



Bundesamt
für Güterverkehr

>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2013

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen	8
3	Straßengüterverkehr	11
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	11
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	11
3.1.2	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage).....	14
3.1.3	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	15
3.1.4	Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten	17
3.1.5	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	18
3.1.6	Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge.....	20
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung.....	21
3.2.1	Beförderungsentgelte	21
3.2.2	Kosten	23
3.2.3	Ertragslage.....	24
3.2.4	Investitionen.....	25
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	28
4	Eisenbahngüterverkehr	29
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung.....	29
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	31
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	36
4.3.1	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr	36
4.3.2	Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)	41
5	Binnenschiffsgüterverkehr	41
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung.....	41
5.2	Lage der Binnenschifffahrt.....	45
5.2.1	Kostenentwicklung.....	45
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	46
5.2.3	Tankschifffahrt	48
5.2.4	Zahl der Unternehmen und Insolvenzen	50
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	52

1 Zusammenfassung / Summary

Im Einklang mit der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland hat die deutsche Güterverkehrswirtschaft nach schwachem Jahresbeginn im Laufe des Jahres 2013 wieder zu einem moderaten Wachstum zurückgefunden. Insgesamt erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 1,7 % auf knapp 3,53 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland nahm um rund 1,1 % auf 453,4 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Alle Landverkehrsträger verzeichneten im Vergleichszeitraum Mengen- und Leistungszuwächse. Die Schiene erzielte prozentual den höchsten Mengenanstieg, die Wasserstraße den größten Leistungszuwachs. Sowohl der Schienen- als auch der Binnenschiffsgüterverkehr profitierten insbesondere von einer höheren Transportnachfrage der Energiewirtschaft für Importkohle und Mineralölzeugnisse. Beide Verkehrsträger verbuchten leichte Anteilsgewinne am Modal Split. Diese gingen zu Lasten des Straßengüterverkehrs, der im Jahr 2013 unterproportionale Wachstumsraten aufwies.

Gesamtverkehr

Mit einem Plus von 1,6 % bei der Gütermenge und 0,2 % bei der Verkehrsleistung verzeichnete der Straßengüterverkehr im Jahr 2013 im intermodalen Vergleich die geringsten Zuwächse. Ein Anstieg der Verkehrsnachfrage zeigte sich insbesondere im Nah- und Regionalbereich. Während der gewerbliche Verkehr ein überproportionales Wachstum erzielte, wies der Werkverkehr insgesamt eine rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung auf. Trotz einer leichten Zunahme des deutschen Außenhandels verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit anderen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2013 erneut deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Für gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge weist die Mautstatistik im Jahr 2013 einen weiteren Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen aus. Der Trend zum Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge hielt nationalitätenübergreifend an: Rund 83 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland wurden im Jahr 2013 mit Euro V-, Euro VI- und EEV-Fahrzeugen erbracht. Der Anteil von Euro VI-Fahrzeugen war allerdings noch relativ gering.

Straßengüterverkehr

Im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verbesserte sich die Ertragslage der deutschen Transport- und Logistikunternehmen nach verhaltenem Beginn im weiteren Verlauf des Jahres 2013. Der Großteil der in Marktgespräche des Bundesamtes eingebundenen Unternehmen wies für das Gesamtjahr 2013 stabile bis leicht verbesserte Betriebsergebnisse auf. Neben dem leichten Anstieg der Verkehrsnachfrage war hierfür unter anderem eine vergleichsweise moderate Kostenentwicklung aufgrund rückläufiger Dieselpreise maßgeblich. Leichte Rückgänge des Leerkilometeranteils im Straßengüterverkehr deuten zudem auf eine etwas bessere Ausnutzung der Transportkapazitäten hin. Sowohl die Insolvenzen als auch die Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen gingen im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr zurück. Fuhrparkseitig wurden vorrangig Ersatzinvestitionen getätigt; bezüglich Erweiterungsinvestitionen besteht nach wie vor Zu-

Betriebswirtschaftliche Entwicklung

rückhaltung. Nach Angaben von Unternehmen erfolgten Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge aufgrund fehlender Planungs- und Kalkulationssicherheit bisher nur zögerlich.

Nach Rückgängen im Vorjahr zeigte sich beim Schienengüterverkehr im Jahr 2013 wieder eine positive Mengen- und Leistungsentwicklung. Neben einem statistischen Effekt zeichneten hierfür ein Anstieg der Kohle- und Mineralölbeförderungen sowie eine dynamische Entwicklung der im Kombinierten Verkehr transportierten Sattelzuganhänger verantwortlich. Negativ beeinflusst wurde die Entwicklung des Schienengüterverkehrs aufgrund einer vergleichsweise schwachen Konjunktur in einigen Kernbranchen und eines anhaltenden Wettbewerbsdrucks durch den Straßengüterverkehr. Während der Marktführer erneut eine stark rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung verzeichnete, berichteten nicht-bundeseigene Eisenbahnen von einer anhaltend guten Auftrags- und Beschäftigungslage und einer konstanten bis leicht positiven Ertragssituation. In der Folge gab es weitere deutliche Marktanteilsverschiebungen zugunsten der NE-Bahnen. Limitierend wirkte sich die eingeschränkte Verfügbarkeit von Fahrpersonal aus. Zunehmende Engpässe bestehen bei Wagenprüfern und Disponenten mit Eisenbahnfachwissen. Rollendes Material stand den Eisenbahnunternehmen in der Regel in einer ausreichenden Zahl zur Verfügung. Beim Kombinierten Verkehr spiegelte sich die anhaltende Nachfrage nach flexibel einsetzbarem Wagenmaterial in einem erhöhten Bestellverhalten großer Marktteilnehmer wider. Zur Verbesserung ihrer Marktposition setzen Marktteilnehmer bei der Fahrzeugbeschaffung zunehmend hohe Erwartungen in den Einsatz innovativer Fahrzeugtechnologien. Im Übrigen werden nur wenige Möglichkeiten gesehen, den steigenden finanziellen Belastungen aufgrund zunehmender Auflagen zu begegnen.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt knüpfte im Jahr 2013 trotz zeitweiliger witterungs- und streikbedingter Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes an das Wachstum des Vorjahres an, ohne jedoch an frühere Höchststände heranzureichen. Die Mengen- und Leistungssteigerungen fielen dabei in der Tankschifffahrt prozentual höher aus als in der Trockengüterschifffahrt. Schiffe unter deutscher Flagge verloren auf deutschen Wasserstraßen allerdings erneut Marktanteile an niederländische Wettbewerber. Angesichts anhaltender Laderaumüberhänge im Rheinstromgebiet bewegten sich die Frachten sowohl in der Tank- als auch in der Trockengüterschifffahrt im Jahr 2013 insgesamt auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Die Branchenrentabilität blieb weiterhin vergleichsweise gering. Nach wie vor ist die finanzielle Lage vieler Binnenschifffahrtsunternehmen, die mit jungen, großen Gütermotorschiffen bzw. Doppelhüllenschiffen am Markt operieren und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, äußerst angespannt. Die Anzahl der Insolvenzen in der deutschen Binnenschifffahrt bewegte sich im Jahr 2013 mit insgesamt 18 auf Vorjahresniveau. Trotz anhaltend schwieriger branchenwirtschaftlicher Rahmenbedingungen nahm die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland zuletzt erstmals seit Jahren wieder leicht zu.

Binnenschifffahrt

Summary

In accordance with the overall economic trend in Germany, German transport has returned to moderate growth after a weak start to 2013. Goods carried by road, rail and inland waterways increased by approximately 1.7 % compared to 2012 to almost 3.53 billion tonnes; the transport performance in Germany grew by approximately 1.1 % to 453.4 billion tkm (excluding road haulage by foreign vehicles in Germany). All modes of transport recorded growth in volumes and performance in the reference period. Rail freight transport achieved the highest increase in volumes and inland waterway transport achieved the largest growth in performance. Both rail and inland waterway freight transport benefitted from a higher demand in transport from the energy industry for imported coal and petroleum products. Both modes of transport recorded slight gains in the modal split. This was at the expense of road freight transport, which had below-average growth rates in 2013.

Overall transport

With an increase of 1.6 % in the volume of goods and 0.2 % in transport performance, road transport recorded the lowest growth in an intermodal comparison in 2013. An increase in transport demand appeared in the local and regional transport sectors. While commercial traffic achieved above-average growth, own-account transport showed an overall decline in the development of volume and performance. Despite a slight increase in German foreign trade, German trucks again recorded a significant decline in volume and performance in cross-border transport with other EU member states in 2013. For non-resident heavy goods vehicles the toll statistics reported a further increase in the toll traffic volume in 2013. The trend towards using more environmentally friendly vehicles continued transnationally: approximately 83% of all mileage subject to toll in Germany was generated by Euro V, Euro VI and EEV vehicles in 2013. However, the percentage of Euro VI vehicles was still comparatively low.

Road freight transport

In line with the overall economic developments, the profitability of German transport and logistics companies improved during the course of the year after a slow start in 2013. The majority of companies involved in the market observation of the Federal Office showed stable to slightly improved operating results in 2013. In addition to the slight increase in transport demand, a comparatively moderate development of costs, among other things, was important for this due to lower diesel prices. Slight decreases in the proportion of empty mileage in road transport also indicate a slightly better utilisation of transport capacity. Both insolvency and termination or deregistration of businesses decreased in 2013 compared to the previous year. Replacement investments currently predominate in trucking company fleets. There is still a level of restraint with regard to expansion investments. According to information from companies, investments in Euro VI vehicles have only been made hesitantly due to lack of planning and calculation security.

Economic developments

After a decline in the previous year, rail freight transport showed a positive development of volume and performance in 2013. In addition to a statistical effect, increases in coal and petroleum transport as well as a dynamic development of semi-trailer trucks in Combined Transport were responsible for this trend. The development of rail freight transport was negatively influenced due to relatively weak economic activity in some key sectors and ongoing competitive constraints from road transport. While the market leader once again recorded a sharp decline in the development of volume and performance, non-federally owned railways reported a persistently good order and employment situation as well as a constant to slightly positive profit situation. As a result, there were further significant shifts in market shares in favour of non-federally owned railways. The restricted availability of train crew was a limiting factor. There are increasing shortages of carriage inspectors and dispatchers with railway expertise. A sufficient number of rolling material was generally available for railway companies. For Combined Transport, the continuing demand for carriage material that can be flexibly deployed reflected an increased order pattern of large market participants. In order to improve their market position, market participants have increasingly high expectations in the use of innovative vehicle technologies for vehicle procurement. In addition, only a few opportunities are anticipated to deal with increasing financial pressures due to growing constraints.

Rail freight transport

Inland waterway transport in 2013 followed up on the growth of the previous year despite sporadic interferences due to weather and strike action, however it did not reach the earlier high points. The increases in volume and performance in tanker transport fell by a higher percentage than in dry goods shipping. However, ships under the German flag once again lost market shares to Dutch competitors on German waterways. Considering the continuing surplus freight capacity in the Rhine area, the freight rates in tanker transport and dry goods shipping remained at a relatively low level in 2013. The industry's profitability also remained relatively low. The financial situation of many inland shipping operators, which operate in the market with new, large self-propelled barges or double-hulled vessels and have high interest payments, is still extremely precarious. With a total of 18 the number of insolvencies in German inland waterway transport remained constant in 2013 compared to the previous year. Despite the ongoing industry-related economic difficulties, the number of companies in the commercial shipping industry slightly increased for the first time in years.

Inland navigation

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern

Nach einer außenwirtschaftlichen und konjunkturellen Schwächephase zu Beginn des Jahres 2013 legte die deutsche Volkswirtschaft im weiteren Jahresverlauf zu. Insgesamt betrug die preisbereinigte Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts für das Jahr 2013 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 0,4 %. Damit sank die Wachstumsrate im Vergleich zum Jahr 2012 um 0,3 Prozentpunkte. Wie im Jahr 2012 wurde das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes vor allem durch einen starken Dienstleistungssektor begünstigt. Auffällig waren zudem hohe Wachstumsraten im Baugewerbe und im Grundstücks- und Wohnungswesen. Die gestiegenen Aktivitäten in diesen Sektoren stehen in Zusammenhang mit den niedrigen Zinsen und den damit verbundenen vergleichsweise günstigen Finanzierungsbedingungen von Wohneigentum. Die deutschen Exporte von Waren und Dienstleistungen stiegen im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 preisbereinigt um 0,6 % an, die Importe wiesen eine preisbereinigte Wachstumsrate von 1,3 % auf. Damit lag der deutsche Außenbeitrag deutlich über dem Krisenniveau des Jahres 2008 und erreichte beinahe das Vorkrisenniveau von 2007. Die Reihung der wichtigsten Handelspartner Deutschlands blieb im Vergleich zum Jahr 2012 unverändert: Auf Platz 1 stand Frankreich, gefolgt von den Niederlanden und China. Sowohl die privaten als auch die öffentlichen Konsumausgaben waren weiterhin robust. Die Wachstumsrate der preisbereinigten, privaten Konsumausgaben fiel im Jahr 2013 mit 0,9 % im Vergleich zum Vorjahr moderat aus. Die staatlichen, preisbereinigten Konsumausgaben wiesen eine Wachstumsrate von 0,7 % aus. Die Beschäftigungszahlen stiegen weiterhin an, die Wachstumsrate lag bei 0,6 %. Damit wurde im Jahr 2013 ein Höchststand von 41,8 Millionen Erwerbstätigen in Deutschland erzielt.¹ Für das Jahr 2014 erwartet der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung eine Zunahme des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts Deutschlands um 1,6 %. Die Inflationsrate lag im Jahr 2013 bei moderaten 1,5 % und wird laut Prognose des Sachverständigenrates im Jahr 2014 um 0,4 Prozentpunkte auf 1,9 % steigen.

Geringes
BIP-Wachstum

Die konjunkturelle Entwicklung spiegelte sich im Jahr 2013 in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung wider. Nachdem sich die Verkehrsleistung und die Beförderungsmenge gesamtmodal in der ersten Jahreshälfte 2013 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum noch rückläufig entwickelt hatten, wiesen beide Größen bezogen auf das Gesamtjahr 2013 ein Plus auf. Insgesamt stieg die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 1,7 % auf knapp 3,53 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland erhöhte sich um rund 1,1 % auf 453,4 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Wie Tabelle 1 zu entnehmen ist, verzeichneten im Jahr 2013 alle Verkehrsträger Mengen- und Leistungszuwächse im Vergleich zum Jahr 2012. Prozentual am

Gesamtverkehr

¹ Es wird das Inlandskonzept zu Grunde gelegt.

schwächsten fielen diese im Straßengüterverkehr aus. Während der Schienengüterverkehr prozentual den höchsten Mengenanstieg verbuchte, erzielte die Binnenschifffahrt den größten Leistungszuwachs.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2012 und 2013 nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2012	2013	Veränderung in %	2012	2013	Veränderung in %
	in Mio. T			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2), 3)}	2.880,2	2.926,3	1,6	280,0	280,7	0,2
Schienengüterverkehr	366,1	373,7	2,1	110,1	112,6	2,3
Binnenschiffsgüterverkehr	223,2	226,9	1,7	58,5	60,1	2,7
Gesamter Güterverkehr ³⁾	3.469,5	3.526,9	1,7	448,6	453,4	1,1

¹⁾ Verkehrsleistung in Deutschland.

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

³⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

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

Mit einem Plus von 1,6 % bei der Gütermenge und 0,2 % bei der Verkehrsleistung wies der Straßengüterverkehr im Jahr 2013 im intermodalen Vergleich die geringsten Zuwächse auf. Während der Nah- und Regionalbereich im Vergleich zum Jahr 2012 – unter anderem aufgrund einer höheren Verkehrsnachfrage aus dem Baubereich – jeweils überproportionale Wachstumsraten aufwiesen, blieben die Mengen und Leistungen im Fernbereich im Jahr 2013 hinter den entsprechenden Werten des Vorjahres zurück. Maßgeblich hierfür waren in der Hauptsache neuerliche Mengen- und Leistungsrückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr. Sowohl der Schienen- als auch der Binnenschiffsgüterverkehr profitierten im Jahr 2013 von einer höheren Transportnachfrage der Energiewirtschaft, deren Bedarf an Beförderungskapazitäten für Importkohle und Mineralölerzeugnisse deutlich zunahm. Bei beiden Verkehrsträgern spiegelte sich dies insbesondere in einem deutlichen Anstieg des grenzüberschreitenden Empfangs wider. Mit einem Plus von 2,1 % im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete der Schienengüterverkehr im Jahr 2013 von allen Verkehrsträgern den höchsten prozentualen Anstieg der Transportmenge. Die Verkehrsleistung auf der Schiene wuchs im Vergleichszeitraum um 2,3 %. Die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verbuchte im intermodalen Vergleich mit einem Plus von 2,7 % den höchsten Verkehrsleistungszuwachs im Vergleichszeitraum. Mit einem Anstieg von 1,7 % wurde das Güteraufkommen des Vorjahres im Jahr 2013 ebenfalls übertroffen.

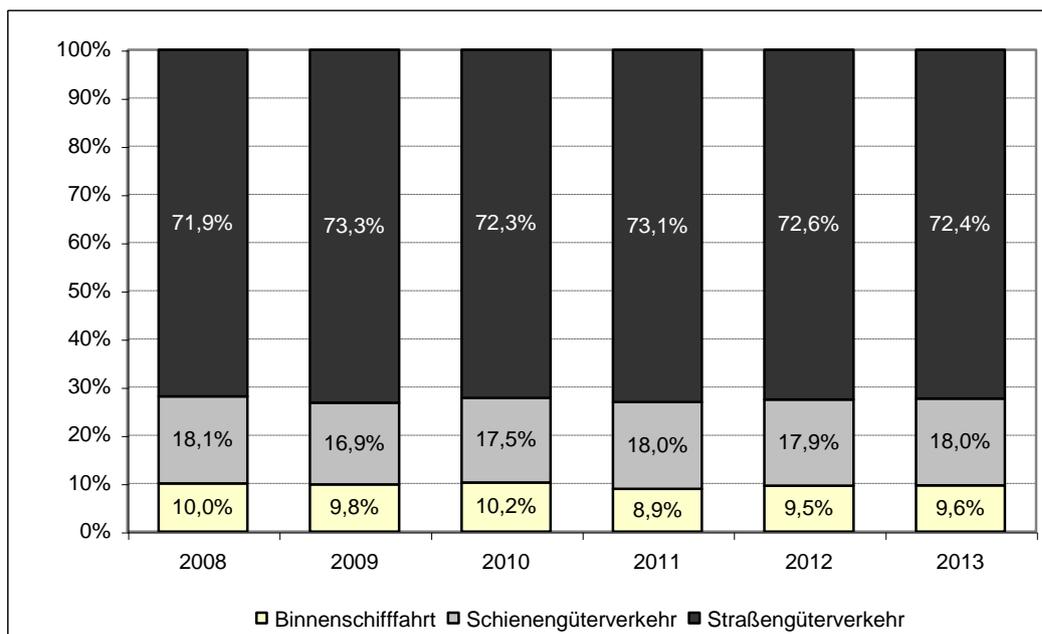
Zuwächse bei allen Verkehrsträgern

Die vergleichsweise schwächere Leistungsentwicklung des Straßengüterverkehrs im Jahr 2013 fand ihren Niederschlag in einem leichten Anteilsrückgang am Modal Split. Dessen Entwicklung im Zeitraum von 2008 bis 2013 wird in Schaubild 1 dargestellt. Im Gegen-

Modal Split

satz zu den bisherigen Ausführungen berücksichtigt die Darstellung die Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge. Sie basiert mangels aktueller amtlicher Statistiken zum Teil auf Prognosewerten der gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von der Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult GmbH / Ralf Ratzenberger und dem Bundesamt für Güterverkehr erstellt wird. Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose hat sich die Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland von rund 165,9 Mrd. tkm im Jahr 2012 auf rund 171,8 Mrd. tkm im Jahr 2013 erhöht.² Dies entspricht einem Leistungszuwachs von rund 3,5 %. Trotz des prognostizierten Leistungsanstiegs der gebietsfremden Fahrzeuge reduzierte sich der Anteil des Straßengüterverkehrs an der gesamten Güterverkehrsleistung in Deutschland aufgrund der moderaten Leistungsentwicklung deutscher Fahrzeuge von 72,6 % im Jahr 2012 auf rund 72,4 % im Jahr 2013. Dieser Marktanteilsverlust fiel zu Gunsten der Binnenschifffahrt und des Schienengüterverkehrs aus, die im Jahr 2013 jeweils einen moderaten Anteilsgewinn am Modal Split in Höhe von 0,1 Prozentpunkten verzeichneten.

Schaubild 1: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Deutschland im Zeitraum von 2008 bis 2013



Anmerkung: Daten für den Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge werden regelmäßig an aktuelle Prognosewerte bzw. an vorliegende endgültige Werte angepasst. Dies erklärt mögliche Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Intraplan Consult GmbH / Ralf Ratzenberger, Bundesamt für Güterverkehr. Eigene Berechnungen.

Für das laufende Jahr 2014 ist gemäß gleitender Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Winterprognose 2013/14 – gesamtmodal mit einem Wachstum der Beförderungsmenge um etwa 1,9 % und der Verkehrsleistung um etwa 2,7 % zu rechnen. In mittelfristiger Perspektive wird eine leichte Abschwächung des Mengen- und

Ausblick

² Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2013/14, München/Köln 2014.

Leistungswachstums erwartet. Für die Jahre 2015 bis 2017 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr von einem jährlichen Mengenwachstum in Höhe von 1,6 % und einem jährlichen Verkehrsleistungsanstieg in Höhe von 2,5 % ausgegangen. An dem prognostizierten kurz- und mittelfristigen Wachstum sollen alle Landverkehrsträger partizipieren, wobei für den Schienengüterverkehr überproportionale und für die Binnenschifffahrt unterproportionale Wachstumsraten vorhergesagt werden.

2.2 Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen

Schaubild 2 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 differenziert nach Güterabteilungen und Verkehrsträgern dar. Die zugrundeliegende Verkehrsleistung beträgt für das Jahr 2013 rund 478,5 Mrd. tkm und für das Jahr 2012 rund 475,7 Mrd. tkm. Die Gesamtverkehrsleistung in Schaubild 2 weicht insoweit von den entsprechenden Werten in Tabelle 1 ab. Grund hierfür sind unterschiedliche Ausweisungen in der Verkehrsstatistik. Während Tabelle 1 die Verkehrsleistung in Deutschland (Inlandsleistung) darstellt, liegen Schaubild 2 sowie Anhang A für den Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen die Gesamtleistungen (einschließlich der im Ausland erbrachten Verkehrsleistung) zugrunde.

Statistische
Abgrenzung

Von allen Güterabteilungen wiesen Nahrungs- und Genussmittel im Jahr 2013 mit rund 57,4 Mrd. tkm die höchste Verkehrsleistung auf. Im Vergleich zum Jahr 2012 bedeutete dies einen Zuwachs um 0,9 %. Beförderungen fanden fast ausschließlich mit dem Lkw statt. Auffällig war im Jahr 2013 der Anstieg der Beförderungen von Nahrungsmitteln als Paket oder Sammelgut, der insbesondere in Verbindung mit der Zunahme des Onlinehandels von größtenteils nicht kühlbedürftigen Lebensmitteln steht.

Nahrungs- und
Genussmittel

Die Verkehrsleistungen der drei Landverkehrsträger in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ stiegen im Jahr 2013 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 2,4 % auf 49,1 Mrd. tkm. Dies war vor allem auf den Anstieg der Transporte von Eisenerz mit der Eisenbahn und dem Binnenschiff sowie von Streusalz mit dem Lkw und der Eisenbahn zurückzuführen, in geringerem Maße auf vermehrte Straßengüterverkehre im Bereich des Bausektors. In der Güterabteilung „Sonstige Mineralerzeugnisse“ (Glas, Zement, Gips etc.) war aufgrund der positiven Entwicklung im Baubereich im 2. Halbjahr 2013 ein leichter Anstieg der Transportleistung über alle Verkehrsträger in Höhe von 0,6 % zu verzeichnen.

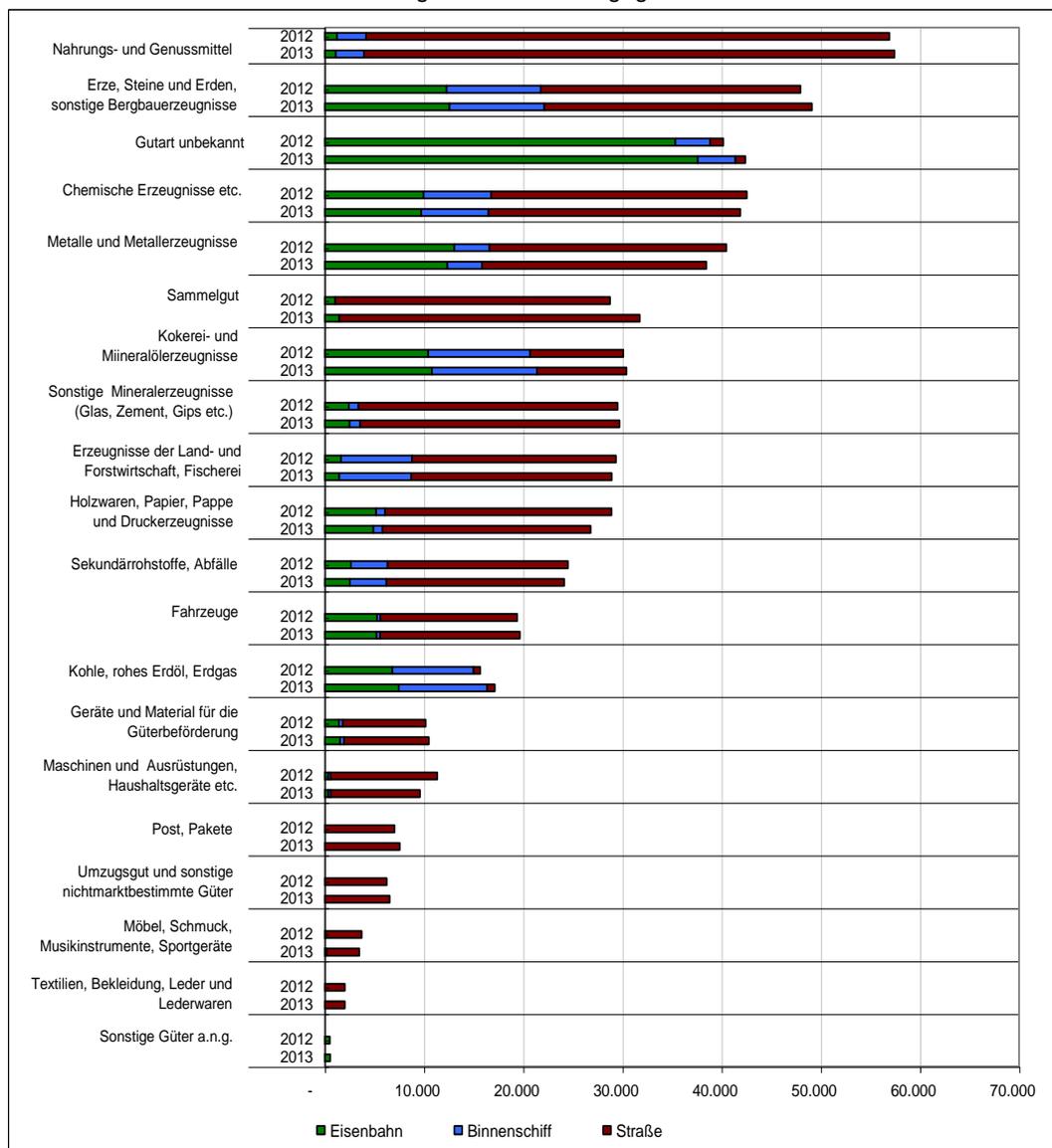
Bauwirtschaft

In der Güterabteilung „Güterart unbekannt“ bzw. „Nicht identifizierbare Güter“, die bezogen auf die Verkehrsleistung die drittgrößte im Jahr 2013 war, werden in hohem Maße nicht näher bezeichnete Güter zusammengefasst, die in Containern mit der Bahn befördert werden. Der hohe Verkehrsleistungsanteil dieser Güterabteilung erklärt sich insoweit mit den großen Beförderungsdistancen im kombinierten Verkehr. Insgesamt erhöhte sich

Gutart unbekannt

die Verkehrsleistung in der Güterabteilung „Güterart unbekannt“ im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 % auf rund 42,4 Mrd. tkm. Überproportional fielen die Wachstumsraten im Schienen- und im Binnenschiffgüterverkehr aus.

Schaubild 2: Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen (NST-2007) in Mio. tkm - Veränderungen im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2012



Anmerkung: Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.
 Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Mit einer Gesamtverkehrsleistung von 41,9 Mrd. tkm kam chemischen Erzeugnissen im Jahr 2013 ebenfalls eine hohe Bedeutung für den Transportmarkt in Deutschland zu. Im Vergleich zum Jahr 2012 sank die Transportleistung allerdings insgesamt um 1,5 %. Die Verkehrsleistungsrückgänge gingen sowohl zu Lasten des Straßengüterverkehrs als auch des Schienengüterverkehrs. Verkehrsleistungsrückgänge waren vor allem bei pharmazeutischen Erzeugnissen und Gummi- bzw. Kunststoffwaren zu verzeichnen.

Chemische Erzeugnisse

Die deutsche Stahlproduktion erholte sich im Laufe des zweiten Halbjahres 2013 zusehends. Dementsprechend fiel der Rückgang der Verkehrsleistung in der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ für das Gesamtjahr 2013 mit 5,0 % deutlich geringer aus als noch im 1. Halbjahr 2013, in dem der Rückgang gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 rund 9,2 % betragen hatte. Besonders stark betroffen vom Rückgang der Verkehrsnachfrage waren der Straßen- und der Schienengüterverkehr; sie verzeichneten Leistungsrückgänge von jeweils 5,3 %.

Metalle und
Metallerzeugnisse

Einen hohen Verkehrsleistungsanstieg verbuchte im Jahr 2013 die Güterabteilung „Sammelgut“, die nahezu ausschließlich dem Straßengüterverkehr zuzuordnen ist. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Verkehrsleistung insgesamt um 10,4 % auf 31,8 Mrd. tkm. Vor dem Hintergrund der weiteren Zunahme des Internethandels stieg die Anzahl der Kleinsendungen. Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs führen vermehrt Linienverkehre mit Sammelgut zwischen den Depots der Onlinehändler, für KEP-Dienste oder Spediteure.

Sammelgut

Die Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ verzeichnete im Jahr 2013 einen Anstieg der Verkehrsleistung um 1,1 % gegenüber dem Vorjahr. Der Absatz von Dieselmotorkraftstoff stieg im Jahr 2013 um 2 % gegenüber dem Vorjahr, während der Absatz von Ottomotorkraftstoff zurückging. Daneben stieg durch den langen Winter 2012/2013 der Heizölabsatz im Jahr 2013 um 2 % gegenüber dem Vorjahr. Stimuliert wurde die Nachfrage nach Mineralölerzeugnissen durch die Entspannung auf dem Rohöl-Weltmarkt und den Produktmärkten. Die steigende Verkehrsnachfrage wirkte sich sowohl auf die Binnenschifffahrt als auch den Schienengüterverkehr positiv aus.

Kokerei- und
Mineralölerzeugnisse

Eine hohe Steigerung der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr erreichte im Jahr 2013 mit einem Plus von 9,4 % die Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“. In dieser Zahl spiegelt sich der deutliche Anstieg der Transportnachfrage seitens der deutschen Energiewirtschaft für Importkohle zur Stromerzeugung wider. Der Kohleverbrauch der Stahlindustrie ging aufgrund der verhaltenen Konjunktur im Jahr 2013 hingegen zurück. Partizipiert am Nachfrageanstieg haben im Jahr 2013 die Binnenschifffahrt und der Schienengüterverkehr, deren Verkehrsleistungssteigerungen gegenüber dem Vorjahr 9,5 % bzw. 9,0 % betragen.

Kohle, rohes Erdöl,
Erdgas

Ein deutlicher Rückgang der Verkehrsleistung um 7,3 % war im Jahr 2013 in der Güterabteilung „Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse“ zu beobachten. Vom Leistungsrückgang war vor allem der Straßengüterverkehr, in geringerem Maße der Schienengüterverkehr betroffen. Aufgrund der zunehmenden Nutzung und Verbreitung digitaler Medien ging die Produktion von grafischen Papieren, inklusive Zeitungspapier, der deutschen Papierindustrie im Jahr 2013 erheblich zurück. Die Produktion von Papier,

Holzwaren, Papier,
Pappe und Drucker-
zeugnisse

Karton und Pappe für Verpackungszwecke nahm – insbesondere vor dem Hintergrund des gestiegenen Internethandels – hingegen leicht zu.

Von allen Güterabteilungen wies die Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.“ prozentual den höchsten Rückgang auf. Mit rund 9,6 Mrd. tkm blieb die Verkehrsleistung in dieser Güterabteilung im Jahr 2013 rund 15,3 % hinter dem Wert des Jahres 2012 zurück. Der Straßengüterverkehr erreichte an der Gesamtverkehrsleistung im Jahr 2013 einen Anteil in Höhe von knapp 95 % und trug den Rückgang praktisch alleine.

Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nach verhaltenem Jahresbeginn 2013 hat sich der Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im weiteren Jahresverlauf belebt. Nachdem die Verkehrsleistung und die Beförderungsmenge im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 noch zurückgegangen waren, drehten beide Größen bezogen auf das Gesamtjahr 2013 noch ins Plus. Das Beförderungsaufkommen im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nahm gegenüber dem Jahr 2012 um insgesamt 46,1 Mio. t bzw. 1,6 % auf rund 2.926,3 Mio. t zu, die Verkehrsleistung im Inland stieg um knapp 0,7 Mrd. tkm bzw. 0,2 % auf 280,7 Mrd. tkm (siehe Tabelle 2). Leistungszuwächse verbuchte der Straßengüterverkehr im Jahr 2013 vor allem im Rahmen von Beförderungen von Sammelgut und Paketen, Nahrungs- und Genussmitteln sowie Steinen und Erden. Deutlich rückläufig verlief die Leistungsentwicklung bei Beförderungen für die metallverarbeitende Industrie und die Papierindustrie sowie in der Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen u. ä.“.

Mengen- und Leistungszuwachs

Der gewerbliche Verkehr und der Werkverkehr entwickelten sich im Jahr 2013 gegensätzlich. Während im gewerblichen Verkehr die Transportmengen im Vergleich zum Jahr 2012 um 2,8 % auf rund 2.158,6 Mio. t und die Verkehrsleistung um 0,6 % auf rund 238,2 Mrd. tkm anstiegen, verbuchte der Werkverkehr Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von 1,5 % bzw. 1,6 %. Dabei zeigten sich im Werkverkehr in allen Entfernungsbereichen Mengenrückgänge; im Regional- und Fernbereich sank die Verkehrsleistung. Letzterer wies sowohl in Bezug auf die Mengen als auch die Leistungen die höchsten prozentualen Rückgänge auf. Mit 767,8 Mio. t Gütern bzw. 42,5 Mrd. tkm betrug der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen im Jahr 2013 rund 26,2 % und an der Gesamtverkehrsleistung des Straßengüterverkehrs mit deutschen Fahrzeugen rund 15,1 %. Vor fünf Jahren lagen die Anteilswerte noch bei 37,9 % (t) bzw. 20,8 % (tkm). Die Anteilsverschiebungen zugunsten des gewerblichen Verkehrs sind unter anderem auf

Zuwächse im gewerblichen Verkehr, Rückgänge im Werkverkehr

den hohen Preis- und Leistungswettbewerb zurückzuführen, dem zahlreiche Unternehmen mit Werkverkehr in ihrem Kerngeschäft ausgesetzt sind, und haben ihre Ursache unter anderem in der moderaten Preisentwicklung auf dem Güterkraftverkehrsmarkt sowie der Ausweitung des logistischen Dienstleistungsangebots seitens des gewerblichen Verkehrs. Ferner haben Industrie- und Handelsunternehmen in den vergangenen Jahren zum Teil ihre Versandabteilungen in eigenständige Unternehmen ausgegliedert.

Tabelle 2: Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen in den Jahren 2012 und 2013 nach Entfernungsstufen und Verkehrsart

	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2012	2013	Veränderungen	2012	2013	Veränderungen
	in Mio. t		in % ²⁾	in Mrd. tkm		in % ²⁾
Nahbereich ³⁾	1.611,7	1.641,4	+ 1,8	28,8	29,7	+ 3,2
- Gewerblicher Verkehr	1.068,3	1.106,2	+ 3,6	19,9	20,6	+ 3,7
- Werkverkehr	543,4	535,2	- 1,5	8,9	9,1	+ 2,1
Regionalbereich ³⁾	646,4	663,5	+ 2,6	57,8	59,4	+ 2,7
- Gewerblicher Verkehr	486,0	504,1	+ 3,7	43,8	45,4	+ 3,8
- Werkverkehr	160,4	159,4	- 0,6	14,1	13,9	- 1,0
Fernbereich ³⁾	622,1	621,4	- 0,1	193,4	191,6	- 0,9
- Gewerblicher Verkehr	546,3	548,2	+ 0,3	173,1	172,1	- 0,6
- Werkverkehr	75,8	73,2	- 3,4	20,2	19,5	- 3,6
Gesamter Güterverkehr ³⁾	2.880,2	2.926,3	+ 1,6	280,0	280,7	+ 0,2
- Gewerblicher Verkehr	2.100,6	2.158,6	+ 2,8	236,8	238,2	+ 0,6
- Werkverkehr	779,5	767,8	- 1,5	43,2	42,5	- 1,6

¹⁾ Verkehrsleistung in Deutschland.

²⁾ Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

³⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Nachdem im Jahr 2012 alle Entfernungsbereiche des Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen zum Teil deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge aufgewiesen hatten, legten im Jahr 2013 zumindest im Nah- und im Regionalbereich die Beförderungsmengen und die Verkehrsleistungen wieder zu. Der Nahbereich (bis 50 km) verbuchte im Vergleich zum Jahr 2012 eine Zunahme der Beförderungsmenge von 1,8 % auf rund 1.641,4 Mio. t und der Verkehrsleistung von 3,2 % auf rund 29,7 Mrd. tkm. Der gewerbliche Verkehr profitierte dabei unter anderem von einem Anstieg der Beförderungen von Baustoffen und Sammelgut. Im Regionalbereich (51 bis 150 km) erhöhten sich die Mengen- und Leistungswerte im Vergleichszeitraum um 2,6 % bzw. 2,7 %. Im Gegensatz zum Nah- und Regionalbereich gingen im Fernbereich die Transportmengen und die Verkehrsleistung erneut zurück. Mit rund 621,4 Mio. t im Jahr 2013 wurde im Fernbereich das Vorjahresergebnis allerdings nur knapp verfehlt (-0,1 %). Die Verkehrsleistung im Fernbereich blieb mit rund 191,6 Mrd. tkm um rund 0,9 % hinter dem Wert des Jahres 2012 zurück.

Zuwächse im Nah- und Regionalbereich, Rückgänge im Fernbereich

Trotz der leichten Zunahme des deutschen Außenhandels verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2013 erneut deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Die Verkehrsleistung verringerte sich im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 6,0 % auf knapp 24,3 Mrd. tkm; die Transportmenge reduzierte sich um 2,1 % auf 117,0 Mio. t. Die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge entwickelt sich damit seit dem Jahr 2008 rückläufig. Diese Entwicklung vollzieht sich vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Internationalisierung des Verkehrsmarktes und der mit der EU-Osterweiterung verbundenen Marktöffnung für vergleichsweise kostengünstigere Anbieter aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa. In deren Folge sehen sich deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen einem hohen internationalen Wettbewerb ausgesetzt, der bereits seit geraumer Zeit zu Anteilsverschiebungen auf dem gemeinschaftlichen Verkehrsmarkt führt mit der Folge, dass das deutsche Gewerbe seiner Auffassung nach auf den Heimatmarkt zurückgedrängt wird. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Wechselverkehre, die von ausländischen Fahrzeugen durchgeführt werden, im Auftrag deutscher Speditions- und Logistikunternehmen bzw. durch deren ausländische Tochtergesellschaften erfolgt. Überproportionale Mengenrückgänge waren im Jahr 2013 im grenzüberschreitenden Versand sowie bei den Wechselverkehren zu beobachten (siehe Tabelle 3). Erkennbar ist ebenfalls, dass die Rückgänge im Jahr 2013 ausschließlich die Verkehre mit anderen EU-Mitgliedstaaten betrafen; im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Drittstaaten verzeichneten deutsche Lastkraftwagen im Vergleich zum Jahr 2012 hingegen ein höheres Güteraufkommen.

Mengen- und Leistungsrückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Hauptverkehrsbeziehungen	Gütermenge			
	Jahr 2012	Jahr 2013 ¹⁾	Veränderungen ²⁾	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
- EU-Mitgliedstaaten	56.870,6	54.502,9	- 2.367,7	- 4,2
- Drittstaaten	8.724,0	9.104,8	+ 380,8	+ 4,4
Versand insgesamt	65.594,7	63.607,7	- 1.987,0	- 3,0
Empfang aus				
- EU-Mitgliedstaaten	44.393,8	44.099,2	- 294,6	- 0,7
- Drittstaaten	3.403,4	3.464,7	+ 61,3	+ 1,8
Empfang insgesamt	47.797,2	47.563,9	- 233,3	- 0,5
Dreiländerverkehr ³⁾	6.153,9	5.867,5	- 286,4	- 4,7
insgesamt	119.545,8	117.040,8	- 2.505,0	- 2,1

¹⁾ Bis Juni 2013 EU-27, ab Juli 2013 EU-28.

²⁾ Die Veränderungen wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

³⁾ Einschließlich Durchgangsverkehr.

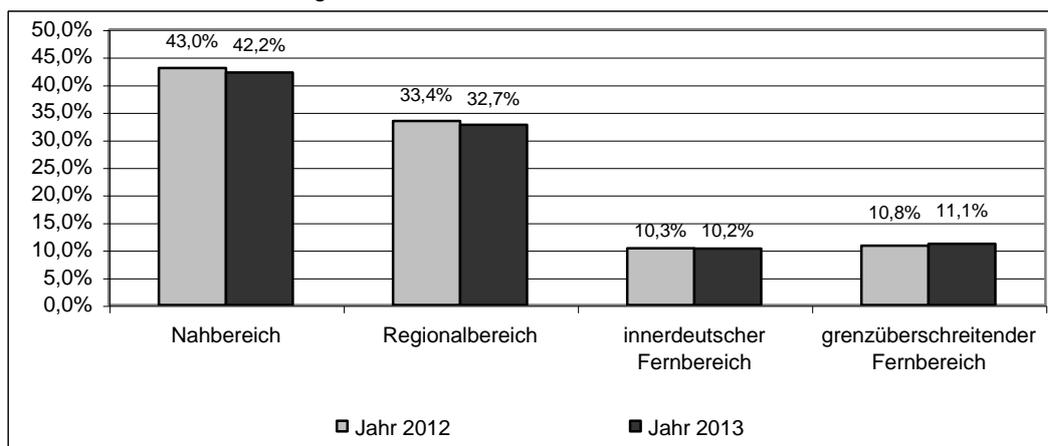
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

3.1.2 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)

Die im inländischen und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erbrachte Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge bewegte sich im Jahr 2013 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Insgesamt wurden im Jahr 2013 rund 29,0 Mrd. km zurückgelegt. Im Vergleich zum Jahr 2012 bedeutete dies einen leichten Rückgang in Höhe von 0,3 %. Der Anteil der Leerkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern lag im Jahr 2013 mit 20,8 % geringfügig unter dem des Jahres 2012 (20,9 %). Wie Schaubild 3 zu entnehmen ist, variiert der Leerkilometeranteil erheblich in Abhängigkeit von der Entfernungsstufe. Im Nahbereich lag der Leerkilometeranteil im Jahr 2013 bei 42,2 %, im Regionalbereich bei 32,7 %. Gegenüber dem Vorjahr gingen die Leerkilometeranteile damit in beiden Entfernungsbereichen etwas zurück. Im Nah- und Regionalbereich spielt das durch Bautätigkeiten verursachte Güteraufkommen eine große Rolle. So handelt es sich bei vielen Fahrten im Nah- und Regionalbereich um Baustellentransporte mit Kippern, z. B. zu Abraumhalden, oder um Müll- und Entsorgungstransporte zu Aufbereitungsanlagen, bei denen Rückfrachten regelmäßig nicht möglich sind.

Leerkilometeranteile
nach Entfernungsbereichen

Schaubild 3: Anteil der Leerkilometer an den gesamten gefahrenen Kilometern deutscher Lkw nach Entfernungsbereich in den Jahren 2012 und 2013



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

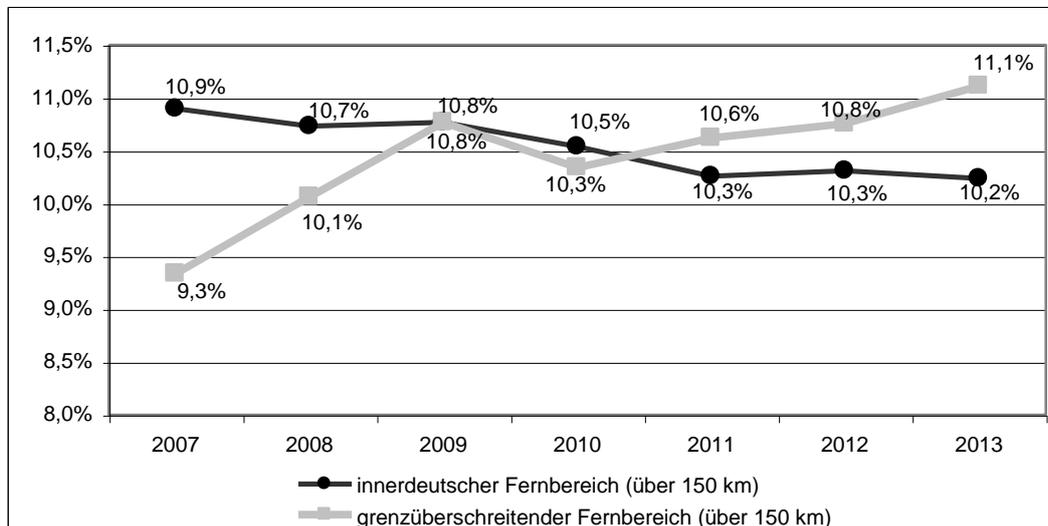
Im innerdeutschen Fernverkehr über 150 km mit deutschen Fahrzeugen lag der Leerkilometeranteil an den gesamten zurückgelegten Kilometern im Jahr 2013 bei 10,2 %. Seit dem Jahr 2007 haben deutsche Unternehmen im innerdeutschen Fernverkehr ihren Leerkilometeranteil damit um 0,7 Prozentpunkte senken können (siehe hierzu und im Folgenden Schaubild 4). Lediglich im Jahr 2009 zeigte sich infolge der Wirtschaftskrise ein leichter Anstieg des Leerkilometeranteils. Im Gegensatz zu den innerdeutschen Fernverkehren zeigt sich bei den grenzüberschreitenden Fernverkehren seit dem Jahr 2007 tendenziell ein Anstieg des Leerkilometeranteils. Zuletzt lag er bei 11,1 %.³ Diese Entwicklung dürfte auf den Wettbewerbs- und Preisdruck durch Unter-

Entwicklung der
Leerkilometeranteile
im Fernbereich

³ Berücksichtigt werden die bis zur Grenze zurückgelegten Kilometer deutscher Fahrzeuge.

nehmen aus den jungen EU-Staaten zurückzuführen sein, der es deutschen Unternehmen grundsätzlich erschwerte, rentable Rückladungen zu akquirieren.

Schaubild 4: Anteil der Leerkilometer an den gesamten gefahrenen Kilometern deutscher Lkw im Fernbereich (über 150 km) nach innerdeutschen und grenzüberschreitendem Verkehr in den Jahren 2007 bis einschließlich 2013



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Generell variieren die Leerkilometeranteile in Abhängigkeit von den eingesetzten Fahrzeugarten. So liegt beispielsweise der Anteil der Leerkilometer im Bereich der Tank- bzw. Silotransporte mit 34,1 % deutlich über jenem bei Lkw mit Plane und Spriegel mit 18,5 %. Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben ist hier oftmals eine Reinigung des Tanks bzw. Silos notwendig, bevor Rückladungen aufgenommen werden können, z. B. bei der Beförderung von flüssigem Gefahrgut oder Lebensmitteln. In der Regel entstehen höhere Kosten, wenn die Reinigung bei Fremdfirmen und nicht auf dem eigenen Betriebshof durchgeführt wird. Diese können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von Rückladungen haben. Generell sind bei der Betrachtung von Leerkilometeranteilen betriebswirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. So spielen die Beförderungsentgelte für Rückladungen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung über deren Annahme. So entstehen einem Transportunternehmen zum Beispiel durch zusätzliche Be- und Entladezeiten (z. B. zeitabhängige Personalkosten) oder die Fahrt zur Rückladestelle zusätzliche Kosten. Werden diese durch das zu erzielende Beförderungsentgelt für die Rückfracht nicht abgedeckt, kann es für ein Transportunternehmen wirtschaftlicher sein, leer zum Unternehmensstandort zurückzufahren.

Leerkilometeranteile
nach Fahrzeugarten

3.1.3 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Tabelle 4 zeigt die mautpflichtigen Fahrleistungen, die in Deutschland erbracht wurden, und die Einnahmen, die durch die Erhebung der Maut erzielt wurden, im Jahr 2013 und im Vergleich zum Vorjahr. Demnach war sowohl auf den Strecken ohne die Bundesstraßen, um die das Mautnetz im August 2012 erweitert wurde, als auch im gesamten maut-

Zunahme der
mautpflichtigen
Fahrleistungen

pflichtigen Streckennetz in Deutschland im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 ein Zuwachs der mautpflichtigen Fahrleistungen zu verzeichnen. Dabei war der Fahrleistungszuwachs bei den Gebietsfremden bezogen auf das gesamte Mautstreckennetz mit 4,3 % besonders stark ausgeprägt. Er ist mit gestiegenen Fahrleistungen der jungen EU-Staaten⁴ zu erklären. Aus der Gruppe der jungen EU-Staaten legten polnische und tschechische Lastkraftfahrzeuge die meisten Kilometer auf mautpflichtigen Straßen in Deutschland zurück. Bei Exklusion der mautpflichtigen Bundesstraßen wiesen die mautpflichtigen Fahrleistungen der Gebietsfremden ebenfalls einen Zuwachs aus. Deutsche Lastkraftfahrzeuge verbuchten im Jahr 2013 ebenfalls einen Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen. Im Vergleich zum Jahr 2012 erbrachten sie 1,3 % mehr Fahrleistungen im gesamten deutschen Mautstreckennetz. Ohne Berücksichtigung der mautpflichtigen Bundesstraßen waren die durch Inländer erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen hingegen rückläufig (-0,8 %). Insgesamt wurden im Jahr 2013 rund 27,2 Mrd. km von schweren Lastkraftfahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen in Deutschland zurückgelegt. Dies entsprach einer Zunahme von 2,4 %.

Tabelle 4: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen im Jahr 2013 und im Vergleich zum Vorjahr

	2013 mit mautpfl. Bundesstraßen	Veränderungen		2013 ohne mautpfl. Bundesstraßen	Veränderungen	
		absolut	in %		absolut	in %
Zurückgelegte mautpfl. Strecken in 1.000 km						
- Inländer	16.924.942	+ 210.128	+ 1,3	16.342.858	- 134.230	- 0,8
- Gebietsfremde	10.287.524	+ 425.772	+ 4,3	10.186.808	+ 362.821	+ 3,7
- Unbekannt	15.460	+ 1.959	+ 14,5	11.432	+ 284	+ 2,5
Strecken insgesamt	27.227.926	+ 637.859	+ 2,4	26.541.098	+ 228.232	+ 0,9
Einnahmen aus mautpfl. Fahrten in 1.000 EUR						
- Inländer	2.700.648	- 5.590	- 0,21	-	-	-
- Gebietsfremde	1.685.821	+ 30.029	+ 1,81	-	-	-
- Unbekannt	2.350	+ 279	+ 11,87	-	-	-
Mauteinnahmen insgesamt	4.389.099	+ 24.718	+ 0,57	-	-	-

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

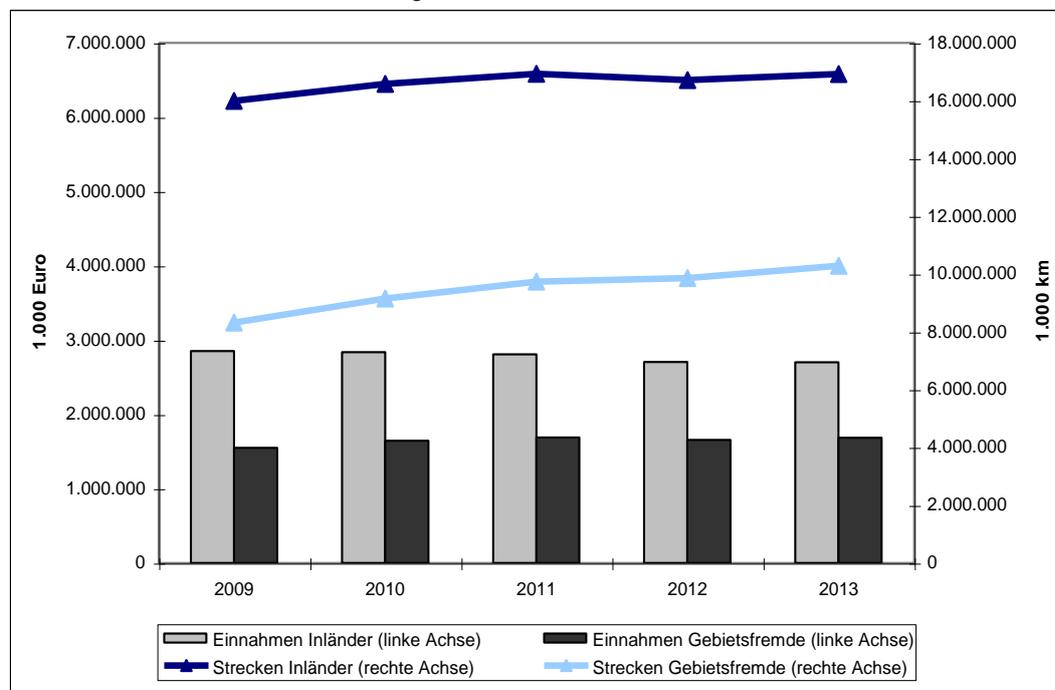
Die Mauteinnahmen erhöhten sich im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 0,5 % auf rund 4,4 Mrd. Euro. Trotz des Anstieges der zurückgelegten Kilometer auf mautpflichtigen Straßen durch inländische Mautfahrzeuge sanken die Mauteinnahmen, die durch Inländer generiert wurden. Ursächlich hierfür ist der zunehmende Einsatz von umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen. Die Mautgebühren, die durch gebietsfremde Fahrzeughalter entrichtet wurden, stiegen im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls an. Ein Vergleich der Wachstumsraten der durch Gebietsfremde erbrachten Fahrleistungen und der durch Gebietsfremde entrichteten Mautgebühren zeigt, dass die Fahr-

Zunahme der Mauteinnahmen

⁴ Unter der Bezeichnung junge EU-Staaten werden EU-Mitgliedstaaten zusammengefasst, die ab 2004 in die Europäische Union aufgenommen wurden.

leistungen im Jahr 2013 stärker anstiegen als die Mauteinnahmen. Gebietsfremde haben mithin ebenfalls vermehrt umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt. Schaubild 5 fasst die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen durch inländische und gebietsfremde Fahrzeuge für den Zeitraum von 2009 bis 2013 zusammen.

Schaubild 5: Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen nach in- und ausländischen Fahrzeugen im Zeitraum der Jahre 2009 bis 2013



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.4 Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten

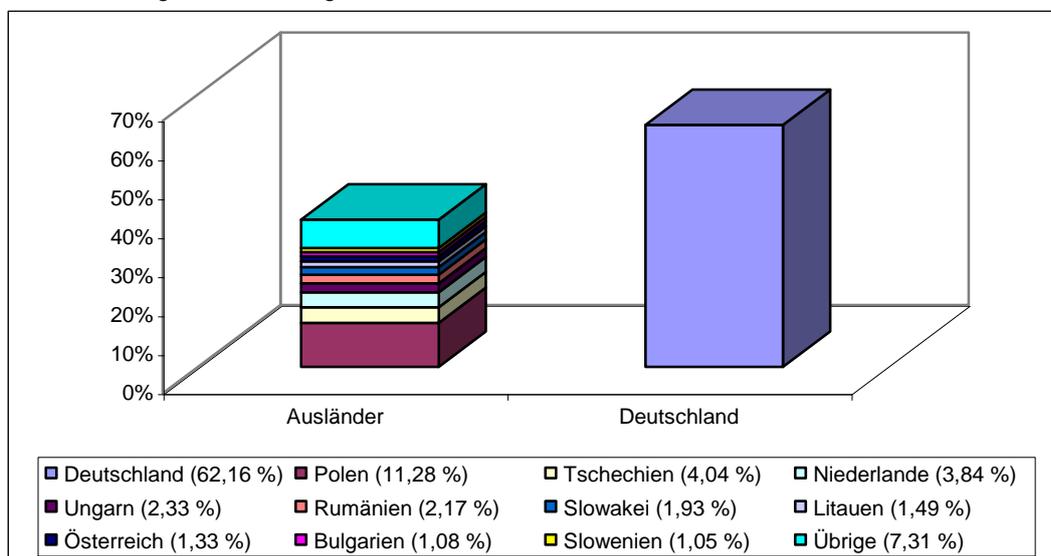
Schaubild 6 stellt die Anteile deutscher und gebietsfremder Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2013 dar. Deutsche Fahrzeuge erbrachten im Jahr 2013 rund 62,2 % der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Im Vergleich zum Jahr 2012 (62,9 %) ging der Anteil damit etwas zurück. Auf gebietsfremde Fahrzeuge entfielen im Jahr 2013 rund 37,8 % der mautpflichtigen Fahrleistungen. Die zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Lkw mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland vereinten dabei allein einen Anteil von 30,5 % an der Gesamtfahrleistung. In der Gruppe dieser „Top 10“ befanden sich 8 junge EU-Mitgliedstaaten. Im Vergleich zum Vorjahr rückte in diese Gruppe ein weiterer junger EU-Mitgliedstaat auf – namentlich Bulgarien. Dafür fiel Italien, das sich im Vorjahr noch auf Platz 10 befand, aus den „Top 10“ heraus. Von den alten EU-Mitgliedstaaten⁵ sind in dieser Gruppe nur noch die Niederlande und Österreich vertreten. Gleichwohl verloren beide Länder im Vergleich zum Jahr 2012 Anteile – wenn auch nur geringfügig (jeweils -0,2 Prozentpunkte). Die jungen EU-Mitgliedstaaten konnten alle mehr oder minder deut-

„Top 10“
Nutzer mautpflichtiger
Straßen in
Deutschland

⁵ Unter dieser Bezeichnung werden alle Mitgliedstaaten, die vor 2004 der Europäischen Union beigetreten sind, zusammengefasst.

liche Zuwächse verbuchen, wobei der Zuwachs bei Polen mit 0,8 Prozentpunkten am größten ausfiel.

Schaubild 6: Anteil deutscher und ausländischer Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2013. Ausländische Fahrleistungen gegliedert nach den zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Lkw mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2013



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

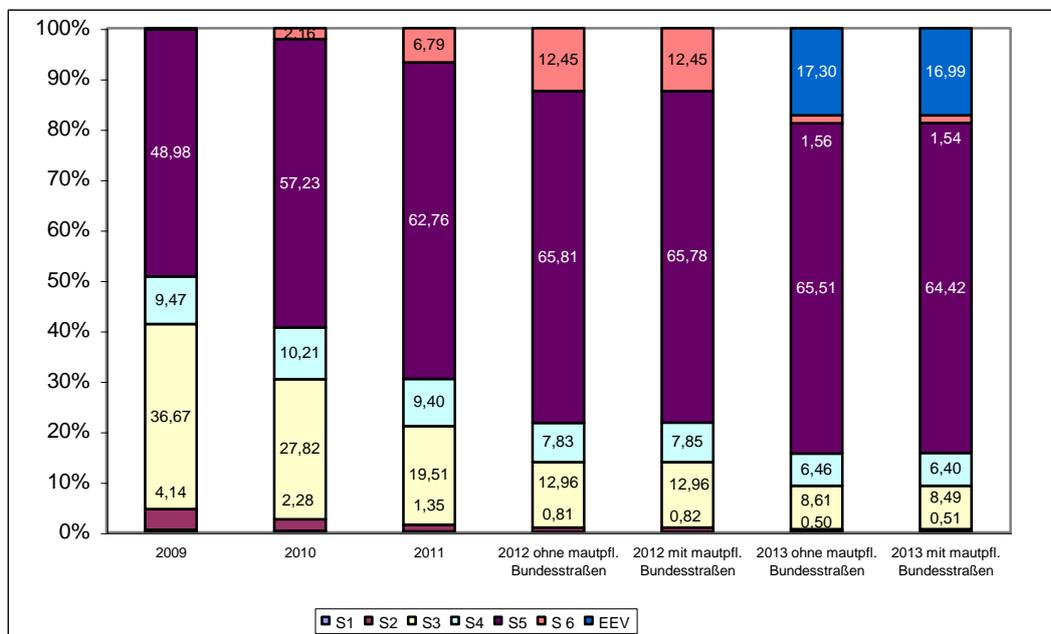
3.1.5 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Um einen Überblick über die Emissionsklassen der auf deutschen mautpflichtigen Straßen eingesetzten Lastkraftfahrzeuge zu erhalten, wird in Schaubild 7 die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen im Zeitverlauf dargestellt. Der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftfahrzeuge, die auf mautpflichtigen Straßen in Deutschland fahren, ist im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Besonders der Anstieg der Mautfahrzeuge, die zur Emissionsklasse EEV gehören, war beträchtlich. Wurden 2012 noch 12,5 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen von Lastkraftfahrzeugen der Kategorie EEV erbracht, so waren es 2013 bereits 17,0 %. Mit Lastkraftfahrzeugen der Emissionsklasse S 6 wird bislang nur ein kleiner Teil der Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen in Deutschland erbracht. Ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland lag im Jahr 2013 bei rund 1,5 %. Nach Informationen des Bundesamtes liegen die Gründe für die nur zögerlichen Investitionen in Lastkraftfahrzeuge der Emissionsklasse S 6 zum einen in den vergleichsweise höheren Anschaffungskosten, zum anderen in der fehlenden Planungs- und Kalkulationssicherheit aufgrund der unbekanntenen Ausgestaltung der Mautsätze und künftigen Mauteinstufung von Euro VI-Fahrzeugen. Der Anteil der übrigen Emissionsklassen an den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland war im Jahr 2013 rückläufig. Besonders stark war der Rückgang in der Emissionsklasse S 3 ausgeprägt, er betrug 4,35 Prozentpunkte. Der kumulierte Anteil der Emissionsklassen S 1 und S 2 ist mittlerweile deutlich unter 1 % ge-

Deutsche Lastkraftfahrzeuge werden umweltfreundlicher

sunken. Bei einem Vergleich der Verteilung der Emissionsklassen auf mautpflichtigen Strecken ohne Bundesstraßen und mautpflichtigen Strecken mit Bundesstraßen zeigt sich kein gravierender Unterschied.

Schaubild 7: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen im Zeitraum der Jahre 2009 bis 2013

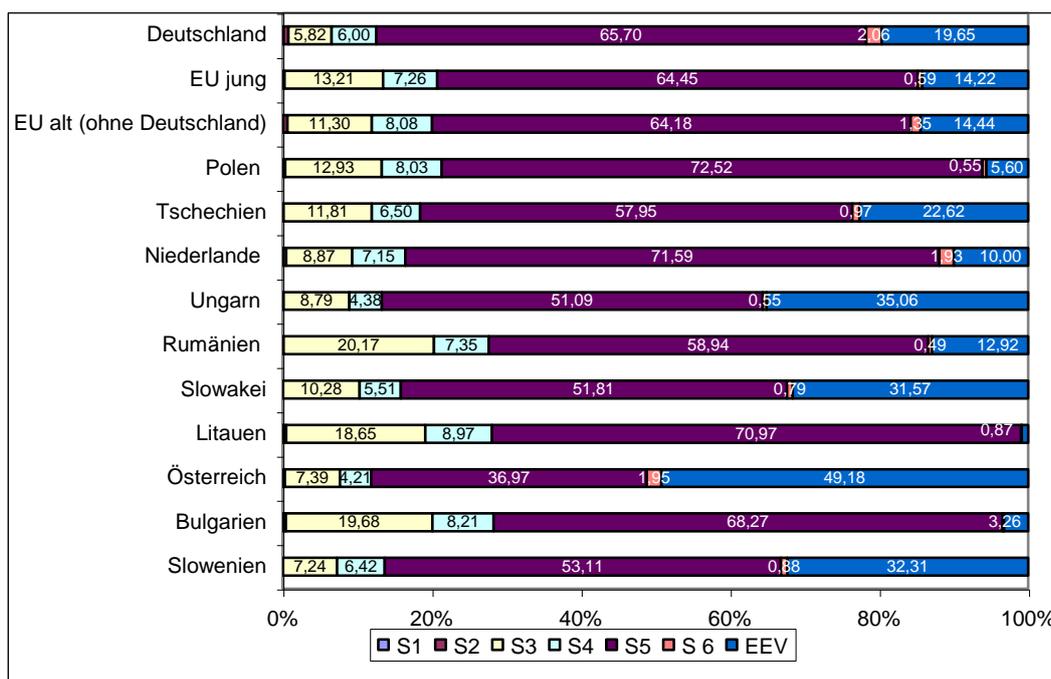


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Schaubild 8 vergleicht die Anteile der Emissionsklassen der Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge, der Lkw aus der Gruppe der übrigen alten EU-Mitgliedstaaten sowie der Lkw aus den jungen EU-Mitgliedstaaten. Zudem ist die entsprechende Anteilsverteilung für die zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Fahrzeuge mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland dargestellt. Deutlich erkennbar bei einer Betrachtung der Verteilung der Fahrzeuge aus den jungen und den alten EU-Mitgliedstaaten sind die geringen Unterschiede in Bezug auf die Emissionsklassen der eingesetzten Fahrzeuge. Auffallend ist des Weiteren der große Anteil von Lastkraftfahrzeugen, die zur Emissionsklasse EEV gehören. Die mautpflichtigen Fahrleistungen österreichischer Fahrzeuge wurden zu fast 50 % von Fahrzeugen der Emissionsklasse EEV erbracht. Bei 5 Ländern der „Top 10“ (Slowenien, Österreich, Slowakei, Tschechien und Ungarn) ist der Anteil der mautpflichtigen Fahrzeuge, die zur Emissionsklasse EEV gehören, größer als in Deutschland. Den geringsten Anteil von Lastkraftfahrzeugen, die der Emissionsklasse EEV angehören, weist Litauen aus. Bei bulgarischen und polnischen Fahrzeugen liegt der Anteil unter 10 %. Der Anteil von Fahrzeugen der Emissionsklasse S 6 ist nicht nur bei deutschen Fahrzeugen, sondern auch bei gebietsfremden Fahrzeugen gering. Der Anteil von Fahrzeugen, die der Emissionsklasse S 1 oder S 2 angehören, ist bei allen dargestellten Ländern sehr gering. Einen vergleichsweise hohen Anteil von Fahrzeugen der Emissionsklasse S 3 weisen Rumänien, Bulgarien und Litauen auf.

Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge in Deutschland nimmt zu

Schaubild 8: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen und Fahrzeugherkunft im Jahr 2013



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

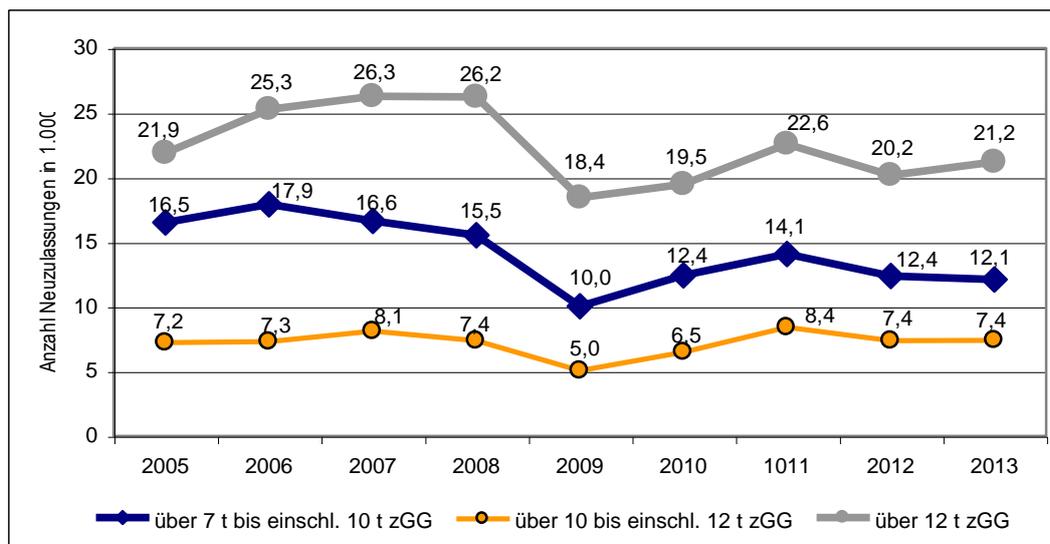
3.1.6 Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge

Seit Einführung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 ist von besonderem Interesse, inwieweit Unternehmen eine Umstrukturierung ihres Fuhrparks und einen verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 Tonnen vornehmen, um der Mautpflicht zu entgehen. Teilweise werden Lkw durch einen Aufbau aus Aluminium und/oder Kunststoffen gewichtsoptimiert und fallen dadurch mit einem zulässigem Gesamtgewicht von 11,99 t nicht mehr unter die Mautpflicht. Fahrzeuge dieser Bauart ermöglichen zumeist ein Ladungsgewicht von bis zu 5,5 Tonnen. Sie werden vornehmlich für sehr großvolumige Leichtprodukte eingesetzt, z. B. Styropor oder Extremleichtdämmstoff. Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, blieben die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 bis einschließlich 12 Tonnen im Gesamtjahr 2013 mit 7.367 Fahrzeugen auf dem Niveau des Jahres 2012.⁶ Im Jahr 2012 waren sie gegenüber dem Vorjahr noch gesunken. Die Stagnation der Neuzulassungen in diesem Gewichtssegment steht im Gegensatz zu den gestiegenen Neuzulassungen bei Lkw über 12 t zGG in Deutschland (+ 5,0 % ggü. Vorjahr).

Stagnation bei den Neuzulassungen

⁶ Die Zulassungsstatistik weist grundsätzlich die Gewichtsklasse über 10 bis 12 t aus, obwohl Kraftfahrzeuge mit 12,0 t bereits mautpflichtig sind. Eine genauere Prüfung hat ergeben, dass eine Berechnung auf der Grundlage von 10 bis 11,99 t keine nennenswerten Abweichungen ergeben würde. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind die Berechnungen deshalb auf der Grundlage der üblichen Einteilung der Gewichtsklassen der Zulassungsstatistik durchgeführt worden.

Schaubild 9: Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7 Tonnen in den Jahren 2005 bis 2013



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Im Rahmen der Marktbeobachtung wurde im Jahr 2013 – wie bereits in den Vorjahren – von Gewerbeseite auf den Einsatz von Kombinationen von gewichtsoptimierten Lkw mit Tandemanhängern, die knapp unterhalb der Mautgrenze liegen, hingewiesen. Diese Fahrzeugkombinationen können statistisch nicht eindeutig erfasst werden. Einige Unternehmen haben sich auf diese gewichtsoptimierten Fahrzeugkombinationen spezialisiert und erhöhen aufgrund ihrer Kostenvorteile den Preisdruck im Marktsegment der Volumenbeförderungen. In diesem Bereich tätige deutsche Transportunternehmen berichteten im Jahr 2013 von einem vermehrten Aufkommen von Lkw, die knapp unterhalb der Mautgrenze liegen und in osteuropäischen Staaten zugelassen sind. Die geplante Ausweitung der Maut auf Lkw ab 7,5 t zGG wird nach Ansicht besuchter Jumbospeditionen zu einem deutlichen Rückgang der gewichtsoptimierten Fahrzeugkombinationen führen.

Gewichtsoptimierte
Fahrzeuge

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Angesichts einer moderaten Kostenentwicklung stiegen die Preise im Straßengüterverkehr im Jahr 2013 lediglich in geringem Umfang. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für den Straßengüterverkehr insgesamt im Vergleich zum Vorjahr einen prozentualen Anstieg von 0,9 % aus.⁷ In den einzelnen Entfernungsbereichen fielen die Preissteigerungen ihrer Höhe nach unterschiedlich aus: Für Güterbeförderungen im nationalen Fernverkehr weist das Statistische Bundesamt im Jahr 2013 einen Indexwert von 106,3 aus. Er lag damit um 0,7 % über dem Wert des Jahres 2012 (Jahr 2010 = 100). Überdurchschnittliche Preissteigerungen zeigten sich im Nahbereich. In

Erzeugerpreisindex

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2014.

diesem Segment stieg der Preisindex unter anderem aufgrund der guten Auftragslage in der Bauwirtschaft und eines daraus folgenden örtlichen Laderaummangels im Bereich der Baustellentransporte um 1,2 % auf 106,6. Unterdurchschnittlich verlief die Preisentwicklung im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs. Dort wirkte sich der hohe internationale Wettbewerbsdruck durch ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen dämpfend auf die Preise aus. In diesem Segment lag der Erzeugerpreisindex mit 105,0 im Jahr 2013 nur um 0,5 % über dem Wert des Vorjahres (Jahr 2010 = 100). Im grenzüberschreitenden Verkehr mit südeuropäischen Staaten, die von der Eurokrise besonders stark betroffen waren, sei es nach Angaben von Marktteilnehmern für deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2013 kaum möglich gewesen, Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchzusetzen.

Vor dem Hintergrund der im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Kraftstoffpreise konnte ein Großteil der seitens des Bundesamtes befragten Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs seine Entgelte bei Beförderungen für Stammkunden nicht anheben. Dies gelang nur einem kleinen Teil der Unternehmen. Häufig handelte es sich hierbei um Betriebe, die in Marktnischen tätig oder stark in die Prozessketten ihrer Auftraggeber eingebunden sind, sowie Unternehmen mit einer relativ starken Marktstellung. Hatten Unternehmen Dieselpreisgleitklauseln mit ihren Kunden vereinbart, waren im Jahr 2013 – je nach Ausgestaltung der jeweiligen Dieselpreisgleitklausel – teilweise gesunkene Beförderungsentgelte gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Hoch blieb der Druck auf die Beförderungsentgelte nach Informationen des Bundesamtes bei Stückgut- und Sammelgutbeförderungen. Dieses Marktsegment war weiterhin durch den harten Wettbewerb zwischen Konzernspeditionen und Stückgutkooperationen um die Auslastung ihrer Netze geprägt. Daneben mussten einzelne Unternehmen Preisnachlässe bei regelmäßigen Beförderungen für die Automobil- und Papierindustrie hinnehmen.

Regelmäßige
Beförderungen

Die Beförderungsentgelte auf dem innerdeutschen Rückladungs- bzw. Spotmarkt waren im Jahr 2013 sehr volatil. Zu Jahresbeginn 2013 lagen die Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt unter dem Einfluss des langen Winters im Vergleich zum restlichen Jahresverlauf 2013 besonders niedrig. Vergleichsweise höhere Rückladungsfrachten konnten Unternehmen in den Monaten September und Oktober 2013 auf Grund eines höheren Ladungsaufkommens am Markt erzielen. In der Regel lagen die Frachten auf dem Rückladungsmarkt deutlich niedriger als Entgelte für regelmäßige Beförderungen. Mitunter waren sie kaum kostendeckend, so dass ein Teil der Unternehmen bereits Leerfahrten in Kauf nahm. Insbesondere auf innerdeutschen Langstreckenrelationen trugen zum Preisdruck Kabotageverkehre mittel- und osteuropäischer Güterkraftverkehrsunternehmen bei.

Rückladungs-/
Spotmarkt

3.2.2 Kosten

Im Verlauf des Jahres 2013 konnten die meisten der in Marktgespräche des Bundesamtes eingebundenen Unternehmen des Straßengüterverkehrs ihre Gesamtkosten in etwa auf dem Niveau des Vorjahres stabilisieren. Neben betriebswirtschaftlichen Kostensenkungs- und Optimierungsmaßnahmen war hierfür das durchgängig unter dem Vorjahresniveau liegende Preisniveau für Dieselkraftstoff maßgeblich. Kostensteigerungen resultierten hingegen im Wesentlichen aus höheren Löhnen einschließlich Lohnnebenkosten für das Fahrpersonal sowie zum Teil höheren fuhrparkbezogenen Kosten.

Moderate Kostenentwicklung

Positiv auf die Kostenentwicklung wirkten sich im Jahr 2013 die gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Kraftstoffpreise aus. Je nach Einkaufsmodalitäten (Großabnahme, eigene Betriebstankstelle, Einkaufskooperation, Auslandsbetankung, Einzelbetankung an Tankstellen) fiel die Kostenentlastung unterschiedlich hoch aus. Bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher lagen die Preise für Dieselkraftstoff nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in allen Monaten des Jahres 2013 unter den Werten der entsprechenden Vorjahresmonate – im Jahresdurchschnitt um 4,7 %. Die rückläufige Preisentwicklung setzte sich im 1. Quartal 2014 fort und unterschritt dabei die Preismarke von 110,00 Euro pro 100 l. Der hohen Preisvolatilität innerhalb eines Tages bei öffentlichen Tankstellen im vergangenen Jahr wirkten Marktgesprächen zufolge einige Transportbetriebe mit hohem Tankvolumen entgegen, indem sie versuchten, mit Tankstellen im In- und Ausland an den Knotenpunkten ihrer Hauptverkehrsrelationen Rahmenverträge abzuschließen, um sich dort günstige Einkaufspreise für Kraftstoff längerfristig zu sichern. Im Übrigen konnten bei Auslandsbetankungen in Österreich und Luxemburg noch generelle Preisvorteile gegenüber dem hiesigen Preisniveau erzielt werden.

Dieselmkraftstoff

Entgelterhöhungen des Fahrpersonals bewegten sich überwiegend entsprechend den durchschnittlichen Tarifabschlüssen zwischen 2,0 % und 3,0 %. Sie wurden oftmals auch von nicht tarifgebundenen Unternehmen gewährt. Übertarifliche Vergütungen dienten vorrangig dazu, eine Abwanderung von gutem und zuverlässigem Fahrpersonal zu verhindern, z. B. in Ballungsgebieten zu Wettbewerbern oder an Industriestandorten in andere Branchen. Kleine und mittelständische Transportbetriebe zahlten Fahrpersonal, das im nationalen Güterverkehr eingesetzt wurde, zum Teil höhere als die einfachen pauschalen Spesensätze. Häufig setzten sie ihrem Fahrpersonal mit der Einführung oder Verbesserung von Prämiensystemen Anreize für Kraftstoffeinsparung, Schadensfreiheit, Fahrzeugpflege oder gutes Palettenhandling. Fahrpersonalkosten beinhalten des Weiteren die zumeist von den Transportunternehmen bezahlten Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen gemäß dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG). Diese Kosten wurden zum Teil durch die Beantragung von Fördermitteln refinanziert.

Fahrpersonalkosten

Insbesondere große und mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen schlossen den ersten Zyklus der Aus- und Weiterbildung ihrer Fahrer bereits vor dem 10. September 2014 ab.

Fuhrparkseitig verwiesen viele Gesprächspartner des Bundesamtes auf gestiegene Aufwendungen für Reparatur- und Wartungsarbeiten infolge höherer Werkstatt- sowie Ersatzteilkosten. Um dem entgegenzuwirken, schlossen viele Transportbetriebe bei der Beschaffung von neuen Nutzfahrzeugen Full-Service-Wartungsverträge zu oft sehr günstigen Konditionen ab. Als steigender Kostenfaktor erwiesen sich erneut die Versicherungsbeiträge. Im Zuge der gegenüber dem Jahr 2012 erhöhten EEG-Umlage stiegen die Stromkosten besonders bei Unternehmen mit Kühllagern sowie produktionsnahen Logistikdienstleistungen.

Sonstige Kostensteigerungen

Insbesondere Transportunternehmen, die neben den gesunkenen Kraftstoffkosten weitere Kostensenkungsmaßnahmen mit Erfolg umsetzten, konnten ihre Gesamtkosten reduzieren. Vorwiegend im wettbewerbsintensiven innerdeutschen und grenzüberschreitenden Langstreckengeschäft nicht mehr rentabel einsetzbare Fuhrparkkapazitäten wurden abgebaut oder nach Möglichkeit beispielsweise für Beförderungen innerhalb eines Umkreises von etwa 300 km vom Betriebsstandort eingesetzt. Kleine Transportunternehmen vergaben vorstehende Beförderungsaufträge, die bisher im Selbsteintritt abgewickelt wurden, zunehmend direkt oder über Frachtenbörsen an Unterfrachtführer. Einige Transportdienstleister flaggten Lastkraftfahrzeuge in Staaten mit besseren Kostenstrukturen aus. Um die Auslastung ihrer für Stück- und Sammelgutverkehre in europaweiten Netzwerken eingesetzten Transportkapazitäten zu erhöhen, akquirierten mittelständische Transportdienstleister gezielt neue Kunden mit güterart- und warenstromaffinem Aufkommen. Netzwerkoptimierungen wurden mittels verbesserter Softwarelösungen vorangetrieben. Zudem brachten Transportunternehmen sich vermehrt in bestehende Kooperationen ein, wechselten diese zum Teil oder versuchten mitunter, selbst geeignete Kooperationsformen am Markt zu etablieren.

Kostensenkungsmaßnahmen

3.2.3 Ertragslage

Nach einem verhaltenen verkehrswirtschaftlichen Start in das Jahr 2013 verbesserte sich die Ertragslage der deutschen Transport- und Logistikdienstleister im Zuge der konjunkturellen Erholung im weiteren Jahresverlauf. Zugleich nahm der Anteil der Güterkraftverkehrsunternehmen ab, der in Marktgesprächen des Bundesamtes auf eine verschlechterte Ertragsentwicklung hinwies. Für das Jahr 2013 insgesamt wies der Großteil der in Marktgespräche eingebundenen Transportunternehmen stabile bis leicht bessere Betriebsergebnisse als für das Jahr 2012 aus. Dies korrespondiert mit der rückläufigen Entwicklung der Insolvenzen. Die Verbesserung der Ertragslage war dabei in der Regel auf ein gestiegenes Güteraufkommen und Umsatzvolumen in Verbindung

Umsatzrenditen bleiben niedrig

mit einer moderaten Kostenentwicklung aufgrund des Rückgangs der Dieselmotorkraftstoffpreise sowie die Nutzung betriebswirtschaftlicher Einsparpotenziale zurückzuführen. Schlechtere Betriebsergebnisse resultierten hingegen aus Auftragsverlusten sowie marktbedingten Reduzierungen von Beförderungsentgelten in wettbewerbsintensiven Bereichen, des Weiteren insbesondere in Fällen, in denen Transportunternehmen Gesamtkostensteigerungen aufwiesen, Auftraggeber wegen des gesunkenen Preisniveaus für Dieselmotorkraftstoff jedoch Entgelterhöhungen ablehnten. Dabei betonten in Marktgesprächen des Bundesamtes nicht nur kleine, sondern auch mittelständische Transportunternehmen, in wirtschaftliche Schwierigkeiten, teils mit existenzbedrohendem Charakter, geraten zu sein. Insgesamt lagen die Umsatzrenditen im reinen Transportsegment im Jahr 2013 überwiegend in einer Bandbreite zwischen 1 bis 3 %. Angesichts steigender Leistungs- und Qualitätsanforderungen von Auftraggebern beurteilten im Gütertransport engagierte Unternehmen ihre Betriebsergebnisse vielfach als unbefriedigend.

Im Übrigen entwickelte sich die Ertragslage je nach Aufkommens- und Kundenstruktur, der Kapazitätsauslastung, dem Anteil der im Selbsteintritt oder durch Fremdvergabe erbrachten Beförderungsleistungen sowie dem Umfang und der Komplexität der erbrachten Logistikdienstleistungen unterschiedlich. Mittelständische Transport- und Logistikdienstleister gestalteten die Kapazitätsauslastung des eigenen, dem Markt zur Verfügung gestellten Laderaums zum Teil rentabler und optimierten ihr Angebotsportfolio sowie die Kunden- und Sendungsstrukturen. Dabei folgten sie weiterhin dem Trend zu höherwertigen kundenspezifischen Transport- und Logistikdienstleistungen mit Alleinstellungsmerkmalen gegenüber Wettbewerbern. Zudem stärkten Güterkraftverkehrsunternehmen ihre Ertragskraft, indem sie sich von unrentablen Verkehren samt den entsprechenden Fuhrparkkapazitäten trennten. Mittelständische Dienstleister, die mit ihrer regionalen Direktkundschaft organisch wuchsen und zudem ihre Logistikdienstleistungen an weitere, neu gewonnene kleine und mittelständische Kunden in ihrem Einzugsgebiet vermarkten konnten, verbesserten ihre Ertragslage überdurchschnittlich.

Differenzierung

3.2.4 Investitionen

Trotz konjunktureller Erholung behielten die meisten der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Gesprächspartner von Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2013 ihre dem Markt zur Verfügung gestellten Laderaumkapazitäten bei. Der Großteil der Straßengüterverkehrsunternehmen nahm lediglich Ersatzinvestitionen im geplanten Turnus vor und hielt sich mit Erweiterungsinvestitionen weiterhin zurück. Attraktive Konditionen für den Abverkauf der Lastkraftfahrzeuggeneration mit Euro V-Technik sowie zulassungsrechtliche Sachzwänge bescherten Nutzfahrzeuganbietern dabei im Verlauf des 2. Halbjahres 2013 einen Absatzschub. Von Ausnahmen abgesehen müssen ab dem 01.01.2014 neu zugelassene Nutzfahrzeuge die Euro VI-Norm erfüllen. Selbst Transport-

Ersatzinvestitionen
überwiegen

unternehmen, die bereits auf die ausschließliche Beschaffung von Euro VI-Fahrzeugen umgeschwenkt waren, orderten noch einmal Euro V-Fahrzeuge. Im Nah- und Regionalverkehr tätige Güterkraftverkehrsunternehmen, deren Investitionszyklen aufgrund der geringeren jährlichen Laufleistung im Allgemeinen länger sind als im Fernverkehr, konsolidierten ihren Fuhrpark teilweise ebenfalls auf die Schadstoffklasse S 5 (Euro V). Vor allem kleinere Transportbetriebe erwarben zudem gebrauchte, technisch gut instand gehaltene Euro V- bzw. EEV-Fahrzeuge.

Der Anteil von Euro VI-Fahrzeugen in den Fuhrparks steigt seit ihrer herstellerübergreifenden Verfügbarkeit im Jahr 2013 nur zögerlich an. Grund ist nach Angaben der Unternehmen die fehlende Planungs- und Kalkulationssicherheit, da die künftige Ausgestaltung der Mautsätze und die Mauteinstufung der Euro VI-Fahrzeuge noch unbekannt sind. Vor allem viele kleine und mittelgroße Transportunternehmen lehnten es im Jahr 2013 daher noch ab, in größerem Umfang in Euro VI-Fahrzeuge zu investieren. Zudem hemmte u. a. das gegenüber Euro V-Fahrzeugen deutlich höhere Kaufpreisniveau Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge. Um im Falle einer hohen Mautspreizung zwischen den Schadstoffklassen S 5 und S 6 einer möglichen hohen Entwertung eines kompletten Euro V-Fuhrparks vorzubeugen, nahmen Transportunternehmen teilweise eine Mischbeschaffung beider Fahrzeugklassen vor. Ein Teil der Güterkraftverkehrsunternehmen mit großem Fuhrpark setzte im Rahmen von Ersatzbeschaffungen im Laufe des Jahres 2013 bereits ausschließlich auf Euro VI-Fahrzeuge. Beweggründe waren eher erzielbare günstigere Einkaufskonditionen bei höheren Abnahmekontingenten oder Sonderausstattungs- und Sicherheitspakete sowie sehr günstige Full-Service-Wartungsverträge. Zudem neigen große Akteure am Güterkraftverkehrsmarkt – nach erfolgreicher Erprobung von Testfahrzeugen in der Praxis – grundsätzlich eher dazu, frühzeitig mit der neuesten verfügbaren Fahrzeugtechnik bei der Kundschaft Präsenz zu zeigen.

Euro VI-Anteil steigt langsam

Als Hauptgrund für die geringe Bereitschaft, Investitionen zur Erweiterung des Fuhrparks zu tätigen, nannten viele Transportdienstleister in Marktgesprächen das niedrige Niveau der Beförderungsentgelte. In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld erwirtschafteten viele kleinere Frachtführer zuletzt noch keine hinreichenden Rücklagen, um Erweiterungsinvestitionen in größerem Umfang realisieren zu können. Einige Transportunternehmen gaben an, ihren Fuhrpark nicht aufzustocken, da sie kein geeignetes Fahrpersonal fänden. Erweiterungsinvestitionen in ihren Fuhrpark nahmen insbesondere größere Transport- und Logistikdienstleister vor, die neue Direktkunden gewannen. Ferner erweiterten einige mittelständische Unternehmen aufgrund der höheren Nachfrage im Schüttgutsegment ihre dem Markt bereitgestellte Fuhrparkkapazität deutlich.

Erweiterungsinvestitionen

Bei der Fuhrparkfinanzierung tendierte ein Teil der Unternehmen wieder mehr zum Kauf über klassische Finanzierungskanäle, soweit die monatlichen Darlehensraten wegen des niedrigen Zinsniveaus niedriger ausfielen als die Leasingraten. Ferner reduzierte der

Fuhrparkfinanzierung

auch bei kleinen Transporteuren zu beobachtende Trend zur Fremdvergabe die Erfordernis, Aufkommensschwankungen und -spitzen über flexible Mietangebote zu kompensieren. Jenseits dessen nutzten kleinere Unternehmen wegen ihrer häufig geringen Eigenkapitalquote und gestiegener Kreditsicherheitsanforderungen von Banken eher zwangsläufig weiterhin Miet- und Leasingangebote.

Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes wiesen Transport- und Logistikdienstleister vermehrt auf eine steigende Volatilität ihres Auftrags- und Güteraufkommens hin, d.h. auf kurzfristig stark schwankende Gütermengen in Verbindung mit tendenziell immer kürzeren Voravisierungen und zeitlichen Terminvorgaben für deren Abholung bzw. Zustellung. Die Ursachen für die steigende Volatilität sind vielfältig. Die Wirtschafts- und Finanzkrise löste allgemein eine hohe, noch nachwirkende Verunsicherung aus. Diese führte zu einem vorsichtigeren Agieren „auf Sicht“. Die starke Ausweitung der Produktsortimente nebst individualisierten Produktvarianten, kürzere Produktlebenszyklen und die Anpassung der Produktion an schwankende Rohstoffpreise sowie deren Absicherung gegen Ausfallrisiken erhöhen die Komplexität der Steuerung und Aufrechterhaltung der zunehmend internationaler werdenden Lieferketten. Für dieses Supply Chain Management und die bedarfsgerechte Absatzplanung setzen große Auftraggeber zunehmend Simulations- und Prognosesoftware ein. Ein weiterer Grund für die Zunahme der Volatilität ist das geänderte Kaufverhalten im Zuge des schnell steigenden Internethandels, insbesondere im stark wachsenden Business-to-Consumer-Bereich (B2C). Als Folge dieser Entwicklungen verstärkt sich der Trend zu kleineren Abnahmemengen, die überdies unregelmäßiger und kurzfristiger bestellt werden; die Kundschaft selbst muss insgesamt häufiger und zudem flexibler beliefert werden. Im Zuge dessen nehmen Ad hoc-Aufträge tendenziell zu und Aufträge werden zum Teil später als bislang avisiert und im Wochenverlauf inhomogen erteilt.

Volatilität

Die steigende Volatilität spiegelt sich in geänderten Anforderungen der verladenden Wirtschaft wider. So wird von Transport- und Logistikdienstleistern nicht selten eine flexible Anpassung an stark schwankende Auftragsmengen ohne festen Rhythmus und ohne Mengengarantie sowie die sichere Bereitstellung von Laderaum zur termingerechten Bewältigung auch von volatilen Auftragspitzen erwartet. Da dies teilweise ohne eine frühzeitige Einbindung der Frachtführer in die Aufkommensplanung erfolgt, wachsen die Herausforderungen des Transportgewerbes bezüglich der anforderungsgerechten Planung und Bereithaltung einer betriebswirtschaftlich sinnvollen, d. h. regelmäßig und bestmöglich ausgelasteten Fuhrparkkapazität sowie des entsprechend benötigten Fahrpersonals. Logistikdienstleister sollen auf Störungen in den Liefernetzwerken noch flexibler und schneller als bisher reagieren, indem sie ihre Transportnetzwerke innerhalb kürzerer Reaktionszeiten an geänderte Rahmenbedingungen anpassen – gegebenenfalls unter Einbeziehung anderer Verkehrsträger.

Die steigende Volatilität des Güteraufkommens sowie die höheren Leistungsanforderungen der Auftraggeber bedingen Anpassungen auf Seiten der Transport- und Logistikdienstleister. Vor allem mittelständische und große Transportunternehmen akquirierten gezielt weitere Kunden für die von ihnen bedienten Verkehrsrelationen, um ihr volatiles Güteraufkommen über zusätzliche Mengen aus dem dann breiteren Kundenportfolio besser kompensieren zu können. Dies galt in besonderem Maße für die Flächenbedienung im Rahmen von Stückgut- und Sammelgutverkehren. Einige Transport- und Logistikdienstleister führten mit Auftraggebern vermehrt Gespräche, damit diese ihre sich nicht selten bereits abzeichnenden Auftragsspitzen frühzeitiger avisieren und zu einer Entzerrung oder Glättung von Liefermengen beitragen. Sofern Frachtführer keinen hinreichenden Einfluss auf volatile Auftragsvolumina einzelner Auftraggeber sahen, trennten sie sich von dauerhaft nicht mehr rentabel einsetzbaren Fuhrparkkapazitäten. Ansonsten wurden Auftragsspitzen entweder über zusätzlich angemietete Lastkraftfahrzeuge oder im Wege der Fremdvergabe abgedeckt.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im Jahr 2013 setzte sich die seit drei Jahren anhaltende Entwicklung sinkender Insolvenzen in Deutschland fort. Die Anzahl der Insolvenzen über alle Wirtschaftsbereiche lag nach der offiziellen Statistik mit insgesamt 25.995 um rund 8,1 % unter dem entsprechenden Wert des Jahres 2012. Hintergrund ist die im Jahr 2013 stabile Konjunktur in Deutschland. Bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit eigenem Fuhrpark gingen die Insolvenzen im Vergleichszeitraum um 4,2 % auf 803 zurück. Die Insolvenzen von Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark sanken um 9,7 % auf 336 Verfahren. Damit war der Rückgang bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit eigenem Fuhrpark geringer ausgeprägt als im Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche. Die Insolvenzquote im Wirtschaftsbereich Güterbeförderung im Straßengüterverkehr und Umzugstransporte lag nach Auskunft des Verbandes der Vereine Creditreform e.V. mit 496 Insolvenzen im Jahr 2013 pro 10.000 bestehender Unternehmen weiterhin erheblich höher als im gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt mit 82 Insolvenzen pro 10.000 bestehender Unternehmen.

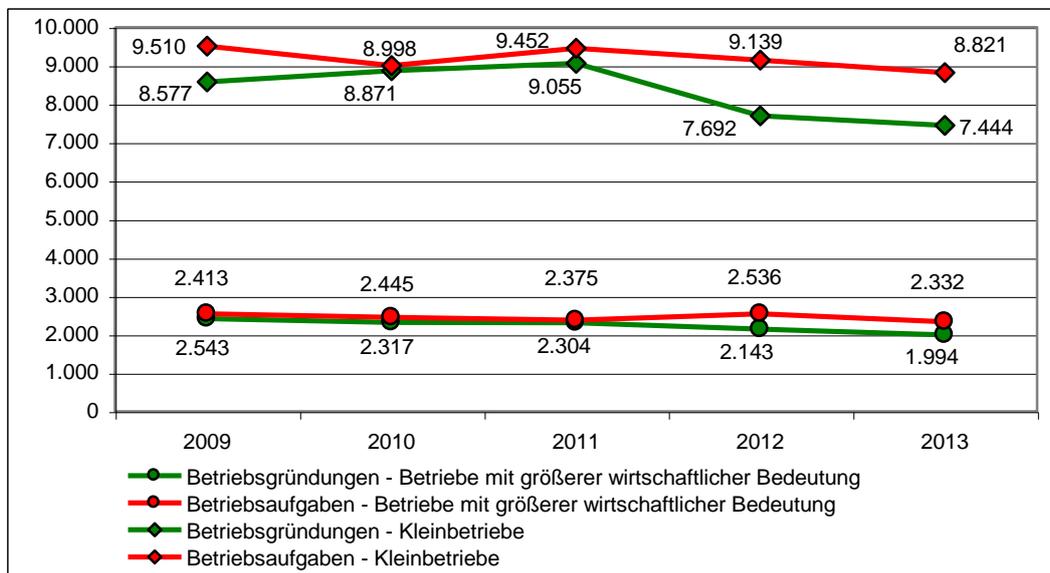
Insolvenzen

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Nachdem es bereits im Jahr 2012 zu einem deutlichen Rückgang gekommen war, nahm die Anzahl der Betriebsgründungen im Bereich Landverkehr im Jahr 2013 weiter ab. Bei kleinen Unternehmen verzeichneten die offiziellen Statistiken gegenüber dem Jahr 2012 eine Abnahme der Betriebsgründungen um 3,2 % auf 7.444. Bei Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung gingen die Betriebsgründungen im Jahr 2013 um 7,0 % auf 1.994 zurück. Gleichzeitig sank die Anzahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen von Kleinunternehmen im Jahr 2013 um 3,5 % auf 8.821. Die

Gewerbeanmeldungen weiter gesunken

Betriebsaufgaben von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung nahmen gegenüber dem Jahr 2012 um 8,0 % auf 2.332 ab.

Schaubild 10: Anzahl der Betriebsgründungen und Betriebsaufgaben nach Betriebsgröße in den Jahren 2009 bis 2013



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Hinter dem Rückgang der Betriebsgründungen im Bereich Landverkehr stehen verschiedene Gründe: Aufgrund der relativ guten Situation auf dem deutschen Arbeitsmarkt ziehen viele Menschen ein Angestelltenverhältnis dem unternehmerischen Risiko einer Existenzgründung – gerade vor dem Hintergrund der geringen Renditen in diesem Wirtschaftsbereich – vor. Ein weiterer Aspekt bei der Gründung von Kleinunternehmen ist, dass seit dem Jahr 2012 der Rechtsanspruch auf eine geförderte Gründung aus der Arbeitslosigkeit abgeschafft wurde.⁸ Insgesamt zeigt sich bereits seit einigen Jahren ein Rückgang der Anzahl der im Bereich Landverkehr tätigen Unternehmen: Seit dem Jahr 2008 ist die Anzahl der neu gegründeten Unternehmen im Bereich Landverkehr kontinuierlich kleiner als die Anzahl der Unternehmen, die aus dem Sektor ausscheiden. Im Jahr 2013 lag der Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung/Anmeldungen und Betriebsaufgaben/Abmeldungen in den Handels- und Gewerberegistern) im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung bei - 338 und bei Kleinunternehmen bei - 1.377.

Weniger Betriebsgründungen

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Das Jahresaufkommen der Güterbahnen im öffentlichen Verkehr in Deutschland verzeichnete im Jahr 2013 mit insgesamt rund 373,7 Mio. t ein Plus von 2,1 %. Die

Mengen- und Leistungsentwicklung

⁸ Am 23.11.2011 wurde das Gesetz zur Verbesserung der Eingliederungschancen am Arbeitsmarkt verabschiedet, das auch Änderungen und Kürzungen beim Gründungszuschuss beinhaltet. Der Gründungszuschuss wurde mit der Änderung zu einer Ermessensleistung der Bundesagentur für Arbeit.

Verkehrsleistung stieg um 2,3 % auf 112,6 Mrd. tkm. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass in den zugrundeliegenden Berichtskreis zusätzliche Eisenbahnunternehmen aufgenommen wurden, die bereits in den Vorjahren auf dem deutschen Schienennetz gefahren sind, deren Aufkommens- und Leistungswerte bisher jedoch unberücksichtigt geblieben sind. Ohne eine Aufnahme dieser Unternehmen wäre im Jahr 2013 für die Beförderungsmenge laut Statistischem Bundesamt eine annähernde Stagnation (+0,1 %) und für die Verkehrsleistung ein leichter Rückgang (-0,6 %) zu verzeichnen gewesen.⁹ Die in der ersten Jahreshälfte 2013 zu verzeichnenden Verluste bei Aufkommen (-1,1 % bzw. 0,9 Mio. t) und Leistung (-2,4 % bzw. 1,0 Mrd. tkm) wurden in der zweiten Jahreshälfte mehr als ausgeglichen. Entscheidend geprägt wurde das Mengen- und Leistungswachstum von der Entwicklung der „Sonstigen Produkte“, die im Vergleichszeitraum ein Plus von 7,8 Mio. t (+10,2 %) bzw. 2,8 Mrd. tkm, (+7,3 %) verbuchten. Darunter zeigten insbesondere Verkehre mit unbekannter Gutart, die überwiegend dem Kombinierten Verkehr zuzuordnen sind, eine hohe Dynamik. Weiterhin wiesen innerhalb dieser Güterabteilung Sammelgutverkehre ein deutliches Wachstum um 1,1 Mio. t (+57,9 %) bzw. 0,4 Mrd. tkm (+36,6 %) auf. Ursächlich für die beschriebene positive Entwicklung der Kombinierten Verkehre dürften dabei insbesondere die Meldungen der zusätzlichen Berichtsunternehmen sein.

Nach deutlichen Verlusten im Vorjahr zeigte sich im Jahr 2013 die Aufkommensmenge beim Binnenverkehr mit 247,5 Mio. t (+0,4 Mio. t bzw. +0,1 %) stabil, die Verkehrsleistung verzeichnete hingegen – insbesondere aufgrund von deutlichen Leistungssteigerungen in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (+24,3 %) – ein vergleichsweise deutliches Wachstum um 1,3 Mrd. tkm bzw. 2,2 % auf 57,6 Mrd. tkm. Aufkommens- und Leistungsrückgänge waren beim Binnenverkehr vor allem im Bereich der Montangüter und Baustoffe sowie der chemischen Erzeugnisse festzustellen. Diese Rückgänge konnten jedoch aufgrund der Aufkommens- und Leistungszuwächse bei Mineralöl- und Kohlentransporten sowie beim Kombinierten Verkehr ausgeglichen werden.

Binnenverkehr

Auf den grenzüberschreitenden Relationen stellte sich die Entwicklung im Jahr 2013 überwiegend positiver dar als noch im Vorjahr. Die Aufkommenssteigerungen beim grenzüberschreitenden Empfang (+8,1 %) und Versand (+0,5 %) waren dabei unterschiedlich stark ausgeprägt. Eine ebenfalls positive Entwicklung nahm die Verkehrsleistung beim grenzüberschreitenden Empfang mit einem Plus von 2,5 %. Dagegen zeigten sich beim grenzüberschreitenden Versand erneut Rückgänge; mit 2,3 % fielen diese jedoch gemäßiger aus als im Jahr 2012. Während bei den ausgehenden Verkehren insbesondere die „Sonstigen Produkte“ für positive Impulse sorgten, profitierten die eingehenden Verkehre darüber hinaus von einer verstärkten Nachfrage nach chemischen Erzeugnissen, Fahrzeugen, Kohlen und Mineralölerzeugnis-

Grenzüberschreitender Verkehr

⁹ Soweit nicht explizit gekennzeichnet, beziehen sich die im weiteren Verlauf gemachten statistischen Angaben zu Verkehrsaufkommen und -leistung auf die vom Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Jahreswerte einschließlich der neu in den Berichtskreis einbezogenen EVU.

sen. Das stärkste prozentuale Aufkommens- und Leistungswachstum zeigte sich im zurückliegenden Jahr mit 14,9 % bzw. 11,5 % bei den Durchgangsverkehren. Das Wachstum im Transit durch Deutschland wurde dabei erneut vor allem von der Güterabteilung „Sonstige Güter“ geprägt. Hierzu dürften insbesondere der oben genannte statistische Effekt sowie die verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa beigetragen haben.

Tabelle 5: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsrelationen
- Veränderungen im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2012

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ¹	Verkehrsleistung In Mrd. tkm		Veränderungen in % ¹
	2012	2013		2012	2013	
Binnenverkehr	247,1	247,5	0,1	56,3	57,6	2,2
Versand in das Ausland	45,3	45,5	0,5	20,3	19,8	-2,3
Empfang aus dem Ausland	58,2	62,9	8,1	23,2	23,7	2,5
Durchgangsverkehr	15,5	17,8	14,9	10,3	11,5	11,5
Insgesamt	366,1	373,7	2,1	110,1	112,6	2,3

¹ Die Veränderungen wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung

Bei den Wechselverkehren mit den zehn aufkommensstärksten Staaten zeigten Belgien, Frankreich, Italien, die Niederlande und Tschechien ein insgesamt positives Wachstum. Mit Ausnahme von Frankreich (+1,8 %) lag das Aufkommen um mindestens 7,8 % über dem jeweiligen Vorjahresaufkommen. Während die Aufkommensmenge bei Verkehren von und nach der Slowakei insgesamt stagnierte, verzeichnete das jeweilige Verkehrsaufkommen zwischen Deutschland und Österreich, Polen, Schweden sowie der Schweiz erneut eine negative Entwicklung. Bei der Schweiz zeigte sich diese jedoch lediglich bei den Verkehren in Richtung der Schweiz. Die mit Abstand deutlichsten Zuwächse waren beim Empfang aus den Niederlanden, insbesondere aus Amsterdam, sowie beim Wechselverkehr mit Italien zu beobachten.

Wechselverkehre mit dem Ausland

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

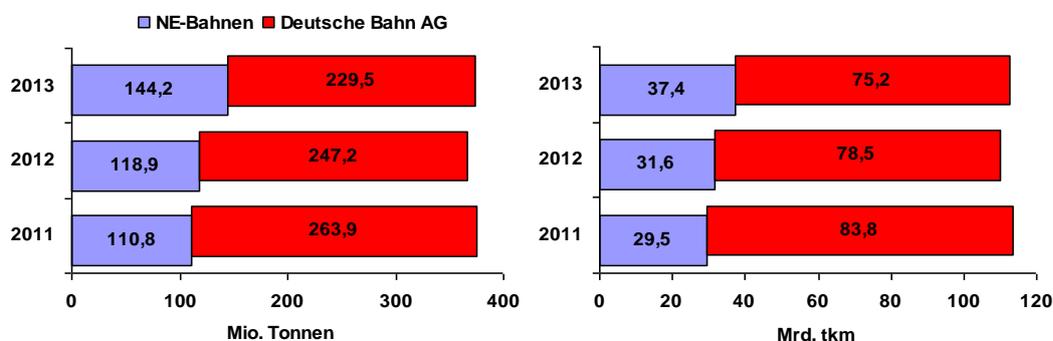
Die beschriebene statistische Mengen- und Leistungsentwicklung wurde im Jahr 2013 erneut deutlich von den negativen Leistungskennzahlen des Marktführers beeinflusst. Nach eigenen Angaben reduzierte sich das seitens der Deutschen Bahn AG in Deutschland beförderte Transportaufkommen im Jahr 2013 um 7,2 % bzw. 17,7 Mio. t auf rund 229,5 Mio. t.¹⁰ Damit lag der Aufkommensrückgang auf einem dem Vorjahr vergleichbaren Niveau (-6,3 % bzw. -16,7 Mio. t). Die Mengenrückgänge resultierten laut Angaben der Deutschen Bahn AG dabei aus einer Vielzahl nationaler wie internationaler Einflussfaktoren, z.B. der schwachen Konjunktur in Kernbranchen wie der Stahlindustrie, den Folgen des sommerlichen Hochwassers in Deutschland oder des starken

Marktanteilsentwicklung

¹⁰ Vgl. Deutsche Bahn. DB Mobility Logistics. Geschäftsbericht 2013 und Daten und Fakten 2013. April 2014.

Wettbewerbs durch den Straßengüterverkehr. Die Verkehrsleistung zeigte sich nach 2012 (-6,3 % bzw. -5,3 Mrd. tkm) ebenfalls von einem erneuten Rückgang betroffen. Dieser fiel mit 4,2 % bzw. 3,3 Mrd. tkm gegenüber dem Vorjahr jedoch etwas gemäßiger aus. Die Marktanteile von DB Schenker Rail am Gesamtaufkommen im deutschen Schienengüterverkehr haben sich bei Zugrundelegung der veröffentlichten Zahlen entsprechend deutlich reduziert. Aus den Angaben der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes errechnet sich für die Verkehrsleistung im Jahr 2013 ein gestiegener Marktanteil der NE-Bahnen von 33,2 % (2012: 28,6 %, 2011: 26,0 %). Deren Marktanteil beim Verkehrsaufkommen erhöhte sich von 29,6 % im Jahr 2011 und 32,5 % im Jahr 2012 auf aktuell 38,6 %.

Schaubild 11: Verkehrsaufkommen und -leistung von NE-Bahnen und Deutsche Bahn AG
- Vergleich der Jahre 2011, 2012 und 2013



Quelle: Deutsche Bahn AG. Eigene Darstellung.

In den Marktanteilsverschiebungen spiegeln sich die Aussagen von der Mehrzahl der in Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wieder. Mehrheitlich berichteten sie über eine zumindest konstante Auftrags- und Beschäftigungslage auf hohem Niveau. Überwiegend war es den NE-Bahnen dabei möglich, den vorhandenen Fuhrpark sowie das zur Verfügung stehende Personal voll auszulasten. Nicht selten wurde, insbesondere von EVU mittlerer Größe, auch von deutlichen Mengensteigerungen berichtet. Mehrfach wurde darauf verwiesen, dass die Marktteilnehmer im Falle ausreichend zur Verfügung stehender personeller Ressourcen weitere Aufträge hätten übernehmen können. Vereinzelt seien Transporte aufgrund der angespannten Personalsituation in Abhängigkeit von ihrer Dringlichkeit durchgeführt worden. Über eine rückläufige Auftragslage berichteten insbesondere kleinere EVU, deren Tätigkeitsschwerpunkt in der regionalen Bedienung von Anschluss- bzw. Ladestellen liegt.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Die intramodale Wettbewerbssituation wurde im Jahr 2013 von den Eisenbahnunternehmen sehr unterschiedlich bewertet. Während Marktteilnehmer in Marktsegmenten, in denen auch (ehemalige) Staatsbahnen bzw. deren Tochterunternehmen tätig waren, einen intensiven Wettbewerb verzeichneten, beschrieben sie die Wettbewerbsintensität in anderen Marktsegmenten aufgrund einer guten Auftragslage als vergleichsweise

Wettbewerbssituation

gering. Die Mehrzahl der Marktteilnehmer, die in einem direkten Wettbewerb zum Marktführer standen, sahen sich in der zweiten Jahreshälfte einem zunehmenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Der Marktführer sei im Jahr 2013 vereinzelt auch in direkte Konkurrenz zu den regionalen Anschlussbahnen getreten. Intermodal wurde im Jahr 2013 über einen anhaltend intensiven Preiswettbewerb durch den Straßengüterverkehr berichtet.

Die Mehrzahl der befragten Marktteilnehmer berichtete über Kostensteigerungen in einem insgesamt niedrigen einstelligen Prozentbereich. Die bedeutendsten Steigerungen hätten sich bei den Trassen- und Stromkosten sowie bei den Personalkosten gezeigt. Letztere wiesen, vor allem in Abhängigkeit des Einsatzes von Leihpersonal sowie notwendig gewordener Anpassungen beim Lohnniveau festangestellter Mitarbeiter, eine größere Schwankungsbreite auf. Im gesamten Bundesgebiet berichteten befragte EVU zudem über zusätzliche Kosten aufgrund einer nur (vorübergehend) eingeschränkt nutzbaren Schieneninfrastruktur. Von hochwasserbedingten Schäden zeigten sich dabei vor allem die im östlichen und/oder südlichen Bundesgebiet tätigen Eisenbahnunternehmen betroffen. Darüber hinaus berichtete eine zunehmende Zahl von Eisenbahnunternehmen bundesweit über Betriebskosten, die ihnen im Jahr 2013 zusätzlich im Rahmen von Streckensperrungen, Streckenruhen sowie durch eine zunehmende Zahl von Langsamfahrstellen entstanden seien. Als Gründe wurden neben einer hohen Zahl von Baustellen beispielsweise fehlendes Personal in Stellwerken, Verschleiß an Weichen und baufällige Brücken genannt. Während die Kostensteigerungen aufgrund der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise in den Gesprächen des Bundesamtes bisher nur eine untergeordnete Rolle spielten, zeigten sich die Marktteilnehmer beunruhigt über mögliche Folgen, die dem Eisenbahngewerbe aufgrund der bevorstehenden Novellierung des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) bzw. der EEG-Umlage entstehen könnten. Insbesondere kleinere, regional tätige EVU erwarten künftig zudem deutliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit der Einführung zusätzlicher technischer Standards wie ETCS auf Hauptstrecken. Als Folge müssten die Unternehmen abwägen, ob unter den geänderten Rahmenbedingungen künftig eine Nachrüstung der eigenen Lokomotiven, eine Neuanschaffung, eine mögliche Umwegstrecke oder eine Aufgabe der betroffenen Verkehre wirtschaftlicher erscheint. Die Kosten für Wartung und Reparatur des Fuhrparks wurden, ebenso wie für die Ersatzteilbeschaffung, als weitgehend konstant beschrieben. Positive Impulse ergaben sich für die Marktteilnehmer aufgrund der rückläufigen Dieselpostenentwicklung. In Abhängigkeit von der Zusammensetzung ihrer Fuhrparks bzw. deren Einsatzgebieten sowie bestehenden Preisgleitvereinbarungen konnten die Eisenbahnunternehmen hiervon in einem sehr unterschiedlichen Maße profitieren.

Kostenentwicklung

Die Möglichkeit zur Kostenweitergabe stellte sich je nach Fristigkeit der Vertragsverhältnisse sowie in Abhängigkeit von der Größe und Ausrichtung der Unternehmen teils

Entgelte

sehr unterschiedlich dar. Der überwiegende Teil der Unternehmen berichtete über eine insgesamt leicht positive Tendenz bei der Preisentwicklung. Vorteile zeigten sich insbesondere bei solchen Marktteilnehmern, die entweder über entsprechende Gleitklauseln bei den gestiegenen Kostenfaktoren oder über einen hohen Anteil an Neu- bzw. Ad-hoc-Verkehren verfügten. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für Traktionsleistungen einschließlich dem Kombinierten Verkehr für das Jahr 2013 Preissteigerungen von durchschnittlich 1,6 % gegenüber dem Vorjahr aus. Der vergleichsweise geringe Anstieg dürfte u. a. darauf zurückzuführen sein, dass die Marktführer im Kombinierten Verkehr ihren Tätigkeitsbereich im Jahr 2013 zunehmend weiter auf die Märkte der Wettbewerber ausgeweitet haben und hierbei verstärkt preislich zueinander in Wettbewerb getreten sind. Einen deutlicheren Anstieg von durchschnittlich 3,4 % verzeichneten hingegen Einzelwagen- und Ganzzugverkehre. Laut eigener Aussage konnten regionale Eisenbahnunternehmen bei Kooperationsverkehren jedoch nur bedingt an den Preissteigerungen partizipieren. Über erschwerte Verhandlungen zur Kostenweitergabe berichteten Marktteilnehmer bei Verkehren, bei denen ein vergleichsweise einfacher Umstieg auf die Straße möglich erscheint. Ebenfalls ließen sich Unterschiede bei den Preisverhandlungen in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße des Auftraggebers feststellen.

Die überwiegende Zahl der Marktteilnehmer berichtete über eine gleichbleibende bis leicht verbesserte Ertragssituation. Eine tendenziell positive Beeinflussung der Ertragslage zeigte sich vor allem bei Unternehmen, die sich im Jahresverlauf gezielt von nicht-auskömmlichen Aufträgen getrennt haben. Hierzu zählten insbesondere die (ehemaligen) Staatsbahnen. Vor allem kleinere und mittlere Eisenbahnverkehrsunternehmen gaben an, dass sie ihre Ertragslage im Rahmen von Umsatzsteigerungen konstant halten bzw. verbessern konnten. Im Einzelfall konnten in Abhängigkeit von den jeweiligen Rahmenbedingungen zahlreiche weitere positive (Effizienzsteigerungen etc.) wie negative (Hochwasser etc.) Einflussfaktoren beobachtet werden. Rationalisierungspotenziale werden von Marktteilnehmern derzeit nur in einem begrenzten Maße gesehen. Möglichkeiten bestünden beispielsweise im Zusammenhang mit der Beschaffung innovativer Fahrzeugtechnik sowie im Rahmen veränderter Produktionskonzepte. Wenigen Möglichkeiten zur Kosteneinsparung stehen laut Marktteilnehmern steigende finanzielle Belastungen gegenüber, die sich für die Unternehmen aus einer zunehmenden Anzahl von Auflagen ergeben. Ferner erklärten mehrere Marktteilnehmer, dass von Seiten der Auftraggeber eine immer stärkere kundenspezifische Ausrichtung und Flexibilität gefordert werde, im Gegenzug jedoch immer weniger Sicherheiten gewährt bzw. Aufkommensmengen garantiert würden. Bei kleinen EVU stand die jeweilige Ertragssituation zunehmend in einer Abhängigkeit zu auftretenden Problemen an den zumeist älteren Lokomotiven. Die Ertragssituation zeigte sich in diesen Fällen aufgrund einer fehlenden Schadensabsicherung von anfallenden Reparaturen, der

Ertragslage

notwendigen Ersatzteilbeschaffung sowie den hieraus resultierenden Ausfallzeiten belastet.

Sofern kleine und mittlere EVU im zurückliegenden Jahr Investitionen in Lokomotiven vornahmen, erfolgte die Beschaffung von Fahrzeugen vorwiegend über den Gebrauchtfahrzeugmarkt. Dabei konnte eine zunehmende Zahl gebrauchter Lokomotiven aus dem Bestand der Deutschen Bahn AG übernommen werden. Investitionen in Neufahrzeuge wurden im Jahr 2013 hingegen überwiegend durch finanzkräftige Eisenbahn- oder Lokvermietunternehmen getätigt. Sofern auch in kleinen und mittleren EVU Überlegungen zur Neubeschaffung von Lokomotiven angestellt wurden, standen diese zumeist in einem unmittelbaren Zusammenhang mit möglichen Einsparpotenzialen, beispielsweise mit der Umgehung einer Doppeltraktion oder dem Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen. Die Verfügbarkeit von gebrauchten und neuen Lokomotiven wurde – unabhängig davon, ob es sich um Kauf- oder Mietfahrzeuge handelte – grundsätzlich als gut bezeichnet. Im Bereich der Eisenbahnwaggons zeigten sich im zurückliegenden Jahr Engpässe bei der Verfügbarkeit von flexibel einsetzbaren Containertragwagen und Doppeltaschenwagen. Die Nachfrage nach entsprechendem Wagenmaterial spiegelte sich im Beschaffungsverhalten der großen Eisenbahn- und Vermietunternehmen wider. Insgesamt wurden speziell für den Kombinierten Verkehr dabei Fahrzeugbestellungen in einer mittleren dreistelligen Anzahl in Auftrag gegeben. Neben einer verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit erhoffen sich die Auftraggeber hierdurch weitere Wettbewerbsvorteile. Als vorteilhaft bei der Beschaffung von Neufahrzeugen bewerten die Marktteilnehmer insbesondere die Möglichkeit, die Fahrzeuge in Zusammenarbeit mit dem Hersteller gezielt für ihren späteren Einsatz optimieren zu können, beispielsweise durch einen deutlich reduzierten Eigengewichtsanteil oder eine besonders flexible Einsetzbarkeit. Generell dürfte in den nächsten Jahren mit einer zunehmenden Zahl innovativer Fahrzeugkonzepte zu rechnen sein, zumal seitens der Europäischen Kommission beschlossen wurde, mit der Gründung von „Shift2Rail“ die Innovationsförderung im Eisenbahnbereich deutlich auszubauen.¹¹

Fahrzeuge

Die Möglichkeiten, neues Fahrpersonal zu finden, waren im zurückliegenden Jahr erneut abhängig von den jeweils gegebenen Rahmenbedingungen in den Unternehmen (Verdienstmöglichkeiten, Arbeitszeiten, Einsatzgebiet, Prämien etc.). Das Fahrpersonal sah sich hierdurch verstärkt in der vorteilhaften Situation, zwischen verschiedenen Arbeitgebern wählen zu können. Die Personalgewinnung wurde ebenso wie die Verfügbarkeit als zunehmend schwierig beschrieben. Während bisher vornehmlich die Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnunternehmen im Güterverkehr im Wettbewerb zueinander standen, wurde vereinzelt darüber berichtet, dass es aufgrund eines sich anpassenden Lohnniveaus im vergangenen Jahr auch Abwanderungen von Lokführern

Personal

¹¹ Mit der Initiative „Shift2Rail“ soll im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften mithilfe zusätzlicher Investitionen das Fahrgast- und Frachtaufkommen auf Europas Schienenwegen erhöht werden. (Vgl. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1250_de.htm)

zum Personenverkehr gegeben habe. Dem Bestreben vieler Eisenbahnunternehmen, den Personalbedarf künftig verstärkt über die Ausbildungstätigkeit im eigenen Unternehmen abzudecken, standen im vergangenen Jahr Schwierigkeiten bei der Suche nach geeigneten Auszubildenden entgegen. Nicht selten wurden daher vorhandene Mitarbeiter gezielt für den Einsatz in gleich mehreren Unternehmensbereichen (weiter-) geschult. Die Weiterbildung des eigenen Personals ermöglicht den Marktteilnehmern laut eigener Aussage eine vergleichsweise flexible Einsetzbarkeit und erhöht in der Regel dessen Motivation ebenso wie die Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen. Die Verfügbarkeit von Wagenprüfern sowie Disponenten mit einem entsprechenden Eisenbahnfachwissen wurde seitens der Unternehmen im Jahr 2013 als problematischer angesehen als bei den Lokführern.

Nach der Konsolidierungsphase der vergangenen Jahre zeigten sich die (ehemaligen) Staatsbahnen im Jahr 2013 vergleichsweise zurückhaltend in Bezug auf mögliche Übernahmeaktivitäten. Stattdessen konnten zunehmend Tendenzen in Richtung einer Intensivierung der unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit beobachtet werden. Neben der Zusammenlegung der Schienenlogistikaktivitäten des Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmens VTG AG und des Logistikdienstleisters Kühne+Nagel zum 1. Januar 2014¹² zeigten sich weiterhin Tendenzen zu einer verstärkten Zusammenarbeit vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr. Zur Nutzung möglicher Synergieeffekte ließen sich verstärkt Tendenzen zu einer Vermischung der etablierten Produktionssysteme beobachten. Beispielsweise werden im Kombinierten Verkehr zunehmend kontinentale und maritime Verkehre miteinander verbunden. Über die Internetplattformen von Railcargo-Online und Freit-One¹³ steht der Schienengüterverkehrsbranche seit dem Jahr 2013 ein zusätzliches Angebot zum Austausch von Ladung bzw. freien Kapazitäten zur Verfügung. Daneben konnten zahlreiche Initiativen beobachtet werden, mit deren Hilfe potenziellen Nutzern der Zugang zum Schienengüterverkehr, insbesondere zum Kombinierten Verkehr, erleichtert werden soll.

Weitere Entwicklungen

4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zeigte sich im Jahr 2013 erneut ein deutliches Wachstum sowohl beim Verkehrsaufkommen (9,0 %) als auch bei der Verkehrsleistung (+6,6 %). Die Wachstumsraten, die in dieser Höhe insbesondere dem unter 4.2 beschriebenen statistischen Effekt geschuldet sein dürften, wurden zudem von einer äußerst dynamischen Entwicklung im Bereich der Sattelzuganhänger beeinflusst. Daneben zeigten sich deutlich unterschiedliche Veränderungsraten in Abhängigkeit von der Hauptverkehrsrelation sowie dem Ladungszustand und der Start- bzw. Zielregion.

Gesamtentwicklung

¹² Vgl. hierzu Pressemitteilung VTG vom 27.09.2013 unter www.vtg.de.

¹³ Vgl. hierzu Unternehmensangaben der Anbieter unter www.railcargo-online.de und www.freit-one.de.

Im Jahr 2013 wurden im Kombinierten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern rund 6,5 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Units) befördert. Die Zahl der beförderten TEU lag damit, ebenso wie die Anzahl der beförderten Ladeeinheiten, um 3,7 % über dem Vorjahresniveau. Auf allen Hauptverkehrsrelationen wurde das Gesamtjahresergebnis positiv von der Aufkommensentwicklung der zweiten Jahreshälfte beeinflusst. Nach Verlusten im ersten Halbjahr lag das Jahresergebnis 2013 beim Binnenverkehr in etwa auf Vorjahresniveau (0,3 %). Starke Zuwächse zeigten sich mit 25,6 % hingegen beim Durchgangsverkehr. Die grenzüberschreitenden Verkehre wiesen bei Verkehren nach Deutschland (+1,5 %) sowie beim Versand ins Ausland (+1,9 %) jeweils positive Wachstumsraten auf. Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen konnten die Durchgangsverkehre einen deutlichen Anteilsgewinn verzeichnen (2012: 11,1 %, 2013: 13,4 %). Während sich die grenzüberschreitenden Verkehre weitgehend stabil zeigten, war der Anteil des Binnenverkehrs am gesamten Kombinierten Verkehr (TEU) erneut rückläufig (2012: 51,6 %, 2013: 49,9 %).

Container und
Wechselbrücken

Tabelle 6: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container/Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2012

Verkehrsrelation	TEU (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	Jahr		13/12	Jahr		13/12	Jahr		13/12
	2012 ¹	2013 ¹	%	2012 ¹	2013 ¹	%	2012 ¹	2013 ¹	%
Binnenverkehr	3.212	3.222	0,3	30,9	31,8	2,7	15,0	15,5	3,4
Grenzüberschreitend	2.326	2.366	1,7	27,2	28,6	5,2	12,4	12,4	0,4
darunter Versand	1.161	1.184	1,9	14,7	14,8	0,5	6,6	6,3	-5,0
darunter Empfang	1.165	1.183	1,5	12,4	13,8	10,8	5,8	6,2	6,5
Durchgangsverkehr	690	867	25,6	8,2	10,8	32,0	5,1	6,5	27,6
Insgesamt	6.228	6.456	3,7	66,2	71,1	7,3	32,5	34,5	6,0

¹ Die Angaben beziehen sich auf die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Jahreswerte.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Bei einer Betrachtung der Aufkommensentwicklung (TEU) nach dem jeweiligen Ladezustand zeigte sich im vergangenen Jahr erneut eine dynamische Entwicklung bei den unbeladenen Einheiten (+8,7 %). Es gibt Hinweise, dass leere Ladeeinheiten zunehmend per Schiene zu bzw. zwischen (Hinterland-)Terminals oder Depots transportiert werden. Der zu beobachtende Anstieg beim Transport von leeren Ladeeinheiten (TEU) wurde dabei ebenso vom Binnenverkehr (+3,9 %) wie vom jeweils zweistelligen Wachstum beim grenzüberschreitenden Versand und beim Durchgangsverkehr beeinflusst. Lediglich beim grenzüberschreitenden Empfang (-18,3 %) konnte eine rückläufige Entwicklung der unbeladenen Einheiten beobachtet werden. Bei den beladenen Einheiten wurden Rückgänge im Binnenverkehr (-0,8 %) und beim grenzüberschreitenden Versand (-5,8 %) von deutlichen Wachstumsraten im grenzüberschreitenden Empfang (+7,4 %) und beim Durchgangsverkehr (+22,9 %) überzeichnet. Insgesamt erhöhte sich die Anzahl beladener TEU um 2,4 %. Während sich beim grenzüberschreitenden Versand die steigende Anzahl leerer Container und Wechselbehälter in einer stagnierenden Aufkommens- (t) und einer negativen

Anteile leerer
Ladeeinheiten

Leistungsentwicklung (tkm) widerspiegelte, entwickelten sich die Aufkommens- und Leistungswerte auf den anderen Relationen dynamischer als die Anzahl der beförderten Einheiten.

Im Kombinierten Verkehr wurden im zurückliegenden Jahr insgesamt 479.043 Sattelzuganhänger transportiert. Nach den Rückgängen im Jahr 2012 (-1,5 %) zeigte sich in diesem Segment mit 18,7 % ein dynamisches Wachstum. Die Unterbrechung der Wachstumsphase im Vorjahr resultierte insbesondere aus den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Jahr 2012 sowie dem Fehlen von geeignetem Wagenmaterial. Von der positiven Entwicklung im Jahr 2013 ausgenommen waren lediglich die Durchgangsverkehre mit einer stagnierenden Entwicklung (-0,4 %). Auf den grenzüberschreitenden Relationen erhöhte sich, ebenso wie im zuletzt schwachen Binnenverkehr, die Anzahl der beförderten Einheiten im Jahr 2013 zweistellig. Ebenfalls positiv entwickelte sich das mit Sattelzuganhängern beförderte Verkehrsaufkommen bzw. die in diesem Segment erbrachte Verkehrsleistung. Bei den grenzüberschreitenden Verkehren blieb das Wachstum der Verkehrsleistung mit 8,7 % jedoch hinter dem der transportierten Einheiten (20,2 %) und dem des Mengenaufkommens (20,6 %) zurück.

Sattelzuganhänger

Die positive Entwicklung beim Kombinierten Verkehr mit Sattelzuganhängern zeigte sich im gesamten Jahr 2013 und wurde u.a. geprägt durch einen zunehmenden Anteil von Verkehren zwischen Deutschland und Triest bzw. in Kombination mit einer Fährverbindung weiter bis in die Türkei. Darüber hinaus dürfte es Marktteilnehmern gelungen sein, mit Hilfe verschiedenster neuer Technologien auch den Anteil nicht-kranbarer Sattelzuganhänger weiter zu steigern. Aufgrund des erhöhten Platzbedarfs wurde die steigende Anzahl von Sattelzuganhängern seitens der Terminalbetreiber hingegen kritisch beurteilt.

Marktentwicklung

Tabelle 7: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelzuganhänger, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2012

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	Jahr		13/12	Jahr		13/12	Jahr		13/12
	2012 ¹	2013 ¹	%	2012 ¹	2013 ¹	%	2012 ¹	2013 ¹	%
Binnenverkehr	41	52	27,9	1.075	1.353	25,9	564	729	29,3
Grenzüberschreitend	317	382	20,2	8.617	10.390	20,6	5.480	5.954	8,7
darunter Versand	159	187	17,8	4.385	5.203	18,7	2.829	3.090	9,2
darunter Empfang	158	194	22,6	4.232	5.186	22,6	2.651	2.864	8,1
Durchgangsverkehr	46	46	-0,4	1.293	1.299	0,5	1.085	1.108	2,1
Insgesamt	404	479	18,7	10.984	13.041	18,7	7.129	7.790	9,3

¹ Die Angaben beziehen sich auf die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Jahreswerte.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau im Jahr 2012, das sich insbesondere von konjunkturellen Eintrübungen in Europa sowie mehreren Streckensperrungen im alpenquerenden Verkehr geprägt zeigte, war es Marktteilnehmern im

Kontinentaler
Kombinierter
Verkehr

kontinentalen Kombinierten Verkehr nach eigenen Angaben im Jahr 2013 wieder möglich, Aufkommenszuwächse zu verbuchen. Die beiden im Segment der kontinentalen Kombinierten Verkehre führenden Unternehmen verzeichneten bei ihren europäischen Verkehren nach eigenen Angaben leichte Aufkommenssteigerungen zwischen 1,1 und 1,7 %. Die Aufkommenszuwächse im kontinentalen Kombinierten Verkehr dürften insbesondere durch die positive Entwicklung der Sattelzuganhänger beeinflusst worden sein. Die kontinentalen alpenquerenden Verbindungen blieben laut Aussage von Marktteilnehmern weitgehend hinter den Erwartungen zurück. Wachstumsimpulse zeigten sich vor allem in Richtung Ost- und Südosteuropa bzw. weiter in die Türkei und nach Asien. Zudem weisen mehrere geplante Kapazitätsausweitungen von Terminalanlagen, beispielsweise an den Standorten der chemischen Industrie, auf ein anhaltendes Interesse an der Nutzung kombinierter Verkehrsangebote hin.

Vor dem Hintergrund eines steigenden Angebotes sowie einer gleichzeitig stark preisbeeinflussten Wettbewerbssituation waren Marktteilnehmer im vergangenen Jahr bestrebt, die Auslastung ihrer Züge weiter zu erhöhen. Dabei ließ sich einerseits die Tendenz zu einer stärkeren Mischnutzung von Zügen beobachten. So wurden beispielsweise freie Kapazitäten bei sogenannten Company Trains verstärkt Dritten zur Nutzung angeboten bzw. gezielt nach Kooperationspartnern für die Schaffung gemeinsamer KV-Angebote gesucht. Zudem konnte eine stärkere Vermischung kontinentaler und maritimer Produktionskonzepte beobachtet werden.

Kapazitätsauslastung

Im maritimen Kombinierten Verkehr stagnierte das Gesamtaufkommen (TEU) im Jahr 2013 annähernd auf Vorjahresniveau. In Abhängigkeit von den Hauptverkehrsrelationen bzw. den Seehafen- und Hinterlandstandorten zeigten sich dabei deutliche Unterschiede bei der Aufkommensentwicklung. Während der Binnenverkehr aufgrund der Aufkommenssteigerungen in Richtung deutscher Hinterlandregionen insgesamt ein leichtes Plus (+0,7 %) verzeichnete, zeigten sich die grenzüberschreitenden Verkehre abhängig von der Seehafenwahl. Rückgänge bei den Wechselverkehren zwischen deutschen Seehäfen und ausländischen Hinterlandregionen standen einem dynamischen Wachstum der Verkehre zwischen ARA-Seehäfen und deutschen Hinterlandregionen gegenüber. Insgesamt verzeichnete der grenzüberschreitende Verkehr im Jahr 2013 ein Aufkommensplus (TEU) von 1,7 %. Die durch Deutschland führenden Verkehre zwischen ARA-Seehäfen und ausländischen Hinterlandregionen zeigten sich im Jahr 2013 hingegen von deutlichen Rückgängen (-7,8 %) betroffen. Maßgeblich hierfür waren die hohen Aufkommensverluste (-18,9 %) bei Verkehren von den ARA-Seehäfen in Richtung der ausländischen Regionen. Der Anstieg von Verkehren in der Gegenrichtung konnte diese Rückgänge nicht ausgleichen. Ausschlaggebend für die unterschiedliche Entwicklung der Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen den ARA-Seehäfen und den deutschen (+36,2 %) sowie den ausländischen Hinterlandregionen (-7,8 %) dürfte einerseits eine zunehmende Drehscheibenfunktion deutscher Hinterlandterminals im

Maritimer
Kombinierter
Verkehr

europaweiten maritimen Containerverkehr sein. Andererseits müssen die Rückgänge vor dem Hintergrund der ungewöhnlich hohen Werte gesehen werden, die im Jahr 2012 von Seiten des Statistischen Bundesamtes für den Durchgangsverkehr ausgewiesen wurden.

Tabelle 8: Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten (in TEU) nach Hauptverkehrsrelation im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2012

Verkehrsrelation	Anzahl 1.000 TEU		Veränderungen	
	2012 ¹	2013 ¹	13/12 in %	12/11 absolut
Binnenverkehr	2.544,0	2.561,4	0,7	17,4
dt. Seehäfen → dt. Regionen	1.273,0	1.290,0	1,3	17,0
dt. Regionen → dt. Seehäfen	1.271,0	1.271,4	0,0	0,5
Grenzüberschreitender Verkehr	1.189,1	1.209,8	1,7	20,8
darunter mit deutschen Seehäfen	911,8	832,3	-8,7	-79,5
dt. Seehäfen → ausländ. Regionen	461,4	416,4	-9,8	-45,0
ausländ. Regionen → dt. Seehäfen	450,4	415,9	-7,7	-34,5
darunter mit ARA-Seehäfen	277,3	377,6	36,2	100,3
ARA-Seehäfen → dt. Regionen	149,2	201,9	35,4	52,7
dt. Regionen → ARA-Seehäfen	128,1	175,6	37,1	47,5
Durchgangsverkehr	497,2	458,4	-7,8	-38,8
ARA-Seehäfen → ausländ. Regionen	315,4	255,9	-18,9	-59,5
ausländ. Regionen → ARA-Seehäfen	181,8	202,5	11,4	20,7
Insgesamt	4.230,2	4.229,6	-0,0	-0,6
darunter mit deutschen Seehäfen	3.455,7	3.393,7	-1,8	-62,1

¹ Die Angaben beziehen sich auf die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Jahreswerte.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Jahr 2013 wurde, ebenso wie im bisherigen Verlauf des Jahres 2014, mehrfach darüber berichtet, dass die Marktteilnehmer zur Optimierung von schienengebundenen Verkehrsangeboten auch Zubringer- bzw. Sammelverkehre auf der Schiene und vereinzelt auch auf der Wasserstraße einsetzen, beispielsweise zwischen kooperierenden Terminalstandorten. Diese Tendenz dürfte sich vor dem Hintergrund zunehmender Infrastrukturengpässe im Bereich des Straßenverkehrs bzw. einer Intensivierung der Zusammenarbeit von Terminalbetreibern künftig weiter fortsetzen. Unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel berichteten die Marktteilnehmer bei maritimen Kombinierten Verkehren zunehmend über Abfertigungsprobleme in den Seehäfen aufgrund einer wachsenden Zahl großer Containerschiffe. Die hieraus resultierende räumliche und zeitliche Konzentration des Containerumschlags führe – insbesondere bei verspäteten Schiffsankünften – regelmäßig zu Verzögerungen bei den Betriebsabläufen. Systemabhängig entstünden den Eisenbahnunternehmen hierdurch nicht selten ein erhöhter Organisationsaufwand sowie zusätzliche Abstell-, Personal-, Trassen- und Fahrzeugkosten.

Schnittstellen

4.3.2 Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)

Auf den beiden bestehenden Verbindungen der Rollenden Landstraße (RoLA) von und nach Deutschland wurden im Jahr 2013 insgesamt 111.173 Fahrzeuge befördert. Gegenüber dem Jahr 2012 bedeutete das einen Aufkommensanstieg um rund 3.440 Fahrzeuge bzw. 3,2 %.

Aufkommen der
Rollenden Landstraße...

Ursächlich für die positive Gesamtentwicklung war die dynamische Aufkommensentwicklung auf der Rollenden Landstraße von Freiburg über die Schweiz nach Novara (Italien). Nachdem sich aufgrund von Streckensperrungen im Jahr 2012 noch eine rückläufige Aufkommensentwicklung zeigte, konnte die Zahl der beförderten Fahrzeuge im Jahr 2013 deutlich um 14,5 % auf rund 98.620 Fahrzeuge gesteigert werden. Gegenüber dem Jahr 2011 bedeutete dies einen Anstieg von rund 5,5 %. Neben einem vergleichsweise störungsfreien Betrieb und einer konstanten Auslastung sorgten laut Betreiber auch betriebliche Optimierungen bei der Wartung der Fahrzeuge für ein positives Ergebnis.

...über die Schweiz...

Nach zuletzt 21.587 beförderten Fahrzeugen im Jahr 2012 zeigte sich auf der Rollenden Landstraße von Regensburg über Österreich nach Trento (Italien) eine rückläufige Entwicklung. Die deutlichen Aufkommensverluste in Höhe von 41,8 % auf 12.553 beförderte Fahrzeuge im Jahr 2013 resultierten laut dem Terminalbetreiber in Regensburg dabei aus einer Angebotsreduzierung. Als limitierender Faktor des Zugangebotes wurde vor allem die Verfügbarkeit von Waggons angeführt. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes dürfte es zudem zu einer teilweisen Verlagerung insbesondere türkischer Fahrzeuge von der RoLa zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr gekommen sein.

...und Österreich

5 Binnenschiffsgüterverkehr

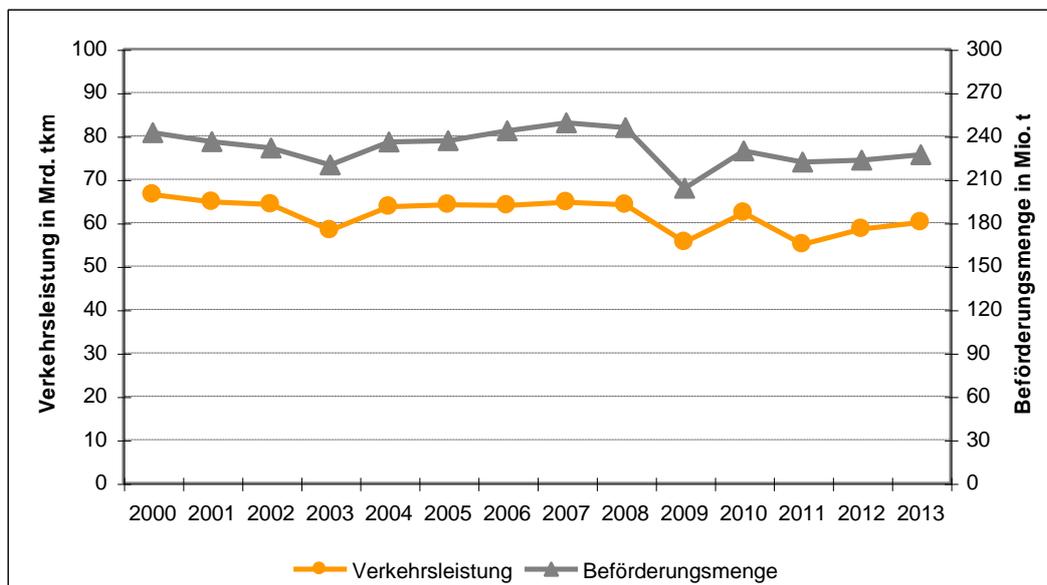
5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Die Binnenschifffahrt knüpfte im Jahr 2013 an das Wachstum des Vorjahres an. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 3,7 Mio. t bzw. 1,7 % auf insgesamt rund 226,9 Mio. t. Die Verkehrsleistung erreichte im Jahr 2013 rund 60,1 Mrd. tkm und übertraf damit das Vorjahresergebnis um rund 1,6 Mrd. tkm bzw. 2,7 %. Die höhere Transportnachfrage kam vor allem aus der Energiewirtschaft, deren Bedarf an Beförderungskapazitäten für Importkohle und Mineralölerzeugnisse deutlich zunahm. Zeitweilig beeinträchtigt wurde der Schifffahrtsbetrieb örtlich durch einsetzendes Hochwasser im Juni 2013 infolge starker Regenfälle. Betroffen hiervon waren vor allem Regionen in Süd- und Ostdeutschland. Ferner behinderten temporäre Streikmaßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung an verschiedenen Schleusen örtlich den Schifffahrtsbetrieb. In wirtschaftlich schwierigen

Mengen- und
Leistungswachstum

Zeiten für viele Unternehmen nahm der Verkehrsträger in der öffentlichen Wahrnehmung in Bezug auf dessen Zuverlässigkeit damit erneut Schaden. Trotz des neuerlichen Mengen- und Leistungsanstiegs bleibt die Binnenschifffahrt weiterhin hinter ihren früheren Höchstständen zurück (siehe Schaubild 12).

Schaubild 12: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2000 bis 2013

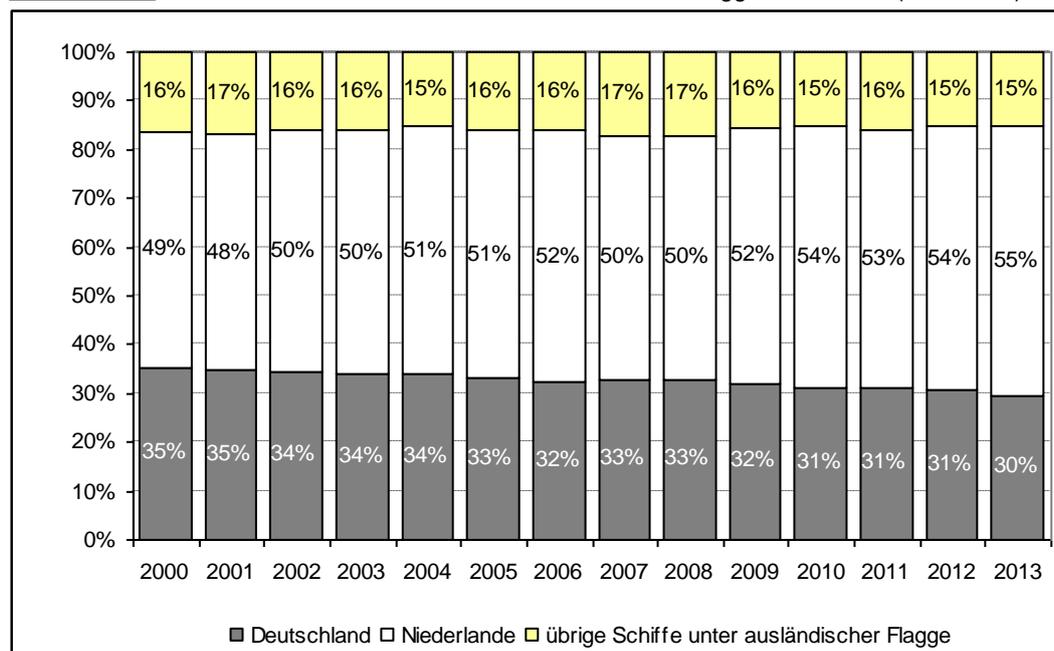


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Am Verkehrsleistungsanstieg partizipierten im Jahr 2013 ausschließlich Schiffe unter ausländischer Flagge. Dies galt insbesondere für Schiffe unter niederländischer Flagge, die im Vergleich zum Jahr 2012 mit einem Plus von 4,8 % überproportionale Leistungszuwächse verbuchten. Schiffe unter deutscher Flagge verzeichneten im Vergleichszeitraum hingegen rückläufige Verkehrsleistungen. Letztere blieben mit rund 17,7 Mrd. tkm um 1,2 % hinter dem Wert des Jahres 2012 zurück. Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge reduzierte sich im Jahr 2013 bezogen auf die Verkehrsleistung auf rund 29,5 %. Damit setzte sich im Jahr 2013 der Entwicklungstrend der vorherigen Jahre fort: Während Schiffe unter deutscher Flagge tendenziell rückläufige Marktanteile auf dem deutschen Wasserstraßennetz aufweisen, steigen die Verkehrsleistungsanteile von Schiffen unter niederländischer Flagge. Letztere erreichten im Jahr 2013 einen Marktanteil von rund 55,4 % (siehe Schaubild 13). Der Marktanteil der übrigen Schiffe unter ausländischer Flagge liegt seit Jahren bei 15 % bis 17 %. Auf Schiffe aus Belgien und der Schweiz entfallen in dieser Gruppe mit zuletzt 9,0 % bzw. 1,8 % die höchsten Marktanteile.

Marktanteils-
entwicklung

Schaubild 13: Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen in Prozent (Basis: tkm)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der Güterumschlag in den einzelnen Wasserstraßengebieten entwickelte sich im Jahr 2013 heterogen. Den höchsten absoluten Umschlagsanstieg verzeichnete das Rhein-stromgebiet (Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar). Mit rund 170,3 Mio. t wurden dort rund 2,3 Mio. t bzw. 1,4 % mehr Güter umgeschlagen als im Jahr 2012. Vor allem die Häfen in Mannheim und Neuss legten beim Güterumschlag deutlich zu. Trotz temporärer Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes infolge des Hochwassers im Frühsommer 2013 wies das Elbegebiet mit 9,2 % den – neben dem Raum Berlin – im Vergleichszeitraum prozentual stärksten Umschlagsanstieg auf. Hier schlugen insbesondere höhere Güterumschläge in Hamburg und Magdeburg zu Buche. Das westdeutsche Kanalgebiet (3,8 %) sowie der Raum Berlin (10,4 %) verzeichneten im Jahr 2013 ebenfalls eine positive Umschlagsentwicklung. Im Mittellandkanalgebiet und im Donaugebiet, das wie das Elbegebiet zeitweise unter dem Einfluss des Hochwassers stand und insbesondere im Juni 2013 einen starken Umschlagsrückgang verzeichnete, stagnierten die Güterumschläge im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012. Einen deutlichen Rückgang des Güterumschlags verbuchte im Vergleichszeitraum das Wesergebiet (-8,9 %). Dieser war insbesondere auf die deutliche Abnahme des wasserseitigen Güterumschlags in Bremen und Bremerhaven zurückzuführen. Die bremischen Häfen verzeichneten im Jahr 2013 angesichts der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung in vielen Regionen der Erde einen deutlichen Rückgang des Seegüterumschlags. Dieser zeigte sich sowohl in der Containerlogistik als auch bei nicht-containerisierten Stückgütern sowie trockenen Massengütern, die hauptsächlich in Bremen umgeschlagen werden.¹⁴ Tabelle 9 fasst die Entwicklung des Güterumschlags in

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

¹⁴ Siehe hierzu auch Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.): Monatliche Schnellstatistik für die bremischen Häfen – Dezember 2013, Bremen 2014.

den zehn umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen des Jahres 2013 im Vergleich zum Vorjahr zusammen.

Tabelle 9: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Häfen in der Binnenschifffahrt in den Jahren 2012 und 2013

Hafen	2012 in 1.000 t	2013 in 1.000 t	Veränderung	
			in 1.000 t	%
Duisburg	49.182,1	49.444,5	+ 262,4	+ 0,5
Köln	11.693,3	11.682,5	- 10,8	- 0,1
Hamburg	9.940,0	10.646,0	+ 706,0	+ 7,1
Mannheim	7.931,6	8.753,0	+ 821,4	+ 10,4
Ludwigshafen	7.447,9	7.593,5	+ 145,6	+ 2,0
Neuss	6.844,9	7.589,9	+ 745,0	+ 10,9
Karlsruhe	6.196,5	6.438,9	+ 242,4	+ 3,9
Frankfurt am Main	3.877,6	4.185,8	+ 308,2	+ 7,9
Gelsenkirchen	3.692,1	3.978,6	+ 286,5	+ 7,8
Heilbronn	3.711,6	3.968,2	+ 256,6	+ 6,9

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Beförderungsaufkommen zwischen deutschen Häfen stagnierte im Jahr 2013 bei rund 54,7 Mio. t (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 10). Kennzeichnend für die Aufkommensentwicklung war ein deutlicher Anstieg der flüssigen Massengüter, insbesondere der Mineralölerzeugnisse, bei einem gleichzeitigen Rückgang der Containerbeförderungen. Das Schüttgutaufkommen blieb im Vergleichszeitraum nahezu konstant. Die Verkehrsleistung im Binnenverkehr erhöhte sich im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % auf rund 11,0 Mrd. tkm. Ursächlich hierfür war insbesondere ein Verkehrsleistungsanstieg bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Hauptverkehrs-
verbindungen:
- Binnenverkehr

Tabelle 10: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen in den Jahren 2012 und 2013

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2012	2013		2012	2013	
	Binnenverkehr	54,6	54,7	+ 0,2	10,9	11,0
Versand in das Ausland	48,2	47,8	- 0,8	12,7	12,9	+ 1,7
Empfang aus dem Ausland	100,0	104,5	+ 4,5	22,2	23,3	+ 4,8
Durchgangsverkehr	20,3	19,8	- 2,6	12,7	12,8	+ 1,5
Insgesamt	223,2	226,9	+ 1,7	58,5	60,1	+ 2,7

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im grenzüberschreitenden Versand nahmen die Beförderungsmengen aufgrund eines stark rückläufigen Schüttgutaufkommens im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 um insgesamt rund 0,8 % auf 47,8 Mio. t ab. Vor allem das Transportaufkommen an Steinen und Erden blieb im Jahr 2013 deutlich hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück. Deutliche Aufkommenszuwächse im grenzüberschreitenden Versand verzeichneten flüssige Massengüter, insbesondere Mineralölerzeugnisse. Das Stückgut- und

- Grenzüberschreitender
Versand

Containeraufkommen legte ebenfalls zu. Den rückläufigen Transportvolumina stand im Jahr 2013 ein Anstieg der Verkehrsleistung gegenüber. Sie erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 1,7 % auf 12,9 Mrd. tkm. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf die deutliche Zunahme der Beförderungen von Mineralölzeugnissen von deutschen zu ausländischen Häfen.

Maßgeblich für den deutlichen Mengen- und Leistungsanstieg im grenzüberschreitenden Empfang war im Jahr 2013 im Wesentlichen die höhere Transportnachfrage seitens der deutschen Energiewirtschaft. Sie spiegelte sich in einem starken Anstieg des Schüttgutaufkommens – in der Hauptsache Kohle – wider. Die Beförderungen von Containern von ausländischen zu deutschen Häfen nahmen im Vergleich zum Jahr 2012 ebenfalls zu. Hingegen entwickelte sich das Aufkommen an Stückgütern und flüssigen Massengütern im Vergleichszeitraum rückläufig. Insgesamt stieg die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Empfang im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 4,5 Mio. t bzw. 4,5 % auf 104,5 Mio. t, die Verkehrsleistung erhöhte sich um 4,8 % auf 23,3 Mrd. tkm.

- Grenzüberschreitender Empfang

Die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen standen im Jahr 2013 unter dem Einfluss geringerer Aufkommensmengen an flüssigem Massengut, Stückgut und Containern. Deren kumulierte Rückgänge konnten durch die leichte Mengenzunahme an Schüttgütern, auf die im Jahr 2013 über die Hälfte der gesamten mengenmäßigen Transportnachfrage im Durchgangsverkehr entfiel, nur in Teilen kompensiert werden. Insgesamt reduzierte sich das Beförderungsaufkommen im Durchgangsverkehr im Vergleich zum Jahr 2012 um 2,6 % auf 19,8 Mio. t. Die höhere Nachfrage für Beförderungen von Kohle und Eisenerzen bedingte allerdings einen Anstieg der Verkehrsleistung im Durchgangsverkehr. Sie erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 1,5 % auf 12,8 Mrd. tkm.

- Durchgangsverkehr

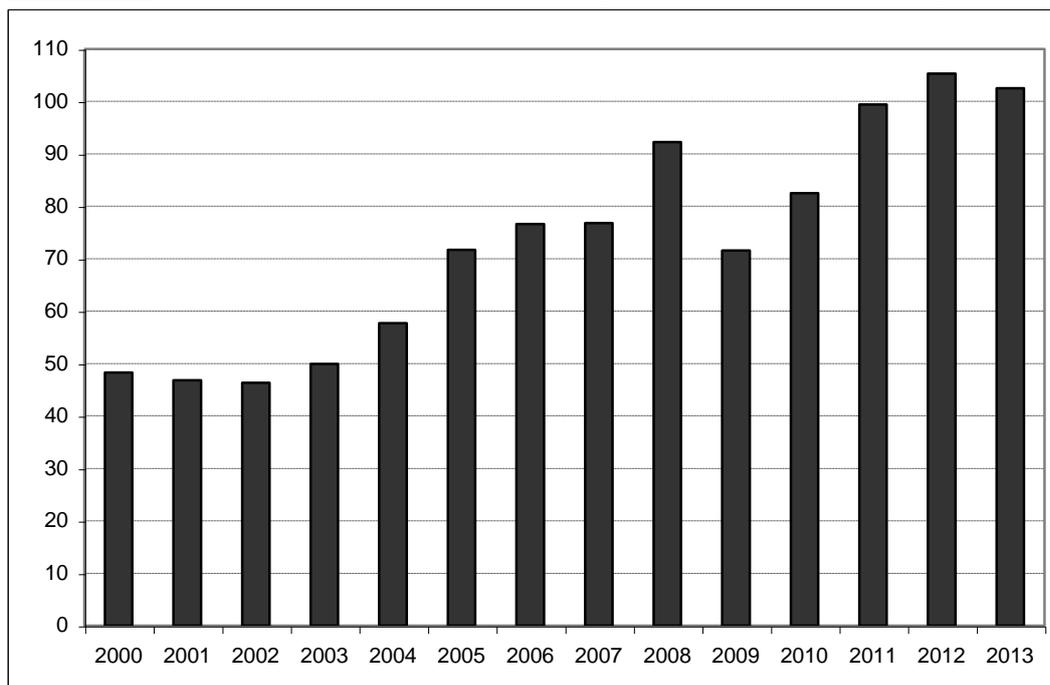
5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Kostenentwicklung

Der Anstieg der Gasölpreise in der Binnenschifffahrt setzte sich im Jahr 2013 zunächst nicht weiter fort. Zwar bewegten sich die Gasölpreise mit Ausnahme weniger Tage während des gesamten Jahres über der Marke von 100 Euro pro 100 Liter. Allerdings gaben die Notierungen im 2. Quartal 2013 angesichts einer Entspannung der Situation auf dem Weltrohölmarkt nach und führten insoweit zu einer leichten Entspannung auf der Kostenseite. Schaubild 14 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland im Zeitablauf dar. Dieser lag im Jahr 2013 knapp 3 % unter dem entsprechenden Wert des Vorjahres. Zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs ist weiterhin erkennbar, dass Binnenschiffer im Rahmen der Möglichkeiten – insbesondere in der Bergfahrt – ihre Reisegeschwindigkeit reduzieren.

Gasölkosten

Schaubild 14: Entwicklung des durchschnittlichen Gasölpreises in Deutschland in Euro pro 100 l



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

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

Die Personalkosten vollzogen hingegen einen weiteren Anstieg. Zum 1. Januar 2013 wurden die Vergütungen in der deutschen Güterschiffahrt um 2,2 % angehoben. Gemäß gültigem Tarifvertrag für das fahrende Personal in der Binnenschiffahrt erhielt ein Matrose damit im Jahr 2013 eine monatliche Grundvergütung in Höhe von rund 1.955 Euro. Die anfängliche Grundvergütung von Schiffsführern auf Motorschiffen und Maschinisten beläuft sich auf rund 2.703 Euro pro Monat. Hinzu kommen Zusatzvergütungen. Die Kosten für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten blieben nach Angaben von Marktteilnehmern im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 weitestgehend stabil. Aufgrund der angespannten finanziellen Situation besteht bei nicht wenigen Binnenschiffahrtsunternehmen die Tendenz, Reparatur- und Wartungsarbeiten auf das Nötigste zu beschränken oder Wartungsintervalle im Rahmen der Möglichkeiten zu strecken.

Personal- und
Wartungskosten

5.2.2 Trockengüterschiffahrt

In der Trockengüterschiffahrt wurden im Jahr 2013 insgesamt rund 176,7 Mio. t Güter auf deutschen Wasserstraßen transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Beförderungsmenge damit um rund 2,4 Mio. t bzw. 1,4 %. Die Verkehrsleistung stieg um rund 1,2 Mrd. tkm bzw. 2,6 % auf 48,6 Mrd. tkm. Ursächlich für den Anstieg der Verkehrsnachfrage war im Jahr 2013 ein höheres Aufkommen an Schüttgütern und Containern. Die Trockengüterschiffahrt profitierte dabei vor allem von der höheren Transportnachfrage der deutschen Energiewirtschaft für Importkohle. Stimuliert wurde

Mengen- und
Leistungsanstieg

diese u.a. durch einen deutlichen Rückgang der Rohstoffpreise. Größere Aufkommenszuwächse waren ferner bei Eisenerzen sowie bei Getreide zu beobachten. Abgeschwächt hat sich im Vergleichszeitraum hingegen die Transportnachfrage für Steine und Erden.

Angesichts eines insgesamt nur moderaten Nachfrageanstiegs war in der Rheinschifffahrt, die von niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen dominiert wird, im Jahr 2013 weiterhin ein größerer Laderaumüberhang zu beobachten. Abgesehen von kürzeren Perioden deutlicher Nachfrageanstiege blieben die Wettbewerbsintensität und der Preisdruck im Rheinstromgebiet hoch. Zeitweise kam es aufgrund der Streiks der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu Ausweichreaktionen vom Kanal- ins Rheinstromgebiet, wodurch sich der Wettbewerbs- und Preisdruck zusätzlich erhöhte. Letzterer wurde nach Angaben von Marktteilnehmern zudem durch Kundenwerbungsmaßnahmen einer größeren Anzahl neuer, kleinerer niederländischer Befrachtungsunternehmen verstärkt. Nach Informationen des Bundesamtes handelt es sich bei diesen Befrachtern teilweise um ehemalige Schiffseigner, die ihren Kreditverpflichtungen nicht mehr nachkommen konnten und deren Schiffe von Kreditinstituten „an die Kette gelegt“ wurden.

Laderaumüberhang

Angesichts der geringen Marktmacht und fehlender Möglichkeiten zur Differenzierung der Transportdienstleistung waren Entgelterhöhungen von Seiten der Binnenschifffahrtsunternehmen – abgesehen von temporären Nachfragespitzen – im Jahr 2013 am Markt nur schwer durchsetzbar. Abgesehen von nachfragebedingten kurzfristigen Erhöhungen stagnierten die Tagesfrachten im Jahr 2013 auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Teilweise wurden nach Informationen des Bundesamtes Beförderungsleistungen zu Konditionen angeboten, die nicht kostendeckend waren. Da eine Differenzierung der Frachten in Abhängigkeit vom eingesetzten Schiffstyp nach Informationen des Bundesamtes ceteris paribus nicht stattfindet, besteht der Wettbewerbsvorteil der jungen, großen Schiffseinheiten in deren vergleichsweise höherer Effizienz. Marktanteilsgewinne lassen sich demnach im Wesentlichen durch Preisoffensiven erzielen. Außerhalb des Rheinstromgebiets stellte sich das Verhältnis von Kapazitätsangebot und -nachfrage aufgrund des fehlenden Wettbewerbs der großen Schiffseinheiten und einer tendenziell rückläufigen Anzahl kleinerer Einheiten vergleichsweise besser dar. Daher waren dort zum Teil kleinere Frachtanpassungen nach oben möglich. Auftraggeber im Kanalgebiet, die während der Streiks auf die Zustellung spezieller Güter angewiesen waren, vergüteten im Falle streikbedingter Liegezeiten der Schiffe zum Teil Liegegelder.

Frachtniveau
- Tagesfrachten

Das Laderaumüberangebot sowie unsichere Konjunkturaussichten spiegelten sich im Jahr 2013 auch im Rahmen von Verhandlungen über die Prolongation auslaufender Kontrakte wider. Im Rahmen von Vertragsabschlüssen für das laufende Jahr waren nach Angaben von Marktteilnehmern Frachterhöhungen vielfach nur schwer durchsetzbar. Ein

- Kontrakte

Großteil der Gesprächspartner des Bundesamtes berichtete über eine Stagnation der Vertragsfrachten auf niedrigem Niveau. Anbieter von Containerliniendiensten berichteten von einer Tendenz zu kurzfristigeren Vertragslaufzeiten und einer partiellen Abkehr von jährlichen Vertragsverhandlungen. Zur Verbesserung der Verhandlungsposition gegenüber ihren Auftraggebern gab es im europäischen Ausland im Jahr 2013 erneut Initiativen des Binnenschiffahrtsgewerbes, Unternehmen und deren Interessen organisatorisch zu bündeln. Diesem Zweck dienen nach Informationen des Bundesamtes auch neuerliche Versuche eines Teils der niederländischen Befrachtungsunternehmen, zum Teil mit Unterstützung der Kreditwirtschaft, möglichst viel Schiffsraum exklusiv an sich zu binden.

Nach Angaben von Marktteilnehmern bewegten sich die Umsätze und Erträge in der Trockengüterschiffahrt im Jahr 2013 insgesamt annähernd auf dem Niveau des Jahres 2012 – trotz der Streikmaßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und hieraus resultierender Auftragsverluste für die Binnenschiffahrt, infolge derer einige Partikulierunternehmen den Schiffsbetrieb vorübergehend einstellen mussten. Die Stagnation zeigte sich sowohl bei Beförderern als auch bei Befrachtern. Trotz der allgemein wahrgenommenen schwachen Binnenschiffahrtskonjunktur sind allgemeingültige Aussagen zur wirtschaftlichen Lage der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen aufgrund zum Teil großer unternehmensindividueller Unterschiede – beispielsweise in Bezug auf die Kostenstrukturen – weiterhin nur sehr eingeschränkt möglich. Besonders angespannt ist die finanzielle Lage weiterhin bei vielen Unternehmen der Trockengüterschiffahrt, die während der Hochpreisphase im Vorfeld der Finanz- und Wirtschaftskrise neue, große Gütermotorschiffe erworben und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben. Hierzu zählen insbesondere niederländische Unternehmen. Um gegenüber Kreditgebern Umsätze vorweisen und zumindest in Teilen Kapitaldienst leisten zu können, wurden von Eignern dieser Schiffe, die überwiegend in der Rheinschiffahrt eingesetzt werden, nach Angaben von Marktteilnehmern teilweise Beförderungen zu Frachtraten durchgeführt, die nicht kostendeckend waren. Unternehmen mit älteren, abbezahlten Schiffen sowie Familienbetriebe stehen wirtschaftlich teilweise besser da als Eigner größerer Schiffseinheiten bzw. Unternehmen, die fahrendes Personal beschäftigen. Dies gilt auch für Eigner kleinerer Schiffseinheiten, die außerhalb des Rheinstromgebiets eingesetzt werden. Entsprechend groß ist die Bandbreite der von den Binnenschiffahrtsunternehmen erzielten Umsatzrenditen.

Umsatz und Ertrag

5.2.3 Tankschiffahrt

Bei volatiler Marktlage verzeichnete die Tankschiffahrt im Jahr 2013 insgesamt einen Anstieg der Nachfrage. Der Nachfrageanstieg wurde durch die Entspannung auf dem Rohöl-Weltmarkt und den Produktmärkten sowie zeitweilige Befürchtungen vor einer Krise im Nahen Osten stimuliert. Ein Grund für den Preisrückgang war die gute

Auftrags- und
Beschäftigungslage

Versorgung des Ölmarktes, zu der insbesondere die höhere Förderung in Ländern außerhalb der OPEC beitrug.¹⁵ Im Vergleich zum Jahr 2012 stieg die Gesamtbeförderungsmenge in der Tankschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen um 2,7 % auf rund 50,2 Mio. t; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 3,3 % auf 11,5 Mrd. tkm und verzeichnete damit den höchsten Wert seit dem Jahr 2010 (13,6 Mrd. tkm). Dabei erzielte die Tankschiffahrt ihre Mengen- und Leistungszuwächse in der Hauptsache in der ersten Jahreshälfte 2013; in der zweiten Jahreshälfte 2013 blieb das Mengenaufkommen knapp 2 % hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück, die Verkehrsleistung stagnierte. Insgesamt entfielen im Jahr 2013 in der Tankschiffahrt knapp 58 % der Mengen und 60 % der Leistungen auf flüssige Mineralölerzeugnisse wie Heizöl und Kraftstoffe. Sie verbuchten im Vergleichszeitraum einen überproportionalen Zuwachs von 1,3 Mio. t bzw. 4,8 % auf 28,9 Mio. t, respektive von 0,5 Mrd. tkm bzw. 7,3 % auf knapp 6,9 Mrd. tkm. Als Wachstumstreiber erwiesen sich Mineralölbeförderungen im grenzüberschreitenden Empfang und Versand sowie im Binnenverkehr. Die Durchgangsverkehre, denen eine vergleichsweise geringe Bedeutung zukommt, nahmen hingegen ab.

Ähnlich wie im Jahr zuvor blieben positive Effekte des Nachfrageanstiegs auf das Frachtenniveau im Jahr 2013 weitgehend aus. Zwar kam es im Frühjahr 2013 aufgrund der höheren Verkehrsnachfrage zeitweise zu einer leichten Erholung der Tagesfrachten im Rheinstromgebiet. Insgesamt setzte sich deren Konsolidierung auf niedrigem Niveau jedoch fort. Die höheren Frachtenniveaus früherer Jahre wurden erneut deutlich verfehlt. Entsprechendes gilt weiterhin auch für Frachten, die im Rahmen von Kontrakten mit ein- bis zweijährigen Laufzeiten vereinbart wurden. Ursächlich sind die anhaltenden Überkapazitäten der Tankschiffahrt im Rheinstromgebiet, die sich weiterhin stark dämpfend auf die Entwicklung der Frachtraten auswirken. Da ein Großteil der in den letzten Jahren in Dienst gestellten großen Doppelhüllenschiffe für den Einsatz im Rheinstromgebiet bestimmt war, sind die Überkapazitäten hier wesentlich stärker ausgeprägt als im Kanalgebiet. Im norddeutschen Kanalgebiet habe sich nach Aussagen von Marktteilnehmern zuletzt der intermodale Wettbewerbs- und Preisdruck durch die Schiene verstärkt. Wie in der Trockengüterschiffahrt kam es aufgrund der Streiks der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung teilweise zu Ausweichreaktionen vom Kanal- ins Rheinstromgebiet. Dies erhöhte dort den Wettbewerbs- und Preisdruck zusätzlich. Um dieser Tendenz entgegenzuwirken und die Versorgung der Raffinerien weiterhin sicherzustellen, zogen im Kanalgebiet die Frachten während der Streikmaßnahmen teilweise etwas an; vereinzelt wurden während der Streiks Liegegelder vergütet.

Frachten

Seit dem 01.01.2013 dürfen bestimmte umwelt- und gesundheitsgefährdende Stoffe, in der Hauptsache verschiedene chemische Substanzen, die zuvor noch in Einhüllenschiffen befördert werden konnten, nur noch in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Nach Informationen des Bundesamtes hat dies bislang jedoch nicht

Übergangsfristen

¹⁵ Siehe Mineralölwirtschaftsverband e.V.: MWV: Entspannter Ölmarkt entlastet Autofahrer, Pressemitteilung vom 20.12.2013, Berlin 2013.

zu einem spürbaren Nachlassen des Wettbewerbsdrucks im Segment der Doppelhüllenschiffe geführt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass seitens der chemischen Industrie der Einsatz von Doppelhüllenschiffen für bestimmte Transportgüter bereits vor Ablauf der gesetzlichen Übergangsfristen verbindlich vorgeschrieben wurde. Eine Entspannung der Wettbewerbssituation erwarten Marktteilnehmer frühestens ab dem Jahr 2016, wenn für weitere Stoffe, u.a. Benzin bzw. Ottokraftstoffe, die gesetzliche Übergangsfrist endet. Für weitere mengenmäßig bedeutende Mineralölerzeugnisse wie Dieselkraftstoff, Gasöl oder Heizöl (leicht) schreibt das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) den Einsatz von Doppelhüllenschiffen erst ab 2019 verbindlich vor.

Angesichts anhaltend schwieriger branchenwirtschaftlicher Rahmenbedingungen blieb die Branchenrentabilität im Jahr 2013 vergleichsweise gering. Trotz des allgemeinen Anstiegs der Verkehrsnachfrage verzeichneten Binnenschiffahrtsunternehmen zum Teil Umsatzrückgänge. Nach wie vor ist die finanzielle Lage vieler Binnenschiffahrtsunternehmen, die mit jungen, fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen am Markt operieren und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, äußerst angespannt. Wie bereits in den beiden vorangegangenen Jahren war ihnen nach Informationen des Bundesamtes eine Deckung ihrer Gesamtkosten nicht in allen Fällen möglich. Teilweise wurden Verluste eingefahren. Vergleichsweise besser stellt sich in Teilen die Situation von Binnenschiffahrtsunternehmen dar, die nur geringe Finanzierungskosten zu tragen haben und im Vergleich zu den vorgenannten Unternehmen deutlich günstigere Kapitalkostenstrukturen aufweisen. Vertreter von Befrachtungsunternehmen und Reedereien wiesen in Teilen auf sinkende Rentabilitätskennzahlen hin. Insgesamt fuhr die Tankschiffahrt im Jahr 2013 damit weiterhin in unruhigem Fahrwasser.

Ertragslage

5.2.4 Zahl der Unternehmen und Insolvenzen

Nach mehreren Jahren des Rückgangs nahm die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschiffahrt in Deutschland zuletzt erstmals wieder zu (siehe Tabelle 11). Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes waren zum 30.06.2012 in Deutschland 625 Unternehmen in der gewerblichen Binnenschiffahrt tätig. Dies waren 29 mehr als im Jahr zuvor. Der Zuwachs zeigte sich im Wesentlichen bei Unternehmen mit einer Ladekapazität von 1.000 bis unter 3.000 Tonnen, mithin bei Partikulierunternehmen, deren Anzahl in den Jahren zuvor stark rückläufig war. Sowohl die Trockengüter- als auch die Tankschiffahrt verzeichneten einen Anstieg der Unternehmenszahlen. Ob es sich um eine Trendwende oder lediglich eine Unterbrechung des Trends handelt, bleibt abzuwarten. Seit Beginn des Jahrtausends nahm die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschiffahrt in Deutschland um rund ein Drittel ab.

Anzahl der Unternehmen

Tabelle 11: Entwicklung der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2000 bis 2012 nach Ladekapazitätsgrößenklassen (Stichtag: jeweils 30.06.)

Jahr	Ladekapazität von ... bis unter ... Tonnen					
	insgesamt	unter 1.000	1.000 - 3.000	3.000 - 10.000	10.000 - 50.000	50.000 und mehr
2000	942	269	608	45	14	6
2001	892	241	587	46	14	4
2002	845	222	559	47	13	4
2003	827	210	557	42	13	5
2004	833	209	560	47	12	5
2005	840	200	572	51	13	4
2006	785	174	543	53	11	4
2007	728	137	523	52	11	5
2008	689	136	482	54	11	6
2009	668	128	468	54	13	5
2010	624	117	441	50	11	5
2011	596	107	419	53	13	4
2012	625	102	457	47	13	6

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die Anzahl der Insolvenzverfahren in der deutschen Binnenschifffahrt bewegte sich im Jahr 2013 mit insgesamt 18 auf Vorjahresniveau. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2013 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ (Tank- und Trockengüterschifffahrt) 16 Insolvenzverfahren eröffnet, zwei weitere wurden mangels Masse abgewiesen. Angesichts schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen hatten in den Jahren 2011 und 2012 die Insolvenzen in der deutschen Binnenschifffahrt ausgehend von einem niedrigen Niveau zugenommen. Zum Schutz vor Forderungsausfällen lassen einige Bunkerbetriebe nach Informationen des Bundesamtes Schiffe von bestimmten Unternehmen seit längerem nur noch gegen Vorkasse, Bürgschaft oder Nachweis eines festen Transportauftrags bunkern. Nach Angaben von Marktteilnehmern erfolge die Abrechnung teilweise unmittelbar mit den Auftraggebern des Binnenschifffahrtsunternehmens. Nach Angaben von Marktteilnehmern haben bestimmte Unternehmen zudem Schwierigkeiten, aufgrund eines erhöhten Ausfallrisikos Kredite für größere Reparaturaufwendungen zu erhalten. In den Niederlanden deuten die amtlichen Statistiken auf einen Rückgang der Insolvenzen im Jahr 2013 hin. Nach 46 Unternehmen im Jahr 2012 gingen nach Angaben des niederländischen Statistikamtes im Jahr 2013 insgesamt 30 Schifffahrtsunternehmen in die Insolvenz. Allerdings beziehen sich die verfügbaren niederländischen Daten im Gegensatz zur deutschen Statistik auf Unternehmen der See- und Binnenschifffahrt und beinhalten sowohl die Güter- als auch die Personenschifffahrt.

Insolvenzen

Die bislang relativ geringe Anzahl der Insolvenzen ist nach Angaben aus Banken- und Gewerkekreisen auf Stützungsmaßnahmen von Kreditinstituten und verbundenen Unternehmen sowie den Einsatz privater Kapitalrücklagen zurückzuführen. Da sich

Stützungsmaßnahmen

abzeichnet, dass unter den aktuellen Rahmenbedingungen zumindest in der Trockengüterschifffahrt auf absehbare Zeit nicht mit einer deutlichen Konjunkturbesserung zu rechnen ist, scheint jedoch der Handlungsdruck zuzunehmen. Grundsätzlich ist anzumerken, dass Insolvenzen nur bedingt eine kapazitätsmindernde Wirkung entfalten dürften, da betroffene Schiffe – insbesondere wenn es sich um vergleichsweise junge Baujahre handelt – in der Regel verkauft werden und zumeist im angestammten Fahrtgebiet verbleiben. Bei sinkenden Verkaufspreisen hat dies zur Folge, dass diese Schiffe zu vergleichsweise geringeren Betriebskosten in Fahrt bleiben und den Preisdruck im Markt weiter erhöhen.

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Mit einem Gesamtvolumen von 2,2 Mio. TEU stiegen die in der Containerbinnenschifffahrt beförderten beladenen und unbeladenen Standardcontainer im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2012 leicht an (+ 0,7 %). Dabei wurde der Rückgang der transportierten Standardcontainer im 1. Halbjahr 2013 (- 1,3 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2012) durch den Anstieg im 2. Halbjahr 2013 (+ 2,7 % gegenüber dem 2. Halbjahr 2012) etwas mehr als ausgeglichen. Die in Containern beförderte Tonnage lag im Jahr 2013 mit 16,7 Mio. Tonnen rund 1,7 % über der des Vorjahres. Von großer Bedeutung ist der grenzüberschreitende Verkehr. Dieser stieg im Jahr 2013 um 2,1 % auf 1,74 Mio. TEU (ohne Durchgangsverkehr). Dabei erhöhte sich der grenzüberschreitende Versand im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 % auf rund 0,90 Mio. TEU. Der grenzüberschreitende Empfang stieg um 2,4 % auf 0,84 Mio. TEU. Der Durchgangsverkehr stagnierte bei rund 0,24 Mio. TEU.

Leichter Anstieg des
Containeraufkommens

Zwar verzeichneten die ZARA-Häfen im Jahr 2013 mehrheitlich rückläufige Containerumschläge. Nach Hafenangaben ging der Containerumschlag in Rotterdam um 2,1 %, in Antwerpen um 0,7 % und in Amsterdam um 5,8 % gegenüber dem Jahr 2012 zurück; im Seehafen Zeebrügge erhöhte er sich im Vergleichszeitraum um 2,4 %. Dennoch entwickelten sich die grenzüberschreitenden Seehafen-Hinterlandverkehre für die Containerbinnenschifffahrt mit einem Anstieg von rund 5 % erneut positiv. Mit einem Plus von rund 15 % stiegen im Vergleichszeitraum die Beförderungen zwischen deutschen Binnenhäfen und Antwerpen besonders stark. Der Containerverkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und Rotterdam nahm um rund 3 % ab (siehe Tabelle 4). Außergewöhnlich lange Wartezeiten waren nach Informationen des Bundesamtes an den verschiedenen Überseecontainerterminals in Rotterdam und Antwerpen im Jahr 2013 – von temporären Ausnahmen abgesehen – nicht zu verzeichnen.

ZARA-Häfen

Tabelle 12: Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr in den Jahren 2012 und 2013 in 1.000 TEU (ohne Durchgangsverkehr)

Verkehrsverbindungen	2012	2013	Differenz	
			abs.	in %
Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr	1.701	1.737	36	2
davon:				
Deutsche Binnenhäfen - ZARA-Häfen	1.364	1.425	61	5
davon:				
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Rotterdam	751	728	- 23	- 3
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Antwerpen	591	680	89	15
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Amsterdam	9	5	- 4	- 44
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Zeebrügge	13	13	0	0
Deutsche Binnenhäfen - Andere ausl. Binnenhäfen	337	312	- 25	- 7

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der innerdeutsche Containerverkehr nahm im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um etwa 8 % auf rund 0,23 Mio. TEU ab (siehe Tabelle 13). Im Hinterland der bremischen Häfen sanken die Containerbeförderungen angesichts des Rückgangs des Seecontainerumschlags deutlich. Neben der konjunkturellen Entwicklung zeichnete hierfür die Entscheidung einer Allianz von Überseereedereien verantwortlich, aufgrund von Überkapazitäten eine Verbindung zwischen China und Bremerhaven zu streichen. Der Containerumschlag des Seehafens Hamburg stieg im Vergleichszeitraum um 4,4 %, der Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containerbinnenschiffen erhöhte sich um rund 4 %. Containerbinnenschiffer berichteten im Jahr 2013 weiterhin von langen Wartezeiten im Hafen Hamburg. Um eine terminalreine Anlieferung und eine Reduzierung der Wartezeiten zu erreichen, wird örtlich die Einrichtung von sogenannten Hinterland-Hubs geprüft. Beeinträchtigt wurde der Hinterlandverkehr insbesondere durch das Elbe-Hochwasser im Juni 2013. Die Streiks der Angestellten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wirkten sich nach Angaben von Marktteilnehmern relationsbezogen allerdings unterschiedlich stark auf die Containerschifffahrt im Hinterland von Hamburg aus. So wurde beispielsweise das für den Hinterlandverkehr wichtige Schiffshebewerk in Scharnebeck nur geringfügig bestreikt. Vereinzelt wurden im Jahr 2013 neue Containerliniendienste gestartet, zum Beispiel zwischen dem GVZ Berlin West Wustermark und Hamburg sowie zwischen Dörpen und Bremerhaven.

Bremische Häfen
und Hamburg

Tabelle 13: Innerdeutscher Containerbinnenschiffsverkehr in den Jahren 2012 und 2013 in 1.000 TEU

Verkehrsverbindung	2012	2013	Differenz	
			abs.	in %
Innerdeutscher Binnenschiffscontainerverkehr	248,2	227,4	-20,8	- 8
davon:				
Deutsche Binnenhäfen - Hamburg	90,5	93,8	3,3	4
Deutsche Binnenhäfen - Bremen/Bremerhaven	80,4	55,2	-25,2	-31
Deutsche Binnenhäfen - andere Binnenhäfen	77,3	78,4	1,1	1

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Anhang A

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

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnenschiff			Lkw			Gesamtverkehr		
	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%
	2012	2013	Veränderung	2012	2013	Veränderung	2012	2013	Veränderung	2012	2013	Veränderung
Nahrungs- und Genussmittel	1.261	1.129	-10,5%	2.950	2.846	-3,5%	52.730	53.471	1,4%	56.941	57.446	0,9%
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	12.302	12.584	2,3%	9.484	9.561	0,8%	26.198	26.973	3,0%	47.984	49.118	2,4%
Gutart unbekannt	35.361	37.609	6,4%	3.507	3.803	8,4%	1.309	990	-24,4%	40.178	42.403	5,5%
Chemische Erzeugnisse etc.	9.985	9.747	-2,4%	6.819	6.769	-0,7%	25.748	25.394	-1,4%	42.552	41.910	-1,5%
Metalle und Metall-erzeugnisse	13.081	12.392	-5,3%	3.555	3.502	-1,5%	23.865	22.591	-5,3%	40.501	38.485	-5,0%
Sammelgut	1.084	1.480	36,6%	0	0	0,0%	27.683	30.289	9,4%	28.767	31.769	10,4%
Kokerei- und Mineral-öl-erzeugnisse	10.442	10.819	3,6%	10.273	10.590	3,1%	9.401	9.034	-3,9%	30.116	30.443	1,1%
Sonstige Mineral-erzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	2.447	2.517	2,9%	976	1.076	10,3%	26.117	26.134	0,1%	29.539	29.727	0,6%
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschafts o- wie der Fischerei	1.661	1.486	-10,5%	7.143	7.259	1,6%	20.563	20.210	-1,7%	29.367	28.956	-1,4%
Holzwaren, Papier, Pappe und Drucker-zeugnisse	5.206	4.925	-5,4%	883	906	2,5%	22.839	20.988	-8,1%	28.928	26.819	-7,3%
Sekundärstoffe, Abfälle	2.663	2.545	-4,4%	3.681	3.693	0,3%	18.188	17.908	-1,5%	24.533	24.147	-1,6%
Fahrzeuge	5.298	5.255	-0,8%	337	362	7,7%	13.774	14.062	2,1%	19.409	19.680	1,4%
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	6.849	7.466	9,0%	8.162	8.939	9,5%	681	758	11,4%	15.691	17.164	9,4%
Geräte und Material für die Güterbeförderung	1.443	1.565	8,4%	378	414	9,4%	8.370	8.536	2,0%	10.191	10.514	0,0%
Maschinen, Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	381	376	-1,5%	241	250	3,7%	10.741	9.003	-16,2%	11.364	9.628	-15,3%
Post, Pakete	0	0	0,0%	0	0	0,0%	7.044	7.572	0,0%	7.044	7.572	7,5%
Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	13	20	46,4%	0	0	0,0%	6.242	6.536	4,7%	6.256	6.556	4,8%
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	42	116	174,0%	90	90	0,0%	3.598	3.303	-8,2%	3.730	3.509	-5,9%
Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	11	10	-9,2%	6	8	39,4%	2.014	2.027	0,6%	2.031	2.045	0,7%
Sonstige Güter a.n.g.	535	572	7,0%	2	1	-46,1%	0	0	-33,3%	537	573	6,7%
Insgesamt	110.065	112.613	2,3%	58.488	60.070	2,7%	307.106	305.781	-0,4%	475.658	478.463	0,6%

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

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



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: Juni 2014