wechselverkehr zeigt sich insgesamt ein deutlich gestiegenes Aufkommen. Mit Ausnahme von Frankreich (- 6,8 %) und Schweden (- 3,9 %) wiesen die Wechselverkehre mit allen Staaten im Vergleichszeitraum ein steigendes Gesamtaufkommen auf. Italien (+ 11 %) und Belgien (+ 9 %) verzeichneten dabei die mit Abstand höchsten prozentualen Wachstumsraten. Während sich das Aufkommen im Wechselverkehr mit Polen (+ 0,8 %) und der Schweiz (+ 0,4 %) nur geringfügig erhöhte, lagen die Wachstumsraten im Verkehr mit den übrigen vier in Schaubild 8 aufgeführten Staaten in einem mittleren einstelligen Prozentbereich. Die in beiden Richtungen größten Mengensteigerungen verzeichneten die Verkehre von und nach Italien mit 0,6 bzw. 0,7 Mio. t. Mit einem Plus von jeweils 0,4 Mio. t entfielen weitere bedeutende Mengensteigerungen auf die Wechselverkehre zwischen Deutschland und den Seehafenstandorten Antwerpen (B) und Rotterdam (NL).

Unterschiede
nach Staaten

Schaubild 8: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2013 und 1. Halbjahr 2014 in 1.000 t



Anmerkung: Belgien (B), Frankreich (F), Italien (I), Niederlande (NL), Österreich (A), Polen (PL), Schweden (S), Schweiz (CH), Slowakei (SK), Tschechien (CZ).

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im 1. Halbjahr 2014 rund 55,9 Mio. t auf der Schiene befördert. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum erhöhte sich die transportierte Gütermenge um 2,3 Mio. t bzw. 4,3 %. Beim Versand der Regionen in Richtung der Seehäfen zeigte sich mit 5,7 % ein stärkeres Wachstum als bei den Verkehren ins Hinterland (+ 3,3 %). Positiv beeinflusst wurde das Wachstum insbesondere durch die grenzüberschreitenden Relationen bzw. die Durchgangsverkehre. Bei Verkehren zwischen deutschen Seehäfen und ausländischen Regionen zeigte sich sowohl beim Empfang (+ 6,3 %) als auch beim Versand der Regionen (+ 11,4 %) ein deutliches Wachstum. Beim Verkehr mit den ARA-Seehäfen wiesen die Empfangsmengen ausländischer Regionen (+ 6,2 %) ähnliche prozentuale Steigerungen auf wie die deutscher Regionen (+ 5,4 %). Bei den Versandmengen zeigte sich in Richtung der ARA-Seehäfen sowohl im grenzüberschreitenden Verkehr (+ 18,9 %) als auch im Durchgangsverkehr (+ 36,3 %) das dynamischste prozentuale Wachstum. Anders stellte sich die Situation bei nationalen Verkehren zwischen deutschen Seehäfen und Regionen im deutschen Hinterland dar. Nach einer rückläufigen Entwicklung im 1. Halbjahr 2013 zeigte sich im 1. Halbjahr 2014 national in Richtung der Seehäfen eine stagnierende und in der Gegenrichtung eine leicht positive Entwicklung der Gütermenge.

Relationen im Seehafen-Hinterlandverkehr

Tabelle 5: Aufkommensentwicklung im Seehafen-Hinterlandverkehr nach Versand-/Empfangsregion im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2013

Verkehrsrelation	Gütermenge in 1.000 t		Veränderungen	
	1. Hj. 2013	1.Hj. 2014	in %	absolut
Empfang <u>deutscher</u> Regionen				
aus deutschen Seehäfen (national)	15.123	15.219	0,6	96
aus ARA-Seehäfen	10.614	11.189	5,4	576
Empfang <u>ausländischer</u> Regionen				
aus deutschen Seehäfen	3.711	3.943	6,3	232
aus ARA-Seehäfen (Durchgangsverkehr)	2.110	2.242	6,2	132
Empfang deutscher und ausländischer Regionen insgesamt	31.558	32.593	3,3	1.036
Versand <u>deutscher</u> Regionen				
nach deutschen Seehäfen (national)	14.745	14.728	-0,1	-17
nach ARA-Seehäfen	1.498	1.781	18,9	283
Versand <u>ausländischer</u> Regionen				
nach deutschen Seehäfen	4.445	4.951	11,4	506
nach ARA-Seehäfen (Durchgangsverkehr)	1.315	1.792	36,3	477
Versand deutscher und ausländischer Regionen insgesamt	22.003	23.252	5,7	1.249

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die Entwicklungen im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr waren in erster Linie von Aufkommensrückgängen im Seehafen Hamburg beeinflusst. Die nationalen Verkehre reduzierten sich ausgehend von Hamburg in Richtung Hinterland um 0,9 % bzw. um 0,1 Mio. t und in der Gegenrichtung um 6,4 % bzw. 0,5 Mio. t. Auf den grenzüberschreitenden Relationen von bzw. nach Hamburg wiesen die Hinterlandverkehre auf der Schiene hingegen ein Wachstum in Höhe von 2,3 % bzw. 12,1 % auf. Deutliche Aufkommenszuwächse in teils zweistelliger Höhe verzeichneten auf allen nationalen wie grenzüberschreitenden Relationen die Hinterlandverkehre der beiden Seehäfen Bremen und Emden. Mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Verkehre nach Lübeck (-6,4 %) sowie der nationalen Verkehre von Rostock ins Hinterland (-11,7 % bzw. -0,1 Mio. t) verzeichneten die Hinterlandverkehre von bzw. nach den beiden Ostseehäfen auf allen anderen Relationen Mengensteigerungen von zusammen knapp 0,5 Mio. t. Ähnlich positiv zeigte sich das Aufkommen auf nahezu allen Hinterlandrelationen der ARA-Seehäfen von, nach bzw. durch Deutschland.

Entwicklung der Seehäfen

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die Mehrzahl der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berichtete im 1. Halbjahr 2014 von einer insgesamt stabilen bis leicht verbesserten Auftragslage gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Nach zuletzt deutlichen Verlusten verzeichnete der Marktführer DB AG im 1. Halbjahr 2014 einen Leistungsanstieg in Höhe von 1,6 %. Positiv beeinflusst wurde die Aufkommens- und Leistungsentwicklung von der milden Witterung zu Jahres-

Stabile Auftrags- und Beschäftigungslage

beginn sowie vom konjunkturellen Umfeld. Im Juni 2014 wurde die positive Aufkommens- und Leistungsentwicklung durch die Auswirkungen des Unwetters ELA gedämpft. Die Auslastung der eigenen Ressourcen (Personal und Fuhrpark) bezeichneten die Eisenbahnverkehrsunternehmen als hoch.

Im 1. Halbjahr 2014 stand – insbesondere bei Eisenbahnverkehrsunternehmen kleiner und mittlerer Größe – intramodal weiterhin der Kooperationsgedanke im Vordergrund. Die Marktteilnehmer berichteten dabei vor allem über eine Zusammenarbeit im Bereich von Fahrzeugen und Personal. Die Wettbewerbsintensität wurde von diesen Unternehmen als relativ gering empfunden. Anders stellte sich die Situation weiterhin in solchen Marktsegmenten dar, in denen überwiegend die (ehemaligen) Staatsbahnen bzw. deren Tochterunternehmen tätig waren oder die in einem direkten Wettbewerb zum Straßengüterverkehr standen. Hier wurde der Wettbewerb als intensiv beschrieben. Im weiteren Jahresverlauf 2014 berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen von Image- und Aufkommensverlusten aufgrund von Streiks. Diese würden, ebenso wie eine anhaltend geführte Diskussion über mögliche lärmbedingte Betriebseinschränkungen für Güterbahnen, den Wettbewerb zum Straßengüterverkehr zusätzlich verstärken.

Wettbewerb

Die Entgelte im Eisenbahngüterverkehr bewegten sich im 1. Halbjahr 2014 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes zwischen 2,1 % und 2,4 % über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum.⁵ Die Erzeugerpreise entwickelten sich dabei in allen Segmenten positiv. Während Entgelterhöhungen bei Bestandsverkehren insbesondere auf bestehende Preisanpassungsvereinbarungen zurückzuführen waren, ließen sich bei Neuverkehren vereinzelt überdurchschnittliche Anpassungen beobachten. Größtenteils zeigte sich hier der Spielraum für Entgelterhöhungen aufgrund der angespannten inter- wie intramodalen Wettbewerbssituation jedoch begrenzt.

Steigendes Entgeltniveau

Die Mehrzahl der Marktteilnehmer berichtete im 1. Halbjahr 2014 über einen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum geringen Anstieg der Betriebskosten. Dieser basierte insbesondere auf höheren Kosten bei der Infrastrukturnutzung sowie auf tariflichen Lohnerhöhungen bzw. steigenden Stundensätzen für Leihpersonal. Wartungs- und Reparaturkosten blieben weitgehend stabil. In Abhängigkeit von der vorwiegend für den Fahrzeugantrieb genutzten Energiequelle gibt es gleichwohl Unterschiede bei der Kostenentwicklung. So konnten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem hohen Anteil dieselbetriebener Fahrzeuge von den im Vergleich zum Vorjahreszeitraum günstigeren Dieselpreisen profitieren, insbesondere wenn sie über eigene Tankstellen verfügten. Dagegen berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem vorwiegend elektrisch betriebenen Fuhrpark über einen steigenden Kostenaufwand. Insbesondere in Marktsegmenten mit einer hohen Wettbewerbsintensität berichtete die Mehrzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass eine Weitergabe von Kostensteigerungen, die ihnen

Kostensituation

⁵ Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 9.2, 10/2014.

infolge einer zunehmenden Regulierung des Schienengüterverkehrs entstünden, als zunehmend schwierig erscheine. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere auf die Vorgaben zur Lärmreduzierung hingewiesen, deren Umsetzung teilweise bereits einen weiteren Kostenanstieg zur Folge hatte bzw. künftig haben wird.

Vor dem Hintergrund einer moderaten Kostenentwicklung sowie bestehender Vereinbarungen über gleitende Entgeltanpassungen berichtete der Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im 1. Halbjahr 2014 über eine im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 weitgehend unveränderte Ertragssituation. Vereinzelt nannten Eisenbahnverkehrsunternehmen unternehmensspezifische Sondereffekte, die sich positiv auf die Ertragslage des eigenen Unternehmens ausgewirkt hätten. Meist standen diese in Verbindung mit Veränderungen in der Geschäftsleitung bzw. mit einer veränderten Ausrichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, in deren Folge sie sich gezielt von nicht auskömmlichen Aufträgen trennten. Als eine weitere Maßnahme zur Verbesserung der Ertragslage nannten Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Reduzierung des Leihpersonaleinsatzes.

Ertragslage

Bedingt durch das vergleichsweise hohe Auslastungs- und Beschäftigungsniveau berichteten private Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber dem Bundesamt weiterhin von einer anhaltend geringen Verfügbarkeit von Lokführern sowie in technischen Berufen ausgebildeten Fachkräften – vor allem Wagenmeistern. Um sich die für den eigenen Betrieb notwendigen Fachkräfte zu sichern, gingen Eisenbahnverkehrsunternehmen dazu über, neben einer verstärkten Ausbildungstätigkeit und der Beibehaltung von Unternehmenskooperationen eigene Personaldienstleistungsunternehmen zu gründen. Bei der Besetzung von Ausbildungsplätzen beklagten Eisenbahnunternehmen zunehmend das Fehlen geeigneter Bewerber.

Personal

Konsolidierungstendenzen im Schienengüterverkehrsmarkt werden im bisherigen Jahresverlauf insbesondere im Marktsegment der Waggonvermietung sichtbar. Nach der Zustimmung der Kartellbehörden zur Zusammenlegung der Schienenlogistikaktivitäten der VTG AG und des Logistikdienstleisters Kühne+Nagel zur Jahreswende 2013/14 hat das Waggonvermietungs- und Schienenlogistikunternehmen VTG im September 2014 die Übernahme des schwerpunktmäßig im Kombinierten Verkehr tätigen Waggonvermieters AAE – Ahaus Alstätter Eisenbahn Holding AG bekannt gegeben.⁶ Mit der Übernahme wird sich die Fahrzeugflotte der VTG AG, Europas größtem privaten Waggonvermieter, um etwa 30.000 Fahrzeuge auf dann rund 80.000 Güterwagen erhöhen. Erst im Juni 2014 hatte die AAE Holding AG die Mehrheit am Unternehmen Cargo Wagon übernommen, der Güterwagenbetriebsgesellschaft der slowakischen Staatsbahn. Mit der Gründung des neuen Vermietungsunternehmens European Locomotive Leasing (ELL) zeigen

Konsolidierungstendenzen

⁶ Vgl. hierzu Pressemitteilung VTG vom 29.09.2014 unter www.vtg.de.

sich auf dem Vermiet- bzw. Leasingmarkt für Lokomotiven hingegen gegenläufige Tendenzen.

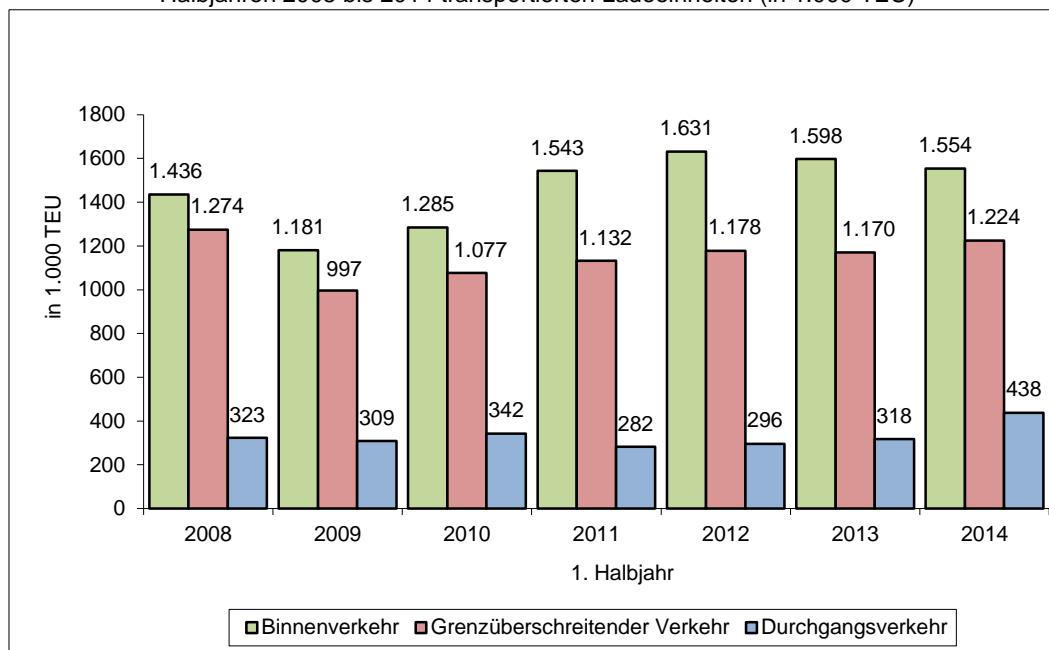
4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße

4.3.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

Das im 1. Halbjahr 2014 im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderte Aufkommen an Containern und Wechselbehältern erhöhte sich gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,3 % auf rund 3,2 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Nachdem das Aufkommen im 1. Halbjahr 2013 stagnierte, knüpfte die Aufkommensentwicklung im 1. Halbjahr 2014 damit wieder an die positive Entwicklung der Vorjahre an. Die Entwicklung der in den ersten Halbjahren der Jahre 2008 bis 2014 im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Container und Wechselbehälter ist Schaubild 9 zu entnehmen.

Container/Wechselbehälter (TEU)

Schaubild 9: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr der Eisenbahnen in den ersten Halbjahren 2008 bis 2014 transportierten Ladeeinheiten (in 1.000 TEU)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

In Abhängigkeit von den betrachteten Hauptverkehrsrelationen zeigte sich die Entwicklung bei der Anzahl der transportierten Standardcontainer (TEU), ebenso wie bei der beförderten Gütermenge und der Beförderungsleistung, zweigeteilt (siehe hierzu Tabelle 6). Während sich der grenzüberschreitende Verkehr von bzw. nach Deutschland überdurchschnittlich entwickelte, war der nationale Verkehr bereits zum zweiten Mal in Folge von einer rückläufigen Aufkommensentwicklung betroffen. Die Wachstumsraten im Durchgangsverkehr dürften in ihrer Höhe auch auf die Aufnahme neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Statistik beeinflusst worden sein. Mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Verkehre lag das Aufkommen auf den Hauptverkehrsrelationen, ebenso wie das Gesamtaufkommen, deutlich oberhalb des Vorkrisenniveaus aus dem Jahr 2008.

Die Anzahl der im nationalen Verkehr transportierten TEU nahm im 1. Halbjahr 2014, insbesondere aufgrund eines verstärkten Rückgangs unbeladener Einheiten, um 2,7 % ab. Im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr kam es zu Aufkommensverlusten in vergleichbarer Höhe (2,8 %). Am Gesamtvolumen des nationalen Kombinierten Verkehrs hatten Verkehre mit Start- bzw. Zielpunkt in den deutschen Seehäfen erneut einen Anteil von 77,7 %.

Nationaler KV
(TEU)

Tabelle 6: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container/Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2013

Verkehrsrelation	TEU (in 1.000)			Aufkommen (in Mio. t)			Leistung (in Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Δ in	1. Halbjahr		Δ in	1. Halbjahr		Δ in
	2013	2014	%	2013	2014	%	2013	2014	%
Binnenverkehr	1.598,0	1.554,3	-2,7	15,3	15,1	-1,3	7,6	7,4	-2,4
Grenzüberschreitend	1.169,5	1.224,0	4,7	13,7	14,5	5,8	6,0	6,3	5,1
darunter Versand	592,0	620,6	4,8	7,2	7,5	5,4	3,1	3,2	3,7
darunter Empfang	577,5	603,3	4,5	6,5	6,9	6,1	3,0	3,1	6,4
Durchgangsverkehr	317,6	438,2	38,0	3,8	5,5	45,5	2,4	3,4	43,3
Insgesamt	3.085,1	3.216,5	4,3	32,7	35,0	7,1	16,0	17,1	7,2

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Bezogen auf die transportierten TEU wiesen der grenzüberschreitende Empfang und Versand mit 4,5 % bzw. 4,8 % ähnliche prozentuale Wachstumsraten auf. Während beim grenzüberschreitenden Versand ein leicht höheres Wachstum der transportierten TEU zu verzeichnen war, entwickelten sich beim grenzüberschreitenden Empfang Beförderungsmenge und -leistung dynamischer. Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2014 im grenzüberschreitenden Versand und Empfang rund 1,2 Mio. TEU befördert. Das mit Abstand deutlichste Wachstum wiesen die Durchgangsverkehre auf. Mit rund 0,4 Mio. TEU im 1. Halbjahr 2014 verzeichneten die durch Deutschland verlaufenden Verkehre ein Wachstum in Höhe von 38,0 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2013.

Grenzüber-
schreitender KV
(TEU)

Als Wachstumsmärkte gelten weiterhin Verkehre in Richtung Osteuropa und der Türkei. Bei Verkehren zwischen Deutschland und der Türkei werden dabei in zunehmendem Maße Fährverbindungen mit einbezogen. Während das Aufkommen bei den Verkehren von bzw. nach den GUS Staaten nach Auskunft von Marktteilnehmern von der Ukraine-Krise beeinflusst wurde, verbuchten Verkehre mit dem Ziel China eine zunehmende Nachfrage.

Wachstumsmärkte

Das starke Wachstum der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Sattelanhänger hielt im 1. Halbjahr 2014 an (siehe hierzu auch Tabelle 7). Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 nahm die Anzahl der beförderten Sattelanhänger um insgesamt 20,8 % auf 273.948 Einheiten zu. Mit Ausnahme der nationalen Verbindungen, bei denen sich

Sattelanhänger

Rückgänge in Höhe von 7,1 % zeigten, bewegten sich die Zuwächse auf den einzelnen Hauptverkehrsrelationen im zweistelligen Prozentbereich. Während sich die Steigerungsraten im grenzüberschreitenden Empfang und Versand auf insgesamt 22,1 % beliefen, ließen sich die mit Abstand deutlichsten Aufkommenssteigerungen mit 41,6 % beim Verkehr durch Deutschland beobachten. Im grenzüberschreitenden Versand und Empfang erhöhte sich die Anzahl der insgesamt beförderten Sattelanhänger auf 219.796 (1. Halbjahr 2013: 179.991), im Durchgangsverkehr auf 30.991 (1. Halbjahr 2013: 21.883). Die Anzahl der im nationalen Verkehr beförderten Einheiten reduzierte sich im 1. Halbjahr 2014 – nach deutlichen Steigerungen im entsprechenden Vorjahreszeitraum – auf 23.161 (1. Halbjahr 2013: 24.943). Neben der Anzahl der insgesamt beförderten Einheiten zeigte sich in der ersten Jahreshälfte 2014 auch bei der beförderten Gütermenge (+ 22,8 %) und der Beförderungsleistung (+ 15,8 %) ein zweistelliges prozentuales Wachstum. Bei geeigneten Rahmenbedingungen, wie regelmäßig wiederkehrende Transportaufträge und attraktive Verbindungsangebote, wurden nach Angaben von Marktteilnehmern einzelne Transporte mit Sattelanhängern erstmals versuchsweise im Kombinierten Verkehr durchgeführt. Gleichzeitig zeigte sich die Anbieterseite anhaltend bestrebt, mit innovativen Konzepten die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs weiter zu erhöhen, beispielsweise mit dem System NIKRASA oder dem System CargoBeamer.

Tabelle 7: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger nach Anzahl, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2013

Verkehrsrelation	Sattelzugauflieger (in 1.000)			Aufkommen (in Mio. t)			Leistung (in Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Δ in %	1. Halbjahr		Δ in %	1. Halbjahr		Δ in %
	2013	2014		2013	2014		2013	2014	
Binnenverkehr	24,9	23,2	-7,1	0,7	0,6	-9,6	0,4	0,3	-13,7
Grenzüberschreitend	180,0	219,8	22,1	4,9	6,2	24,7	2,8	3,3	16,7
darunter Versand	87,4	105,7	20,9	2,5	3,0	22,2	1,5	1,7	17,6
darunter Empfang	92,6	114,1	23,3	2,5	3,2	27,1	1,4	1,6	15,7
Durchgangsverkehr	21,9	31,0	41,6	0,6	0,9	42,3	0,5	0,7	31,0
Insgesamt	226,8	273,9	20,8	6,2	7,6	22,8	3,7	4,3	15,8

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Insgesamt belief sich im 1. Halbjahr 2014 die im unbegleiteten Kombinierten Verkehr über alle Ladeeinheiten (Container/Wechselbehälter und Sattelanhänger) beförderte Gütermenge auf 42,7 Mio. t. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 (38,9 Mio. t) bedeutete dies eine Steigerung von 9,6 %. Die Beförderungsleistung lag bei rund 21,4 Mrd. tkm (+ 8,8 %). Betrachtet nach Hauptverkehrsrelationen zeigt lediglich der Binnenverkehr eine rückläufige Entwicklung.

Transportgewicht
und -leistung im
gesamten KV

Im Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im 1. Halbjahr 2014 insgesamt 2,1 Mio. Ladeeinheiten transportiert. Dies bedeutete eine Steigerung gegenüber dem 1. Halbjahr 2013 in Höhe von 1,9 %. Gegen den Trend verzeichnete das Containeraufkommen im Hinter-

Seehafen-
Hinterlandverkehr
(TEU)

landverkehr der deutschen Seehäfen erneut eine rückläufige Entwicklung. Im Vergleichszeitraum reduzierte sich das Aufkommen leicht um 1,3 % auf 1,7 Mio. TEU.

Tabelle 8: Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten (in TEU) nach Hauptverkehrsrelationen im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2013

Verkehrsrelation	Anzahl (in 1.000 TEU)		Veränderungen	
	1. Hj. 2013	1. Hj. 2014	in %	absolut
Binnenverkehr	1.241,8	1.207,5	-2,8	-34,3
dt. Seehäfen → dt. Regionen	628,2	623,0	-0,8	-5,2
dt. Regionen → dt. Seehäfen	613,5	584,5	-4,7	-29,0
Grenzüberschreitender Verkehr	601,9	645,4	7,2	43,5
darunter mit deutschen Seehäfen	451,6	463,2	2,6	11,6
dt. Seehäfen → ausländ. Regionen	231,5	230,3	-0,5	-1,2
ausländ. Regionen → dt. Seehäfen	220,1	233,0	5,9	12,9
darunter mit ARA-Seehäfen	150,3	182,2	21,2	31,9
ARA-Seehäfen → dt. Regionen	80,6	96,7	20,0	16,1
dt. Regionen → ARA-Seehäfen	69,8	85,5	22,5	15,7
Durchgangsverkehr	206,6	235,8	14,2	29,2
ARA-Seehäfen → ausländ. Regionen	120,3	120,3	-0,1	-0,1
ausländ. Regionen → ARA-Seehäfen	86,3	115,6	34,0	29,3
Insgesamt	2.050,3	2.088,7	1,9	38,4

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung

Bei den maritimen Verkehren verzeichneten die deutschen Seehäfen lediglich im grenzüberschreitenden Empfang eine positive Aufkommensentwicklung. Hierzu trug insbesondere ein Wachstum der Verkehre von Tschechien zu den deutschen Seehäfen bei. Hinterlandverkehre deutscher Seehäfen ins Ausland stagnierten nahezu. National verzeichneten die deutschen Seehäfen sowohl im Zu- als auch im Ablauf Aufkommensrückgänge, die sich auf insgesamt 2,8 % summierten. Das Aufkommen zwischen deutschen Hinterlandregionen und den ARA-Seehäfen entwickelte sich unterdessen in beiden Richtungen deutlich positiv. Die Anzahl der von Deutschland in Richtung ARA-Seehäfen transportierten Ladeeinheiten erhöhte sich im 1. Halbjahr 2014 um 22,5 %, die in der Gegenrichtung um 20,0 %. Die Durchgangsverkehre zwischen ausländischen Regionen und den ARA-Seehäfen entwickelten sich ebenfalls deutlich positiv. Maßgebend dafür waren Aufkommenssteigerungen bei den Verkehren in Richtung der ARA-Häfen (+ 34,0 %), insbesondere ausgehend von Italien, Polen und der Schweiz. Das Aufkommen in der Gegenrichtung stagnierte.

Entwicklung
nach Relationen

Neben dem statistischen Effekt sowie konjunkturellen Einflüssen dürfte zum positiven Mengenwachstum zwischen deutschen bzw. ausländischen Hinterlandregionen und den ARA-Seehäfen ein verstärktes Engagement der Westhäfen zur Stärkung der Hinterland-

Wahl der Seehäfen

anbindungen auf der Schiene beigetragen haben. Im Rahmen verschiedener Initiativen und Absichtserklärungen wird dabei gezielt die partnerschaftliche Zusammenarbeit im Rahmen eines multimodalen Transportnetzwerks zwischen den Seehäfen und dem deutschen bzw. europäischen Hinterland gefördert. Die Inbetriebnahme weiterer Umschlaganlagen sowie eine verbesserte schienenseitige Anbindung dürfte die Attraktivität der Westhäfen für schienengebundene Hinterlandverkehre künftig zusätzlich erhöhen. Der Wettbewerb zwischen den norddeutschen Seehafenstandorten und den Westhäfen spiegelt sich zunehmend im Angebot bzw. der Nachfrage von Transport- und Umschlagsleistungen wider. So erlangen Angebote bzw. Standorte, mit denen eine Bedienung sowohl der Nord- als auch der Westhäfen möglich ist, zunehmende Bedeutung.

Unabhängig von ihrer branchen- sowie relationsspezifischen Ausrichtung berichteten Marktteilnehmer im unbegleiteten Kombinierten Verkehr von einem anhaltend hohen Wettbewerbsdruck, insbesondere im nationalen maritimen Containerverkehr. Der Wettbewerb wird nach wie vor von bestehenden Preisvorteilen im Straßengüterverkehr und dem Bestreben der großen Operateure nach einem Ausbau ihrer Marktanteile im Seehafen-Hinterlandverkehr beeinflusst. Aufgrund der für den Kombinierten Verkehr prognostizierten Aufkommens- und Leistungssteigerungen zeigten sich die Marktteilnehmer dennoch optimistisch bezüglich der weiteren Entwicklung.⁷

Wettbewerb

4.3.2 Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)

Über die Rollenden Landstraßen (RoLa) von und nach Deutschland wurden entsprechend den Angaben der deutschen Terminalbetreiber in der ersten Jahreshälfte 2014 insgesamt rund 56.400 Lkw befördert. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum reduzierte sich das Aufkommen um rund 9,8 %. Aufgeteilt auf die beiden mit Quelle bzw. Ziel in Deutschland existierenden Verbindungen zeigten sich folgende Entwicklungen:

Aufkommenszuwächse bei der RoLa

Aufgrund eines deutlich reduzierten Zugangebotes war die Anzahl der im 1. Halbjahr 2014 auf der RoLa zwischen Regensburg und Trento beförderten Fahrzeuge stark rückläufig. Nach rund 11.300 beförderten Fahrzeugen im 1. Halbjahr 2013 lag das Aufkommen nach Angaben der Bayernhafen GmbH im 1. Halbjahr 2014 bei insgesamt rund 5.200 beförderten Fahrzeugen. Durch das reduzierte Zugangebot wurde sowohl die Auslastung als auch die Paarigkeit der Verkehre zuletzt wieder deutlich gesteigert.

Regensburg – Trento

Die Aufkommensmengen auf der von der Ralpin AG angebotenen Verbindung zwischen Freiburg und Novara (Italien) stagnierten im 1. Halbjahr 2014 auf dem Vorjahresniveau.

Freiburg – Novara

⁷ Siehe hierzu auch Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2014, München/Köln 2014.

Die Anzahl der beförderten Fahrzeuge lag erneut bei rund 51.200 Fahrzeugen. Im weiteren Jahresverlauf wurde die Entwicklung im November 2014 negativ durch einen Erdbeben beeinflusst. Das Gesamtjahresergebnis 2014 dürfte daher leicht hinter dem Vorjahresergebnis zurückbleiben.

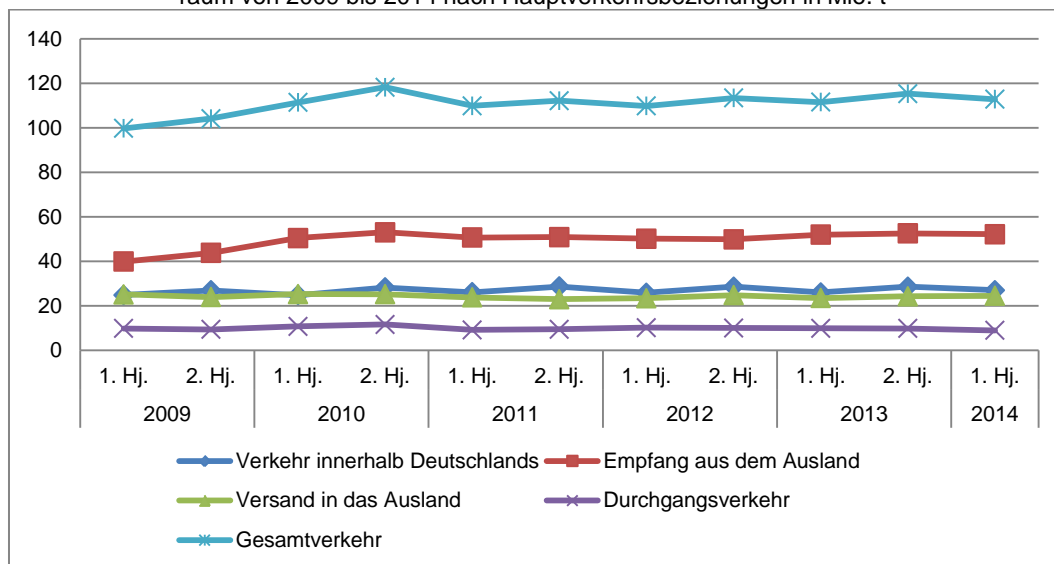
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Das Transportaufkommen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erhöhte sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um knapp 1,3 Mio. t bzw. 1,1 % auf insgesamt rund 112,8 Mio. t. Ursächlich hierfür war in erster Linie ein deutlicher Anstieg der Beförderungen von Eisenerzen sowie Steinen und Erden. Wie Schaubild 10 zeigt, verzeichnete die Binnenschifffahrt bei der Beförderungsmenge die beste Entwicklung in einem 1. Halbjahr seit sechs Jahren. Die Verkehrsleistung verringerte sich hingegen in der ersten Jahreshälfte 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um rund 0,7 Mrd. tkm bzw. 2,2 % auf rund 28,7 Mrd. tkm. Gründe hierfür sind vor allem der gesunkene Bedarf der Energiewirtschaft an Transportkapazitäten für Kohle sowie der Rückgang der Beförderungen von Mineralölzeugnissen. Insbesondere die Nachfrage nach Heizöl nahm aufgrund des milden Winters ab.

Mengenwachstum
und Leistungsrückgang

Schaubild 10: Halbjährliche Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2009 bis 2014 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der Verkehrsleistungsrückgang in der ersten Jahreshälfte 2014 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum wirkte sich sowohl auf Schiffe unter deutscher als auch unter ausländischer Flagge aus. Die Verkehrsleistung der Schiffe unter deutscher Flagge ging wie die kumulierte Verkehrsleistung aller Schiffe unter Flagge der EU-Länder um 1,9 % zurück. Die Schiffe unter niederländischer Flagge verbuchten mit einem Minus von

Marktanteile

2,9 % überproportionale Leistungsrückgänge. Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge stagnierte im 1. Halbjahr 2014 mit rund 29,2 % auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (rund 29,1 %). Vom Anstieg des Beförderungsaufkommens profitierten indes ausschließlich Schiffe unter ausländischer Flagge. Schiffe unter niederländischer Flagge steigerten im 1. Halbjahr 2014 ihre Beförderungsmenge gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,2 %. Das Transportaufkommen der Schiffe unter deutscher Flagge ging hingegen um rund 0,3 Mio. t bzw. 0,8 % auf rund 33,8 Mio. t zurück. Ihr diesbezüglicher Marktanteil verringerte sich von rund 30,6 % in der ersten Jahreshälfte 2013 auf rund 30,0 % im 1. Halbjahr 2014.

Die Umschlagsentwicklung in den einzelnen Wasserstraßengebieten verlief in der ersten Jahreshälfte 2014 unterschiedlich. Den höchsten absoluten Umschlagsanstieg wies mit knapp 1,2 Mio. t das westdeutsche Kanalgebiet auf. Dies bedeutete eine Steigerung im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von 7,5 %. Insbesondere die Häfen Lünen, Essen und Hamm konnten deutliche Zuwächse beim Güterumschlag verbuchen. Der prozentuale Anstieg des Güterumschlags fiel mit 53,6 % im Donaugebiet am höchsten aus. Überproportionale Umschlagssteigerungen verzeichneten hierbei die Häfen Regensburg und Passau. Für die Umschlagszuwächse im Donaugebiet zeichneten neben konjunkturbedingten Steigerungen Basiseffekte verantwortlich; infolge einsetzenden Hochwassers im Juni 2013 musste die Schifffahrt auf der Donau im vergangenen Jahr zeitweise eingestellt werden. Der Güterumschlag im Elbegebiet verzeichnete im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 ein deutliches Plus von 8,8 %. Hierzu trug insbesondere der erneut recht deutlich gestiegene Güterumschlag in Hamburg bei. Im Mittellandkanalgebiet erhöhte sich der Güterumschlag im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,2 %. Eine stagnierende Umschlagsentwicklung war im Wesergebiet und im Rheinstromgebiet zu beobachten. Die Mehrzahl der größeren Häfen im Rheinstromgebiet verzeichnete Umschlagsrückgänge im einstelligen Prozentbereich. Der größte deutsche Binnenhafen Duisburg legte hingegen beim Güterumschlag um 9,3 % zu. Deutliche Umschlagszuwächse verbuchten ferner die Häfen Frankfurt und Mainz. Die Wasserstraßengebiete Brandenburg (- 6,8 %), Mecklenburg-Vorpommern (- 4,2 %) und Berlin (- 1,3 %) hatten in der ersten Jahreshälfte 2014 ein schlechteres Umschlagsresultat als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Güterumschlag
nach Wasser-
straßengebieten

Der Binnenschiffsgüterverkehr zwischen deutschen Häfen erreichte in der ersten Jahreshälfte 2014 ein Volumen von rund 27,1 Mio. t. Dies entsprach einem Anstieg der Beförderungsmenge von 3,9 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013. Ursache hierfür war hauptsächlich ein deutlich gestiegenes Transportaufkommen bei Schüttgütern. Eine positive Aufkommensentwicklung war außerdem bei Stückgut- und Containerbeförderungen zu verzeichnen. Die Beförderungsmengen an flüssigen Massengütern entwickelten sich hingegen rückläufig. Die Verkehrsleistung im Binnenverkehr erhöhte sich um 5,1 % auf knapp 5,4 Mrd. tkm (siehe hierzu auch Tabelle 9).

Hauptverkehrs-
verbindungen:
- Binnenverkehr

Tabelle 9: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2013

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2013	1. Hj. 2014		1. Hj. 2013	1. Hj. 2014	
Binnenverkehr	26,1	27,1	+ 3,9	5,1	5,4	+ 5,1
Versand in das Ausland	23,5	24,5	+ 4,3	6,4	6,4	+ 0,1
Empfang aus dem Ausland	52,0	52,2	+ 0,3	11,6	11,2	- 3,5
Durchgangsverkehr	9,9	9,0	- 9,2	6,3	5,8	- 8,1
Insgesamt	111,5	112,8	+ 1,1	29,4	28,7	- 2,2

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Während sich im grenzüberschreitenden Versand die Beförderungsmenge in der ersten Jahreshälfte 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 4,3 % auf rund 24,5 Mio. t erhöhte, stagnierte die Verkehrsleistung mit rund 6,4 Mrd. tkm in etwa auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der Aufkommenszuwachs ist zu einem großen Teil auf eine deutlich gestiegene Beförderungsmenge bei Stückgütern zurückzuführen. Die Container- und Schüttgutbeförderungen verzeichneten nur unterproportionale Anstiege. Bei den flüssigen Massengütern kam es zu leichten Mengenrückgängen.

- Grenzüberschreitender Versand

Die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Empfang erhöhte sich im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 mit einem Plus von 0,3 % leicht auf rund 52,2 Mio. t. Aufkommenssteigerungen bei Schüttgütern und Containern standen dabei Mengenrückgänge bei Stückgütern und vor allem bei flüssigen Massengütern gegenüber. Die rückläufigen Beförderungen in diesem Segment zeichneten zugleich wesentlich für die negative Verkehrsleistungsentwicklung im grenzüberschreitenden Empfang verantwortlich, die im Vergleichszeitraum um 3,5 % auf rund 11,2 Mrd. tkm zurückging.

- Grenzüberschreitender Empfang

Die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen sind im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich gesunken. Ursächlich hierfür waren hauptsächlich Aufkommensrückgänge bei den volumenträchtigen Schüttgütern. Vor allem die Kohlebeförderungen von Belgien und den Niederlanden nach Frankreich gingen sehr stark zurück. Zudem verringerte sich das Beförderungsaufkommen an Stückgütern. Diese Mengenrückgänge konnten durch leichte Aufkommenszuwächse bei flüssigen Massengütern und containerisierten Gütern nicht kompensiert werden, so dass die Transportmenge im Durchgangsverkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 insgesamt um 9,2 % auf 9,0 Mio. t abnahm. Die Verkehrsleistung verringerte sich im gleichen Zeitraum um 8,1 % auf 5,8 Mio. tkm. Bezogen auf die Beförderungsmenge hatten die Verkehre zwischen den Niederlanden und Frankreich einen Anteil von knapp 42 % an den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen. Der Anteil der Verkehre zwischen den Niederlanden und der Schweiz hieran betrug rund 20 %. Auf die Verkehre zwischen Belgien und Frankreich entfielen etwa 14 %.

- Durchgangsverkehr

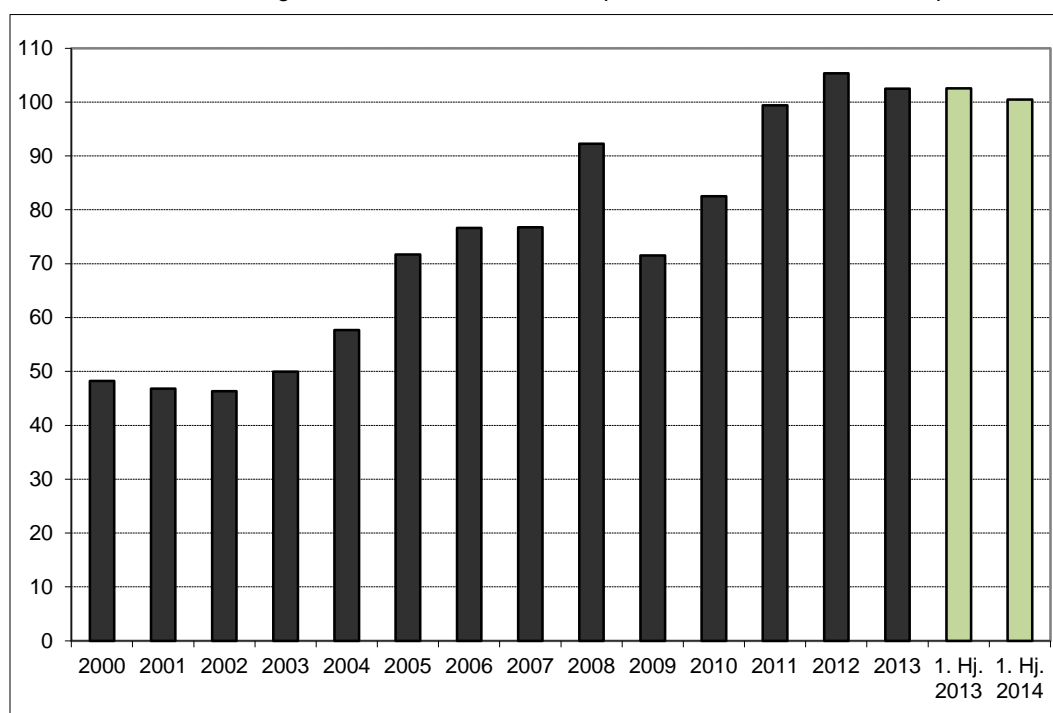
5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Kostenentwicklung

Die Kostenentwicklung in der Binnenschifffahrt verlief im 1. Halbjahr 2014 insgesamt moderat. Nach dem Rückgang im Jahr 2013 gaben die Gasölpreise in der ersten Jahreshälfte 2014 nochmals leicht nach. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 lag der durchschnittliche Listenpreis für Gasöl in Deutschland rund zwei Prozent niedriger (siehe Schaubild 11).

Gasölpreise sinken,
Löhne u. Gehälter
steigen

Schaubild 11: Entwicklung des durchschnittlichen Gasölpreises in Deutschland in Euro pro 100 l



Anmerkung: Bei den offiziellen Listenpreisen handelt es sich praktisch um Preisempfehlungen, die deutlich über den tatsächlich am Markt bezahlten Preisen liegen. Die genaue Höhe des Rabatts ist abhängig von Faktoren wie der Verhandlungsstärke des Binnenschifffahrtsunternehmens, den Abnahmemengen oder der Zahlungsart. Sie kann ferner regional variieren.

Quellen: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V., Bunkerbetriebe. Eigene Darstellung.

Die Löhne und Gehälter legten hingegen zu. In der Güter- und Fahrgastschifffahrt erfolgte für die tarifgebundenen Beschäftigten (ohne Auszubildende) im April 2014 eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 350 Euro und für die tarifgebundenen Auszubildenden in Höhe von 175 Euro. Zum 1. Juli 2014 wurden die Vergütungen in der Güterschifffahrt linear um 2,3 % angehoben. Die Kosten für Wartung und Instandsetzung unterlagen nach Angaben von Marktteilnehmern im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 keinen wesentlichen Änderungen. Die Tendenz, Reparatur- und Wartungsarbeiten auf das Notwendigste zu beschränken bzw. Wartungsintervalle im Rahmen der Möglichkeiten zu strecken, war bei einem Teil der Binnenschifffahrtsunternehmen weiterhin vorherrschend.

5.2.2 Trockengüterschifffahrt

Die Trockengüterschifffahrt verbuchte in der ersten Jahreshälfte 2014 Mengenzuwächse bei einer gleichzeitig rückläufigen Verkehrsleistung. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum erhöhte sich die Beförderungsmenge in der Trockengüterschifffahrt um rund 2,6 Mio. t bzw. 3,0 % auf insgesamt knapp 88,8 Mio. t. Ursächlich war vor allem ein höheres Aufkommen an Schüttgütern, insbesondere an Erzen, Steinen und Erden, sowie Containern. Aufgrund des deutlichen Rückgangs der Transitverkehre blieben die Verkehrsleistungen in der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2014 mit rund 23,4 Mrd. tkm um knapp 0,3 Mrd. tkm bzw. 1,1 % hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück. Vor allem die Verkehre zwischen den Niederlanden und Frankreich wiesen im Vergleichszeitraum ein hohes Minus auf.

Mengenzuwachs,
Leistungsrückgang

Vor dem Hintergrund des Aufkommenszuwachses berichteten Marktteilnehmer von einer leicht verbesserten Kapazitätsauslastung des vorhandenen Schifffraumes im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Während Reedereien und Befrachter eigene Schiffe bzw. fest an sich gebundene Partikuliere weitgehend ohne längere Liegezeiten beschäftigen konnten, gestaltete es sich für freie Partikuliere – abgesehen vom guten Jahresbeginn – vergleichsweise schwieriger, Nachfrage für ihren Laderaum zu generieren. Nach Angaben von Marktteilnehmern würden vor allem einige freie Partikuliere aus Belgien und den Niederlanden zu diesem Zweck mittlerweile häufiger direkt an kleinere und mittlere Unternehmen der verladenden Wirtschaft mit Angeboten herantreten. Auf der anderen Seite steige aus belgischen und niederländischen Bankenkreisen der Druck auf Schiffseigner, die einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, ihre Schiffe fest an Befrachter zu binden. Trotz des Aufkommenszuwachses bestand in der Rheinschifffahrt, die von niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen dominiert wird, in der ersten Jahreshälfte 2014 der Laderaumüberhang fort. Außerhalb des Rheinstromgebiets stellte sich das Verhältnis von Kapazitätsangebot und -nachfrage aufgrund des fehlenden Wettbewerbs bei großen Schiffseinheiten und der tendenziell rückläufigen Anzahl der kleineren Schiffseinheiten vergleichsweise besser dar (zur Kapazitätsentwicklung siehe auch Kap. 5.2.5).

Kapazitätsauslastung

Ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau zeigten die Frachtraten in der ersten Jahreshälfte 2014 eine in der Tendenz leicht positive Entwicklung. Nach Angaben von Marktteilnehmern hätten bei Neuabschlüssen ausgelaufener Verträge die vereinbarten Frachtraten stagniert oder seien moderat gestiegen. Bei den Tagesfrachten war die Entwicklung in der Tendenz ähnlich: Die Volatilität der Tagesfrachten sei nach Angaben von Marktteilnehmern aufgrund der relativ konstanten Beschäftigungslage etwas gesunken. In Fahrtgebieten, in denen Lade- bzw. Löschstellen ausschließlich mit kleineren Schiffseinheiten erreicht bzw. bedient werden können, sei es aufgrund günstigerer Rahmenbedingungen vergleichsweise einfacher, Entgelterhöhungen durchzusetzen als im Rheinstromgebiet. Aufgrund des Kapazitätsüberhangs sei dort der Preiswettbewerb wei-

Frachtniveau

terhin sehr stark ausgeprägt. Vor allem niederländische Eigner neuer, großer Gütermotorschiffe, die einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, versuchten, über den Preis Marktanteile zu gewinnen und Umsätze zu generieren, um gegenüber Kreditgebern Zahlungseingänge auf den Geschäftskonten nachweisen und zumindest in Teilen Kapitaldienst leisten zu können.

Die moderate Nachfrage- und Frachtenentwicklung spiegelte sich in der ersten Jahreshälfte 2014 in der Umsatz- und Ertragslage der Binnenschiffahrtsunternehmen entsprechend wider. Umsätze und Erträge bewegten sich auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr, etwaige Steigerungen fielen – soweit vorhanden – in der Regel moderat aus. Auf Unternehmensebene bestehen weiterhin beträchtliche Unterschiede. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern verzeichneten fest gebundene Partikulierunternehmen Umsätze und Erträge, die mindestens auf dem Niveau des Vorjahres und teilweise darüber lagen. Die finanzielle Lage vieler frei fahrender Partikuliere, insbesondere vieler Eigner großer, in hohem Maße fremdfinanzierter Gütermotorschiffe, die einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, blieb weiterhin angespannt.

Wirtschaftliche Lage

5.2.3 Tankschiffahrt

Nach Zuwächsen im vergangenen Jahr verzeichnete die Tankschiffahrt im 1. Halbjahr 2014 einen deutlichen Nachfragerückgang. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 reduzierte sich die Beförderungsmenge um 5,2 % auf 24,0 Mio. t, die Verkehrsleistung nahm um 6,9 % auf 5,3 Mrd. tkm ab. Ursächlich hierfür war das ungünstige Marktumfeld im Bereich der Mineralölbeförderungen. Zum einen wirkte sich der milde Winter, der einen starken Rückgang des Inlandsabsatzes von leichtem Heizöl zur Folge hatte, nachteilig auf die Verkehrsnachfrage aus. Nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle lag der Absatz von leichtem Heizöl in Deutschland im 1. Halbjahr 2014 rund 24,5 % unter dem entsprechenden Vorjahreswert. Die deutschen Einfuhren von leichtem Heizöl gingen im Vergleichszeitraum auf Tonnenbasis sogar um 51,6 % zurück. Zum anderen gab es aufgrund der vorherrschenden Backwardation-Phase⁸ auf den Produktenmärkten in der ersten Jahreshälfte 2014 kaum Impulse von der Lagerseite. Flüssige Mineralölerzeugnisse wie Heizöl und Kraftstoffe verzeichneten daher im Vergleichszeitraum überproportionale Rückgänge von 1,6 Mio. t bzw. 11,1 % auf 13,1 Mio. t bei der Beförderungsmenge sowie von 0,5 Mrd. tkm bzw. 15,9 % auf 2,9 Mrd. tkm bei der Verkehrsleistung. Insgesamt entfielen im 1. Halbjahr 2014 in der Tankschiffahrt damit jeweils rund 54 % der Transportmenge und der Verkehrsleistungen auf flüssige Mineralölerzeugnisse. Besonders stark vom Nachfragerückgang aus dem Mineralölsektor betroffen waren Verkehre von ausländischen zu deutschen Häfen. Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2014 im grenzüberschreitenden Empfang rund 20,4 % weniger flüssige Mineralölerzeugnisse befördert als im 1. Halbjahr 2013. Im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Versand

Auftrags- und
Beschäftigungslage

⁸ Spotmarktpreise > Terminmarktpreise.

ging das Beförderungsaufkommen ebenfalls mehr oder weniger deutlich zurück. Im Gegensatz zum Mineralölsektor entwickelte sich die Verkehrsnachfrage aus dem Bereich der chemischen Industrie angesichts von Produktionssteigerungen zwar insgesamt positiv, allerdings schwächte sich die Verkehrsnachfrage im 2. Quartal 2014 vor dem Hintergrund der konjunkturellen Eintrübung ab.

Angesichts der schwächeren Verkehrsnachfrage und eines hohen Kapazitätsangebots standen die Frachtraten im Mineralölbereich erneut unter Druck. Über weite Strecken des 1. Halbjahres 2014 bewegten sich die Spotfrachten für Beförderungen von Mineralölprodukten im Rheinstromgebiet unterhalb der Niveaus des 1. Halbjahres 2013. Für Chemietransporte blieben die durchschnittlichen Frachtraten nach Angaben von Marktteilnehmern im Jahresvergleich weitgehend unverändert. Angesichts anhaltend schwieriger branchenwirtschaftlicher Rahmenbedingungen in der Tankschifffahrt blieb die finanzielle Lage vieler Binnenschifffahrtsunternehmen angespannt. Aufgrund einer schwachen Kapazitätsauslastung fuhren nicht wenige Schiffe in der ersten Jahreshälfte 2014 Verluste ein. Vor allem Unternehmen, die mit jungen, fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen verbunden mit einem hohen Kapitaldienst am Markt operieren, leiden unter der derzeitigen Marktlage. Vergleichsweise besser stellt sich die Situation in Teilen von Unternehmen dar, die lediglich geringe Finanzierungskosten zu tragen haben und im Vergleich zu vorgenannten Unternehmen deutlich günstigere Kapitalkostenstrukturen aufweisen.

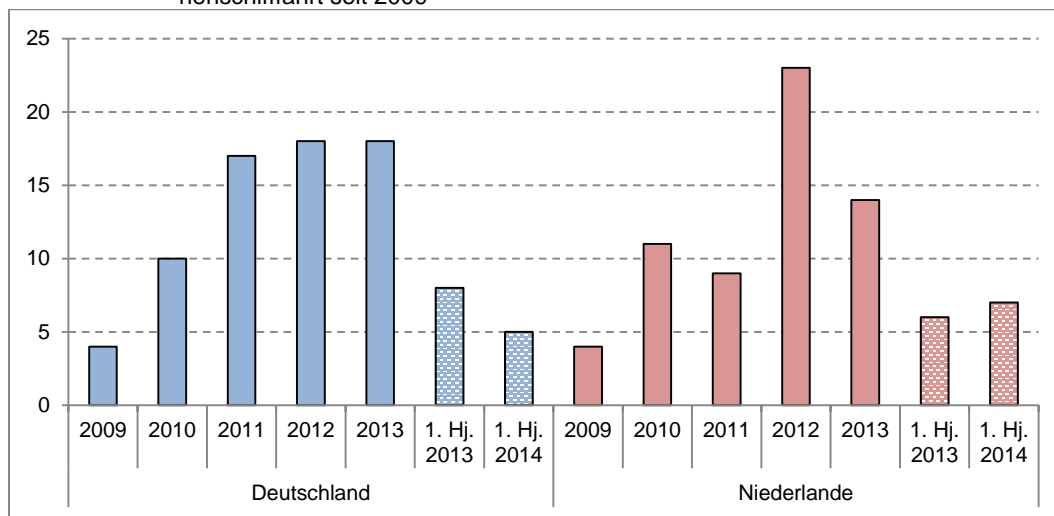
Frachten und
wirtschaftliche
Lage

5.2.4 Entwicklung der Insolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzen in der deutschen Binnenschifffahrt (Tank- und Trockengüterschifffahrt) entwickelte sich im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 rückläufig. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in der ersten Jahreshälfte 2014 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ insgesamt vier Insolvenzverfahren eröffnet, ein weiteres wurde mangels Masse abgewiesen. Im entsprechenden Vorjahreszeitraum belief sich die Zahl der Insolvenzverfahren noch auf insgesamt acht (siehe Schaubild 12). Im Zeitraum 2010 bis 2012 hatten die Insolvenzen in der deutschen Binnenschifffahrt angesichts schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen ausgehend von einem niedrigen Niveau in den Vorjahren noch erkennbar zugenommen. Einige Bunkerbetriebe lassen zum Schutz vor Forderungsausfällen nach Informationen des Bundesamtes bestimmte Schiffe weiterhin nur gegen Vorkasse, Bürgschaft oder Nachweis eines festen Beförderungsauftrages bunkern. In Teilen erfolge die Abrechnung nach Angaben von Marktteilnehmern unmittelbar mit den Auftraggebern der betroffenen Binnenschifffahrtsunternehmen.

Deutschland

Schaubild 12: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2009



Quellen: Statistisches Bundesamt, Centraal Bureau voor de Statistiek. Eigene Darstellung.

In der niederländischen Binnenschifffahrt (Güter- und Schleppschifffahrt) bewegten sich die Insolvenzen in der ersten Jahreshälfte 2014 annähernd auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Nach Angaben des niederländischen Statistikamtes gingen im 1. Halbjahr 2014 insgesamt sieben Binnenschifffahrtsunternehmen in die Insolvenz; im 1. Halbjahr 2013 waren es sechs Unternehmen. Bezogen auf die Gesamtzahl der in der Güter- und Schleppschifffahrt tätigen niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen ist die Anzahl der Insolvenzen in den Niederlanden damit weiterhin sehr gering. Nach vorläufigen Angaben des niederländischen Statistikamtes waren in diesem Wirtschaftszweig zum 01.01.2014 noch 3.305 niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen tätig. Aus Banken- und Gewerbekreisen werden weiterhin Stützungsmaßnahmen von Kreditinstituten und verbundenen Unternehmen sowie der Einsatz privater Kapitalrücklagen als Gründe für die bislang relativ geringe Anzahl an Insolvenzen angeführt. Niederländische Banken seien bestrebt, Insolvenzen hochverschuldeter Partikuliere zu vermeiden, um keine Verluste aus Schiffsfinanzierungen in Kauf nehmen zu müssen. Nach einer Zunahme der Anzahl der Binnenschifffahrtsunternehmen in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts – im Januar 2010 waren noch 3.520 niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen in der Güter- und Schleppschifffahrt tätig – zeigt sich trotz der relativ geringen Insolvenzquote seit Beginn dieses Jahrzehnts gleichwohl ein sukzessiver Rückgang der Unternehmenszahlen in den Niederlanden. So übertreffen in den Niederlanden die Betriebsauflösungen seit einigen Jahren die Zahl der Neugründungen.

Niederlande

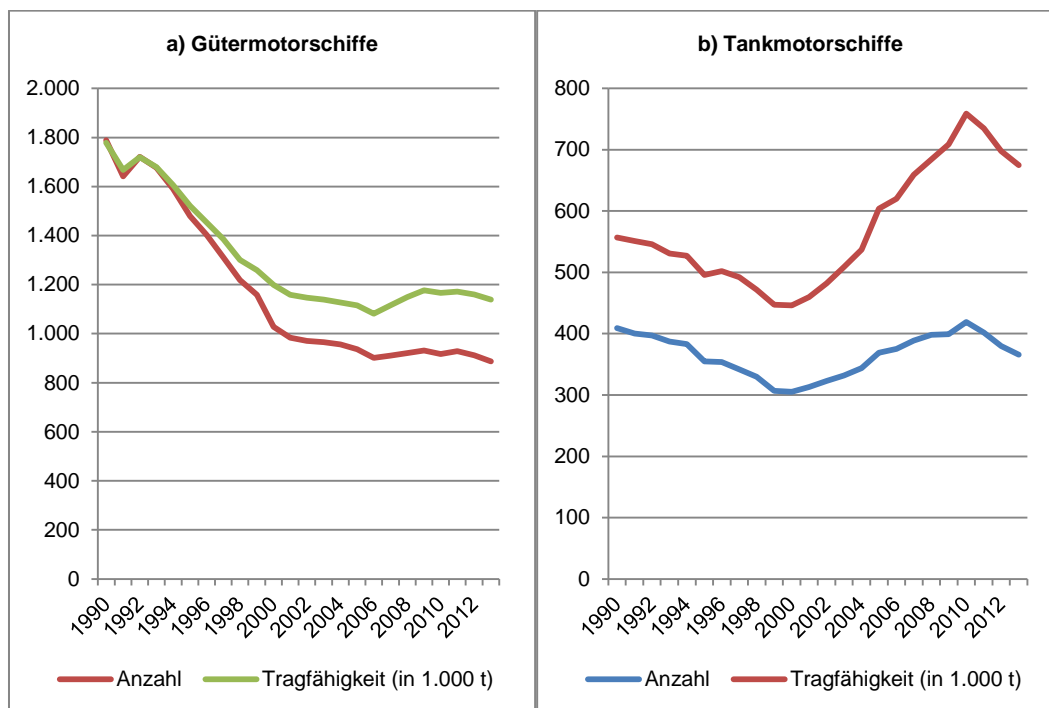
5.2.5 Kapazitätsentwicklung

Nach aktuellen Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt entwickelten sich die Kapazitäten in der deutschen Trockengüterschifffahrt im Jahr 2013 erneut leicht rückläufig. Die Tragfähigkeit der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge nahm im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 1,9 % auf 1,14 Mio. t ab, die Schiffsanzahl reduzierte

Trockengüterschifffahrt

sich um 25 auf insgesamt 887 Einheiten (siehe hierzu auch Schaubild 13). Bei Güterschub- und Trägerschiffsleichtern wurden im Vorjahresvergleich ebenfalls Kapazitäten abgebaut. Im Jahr 2013 wurden insgesamt 11 Gütermotorschiffe mit einer Gesamtkapazität von knapp 12.000 t abgewrackt. Hierbei handelte es sich um vergleichsweise kleinere Schiffseinheiten. Neu gebaute Gütermotorschiffe wurden im Jahr 2013 unter deutscher Flagge nicht in Dienst gestellt. Angesichts bestehender Laderaumüberhänge und verhaltener Nachfrageimpulse ist die Neigung für Investitionen in neuen Schiffsraum in der Trockengüterschifffahrt derzeit gering.⁹ Allerdings wurde von Marktteilnehmern auch darauf hingewiesen, dass einige große Banken mittlerweile kaum noch zu Schiffsfinanzierungen bereit seien.

Schaubild 13: Kapazitätsentwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte (Abb. a) und der deutschen Tankmotorschiffsflotte (Abb. b) im Zeitraum von 1990 bis 2013



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

In der Tankschifffahrt nahm das Kapazitätsangebot der deutschen Flotte im Jahr 2013 ebenfalls ab. Bedingt durch eine neuerlich hohe Anzahl an Veräußerungen ins Ausland sowie einige Abwrackungen reduzierten sich die Transportkapazitäten der deutschen Tankmotorschiffsflotte im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 3,3 % auf 0,72 Mio. t; die Anzahl der Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge nahm um 14 auf 366 Einheiten ab.

Tankschifffahrt

⁹ Nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auf Basis von Daten der Internationalen Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR) reduzierte sich die neu auf den Markt kommende Tonnage in der westeuropäischen Trockengüterschifffahrt im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 erneut und erreichte lediglich noch einen Wert von knapp 30.000 Tonnen. Siehe Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: Europäische Binnenschifffahrt – Marktbeobachtung 2014, S. 66, Straßburg 2014.

Zwar wurden 13 neue Tankmotorschiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 25.422 t in Dienst gestellt (2012: 9 Neubauten) sowie u. a. drei Tankmotorschiffe aus dem Ausland erworben. Den Flottenzugängen standen insgesamt jedoch 32 Abgänge, darunter sechs Abwrackungen und 25 Abgänge bzw. Verkäufe ins Ausland, gegenüber. Bei älteren Einhüllenschiffen ist in Teilen zu beobachten, dass diese nur noch bis zur nächsten Überprüfung der Klassifizierung betrieben werden (sog. „Klasse machen“). Der Verkauf von Tankschiffen ins Ausland entfaltet bezogen auf die in Westeuropa aktive Flotte nur bedingt eine kapazitätsmindernde Wirkung, da ein Teil dieser Schiffe nach Informationen des Bundesamtes im Rheinstromgebiet verbleibt. Der Anteil der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankschiffahrtsflotte (hier: Tankmotorschiffe und Tankschubleichter, ohne Bunker- und Bilgenentölungsboote) stieg im Jahr 2013 weiter an und erreichte zuletzt knapp 62 %. Insgesamt entwickeln sich die Neubauzahlen in der westeuropäischen Tankschiffahrt – wie in der Trockengüterschiffahrt – in der Tendenz rückläufig. Nach EBIS¹⁰-Angaben wurden im Jahr 2013 in Westeuropa insgesamt 45 neue Doppelhüllenschiffe gebaut (2012: 42 Neubauten).¹¹ Zwar war damit im Vergleich zum Jahr 2012 – ebenso wie in Deutschland – ein leichter Anstieg bei den Neubauten zu verzeichnen. Allerdings lag dieser Wert erneut deutlich unter den hohen Werten der Jahre 2009 und 2010, in denen nach EBIS-Angaben in Westeuropa 95 bzw. 121 neue Doppelhüllenschiffe in Fahrt gesetzt wurden.

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

In der Containerbinnenschiffahrt setzte sich die positive Entwicklung des vergangenen Jahres in der ersten Jahreshälfte 2014 fort. Mit rund 1,2 Mio. TEU wurden rund 5,1 % mehr beladene und unbeladene Standardcontainer auf deutschen Wasserstraßen befördert als im 1. Halbjahr 2013. Die in Containern beförderte Tonnage lag mit rund 8,7 Mio. t um rund 4,1 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Mit rund 0,9 Mio. TEU wurde im 1. Halbjahr 2014 der Großteil des gesamten Containeraufkommens der Binnenschiffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr befördert. Die Anzahl der im grenzüberschreitenden Empfang beförderten Container stieg dabei im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 4,9 % auf rund 441.000 TEU. Der grenzüberschreitende Versand wuchs um 4,6 % auf rund 470.000 TEU. Bezogen auf die Verkehrsleistung steigerten Containerbinnenschiffe unter deutscher Flagge ihren Marktanteil im Verkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und ausländischen Binnen- und Seehäfen im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 3,9 Prozentpunkte auf 16,3 %. Die höchsten Marktanteile am grenzüberschreitenden Containerbinnenschiffsverkehr haben weiterhin mit großem Abstand niederländische Binnenschiffer. Der Durchgangsverkehr mit beladenen Containern stieg im 1. Halbjahr 2014 gegenüber dem 1. Halbjahr 2013 um 7,5 % auf rund 132.000 TEU. Der inner-

Containeraufkommen steigt

¹⁰ European Barge Inspection Scheme

¹¹ Siehe Zentralkommission für die Rheinschiffahrt: Europäische Binnenschiffahrt – Marktbeobachtung 2014, S. 66, Straßburg 2014.

deutsche Containerverkehr erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 4,8 % auf rund 117.000 TEU.

Der Großteil der grenzüberschreitenden Verkehre entfiel in der ersten Jahreshälfte 2014 auf Beförderungen zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (siehe hierzu auch Tabelle 10). Die sogenannten ZARA-Häfen verzeichneten im 1. Halbjahr 2014 allesamt Anstiege ihres Containerumschlags im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013. Die Containerverkehre zwischen deutschen Binnenhäfen und den ZARA-Häfen entwickelten sich vor diesem Hintergrund mit einem Plus von insgesamt 5,9 % im 1. Halbjahr 2014 erneut positiv. Während die Verkehre mit Antwerpen im Vergleichszeitraum mit einem Plus von 6,8 % überproportional anstiegen, verzeichneten die Verkehre mit Rotterdam einen unterproportionalen Zuwachs von 4,5 %. Der Seehafen Antwerpen profitierte dabei von der Neuansiedlung von Automobilherstellern im Hafen Duisburg, die zusätzliche regelmäßige Containerbeförderungen zwischen diesen Häfen zur Folge hatte.

Grenzüberschreitender Verkehr, Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen

Tabelle 10: Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr im 1. Halbjahr 2013 und im 1. Halbjahr 2014 in 1.000 TEU (ohne Durchgangsverkehr)

	1. Hj. 2013	1. Hj. 2014	Differenz ¹	
			abs.	in %
Insgesamt	869	911	42	4,8 %
<i>davon:</i>				
Deutsche Binnenhäfen - ZARA-Häfen	726	769	43	5,9 %
<i>davon:</i>				
Deutsche Binnenhäfen - Rotterdam	381	398	17	4,5 %
Deutsche Binnenhäfen - Antwerpen	336	359	23	6,8 %
Deutsche Binnenhäfen - Amsterdam	4	3	- 1	- 22,2 %
Deutsche Binnenhäfen - Zeebrügge	6	10	5	82,1 %
Deutsche Binnenhäfen - Andere ausl. Binnenhäfen	143	142	- 1	- 0,7%

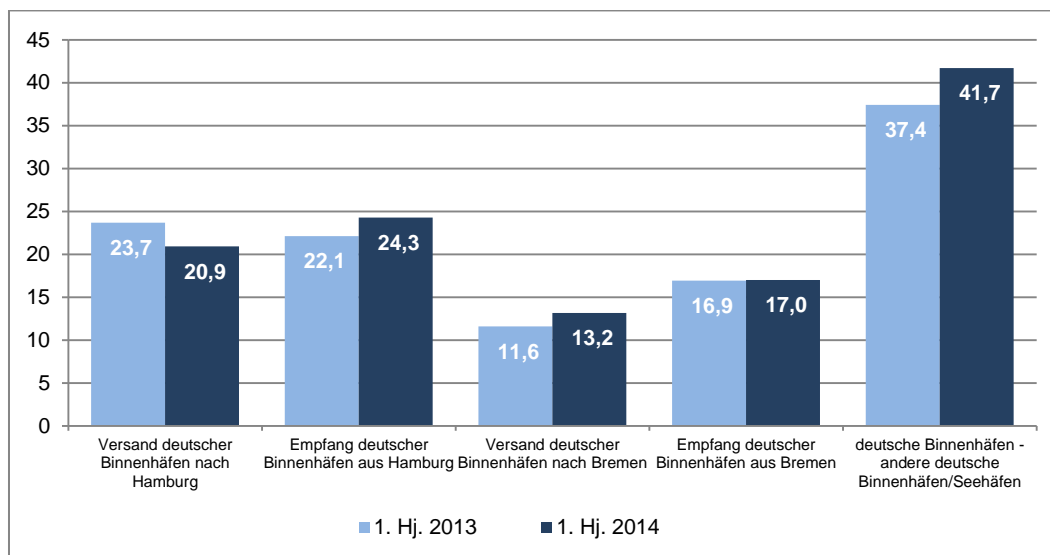
¹ Berechnung auf Grundlage der mehrstelligen Originalwerte.
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der Seehafen-Hinterlandverkehr Rotterdams wurde zeitweise durch Wartezeiten an den Containerumschlagterminals von bis zu 80 Stunden beeinträchtigt. Ursächlich waren umfassende Wartungsarbeiten an einem Containerumschlagterminal, eine unerwartete Belegung des Containerschiffsverkehrs im Sommer 2014 sowie verspätete Ankünfte von Überseecontainerschiffen. In der Folge wurden Fahrpläne der Anbieter von Containerlinediensten im Hinterland Rotterdams nachhaltig gestört; teilweise musste Ladung zurückgelassen bzw. auf die Schiene verlagert werden. Kostensteigerungen bei den Binnenschiffahrtsunternehmen infolge der Wartezeiten, die u. a. aufgrund der Charterung zusätzlichen Schiffsraums und zusätzlicher Umfuhren im Seehafen entstanden, konnten nach Informationen des Bundesamtes in der Regel zeitverzögert im Form einer sog. „Congestion Surcharge“ an die Auftraggeber weiterberechnet werden.

Wartezeiten in Rotterdam Binnverkehr - Seehafen Hamburg, Bremische Häfen

Die Seehafen-Hinterlandverkehre der Bremischen Häfen und Hamburgs entwickelten sich in der ersten Jahreshälfte 2014 gegensätzlich. Zwar stieg der seeseitige Containerumschlag Hamburgs im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 um 6,8 % an, der Hinterlandverkehr Hamburgs mit Binnenschiffen ging jedoch um 1,3 % auf rund 45.200 TEU zurück. Wie Schaubild 14 verdeutlicht, war der Aufkommensverlust ausschließlich auf den rückläufigen Versand deutscher Binnenhäfen nach Hamburg zurückzuführen. Dieser lag mit rund 20.900 TEU rund 2.800 TEU bzw. 11,8 % unter dem Niveau des 1. Halbjahres 2013. Wie in Rotterdam kam es auch in Hamburg aufgrund von Verspätungen von Überseecontainerschiffen zu teilweise erheblichen Verzögerungen bei der Abfertigung von Containerbinnenschiffen. Um die Abläufe für Containerbinnenschiffe im Seehafen Hamburg zu verbessern, soll die Abfertigungsplanung künftig durch die Feeder-Logistik-Zentrale übernommen werden. Im Mai und Juni 2014 wurden die Hinterlandverkehre Hamburgs ferner durch längere Wartezeiten am Schiffshebewerk Scharnebeck aufgrund von Reparaturarbeiten beeinträchtigt.

Schaubild 14: Innerdeutscher Containerbinnenschiffsverkehr nach Relationen im 1. Halbjahr 2013 bzw. im 1. Halbjahr 2014 in 1.000 TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

In den Bremischen Häfen ging der Seecontainerumschlag im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 zwar um 2,8 % zurück, der Binnenschiffscontainerverkehr im Hinterland erhöhte sich im Vergleichszeitraum dennoch um 6,0 % auf rund 30.200 TEU. Mit einem Plus von 13,8 % stieg dabei der Versand von Containern aus deutschen Binnenhäfen nach den Bremischen Häfen überproportional. Nach Informationen des Bundesamtes nahmen insbesondere Verkehre von Minden und Braunschweig zu den Bremischen Häfen zu.

Auf den übrigen Relationen im deutschen Binnenverkehr, d. h. ohne Berücksichtigung der Verkehre mit Hamburg und den Bremischen Häfen, wurden im 1. Halbjahr 2014 insgesamt 41.700 TEU mit dem Binnenschiff befördert. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013

- Sonstige Häfen

entsprach dies einem Zuwachs von 11,5 %. Hierbei handelt es sich häufig um regionale Containerumfuhren sowie Zubringerlinien zu Rheinhäfen mit Anbindung an die ZARA-Häfen. Im 1. Halbjahr 2014 wurden nach Informationen des Bundesamtes zwei neue Zubringerlinien gestartet: Seit Februar 2014 besteht eine regelmäßige Verbindung zwischen den Containerterminals in Aschaffenburg am Main und Mainz. Im April wurde eine Containerlinie auf der Mosel etabliert, die zwischen Metz, Trier und Bonn verläuft.

Anhang A

Tabelle A: Güterverkehrsleistung in Deutschland nach Güterabteilungen (NST 2007)

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnenschiff			Lkw			Gesamtverkehr		
	Mio. tkm		Δ in %	Mio. tkm		Δ in %	Mio. tkm		Δ in %	Mio. tkm		Δ in %
	1. Hj. 2013	1. Hj. 2014		1. Hj. 2013	1. Hj. 2014		1. Hj. 2013	1. Hj. 2014		1. Hj. 2013	1. Hj. 2014	
Nahrungs- und Genussmittel	533	595	11%	1.340	1.423	6%	26.029	25.343	-3%	27.903	27.361	-2%
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	5.688	6.046	6%	4.401	4.808	9%	11.504	12.807	11%	21.593	23.660	10%
Gutart unbekannt	17.449	19.104	9%	1.892	1.999	6%	595	323	-46%	19.936	21.426	7%
Chemische Erzeugnisse etc.	5.021	4.806	-4%	3.374	3.471	3%	13.206	12.901	-2%	21.601	21.178	-2%
Metalle und Metall-erzeugnisse	6.384	6.289	-1%	1.754	1.950	11%	11.262	11.753	4%	19.400	19.992	3%
Sammelgut	754	705	-6%	-	-	0%	15.096	15.780	5%	15.850	16.485	4%
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	5.091	5.246	3%	5.276	4.484	-15%	4.439	4.619	4%	14.806	14.350	-3%
Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	1.107	1.220	10%	491	557	13%	11.752	12.992	11%	13.350	14.769	11%
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschafts sowie der Fischerei	683	859	26%	3.484	3.259	-6%	9.642	10.269	6%	13.809	14.387	4%
Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse	2.328	2.516	8%	460	440	-4%	10.590	10.835	2%	13.378	13.790	3%
Sekundärstoffe, Abfälle	1.274	1.244	-2%	1.859	1.865	0%	8.493	9.618	13%	11.626	12.727	9%
Fahrzeuge	2.607	2.852	9%	175	195	11%	7.415	7.011	-5%	10.198	10.059	-1%
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	3.610	3.772	4%	4.506	3.866	-14%	274,8	430	57%	8.391	8.068	-4%
Geräte und Material für die Güterbeförderung	773	778	1%	204	240	18%	4.363	4.350	-0%	5.340	5.369	1%
Maschinen, Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	181	197	9%	129	118	-9%	4.512	4.577	1%	4.821	4.891	1%
Post, Pakete	-	-	0%	-	-	0%	3.561	3.767	6%	3.561	3.767	6%
Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	8	7	-11%	0,3	0,5	51%	3.006	3.473	16%	3.014	3.480	15%
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	51	13	-74%	45	64	43%	1.718	1.567	-9%	1.814	1.644	-9%
Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	5	5	-2%	4	4	-9%	948	1.034	9%	957	1.043	9%
Sonstige Güter a.n.g.	270	220	-19%	0,5	0,4	-25%	0,2	0,3	50%	271	221	-19%
Insgesamt	53.818	56.474	5%	29.395	28.743	-2%	148.406	153.449	3%	231.618	238.666	3%

Anmerkung: Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderungen gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Anhang B

Tabelle B: Kabotage und Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird, für die Jahre 2006 bis 2013

Land	Kabotage in Mio. tkm							Veränd. in % d 13/12	d 13/06	Kabotage-Durchdringungsrate in %								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012			2013	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Belgien	704,1	661,5	873,8	996,2	1.204,2	1.133,1	1.077,4	1.309,6	21,6	86,0	3,47	3,26	4,58	5,36	6,35	6,00	5,59	6,45
Bulgarien	15,0	16,3	3,0	3,3	1,7	12,6	5,3	18,8	257,3	25,3	0,26	0,28	0,04	0,05	0,03	0,19	0,08	0,26
Dänemark	203,3	268,5	371,3	305,6	412,9	323,4	353,6	355,4	0,5	74,8	1,74	2,22	3,35	2,96	3,76	2,62	2,80	2,83
Deutschland	3.478,9	3.599,8	4.048,5	4.571,7	6.023,1	6.688,0	8.308,2	9.965,6	19,9	186,5	1,37	1,36	1,51	1,83	2,33	2,46	3,16	3,74
Estland	2,2	0,6	2,3	6,5	3,5	2,8	13,5	33,7	148,5	1.423,8	0,11	0,03	0,13	0,49	0,25	0,18	0,84	2,07
Finnland	25,8	47,6	34,4	67,3	86,5	44,2	68,5	54,6	-20,3	111,7	0,10	0,18	0,12	0,28	0,34	0,19	0,31	0,26
Frankreich	4.520,5	4.788,8	5.339,4	6.162,3	6.352,5	6.108,7	6.310,3	7.360,5	16,6	62,8	2,41	2,44	2,85	3,80	3,72	3,50	3,88	4,51
Griechenland	144,5	149,0	167,6	163,8	211,9	195,8	72,4	131,7	82,0	-8,9	0,55	0,68	0,68	0,67	0,83	1,15	0,44	0,88
Verein. Königreich	1.760,0	1.539,3	1.711,9	1.231,4	1.271,8	1.039,0	1.047,6	1.056,1	0,8	-40,0	1,12	0,95	1,12	0,93	0,91	0,71	0,69	-
Irland	180,6	196,4	170,3	105,3	178,4	168,5	147,2	-	*	-	1,29	1,34	1,27	1,23	2,12	2,21	1,95	*
Italien	1.037,2	1.055,4	1.062,2	1.270,6	1.463,3	1.441,4	1.298,7	1.770,1	36,3	70,7	0,66	0,69	0,69	0,87	0,97	1,12	1,15	1,56
Lettland	2,2	1,1	8,7	1,5	20,0	8,0	4,6	4,7	3,2	113,7	0,08	0,04	0,34	0,07	0,77	0,30	0,18	0,17
Litauen	3,9	2,1	5,4	14,0	8,5	6,8	6,9	74,4	983,1	1.827,1	0,17	0,08	0,21	0,53	0,37	0,29	0,28	2,85
Luxemburg	18,0	7,4	6,6	11,2	15,4	19,5	6,8	7,9	16,1	-55,8	3,20	1,34	1,17	2,07	2,60	2,91	0,65	1,01
Niederlande	387,4	381,7	449,6	419,0	553,6	494,3	501,1	556,1	11,0	43,5	1,23	1,23	1,39	1,32	1,61	1,44	1,57	1,83
Österreich	284,0	382,0	422,2	295,5	329,4	543,4	717,9	759,0	5,7	167,3	1,93	2,53	2,81	2,14	2,31	3,62	4,84	5,19
Polen	22,4	17,1	42,9	42,4	180,7	69,5	103,6	68,0	-34,3	204,3	0,04	0,03	0,06	0,05	0,22	0,08	0,12	0,07
Portugal	23,4	42,7	5,3	55,4	55,7	30,3	76,1	45,1	-40,7	93,0	0,13	0,23	0,03	0,38	0,43	0,24	0,68	0,46
Rumänien	43,7	34,9	14,8	121,9	31,0	31,2	124,1	48,9	-60,6	11,8	0,19	0,15	0,06	0,58	0,26	0,26	0,97	0,39
Schweden	546,6	799,7	933,4	709,0	1.044,3	1.018,0	794,4	1.240,9	56,2	127,0	1,52	2,15	2,40	2,16	3,09	2,96	2,55	3,88
Slowakei	21,8	49,2	52,4	17,2	40,1	68,4	98,2	84,3	-14,2	287,0	0,42	0,87	0,82	0,31	0,77	1,37	1,90	1,81
Slowenien	0,1	2,1	5,6	4,3	1,8	11,6	8,6	8,2	-5,4	9.161,4	0,00	0,08	0,21	0,19	0,08	0,53	0,46	0,43
Spanien	1.402,6	1.408,1	1.185,2	855,0	664,5	703,0	638,6	962,1	50,7	-31,4	0,80	0,73	0,67	0,56	0,45	0,49	0,48	0,75
Tschechien	67,6	87,3	74,8	70,7	171,2	84,0	85,1	63,5	-25,4	-6,2	0,42	0,55	0,47	0,52	1,15	0,56	0,59	0,41
Ungarn	36,7	6,9	20,2	42,3	21,2	71,5	49,8	47,2	-5,3	28,7	0,29	0,05	0,15	0,35	0,19	0,67	0,54	0,51
EU-27 insgesamt	14.932,2	15.545,3	17.011,8	17.543,5	20.347,1	20.316,9	21.918,5	26.026,4	18,7	74,3	-	-	-	-	-	-	-	-
EU-15 insgesamt	14.716,7	15.327,8	16.781,7	17.219,3	19.867,6	19.950,5	21.418,8	25.574,8	19,4	73,8	-	-	-	-	-	-	-	-
EU-12 insgesamt	215,5	217,5	230,1	324,2	479,6	366,4	499,7	451,5	-9,6	109,5	-	-	-	-	-	-	-	-

Ann.: EU-27: Alle EU-Mitgliedstaaten ohne Kroatien, für das keine Werte vorliegen. EU-15: Alle EU-Mitgliedstaaten, die vor 2004 der EU beigetreten sind. EU-12: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind - ohne Kroatien, für das keine Werte vorliegen. Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen folgende Leistungswerte noch nicht vor: Griechenland (2009-2013), Vereinigtes Königreich (2013).

* Die Eurostat-Daten weisen starke Verzerrungen auf, da für das Vereinigte Königreich für das Jahr 2013 noch keine Leistungswerte vorliegen. Auf eine Ausweisung wird verzichtet. Quelle: Eurostat (Stand: 05.09.2014). Eigene Berechnungen.

Anhang C

Tabelle C: Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern im Zeitraum von 2005 bis 2013

Melde-land	Kabotage in Mio. tkm											Veränderung in %										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	d 06/05	d 07/06	d 08/07	d 09/08	d 10/09	d 11/10	d 12/11	d 13/12					
Polen	653,4	1.272,7	1.097,7	953,8	2.600,9	3.919,9	3.796,6	5.284,6	7.378,8	94,8	-13,8	-13,1	172,7	50,7	-3,1	39,2	39,6					
Niederlande	2.733,4	2.171,6	1.999,2	2.562,9	2.266,4	2.673,9	2.498,9	2.445,5	2.466,3	-20,6	-7,9	28,2	-11,6	18,0	-6,5	-2,1	0,8					
Spanien	1.058,7	853,6	825,3	1.094,6	1.534,5	1.685,1	1.831,7	1.948,9	2.353,4	-19,4	-3,3	31,4	41,5	9,8	8,7	6,4	20,8					
Deutschland	2.256,7	2.273,2	2.546,4	2.780,6	1.784,6	1.975,3	2.028,0	1.763,6	1.789,3	0,7	12,0	9,2	-35,8	10,7	-2,7	-13,0	-1,5					
Luxemburg	2.140,8	2.133,0	2.247,8	2.181,6	2.340,8	2.071,7	1.844,5	1.396,9	1.763,7	-0,4	5,4	-2,9	7,3	-11,5	-11,0	-24,3	26,3					
Tschechien	32,9	85,6	247,9	293,5	364,4	545,5	937,4	1.219,0	1.344,0	159,7	189,8	18,4	24,2	49,7	71,8	30,0	10,3					
Portugal	747,4	714,2	927,4	886,2	494,2	652,7	824,5	903,8	1.189,7	-4,4	29,8	-4,4	-44,2	32,1	26,3	9,6	31,6					
Bulgarien	k.A.	204,0	89,5	136,9	654,8	866,5	764,4	1.015,6	1.178,0	-	-56,1	53,0	378,1	32,3	-11,8	32,9	16,0					
Slowakei	87,1	125,3	216,0	264,4	654,8	866,5	764,4	1.015,6	1.178,0	43,8	72,5	22,4	147,6	32,3	-11,8	32,9	16,0					
Rumänien	k.A.	k.A.	k.A.	97,4	92,6	66,4	207,1	504,9	1.007,9	-	-	-	-4,9	-28,3	211,8	143,8	99,6					
Belgien	1.596,9	1.552,2	1.529,4	1.545,5	1.457,7	1.363,4	1.098,8	947,5	944,3	-2,8	-1,5	1,1	-5,7	-6,5	-19,4	-13,8	-0,3					
Ungarn	100,3	80,0	125,8	167,5	284,7	420,6	550,0	690,4	878,5	-20,3	57,3	33,2	70,0	47,7	30,8	25,5	27,3					
Österreich	572,5	716,7	686,3	642,0	643,5	609,1	497,6	514,1	611,5	25,2	-4,2	-6,5	0,2	-5,3	-18,3	3,3	19,0					
Slowenien	149,3	264,1	250,2	388,6	360,3	407,4	503,3	475,1	550,6	77,0	-5,3	55,3	-7,3	13,1	23,5	-5,6	15,9					
Italien	1.098,4	1.021,6	938,8	1.048,6	674,8	538,5	413,8	359,7	339,3	-7,0	-8,1	11,7	-35,7	-20,2	-23,2	-13,1	-5,6					
Dänemark	129,4	238,6	292,7	284,0	257,1	309,8	370,6	389,4	321,2	84,4	22,7	-13,2	1,2	20,5	19,6	5,1	-17,5					
Lettland	35,5	29,8	38,8	50,4	158,4	217,4	259,4	330,3	312,4	-16,2	30,2	30,0	214,3	37,3	19,3	27,3	-5,4					
Litauen	50,1	65,8	68,7	75,0	70,1	74,2	81,9	160,3	311,1	31,3	4,3	9,2	-6,5	5,8	10,2	95,8	94,1					
Frankreich	420,7	523,3	569,3	429,0	332,8	346,6	313,0	250,4	297,4	24,4	8,8	-24,6	-22,4	4,1	-9,7	-20,0	18,8					
Estland	138,2	102,1	162,7	216,4	207,4	267,6	272,7	311,0	280,5	-26,1	59,3	33,0	-4,2	29,1	1,9	14,0	-9,8					
Finnland	54,3	88,6	146,6	43,9	49,5	138,4	118,0	110,1	239,4	63,2	65,6	-70,0	12,7	179,8	-14,8	-6,7	117,5					
Irland	461,7	434,1	417,9	572,7	309,7	347,5	317,6	253,1	216,4	-6,0	-3,7	37,0	-45,9	12,2	-8,6	-20,3	-14,5					
Schweden	186,0	164,3	152,4	222,3	155,8	179,5	144,0	139,8	101,5	-11,6	-7,2	45,9	-30,0	15,2	-19,7	-2,9	-27,4					
Verein. Königreich	195,2	230,9	280,6	243,5	143,1	282,5	213,4	240,0	k.A.	18,3	21,5	-13,2	-41,2	97,5	-24,4	12,4	-					
Griechenland	k.A.	88,5	65,1	17,9	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	-	-26,5	-72,5	-	-	-	-	-					
EU-27 insgesamt	14.903,6	15.447,9	15.983,4	17.159,4	17.590,8	20.489,6	20.546,8	22.491,3	26.739,4	3,7	3,5	7,4	2,5	16,5	0,3	9,5	18,9					
EU-15 insgesamt	13.656,8	13.204,6	13.625,1	14.515,5	12.446,8	13.176,6	12.527,5	11.668,5	12.637,8	-3,3	3,2	6,5	-14,3	5,9	-4,9	-6,9	8,3					
EU-12 insgesamt	1.246,8	2.243,4	2.358,3	2.644,0	5.144,0	7.313,0	8.019,3	10.822,8	14.101,6	79,9	5,1	12,1	94,6	42,2	9,7	35,0	30,3					

Anm.: EU-27: Alle EU-Mitgliedstaaten ohne Kroatien, für das keine Werte vorliegen. EU-15: Alle EU-Mitgliedstaaten, die vor 2004 der EU beigetreten sind. EU-12: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind - ohne Kroatien, für das keine Werte vorliegen. Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen.
k.A. - keine Angaben.

Quelle: Eurostat (Stand: 05.09.2014). Eigene Berechnungen.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes Dezember 2014

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
