



Bundesamt  
für Güterverkehr

>>> ..... aktiv für  
den Güterverkehr



## Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2011

## Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	2
	Summary.....	4
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs.....	6
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern....	6
2.2	Entwicklung der Verkehrsleistung nach Güterabteilungen.....	9
2.3	Entwicklung des Modal Split.....	11
3	Straßengüterverkehr.....	12
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung.....	12
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt.....	12
3.1.2	Lastkraftfahrzeugen Güterverkehr mit deutschen im Nah-, Regional- und Fernbereich.....	13
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.....	14
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen.....	15
3.1.5	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge.....	16
3.1.6	Entwicklung der Kabotageverkehre in Deutschland.....	18
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen.....	20
3.2.1	Beförderungsentgelte.....	20
3.2.2	Kosten.....	22
3.2.3	Ertragslage.....	25
3.2.4	Investitionen.....	26
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen.....	27
4	Eisenbahngüterverkehr.....	29
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung.....	29
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr.....	33
4.3	Entwicklung des kombinierten Verkehrs Schiene - Straße.....	35
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr.....	35
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)..	37
5	Binnenschiffsgüterverkehr.....	38
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung.....	38
5.2	Lage der Binnenschifffahrt.....	41
5.2.1	Kostenentwicklung.....	41
5.2.2	Trockengüterschifffahrt.....	43
5.2.3	Tankschifffahrt.....	45
5.3	Kombinierter Verkehr Straße - Wasserstraße.....	47

## 1 Zusammenfassung

Einhergehend mit dem anhaltenden konjunkturellen Aufschwung der deutschen Volkswirtschaft stieg die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im 1. Halbjahr 2011 dynamisch an. Die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge wuchs im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 12,4 %, die Verkehrsleistung um 4,3 % (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Während auf der Schiene und der Straße deutlich mehr Güter befördert wurden und überproportionale Mengen- und Leistungszuwächse zu verzeichnen waren, verließ die Binnenschifffahrt den Wachstumspfad des Vorjahres. Ihre Mengen- und Leistungswerte blieben angesichts schwieriger Rahmenbedingungen hinter den Vergleichswerten aus dem 1. Halbjahr 2010 zurück. Ihr Anteil am Modal Split ging zugunsten des Lkws und der Eisenbahn zurück.

Weiterer Anstieg der Verkehrsnachfrage

Im Segment des Straßengüterverkehrs entfaltete neben den vergleichsweise moderaten Zuwachsraten im grenzüberschreitenden Verkehr vor allem der Binnenverkehr eine stark wachstumsfördernde Wirkung. Hohe Steigerungsquoten verbuchte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vor allem der Nahbereich. Insgesamt erreichten die Mengen- und Leistungswerte gleichwohl noch nicht wieder das Vorkrisenniveau. Übertroffen wurde im 1. Halbjahr 2011 das Ergebnis des 1. Halbjahrs 2010 in Bezug auf die mautpflichtigen Fahrleistungen; sie stiegen um insgesamt 5,7 % an. Hieran partizipierten die gebietsfremden Fahrzeuge in einem höheren Maße als ihre deutschen Wettbewerber. Zulassungsstaatenübergreifend setzten Transportunternehmen dabei zunehmend umweltfreundlichere Fahrzeuge ein. Knapp zwei Drittel der gesamten mautpflichtigen Fahrten werden mittlerweile mit Fahrzeugen der Euro 5-Kategorie erbracht.

Straßengüterverkehr

Die insgesamt verbesserte Auftrags- und Beschäftigungslage führte zu einer erhöhten Nachfrage der Unternehmen des Straßengütertransports nach Arbeitskräften – allen voran nach Berufskraftfahrern. Vor diesem Hintergrund waren am Markt in Teilen Lohn- und Gehaltserhöhungen zu beobachten. Hauptkostentreiber war jedoch erneut der Anstieg der Mineralölpreise – wenngleich ein Gutteil der Marktteilnehmer mittlerweile Dieselpreisgleitklauseln in die Transportverträge integriert. Entgelterhöhungen über die gestiegenen Gesamtkosten hinaus konnten nur vergleichsweise selten am Markt durchgesetzt werden. Insgesamt schlugen sich die Mengen- und Preisentwicklungen in steigenden Umsätzen und einer tendenziell verbesserten Ertragslage der deutschen Transport- und Speditionsbranche nieder. Die zu erzielenden Gewinnmargen blieben weiterhin eng. Infolgedessen tätigte nur ein kleinerer Teil der Unternehmen Investitionen in die Erweiterung des Fuhrparks, wenngleich insgesamt die Skepsis gegenüber einer Kapazitätsausweitung langsam zu schwinden scheint. Die insgesamt verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zeigten sich nicht zuletzt in einer rückläufigen Anzahl an Unternehmensinsolvenzen und Betriebsaufgaben kleinerer Unternehmen. Das Insolvenzrisiko ist angesichts des internationalen Wettbewerbsdrucks weiterhin hoch. Letztgenannter

Betriebswirtschaftliche Entwicklung

spiegelt sich u. a. in den hohen Wachstumsraten der Kabotageverkehre in Deutschland wider. Im europäischen Vergleich wurde hier zuletzt die höchste Kabotageleistung erbracht. Größte Kaboteure waren dabei polnische Transportunternehmen.

Im 1. Halbjahr 2011 war eine anhaltende Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen zu verzeichnen, von der sowohl bundeseigene als auch die Mehrzahl nicht-bundeseigener Eisenbahnen profitieren konnte. Neben den gestiegenen Aufkommensmengen beim Transport von Steinen und Erden zeichnete hierfür insbesondere die weiterhin positive Entwicklung bei Gütern aus dem Montanbereich sowie aus dem Bereich des kombinierten Verkehrs verantwortlich. Von den Aufkommens- und Leistungszuwächsen profitierten die nationalen Verkehre überdurchschnittlich - sowohl im konventionellen als auch im kombinierten Eisenbahnverkehr. Eine teils deutlich rückläufige Entwicklung war hingegen beim Durchgangsverkehr sowie bei Verkehren zwischen deutschen Seehäfen und ausländischen Hinterlandstandorten zu beobachten. Während eine insgesamt anhaltende Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen die Marktteilnehmer optimistisch in die Zukunft blicken lässt, werden die Aussichten durch zunehmende Kapazitätsengpässe sowie eine als unbefriedigend beschriebenen Ertragsentwicklung leicht getrübt. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen sehen sich insbesondere kleine Eisenbahnverkehrsunternehmen einem ungleichen Wettbewerb zu den (ehemaligen) Staatsunternehmen ausgesetzt.

Schienengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt ging die Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum vor dem Hintergrund massiver witterungs- und havariebedingter Beeinträchtigungen – vor allem im Rheinstromgebiet – deutlich zurück, wobei sich Schiffe unter deutscher Flagge etwas besser behaupteten als ihre ausländischen Wettbewerber. Die Tankschifffahrt war von dem Rückgang in einem stärkeren Maße betroffen als die Trockengüterschifffahrt. Das Marktumfeld blieb angesichts anhaltender Überkapazitäten wettbewerbsintensiv. Aufgrund des längeren Niedrigwassers des Rheins war zeitweise dennoch eine deutliche Verbesserung der Auftrags- und Beschäftigungslage festzustellen. Diese führte in Verbindung mit einem steigenden Kostenniveau, insbesondere aufgrund höherer Gasölkosten, temporär zu einem deutlichen Anstieg der Tagesfrachten. In der Tankschifffahrt fiel letzterer jedoch geringer aus als zu vergleichbaren Zeiten früherer Jahre. Tendenziell bedingte diese Entwicklung eine leichte Verbesserung der Ertragslage, die Gewinnmargen blieben jedoch eng. Die Rheinsperrung hat zudem die Umsatzentwicklung der betroffenen Unternehmen massiv negativ beeinflusst. Da ein Teil der betroffenen Güter auf alternative Verkehrsträger verlagert wurde, blieben größere Nachholeffekte nach Aufhebung der Sperrung aus; Umsatzverluste konnten in der ersten Jahreshälfte mithin vielfach nicht aufgeholt werden. Vor diesem Hintergrund ist derzeit noch keine nachhaltige Verbesserung der finanziellen Situation vieler Binnenschifffahrtsunternehmen zu beobachten.

Binnenschifffahrt

## Summary

Accompanying the sustained up-swing of the German economy, demand on the goods transportation market in Germany saw a dynamic increase in the first half of the year 2011. The volume of goods transported by road, rail and inland waterways rose by 12.4% compared with the corresponding period of the previous year, the transport performance (excluding road freight transport by foreign vehicles in Germany) by 4.3%. While significantly more goods were transported by rail and road, where the growth in volume and performance was disproportionately high, inland waterways transportation veered away from the path of growth pursued in the previous year. The volumes and performance figures in this sector, in the face of difficult framework conditions, fell behind the comparative figures of the first half of the year 2010. Its share of the modal split diminished in favour of road and rail transport.

Further increase in transport demand

In the road haulage segment, parallel to the comparatively moderate growth rate in cross-border transport, growth promoting effects were generated above all in the inland transport sector. High growth rates compared with the corresponding period of the previous year were registered above all in short distance transportation. Nevertheless, the overall volumes and performance figures remained below those attained prior to the crisis. The result for the first half of 2010 was excelled by that of 2011 in regard to traffic subject to road toll; this rose by 5.7%. Vehicles from outside of the home market area contributed to this to a higher degree than their German competitors. In this context, German and foreign haulage companies are increasingly using more environment-friendly vehicles. Meanwhile, just about two thirds of all journeys subject to road toll are carried out using Euro 5 category vehicles.

Road haulage

The overall improved situation in relation to orders on hand and employment led to an increased demand for labour - primarily for professional goods vehicle drivers - on the part of road haulage enterprises. Against this background, in parts of the market, wage and salary increases were observable. However, the primary cause of rising costs was again the increase in mineral oil prices - although a large proportion of market participants have meanwhile integrated diesel price escalation clauses in their transport contracts. Increases in remuneration over and above the increased overall costs were comparatively rarely achievable on the market. All in all, developments in regard to volumes and prices resulted in rising turnovers and a tendency towards an improved earnings situation in the German haulage and freight forwarding industry. The achievable profit margins continue to remain narrow. As a result of this, only a small number of enterprises made investments in expanding the vehicle park, although it would seem that overall scepticism in regard to expanding capacity is gradually dwindling. The generally improved economic framework conditions were evidenced, not least, by a falling number of corporate insolvencies and closures on the part of small-sized enterprises. In the face of the pressure from international competition, the risk of insolvency remains high. The

Business development

former is reflected, among other things, by the high growth rates in cabotage transport in Germany. On European comparison, the highest performance in cabotage transport was registered here. In this connection, the largest cabotage carriers were Polish haulage contractors.

The first half of 2011 saw a sustained increase in the demand for goods transportation by rail, from which both the government-owned and the majority of the non-government owned railway companies in Germany were able to profit. In addition to the increased volumes in the transportation of stone and earth, the continued positive development in regard to goods from the coal and steel sector as well as combined transportation was particularly responsible for this. Above average gains from the increases in volume and performance were made in the field of national rail transportation operations, both in the conventional and in the combined transportation modes. In contrast, a partial, significant decline was observed in the development of transit transport as well as transport operations between German seaports and hinterland destinations abroad. While market participants are encouraged to view the future optimistically by an overall sustained demand for rail transport services, the prospects are slightly dimmed by growing capacity bottlenecks and an earnings development described as disappointing. Due to changing framework conditions, particularly smaller railway companies are finding themselves exposed to unequal competitive conditions in relation to the (former) state-run enterprises.

Rail freight  
sector

Against the background of the massive effects of bad weather and disruptions caused by a ship accident - above all in the Rhine area - transport services in the field of inland water transportation fell significantly behind, compared with the period under comparison, whereby the ships under German flag fared somewhat better than their foreign competitors. This decline hit tanker shipping harder than dry goods shipping. The market environment remained fiercely competitive in the face of sustained over-capacities. Nevertheless, due to the persistently long period of low water on the Rhine, the period was intermittently characterised by an improvement in the orders and employment situation. This, combined with a higher level of costs, particularly owing to higher gas oil costs, led temporarily to a significant increase in daily freight rates. In the field of tanker ship transportation, however, the latter was less marked than in comparable periods of previous years. This development tended to cause a slight improvement in the earnings situation, though the profit margins remained narrow. Moreover, the closure of the Rhine had a massive, negative effect on the turnover development of the enterprises concerned. Since some of the goods affected were transferred to alternative modes of transportation, substantial catch-up effects after the reopening of the Rhine failed to materialize; hence in many cases turnover losses in the first half of the year could not be balanced out. Against this background, there is currently still no indication of a sustained improvement of the financial situation of many inland water transportation enterprises.

Inland water  
transportation

## 2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

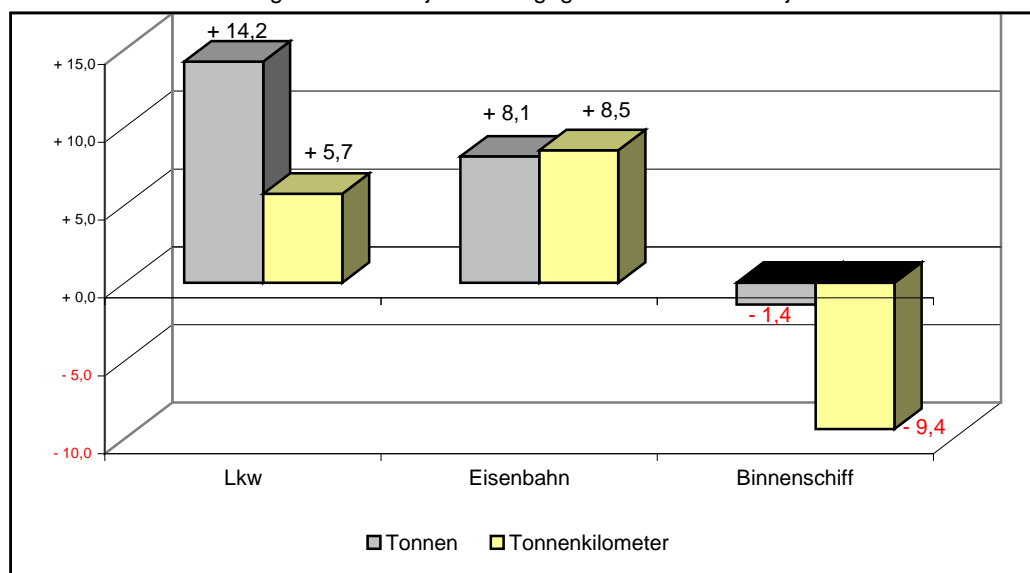
### 2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Die deutsche Wirtschaftsleistung hat ihre Aufwärtsentwicklung im 1. Halbjahr 2011 fortgesetzt. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 um 3,9 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum an. Das Wachstum war insbesondere auf die vergleichsweise hohen Zuwachsraten zu Beginn des Jahres zurückzuführen. So begünstigten die milden Witterungsbedingungen in den Wintermonaten eine rege Bauwirtschaft, die im weiteren Jahresverlauf jedoch nachließ. Bei den Außenhandelsströmen setzte sich die positive Entwicklung des Vorjahres fort. Sowohl Exporte als auch Importe lagen wieder über dem Vorkrisenniveau. Deutlich erholt haben sich ferner die Investitionen – vor allem Ausrüstungsinvestitionen. Die Aufwärtsbewegung schwächte sich im zweiten Quartal des Jahres 2011 ab. Leicht wachstumshemmend könnte u. a. die Störung internationaler Produktionsketten in Folge der Naturkatastrophe in Japan gewirkt haben. Zudem stiegen die Importe im zweiten Vierteljahr stärker als die Exporte. Für das Gesamtjahr 2011 gehen sowohl die Herbstprojektion der Bundesregierung als auch das Herbstgutachten der führenden wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute in Deutschland von einem Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts um 2,9 % aus.<sup>1</sup> Insgesamt befindet sich Deutschland damit weiterhin auf einem Wachstumskurs.

BIP

**Schaubild 1:** Güterverkehr in Deutschland

Veränderungen im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010 in %



Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger uneinheitlich

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

<sup>1</sup> Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Rösler zum Herbstgutachten der Forschungsinstitute: „Deutsche Wirtschaft muss Stabilitäts- und Wachstumsanker in Europa bleiben“, Pressemitteilung vom 13.10.2011, Berlin 2011 sowie Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Rösler zur Herbstprojektion: „Deutschland ist Stabilitätsanker und Wachstumsmotor für Europa“, Pressemitteilung vom 20.10.2011, Berlin 2011.

Die Fortsetzung des wirtschaftlichen Aufschwungs hat dem deutschen Güterverkehrsmarkt im 1. Halbjahr 2011 weiteren Auftrieb verliehen. Die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 insgesamt um 12,4 % auf knapp 1,7 Mrd. t, die erbrachte Verkehrsleistung stieg um 4,3 % auf 227,8 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Allerdings divergierte die Mengen- und Leistungsentwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern im Vergleichszeitraum. Hohen, zum Teil zweistelligen Zuwachsraten im Straßen- und Schienengüterverkehr standen Rückgänge in der Binnenschifffahrt gegenüber (siehe hierzu auch Schaubild 1). Letztere sind im Wesentlichen auf erhebliche witterungsbedingte Beeinträchtigungen sowie die mehrwöchige massive Behinderung der Rheinschifffahrt infolge einer Schiffshavarie bei St. Goarshausen zurückzuführen.

**Tabelle 1:** Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	Veränderungen	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	Veränderungen
	in Mio. t		in % <sup>2)</sup>	in Mrd. tkm		in % <sup>2)</sup>
<b>Eisenbahnen</b>	173,9	188,0	8,1	52,5	56,9	8,5
<b>Binnenschifffahrt</b>	111,4	109,8	-1,4	29,9	27,1	-9,4
<b>Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen <sup>3)</sup></b>	<b>1.218,5</b>	<b>1.392,3</b>	<b>14,2</b>	<b>136,0</b>	<b>143,8</b>	<b>5,7</b>
- Verkehr im Nahbereich <sup>4)</sup>	620,4	752,7	21,3	11,3	13,2	16,3
- Verkehr im Regionalbereich <sup>4)</sup>	284,4	314,9	10,7	25,8	28,3	10,0
- Verkehr im Fernbereich <sup>4)</sup>	313,7	324,7	3,5	98,9	102,3	3,4
<b>Gesamter Güterverkehr <sup>5)</sup></b>	<b>1.503,8</b>	<b>1.690,1</b>	<b>12,4</b>	<b>218,4</b>	<b>227,8</b>	<b>4,3</b>

<sup>1)</sup> Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

<sup>2)</sup> Die Veränderungsraten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

<sup>3)</sup> Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

<sup>4)</sup> Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

<sup>5)</sup> Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Der Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verzeichnete im 1. Halbjahr 2011 ein Wachstum der beförderten Gütermenge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 14,2 % auf 1.392,3 Mio. t; die Beförderungsleistung im Inland stieg um 5,7 % auf 143,8 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1). Wachstumsimpulse für den Straßengüterverkehr kamen in der ersten Jahreshälfte 2011 vor allem aus dem Bereich des Binnenverkehrs. Der deutliche Nachfrageanstieg im Straßengüterverkehr führte in Spitzenzeiten zu regional auftretenden Laderaumengpässen. In Teilen dürfte die dynamische Mengen- und Leistungsentwicklung im Straßengüterverkehr auf witterungsbedingten Nachholeffekten zu Jahresbeginn beruhen. Aufgrund des frühen Wintereinbruchs im vergangenen Jahr dürfte ein Teil der Beförderungen vom 4. Quartal 2010 ins laufende Berichtsjahr verschoben worden sein. Trotz der hohen Zuwachsraten reichten die Mengen- und Leistungswerte im 1. Halbjahr 2011 noch nicht wieder an das Vorkrisenniveau heran.

Wachstum auf  
Straße...



Nach zweistelligen prozentualen Mengen- und Leistungssteigerungen im vergangenen Jahr setzte der Schienengüterverkehr im bisherigen Jahresverlauf seinen Aufholprozess fort. Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland beförderten im 1. Halbjahr 2011 mit rund 188,0 Mio. t etwa 14,1 Mio. t bzw. 8,1 % mehr Güter als im 1. Halbjahr 2010; 56,9 Mrd. tkm bedeuteten eine Verkehrsleistungssteigerung von 8,5 %. Vor dem Hintergrund massiver witterungs- und havariebedingter Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes – insbesondere im Rheinstromgebiet – ging die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Vergleichszeitraum um 9,4 % auf 27,1 Mrd. tkm zurück. Sie lag damit noch unterhalb des geringen Wertes aus dem „Krisenjahr 2009“ (zum Vergleich 1. Halbjahr 2009: 27,7 Mrd. tkm). Die beförderte Gütermenge blieb mit 109,8 Mio. t um 1,4 % hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück.

... und Schiene

Die derzeitige Auftrags- und Beschäftigungslage wird von den deutschen Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen positiv beurteilt. Nachdem die Mengen und Leistungen im bisherigen Jahresverlauf kräftig zugelegt haben, sind die Unternehmen für die kommenden Monate zwar weiterhin grundsätzlich positiv gestimmt. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund unsicherer Konjunkturaussichten wird für den restlichen Jahresverlauf gleichwohl eine Abschwächung des Wachstums und der Auftrags- und Beschäftigungslage erwartet. Ein Indikator für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist die bislang für die ersten drei Quartale 2011 vorliegende Mautstatistik. Demnach lagen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Zeitraum von Januar bis September 2011 insgesamt 4,6 % über dem entsprechenden Vorjahreswert (1. Quartal 2011: + 7,9 %, 2. Quartal 2011: + 3,8 %, 3. Quartal 2011: + 2,6 %). Dabei nahmen die von gebietsfremden Fahrzeugen zurückgelegten mautpflichtigen Strecken mit 7,4 % im Vergleichszeitraum deutlich stärker zu als die der deutschen Fahrzeuge mit 3,1 %. Ausländische Fahrzeuge, die überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, partizipierten damit bislang stärker an der Belegung des grenzüberschreitenden Verkehrs als inländische Fahrzeuge.

Aussichten auf der Straße

Im Schienengüterverkehr setzte sich die positive Entwicklung der ersten Jahreshälfte auch zu Beginn der zweiten Jahreshälfte weiter fort. Aufbauend auf den zum Teil zweistelligen Wachstumsraten aus dem Vorjahr zeigten sich zu Beginn des dritten Quartals weiterhin deutliche Aufkommens- und Leistungszuwächse. Eine ausreichende Verfügbarkeit der benötigten Ressourcen vorausgesetzt, rechnen die Akteure im konventionellen Eisenbahnverkehr – ebenso wie im kombinierten Verkehr – mit einer anhaltend guten Auftrags- und Beschäftigungslage im laufenden sowie im kommenden Jahr 2012. Bestärkt werden die Marktteilnehmer in ihren Erwartungen durch ein zunehmendes Interesse der Kunden an alternativen Transportlösungen.

Aussichten auf der Schiene

Vorläufige Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes für den Juli 2011 deuten auf eine leichte Zunahme der beförderten Gütermengen auf deutschen Binnenwasserstraßen zu Beginn des 2. Halbjahres 2011 hin, nachdem im zweiten Quartal aufgrund des Niedrigwassers des Rheins deutliche Rückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahres-

Aussichten auf der Wasserstraße

quartal zu verzeichnen waren. Die Verkehrsleistung blieb im Juli aufgrund weiterhin rückläufiger Durchgangsverkehre erneut hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück. Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Intraplan Consult GmbH erstellte „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2011“ prognostiziert für die Binnenschifffahrt ein Leistungswachstum im Jahr 2011 in Höhe von 1,9 %. Ob dieser Wert erreicht wird, bleibt abzuwarten.

Insgesamt ist für das laufende und das kommende Jahr mit einem Wachstum des Güterverkehrs in Deutschland zu rechnen. Die Kurzfristprognose Sommer 2011 prognostiziert für das laufende Jahr einen Aufkommenszuwachs im Güterverkehr von rund 8,0 % im Vergleich zum Jahr 2010. Die Verkehrsleistung wird im Jahr 2011 nach dieser Prognose insgesamt um 6,0 % über der des Jahres 2010 liegen. Nicht zuletzt aufgrund der unterjährigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt dürften diese Werte gleichwohl noch modifiziert werden. Für das Jahr 2012 wird vor dem Hintergrund einer prognostizierten anhaltenden konjunkturellen Aufwärtsbewegung eine weitere Zunahme der Güterverkehrsnachfrage erwartet, wenngleich in abgeschwächter Form. Die aktuelle Kurzfristprognose geht für das Jahr 2012 von einer Zunahme des Transportaufkommens im Güterverkehr um rund 2 % und der Verkehrsleistung um rund 4 % gegenüber dem Jahr 2011 aus.<sup>1</sup>

Ausblick Gesamtjahr 2011 und 2012

## 2.2 Entwicklung der Verkehrsleistung nach Güterabteilungen

Der positive Trend des vergangenen Jahres in der wirtschaftlichen Entwicklung der bedeutendsten Industriesektoren in Deutschland hat sich tendenziell im 1. Halbjahr 2011 fortgesetzt. Obgleich fallen die Wachstumsraten in den einzelnen Branchen teilweise niedriger aus. Dies ist zum einen auf den Basiseffekt zurückzuführen, der im vergangenen Jahr vergleichsweise hohe Zuwachsraten ermöglichte. Zum anderen flaute die Dynamik der Weltwirtschaft in den letzten Monaten leicht ab. Die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Wirtschaftssektoren spiegelt sich in der Transportleistung der drei Landverkehrsträger in den Güterabteilungen wider (Tabelle 2).

Positive wirtschaftliche Entwicklung

Hohe absolute und prozentuale Zuwächse verbuchten die Abteilungen der Güter für die Bauindustrie, die – getragen vom Wohnungs- und Wirtschaftsbau – in den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 ein deutliches Umsatzplus verzeichneten. Hiermit einhergehend wuchsen die Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse“ im 1. Halbjahr 2011 um 9,8 % bzw. 11,3 % gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2010 an.

Wachstum der Bauindustrie

Einen Zuwachs in Höhe von 10,9 % weisen die amtlichen Daten für die Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ aus. Im Zuge der vergleichsweise hohen weltweiten

Auslastung der Stahlbranche auf hohem Niveau

<sup>1</sup> Siehe Intraplan Consult GmbH: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2011, München Juli 2011.

Nachfrage nach Stahlzeugnissen behielt die deutsche Stahlindustrie die positive Entwicklung des vergangenen Jahres in abgeschwächter Form bei. Die Kapazitätsauslastung verblieb auf einem Niveau von über 90 %, die Rohstahlproduktion stieg im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um knapp 2 % an. Hiervon profitierten alle drei Landverkehrsträger.

**Tabelle 2:** Güterverkehrsleistung in Deutschland nach Güterabteilungen (NST-2007)  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnenschifffahrt			Straße <sup>1)</sup>			Gesamtverkehr		
	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%
	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	Veränderung	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	Veränderung	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	Veränderung	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	Veränderung
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	1.588	1.171	-26,3	3.607	3.259	-9,7	11.158	10.601	-5,0	16.353	15.031	-8,1
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	2.915	3.221	10,5	4.285	3.430	-20,0	314	222	-29,3	7.514	6.873	-8,5
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	5.168	6.260	21,1	5.204	4.862	-6,6	11.157	12.506	12,1	21.528	23.628	9,8
Nahrungs- und Genussmittel	504	474	-5,9	1.720	1.384	-19,6	28.378	27.754	-2,2	30.602	29.612	-3,2
Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	9	6	-30,5	7	3	-50,6	1.275	1.273	-0,2	1.291	1.283	-0,6
Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse	2.635	2.723	3,3	467	439	-6,0	12.263	12.557	2,4	15.365	15.719	2,3
Kokerei- und Mineralölzeugnisse	5.646	5.341	-5,4	4.649	4.176	-10,2	4.596	4.226	-8,1	14.891	13.742	-7,7
Chemische Erzeugnisse etc.	4.541	4.888	7,7	2.991	3.339	11,6	13.559	14.270	5,2	21.091	22.497	6,7
Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	1.206	1.182	-2,0	702	453	-35,4	11.929	13.766	15,4	13.837	15.401	11,3
Metalle und Metallerzeugnisse	6.530	7.617	16,6	1.738	1.890	8,8	12.700	13.742	8,2	20.968	23.248	10,9
Maschinen, Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	202	195	-3,1	106	103	-2,9	5.737	5.867	2,3	6.044	6.165	2,0
Fahrzeuge	2.180	2.334	7,1	139	134	-3,6	6.617	7.128	7,7	8.936	9.596	7,4
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	21	12	-40,4	23	29	29,9	1.891	1.907	0,8	1.935	1.948	0,7
Sekundärstoffe, Abfälle	1.381	1.504	9,0	2.110	1.687	-20,1	8.686	9.528	9,7	12.177	12.719	4,5
Post, Pakete	-	-	-	-	-	-	2.549	3.601	41,3	2.549	3.601	41,3
Geräte und Material für die Güterbeförderung	705	697	-1,2	264	182	-31,1	4.429	4.066	-8,2	5.398	4.944	-8,4
Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmende Güter	13	10	-23,3	0	1	1262,5	916	2.648	189,0	929	2.659	186,2
Sammelgut	501	918	83,4	-	3	-	9.038	13.216	46,2	9.539	14.137	48,2
Gutart unbekannt	16.753	18.220	8,8	1.934	1.757	-9,1	4.579	452	-90,1	23.266	20.430	-12,2
Sonstige Güter a.n.g.	-	171	-	-	5	-	5	22	330,8	5	199	3.719,4
<b>Insgesamt</b>	<b>52.495</b>	<b>56.943</b>	<b>8,5</b>	<b>29.946</b>	<b>27.136</b>	<b>-9,4</b>	<b>151.777</b>	<b>159.352</b>	<b>5,0</b>	<b>234.218</b>	<b>243.431</b>	<b>3,9</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.

Anmerkung: Die Ausweisung der Verkehrsleistung für den Straßengüterverkehr sowie den Gesamtverkehr weicht 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, weist Tabelle 2 für den Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen die Gesamtleistung (einschließlich der im Ausland erbrachten Verkehrsleistung) aus.

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

Die konjunkturelle Entwicklung der chemischen Industrie läuft regelmäßig der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung voraus, da ihre Erzeugnisse am Anfang vieler Wertschöpfungsketten stehen. Nachdem das Vorkrisenniveau bereits zu Beginn des vergangenen Jahres wieder erreicht worden war, schwächte sich das Wachstum der Weltchemiekonjunktur im 1. Halbjahr 2011 ab. Die Kapazitätsauslastung der Anlagen lag jedoch weiterhin auf hohem Niveau. Insgesamt stieg die Transportleistung in der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse“ im 1. Halbjahr 2011 um 6,7 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum an. Zuwächse verzeichneten dabei alle drei Landverkehrsträger. Den höchsten absoluten Anstieg um rund 711 Mio. tkm verbuchte die Straße, den größten prozentualen Zuwachs erreichte mit einem Plus von 11,6 % die Binnenschifffahrt.

Leichte Abschwächung in der chemischen Industrie

Einhergehend mit zweistelligen prozentualen Neuzulassungszahlen bei Pkw und Nutzfahrzeugen konnte die deutsche Automobilindustrie in den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 deutliche Zuwächse in der Produktion und dem Absatz von Fahrzeugen verzeichnen. Sowohl in der Fertigung als auch im Export wurden die Höchstwerte aus dem Jahr 2008 übertroffen. Bei der Transportleistung der Landverkehrsträger spiegelte sich dieser Wachstumskurs in der Güterabteilung „Fahrzeuge“ in einem Anstieg um 7,4 % im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum wider. Der Zuwachs kam dabei dem Lkw und der Eisenbahn zugute, während die Binnenschifffahrt in diesem Bereich Abschlüge verkraften musste.

Rekordzahlen in der Automobilindustrie

Rückgänge waren u. a. in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sowie „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ zu beobachten. Letztgenannte verzeichnete eine Minderung der Transportleistung um 7,7 % im Vergleich der 1. Halbjahre 2011 und 2010. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf den Absatzrückgang von leichtem Heizöl in Deutschland: Er sank im 1. Halbjahr 2011 um knapp ein Viertel gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der höchste absolute und prozentuale Verlust der Transportleistung in dieser Güterabteilung entfiel mit einem Minus um rund 474 Mio. tkm bzw. 10,2 % auf die Binnenschifffahrt.

Rückgänge u.a. bei Mineralölerzeugnissen

### 2.3 Entwicklung des Modal Split

An der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der zunehmenden Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen partizipierten die drei Landverkehrsträger im 1. Halbjahr 2011 in unterschiedlichem Maße: Die Eisenbahn konnte insbesondere durch den Transport von Massengütern von der erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung der Bau- und Stahlindustrie profitieren. Insgesamt verbuchte der Güterverkehr auf der Schiene einen überproportionalen Zuwachs der Transportleistung um 8,5 % im Halbjahresvergleich 2011 zu 2010. Eine überdurchschnittliche prozentuale Steigerung ließ sich ferner im Straßengüterverkehr beobachten. Die Verkehrsleistung deutscher Lkw im Inland stieg in den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 um 5,7 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2010 an. Da keine unterjährigen amtlichen Daten zur Transportleistung gebietsfremder Lkw in Deutsch-

Anteilsgewinne bei Straße und Schiene

land zur Verfügung stehen, können zwar keine abschließenden Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsleistung in- und ausländischer Lkw in Deutschland getroffen werden. Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellte gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr erwartet jedoch für das Gesamtjahr 2011 einen Anstieg der Transportleistung ausländischer Lkw um 8,1 %.<sup>1</sup> Sie liegt damit knapp 3 Prozentpunkte höher als die Prognose für die deutschen Fahrzeuge. Diese Tendenz bestätigen die Daten der Mautstatistik, die für die ersten sechs Monate des Jahres 2011 einen Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge um 8,5 %, deutscher Fahrzeuge um 4,2 % belegen. Die Binnenschifffahrt musste in den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 – aufgrund von witterungs- und havariebedingten Behinderungen sowie Beförderungsrückgängen von Kohle, Erdöl und Erdgas sowie Heizöl – eine Minderung der Transportleistung um 9,4 % verkraften. Vor diesem Hintergrund verzeichnete die Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2011 Anteilsverluste am Modal Split. Diese kamen der Straße und insbesondere der Eisenbahn zugute. Die unterjährige Entwicklung folgt damit dem Trend, der sich bereits in den Jahren vor der Wirtschaftskrise gezeigt hat.

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

##### 3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Nach den zum Teil drastischen Mengen- und Leistungseinbußen in den vergangenen Jahren infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise kam es im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2011 erstmals wieder zu einem sehr kräftigen Wachstum. Insgesamt nahm die im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Fahrzeugen beförderte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 um 173,8 Mio. t bzw. 14,2 % auf 1.392 Mio. t zu. Die Beförderungsleistung stieg um 7,8 Mrd. tkm bzw. 5,7 % auf 143,8 Mrd. tkm. Die mehr als doppelt so hohe Wachstumsrate der Gütermenge im Vergleich zu den Tonnenkilometerleistungen ist vor allem auf das außergewöhnlich starke Wachstum der Baustoffbeförderungen zurückzuführen. Letztere erfolgen vorrangig im Nahbereich und weisen einen hohen Mengen- und niedrigen Leistungsanteil am Straßengüterverkehr auf. Weitere positive Impulse gingen von den überdurchschnittlichen Nachfragesteigerungen aus dem Bereich der Automobilindustrie und deren Zulieferbranchen aus. Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass der außergewöhnlich starke Anstieg der Mengen und Leistungen zum Jahresbeginn 2011 zum Teil auf witterungsbedingte Nachholeffekte aus dem Jahr 2010 zurückzuführen ist. Für den restlichen Jahresverlauf wird daher ein leicht abgeschwächtes Wachstum erwartet.

Kräftiges Wachstum  
im Straßengüterverkehr

Wachstumssteigernd auf die Entwicklung des Straßengüterverkehrs wirkte sich vor allem der Binnenverkehr – und hier insbesondere der Nahbereich – aus. Während sich die

Wachstum vor allem  
im Binnenverkehr

<sup>1</sup> Siehe Intraplan Consult GmbH: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2011, München Juli 2011.

Mengen und Leistungen im Binnenverkehr im Vergleichszeitraum um 14,9 % bzw. 6,4 %, erhöhten, verlief die Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr deutlich moderater. Das Aufkommen stieg hier um 3,6 %, die Leistungen stagnierten auf Höhe des Vorjahresniveaus. Die im bisherigen weiteren Jahresverlauf anhaltend positive Entwicklung des deutschen Außenhandels lässt für das Gesamtjahr 2011 eine Mengen- und Leistungssteigerung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs erwarten.

Trotz der zum Teil außergewöhnlich hohen Wachstumsraten im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen haben die Mengen- und Leistungswerte im 1. Halbjahr 2011 bislang noch nicht das Vorkrisenniveau des 1. Halbjahres 2008 in Höhe von 1.478 Mio. t bzw. 151,8 Mrd. tkm erreicht. Insgesamt lagen im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2011 das Güteraufkommen noch rund 6 % und die Beförderungsleistungen rund 5 % unter den damaligen Höchstwerten.

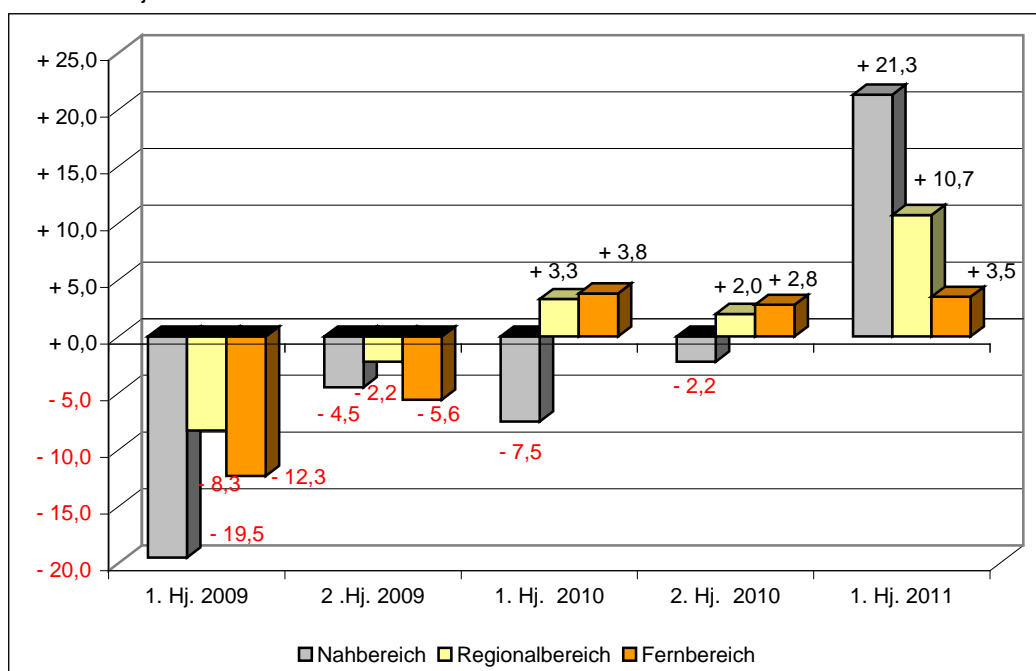
Vorkrisenniveau noch nicht erreicht

### 3.1.2 Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- u. Fernbereich

Wie Schaubild 2 zu entnehmen ist, kam es in den beiden zurückliegenden Jahren im Nahbereich (bis 50 km) zu deutlichen Rückgängen der beförderten Gütermenge. Demgegenüber zeigte sich im 1. Halbjahr 2011 ein ungewöhnlich hohes Wachstum in diesem Entfernungsbereich. Diese Entwicklung ist vor allem auf die konjunkturellen Verbesserungen im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen, die von dem milden Winterwetter zu Jahresbeginn begünstigt wurde. In den zurückliegenden Jahren entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen.

Wachstum in allen Entfernungsbereichen:  
- Binnenverkehr

Schaubild 2: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen  
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den entsprechenden Vorjahreszeiträumen in Prozent



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Zuge des allgemeinen konjunkturellen Erholungsprozesses war im Regionalbereich (51 – 150 km) und im Fernbereich (151 km und mehr) im 1. Halbjahr 2011 ebenfalls eine positive Mengen- und Leistungsentwicklung zu verzeichnen. Das Mengenaufkommen im Regionalbereich erhöhte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 um 10,7 %, die Verkehrsleistung stieg um 10,0 %. Im Fernbereich betrug die Mengen- und Leistungszuwächse im Vergleichszeitraum 3,5 % bzw. 3,4 %. Damit knüpfte der Fernbereich an die Wachstumsraten des Vorjahres an, nachdem in den Jahren 2008 und 2009 bei den Mengen und Leistungen nahezu ausnahmslos Rückgänge zu beobachten waren. Angesichts der zunehmenden Arbeitsteilung in der Wirtschaft zeichneten in der Vergangenheit vor allem die Beförderungen im Fernbereich maßgeblich für das Wachstum des Straßengüterverkehrs verantwortlich.

- Regional- und Fernbereich

### 3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nach den Mengen- und Leistungsrückgängen in den Gesamtjahren 2008, 2009 und 2010 stieg die insgesamt beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr vor dem Hintergrund des kräftigen Anstiegs der deutschen Ein- und Ausfuhren im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010 um 3,6 % auf rund 66,3 Mio. t. Die Verkehrsleistung bewegte sich mit rund 15 Mrd. tkm lediglich auf der Höhe des Vorjahres. Wie aus Tabelle 3 ersichtlich ist, hat der grenzüberschreitende Versand im Betrachtungszeitraum um 7,3 % zugenommen; der grenzüberschreitende Empfang blieb mit - 0,3 % nahezu konstant. Deutlich gestiegen sind im Betrachtungszeitraum sowohl versand- als auch empfangsseitig die Verkehre mit Drittstaaten. Die Empfangsmengen aus den EU-Mitgliedstaaten entwickelten sich hingegen rückläufig.

Mengenzuwächse im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
<b>Versand nach</b>				
EU-Mitgliedstaaten	30.116,9	31.953,7	1.836,8	6,1
Drittstaaten	3.903,4	4.552,2	648,8	16,6
<b>Versand insgesamt</b>	<b>34.020,3</b>	<b>36.505,9</b>	<b>2.485,6</b>	<b>7,3</b>
<b>Empfang aus</b>				
EU-Mitgliedstaaten	24.635,1	24.175,0	-460,1	-1,9
Drittstaaten	1.532,9	1.920,3	387,4	25,3
<b>Empfang insgesamt</b>	<b>26.168,0</b>	<b>26.095,3</b>	<b>-72,7</b>	<b>-0,3</b>
<b>Dreiländerverkehr<sup>1</sup></b>	<b>3.782,4</b>	<b>3.695,0</b>	<b>- 87,4</b>	<b>-2,3</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>63.970,7</b>	<b>66.296,2</b>	<b>2.325,5</b>	<b>3,6</b>

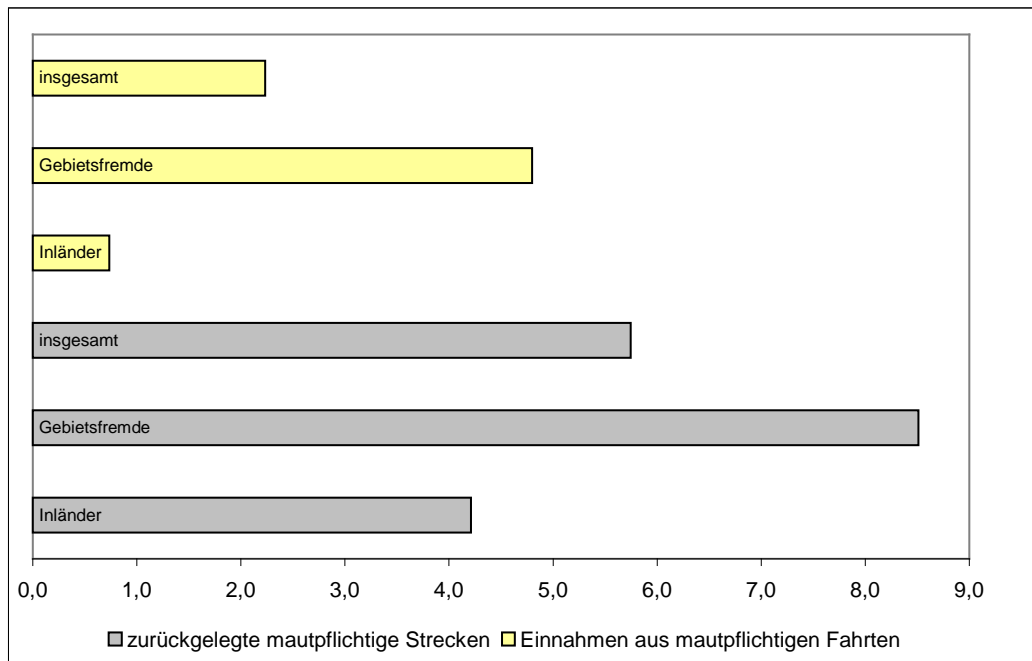
<sup>1)</sup> einschließlich Durchgangsverkehr  
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

### 3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen des Wirtschaftswachstums in Deutschland und weiten Teilen Europas auf den Straßengüterverkehr in Deutschland lassen sich nicht nur anhand der Entwicklung des Transports mit deutschen Fahrzeugen ablesen. Einen weiteren guten und zeitnahen Indikator bieten die mautpflichtigen Fahrleistungen in- und ausländischer Fahrzeuge in Deutschland. Im 1. Halbjahr 2011 wurden insgesamt rund 13,3 Mrd. km Wegstrecke auf deutschen Bundesautobahnen von mautpflichtigen Fahrzeugen zurückgelegt. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5,7 % (Schaubild 3). An dem Wachstum partizipierten die Gebietsfremden in einem höheren Maße als die Inländer: Die Fahrleistungen deutscher Lkw verzeichneten im Halbjahresvergleich 2011 zu 2010 einen Zuwachs um 4,2 % auf 8,4 Mrd. km, die ausländischen Fahrzeuge verbuchten ein Wachstum um 8,5 % auf 4,9 Mrd. km. Besonders hohe Steigerungsraten entfielen dabei auf Fahrzeuge aus Bulgarien und Rumänien. Unter den zehn Zulassungsstaaten ausländischer Fahrzeuge mit den meisten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland befanden sich im 1. Halbjahr 2011 sieben junge EU-Mitgliedstaaten. Der höchste Anteil entfiel dabei auf polnische Lkw. Sie erbrachten im 1. Halbjahr 2011 knapp 10 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland.

Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen

**Schaubild 3:** Veränderung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010 in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Aus den mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im 1. Halbjahr 2011 insgesamt rund 2,3 Mrd. Euro Mauteinnahmen. Dies bedeutete eine Steigerung im Vergleich zu den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 um 2,2 %. Die gestiegenen Einnahmen generierten sich primär aus den Fahrleistungen ausländischer Lkw: Die Mauteinnahmen von ge-

Höhere Mauteinnahmen



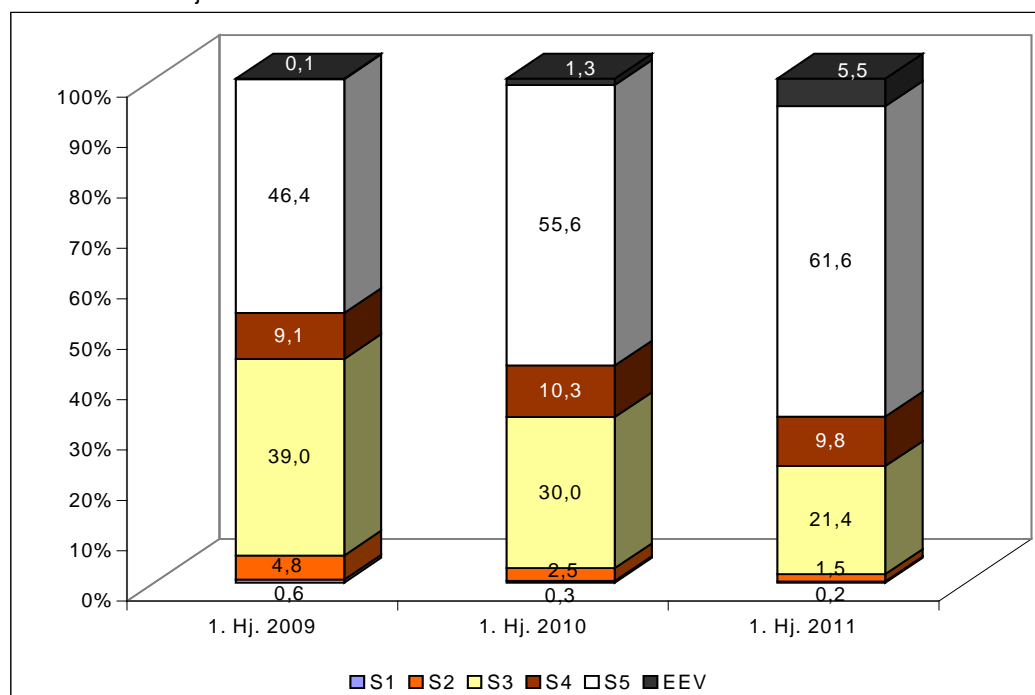
bietsfremden Lkw stiegen im 1. Halbjahr 2011 um 4,8 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf 860,1 Mio. Euro an. Die Einnahmen aus den Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge erhöhten sich im Vergleichszeitraum um 0,7 % auf 1,4 Mrd. Euro.

### 3.1.5 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

In- und ausländische Unternehmen des Straßengüterverkehrs setzen zunehmend umweltfreundlichere Fahrzeuge ein. Die Anteile der unteren Schadstoffklassen an den insgesamt auf deutschen Bundesautobahnen erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen gingen in den letzten Jahren zurück. Das nachfolgende Schaubild stellt die Anteile der einzelnen Schadstoffklassen an den gesamten Mautfahrleistungen in Deutschland im 1. Halbjahr 2011 der Aufteilung in den entsprechenden Zeiträumen der Jahre 2009 und 2010 gegenüber.

Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge steigt

**Schaubild 4:** Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen in den ersten Halbjahren 2009 bis 2011 in Prozent



Die Daten wurden an vorliegende endgültige Werte angepasst. Dies erklärt mögliche Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Anteile der Fahrleistungen von S 5 (Euro V)- und EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland sind im Halbjahresvergleich 2011 zu 2010 weiter angestiegen. Im Zeitraum Januar bis Juni 2011 erreichten sie eine Quote von 61,6 % bzw. 5,5 %. Die Anteile sämtlicher emissionsreicherer Schadstoffklassen waren rückläufig. Während der Anteil der S 4 (Euro IV)-Fahrzeuge an den gesamten Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen vergleichsweise leicht zurückging, sank der Anteil der S 3 (Euro III)-Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2011 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 8,6 Prozentpunkte auf 21,4 %. Die Anteile der Fahrleistungen

von S 1 (Euro I)- und S 2 (Euro II)-Fahrzeugen lagen bei 0,2 % bzw. 1,5 % und damit zusammen 1,1 Prozentpunkte niedriger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

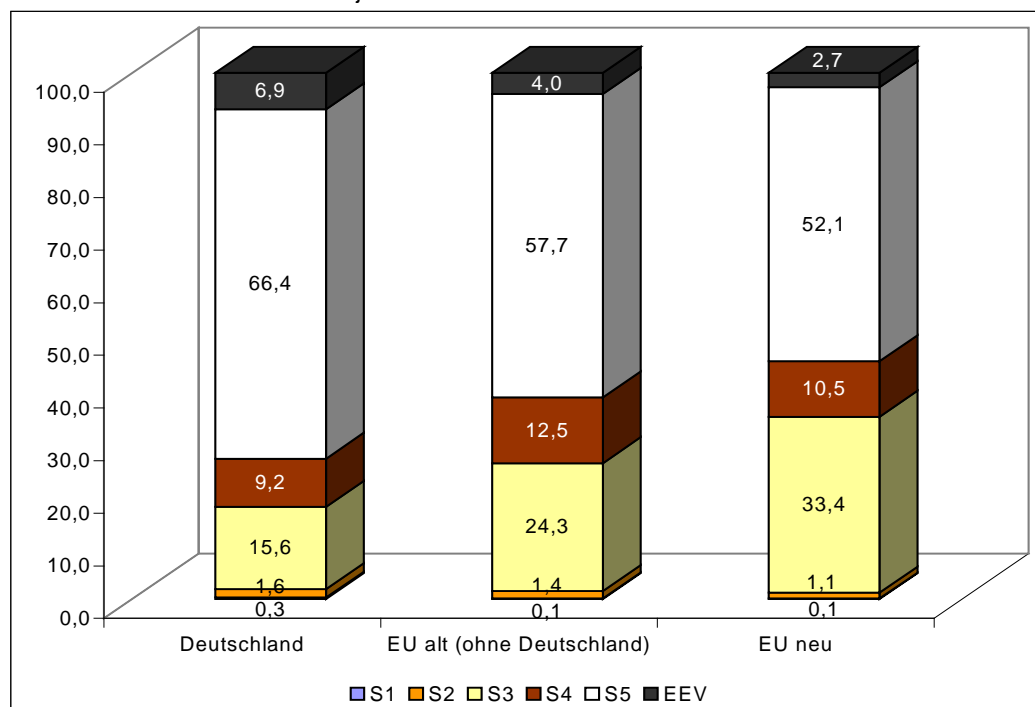
Eine nach Fahrzeugherkunft differenzierte Betrachtung (Schaubild 5) zeigt, dass im 1. Halbjahr 2011 gut zwei Drittel der mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Lkw mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 5 (Euro V) erbracht wurden. Auf EEV-Fahrzeuge entfielen knapp 7 %. Im Vergleich zum Zeitraum Januar bis Juni 2010 entspricht dies einem Zuwachs um 5,2 Prozentpunkte. Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung besteht der Fuhrpark eines großen Teils der deutschen Fernverkehrsunternehmen mittlerweile ausschließlich aus Fahrzeugen der Emissionsklassen S 5 (Euro V) und EEV. Generell scheint die Zurückhaltung gegenüber EEV-Lkw weiter abzunehmen. Vor dem Hintergrund, dass die Fahrzeuge möglichst lange der günstigsten Mautklasse zugeordnet werden, berichten nicht wenige Unternehmensvertreter in Marktgesprächen des Bundesamtes von Investitionen in Fahrzeuge dieser Kategorie. Dies gilt insbesondere für Unternehmen im Verkehr mit Österreich, in dessen Mautsystem Lkw der EEV-Klasse seit dem vergangenen Jahr niedriger bepreist werden als Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 (Euro V). Lastkraftwagen der niedrigeren Schadstoffklassen werden bei deutschen Unternehmen vorwiegend im Nahbereich eingesetzt. Der Anteil der S 3 (Euro III)-Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 8,5 Prozentpunkte auf 15,6 %.

Nationale  
Entwicklungen

Ein zunehmender Einsatz umweltfreundlicherer Lkw ist nicht nur bei deutschen, sondern auch bei ausländischen Fahrzeugen zu beobachten: Während die Anteile der Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Emissionsklassen S 5 (Euro V) und EEV im Vergleichszeitraum zunahm, sanken die Fahrleistungsanteile der Lkw der übrigen Schadstoffkategorien. Gemessen an den gesamten mautpflichtigen Kilometern, die Fahrzeuge aus den alten EU-Mitgliedstaaten (ohne Deutschland) in den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 in Deutschland zurücklegten, entfielen 57,7 % auf S 5 (Euro V)-Lkw. Dies entspricht einem Zuwachs von 6 Prozentpunkten gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten investierten ebenfalls in schadstoffärmere Fahrzeuge. Der Anteil der S 5 (Euro V)-Fahrzeuge stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 9,2 Prozentpunkte an. Damit wurden im 1. Halbjahr 2011 erstmals über die Hälfte der mautpflichtigen Fahrleistungen von Lkw aus den jungen EU-Mitgliedstaaten mit Fahrzeugen dieser Kategorie erbracht.

Ausländische  
Fahrzeuge

Schaubild 5: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen und Fahrzeugherkunft im 1. Halbjahr 2011



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

### 3.1.6 Entwicklung der Kabotageverkehre in Deutschland

Nach Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) haben Kabotageverkehre durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus den EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 EU-weit um etwa 17 % auf näherungsweise 20,3 Mrd. tkm zugenommen.<sup>1</sup> Größte Kaboteure unter allen EU-Mitgliedstaaten waren im Jahr 2010 Güterkraftverkehrsunternehmen aus Polen (Anteil: 22 %), den Niederlanden (Anteil: 12 %), Luxemburg (Anteil: 10 %) und Deutschland (Anteil: 10 %), die mit kumuliert 10,9 Mrd. tkm allein mehr als die Hälfte der gesamten Kabotageleistungen erbrachten. Polnische Fahrzeuge steigerten ihre Kabotageleistung im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 um rund 69 % auf 4,4 Mrd. tkm. Niederländische Fahrzeuge erzielten im Vergleichszeitraum ein Wachstum von 7 %, deutsche Fahrzeuge von rund 10 %. Die Kabotageleistungen luxemburgischer Fahrzeuge waren hingegen mit - 11 % rückläufig.

Kabotageverkehre  
innerhalb der EU

Im EU-Vergleich verzeichneten die Kabotageverkehre in Deutschland im Jahr 2010 ein überproportionales Wachstum. Gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union steigerten ihre Kabotageleistung auf dem deutschen Binnenmarkt im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 um rund 43 % auf zuletzt 6,5 Mrd. tkm. Damit wurde in Deutschland im Jahr 2010 EU-weit die höchste Kabotageleistung erbracht; auf den weiteren Plätzen folgen Frankreich mit rund 6,3 Mrd. tkm,

Kabotageverkehre  
in Deutschland

<sup>1</sup> Letzter Stand: 02.08.2011. Es handelt sich hierbei um Näherungswerte, da nach Informationen des Bundesamtes in diesen Werten Kabotageverkehre griechischer Fahrzeuge aus den Jahren 2009 und 2010 sowie britischer Fahrzeuge aus dem Jahr 2010 mangels Datenverfügbarkeit noch nicht berücksichtigt sind.

Italien mit rund 1,5 Mrd. tkm, Großbritannien und Belgien mit jeweils rund 1,2 Mrd. tkm. Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, erhöhte sich in den letzten Jahren von 1,36 Prozent im Jahr 2007 auf zuletzt 2,58 Prozent im Jahr 2010. Trotz dieses Anstieges lag die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland im Jahr 2010 niedriger als in Belgien, Dänemark, Frankreich, Luxemburg oder Schweden.<sup>1</sup> Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2010 Transportunternehmen aus Polen (2,3 Mrd. tkm), gefolgt von denen aus den Niederlanden (1,1 Mrd. tkm), Luxemburg (0,5 Mrd. tkm), und Österreich (0,4 Mrd. tkm).

Der Anstieg der Kabotagebeförderungen in Deutschland steht im Zusammenhang mit der allgemeinen konjunkturellen Belebung sowie mit der Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakei, Tschechien und Ungarn zum 1. Mai 2009. Eingeschränkt wird die Kabotagefreiheit für alle Kabotageberechtigten durch die Regelung, dass zwischen Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr höchstens drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen erfolgen dürfen. Das hohe Wachstum der polnischen Fahrzeuge zeugt einerseits von der hohen wirtschaftlichen Verflechtung zwischen den beiden Volkswirtschaften, andererseits von der großen Bedeutung, die polnischen Güterkraftverkehrsunternehmen mittlerweile auf dem europäischen Verkehrsmarkt zukommt. Trotz des Anstiegs der Kabotageverkehre in Deutschland deuten die Ergebnisse der Marktgespräche des Bundesamtes – nach wie vor – nicht auf eine signifikante Verschärfung des Wettbewerbs auf dem innerdeutschen Transportmarkt durch diese Entwicklung hin. Die Kabotagefreigabe hat nach mehrheitlicher Aussage der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen bisher zu keinen nennenswerten negativen Auswirkungen auf das deutsche Transportgewerbe geführt.

Hintergründe und  
Folgen

Bezüglich der Einschränkung der Kabotagefreiheit zeigen sich die Gesprächspartner des Bundesamtes gespalten. Trotz weiterer Annäherung der nationalen Kostenniveaus weisen mittel- und osteuropäische Güterkraftverkehrsunternehmen gegenüber ihren deutschen Wettbewerbern insbesondere aufgrund geringerer Personalkosten regelmäßig noch Wettbewerbsvorteile auf. Ein Teil der deutschen Unternehmen bewertet die gültige EU-Regelung zur Zeitweiligkeit der Kabotage daher als Schutzfunktion für das Gewerbe positiv. Der andere Teil weist auf die allgemeinen Fortschritte auf dem Weg zu einem gemeinsamen Binnenmarkt hin sowie auf die Vorteile der Kabotage in Bezug auf eine Verbesserung der Kapazitätsauslastung durch eine Minimierung bzw. Vermeidung von Leerfahrten. Er spricht sich daher für eine vollständige Liberalisierung des europäischen

Zeitweiligkeit der  
Kabotage

---

<sup>1</sup> Es ist zu anzumerken, dass die Kabotage-Durchdringungsrate auf Grundlage des gesamten innerstaatlichen Verkehrs berechnet wird. In der Praxis finden Kabotageverkehre jedoch zum weit überwiegenden Teil in den Bereichen des Regional- und Fernverkehrs statt, weniger im Nahbereich.

Verkehrsmarktes, mithin die Aufhebung der derzeit noch bestehenden Beschränkungen aus.

Das Bundesamt hat im Rahmen von Straßenkontrollen die Durchführung von Kabotagebeförderungen näher untersucht. Demnach ist der Anteil der Beförderungseinheiten, die Kabotage durchführen, an der Gesamtheit der kontrollierten Beförderungseinheiten mit 0,9 % sehr gering. Der niedrige Prozentwert korrespondiert mit der geringen Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland. Die festgestellten Beanstandungen gegen die sogenannte „3 in 7-Regelung“ waren äußerst gering. Im Rahmen von Straßenkontrollen wurden rund 170 Fahrer von Fahrzeugen, die Kabotagebeförderungen durchführten, um nähere Informationen zur Nationalität, zur Unternehmenszugehörigkeit, zur Auftragsakquise sowie zur Häufigkeit der Kabotagebeförderungen gebeten. Die Befragungsergebnisse können aufgrund des geringen Erhebungsumfangs keinen Anspruch auf Repräsentativität erheben. Sie geben jedoch einen tieferen Einblick in das seit Jahren konträr diskutierte Marktsegment. Die wesentlichen Ergebnisse werden nachstehend zusammengefasst:

Straßenkontrollen  
des BAG

- Über 20 % der in die Befragung einbezogenen ausländischen Transportunternehmen gehören einer deutschen Muttergesellschaft an. Dies zeigte sich vor allem bei polnischen, tschechischen und luxemburgischen Fahrzeugen.
- Rund 58 % der Kraftfahrer gaben an, die innerdeutsche Beförderung im Auftrag eines deutschen Auftraggebers durchzuführen. Rund 16 % benannten einen ausländischen Auftraggeber. Die übrigen 26 % der Fahrer konnten hierüber keine Auskunft erteilen.
- Rund 8 % der Fahrer gaben an, den Auftrag für die Kabotagebeförderung über eine Frachtenbörse eingeholt zu haben. Die Mehrzahl der Fahrer konnte bezüglich der Nutzung von Frachtenbörsen keine Auskunft erteilen.
- Bezüglich der Häufigkeit der Kabotagefahrten ergab die Befragung, dass rund 20 % der Fahrer einmal, rund 44 % der Fahrer 2- bis 4-mal und rund 36 % der Fahrer mindestens 5-mal Kabotagefahrten im Monat in Deutschland durchführten.
- Ferner zeigte sich im Rahmen der Befragung, dass die Nationalität der Fahrer zum Teil von der Herkunft des gesteuerten Fahrzeuges abwich. Beispielsweise saßen bei den in die Befragung einbezogenen 18 Fahrzeugen aus Österreich in 8 Fällen deutsche Fahrer am Steuer. Unter den 28 befragten Fahrern, die auf einem in den Niederlanden zugelassenen Fahrzeug saßen, befanden sich 4 polnische und 5 deutsche Fahrer.

Befragungsergebnisse

## 3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

### 3.2.1 Beförderungsentgelte

Nachdem sich die Vertragsfrachten bereits im Jahresverlauf 2010 sukzessive verbessert hatten, konnte im 1. Halbjahr 2011 der Großteil der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs die Frachtraten erhöhen. Vor dem Hintergrund gestiegener Kraft-

Vertragsfrachten

stoffkosten und einer steigenden Verkehrsnachfrage erreichten sie Entgelterhöhungen von durchschnittlich 3 bis 5 %. Die Erhöhung der Vertragsfrachten erfolgte zu einem hohen Anteil über Dieselpreisgleitklauseln, die eine Anpassung der Entgelte an die Entwicklung der Kraftstoffkosten ohne stetiges Nachverhandeln ermöglichen. Kleinere Unternehmen, häufig reine Frachtführer, konnten solche Klauseln vergleichsweise seltener durchsetzen als größere Wettbewerber und waren entsprechend häufiger darauf angewiesen, bei Preissteigerungen Dieselmzuschläge auszuhandeln. Eine Erhöhung der Vertragsfrachten über eine Anpassung an die gestiegenen Kosten hinaus war nur wenigen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs möglich. Der Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen im Straßenverkehr des Statistischen Bundesamtes stützt die Erkenntnisse aus der Marktbeobachtung zur Entwicklung der Vertragsfrachten. Er lag im 1. Halbjahr 2011 mit 106,4 (Jahr 2006 = 100) deutlich über dem Wert des 1. Halbjahres 2010, in dem der Index bei 103,7 lag.<sup>1</sup>

Nach Kenntnis des Bundesamtes nutzen insbesondere größere Verloader für die Auftragsvergabe immer häufiger elektronische Ausschreibungsplattformen. Die Teilnahme an diesen elektronischen Ausschreibungen bedingt nach Angabe von Güterkraftverkehrsunternehmen einen höheren originären zeitlichen Aufwand, da es zunächst gelte, sich mit den individuellen elektronischen Ausschreibungsplattformen der Verladerschaft vertraut zu machen. Zudem förderten die elektronischen Ausschreibungsplattformen die Anonymisierung der Ausschreibungssituation. Aus Sicht der verladenden Wirtschaft erhöhen die Ausschreibungsplattformen die Transparenz des Marktes und erleichtern aufgrund der vergleichsweise einfachen Handhabung die häufigere Durchführung von Ausschreibungen.

Nutzung elektronischer Ausschreibungsplattformen

Während der Finanz- und Wirtschaftskrise gingen durch Insolvenzen und innerbetrieblichen Kapazitätsabbau erhebliche Laderaumkapazitäten verloren. Da der Kapazitätsaufbau in der Folge zum Teil nicht mit dem deutlichen Anstieg der Verkehrsnachfrage Schritt hielt, zeigten sich im bisherigen Jahresverlauf regional temporäre Laderaumengpässe. In der Folge mussten Speditions- und Logistikunternehmen ihren Subunternehmen – insbesondere den vertraglich nicht an sie gebundenen – zum Teil deutlich höhere Beförderungsentgelte zahlen oder die Beförderungen im Selbsteintritt abwickeln. Entsprechend war auf dem Spotmarkt im 1. Halbjahr 2011 vor dem Hintergrund länger andauernder Laderaumengpässe eine Steigerung der Frachtraten von bis zu 30 % gegenüber den Vorjahreswerten zu beobachten.

Spotmarkt

#### Exkurs: Dieselpreisgleitklauseln

Eines der wichtigsten Anliegen der meisten Transportunternehmen im bisherigen Jahresverlauf war die Aufnahme von Dieselpreisgleitklauseln in die Beförderungsverträge. Ei-

Bedeutung

<sup>1</sup> Siehe Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2011.

nem Teil der Unternehmen war die Vertragsimplementierung dieser Klauseln bereits während der Energiehochpreisphase im Jahr 2008 gelungen. Wurden zum Jahreswechsel 2010/2011 Neuverträge mit Stammkunden abgeschlossen, beinhalteten diese zu einem hohen Anteil Dieselpreisgleitklauseln. Verträge mit Neukunden besaßen diese Klauseln fast ohne Ausnahme. Bei bestehenden Verträgen war die nachträgliche Aufnahme von Dieselpreisgleitklauseln vergleichsweise schwieriger, jedoch wurde auch in diesen Fällen mitunter erfolgreich nachverhandelt.

Die Ausgestaltung der Dieselpreisgleitklauseln ist Verhandlungssache zwischen dem Transportunternehmen und seinem Auftraggeber. Zunächst legen die Vertragspartner in der Regel eine preisliche Ausgangsbasis für die Entwicklung der Kraftstoffkosten fest. Vereinbarte Dieselpreisklauseln orientieren sich häufig an der Dieselpreisstatistik für Großverbraucher des Statistischen Bundesamtes, an Veröffentlichungen des Mineralölwirtschaftsverbandes oder Preisdatenbanken der Kraftstoffkonzerne. Am Markt herrschten im bisherigen Jahresverlauf zwei Arten von Dieselpreisgleitklauseln vor. In der ersten Variante werden absolute Preiskorridore in Euro für den Dieselpreis aufgelistet. Entwickelt sich der aktuelle Dieselpreis (auf Grundlage des vereinbarten Preisindex) über den aktuellen Preiskorridor hinaus nach oben oder nach unten, werden prozentuale Zu- oder Abschläge vom Beförderungsentgelt berechnet. Je breiter der vereinbarte Preiskorridor war, desto weniger flexibel war die Anpassung an veränderte Kraftstoffpreise mit eventuellen Nachteilen für das entsprechende Unternehmen des Güterkraftverkehrs bei steigenden Energiepreisen. In der zweiten Variante werden prozentuale Veränderungen des Basiswertes in prozentuale Zu- oder Abschläge vom Beförderungsentgelt umgerechnet.

Ausgestaltung

In Zeiten steigender Kraftstoffkosten war für Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs eine möglichst zeitnahe Anpassung der Beförderungsentgelte an die Kraftstoffkosten im Rahmen einer Dieselpreisgleitklausel positiv. In Gesprächen mit dem Bundesamt nannten die meisten Transportunternehmen eine zeitliche Verzögerung der Abrechnung an ihre Kunden zwischen einem Monat und drei Monaten. Entsprechend fielen Kosten für die Zwischenfinanzierung an.

Abrechnung

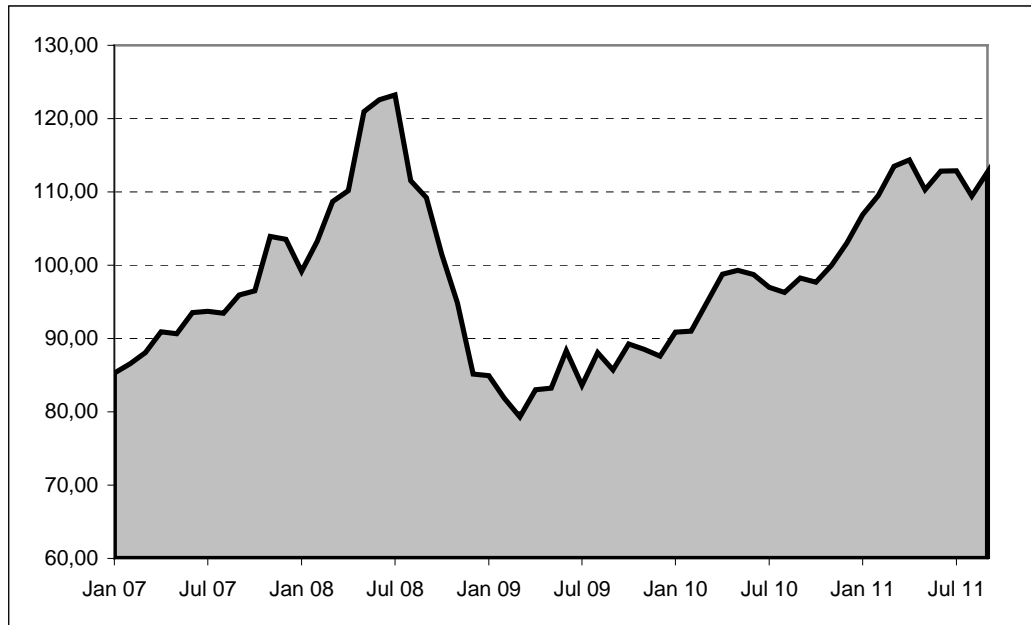
### 3.2.2 Kosten

Im 1. Halbjahr 2011 sahen sich fast alle in die Marktbeobachtung des Bundesamtes eingebundenen Güterkraftverkehrsunternehmen mit insgesamt gestiegenen Kosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum konfrontiert. Hauptkostentreiber waren einmal mehr die Kraftstoffkosten. Der deutliche Anstieg der Kraftstoffpreise, der bereits im 4. Quartal 2010 zu beobachten war, setzte sich in den Anfangsmonaten des laufenden Jahres fort. Das Statistische Bundesamt weist für Dieselpreis bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher für die ersten vier Monate des Jahres 2011 kontinuierliche Preissteigerungen aus, die im April mit 114,39 Euro / 100 l einen zwischenzeitlichen Höhepunkt erreichten. Anschließend gaben die Kraftstoffnotierungen leicht nach und bewe-

Kraftstoffkosten

gen sich seitdem seitwärts. Insgesamt lagen die Dieselpreise im 1. Halbjahr 2011 um durchschnittlich 16,4 % über den Vorjahreswerten. Die hohe Volatilität der Preise für Dieselmotorkraftstoff ist dem nachstehenden Schaubild zu entnehmen.

**Schaubild 6:** Entwicklung der Preise für Dieselmotorkraftstoff ab 2007 bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle; Angaben in Euro je hl



Ohne Umsatzsteuer; einschließlich Mineralölsteuer und Erdölbevorratungsbeitrag (EBV).  
Stichtag: 15. eines jeden Monats.  
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Da auf die Kraftstoffkosten bei Fernverkehr betreibenden Transportunternehmen ein Anteil von etwa 25 %, in Hochpreisphasen ein Anteil von bis zu 30 % der Gesamtkosten entfällt, ist die Bedeutung dieses Kostenfaktors vergleichsweise hoch. Entsprechend groß ist der betriebswirtschaftliche Handlungsdruck der Güterkraftverkehrsunternehmen, solchen Kostensteigerungen entgegenzuwirken und sie mit möglichst geringer Verzögerung an ihre Auftraggeber weiterzugeben. Die Anpassung der Beförderungsentgelte bzw. - soweit noch nicht in die Rahmenverträge und Kontrakte integriert - die Vereinbarung von Dieselpreisgleitklauseln oder zumindest von Dieselmotorkraftstoffzuschlägen besaß im bisherigen Jahresverlauf bei den Transportunternehmen höchste Priorität. Zur Dämpfung der gestiegenen Kraftstoffkosten ließen Transportunternehmen bei Schulungen im Rahmen des BKrFQG Module, die ein Kraftstoff sparendes Fahrverhalten vermitteln, vorrangig absolvieren. Oftmals wurde versucht, die nachhaltige Umsetzung durch Prämiensysteme sicherzustellen.

Des Weiteren wies ein im Verlauf der ersten Jahreshälfte 2011 erheblich gestiegener Anteil der Fuhrparkmanager auf gestiegene Preise für Reparaturen, die Wartung des Fuhrparks sowie für Ersatzteile hin, die die Fuhrparkkosten deutlich mit in die Höhe trieben. Insbesondere die Reifenpreise zogen nach einhelligen Unternehmensangaben überproportional an. Ursächlich hierfür waren vorrangig die gestiegenen Rohstoffpreise. Ferner

Weitere Fuhrpark-  
einsatzkosten



trug hierzu die höhere Nachfrage nach Leichtlaufreifen bei, die unter anderem durch deren finanzielle Förderung im Rahmen des Programms „De-minimis“ gestärkt wurde.

Die mit dem konjunkturellen Aufschwung verbundene verbesserte Auftragslage hat die Nachfrage der Transportunternehmen nach Berufskraftfahrern in der ersten Jahreshälfte 2011 deutlich erhöht. In Marktgesprächen des Bundesamtes weisen insbesondere Unternehmen, die selbst keine Berufskraftfahrer ausbilden, vermehrt auf Schwierigkeiten bei der Stellenbesetzung und eine rückläufige Bewerberanzahl hin. Bei Ausbildungsbetrieben stellt sich die Situation hingegen regelmäßig bedeutend besser dar. Generell besteht seitens der Unternehmen ein ausgeprägtes Interesse, qualifiziertes Personal zu halten. Gleichwohl nicht wenige Unternehmen in den ersten Monaten des Jahres 2011 keine Erhöhungen des Grundentgelts ihrer Beschäftigten vorgenommen haben, versuchten einige Betriebe einen positiven finanziellen Anreiz zu setzen. Sie führten Steigerungen der monatlichen Vergütung durch – nicht zuletzt, um eigene Fahrer an das Unternehmen zu binden und offene Stellen möglichst zeitnah zu besetzen. Ebenso wurden für Beschäftigte in tarifgebundenen Unternehmen teilweise mehr oder minder deutliche Lohnerhöhungen umgesetzt.

Personalkosten

Ferner trug die Intensivierung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, u. a. im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes zu tendenziell steigenden Personalkosten bei. Ein beträchtlicher Teil dieser Kosten konnte durch die Nutzung der Fördermittel aus dem Programm „Aus- und Weiterbildung“ kompensiert werden, sowie analog dazu ein Teil der deutlich gestiegenen Sachkosten aus dem Förderprogramm „De-minimis“.

Kompensationen

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes haben bislang vor allem Fahrer mittlerer und größerer Unternehmen Weiterbildungsschulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) besucht. Eine Vielzahl der Fahrer – primär von kleineren Betrieben – hat hingegen bislang noch nicht mit den Fortbildungskursen begonnen.<sup>1</sup> Eine abwartende Haltung nehmen vielfach Unternehmen ein, die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 12 Tonnen einsetzen und deshalb keine Fördermittel im Zuge der so genannten Maut-Harmonisierung beantragen können. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes wollen nicht wenige Unternehmen die Übergangsfrist für die erste Weiterbildung möglichst voll ausnutzen. Gleichzeitig führte die im Zuge des konjunkturellen Aufschwungs wachsende Nachfrage nach Transportdienstleistungen in den vergangenen Monaten teilweise dazu, dass einzelne Speditions- und Transportunternehmen geplante Weiterbildungskurse bei Schulungsträgern stornierten, um die Fahrer im Betrieb einsetzen zu können. Zum Ende der Übergangsfrist im Jahr 2014<sup>2</sup> ist folglich davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Schulungsangeboten stark ansteigen wird. Nach Einschätzung von Verbänden und Weiterbildungsinstituten ist daher ab dem kom-

BKrFQG

<sup>1</sup> Im Jahr 2010 waren insgesamt rund 786.000 Berufskraftfahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Hinzu kommen die selbständig tätigen Fahrer.

<sup>2</sup> In Ausnahmefällen endet die Übergangsfrist im Jahr 2016.

menden Jahr mit einem Schulungsstau rechnen. Dieser dürfte sich zusätzlich durch den Umstand verschärfen, dass primär Schulungsmodule an Samstagen nachgefragt werden, um betriebliche Abläufe in möglichst geringem Maße zu beeinträchtigen. Ferner bevorzugen Fahrer Schulungstermine am Wochenende, sofern ihnen der Unterrichtsbesuch nicht als Arbeitszeit angerechnet wird. Mit wachsender Nachfrage wird die Notwendigkeit bestehen, auf andere Wochentage auszuweichen. Zudem wird sich der Druck auf die Unternehmen bzw. die Fahrer erhöhen, die geforderten Nachweise innerhalb einer kurzen Zeitspanne zu erlangen, um nach Ablauf der Übergangsfrist die Beschäftigten weiterhin einsetzen bzw. den Beruf ausüben zu können. Wird der Nachweis über die komplette Weiterbildung nicht rechtzeitig erbracht und in den Führerschein eingetragen, drohen sowohl dem Fahrer als auch dem Unternehmen Bußgelder.

### 3.2.3 Ertragslage

Im Zuge der Fortsetzung der gesamtwirtschaftlichen Erholung und der hieraus resultierenden Zunahme der Güterverkehrsnachfrage berichtete ein zunehmender Anteil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Güterkraftverkehrsunternehmen von einer weiteren tendenziellen Verbesserung der Ertragslage. Mehrheitlich konnten die befragten Unternehmen im 1. Halbjahr 2011 ihre Erträge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 steigern bzw. zumindest ein ausgeglichenes Betriebsergebnis erzielen. Für nicht wenige Unternehmen, denen es im bisherigen Jahresverlauf nicht gelang, die gestiegenen Kosten durch Entgelterhöhungen und/oder innerbetriebliche Maßnahmen zu kompensieren, stellte sich die Ertragslage vergleichsweise schlechter dar.

Ertrags-  
verbesserungen...

Ursächlich für eine Verbesserung der Ertragslage war in der Hauptsache die verbesserte Auftrags- und Beschäftigungslage durch das gestiegene Güteraufkommen. Die vorhandenen Laderaumkapazitäten konnten so besser ausgelastet und die Effizienz der Fahrzeugumläufe gesteigert werden. Teilweise forcierten Transportunternehmen mit Erfolg ihre branchenspezifischen Akquisitionsbemühungen und optimierten so ihre Sendungs- und Kundenstrukturen unter Effizienz- und Rentabilitätsaspekten. Unternehmen mit kapazitiven Reserven profitierten zum Teil von den hohen Preisen am Spotmarkt. Eine positive Ertragsentwicklung verzeichneten auch gut aufgestellte Logistikdienstleister, die ihre Transportdienstleistungen als gewachsene Basis nutzten, um vorrangig qualitativ hochwertige – und entsprechend vergütete – Logistikdienstleistungen auszubauen und sich im Logistikbereich neue lukrative Direktkunden und Geschäftsfelder erschließen konnten.

...aufgrund verbes-  
serter Auftragslage

Das höhere Güteraufkommen führte in Verbindung mit höheren Entgelten zu steigenden Umsätzen. Da eine Erhöhung der Vertragsfrachten über eine Anpassung an die gestiegenen Kosten hinaus nach Einschätzung des Bundesamtes nur sehr bedingt möglich war, blieben die am Markt zu erzielenden Gewinnmargen im Allgemeinen sehr eng. Generell unterlag die wirtschaftliche Lageeinschätzung im bisherigen Jahresverlauf gewis-

Enge Gewinn-  
margen

sen regionalen Unterschieden. So wurde die wirtschaftliche Situation von Güterkraftverkehrsunternehmen im süddeutschen Raum tendenziell etwas positiver beurteilt als von den Unternehmen im übrigen Bundesgebiet.

### 3.2.4 Investitionen

Der überwiegende Teil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen des Straßengüterverkehrs beschränkte sich im bisherigen Jahresverlauf auf Ersatzinvestitionen, die vorrangig darauf abzielten, insbesondere den im Fernverkehr eingesetzten Fuhrpark einheitlich auf Euro V- bzw. EEV-Niveau zu konsolidieren. In diesem Zusammenhang spielten auch Nachholeffekte eine Rolle. Gleichwohl ist im bisherigen Jahresverlauf der Anteil der in die Marktbeobachtung eingebundenen Unternehmen, die Erweiterungsinvestitionen vornahm, gestiegen. Dabei handelte es sich vorwiegend um Unternehmen, die zumeist neben dem Transport auch in erheblichem Umfang Logistikdienstleistungen erbringen und sich in ihren kundenseitigen Vertragsbeziehungen gut aufgestellt sehen. Unternehmen, die ihren Fuhrpark erweiterten, um die steigende Nachfrage bedienen zu können, haben nicht selten anstatt neuer Lkw gute gebrauchte Euro V-Fahrzeuge gekauft.

Ersatz- versus  
Erweiterungs-  
investitionen

Jenseits dessen zögern die meisten Güterkraftverkehrsunternehmen trotz zunehmender Auslastung der vorhandenen Fuhrparkkapazitäten noch, von ihrer ausgeprägten Zurückhaltung bei Erweiterungsinvestitionen schrittweise abzurücken. Viele kleine Unternehmen verfügen nach der Krise noch nicht wieder über ausreichende Kapitalreserven, um über Ersatzinvestitionen hinaus Erweiterungsinvestitionen realisieren zu können. Zudem zeigten sich die Güterkraftverkehrsunternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes nach wie vor verunsichert über die Verlässlichkeit der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die künftige Entwicklung der Beförderungsentgelte. Saisonale Auftragsspitzen und Neugeschäfte mit kurzen Vertragsbindungen werden bevorzugt durch Mietfahrzeuge mit möglichst kurzen Laufzeiten abgedeckt, um flexibel zu bleiben und sich ggf. von diesen Kapazitäten schnell wieder trennen zu können. Diesem tragen Lkw-Hersteller durch die Stärkung eigener Vermietgesellschaften sowie entsprechende vertragliche Regelungen Rechnung. Indes wird im Rahmen von Marktgesprächen im laufenden Jahr einhellig von anziehenden Preisen im Marktsegment der Lkw-Vermietung berichtet. Zudem mehrten sich Aussagen, wonach vor dem Hintergrund der Unwägbarkeiten an den Finanzmärkten einige Kreditinstitute – auch hauseigene von Lkw-Herstellern – die Finanzierung von Fuhrparkinvestitionen eingehender prüften, an verschärfte Kriterien oder Risikozuschläge knüpften und zunehmend ablehnten. Betroffene Transportunternehmen griffen dann eher zwangsläufig auf Lkw-Mietverträge zurück.

Mietfahrzeuge

Zur Erhöhung der Effizienz des eigenen Fuhrparks investieren die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen in zunehmendem Maße in Telematikanwendungen. Diese zielen

Telematiksysteme

unter anderem auf die Optimierung des Flottenmanagements und der Tourenplanung sowie die Beschleunigung der Beförderungsabläufe ab. Die zum Teil beträchtlichen Investitionen in die IT-gestützten Systeme erfolgen nicht selten unter Inanspruchnahme von Fördermitteln aus dem Programm „De-minimis“. Gefördert werden vor allem Telematikanwendungen, die eine Datenübermittlung über den digitalen Tachographen vom Fahrzeug zum Transportunternehmen ermöglichen, beispielsweise zwecks Übermittlung von Informationen über Lenk- und Ruhezeiten. Darüber hinaus zeigt sich eine verstärkte Nutzung von kombinierten Anwendungen, die eine Fahrzeugortung, eine Datenübermittlung vom Unternehmen an den Fahrer, eine elektronische Aktualisierung der Tourenplanung sowie eine Sendungsverfolgung anhand der eingescannten Sendungsdaten zur Warendistribution ermöglichen.

In diesem Zusammenhang nimmt die Nutzung von Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsystemen auf vielen Ebenen der Verkehrswirtschaft zu. Nachgefragt werden insbesondere Informationen zur Verkehrs- und Parkplatzsituation auf den befahrenen Routen sowie zu den Wetterverhältnissen. Bedarf seitens Kraftfahrern und Disponenten besteht des Weiteren an Informationen zu aktuellen Warte- und Standzeiten sowie etwaigen Verspätungen an Be- und Entladestellen, etwa im Zusammenhang mit der Einhaltung von Zeitfenstern. Vor diesem Hintergrund begrüßen die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen die im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik - Logistikinitiative für Deutschland“ enthaltenen Maßnahmen zum Ausbau und zur Vernetzung der Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen sowie zur Nutzung von Mautmehrwertdiensten.

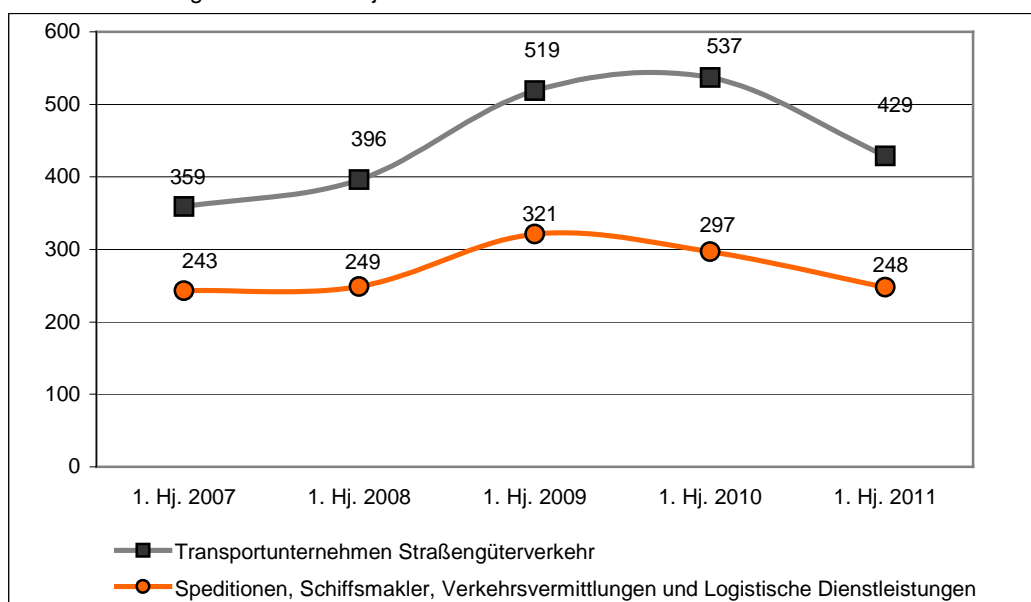
Verkehrsinformations-  
und -managementsysteme

### *3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen*

Vor dem Hintergrund der verbesserten Wirtschaftslage gingen die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im 1. Halbjahr 2011 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreshalbjahr insgesamt um 7,4 % auf 15.247 Verfahren zurück. Dabei nahmen die Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) mit 20,1 % und bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark mit 16,5 % überproportional ab. Insgesamt beantragten im 1. Halbjahr 2011 429 Transportunternehmen und 248 Speditionen die Insolvenz. 3.552 Beschäftigte – rund 16 % weniger als im 1. Halbjahr 2010 – waren von diesen Insolvenzen betroffen.

Insolvenzen  
rückläufig

Schaubild 7: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den 1. Halbjahren 2007 bis 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) ging von 431 je 10.000 aktive Unternehmen im 1. Halbjahr 2010 auf 407 im 1. Halbjahr 2011 zurück. Trotz dieser positiven Entwicklung weist der Wirtschaftsbereich Transport und Logistik nach Angaben von Wirtschaftsauskunfteien weiterhin ein um 84 % höheres Insolvenzrisiko gegenüber dem Durchschnitt aller Branchen und die schlechteste Kreditwürdigkeit der zehn Hauptwirtschaftsbereiche auf.<sup>1</sup>

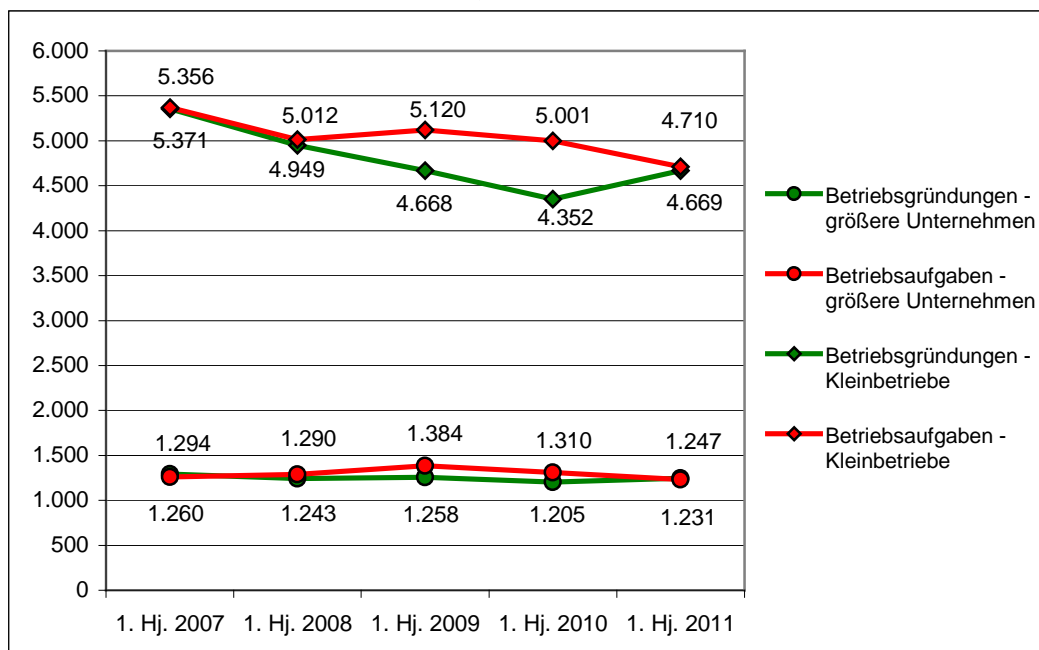
Insolvenzrisiko

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Insbesondere Kleinunternehmen stellen häufig den Betrieb ein, ohne ein Insolvenzverfahren zu eröffnen. Nachdem die Anzahl der Betriebsaufgaben während der Wirtschaftskrise zunahm, war im 1. Halbjahr 2011 ein Rückgang der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen gegenüber dem Vorjahreshalbjahr sowohl bei Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung als auch bei Kleinunternehmen um 6 % festzustellen. Die Unternehmensneugründungen bzw. Gewerbeanmeldungen nahmen im gleichen Zeitraum bei Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung um 4 %, bei Kleinunternehmen um 7 % zu. Insgesamt ist gegenüber der Zeit der Wirtschaftskrise eine deutliche Beruhigung des Gründungsgeschehens im Landverkehrssektor festzustellen.

Gewerbean- und -abmeldungen

<sup>1</sup> Siehe Creditreform Wirtschaftsindikator, Gesamtbericht und Branchenreport 3/2011, Verband der Vereine Creditreform e.V., August 2011.

Schaubild 8: Betriebneugründungen/-anmeldungen und Betriebsaufgaben/-abmeldungen des Sektors Landverkehr in den 1. Halbjahren 2007 bis 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt.

## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Im 1. Halbjahr 2011 beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt rund 188,0 Mio. t Güter auf der Schiene. Dies bedeutete eine Aufkommenssteigerung gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 14,1 Mio. t bzw. 8,1 %. Ebenfalls positiv entwickelte sich im selben Zeitraum die Beförderungsleistung, sie erhöhte sich um 4,4 Mrd. tkm bzw. 8,5 % auf 56,9 Mrd. tkm. Nach den Aufkommensrückgängen angesichts der Wirtschafts- und Finanzkrise verzeichnete der Schienengüterverkehr in Deutschland damit bereits zum zweiten Mal in Folge ein deutliches Aufkommens- und Leistungswachstum in der ersten Jahreshälfte. Mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs konnten alle Hauptverkehrsverbindungen an den Aufkommens- und Leistungssteigerungen partizipieren. Die durchschnittliche Transportweite zeigte mit rund 302,9 km im 1. Halbjahr 2011 nur eine geringfügige Veränderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (301,8 km).

Mengen- und Leistungswachstum

Die anhaltend positive Aufkommensentwicklung resultierte insbesondere aus deutlichen Mengensteigerungen in drei von zehn zusammengefassten Güterabteilungen der neuen NST-2007 Klassifikation. Bezogen auf das beförderte Gesamtaufkommen konnten im 1. Halbjahr 2011 bei der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ die größten absoluten Aufkommenszuwächse in Höhe von 4,8 Mio. t beobachtet werden; weitere 4,1 Mio. t entfielen auf die Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“. Am Aufkommen dieser beiden Güterabteilungen hatte der Binnenverkehr mit 76,2 %

Unterschiede nach Güterabteilungen

bzw. 77,2 % den jeweils größten Anteil. Mit einem zusätzlichen Aufkommen von 4,5 Mio. t verzeichnete die für den kombinierten Verkehr bedeutende Güterabteilung „Sonstige Produkte“ das zweithöchste Mengenwachstum. Von letztgenannter Güterabteilung entfielen im 1. Halbjahr 2011 40,7 % auf den innerdeutschen Verkehr; weitere Anteile verteilten sich mit 22,4 % (Empfang) und 26,2 % (Versand) auf den grenzüberschreitenden Wechselverkehr mit Deutschland und 10,7 % auf den Durchgangsverkehr. Bei Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei war im 1. Halbjahr 2011 – ebenso wie bei Kokerei- und Mineralölzeugnissen – eine negative Aufkommens- und Leistungsentwicklung zu beobachten.

Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2011 die folgenden Entwicklungen im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsrelationen:

Hauptverkehrsrelationen

Tabelle 4: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011		1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	
Binnenverkehr	116,8	127,8	9,4	26,0	28,9	11,4
Versand in das Ausland	22,1	23,3	5,5	10,2	10,7	4,7
Empfang aus dem Ausland	26,7	29,0	8,6	10,7	11,9	11,2
Durchgangsverkehr	8,4	7,9	-5,5	5,7	5,4	-3,6
<b>Insgesamt</b>	<b>173,9</b>	<b>188,0</b>	<b>8,1</b>	<b>52,5</b>	<b>56,9</b>	<b>8,5</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der mengenmäßig bedeutendste Anteil des Beförderungsaufkommens entfiel im 1. Halbjahr 2011 mit 127,8 Mio. t auf Verkehre innerhalb Deutschlands. Damit erhöhte sich das Aufkommen im Binnenverkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 um 11,0 Mio. t bzw. 9,4 %. Nach 26,0 Mrd. tkm im Vorjahr erhöhte sich die Beförderungsleistung im Inland in der ersten Jahreshälfte um knapp 3,0 Mrd. tkm (+11,4 %) auf rund 28,9 Mrd. tkm. Im Binnenverkehr lagen damit sowohl das beförderte Aufkommen als auch die Beförderungsleistung wieder über dem Vorkrisenniveau.

Nationale Verkehre über Vorkrisenniveau

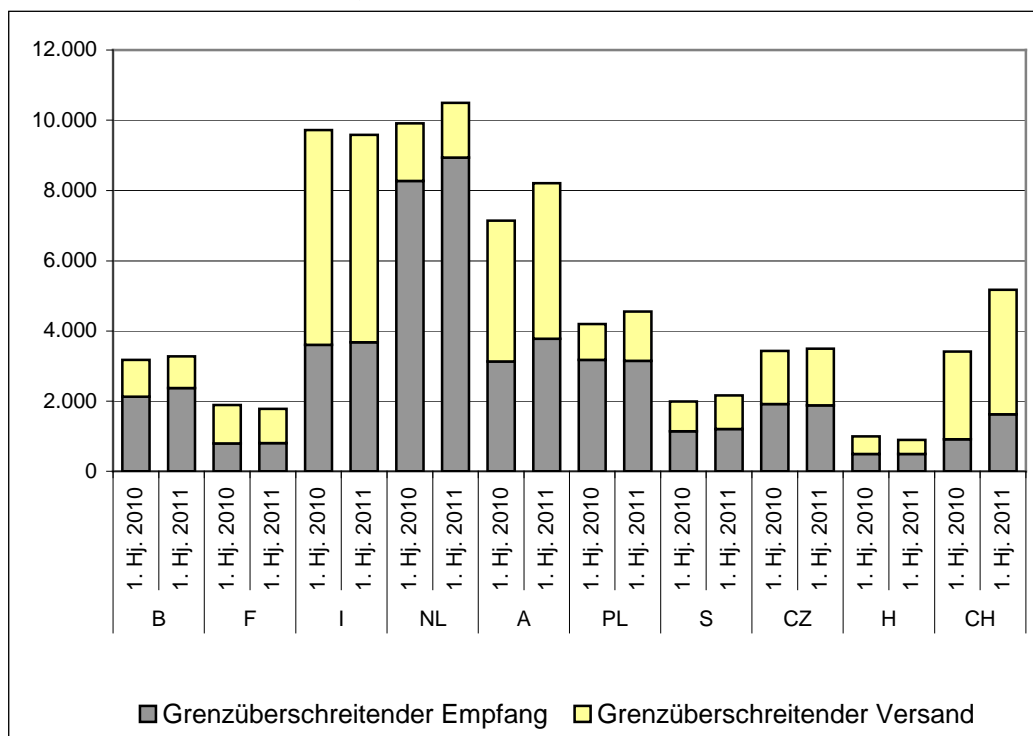
Beim grenzüberschreitenden Verkehr entwickelten sich die Empfangsmengen erneut dynamischer als die Versandmengen. Das Beförderungsaufkommen beim Empfang aus dem Ausland (29,0 Mio. t) und beim Versand ins Ausland (23,3 Mio. t) lag im 1. Halbjahr 2011 rund 8,6 % (+2,3 Mio. t) bzw. 5,5 % (+1,2 Mio. t) über den Ergebnissen des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Die Verkehrsleistung erhöhte sich gegenüber dem 1. Halbjahr 2010 um 11,2 % (Empfang) bzw. 4,7 % (Versand). Lediglich beim Durchgangsverkehr war eine rückläufige Entwicklung beim Beförderungsaufkommen (-5,5 %) und der Beförderungsleistung (-3,6 %) zu beobachten.

Grenzüberschreitender Verkehr

Grenzüberschreitend stellte sich die Aufkommensentwicklung je nach betrachtetem Staat und den jeweils vorherrschenden Güterabteilungen sehr differenziert dar. Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den zehn im grenzüberschreitenden Verkehr aufkommensstärksten Staaten lag das jeweils beförderte Gesamtaufkommen – mit Ausnahme der Staaten Frankreich, Italien und Ungarn – im 1. Halbjahr 2011 über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Bei den bilateralen Verkehren mit Frankreich und Italien waren Aufkommensrückgänge bei der Gesamttransportmenge in Höhe von 5,7 % bzw. 1,4 % zu beobachten. Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung dürfte sich in dieser Entwicklung auch der Rückzug der französischen SNCF bzw. der italienischen Trenitalia aus dem Einzelwagenverkehr widerspiegeln. Die Verkehre mit Ungarn (- 10,5 %) reduzierten sich bereits im dritten Jahr in Folge. Auf allen drei Relationen resultierten die Mengentrückgänge ausschließlich aus einer negativen Aufkommensentwicklung beim Versand von Deutschland in die jeweiligen Staaten. Aufkommenszuwächse von mehr als 10 % konnten beim Versand von Gütern nach Polen und Schweden sowie beim Empfang aus Belgien beobachtet werden. Deutlich positive Entwicklungen in beide Richtungen verzeichneten die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Österreich sowie der Schweiz.

Unterschiede nach Staaten

Schaubild 9: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2010 und im 1. Halbjahr 2011 in 1.000 t



Anmerkung: Belgien (B), Frankreich (F), Italien (I), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Schweden (S), Tschechien (CZ), Ungarn (HU), Schweiz (CH).

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die positive Aufkommensentwicklung aus dem Vorjahr setzte sich – nach zuvor deutlichen krisenbedingten Aufkommensverlusten – im Seehafen-Hinterlandverkehr im 1. Halbjahr 2011 weiter fort. Nach dem starken Wachstum des Vorjahres zeigte sich mit

Anteilsentwicklung im Seehafen-Hinterlandverkehr



3,3 % (+1,7 Mio. t) jedoch ein vergleichsweise verhaltenes Wachstum. Insgesamt wurden im Verkehr zwischen den deutschen bzw. den ARA-Seehäfen und den Hinterlandregionen im In- und Ausland im 1. Halbjahr 2011 rund 52,4 Mio. t Güter transportiert. Das Aufkommen aus dem Jahr 2008 (55,3 Mio. t) wurde bisher nicht wieder erreicht. In Abhängigkeit von der Lage der Versand- bzw. Empfangsregion im In- oder Ausland zeigten sich gegensätzliche Entwicklungen bei Verkehren zwischen den deutschen bzw. ARA-Seehäfen und deutschen (+6,3 %) bzw. ausländischen Hinterlandstandorten (-6,6 %). Die beschriebene Aufkommensentwicklung konnte in vergleichbarer Höhe jeweils bei der Gesamtheit der deutschen sowie der ausländischen Seehäfen (ARA-Seehäfen) beobachtet werden.

Bei einer richtungsabhängigen Betrachtung zeigte sich hingegen ein weniger einheitliches Bild. Die nationalen Seehafen-Hinterlandverkehre verzeichneten hinterlandgerichtet ein Wachstum von 13,8 %. In der Gegenrichtung kam es zu einem Rückgang der Seehafenverkehre um 1,5 %. Bei den grenzüberschreitenden Verkehren von/zu den deutschen Seehäfen entwickelte sich das Aufkommen in beiden Richtungen negativ. Hier zeigten sich die hinterlandgerichteten Verkehre mit einem Rückgang von 2,6 % weniger stark betroffen als die Verkehre in Richtung der Seehäfen (- 9,5 %).

Nationale Seehafen-Hinterlandverkehre

Bezogen auf die ARA-Seehäfen entwickelten sich die grenzüberschreitenden Verkehre ins deutsche Hinterland mit 11,4 % ähnlich positiv wie die nationalen Hinterlandverkehre. Seehafengerichtet reduzierte sich die Gütermenge hingegen vergleichsweise deutlicher (-17,1 %). Bei den Transitverkehren durch Deutschland in bzw. aus Richtung ARA-Seehäfen wurden Rückgänge von 6,5 % (hinterlandgerichtet) und 10,0 % (seehafengerichtet) beobachtet.

ARA-Häfen

Trotz der deutlichen Aufkommensrückgänge bei den Verkehren in Richtung der Seehäfen konnten die Seehäfen Bremen, Emden und Amsterdam ein geringes absolutes Aufkommenswachstum für sich verbuchen. Von der positiven Aufkommensentwicklung in der Gegenrichtung profitierten mengenmäßig insbesondere die deutschen Seehäfen Hamburg (+15,2 %; +1,9 Mio. t) und Bremen (+8,1 %; +0,2 Mio. t) sowie – mit einem zusätzlichen Aufkommen von insgesamt 0,8 Mio. t – die ARA-Häfen. Aufkommensrückgänge waren hingegen beim Seehafen Wilhelmshaven sowie bei den Ostseehäfen Lübeck und Rostock zu verzeichnen. Die ungleiche Entwicklung der Versand- und Empfangsmengen wirkte sich laut Marktteilnehmern negativ auf die Paarigkeit der Verkehre aus.

Einzelne Seehäfen

Der jeweilige Anteil der Seehafenverkehre am Aufkommen der einzelnen Hauptverkehrsrelationen hat sich im 1. Halbjahr 2011 verringert. Beim nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr kam es dabei zu den vergleichsweise geringsten Anteilsveränderungen, hier reduzierte sich der Anteil von rund 24,5 % im 1. Halbjahr 2010 auf rund 23,8 % im 1. Halbjahr 2011. An den Wechselverkehren mit Deutschland erreichten die Seehafenverkehre in der ersten Jahreshälfte 2011 einen Anteil von rund 34,8 % gegenüber

Anteile des Seehafen-Hinterlandverkehrs

36,7 % im 1. Halbjahr 2010. Beim Durchgangsverkehr hatten die Verkehre mit Quelle bzw. Ziel in den ARA-Häfen einen Anteil von 48,1 % (2010: 49,6 %).

#### 4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten übereinstimmend von einer anhaltend guten Auftragslage. Insbesondere bei nationalen Verkehren sowie im grenzüberschreitenden Empfang konnten bundeseigene ebenso wie nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen an den zuvor beschriebenen Aufkommenssteigerungen partizipieren. Als eine Folge des anhaltenden Aufkommens- und Leistungswachstums kam es im Verlauf des 1. Halbjahres 2011 zu ersten Kapazitätsengpässen in den Bereichen Infrastruktur, Personal sowie bei bestimmten Typen von Schienenfahrzeugen. Damit bestätigten sich die seitens der Unternehmen bereits im Vergleichszeitraum 2010 geäußerten Vermutungen hinsichtlich einer Ressourcenverknappung. Mildernd wirkten sich in diesem Zusammenhang die von einem großen Teil der Unternehmen durchgeführten Maßnahmen zur Optimierung ihrer Betriebsabläufe sowie eine – im Vergleich zu krisenbeeinflussten Zeiten – gleichmäßigere Auftrags- und Beschäftigungslage aus. Die weiteren Aussichten bis zur Jahreswende wurden überwiegend als positiv beschrieben, auch wenn aufgrund der hohen Kapazitätsauslastung in einzelnen Teilsegmenten derzeit nur ein geringer Spielraum für Neugeschäfte gesehen wird.

Anhaltend gute Auftrags- und Beschäftigungslage

Aufgrund der insgesamt guten Auftragslage und der vielerorts ausgelasteten Kapazitäten hat sich die Wettbewerbssituation in der ersten Jahreshälfte 2011 gegenüber dem Vorjahreszeitraum intra- wie intermodal in Teilen etwas entspannt. Letzteres galt vor allem für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer regionalen Ausrichtung. Ein intensiver, in der Regel über den Preis geführter Wettbewerb war weiterhin in solchen Marktsegmenten festzustellen, in denen eine direkte Wettbewerbssituation zu (ehemaligen) Staatsbahnen, neuen Marktteilnehmern oder Straßengüterverkehrsunternehmen bestand.

Wettbewerbssituation

Das Entgeltniveau zeigte sich im 1. Halbjahr 2011 vergleichsweise stabil bis leicht steigend, was bei bestehenden Verträgen insbesondere mit einem weiter zunehmenden Anteil indexgebundener Entgeltkomponenten begründet werden kann.<sup>1</sup> Obwohl sich aus Sicht der Unternehmen hierdurch die Möglichkeit zur Einflussnahme bei der Preisgestaltung deutlich reduziert, befürwortet die überwiegende Zahl der Unternehmen eine solche Indexierung aufgrund ihrer stabilisierenden Wirkung. Bei bestehenden Verträgen ohne entsprechende Vereinbarungen war eine Anpassung des Entgeltniveaus im 1. Halbjahr 2011 hingegen nicht immer möglich. Lediglich bei Neuverkehren oder kurzfristigen

Stabiles bis leicht steigendes Entgeltniveau

<sup>1</sup> Da auf Trassen-, Energie- und Treibstoffkosten sowie vereinzelt Personalkosten – insbesondere bei längerfristigen Verträgen – nur sehr begrenzt Einfluss genommen werden kann, wird ihrer Entwicklung bei der Vertragsgestaltung zunehmend mittels einer Indexierung Rechnung getragen.

Transportaufträgen bzw. Spotgeschäften ließen sich zusätzliche Entgeltsteigerungen realisieren.

Entsprechend dem vom Statistischen Bundesamt erstellten Erzeugerpreisindex bewegten sich die Entgelte für Traktionsleistungen mit rund 0,8 % im ersten bzw. 1,3 % im zweiten Quartal leicht über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der Erzeugerpreisindex bei Einzelwagen- und Ganzzugverkehren im Rahmen einer Hauptfrachtführerschaft lag im ersten Quartal um 1,6 % und im zweiten Quartal um 1,9 % über den entsprechenden Vorjahreswerten. Besonders hervorzuheben sind die Preissteigerungen im Segment „Bauzug- und Rangierleistungen, Gleisbaulogistik“, die – dank deutlicher Entgeltsteigerungen zur Jahreswende – im 1. Quartal 2011 rund 7,0 % und im 2. Quartal 2011 rund 4,1 % über dem Vorjahreswert lagen. Hierfür dürfte im Wesentlichen eine hohe Nachfrage nach Bauleistungen im 1. Halbjahr 2011 verantwortlich zeichnen.

Erzeugerpreisindex

Seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde übereinstimmend von Kostensteigerungen in den Bereichen Infrastruktur, Treibstoff/Energie, Personal, Materialbeschaffung und Wartung berichtet, deren Ausprägung in einem engen Zusammenhang mit dem individuellen Tätigkeitsfeld der Unternehmen steht. Eine Weitergabe dieser Kosten war den Unternehmen in Abhängigkeit der zugrunde liegenden Vertragsgestaltung in einem sehr unterschiedlichen Maße möglich. Die Mehrheit der Unternehmen bezeichnete die Ertragslage als nicht zufriedenstellend. Zwar habe sich diese dank einer anhaltend guten Auftragslage sowie vielerorts durchgeführter Optimierungsprozesse nur selten verschlechtert, der Mehrheit der Unternehmen war es jedoch nicht möglich, in dem Maße von der konjunkturellen Aufwärtsbewegung zu profitieren, wie sie es nach ihren krisenbedingten Zugeständnissen erwartet hatten. Hierdurch beeinflusst zeigte sich auch die aufgrund der guten Auftragslage tendenziell positive Investitionsneigung der Unternehmen.

Ausbleibende Nachholeffekte

Die Mehrheit der Unternehmen berichtete über eine nur begrenzte Verfügbarkeit gut ausgebildeter Fachkräfte im Schienengüterverkehr. Insbesondere in Abhängigkeit des Unternehmenssitzes, des Einsatzgebietes und der eigenen Ausbildungstätigkeit war es einem Teil der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht möglich, den bestehenden Personalbedarf zu decken. Die beschriebene Situation sehen die Unternehmen als Anlass, künftig verstärkt in die Ausbildung des eigenen Personals investieren zu wollen.

Personal

Veränderungen bzw. Ergänzungen bestehender gesetzlicher Rahmenbedingungen sind für Eisenbahnunternehmen häufig mit einem erhöhten administrativen, zeitlichen und finanziellen Mehraufwand verbunden. In Abhängigkeit ihrer Unternehmensgröße erscheint es den Unternehmen dabei in einem sehr unterschiedlichen Maße möglich, sich ausreichend auf veränderte Bedingungen vorzubereiten oder notwendige Maßnahmen rechtzeitig umzusetzen. Insbesondere kleinere Unternehmen sehen diesbezüglich künftig kla-

Gesetzliche Rahmenbedingungen

re Wettbewerbsvorteile auf Seiten großer Eisenbahnverkehrsunternehmen, die vor dem Hintergrund anhaltender Konsolidierungstendenzen zunehmend mit den (ehemaligen) Staatsbahnen gleichgesetzt werden können. Das größte Interesse der Unternehmen galt im 1. Halbjahr 2011 den veränderten Sicherheitsvorschriften und den zu erwartenden Auswirkungen im Falle einer Einführung emissionsabhängiger Trassenpreise.

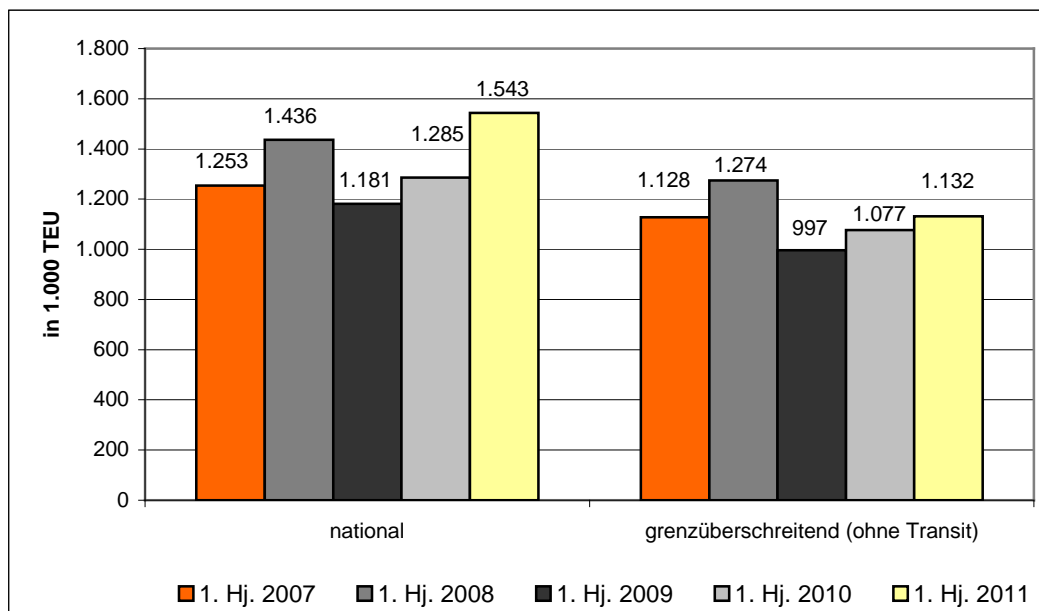
#### 4.3 Entwicklung des kombinierten Verkehrs Schiene - Straße

##### 4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Das beförderte Güteraufkommen im unbegleiteten kombinierten Verkehr erhöhte sich im 1. Halbjahr 2011 um 9,4 % auf rund 3,0 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Das Wachstum lag leicht über dem des entsprechenden Vorjahreszeitraums (+ 8,7 %). Der kombinierte Verkehr zeigte sich damit etwas dynamischer als der gesamte Schienengüterverkehr. Von den 3,0 Mio. TEU entfielen mit rund 52,2 % mehr als die Hälfte des Aufkommens auf den nationalen kombinierten Verkehr. Die Anteile des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs (2011: 38,3 %; 2010: 39,9 %) sowie des Durchgangsverkehrs (2011: 9,5 %; 2010: 12,4 %) waren rückläufig. Der unbegleitete kombinierte Verkehr mit Sattelzuganhängern erzielte im Vergleichszeitraum mit rund 22,7 % ein überdurchschnittliches Wachstum.

Aufkommens-  
steigerung im KV

**Schaubild 10:** Nationaler und grenzüberschreitender kombinierter Verkehr der Eisenbahnen jeweils in den ersten Halbjahren 2007, 2008, 2009, 2010 und 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der Eintritt neuer Marktteilnehmer im kontinentalen sowie im maritimen kombinierten Verkehr führte insbesondere auf der Nord-Süd-Achse zu einem erhöhten Wettbewerbsdruck – so engagieren sich beispielsweise zunehmend Spediteure, Eisenbahnen oder Reedereien bei der Organisation kombinierter Verkehre. Es lässt sich beobachten, dass die Marktteilnehmer vermehrt im kontinentalen und im maritimen Teilsegment des kom-

Erhöhter  
Wettbewerbsdruck

biniierten Verkehrs tätig werden und die angebotenen Leistungen stärker aufeinander abstimmen. Der erhöhte Wettbewerbsdruck hatte zur Folge, dass trotz der guten Auftragslage lediglich moderate Entgelterhöhungen durchgesetzt werden konnten.

Die Frequenzen der angebotenen Relationen lagen im 1. Halbjahr 2011 wieder überwiegend auf Vorkrisenniveau. Daneben waren gänzlich neue Angebote zu verzeichnen, wie beispielsweise die Verbindung zwischen dem Ostseehafen Lübeck und dem Großherzogtum Luxemburg (Bettembourg). Mit neuen, speziell auf die Anforderungen und Bedürfnisse potenzieller Nutzergruppen zugeschnittenen Konzepten versuchen die Anbieter kombinierter Verkehre, verstärkt neue Kundenpotenziale für das System des kombinierten Verkehrs zu erschließen. Wichtigstes Kriterium ist dabei eine hohe Zuverlässigkeit der Angebote. Der überwiegende Teil der Anbieter berichtete von einer zufriedenstellenden Auslastung der angebotenen Verbindungen. Aufgrund einer anhaltend guten Nachfrage blicken die Akteure zuversichtlich auf die weitere Geschäftsentwicklung. Mit Blick auf einen hierdurch ebenfalls steigenden Material- und Trassenbedarf werde das verfügbare Ressourcenangebot dabei eine entscheidende Rolle im Wettbewerb spielen.

Zuversichtlicher  
Blick in die Zukunft

Die nationalen Verkehre konnten im 1. Halbjahr 2011 mit einem Anstieg von rund 20,1 % (+ 0,3 Mio. TEU) im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 am stärksten von den Aufkommenssteigerungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr profitierten. Das Wachstum im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr entwickelte sich mit einem Plus von rund 20,5 % (+ 0,2 Mio. TEU) ähnlich dynamisch. Aufgrund der deutlichen Aufkommenssteigerungen gelangten insbesondere große Terminals mit einer zentralen Bedeutung erneut an ihre Kapazitätsgrenzen. Dies schlug sich umgehend in der Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit der angebotenen Gesamtleistungen nieder. Mit einer vorübergehenden Entspannung der Situation rechnen die Marktteilnehmer erst mit der Beendigung von derzeit andauernden Erweiterungsmaßnahmen.

Nationaler Verkehr

Im Gegensatz zum Binnenverkehr war beim grenzüberschreitenden unbegleiteten kombinierten Verkehr (ohne Transit) im 1. Halbjahr 2011 mit 5,1 % bzw. rund 55.000 TEU ein unterdurchschnittliches Wachstum gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum festzustellen. Auf den grenzüberschreitenden Relationen wurde im 1. Halbjahr 2011 eine Gesamtmenge von 1,1 Mio. TEU befördert. Bei einer Betrachtung nach Relationen entwickelten sich die empfangenen Sendungen mit rund 6,2 % etwas dynamischer als die Versandmenge (+ 4,1 %).

Grenzüberschreitender KV

Die im unbegleiteten kombinierten Verkehr über Deutschland verlaufenden Durchgangsverkehre sind im 1. Halbjahr 2011 deutlich gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Die Anzahl der beförderten TEU reduzierte sich um 17,4 % .

Durchgangsverkehr

Zur positiven Aufkommensentwicklung im grenzüberschreitenden Wechselverkehr trug eine um 30,2 % gestiegene Zahl von beförderten Sattelzuganhängern auf 164.019 Einheiten bei. Insgesamt erhöhte sich deren Anzahl im 1. Halbjahr 2011 um 22,7 % auf 210.090 Einheiten. Hiervon wurden 21.851 (- 10,4 %) im nationalen Verkehr und 24.220 (+ 16,2 %) im Durchgangsverkehr befördert. Das starke Aufkommenswachstum in diesem Segment bewirkte eine verstärkte Nachfrage nach Taschenwagen, die europaweit nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung stehen. Als typische Nutzer können insbesondere große Spediteure angesehen werden, die die eigenen Sattelzuganhänger häufig im Rahmen unternehmenseigener Züge, sogenannter Company-Trains, nutzen. Eine bevorzugte Nutzung finden die Sattelzuganhänger bei der Organisation grenzüberschreitender Transportketten unter Beteiligung von RoRo-Verkehren. Im 1. Halbjahr 2011 dürften die verfügbaren Taschenwagen insbesondere auf grenzüberschreitenden Relationen zum Einsatz gekommen sein. Dies erklärt den Rückgang im innerdeutschen Verkehr. Während der Einsatz von Sattelzuganhängern sich bei den Nutzern kombinierter Verkehrsleistungen offensichtlich einer zunehmenden Beliebtheit erfreut, stellt er die Anbieter kombinierter Verkehre aufgrund der hierfür nur begrenzt zur Verfügung stehenden Transport- und Umschlagskapazitäten zunehmend vor Probleme. Die anhaltende Nachfrage nach kombinierten Verkehren mit Sattelzuganhängern spiegelt sich ebenfalls in der steigenden Nachfrage nach kranbaren Sattelzuganhängern wider.

Zunehmender Einsatz von Sattelanhängern

Im Seehafen-Hinterlandverkehr erhöhte sich im 1. Halbjahr 2011 das Aufkommen auf den nationalen Relationen um rund 20,5 % bzw. 0,2 Mio. TEU im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010. Insgesamt belief sich das Aufkommen damit auf 1,2 Mio. TEU.<sup>1</sup> Bei den grenzüberschreitenden Seehafen-Hinterlandverkehren war hingegen ein Rückgang des Beförderungsaufkommens um 8,6 % auf 0,5 Mio. TEU festzustellen. Die Verkehre in Richtung der deutschen Seehäfen verzeichneten dabei mit -11,6 % einen deutlicheren Rückgang als die hinterlandgerichteten Verkehre (- 5,7 %). Das Aufkommen im Seehafen-Hinterlandverkehr zwischen deutschen Hinterlandstandorten und den ARA-Häfen bewegte sich im 1. Halbjahr 2011 mit 0,1 Mio. TEU annähernd auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (+ 0,1 %). Zur Optimierung der Betriebsabläufe streben die Akteure grenzüberschreitend wie innerdeutsch zunehmend eine Abfertigung kaireiner Containerzüge an.

Seehafen-Hinterlandverkehr

#### 4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)

Über die Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden in der ersten Jahreshälfte 2011 – entsprechend den Angaben der Anbieter – insgesamt 63.555 Lkw befördert. Das Aufkommen lag damit 7,3 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahres-

Aufkommenszuwächse auf beiden Relationen

<sup>1</sup> Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2. Betrachtet werden ausschließlich Verkehre zu / von den größten deutschen Containerseehäfen an Nord- und Ostsee. Darin enthalten sind Daten zu den Beförderungen mit den Städten selbst als Ziel- oder Startpunkt der Beförderung.

zeitraums. Das Mengenwachstum verteilte sich unterschiedlich auf die beiden derzeit im alpenquerenden Verkehr mit Quelle bzw. Ziel in Deutschland existierenden Verbindungen. Die von der Ökombi GmbH angebotene Verbindung zwischen Regensburg und Trento (Italien) verbuchte mit einer zusätzlichen Anzahl von 2.492 Fahrzeugen ein prozentuales Wachstum von 20,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum und verzeichnete ein Gesamtaufkommen von 14.895 Fahrzeugen. Auf der von der Ralpin AG angebotenen Verbindung zwischen Freiburg und Novara (Italien) konnte – bezogen auf eine Aufkommensmenge in Höhe von 48.660 Fahrzeugen – ein prozentuales Wachstum von rund 4 % im 1. Halbjahr 2011 erreicht werden. Dies entspricht einer zusätzlichen Anzahl von 1.849 beförderten Fahrzeugen.

Im Rahmen eines europäischen Verkehrsprojektes wird derzeit die Aufnahme einer neuen alpenquerenden Verbindung der Rollenden Landstraße diskutiert. Im Falle einer ausreichenden Nachfrage könnte diese mit einer Verbindung zwischen Deutschland (Landsberg am Lech) und Italien (Trento) in den nächsten Jahren zu einer Ausweitung des bestehenden Angebotes auf drei grenzüberschreitende Verbindungen führen.

Neues Angebot wird diskutiert

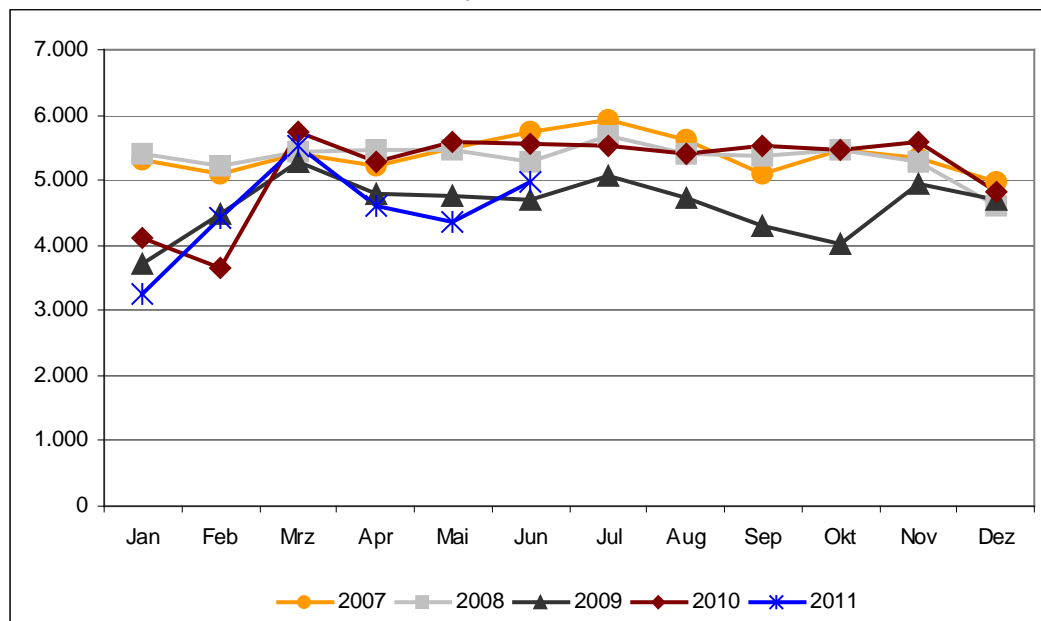
## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Die Binnenschifffahrt konnte in der ersten Jahreshälfte 2011 trotz der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht an das Wachstum des Vorjahres anknüpfen. Nach zweistelligen prozentualen Zuwächsen im Gesamtjahr 2010 blieben die Mengen- und Leistungswerte aufgrund schwieriger Rahmenbedingungen im 1. Halbjahr 2011 hinter jenen des 1. Halbjahres 2010 zurück. Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2011 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen insgesamt rund 109,8 Mio. t Güter befördert. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 bedeutete dies einen Rückgang von rund 1,4 %. Die Verkehrsleistung sank im Vergleichszeitraum um 9,4 % auf rund 27,1 Mrd. tkm. Mit Ausnahme des Monats Februar blieben die Verkehrsleistungen im gesamten Betrachtungszeitraum hinter den entsprechenden Monatswerten des Vorjahres zurück (siehe Schaubild 11).

Mengenstagnation, Leistungsrückgang

Schaubild 11: Tonnenkilometrische Leistung der Binnenschifffahrt nach Berichtszeitraum in Mio. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Witterungsbedingte Beeinträchtigungen erwuchsen der Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres 2011 zunächst aus Eisgang im Kanalgebiet und Hochwassersperrern an Rhein, Main und Mosel. In den Frühjahrsmonaten 2011 stand sie dann unter dem Einfluss eines historisch niedrigen Wasserstandes des Rheins. Des Weiteren wurde die Mengen- und Leistungsentwicklung zu Jahresbeginn in erheblichem Maße durch die mehrwöchige Sperrung des Rheins bei St. Goarshausen belastet. Ursächlich war die Havarie eines Tankschiffes. Negativ von der Rheinsperrung betroffen waren vor allem Verkehre zwischen den ARA-Häfen und Quell-/Zielregionen im Oberrheingebiet sowie im Donaunraum. Schiffe aus Richtung der ARA-Häfen fuhren teilweise nur bis zu Häfen im Niederrheingebiet, wo die Güter zwecks Weitertransports zum Zielort auf andere Verkehrsträger umgeladen wurden. Die hieraus resultierende Verkürzung des wasserseitigen Transportanteils spiegelt sich in dem vergleichsweise deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung wider. Insbesondere zeitkritische Güter wurden während der Rheinsperrung in größerem Umfang auf alternative Verkehrsträger verlagert. Die havariebedingte Rheinsperrung hatte nicht nur Einfluss auf das Aufkommenergebnis. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern wurde das Image des Verkehrsträgers nachhaltig beschädigt. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes gibt es unter großen Verladern Planungen, den Anteil der Binnenschifffahrt zugunsten anderer Verkehrsträger am Modal Split zu reduzieren, um die eigene Versorgungssicherheit und die Aufrechterhaltung der eigenen Betriebsabläufe weiterhin zu gewährleisten.

Rahmenbedingungen:  
Schiffshavarie und witterungsbedingte Beeinträchtigungen

Eine Betrachtung des Güterumschlags nach Wasserstraßengebieten verdeutlicht, dass es im 1. Halbjahr 2011 in der Hauptsache im Rheingebiet zu Umschlagsrückgängen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gekommen ist. Diese beliefen sich insgesamt auf knapp 1,6 Mio. t bzw. minus 1,9 %. Umschlagsrückgänge im zweistelligen

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten



Prozentbereich zeigten sich dabei u. a. in den Häfen Mannheim und Saarlouis-Dillingen. Das Umschlagsergebnis des größten deutschen Binnenhafens Duisburg stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleichszeitraum hingegen um 7,8 % auf knapp 26,8 Mio. t. Leichte Umschlagsrückgänge zeigten sich ferner im westdeutschen Kanalgebiet (- 0,4 %). Demgegenüber wiesen das Elbegebiet (+ 14,9 %), das Mittellandkanalgebiet (+ 17,7 %) und das Wesergebiet (+ 8,0 %) im 1. Halbjahr 2011 deutlich höhere Umschlagswerte auf als im 1. Halbjahr 2010. Der Güterumschlag im Donaugebiet erhöhte sich ebenfalls (+ 2,8 %).

Nachdem Schiffe unter deutscher Flagge bereits in der zweiten Jahreshälfte des vergangenen Jahres Marktanteile zurückgewinnen konnten, machten sie in der ersten Hälfte des laufenden Jahres weiter Boden gut. Von der insgesamt rückläufigen Verkehrsnachfrage waren sie in einem etwas geringeren Ausmaße betroffen als ihre ausländischen Wettbewerber. Letztere verzeichneten insgesamt überproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge. Schiffe unter deutscher Flagge transportierten im 1. Halbjahr 2011 rund 34,2 Mio. t und verbuchten damit bezogen auf die Beförderungsmenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 einen Rückgang von rund 0,3 Mio. t bzw. 0,8 %. Am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erreichten sie damit im 1. Halbjahr 2011 einen Anteil in Höhe von knapp 31,2 %. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 bedeutete dies einen Marktanteilsgewinn von 0,2 Prozentpunkten. Bezogen auf die Verkehrsleistung erhöhte sich der Marktanteil der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe von 30,0 % im 1. Halbjahr 2010 auf 30,8 % im 1. Halbjahr 2011. Die deutschen Marktanteilsgewinne gingen insbesondere zu Lasten niederländischer und schweizerischer Binnenschifffahrtsunternehmen. Letztere wurden aufgrund der geographischen Lage der Schweiz nicht zuletzt durch die Behinderungen des Schifffahrtsbetriebes auf dem Rhein in ihrer Geschäftsausübung beeinträchtigt.

Deutsche Flagge  
gewinnt Marktanteile  
zurück

Eine differenzierte Ausweisung der Mengen- und Leistungswerte für die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen enthält die nachstehende Tabelle:

Hauptverkehrs-  
verbindungen

**Tabelle 6:** Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2011 gegenüber dem 1. Halbjahr 2010

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2010	1. Hj. 2011		1. Hj. 2010	1. Hj. 2011	
Binnenverkehr	24,8	26,1	+ 5,1	5,0	4,9	- 2,2
Versand in das Ausland	25,3	23,8	- 6,0	6,4	5,9	- 7,8
Empfang aus dem Ausland	50,5	50,7	+ 0,6	11,6	10,4	- 10,5
Durchgangsverkehr	10,8	9,2	- 14,6	6,9	6,0	- 14,1
<b>Insgesamt</b>	<b>111,4</b>	<b>109,8</b>	<b>- 1,4</b>	<b>29,9</b>	<b>27,1</b>	<b>- 9,4</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der Binnenverkehr schloss die erste Jahreshälfte 2011 mit einem deutlichen Mengenzuwachs und einem vergleichsweise moderaten Leistungsrückgang ab. Mit rund 26,1 Mio. t erhöhte sich das Güteraufkommen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 um knapp 1,3 Mio. t bzw. 5,1 %. Im Halbjahresvergleich erhöhte sich sowohl das Aufkommen an Schüttgütern (+ 5,2 %) als auch an flüssigem Massengut (+ 9,2 %). Das containerisierte Aufkommen erhöhte sich mit plus 8,0 % ebenfalls deutlich. Die im Verkehr zwischen deutschen Häfen erbrachte Verkehrsleistung betrug im 1. Halbjahr 2011 knapp 4,9 Mrd. tkm. Sie lag damit rund 2,2 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Binnenverkehr

Die Mengen- und Leistungswerte im grenzüberschreitenden Versand blieben im 1. Halbjahr 2011 aufgrund der Behinderungen des Schifffahrtsbetriebs deutlich hinter den entsprechenden Ausweisungen des 1. Halbjahres 2010 zurück. Sowohl das Aufkommen an festen und flüssigen Massengütern als auch an containerisierten Gütern erreichte im 1. Halbjahr 2011 nicht die Werte des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Insgesamt verzeichneten die Verkehre von deutschen zu ausländischen Häfen im Vergleichszeitraum einen Aufkommensrückgang von 6,0 % auf 23,8 Mio. t und einen Leistungsrückgang von 7,8 % auf 5,9 Mrd. tkm.

Grenzüberschreitender Versand

Überproportionale Leistungsrückgänge zeigten sich in der ersten Jahreshälfte 2011 beim grenzüberschreitenden Empfang. Die Verkehrsleistung sank im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 um rund 10,5 % auf 10,4 Mrd. tkm. Das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen lag hingegen mit 50,7 Mio. t leicht über dem Vorjahresniveau. Die divergierende Mengen- und Leistungsentwicklung erklärt sich aus den skizzierten Änderungen der Transportabläufe infolge der Behinderungen auf dem Rhein. Aufkommenssteigerungen bei den volumenträchtigen Schüttgütern und containerisierten Gütern standen dabei Mengenrückgänge bei den flüssigen Massengütern gegenüber.

Grenzüberschreitender Empfang

Am stärksten von den witterungs- und havariebedingten Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebs betroffen waren im 1. Halbjahr 2011 die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen. Sie wiesen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 überproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge auf. Insgesamt summierten sich die Beförderungsrückgänge bei festen und flüssigen Massengütern sowie containerisierten Gütern auf knapp 1,6 Mio. t bzw. - 14,6 %. Die Verkehrsleistung nahm um 14,1 % auf rund 6,0 Mrd. tkm ab.

Durchgangsverkehr

## 5.2 Lage der Binnenschifffahrt

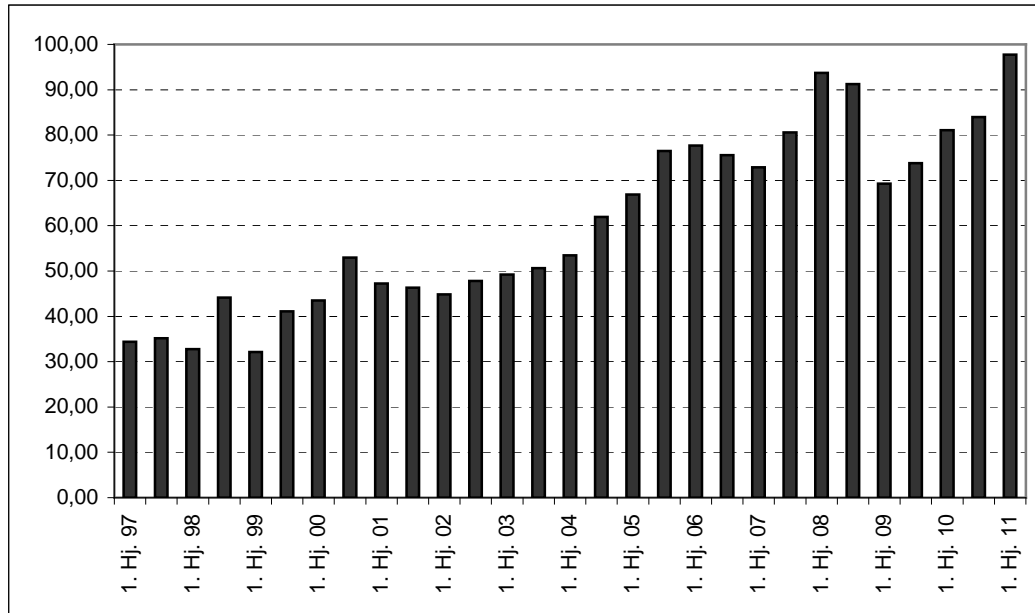
### 5.2.1 Kostenentwicklung

Der Anstieg des Kostenniveaus der Binnenschifffahrtsunternehmen, der bereits im Jahr 2010 festzustellen war, hat sich im bisherigen Jahresverlauf insgesamt fortgesetzt. Maß-

Variable Kosten

geblich war insbesondere der neuerliche Anstieg der Gasölpreise vor dem Hintergrund steigender Notierungen an den Rohölmärkten. Schaubild 12 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland im Zeitablauf dar. Dieser lag im 1. Halbjahr 2011 rund 16 % über dem entsprechenden Wert des 1. Halbjahres 2010.

**Schaubild 12:** Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l seit 1997 im Halbjahresvergleich



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 Binnenschiffahrtsunternehmens, den Abnahmemengen oder der Zahlungsart. Sie kann ferner regional variieren.

Quellen: Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. und Bunkerbetriebe.

Zum Preisanstieg mit beigetragen hat nach Informationen des Bundesamtes die europaweite Einführung vergleichsweise teurerer schwefelarmer Kraftstoffe in der Binnenschiffahrt. Seit dem 01.01.2011 ist die Verwendung von Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von maximal 10 ppm auf EU-Wasserstraßen verbindlich vorgeschrieben. Kostensteigernd wirkt ferner die seit dem 01.01.2011 in Höhe von 75 Eurocent pro 100 l Gasöl anfallende Gebühr zur Finanzierung der Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen. Sie ist Ausfluss der Umsetzung des „Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt“ (CDNI). Da die Schwankungen der Gasölpreise in der Regel durch die vertraglich vereinbarten Gasölklauseln abgedeckt werden, sind die negativen Effekte der Gasölpreisentwicklung allerdings zu relativieren.

Die letzte Lohnanhebung der tarifbeschäftigten Binnenschiffer in Deutschland erfolgte zum 1. Juli 2010. Gemäß gültigem Rahmentarifvertrag betrug diese 1,1 %. Im Vergleich der ersten Halbjahre 2010 und 2011 sind damit auch die Personalkosten, auf die ein bedeutenden Anteil der Fixkosten entfällt, gestiegen. Angesichts steigender Nachfrage auf dem Weltmarkt haben die Rohstahlpreise im Vergleichszeitraum deutlich zugelegt. In Verbindung mit höheren Energiepreisen hat dies eine Zunahme der Kosten für die Inan-

Fixe Kosten

spruchnahme von Wartungsleistungen bedingt. Während die Versicherungskosten relativ konstant blieben, implizieren die leicht gestiegenen Leitzinsen der Europäischen Zentralbank (EZB) tendenziell steigende Finanzierungskosten. Letzteres geht örtlich einher mit höheren Eigenkapitalanforderungen der Banken bei der Finanzierung von Schiffsneubauten.

### 5.2.2 Trockengüterschifffahrt

Mit insgesamt rund 73,4 Mio. t bewegte sich das Mengenaufkommen an Schüttgütern (65,8 Mio. t) und Stückgütern (7,6 Mio. t) in der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2011 etwas oberhalb des entsprechenden Wertes des 1. Halbjahres 2010 (72,3 Mio. t). Aufkommensrückgänge bei den Schüttgütern in Höhe von 2,1 %, die u. a. auf geringere Beförderungsmengen an Kohle, Nahrungs- und Genussmitteln sowie sonstigen Mineralerzeugnissen zurückzuführen waren, wurden im Vergleichszeitraum durch ein höheres Transportaufkommen an Stückgütern überkompensiert. Die Verkehrsleistung blieb vor dem Hintergrund der eingangs skizzierten Rahmenbedingungen mit 18,4 Mrd. tkm knapp 4,0 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Trotz erheblicher Beeinträchtigungen im Rheinstromgebiet erhöhte sich im Vergleichszeitraum auch das Containeraufkommen. Mit rund 1,1 Mio. TEU wurden in der ersten Jahreshälfte rund 1,0 % mehr Standardcontainer in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen befördert als im 1. Halbjahr 2010 (siehe hierzu auch Abschnitt 5.3).

Mengenwachstum,  
Leistungsrückgang

Angesichts des in weiten Teilen weiterhin bestehenden Überangebots an Laderaum im Rheinstromgebiet blieb das Marktumfeld in der Trockengüterschifffahrt nach Angaben von Gesprächspartnern des Bundesamtes in der ersten Jahreshälfte wettbewerbsintensiv. In Folge der hohen Anzahl großer Schiffseinheiten ist der Wettbewerb dort vergleichsweise intensiver als im Kanalgebiet und in den Rhein Nebenflüssen. Aufgrund eines Kapazitätsüberhangs nutzten zahlreiche Binnenschifffahrtsunternehmen vor allem zu Jahresbeginn die maximal möglichen Fahrtzeiten nicht aus und beschäftigten einige Schiffseigner Steuerleute weiterhin lediglich bedarfsabhängig. Wie bereits im vergangenen Jahr konnten Reedereien und Befrachter eigene Schiffe bzw. fest an sich gebundene Partikuliere zwar weitgehend beschäftigen, insbesondere die größeren Schiffseinheiten allerdings nicht immer voll auslasten. Differenziert stellte sich die Situation im Oberrheingebiet dar, wo örtlich erneut über einen Angebotsmangel an kleineren Schiffseinheiten berichtet wurde; der fehlende Zulauf von Schiffen aufgrund der wasserseitigen Beeinträchtigungen bedingte zeitweise eine zusätzliche Verknappung des Laderaumangebots.

Kapazitätsüberhang zu Jahresbeginn

Mit Beginn der Niedrigwasserphase setzte aus Sicht vieler Binnenschifffahrtsunternehmen zumindest temporär eine leichte Entspannung der Wettbewerbssituation und eine Verbesserung der Auftrags- und Beschäftigungslage ein. Das Niedrigwasser im Rheinstromgebiet hatte eine deutliche Minderung des Kapazitätsangebots zur Folge. Sinkende Pegel bedingen einen geringeren zulässigen Tiefgang der Schiffe, was ab einem bestimm-

Angebots- und Nachfrageannäherung im Frühjahr

ten Wasserstand ceteris paribus die angebotene Flottenkapazität verringert. So konnten große Gütermotorschiffe bei Fahrten ins Oberrheingebiet aufgrund der Fahrwasserverhältnisse teilweise lediglich 40 % ihres Laderaums auslasten. In der Folge nahm die Nachfrage nach Schiffsraum in der Rheinschifffahrt deutlich zu. Im Zuge dessen wurden auch die größeren Schiffseinheiten besser beschäftigt. Die Annäherung von Angebot und Nachfrage spiegelte sich in einer spürbaren Erholung der Tagesfrachten wider. Sie bewegten sich nach Informationen des Bundesamtes insgesamt auf einem vergleichsweise höheren Niveau als im 1. Halbjahr 2010.

Nach Einschätzung des Bundesamtes auf Grundlage der geführten Marktgespräche hat sich der Frachtenanstieg, der in weiten Teilen dem extremen Niedrigwasser geschuldet war, in Verbindung mit der günstigeren Auftrags- und Beschäftigungslage in der ersten Jahreshälfte 2011 tendenziell positiv auf die Ertragslage der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen ausgewirkt. Letztere äußerten sich mit Blick auf die Marktentwicklung im bisherigen Jahresverlauf 2011 insgesamt zufriedener als im vergangenen Jahr. Dennoch stellte sich die betriebswirtschaftliche Lage der Unternehmen in Abhängigkeit von der Kapitalkostenstruktur und dem Einsatzgebiet individuell zum Teil sehr unterschiedlich dar. Partikulierunternehmen, die einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, standen mitunter deutlich schlechter da als Unternehmen mit einem geringen Fremdkapitalanteil. Für viele freie Partikuliere gestaltete es sich zeitweise vergleichsweise schwieriger als für verbundene oder genossenschaftlich organisierte Unternehmen, Nachfrage für ihren Laderaum zu generieren. Erheblich belastet wurden Umsatzentwicklung und Betriebsergebnis des 1. Halbjahres 2011 bei den betroffenen Unternehmen zudem durch die temporäre Rheinsperrung. Trotz steigender Frachten und der verbesserten Auftrags- und Beschäftigungslage in der Folgezeit konnten die hieraus resultierenden Umsatzverluste in der ersten Jahreshälfte zumeist nicht mehr ausgeglichen werden.

Umsatz und Ertrag

Die Gewinnmargen blieben trotz des Frachtenanstiegs im Allgemeinen eng. Sie ermöglichten zwar kurzfristig ein Auskommen. Nach Informationen des Bundesamtes waren sie zumeist jedoch nicht hinreichend, um seitens der Binnenschiffahrtsunternehmen Rücklagen bilden zu können. Investitionen in den eigenen Schiffsraum werden von Partikulierunternehmen derzeit kaum getätigt, Wartungs- und Reparaturarbeiten lediglich in zwingend erforderlichen Fällen durchgeführt. An der angespannten finanziellen Situation vieler Binnenschiffahrtsunternehmen hat sich insoweit im bisherigen Jahresverlauf wenig geändert. Differenziert stellte sich im 1. Halbjahr 2011 auch die Lage für die Befrachtungsunternehmen dar. Auf der einen Seite spiegelte sich das höhere Frachtniveau teilweise in höheren Provisionen wider. Auf der anderen Seite belasteten Altverträge, die Frachtabschlüsse unterhalb der aktuellen Tagesfrachten beinhalteten, zum Teil die Betriebsergebnisse.

Enge Margen

Für das Jahr 2011 deutet sich bislang eine Fortsetzung des Rückgangs der Neubautätigkeit in der Trockengüterschifffahrt, der bereits im vergangenen Jahr erkennbar wurde, an.

Neubauten

Nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wurden bis Ende September 2011 in der europäischen Trockengüterschifffahrt zehn Gütermotorschiffe (GMS) und zwei Schubleichter (GSL) neu in Dienst gestellt. Im Gesamtjahr 2010 waren es insgesamt noch 48 Schiffe (24 GMS, 24 GSL) gewesen. Neben der herrschenden Marktlage dürfte dies unter anderem auf unsichere Konjunkturaussichten und die in Teilen restriktivere Kreditvergabe der Banken zurückzuführen sein.

### 5.2.3 Tankschifffahrt

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes reduzierte sich im 1. Halbjahr 2011 das in der Tankschifffahrt beförderte Gütervolumen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2010 um über 2,0 Mio. t bzw. 8,4 % auf 22,5 Mio. t. Die Verkehrsleistung verringerte sich im Vergleichszeitraum um 24,2 % auf 4,8 Mrd. tkm. Ursächlich für die Rückgänge war neben den eingangs beschriebenen erheblichen Behinderungen des Schifffahrtsbetriebes die in weiten Teilen der ersten Jahreshälfte vergleichsweise moderate Nachfrage nach Mineralölzeugnissen, insbesondere Heizöl. Angesichts steigender Rohölpreise wurde der Erwerb von Mineralölzeugnissen nach Informationen des Bundesamtes – teilweise in der Hoffnung auf sinkende Preise – vielerorts längstmöglich zurückgestellt. Die Aufkommensverluste der Tankschifffahrt konzentrierten sich auf die grenzüberschreitenden Relationen, insbesondere die Durchgangsverkehre und den grenzüberschreitenden Empfang aus dem Ausland, während die Binnenverkehre im Vergleichszeitraum mit einem Plus von 9,2 % deutlich zulegten. Aufgrund der langen Niedrigwasserphase auf dem Rhein stellte sich die Auftrags- und Beschäftigungslage in der Tankschifffahrt nach Informationen des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2011 in weiten Teilen dennoch besser dar als im 1. Halbjahr 2010. Aufgrund extrem niedriger Wasserstände konnten große Tankschiffe bei Beförderungen ins Oberrheingebiet nach Informationen des Bundesamtes teilweise lediglich maximal ein Drittel ihrer Kapazitäten auslasten. Die Folge der wasserstandsbedingten Kapazitätsverknappung war ein deutlicher Nachfrageanstieg nach Schiffsraum. Das bestehende Problem der Überkapazitäten in der europäischen Binnentankschifffahrt wurde insoweit durch die Niedrigwasserphase temporär etwas gemildert.

Auftrags- und Beschäftigungslage

In der Folge war in den Frühjahrsmonaten in Verbindung mit steigenden Gasölkosten ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau ein deutlicher Anstieg der Tagesfrachten auszumachen. Längere Lösch- und Wartezeiten an Ladestellen im ARA-Gebiet sowie die höhere Nachfrage nach innerdeutschen Beförderungen trugen temporär ebenfalls zum Anstieg des Frachtniveaus bei. Aufgrund des hohen Kapazitätsangebots in der Tankschifffahrt scheinen die preislichen Ausschläge mittlerweile jedoch geringer zu sein als in vergleichbaren Situationen früherer Jahre. Vor dem Hintergrund bestehender und im Rahmen der Flottenrestrukturierung derzeit tendenziell steigender Überkapazitäten ging das Frachtniveau entsprechend mit steigenden Rheinpegeln zum Ende des 1. Halbjahres 2011 wieder spürbar zurück. Insgesamt bewegte sich das Frachtniveau im 1. Halbjahr 2011 deutlich über jenem des 1. Halbjahres 2010.

Frachten

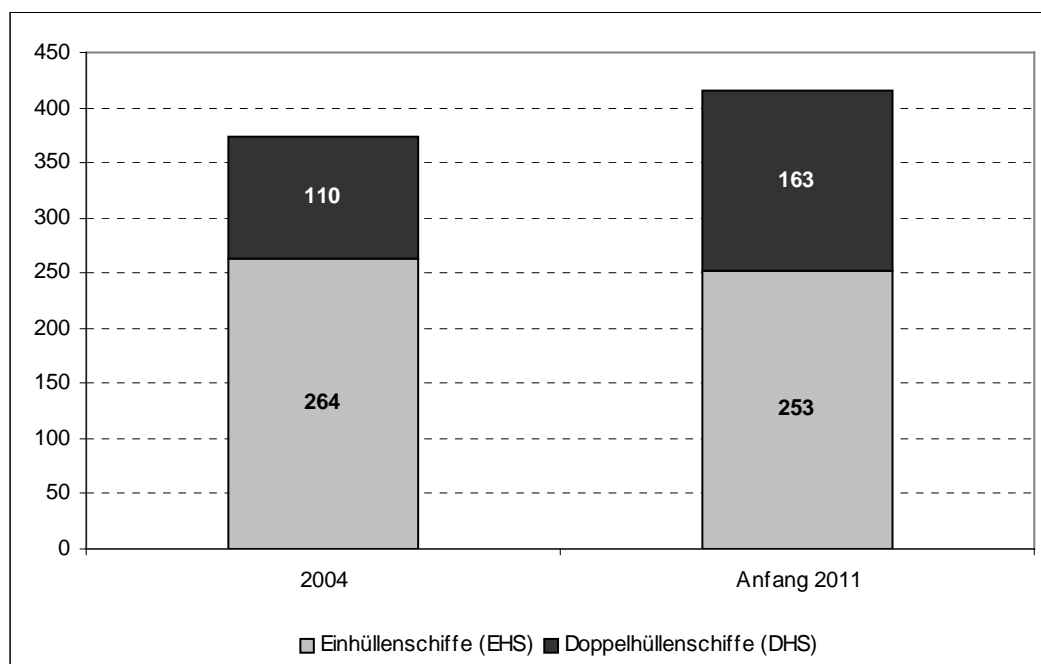
Umsatz und Ertrag entwickelten sich nach Informationen des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2011 tendenziell besser als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Allerdings sind allgemeingültige Aussagen zur betriebswirtschaftlichen Entwicklung in der Tankschifffahrt derzeit nur schwer möglich. So wird die Höhe eines auskömmlichen Frachtniveaus stark durch die individuelle Unternehmenssituation determiniert. Viele deutsche Einhüllentankschiffe, die derzeit noch mit Doppelhüllenschiffen im Wettbewerb stehen, sind bereits abgeschrieben und schuldenfrei und weisen gegenüber jungen, in hohem Maße fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen günstigere Kapitalkostenstrukturen auf. Schiffs-eigner, die ihre Schiffe abbezahlt haben, dürften in der derzeitigen Situation vergleichsweise besser dastehen, als Unternehmen, die im Vorfeld der Wirtschaftskrise unter Inanspruchnahme hoher Fremdkapitalmittel in neue Doppelhüllenschiffe investiert und einen entsprechend hohen Kapitaldienst zu leisten haben. Für letztgenannte Schiffe war im bisherigen Jahresverlauf eine Deckung der Gesamtkosten trotz des deutlichen Anstiegs des Frachtniveaus nach Informationen des Bundesamtes nur zeitweise möglich. Generell war nach Einschätzung des Bundesamtes das Frachtniveau zumeist nicht auskömmlich, um seitens der Binnenschifffahrtsunternehmen Rücklagen bilden oder Investitionen tätigen zu können. Die Rheinspernung hat zudem die Umsatzentwicklung der betroffenen Tankschifffahrtsunternehmen zu Beginn des Jahres massiv belastet. Wirtschaftliche Folgewirkungen bei Teilen des Gewerbes hatte des Weiteren die Insolvenz eines großen Befrachters. Vor diesem Hintergrund ist – trotz des temporären Frachtenanstiegs – eine nachhaltige Verbesserung der Situation auf dem Tankschifffahrtsmarkt derzeit nicht erkennbar. Aufgrund anhaltender Überkapazitäten diktieren weiterhin die Verloader die Preise.

Ertragslage

Nachdem sich die Kapazitäten in der europäischen Binnentankschifffahrt im Rahmen der Flottenrestrukturierung in den vergangenen Jahren deutlich erhöht haben, deuten die bislang für das Jahr 2011 vorliegenden Daten auf eine Abschwächung der Neubautätigkeit hin. Die hohen Werte aus den Jahren 2009 und 2010, in denen nach Informationen des Bundesamtes europaweit 95 bzw. 121 neue Doppelhüllenschiffe in Dienst gestellt wurden, dürften in diesem Jahr nicht erreicht werden. Die rege Investitionstätigkeit in der Tankschifffahrt ist in der Hauptsache der Umstellung der Flotte auf Doppelhüllenschiffe aufgrund gesetzlicher Vorgaben geschuldet. Nahezu alle gefährlichen flüssigen Güter müssen stufenweise nach Ablauf der jeweiligen Übergangsfristen Ende 2012, 2015 bzw. 2018 in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Zum Teil werden diese Vorgaben durch strengere Anforderungen der Privatwirtschaft bezüglich des Einsatzes von Doppelhüllenschiffen zeitlich bereits vorweggenommen. Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung der deutschen Tankschifffahrtsflotte (Tankmotorschiffe und Tankschubleichter) nach Einhüllen- und Doppelhüllenschiffen im Vergleich der Jahre 2004 sowie Anfang 2011 (Stand 17.02.2011). Während die Anzahl der Einhüllenschiffe kaum zurückgegangen ist (von 264 auf 253), hat der Bestand an Doppelhüllenschiffen deutlich zugenommen (von 110 auf 163). Marktaustritte von Einhüllentankschiffen, für deren große Mehrheit spätestens 2019 kein Markt mehr besteht, erfolgen bislang nur in geringem Umfang.

Kapazitäts-  
entwicklung

Schaubild 13: Anzahl der Tankschiffe (TMS und TSL) in der deutschen Binnenflotte



Quelle: WSD Südwest. Eigene Darstellung.

### 5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Nachdem sich das Containeraufkommen in der Binnenschifffahrt im Jahr 2010 um 18,4 % gegenüber dem Vorjahr erhöht hatte, flachte der Aufkommensanstieg im 1. Halbjahr 2011 deutlich ab. Mit rund 1,09 Mio. TEU wurden 1,0 % mehr Standardcontainer als im 1. Halbjahr 2010 befördert. Dabei entwickelten sich die Hauptverkehrsbeziehungen unterschiedlich.

Aufkommensanstieg

Im 1. Halbjahr 2011 wuchsen die Containerumschläge in den ARA-Häfen. So erhöhten sich diese nach Hafenangaben im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum in Rotterdam um 10,1 % und in Antwerpen um 4,3 %. Die gestiegenen Containerumschläge in den ARA-Häfen schlugen sich auf Grund der schlechten Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt jedoch nicht in einem deutlichen Zuwachs der grenzüberschreitenden Binnenschiffscontainerverkehre von und nach Deutschland nieder. Zwar erhöhte sich die Zahl der im grenzüberschreitenden Empfang beförderten Standardcontainer im Vergleichszeitraum um 7,3 % auf rund 0,41 Mio. TEU, der grenzüberschreitende Versand ging allerdings um 4,2 % auf 0,43 Mio. TEU zurück. Containerbeförderungen nach bzw. von dem Seehafen Antwerpen nahmen deutlich ab. Der Anteil des Hinterlandverkehrs der ARA-Häfen am grenzüberschreitenden Containerverkehr mit Binnenschiffen lag im 1. Halbjahr 2011 bei rund drei Viertel des Aufkommens. Der größte Aufkommensrückgang war im 1. Halbjahr 2011 mit 12,9 % bei den Transitverkehren durch Deutschland festzustellen, die bei 0,12 Mio. TEU lagen.

Grenzüberschreitender Verkehr



Containerbeförderungen mit dem Binnenschiff innerhalb Deutschlands erholten sich mit einem Anstieg um 17,9 % auf 0,13 Mio. TEU deutlich. So stieg im Seehafen Hamburg der Containerumschlag im 1. Halbjahr 2011 um 17,4 % auf rund 4,4 Mio. TEU. Die Containerbinnenschifffahrt im Hinterlandverkehr des Hafens spielt bislang jedoch nur eine vergleichsweise geringe Rolle. Ausgehend von niedrigem Niveau war im 1. Halbjahr 2011 jedoch eine positive Entwicklung festzustellen. Die Anbieter der Containerlinienverkehre auf der Elbe und dem Mittellandkanal berichteten über eine steigende Nachfrage, die zusätzliche wöchentliche Abfahrten ermöglichte. Der Anteil des Hinterlandverkehrs deutscher Seehäfen an den Containertransporten mit dem Binnenschiff innerhalb Deutschlands lag bei 65 %.

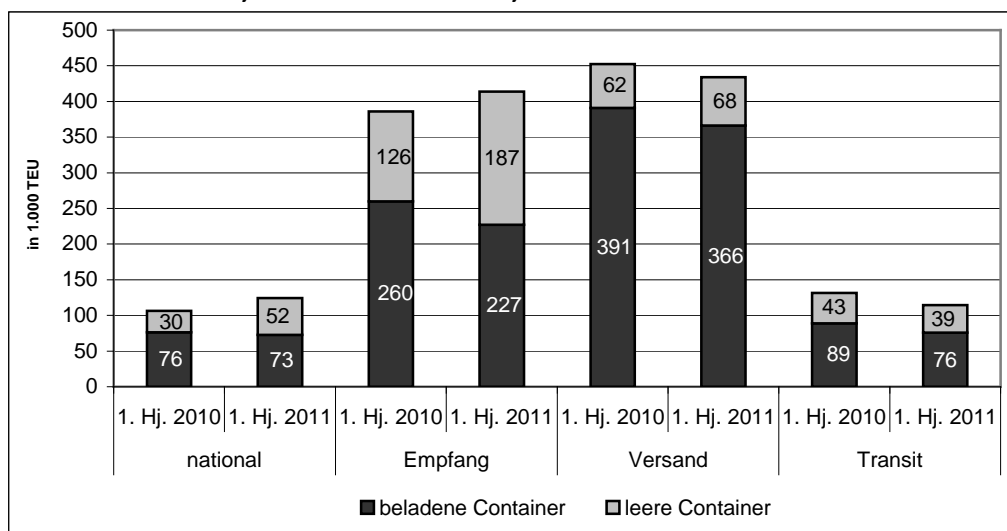
Binnenverkehr

Auf Grund der Eilbedürftigkeit vieler Container wurden diese während der Sperrung des Rheins von Mitte Januar bis Mitte Februar 2011 in größerem Maße auf den Lkw oder die Bahn verlagert. Entsprechend gering fielen die Nachholeffekte in diesem Bereich aus. Anbieter von Containerliniendiensten bemühten sich, ihren Kunden kurzfristig – zumeist gegen Zuschlag – Transportalternativen zur Verfügung zu stellen. Nach der Aufhebung der Rheinsperrung war der Fahrplan der Containerliniendienste durch den Stau vor der Unfallstelle nach Informationen des Bundesamtes noch etwa zwei bis drei Wochen gestört. Als Folge der Rheinsperrung sowie häufigerem Auftreten von Niedrig- und Hochwasser beschäftigen sich verschiedene Marktteilnehmer (z. B. Anbieter von Containerliniendiensten, Großverlader, Seereedereien) vermehrt mit einer verbesserten Vernetzung der Verkehrsträger im Seehafen-Hinterlandverkehr, um in Notfällen alternative Transportmöglichkeiten anbieten bzw. nutzen zu können.

Einfluss der Rheinsperrung

Schaubild 14: Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsrelationen im 1. Halbjahr 2010 und im 1. Halbjahr 2011

Anstieg des Transports unbeladener Container



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Mit einem Anstieg um 32,4 % auf knapp 0,35 Mio. TEU verzeichnete der Transport unbeladener Standardcontainer im Vergleichszeitraum ein überproportionales Wachstum. Im

Bereich der Beförderungen von Leercontainern wurde auf Grund der tendenziell geringeren Eilbedürftigkeit im Vergleich zum Transport beladener Container ein ausgeprägter Nachholeffekt nach der Aufhebung der Rheinspernung festgestellt. Hauptursache für den Anstieg waren vermehrte Transporte unbeladener Container aus Übersee über die ARA-Häfen, um den erhöhten Leercontainerbedarf bei deutschen Exportunternehmen zu decken. Darüber hinaus werden Leercontainer zur Containerreinigung und -wartung in Containerdepots befördert. Die Existenz unterschiedlicher Containereigner und Containerarten machen Transporte von Leercontainern ebenfalls notwendig. Da im Jahr 2010 sowohl die Container-Leasing-Gesellschaften als auch die Reedereien im großen Stil neue Container bestellten, besteht derzeit am Markt keine Knappheit an Containern. Die Zahl der beladenen Container sank im 1. Halbjahr 2011 im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr um 9,1 % auf 0,74 Mio. TEU. Das Gewicht der in den Containern beförderten Güter lag mit rund 8,7 Mio. t rund 0,9 % über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Dementsprechend erhöhte sich – insbesondere beim Empfang aus dem Ausland – die gewichtsmäßige Auslastung je beladenem Container.

Das Anziehen der Weltkonjunktur verursachte wieder längere Wartezeiten an den großen Seehafenterminals, deren Ausmaß nach Informationen des Bundesamtes jedoch noch nicht den Umfang wie vor der Wirtschaftskrise hatte. Binnenschiffe und Seecontainerschiffe werden in der Regel an den selben Kaikanten be- und entladen, die Seecontainerschiffe bei bestehenden Engpässen an Umschlagskapazitäten aufgrund vergleichsweise höherer Betriebskosten jedoch vorrangig abgefertigt. Bei steigenden Containermengen werden die Zeitfenster für Binnenschiffe tendenziell kürzer. Kommt ein Überseeschiff verspätet an, wie es nach Aussage von Containerliniendiensten der Binnenschiffahrt bei einem hohen Prozentsatz der Seeschiffe aktuell der Fall ist, wird das Seeschiff vorrangig an den Seehafenterminals abgefertigt. Dies gilt auch in jenen Fällen, in denen zuvor die Abfertigung von Binnenschiffen während dieses Zeitraums geplant war. In Folge dessen ist häufig keine genaue zeitliche Planung der Containerbinnenschiffe möglich. Zeitaufwendiger wird die Abfertigung eines Containerbinnenschiffs im Seehafen zudem durch das Laden und Löschen an verschiedenen Seehafenterminals. Hier könnte eine terminalreine Abfertigung größerer Containermengen pro Binnenschiff, z. B. durch Kooperation der Anbieter von Containerliniendiensten, eine Beschleunigung der Abfertigung erreichen. Erste Ansätze hierfür finden sich in einer Kooperation zweier Containerliniendienste auf der Relation Niederrheinhäfen - Rotterdam seit Juli 2011.

Abfertigung an  
den Seehafenter-  
minals



**BUNDESAMT  
FÜR  
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34  
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80  
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>  
E-Mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)

Stand: November 2011