



Bundesamt  
für Güterverkehr

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



## Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2013

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung / Summary .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtentwicklung des Güterverkehrs.....</b>	<b>5</b>
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung.....	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen.....	8
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr .....</b>	<b>11</b>
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung.....	11
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.....	11
3.1.2	Marktanteilsentwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr mit einzelnen Staaten.....	13
3.1.3	Entwicklung der Kabotageverkehre .....	16
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen .....	20
3.1.5	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge .....	21
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung .....	22
3.2.1	Beförderungsentgelte .....	22
3.2.2	Kosten .....	23
3.2.3	Ertragslage .....	26
3.2.4	Investitionen .....	27
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen .....	28
<b>4</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr .....</b>	<b>29</b>
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung .....	29
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr.....	33
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).....	40
<b>5</b>	<b>Binnenschiffsgüterverkehr .....</b>	<b>41</b>
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung .....	41
5.2	Lage der Binnenschifffahrt .....	44
5.2.1	Kostenentwicklung .....	44
5.2.2	Trockengüterschifffahrt .....	45
5.2.3	Tankschifffahrt.....	47
5.2.4	Insolvenzen .....	48
5.3	Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße.....	49

## 1 Zusammenfassung / Summary

Im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nahm die Güterverkehrskonjunktur in Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2013 nur langsam an Fahrt auf. Nach schwachem Jahresbeginn zog die Verkehrsnachfrage im 2. Quartal 2013 zwar spürbar an. Insgesamt blieb die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2013 mit rund 1,6 Mrd. t jedoch um rund 1,2 % hinter dem Wert des 1. Halbjahres 2012 zurück, die Verkehrsleistung verringerte sich im Vergleichszeitraum um 0,9 % auf 218,8 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge). Während der Straßen- und Schienengüterverkehr Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichneten, verbuchte der Binnenschiffsgüterverkehr Zuwächse im unteren einstelligen Prozentbereich und damit zugleich leichte Anteilsgewinne am Modal Split.

Gesamtverkehr

Die Mengen- und Leistungsentwicklung des Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wurde im Vergleichszeitraum durch überproportionale Rückgänge des Werkverkehrs und eine moderate Abnahme des gewerblichen Verkehrs geprägt. Während der Werkverkehr im 1. Halbjahr 2013 im Nah-, Regional- und Fernbereich hinter den Werten des 1. Halbjahres 2012 zurückblieb, verbuchte der gewerbliche Verkehr zumindest im Regionalbereich Zuwächse. Vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Internationalisierung des Güterkraftverkehrsmarktes und eines hohen internationalen Wettbewerbs, dem deutsche Unternehmen insbesondere durch vergleichsweise kostengünstigere Unternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa ausgesetzt sind, ging der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen weiter zurück. Auf nahezu allen aufkommensstarken Verkehrsrelationen zwischen Deutschland und anderen EU-Staaten nahmen Dreiländerverkehre, d.h. Verkehre durch Fahrzeuge, die weder aus Deutschland noch aus dem jeweiligen Partnerland kommen, in den vergangenen Jahren anteilmäßig zu. Dies hatte auf vielen Relationen nicht allein rückläufige Marktanteile deutscher Lastkraftfahrzeuge zur Folge. Auf nahezu allen Relationen zwischen Deutschland und alten EU-Mitgliedstaaten nahmen die Marktanteile der Fahrzeuge aus den jeweiligen Partnerstaaten seit der EU-Osterweiterung signifikant ab. Deutschland ist zudem der einzige EU-Staat, in dem die Kabotage in den letzten Jahren ununterbrochen gestiegen ist. Mit rund 3 % lag die Kabotage-Durchdringungsrate im Jahr 2012 in Deutschland gleichwohl niedriger als in Belgien, Österreich und Frankreich. Die Mautstatistik weist für das 1. Halbjahr 2013 einen weiteren Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen ausländischer – insbesondere polnischer – Fahrzeuge aus. Deutsche Fahrzeuge verbuchten ebenso wie Fahrzeuge aus allen anderen alten EU-Mitgliedstaaten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 rückläufige Mautfahrleistungen.

Straßengüterverkehr

Die Umsatzrenditen im gewerblichen Güterkraftverkehr bewegten sich in der ersten Jahreshälfte 2013 nach Einschätzung des Bundesamtes weiterhin im unteren einstelligen Prozentbereich und damit in etwa auf Höhe des entsprechenden Vorjahresniveaus. An-

Betriebswirtschaftliche  
Entwicklung

gesichts eines wettbewerbsintensiven Marktumfeldes und einer moderaten Kostenentwicklung, die insbesondere unter dem Einfluss eines höheren Lohnkosten- und eines niedrigeren Kraftstoffkostenniveaus stand, vollzogen die Beförderungsentgelte lediglich einen geringen Anstieg. Die Unternehmensinsolvenzen gingen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 leicht zurück. Fuhrparkseitig herrschen weiterhin die Ersatzinvestitionen vor. Dabei nehmen Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge zwar zu. Aufgrund der nach Angaben der Unternehmen fehlenden Planungs- und Kalkulationssicherheit erfolgen sie vielfach jedoch zögerlich.

Der Schienengüterverkehr verbuchte in der ersten Jahreshälfte 2013 zum zweiten Mal in Folge Aufkommens- und Leistungsrückgänge – wenn auch in abgeschwächter Form. Ursächlich waren insbesondere konjunkturell bedingte Aufkommensrückgänge in den vom Einzelwagenverkehr geprägten Branchen sowie witterungsbedingte Einflüsse. Insbesondere im Kombinierten Verkehr und im Einzelwagenverkehr zeigte sich zudem ein hoher Wettbewerbsdruck durch den Straßengüterverkehr. Betroffen waren sowohl regionale Anschlussbahnen als auch der Marktführer, der – auch aufgrund von Auftragsverlusten an nicht-bundeseigene Eisenbahnen – im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 überproportionale Verkehrsleistungsrückgänge verzeichnete. Die Mehrzahl der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen berichtete trotz der schwächeren Eisenbahnkonjunktur von einer anhaltend guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Zu beobachtende Entgeltsteigerungen bei Bestandsverkehren lagen entweder auf dem Niveau der Kostensteigerungen oder blieben dahinter zurück. Die Ertragslage entwickelte sich überwiegend konstant bis rückläufig. Im Kombinierten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern verlief die Mengen- und Leistungsentwicklung – insbesondere aufgrund von Rückgängen im Seehafen-Hinterlandverkehr – im Vergleichszeitraum leicht negativ. Vergleichsweise positiver entwickelten sich die Kombinierten Verkehre mit Sattelzugaufliegern.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt profitierte in der ersten Jahreshälfte 2013 insbesondere von der höheren Nachfrage der Energiewirtschaft nach Transportkapazitäten für Kohle und Mineralölzeugnisse. Vor allem die Tankschifffahrt legte im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2012 deutlich zu. Allerdings verloren Schiffe unter deutscher Flagge auf deutschen Wasserstraßen erneut Marktanteile an niederländische Wettbewerber. Angesichts anhaltender Laderaumüberhänge im Rheinstromgebiet blieben die Frachten und Umsatzrenditen in der Trockengüterschifffahrt unter Druck. In der Tankschifffahrt setzte zwar eine leichte Erholung der Frachtraten ein. Aufgrund anhaltend schwieriger branchenwirtschaftlicher Rahmenbedingungen blieb die Rentabilität insgesamt jedoch gering. Da in zunehmendem Maße Einhüllentankschiffe aus dem Markt ausscheiden und sich die Neubautätigkeit deutlich abschwächt, dürfte in der Tankschifffahrt im bisherigen Jahresverlauf zumindest keine weitere Zunahme des Kapazitätsüberhangs zu verzeichnen gewesen sein. Nachdem die Insolvenzen in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt in den bei-

Binnenschifffahrt

den vergangenen Jahren ausgehend von einem niedrigen Niveau zugenommen hatten, verzeichneten sie in der ersten Jahreshälfte 2013 einen leichten Rückgang.

## Summary

In accordance with the overall economic development, the economic situation in freight traffic only slowly gathered momentum in the first half of 2013 in Germany. Following a weak start to the year, the transport demand picked up perceptibly in the 2nd quarter of 2013. Overall, however, the volume of freight transported by road, rail and inland waterways in the first half of 2013 at around 1.6 billion t lagged some 1.2 % below the figures for the first half of 2012, while the transport performance in the reference period diminished by 0.9 % to 218.8 billion tkm (excluding road haulage by foreign vehicles). While road and rail freight traffic experienced declining volumes and performance, inland waterway transport recorded growth in the lower single-digit percentage range, thus gaining a slight increase in market share of the modal split.

Overall transport

The volume and performance development in road freight with German trucks in the reference period was characterised by disproportionate declines in own-account transport and a moderate reduction in commercial transport. While own-account transport in the 1st half of 2013 at all distances lagged behind the figures set in the 1st half of 2012, commercial transport recorded growth – at least regionally. Against the background of continuing internationalisation of the road haulage market and a high degree of international competition, to which German companies are exposed – particularly by comparably lower-cost companies from Central, Eastern and South-Eastern Europe, cross-border transport with German trucks continued to fall. The share of cross-trade road freight transport (i.e. transport by vehicles registered neither in Germany nor in the respective partner country) between Germany and other EU countries has increased in recent years. This has resulted in a decline in market share on many routes not only for German trucks. Since the eastern enlargement of the EU, the market share of vehicles from the respective partner countries has significantly declined on nearly all routes between Germany and old EU member states. In addition, Germany is the only EU country, in which cabotage operations have constantly increased in recent years. Nevertheless, in 2012 the cabotage penetration rate in Germany of around 3% was lower than in Belgium, Austria and France. For the first half of 2013, toll statistics recorded a further increase in the toll traffic volume of foreign – particularly Polish – vehicles. In comparison with the 1st half of 2012, not only German vehicles but also vehicles from all other old EU member states recorded declining toll traffic volume.

Road freight

In the first half of 2013, the return on sales revenues in commercial road freight traffic continued to hover in the lower single-digit percentage range – according to Federal Office estimates, more or less at the corresponding previous year's figures. In view of a

Economic development

highly competitive market environment and a moderate development in costs, which were particularly subject to the influence of a higher level of labour costs and lower level of fuel costs, the fares merely achieved a low rise. A slight decline in company insolvencies was recorded compared to the 1st half of 2012. Truck fleets continue to dominate replacement investment. Here, although investment in Euro VI vehicles increases, it often ensues in a rather hesitant fashion due to a lack of planning and calculation security – according to claims by companies.

In the first half of 2013, rail freight transport recorded volume and performance declines for the second time in a row – albeit to a lesser extent. This was particularly due to volume declines caused by the general economic climate in sectors dominated by single wagonload traffic as well as to weather-related factors. Furthermore, a high level of competitive pressure on the part of road freight was particularly apparent in both Combined Transport and single wagonload traffic. This affected not only regional connecting railways but also the market leader, who suffered disproportionate declines in transport performance compared to the 1st half of 2012 – although this was also due to a loss of orders to non-government owned railway companies. Despite the weaker economic situation in the railways, the majority of the non-government owned railway companies reported a continued positive trend in orders and employment situation. Increases in remuneration observed in existing transport either kept pace with increases in costs or lagged behind. The profit situation generally exhibited a constant or declining trend. In Combined Transport with containers and swap-bodies, there was a slight negative volume and performance development in the reference period – particularly due to a decline in seaport-hinterland transport. Combined Transport with semi-trailers, however, exhibited a comparably positive development.

Rail freight transport

In the first half of 2013, inland waterway shipping especially benefited from the high demand of the energy industry for transport capacities for coal and mineral oil products. Tanker transport, in particular, showed a marked improvement compared to the first half of 2012. Vessels under the German flag, however, again lost market share to Dutch competitors on German waterways. Given continuing surplus cargo capacities in the Rhine area, freight-rates and return on sales revenues in dry goods shipping remained under pressure. A slight recovery in freight rates began to take shape in tanker transport. However, profitability remained at a low level due to continuing difficult economic framework conditions for the industry. Since single-hull tankers are increasingly disappearing from the market and new construction activity is slowing down, no further increase in surplus capacity may be expected in tanker shipping, at least, over the course of the current year. Following the increase in insolvencies in German and Dutch inland navigation in the previous two years (starting from a low level), they declined slightly in the first half of 2013.

Inland navigation

## 2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

### 2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

In einem schwierigen europäischen Umfeld nahm die deutsche Wirtschaft im Jahr 2013 nur langsam Fahrt auf. Nachdem die Wirtschaftsleistung bereits zum Jahresende 2012 einen Dämpfer verzeichnet hatte, verringerte sich das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Quartal 2013 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um 1,6 %.<sup>1</sup> Im 2. Quartal 2013 erhöhte es sich dann um 0,9 %. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 sank das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt im 1. Halbjahr 2013 damit insgesamt um 0,3 %. Sowohl im Verarbeitenden Gewerbe als auch im Baugewerbe sank im Vergleichszeitraum die preisbereinigte Bruttowertschöpfung. Das Baugewerbe wurde dabei insbesondere durch die sehr kalte Witterung zu Jahresbeginn in Mitleidenschaft gezogen. Positive Impulse kamen in der ersten Jahreshälfte 2013 vor allem von den privaten und staatlichen Konsumausgaben. Die Bruttoanlageinvestitionen konnten nach vier Quartalen des Rückgangs im 2. Quartal 2013 zwar erstmals wieder zulegen. Insgesamt gingen sie im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum jedoch um 2,2 % zurück. Ursächlich hierfür waren insbesondere die zurückhaltenden Bauinvestitionen des Staates und die gesunkenen Ausrüstungsinvestitionen der Unternehmen. Die außenwirtschaftlichen Einflüsse fielen in der ersten Jahreshälfte 2013 verhalten aus: Die deutschen Gesamtausfuhren sanken gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 0,6 %, die Einfuhren verminderten sich um 1,7 %. Dabei wiesen die Warenausfuhren in Länder der Europäischen Union, die etwa 57 % der gesamten Exporte ausmachten, im Vergleichszeitraum mit einem Minus von 1,7 % überproportionale Rückgänge auf. Zuwächse gab es in der ersten Jahreshälfte 2013 hingegen beispielsweise bei den Ausfuhren in die Türkei (+ 14,5 %). Der Rückgang der Importe im 1. Halbjahr 2013 hatte seine Ursache in geringeren Einfuhren von Waren aus Drittländern (- 4,7 %). Demgegenüber nahmen die Warenimporte aus den EU-Mitgliedstaaten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um 0,7 % zu.

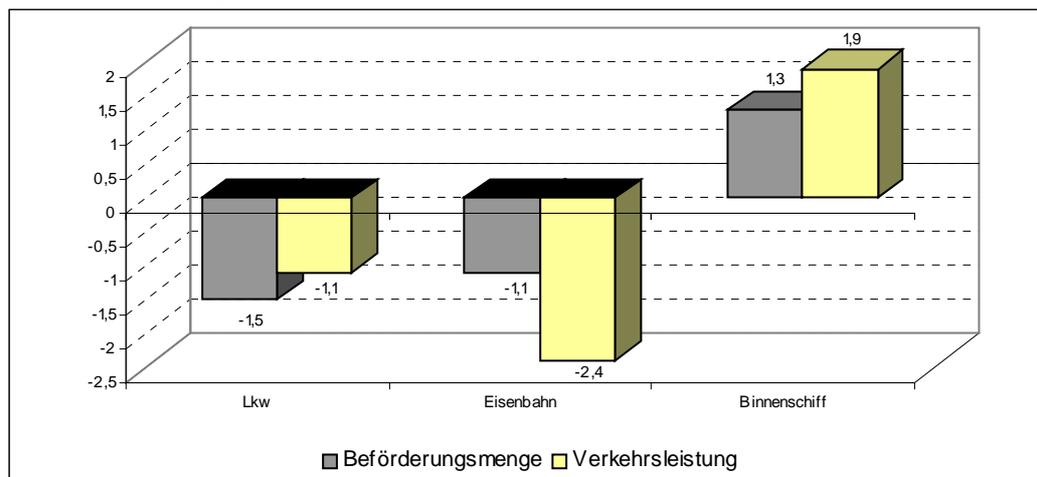
Gesamtwirtschaftliche  
Entwicklung

Die verhaltene gesamtwirtschaftliche Entwicklung fand im 1. Halbjahr 2013 ihren Niederschlag in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung. Die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um insgesamt 1,2 % auf rund 1,6 Mrd. t ab, die Verkehrsleistung verringerte sich um 0,9 % auf 218,8 Mrd. tkm. In diesen Zahlen nicht berücksichtigt ist der Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland, für den keine unterjährigen Mengen- und Leistungswerte vorliegen. Während der Straßen- und Schienengüterverkehr im Vergleichszeitraum Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichneten, verbuchte der Binnenschiffsgüterverkehr Zuwächse im unteren einstelligen Prozentbereich (siehe Schaubild 1).

Gesamtverkehr

<sup>1</sup> Siehe hierzu und im Folgenden auch Dr. Räth, Norbert, Braakmann, Albert: Bruttoinlandsprodukt in der ersten Jahreshälfte 2013, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik – September 2013, S. 633 – 665, Wiesbaden 2013.

**Schaubild 1:** Güterverkehr in Deutschland - Veränderungen im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 in Prozent



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

Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verzeichnete in der ersten Jahreshälfte 2013 im intermodalen Vergleich die höchsten Mengenverluste. Mit rund 1,3 Mrd. t blieb das Beförderungsaufkommen rund 1,5 % hinter dem entsprechenden Vergleichswert des Vorjahres zurück. Nachfragerückgänge zeigten sich dabei sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Straßengüterverkehrsleistung nahm im Vergleichszeitraum um 1,1 % auf 135,6 Mrd. tkm ab (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 1). Die Schiene verzeichnete mit einem Minus von 2,4 % auf 53,8 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2013 den höchsten prozentualen Verkehrsleistungsrückgang aller Verkehrsträger. Das Transportaufkommen wies mit knapp 0,2 Mrd. t im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 einen geringen Rückgang auf (- 1,1 %). Aufgrund einer Zunahme der grenzüberschreitenden Verkehre erhöhte sich das Beförderungsaufkommen auf den deutschen Binnenwasserstraßen im Vergleichszeitraum insgesamt um 1,3 % auf 0,1 Mrd. t, die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt stieg um 1,9 % auf rund 29,4 Mrd. tkm.

Zuwächse auf der Wasserstraße, Rückgänge für Straße und Schiene

**Tabelle 1:** Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern - Veränderungen im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderungen	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderungen
	in Mio. t		in % <sup>2)</sup>	in Mrd. tkm		in % <sup>2)</sup>
<b>Schienengüterverkehr<sup>5)</sup></b>	182,0	181,1	- 1,1	54,8	53,8	- 2,4
<b>Binnenschifffahrt</b>	110,1	111,5	1,3	28,9	29,4	1,9
<b>Straßengüterverkehr<sup>3)4)</sup></b>	1.339,3	1.319,5	-1,5	137,2	135,6	-1,1
<b>Gesamter Güterverkehr<sup>4)</sup></b>	<b>1.631,4</b>	<b>1.612,1</b>	<b>- 1,2</b>	<b>220,9</b>	<b>218,8</b>	<b>- 0,9</b>

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

<sup>2)</sup> Die Summen und Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

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

<sup>4)</sup> Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

<sup>5)</sup> Angepasste Veränderungsdaten, auf Basis von bereinigten Vorjahresergebnissen berechnet.

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

Aufgrund der Verkehrsleistungszuwächse konnte die Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2013 ihren Anteil am Modal Split, der im Jahr 2012 rund 9 % betragen hatte, etwas steigern. Die Anteilsgewinne gingen im Wesentlichen zu Lasten der Schiene, die im Betrachtungszeitraum überproportionale Leistungsrückgänge verbuchte. Ihr Anteil am Modal Split im Jahr 2012 betrug über 17 %. Da keine unterjährigen Daten zur Verkehrsleistungsentwicklung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland zur Verfügung stehen, sind abschließende Aussagen zur Gesamtentwicklung des Straßengüterverkehrs im 1. Halbjahr 2013 in Deutschland nicht möglich. Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellte gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2013 – prognostiziert für das Gesamtjahr 2013 einen Anstieg der Verkehrsleistung ausländischer Lastkraftfahrzeuge in Deutschland in Höhe von 2,0 %.<sup>2</sup> Die Mautstatistik des Bundesamtes weist für die ausländischen Fahrzeuge in den ersten sechs Monaten des Jahres 2013 ein Plus in Höhe von 1,6 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum aus.<sup>3</sup> Die rückläufige Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2013 dürfte insoweit zumindest in Teilen durch einen Verkehrsleistungsanstieg ausländischer Fahrzeuge kompensiert worden sein. Der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split dürfte damit in der ersten Jahreshälfte 2013 lediglich geringen Änderungen unterworfen gewesen sein.

Modal Split

Für das Gesamtjahr 2013 ist laut Kurzfristprognose Sommer 2013 mit einem Mengenrückgang im Güterverkehr von 0,4 % und einem Leistungsanstieg in Höhe von 0,8 % im Vergleich zum Vorjahr zu rechnen.<sup>4</sup> Die Erreichung dieser Werte setzt eine im Vergleich zur ersten Jahreshälfte günstigere Güterverkehrskonjunktur in der zweiten Jahreshälfte 2013 voraus. Nach aktuellen Angaben der Mautstatistik des Bundesamtes fielen die Fahrleistungsdaten mautpflichtiger Fahrzeuge im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen für die ersten drei Quartale 2013 insgesamt etwas positiver aus als jene für das 1. Halbjahr 2013: Ohne Berücksichtigung der Bundesstraßenabschnitte, um die das mautpflichtige Straßennetz zum 1. August 2012 erweitert wurde, lagen die mautpflichtigen Fahrleistungen in den ersten drei Quartalen 2013 insgesamt rund 0,3 % über dem entsprechenden Wert für die ersten drei Quartale des Jahres 2012. Für das 1. Halbjahr 2013 hatte die Mautstatistik noch einen Rückgang in Höhe von 0,9 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ausgewiesen. Die Schienengüterverkehrsstatistik weist für den Beginn des 3. Quartals 2013 ebenfalls leicht verbesserte Mengen- und Leistungswerte aus, während die Binnenschifffahrtskonjunktur zumindest temporär durch das Hochwasser in Teilen Süd- und Ostdeutschlands sowie Streikmaßnahmen von

Ausblick 2013  
und 2014

<sup>2</sup> Siehe Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2013, München/Köln 2013.

<sup>3</sup> Ohne Bundesstraßenabschnitte, um die das mautpflichtige Straßennetz zum 1. August 2012 erweitert wurde.

<sup>4</sup> Siehe Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2013, München/Köln 2013.

Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beeinträchtigt wurde. Für das Jahr 2014 erwarten die Autoren der Kurzfristprognose Sommer 2013 im Vergleich zum Jahr 2013 gesamtmodal einen Anstieg der Beförderungsmenge um 1,9 % und der Verkehrsleistung um 2,8 %.

## 2.2 Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen

Das Schaubild 2 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 differenziert nach Güterabteilungen und Verkehrsträgern dar. Die zugrundeliegende Verkehrsleistung beträgt für das 1. Halbjahr 2013 rund 231,6 Mrd. tkm und für das 1. Halbjahr 2012 rund 234,8 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 1. Halbjahr 2013 mit rund 27,9 Mrd. tkm die höchste Verkehrsleistung auf. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 bedeutete dies einen Zuwachs um 1,0 %. Die Entwicklungen in der Lebensmittelindustrie und im Lebensmittelhandel sind nur in vergleichsweise geringem Maße von der Konjunktur abhängig und vor allem für den Straßengüterverkehr von Bedeutung. Auf ihn entfielen in der ersten Jahreshälfte 2013 rund 93 % der gesamten Verkehrsleistung in dieser Güterabteilung. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies ein Plus von rund 1,4 %.

Nahrungs- und  
Genussmittel

Mit einer Verkehrsleistung von 21,6 Mrd. tkm über alle Verkehrsträger kam den chemischen Erzeugnissen in der ersten Jahreshälfte 2013 die zweithöchste Bedeutung für den Transportsektor in Deutschland zu. Im 1. Halbjahr 2013 sank die Transportleistung in der entsprechenden Güterabteilung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 insgesamt um 2,0 %. Der Inlandsumsatz der chemischen Industrie in Deutschland ging im 1. Halbjahr 2013 um 1 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 zurück. Die Exporte entwickelten sich leicht positiv. Die Verkehrsleistungsrückgänge gingen vor allem zu Lasten des Straßengüterverkehrs. Der Schienengüterverkehr konnte hingegen leicht zulegen.

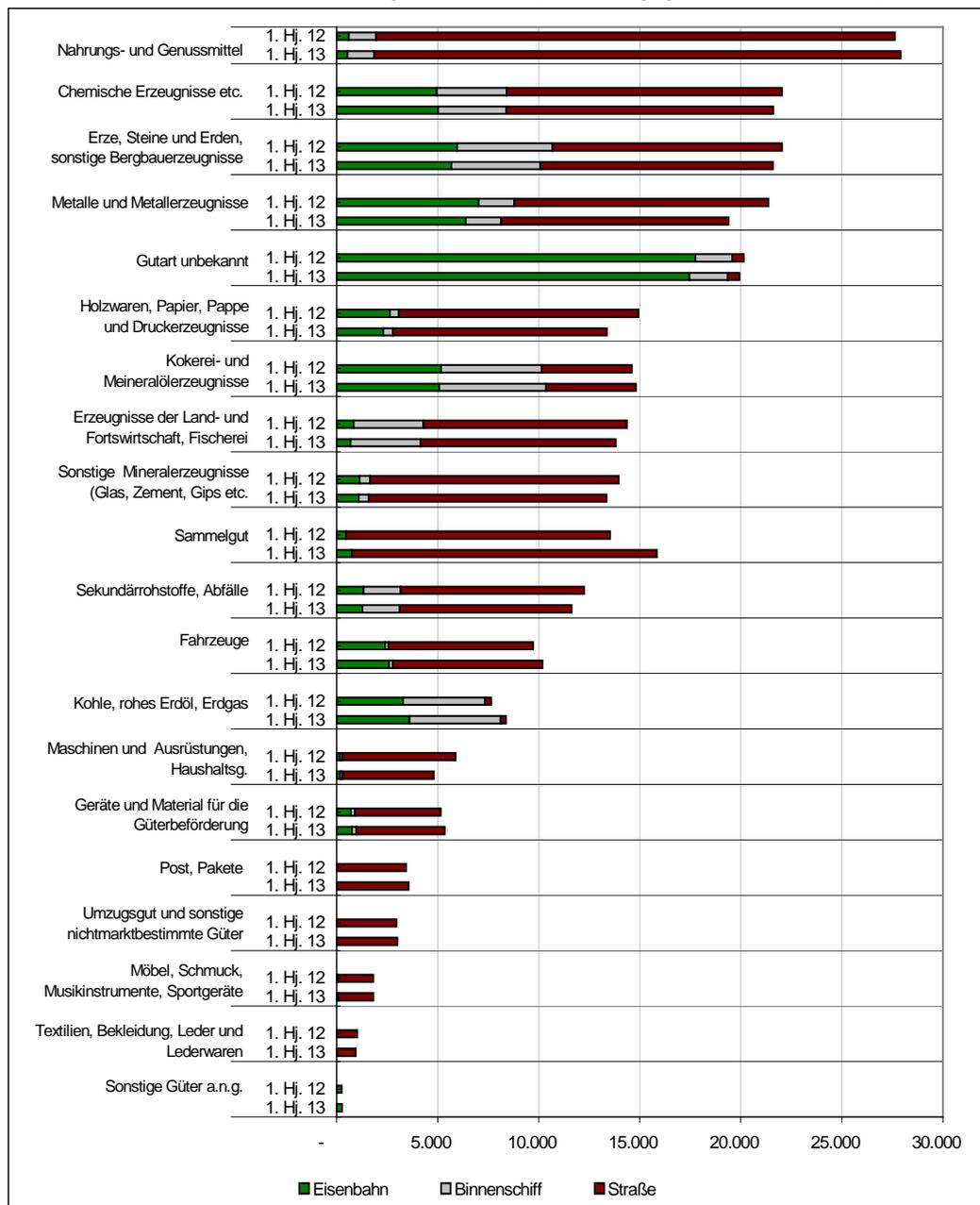
Chemische  
Erzeugnisse

Die schwache Stahlkonjunktur hielt im 1. Halbjahr 2013 an. Branchenangaben zufolge lag die Rohstahlproduktion der deutschen Stahlindustrie im 1. Halbjahr 2013 rund 0,9 % unter jener des 1. Halbjahres 2012. Die schwache Auftragslage spiegelte sich in der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ wider, deren Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum um 9,2 % auf 19,4 Mrd. tkm zurückging. Betroffen hiervon waren vor

Metalle und  
Metallerzeugnisse

allem der Schienen- und Straßengüterverkehr; sie verzeichneten Leistungsrückgänge von 9,2 % bzw. 10,5 %. Die Binnenschifffahrt konnte ihr Vorjahresergebnis halten.

**Schaubild 2:** Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen (NST-2007) in Mio. tkm - Veränderungen im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012



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

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

Die Verkehrsleistung der drei Landverkehrsträger in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sank im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um 2,1 % auf 21,6 Mrd. Während die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt überproportionale Verkehrsrückgänge von 4,7 % bzw. 6,6 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 verzeichneten, übertraf der Straßengüterverkehr seinen entsprechenden Vorjahreswert um 1,2 %. Rückgänge im Bereich des Bausektors wurden hier durch einen Anstieg der Transporte von Streusalz ausgeglichen. In der

Bauwirtschaft

Güterabteilung „Sonstige Mineralerzeugnisse“ war aufgrund der witterungsbedingten Einschnitte im Baubereich ein Rückgang der Transportleistung über alle Verkehrsträger in Höhe von 4,4 % zu verzeichnen.

Die Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ verzeichnete im 1. Halbjahr 2013 einen Anstieg der Verkehrsleistung um 1,4 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2012. Einerseits bedingte die lang anhaltende kalte Witterung einen Nachfragerückgang bei Benzin und Dieselkraftstoff, andererseits verlängerte sich die Heizperiode. Unterstützt durch die Entspannung auf dem Rohöl-Weltmarkt und den Produktmärkten im 2. Quartal 2013 stieg der Heizölabsatz im 1. Halbjahr 2013 insgesamt um rund 17 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 an. Dies wirkte sich vor allem auf die Binnenschifffahrt positiv aus, deren Verkehrsleistung in der Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ um 6,1 % anstieg. Die Straße und die Schiene verbuchten im Vergleichszeitraum hingegen leichte Rückgänge.

Kokerei- und Mineralölerzeugnisse

Aufgrund der zunehmenden Nutzung und Verbreitung digitaler Medien ging die Produktion von grafischen Papieren inklusive Zeitungspapier der deutschen Papierindustrie im 1. Halbjahr 2013 zurück. Die Produktion von Papier, Karton und Pappe für Verpackungszwecke nahm – insbesondere vor dem Hintergrund des gestiegenen Internethandels – hingegen leicht zu. In der Güterabteilung „Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse“ lag die erbrachte Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2013 insgesamt um rund 10,4 % unter dem Wert des 1. Halbjahres 2012. Vom Leistungsrückgang war vor allem der Straßen- und Schienengüterverkehr betroffen.

Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse

Einen hohen Verkehrsleistungsanstieg verbuchte in der ersten Jahreshälfte 2013 die Güterabteilung „Sammelgut“, die nahezu ausschließlich dem Straßengüterverkehr zuzuordnen ist. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 erhöhte sich die Verkehrsleistung insgesamt um 17,1 % auf 15,9 Mrd. tkm. Vor dem Hintergrund der weiteren Zunahme des Internethandels erhöhte sich die Anzahl der Kleinsendungen. Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs führen vermehrt Linienverkehre mit Sammelgut zwischen den Depots der Onlinehändler, für KEP-Dienste oder Spediteure.

Sammelgut

Der Rückgang der deutschen Warenausfuhren in der ersten Jahreshälfte 2013 spiegelte sich insbesondere in der Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.“ wider, in der eine Vielzahl an Waren der deutschen Exportwirtschaft aufgeht. Von allen Güterabteilungen wies sie prozentual den höchsten Rückgang auf. Mit rund 4,8 Mrd. tkm blieb die Verkehrsleistung in dieser Güterabteilung im 1. Halbjahr 2013 rund 18,2 % hinter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums zurück. Der Straßengüterverkehr erreichte an der Gesamtverkehrsleistung im 1. Halbjahr 2013 einen Anteil in Höhe von knapp 94 % und trug damit den Rückgang praktisch alleine.

Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

##### 3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Im Einklang mit der Entwicklung der deutschen Wirtschaft hat sich der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach schwachem Jahresbeginn im Laufe der ersten Jahreshälfte 2013 zwar belebt. Nachdem die Beförderungsmengen und die Verkehrsleistung im 1. Quartal 2013 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal witterungsbedingt noch um 7,8 % bzw. 4,9 % zurückgegangen waren, wiesen sie im 2. Quartal 2013 Zuwächse von 3,4 % (Menge) und 2,4 % (Leistung) auf. Für das 1. Halbjahr 2013 insgesamt bedeutete dies gleichwohl einen Mengen- und Leistungsrückgang im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012: Das Beförderungsaufkommen im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nahm um 19,8 Mio. t bzw. 1,5 % auf 1.319,5 Mio. t ab, die Verkehrsleistung sank um 1,1 % auf 135,6 Mrd. tkm (siehe Tabelle 2). Besonders hoch fielen die Mengenrückgänge in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden“, „Sonstige Mineralerzeugnisse“ sowie „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ aus, die im Wesentlichen Güter der Bauindustrie beinhalten. Hohe Zuwachsraten verzeichnete hingegen Sammelgut.

Leichte Mengen- und Leistungsrückgänge

**Tabelle 2:** Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Entfernungsstufen und Verkehrsarten

Entfernungsstufen	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderungen	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderungen
	in Mio. t		in % <sup>2)</sup>	in Mrd. tkm		in % <sup>2)</sup>
<b>Nahbereich<sup>3)</sup></b>	<b>724,097</b>	<b>704,246</b>	<b>-2,7</b>	<b>12,913</b>	<b>12,891</b>	<b>-0,2</b>
- Werkverkehr	246,550	232,122	-5,9	4,002	3,988	-0,3
- Gewerblicher Verkehr	477,546	472,124	-1,1	8,911	8,903	-0,1
<b>Regionalbereich<sup>3)</sup></b>	<b>304,013</b>	<b>308,855</b>	<b>1,6</b>	<b>27,339</b>	<b>27,778</b>	<b>1,6</b>
- Werkverkehr	76,889	74,836	-2,7	6,735	6,542	-2,9
- Gewerblicher Verkehr	227,124	234,020	3,0	20,604	21,236	3,1
<b>Fernbereich<sup>3)</sup></b>	<b>311,195</b>	<b>306,354</b>	<b>-1,6</b>	<b>96,911</b>	<b>94,967</b>	<b>-2,0</b>
- Werkverkehr	38,475	35,950	-6,6	10,253	9,693	-5,5
- Gewerblicher Verkehr	272,719	270,404	-0,8	86,658	85,274	-1,6
<b>Gesamtverkehr<sup>4)</sup></b>	<b>1.339,305</b>	<b>1.319,456</b>	<b>-1,5</b>	<b>137,163</b>	<b>135,635</b>	<b>-1,1</b>
- Werkverkehr	361,915	342,908	-5,3	20,990	20,222	-3,7
- Gewerblicher Verkehr	977,390	976,548	-0,1	116,173	115,412	-0,7

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

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

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

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

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Während der gewerbliche Verkehr im 1. Halbjahr 2013 lediglich eine moderate Abnahme verzeichnete, verbuchte der Werkverkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 überproportionale Rückgänge. Insgesamt sank das Güteraufkommen im Werkverkehr im Ver-

Anteilsverschiebungen zugunsten des gewerblichen Verkehrs

gleichszeitraum um 5,3 % auf rund 342,9 Mio. t, die Verkehrsleistung nahm um 3,7 % auf 20,2 Mrd. tkm ab. Die Rückgänge des Werkverkehrs zeigten sich in allen Entfernungsstufen und fielen prozentual im Fernbereich am höchsten aus. Vor allem die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden“ wies im Werkverkehr einen deutlichen Mengenrückgang auf. Damit setzte sich die rückläufige Anteilentwicklung des Werkverkehrs im bisherigen Jahresverlauf fort. Im 1. Halbjahr 2013 betrug der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen rund 26 % und an der Verkehrsleistung rund 15 %. Vor fünf Jahren erreichten die Anteilswerte noch rund 38 % bzw. 20 %. Die Anteilsverschiebungen zugunsten des gewerblichen Verkehrs in den vergangenen Jahren sind eine Folge des hohen Wettbewerbs- und Preisdrucks, dem sich zahlreiche Werkverkehrsunternehmen in ihrem Kerngeschäftsbereich ausgesetzt sehen, und haben ihre Ursache unter anderem in der moderaten Preisentwicklung und der Verbesserung der logistischen Angebote des gewerblichen Verkehrs.

Mit Blick auf die einzelnen Entfernungsstufen kam es im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 sowohl im Nah- als auch im Fernbereich zu Mengen- und Leistungsrückgängen. Der Nahbereich (bis 50 km), der besonders von der Entwicklung der Bauwirtschaft geprägt wird, verzeichnete im Vergleichszeitraum eine Abnahme der Beförderungsmenge von 2,7 % auf rund 704,2 Mio. t. Mit etwas weniger als 12,9 Mrd. tkm wurde der entsprechende Vorjahreswert bei der Verkehrsleistung hingegen nur knapp verfehlt. Der Fernbereich (151 km und mehr) verzeichnete im Vergleichszeitraum bei den Mengen und Leistungen ein Minus von 1,6 % bzw. 2,0 %. Mit knapp 95,0 Mrd. tkm entfielen auf ihn im 1. Halbjahr 2013 rund 70 % der Gesamtverkehrsleistung des Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen. Im Gegensatz zum Nah- und Fernbereich legten im Regionalbereich (51 bis 150 km) die Beförderungsmengen und die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2013 zu. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 erhöhten sie sich um jeweils 1,6 % auf knapp 308,9 Mio. t bzw. 27,8 Mrd. tkm. Ursächlich hierfür war die Zunahme des gewerblichen Verkehrs.

Rückgänge im Nah- und Fernbereich, Zuwächse im Regionalverkehr

Der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verbuchte im 1. Halbjahr 2013 überproportionale Rückgänge: Die Verkehrsleistung verringerte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um 5,8 % auf rund 12,6 Mrd. tkm; die Beförderungsmenge nahm um 2,8 % auf rund 59,0 Mio. t ab. Zum Vergleich: Im Binnenverkehr nahm das Beförderungsaufkommen im Vergleichszeitraum um 1,4 % auf 1,26 Mrd. t ab, die Verkehrsleistung verringerte sich um 0,6 % auf 123,0 Mrd. tkm. Die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr 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, infolge derer sich deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen einem hohen internationalen Wettbewerb ausgesetzt sehen, der bereits seit geraumer Zeit

Hohe Mengen- und Leistungsrückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr

zu wesentlichen Anteilsverschiebungen auf dem gemeinschaftlichen Verkehrsmarkt führt und unter anderem zur Folge hat, dass das deutsche Gewerbe in Teilen auf den Heimatmarkt zurückgedrängt wird. Wie Tabelle 3 zu entnehmen ist, gingen im 1. Halbjahr 2013 der grenzüberschreitende Güterversand und -empfang im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um 3,1 % bzw. 2,0 % zurück. Dabei betrafen die Rückgänge ausschließlich den Verkehr mit anderen EU-Mitgliedstaaten. Grenzüberschreitende Güterbeförderungen deutscher Lastkraftwagen zwischen Deutschland und Drittstaaten nahmen hingegen zu.

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
<b>Versand nach</b>				
EU-Mitgliedstaaten	29.203,2	27.665,2	- 1.538,0	- 5,3
Drittstaaten	4.038,6	4.559,6	+ 521,0	+ 12,9
<b>Versand insgesamt</b>	<b>33.241,7</b>	<b>32.224,8</b>	<b>- 1.016,9</b>	<b>- 3,1</b>
<b>Empfang aus</b>				
EU-Mitgliedstaaten	22.636,7	22.091,3	- 545,4	- 2,4
Drittstaaten	1.729,4	1.779,0	+ 49,6	+ 2,9
<b>Empfang insgesamt</b>	<b>24.366,1</b>	<b>23.870,3</b>	<b>- 495,8</b>	<b>- 2,0</b>
<b>Dreiländerverkehr<sup>1)</sup></b>	<b>3.098,6</b>	<b>2.930,7</b>	<b>- 167,9</b>	<b>- 5,4</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>60.706,4</b>	<b>59.025,8</b>	<b>- 1.680,6</b>	<b>- 2,8</b>

<sup>1)</sup> einschließlich Durchgangsverkehr

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

### 3.1.2 Marktanteilsentwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr mit einzelnen Staaten

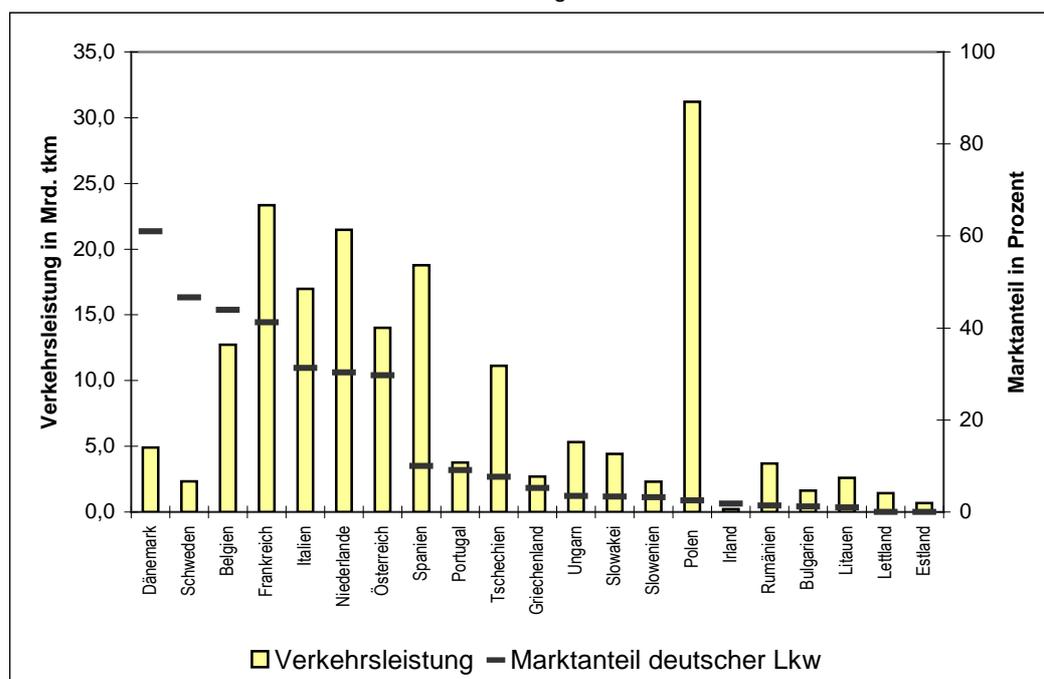
Das Schaubild 3 weist für das Jahr 2012 die im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und ausgewählten EU-Staaten erbrachten Verkehrsleistungen (Wechselverkehr und Dreiländerverkehr) sowie den jeweiligen Anteil deutscher Lastkraftfahrzeuge aus.<sup>5</sup> Erkennbar werden sowohl die hohe Streuung der Marktanteile deutscher Fahrzeuge als auch die Aufkommensstärke der einzelnen Relationen. Mit einem Marktanteil von über 60 % dominierten deutsche Fahrzeuge im Jahr 2012 im Wechselverkehr mit Dänemark. Ein wesentlicher Grund hierfür sind zahlreiche Tochtergesellschaften dänischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland, insbesondere in Schleswig-Holstein. Marktanteile von zum Teil deutlich über 40 % erreichten deutsche Fahrzeuge im Wechselverkehr mit Schweden, Belgien und dem aufkommensstarken Frankreich. Die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Italien, den Niederlanden sowie Österreich wurden im Jahr 2012 jeweils noch zu rund 30 % von deutschen Fahrzeugen bestritten. Vergleichsweise geringe Marktanteile verzeichnen deutsche Fahrzeuge im Verkehr mit der

Marktanteile und Aufkommensstärke einzelner Relationen

<sup>5</sup> Die Abbildung enthält alle EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2012 mit Ausnahme von Großbritannien, Luxemburg und Finnland, für die noch keine Werte für das Jahr 2012 vorliegen, sowie Malta und Zypern. Unterjährige Daten für das Jahr 2013 werden seitens des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) nicht ausgewiesen.

iberischen Halbinsel, Griechenland sowie den jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas. Im Wechselverkehr mit Rumänien, Bulgarien und den baltischen Staaten spielten deutsche Fahrzeuge im Jahr 2012 nur eine sehr geringe bzw. gar keine Rolle. Die mit Abstand höchsten Verkehrsleistungen wurden im Jahr 2012 mit rund 31,2 Mrd. tkm im Wechselverkehr mit Polen erzielt. Der Anteil deutscher Fahrzeuge hieran betrug 2,5 %.

**Schaubild 3:** Grenzüberschreitender Verkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten sowie Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Jahr 2012



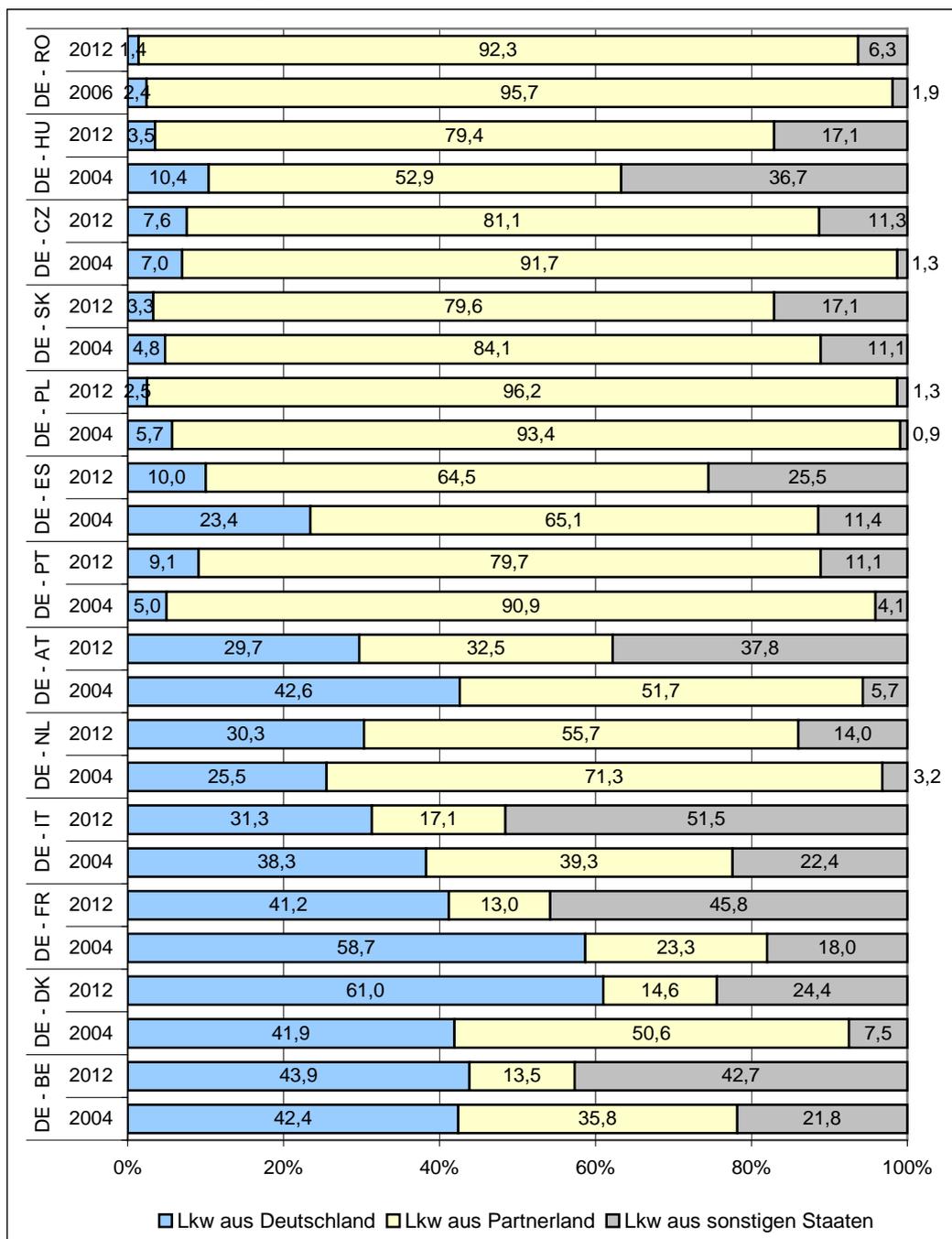
Quellen: Eurostat (Stand: 23.07.2013). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Das Schaubild 4 stellt für jene Relationen, auf denen im Jahr 2012 insgesamt eine Verkehrsleistung von mindestens 3,0 Mrd. tkm erbracht wurde, die Veränderung der Marktanteile im Zeitablauf dar.<sup>6</sup> Dabei werden die Marktanteile nach deutschen Fahrzeugen, Fahrzeugen aus dem jeweiligen Partnerland sowie Fahrzeugen aus Drittstaaten unterschieden.

Marktanteilsentwicklung

<sup>6</sup> Ausgenommen von der Darstellung ist Großbritannien, für das noch keine Werte für das Jahr 2012 vorliegen.

Schaubild 4: Entwicklung der Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten auf Basis der geleisteten Tonnenkilometer



AT – Österreich, BE – Belgien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, DK – Dänemark, ES – Spanien, FR – Frankreich, HU – Ungarn, IT – Italien, NL – Niederlande, PL – Polen, PT – Portugal, RO – Rumänien, SK – Slowakei.

Quellen: Eurostat (Stand: 23.07.2013). Eigene Berechnungen, eigene Darstellung.

Ein Vergleich der Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Jahr 2012 mit jenen im Jahr 2004, d.h. jenem Jahr, in dem die EU um zehn – vorrangig mittel- und osteuropäische – Staaten erweitert wurde, zeigt ein differenziertes Bild. Im Wechselverkehr mit Belgien, den Niederlanden, Dänemark und Portugal lag der deutsche Marktanteil im Jahr 2012 über jenem aus dem Jahr 2004. Die hohen Zuwächse im deutsch-dänischen Wechselverkehr dürften dabei vor allem auf die o.g. Gründungen von Niederlassungen in Deutschland seitens dänischer Unternehmen zurückzuführen sein. Im Falle Portugals ist

anzumerken, dass die deutschen Marktanteile hier im Zeitablauf einer hohen Volatilität unterliegen, eine Tendenz zu steigenden deutschen Marktanteilen im Wechselverkehr mit Portugal mithin nicht besteht. Im Wechselverkehr mit der Tschechischen Republik haben deutsche Fahrzeuge ihren Marktanteil im Vergleich zum Jahr 2004 mit zuletzt gut 7 % zwar in etwa konstant gehalten. Allerdings entwickelte er sich seit dem Höchststand im Jahr 2009 (11,9 %) tendenziell rückläufig. Auf allen übrigen Relationen verzeichneten deutsche Fahrzeuge im Vergleichszeitraum tendenziell rückläufige Marktanteile. Hervorzuheben sind insbesondere die hohen Anteilsverluste auf den aufkommensstarken Relationen mit Frankreich, Italien, Spanien und Österreich. Die bereits im Jahr 2004 bzw. 2006 geringen Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit Polen, der Slowakei, Ungarn bzw. Rumänien nahmen in den Folgejahren ebenfalls ab.

Auf nahezu allen dargestellten Relationen haben die Dreiländerverkehre, d.h. Verkehre durch Fahrzeuge, die weder aus Deutschland noch aus dem jeweiligen Partnerstaat (Ort der Be- bzw. Entladung) kommen (in Schaubild 4 hellgrau dargestellt), im Vergleichszeitraum anteilmäßig mehr oder weniger deutlich zugenommen. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Österreich entfiel auf Fahrzeuge aus Drittstaaten (EU-Mitgliedstaaten und EFTA-Staaten die nicht den Be- oder Entladeort darstellen) nach Angaben von Eurostat im Jahr 2012 über ein Drittel der erbrachten Verkehrsleistungen; im Verkehr mit Belgien und Frankreich erbrachten sie im Jahr 2012 bereits deutlich über 40 % und im Verkehr mit Italien sogar über die Hälfte der Gesamtleistungen. Auf nahezu allen Relationen zwischen Deutschland und alten EU-Mitgliedstaaten nahmen die Marktanteile der Fahrzeuge aus den jeweiligen Partnerstaaten im Vergleichszeitraum signifikant ab. Eine Ausnahme stellen lediglich die Verkehre mit Spanien dar. Im Verkehr mit Belgien, Dänemark, Frankreich und Italien sind die Marktanteile der Fahrzeuge aus den jeweiligen Partnerländern auf mittlerweile deutlich unter 20 % gesunken. Wettbewerbsdruck im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr wird vor allem durch Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa ausgeübt. Insbesondere polnische Fahrzeuge erzielen hohe Marktanteile: Im Verkehr zwischen Deutschland und Italien, Belgien sowie Frankreich erreichten sie im Jahr 2012 bereits Marktanteile zwischen 15 und 19 %, im Verkehr mit den Niederlanden und Spanien erzielten sie Marktanteile im höheren einstelligen Prozentbereich.

Dreiländerverkehre

### 3.1.3 Entwicklung der Kabotageverkehre

Die Kabotage mit deutschen Fahrzeugen nahm im Zeitraum von 2005 bis 2008 kontinuierlich von knapp 2,3 auf 2,8 Mrd. tkm zu, bevor sie im Jahr 2009 angesichts des Außenhandelsrückgangs und der Abnahme der grenzüberschreitenden Verkehre um knapp

Kabotage deutscher Fahrzeuge

36 % auf rund 1,8 Mrd. tkm zurückging.<sup>7</sup> In der Folge stieg die Kabotage mit deutschen Fahrzeugen wieder bis auf rund 2,0 Mrd. tkm im Jahr 2011 an, bevor sie im Jahr 2012 erneut deutlich zurückging. Mit knapp 1,8 Mrd. tkm lag die Kabotage deutscher Fahrzeuge im Jahr 2012 rund 13 Prozent unter dem Vorjahreswert. Dies bedeutete zugleich den niedrigsten Wert im Betrachtungszeitraum. Deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen führen vor allem in Frankreich Kabotagebeförderungen durch. Rund 25 % der im Rahmen von Kabotageverkehren erbrachten Verkehrsleistungen entfielen im Jahr 2012 auf Frankreich. Vergleichsweise hohe Kabotageleistungen erbrachten deutsche Fahrzeuge zudem in Italien, Dänemark und Schweden. Das vergleichsweise starke Engagement in den nördlichen EU-Mitgliedstaaten ist unter anderem auf zahlreiche Tochtergesellschaften dänischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland zurückzuführen. Nach Informationen des Bundesamtes setzen die vorrangig in Schleswig-Holstein niedergelassenen Unternehmen einen Teil ihrer Flotte für Binnenverkehre in Skandinavien ein.

Größte Kaboteure unter allen EU-Mitgliedstaaten waren im vergangenen Jahr erneut Polen und Niederländer mit Kabotageleistungen von rund 5,3 bzw. 2,5 Mrd. tkm. Mit Ausnahme von Slowenien verzeichneten alle jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas nach Angaben von Eurostat im Jahr 2012 zweistellige prozentuale Zuwachsraten im Vergleich zum Jahr 2011. Besonders hohe prozentuale Zuwächse der Kabotageleistungen wiesen im Vergleichszeitraum Verkehrsunternehmen aus Rumänien (143,8 %), Litauen (95,8 %), Polen (39,2 %), Bulgarien (32,9 %) und der Tschechischen Republik (30,0 %) auf. Differenziert fiel die Entwicklung bei den Verkehrsunternehmen aus den alten EU-Mitgliedstaaten aus: Neben deutschen verzeichneten im Vergleichszeitraum u.a. auch belgische, französische und italienische Unternehmen deutliche Rückgänge ihrer Kabotageleistungen, während u.a. Unternehmen aus Spanien, Dänemark und den Niederlanden zulegen konnten.

Kabotageleistungen  
anderer EU-Staaten

Die Kabotageverkehre in Deutschland haben in den vergangenen Jahren sukzessive zugenommen.<sup>8</sup> Erbrachten gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union im Jahr 2007 im deutschen Binnenverkehr noch eine Verkehrsleistung von knapp 3,6 Mrd. tkm, so waren es im Jahr 2012 bereits rund 7,9 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2011 bedeutete dies einen Anstieg von rund 18,7 %. Damit wurde in Deutschland im Jahr 2012 zugleich die höchste Kabotageleistung erbracht, auf Rang 2 folgte Frankreich mit rund 5,5 Mrd. tkm. Deutschland ist zudem der einzige EU-Staat, in dem die Kabotage seit Beginn des Betrachtungszeitraums (2007) Jahr für Jahr angestiegen ist. Letzteres gilt auch für die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (ein-

Kabotage in Deutsch-  
land und Kabotage-  
Durchdringungsrate

<sup>7</sup> Anhang B stellt die Entwicklung der Kabotage durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus den EU-Mitgliedstaaten (ohne Kroatien, Malta und Zypern) für den Zeitraum von 2005 bis 2012 dar.

<sup>8</sup> Anhang C stellt die Entwicklung der Kabotage und der Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird, für die Jahre 2007 bis 2012 dar.

schließlich Kabotage) angibt. Sie erhöhte sich in Deutschland von 1,36 % im Jahr 2007 sukzessive auf 3,02 % im Jahr 2012. Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2012 Unternehmen aus Polen (3,4 Mrd. tkm), gefolgt von Unternehmen aus den Niederlanden (1,2 Mrd. tkm) und Tschechien (0,8 Mrd. tkm). Die Kabotageleistungen bulgarischer und rumänischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland beliefen sich im Jahr 2012 auf rund 0,3 bzw. knapp 0,2 Mrd. tkm. Trotz des neuerlichen Anstieges lag die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland im Jahr 2012 niedriger als in Belgien (5,60 %), Österreich (4,78 %) und Frankreich (3,38 %). Die jungen EU-Mitgliedstaaten sind weiterhin in vergleichsweise geringem Umfang von Kabotageverkehren betroffen. Mit Ausnahme der Slowakei (1,90 %) lagen ihre Kabotage-Durchdringungsraten im Jahr 2012 allesamt unter einem Prozent.

Gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 darf ein Güterkraftverkehrsunternehmer, der weder Sitz noch Niederlassung in Deutschland hat, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung nach Deutschland nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchführen. Die letzte Entladung, bevor Deutschland verlassen wird, muss innerhalb von sieben Tagen nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung erfolgen. Im Rahmen von Straßenkontrollen des Bundesamts wurden im 1. Halbjahr 2013 bundesweit 332 Verstöße gegen die Kabotageverordnung festgestellt. Die höchste absolute Anzahl an Verstößen wiesen dabei Fahrzeuge aus Polen, den Niederlanden und Tschechien auf, mithin Fahrzeuge aus jenen Zulassungsstaaten, die im Jahr 2012 die höchsten Kabotageleistungen in Deutschland erbrachten. Ihr kumulierter Anteil an den in Rede stehenden Kabotageverstößen betrug gut 60 %.

Straßenkontrollen

Wie in den beiden vorangegangenen Jahren hat das Bundesamt im Jahr 2013 im Rahmen von Straßenkontrollen die Hintergründe von Kabotagebeförderungen genauer untersucht. Insgesamt wurden während eines viermonatigen Erhebungszeitraums 139 Fahrer, die Kabotagebeförderungen durchführten, um nähere Informationen zur Nationalität, zu Unternehmensverflechtungen und Auftraggebern sowie zur Häufigkeit der Beförderungen gebeten. Die Fahrzeuge der Befragten waren vor allem in Polen (Anteil: 51 %), Tschechien (17 %), den Niederlanden und Rumänien (jeweils 9 %) zugelassen. Aufgrund des geringen Stichprobenumfangs erheben die Befragungsergebnisse keinen Anspruch auf Repräsentativität; gleichwohl erlauben sie einen tieferen Einblick in das Marktsegment. Die wesentlichen Ergebnisse decken sich in weiten Teilen mit den letztjährigen Ergebnissen und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Fahrerbefragung:

- Die Erhebung zeigte erneut, dass Kabotagebeförderungen in Deutschland mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen durchgeführt werden. Rund 72 % der befragten Kraftfahrer gaben an, die innerdeutsche Beförderung im Auftrag eines deutschen Auftraggebers durchzuführen. Lediglich 8 % der Befragten nannten

- Auftraggeber

einen ausländischen Auftraggeber, die übrigen Fahrer (20 %) konnten diesbezüglich keine Auskunft erteilen. Die Zunahme der innerdeutschen Beförderungen durch ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen ist insoweit in hohem Maße auf die Auftragsvergabe deutscher Unternehmen zurückzuführen.

- Bei letztgenannten handelt es sich sowohl um Unternehmen der deutschen Speditions- und Logistikwirtschaft als auch der verladenden Wirtschaft. In 35 % der Fälle, in denen die Auftragsvergabe seitens eines deutschen Unternehmens erfolgte, führten die befragten Fahrer Kabotagebeförderungen im Auftrag eines deutschen Speditions- und Logistikunternehmens durch, in 54 % der Fälle für ein deutsches Produktions- oder Handelsunternehmen. Die übrigen Fahrer erteilten diesbezüglich keine Auskunft. Ein Teil der deutschen Auftraggeber setzt für innerdeutsche Beförderungen Fahrzeuge ausländischer Tochterunternehmen ein: Rund 14 % der in die Befragung einbezogenen gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen gehörten einer deutschen Muttergesellschaft an. - Tochtergesellschaften
- Ein Gutteil der Kabotage findet in Form wiederkehrender Beförderungen statt. Rund 52 % der befragten Kraftfahrer gaben an, dass es sich bei der in Rede stehenden um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung handele. In besonders hohem Maße galt dies für gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit einer deutschen Muttergesellschaft. - Regelmäßigkeit
- Die Befragungsergebnisse deuten darauf hin, dass Kabotagefahrten mit einer gewissen Regelmäßigkeit durchgeführt werden. In Bezug auf die Häufigkeit der Kabotagefahrten ergab die Erhebung, dass rund 21 % der Befragten einmal und jeweils rund 36 % der Befragten zwei- bis viermal bzw. mindestens fünfmal pro Monat Kabotagefahrten in Deutschland durchführten. Die übrigen Fahrer beantworteten die Frage nach der Häufigkeit der Kabotagebeförderungen nicht. - Häufigkeit
- Eine Auswertung nach Fahrtstrecken verdeutlicht, dass mit einem Anteil von rund 91 % der überwiegende Teil der Kabotageverkehre im Fernbereich, d.h. über Distanzen von mehr als 150 km, erfolgt. Rund 68 % der betrachteten Beförderungen fanden über Entfernungen von mehr als 300 km statt. Auffällige Beförderungsmuster oder -relationen zeigten sich auf Grundlage der ausgewerteten Daten nicht. Eine güterartenbezogene Auswertung lässt erkennen, dass Kaboteure sowohl einfache als auch höherwertige Güter transportieren. - Entfernungsbereiche
- In rund 93 % der Fälle war die Nationalität des Fahrers identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. Fahrzeuge, die in den jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas zugelassen sind, wurden in allen Fällen von Fahrern gleicher Nationalität gesteuert. Bei einigen Fahrzeugen aus den alten EU-Mitgliedstaaten - Nationalität der Fahrer

wich die Nationalität des Fahrers vom Zulassungsstaat des Fahrzeugs ab: Bei den 13 in die Befragung einbezogenen Fahrzeugen aus den Niederlanden saßen in jeweils drei Fällen polnische bzw. deutsche Fahrer am Steuer, in einem Fall ein rumänischer Fahrer. In zwei Fahrzeugen, die in Luxemburg zugelassen waren, wurden deutsche Fahrer eingesetzt.

### 3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die verhaltene Nachfrage nach Straßengüterverkehrsleistungen spiegelte sich in der ersten Jahreshälfte 2013 auch in der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen wider. Ohne Berücksichtigung der Bundesstraßenabschnitte, um die das mautpflichtige Straßennetz zum 1. August 2012 erweitert wurde, sanken die mautpflichtigen Fahrleistungen im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 insgesamt um 0,12 Mrd. km bzw. 0,9 % auf 13,08 Mrd. km (siehe Tabelle 4). Deutsche Fahrzeuge verzeichneten dabei mit einem Minus von 2,4 % überproportionale Rückgänge. Neben deutschen Fahrzeugen verbuchten auch die Fahrzeuge aus allen anderen alten EU-Staaten im Vergleichszeitraum rückläufige Fahrleistungen. Das Plus der ausländischen Fahrzeuge in Höhe von 1,6 % ist in der Hauptsache dem Fahrleistungsanstieg polnischer Fahrzeuge zuzuschreiben, die ihre Mautfahrleistungen im Vergleichszeitraum um 7,7 % auf rund 1,49 Mrd. km steigerten und damit in der ersten Jahreshälfte 2013 bereits einen Anteil von 11,4 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland (ohne neue Abschnitte ab 1.8.2012) erreichten. Ferner wiesen Fahrzeuge aus Lettland, Litauen, Ungarn, der Slowakei sowie Bulgarien und Rumänien gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 höhere Mautfahrleistungen auf. Die beiden letztgenannten Staaten verzeichneten dabei mit 19,5 % bzw. 16,0 % die höchsten prozentualen Zuwächse.

Mautpflichtige Fahrleistungen (ohne neue Abschnitte ab 1.8.2012)

Tabelle 4: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen						Mauteinnahmen insgesamt		
	Insgesamt			ohne Abschnitte ab 1.8.2012			Jan - Jun 2012	Jan - Jun 2013	Veränd. in %
	Jan - Jun 2012	Jan - Jun 2013	Veränd. in %	Jan - Jun 2012	Jan - Jun 2013	Veränd. in %			
	in Mrd. km			in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	8,21	8,29	1,0	8,21	8,01	-2,4	1,33	1,33	-0,6
Ausland	4,99	5,11	2,5	4,99	5,06	1,6	0,84	0,84	-0,1
Unbekannt	0,01	0,01	35,6	0,01	0,01	-2,2	-	-	-
Insgesamt	13,20	13,41	1,6	13,20	13,08	-0,9	2,18	2,17	-0,4

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Insgesamt, d.h. unter Berücksichtigung der Bundesstraßenabschnitte, um die das mautpflichtige Straßennetz zum 1. August 2012 erweitert wurde, beliefen sich die mautpflichti-

Gesamtfahrleistungen und Mauteinnahmen

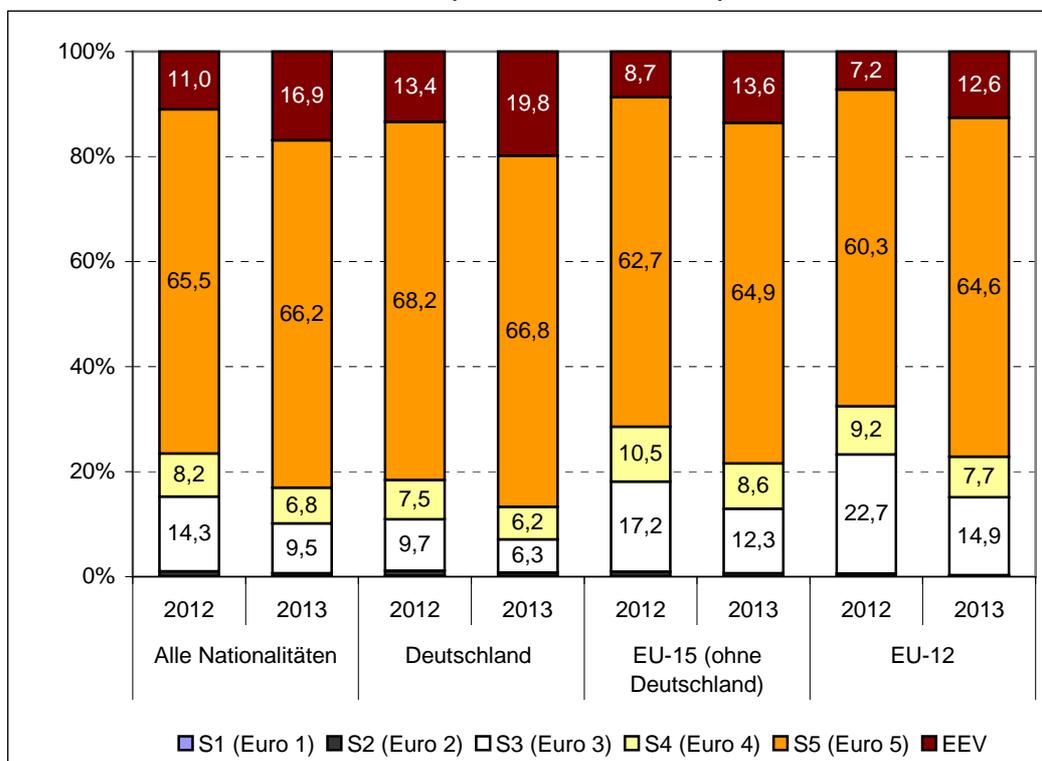
gen Fahrleistungen in Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2013 auf rund 13,41 Mrd. km. Deutsche Fahrzeuge erbrachten hiervon 8,29 Mrd. km bzw. einen Anteil von rund 61,8 %. Trotz der Erweiterung des mautpflichtigen Straßennetzes blieben die Mauteinnahmen im 1. Halbjahr 2013 mit knapp 2,17 Mrd. Euro um rund 0,01 Mrd. Euro bzw. 0,4 % hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück. Grund hierfür ist die anhaltende Substitution vergleichsweise umweltschädlicherer durch umweltfreundlichere Fahrzeuge.

### 3.1.5 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Wie Schaubild 5 zu entnehmen ist, wurden in der ersten Jahreshälfte 2013 rund 83,1 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland mit Fahrzeugen der Emissionsklassen EEV und S5 (Euro V) erbracht. Im entsprechenden Vorjahreszeitraum erreichten diese beiden Emissionsklassen noch einen kumulierten Anteil von rund 76,5 %. Die Anteile sämtlicher Emissionsklassen mit einem vergleichsweise höheren Schadstoffausstoß nahmen im Vergleichszeitraum weiter ab: Der Anteil von Fahrzeugen der Emissionsklasse S4 (Euro IV) ging um 1,4 Prozentpunkte auf 6,8 % zurück, der Anteil von Fahrzeugen der Emissionsklasse S3 (Euro III) um 4,8 Prozentpunkte auf 9,5 %. Die Anteile von Fahrzeugen der Emissionsklassen S2 (Euro II) und S1 (Euro I) lagen im 1. Halbjahr 2013 jeweils deutlich unter einem Prozent.

Zunehmender Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge

**Schaubild 5:** Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen und Nationalitäten im 1. Halbjahr 2012 und im 1. Halbjahr 2013



Anmerkung: Aufgrund der derzeitigen Gleichbehandlung in Bezug auf die Mauteinstufung gehen Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro VI in der Emissionsklasse S5 (Euro 5) mit auf.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Der zunehmende Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zeigt sich nationalitätenübergreifend. Sowohl bei den deutschen Fahrzeugen als auch bei Fahrzeugen aus den anderen alten EU-Staaten (EU-15 (ohne Deutschland)) und den jungen EU-Staaten (EU-12)<sup>9</sup> nahmen im 1. Halbjahr 2013 die kumulierten Anteile von Fahrzeugen der Emissionsklassen EEV und Euro V im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 zu Lasten der übrigen Emissionsklassen zu. Dabei nähert sich die Anteilsverteilung der jungen EU-Mitgliedstaaten zunehmend an jene der alten EU-Mitgliedstaaten an, der Vorsprung letzterer in Bezug auf den Einsatz schadstoffärmerer schmilzt. Die mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge wurden im 1. Halbjahr 2013 zu rund 86,7 % mit Fahrzeugen der Emissionsklassen S5 und EEV erbracht. Ihr kumulierter Anteil lag damit 5,1 Prozentpunkte über dem entsprechenden Vergleichswert des 1. Halbjahres 2012. Von allen EU-Mitgliedstaaten erreichte lediglich Österreich einen noch höheren Anteilswert: Rund 87,2 % der mautpflichtigen Fahrleistungen österreichischer Fahrzeuge in Deutschland entfielen in der ersten Jahreshälfte 2013 auf Fahrzeuge der beiden schadstoffärmsten Emissionsklassen, allein 47 % auf die Emissionsklasse EEV.

Entwicklung nach Nationalitäten

## 3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

### 3.2.1 Beförderungsentgelte

Angesichts einer moderaten Kostenentwicklung und eines wettbewerbsintensiven Marktumfeldes vollzogen die Preise im Straßengüterverkehr in der ersten Jahreshälfte 2013 lediglich einen geringen Anstieg. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für den Straßengüterverkehr insgesamt im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 einen prozentualen Anstieg von 1,2 % aus.<sup>10</sup> In den einzelnen Entfernungsbereichen fielen die Preissteigerungen in ihrer Höhe unterschiedlich aus: Für Güterbeförderungen im nationalen Fernverkehr weist das Statistische Bundesamt im 1. Halbjahr 2013 einen Indexwert von 109,1 aus. Er lag damit um 1,1 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2012 (Jahr 2006 = 100). Überdurchschnittliche Preissteigerungen zeigten sich im Vergleichszeitraum im Nahbereich. In diesem Segment stieg der Preisindex unter anderem durch Nachholeffekte nach dem langen Winter mit 2,1 % auf 110,0 (Jahr 2006 = 100). Unterdurchschnittlich verlief die Preisentwicklung im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs. Dort wirkten sich der hohe internationale Wettbewerbsdruck durch ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen und der Rückgang des Ladungsvolumens dämpfend auf die Preise aus. In diesem Segment lag der Erzeugerpreisindex mit 110,2 im 1. Halbjahr 2013 nur um 0,7 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2012 (Jahr 2006 = 100). Im grenzüberschreitenden Verkehr mit südeuropäischen Staaten, die stark von der Eurokrise betroffen sind, sei es nach Angaben von Marktteilnehmern für deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen in der ersten Jahreshälfte 2013 kaum möglich gewesen, Entgelterhöhungen bei ihren

Erzeugerpreisindex

<sup>9</sup> Kroatien, das der Europäischen Union zum 01.07.2013 beiträt, bleibt unberücksichtigt.

<sup>10</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2013.

Auftraggebern durchzusetzen. Teilweise seien die Entgelte auf Druck der Auftraggeber sogar gesenkt worden.

Angesichts einer rückläufigen Beförderungsnachfrage, unsicherer Konjunkturaussichten und im Vergleich zum Vorjahr gesunkener Kraftstoffpreise fanden die Preisverhandlungen zum Jahreswechsel 2012/2013 aus Sicht des Güterkraftverkehrsgewerbes unter ungünstigen Rahmenbedingungen statt. Vor diesem Hintergrund konnte ein Großteil der seitens des Bundesamtes befragten Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs seine Entgelte bei Beförderungen für Stammkunden nicht anheben. Teilweise verzichteten Transportunternehmen aufgrund von Befürchtungen vor Entgeltsenkungen oder Neuausschreibungen auf die Initiierung von Preisverhandlungen. Im Verlauf der ersten Jahreshälfte 2013 gelang es ebenfalls nur einem Teil der Unternehmen, ihre Beförderungsentgelte anzuheben. 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. Besonders hoch blieb der Druck auf die Beförderungsentgelte nach Informationen des Bundesamtes im Automobilsektor, in der Papierindustrie sowie im Bereich der Sammelgutbeförderungen. Generell zeigt sich, dass immer mehr mittelständische Unternehmen der verladenden Wirtschaft ihre Beförderungsaufträge über elektronische Plattformen ausschreiben.

Wirtschaftliches Umfeld

Auf dem Rückladungs- bzw. Spotmarkt gerieten die Beförderungsentgelte in der ersten Jahreshälfte 2013 nach Informationen des Bundesamtes aufgrund eines schwächeren Ladungsaufkommens und einer hohen Wettbewerbsintensität, insbesondere im nationalen und internationalen Fernverkehr, unter Druck. National trugen hierzu nach Aussagen von Marktteilnehmern Kabotageverkehre mittel- und osteuropäischer Güterkraftverkehrsunternehmen bei. Zu Jahresbeginn 2013 standen die Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt zunächst unter dem Einfluss des langen Winters. Der saisonale Rückgang der Entgelte war deutlich ausgeprägter als im Vorjahr. Prägend für die Entwicklung der ersten Jahreshälfte 2013 waren zudem eine hohe Volatilität der Verkehrsnachfrage und der Beförderungsentgelte – letztere schwankten auf bestimmten Relationen innerhalb eines Tages um 20 bis 30 % – sowie eine Tendenz zu kleineren Sendungsgrößen und einer Erhöhung der Bestellfrequenzen in Verbindung mit Forderungen nach einer verkürzten Lieferzeit und Zustellung innerhalb definierter Zeitfenster.

Rückladungs-/ Spotmarkt

### 3.2.2 Kosten

Die Kostenentwicklung im gewerblichen Güterkraftverkehr verlief nach Einschätzung des Bundesamtes in der ersten Jahreshälfte 2013 insgesamt vergleichsweise moderat. Aufgrund divergierender Entwicklungen verschiedener Kostenarten bewegte sich das Kostenniveau im 1. Halbjahr 2013 auf einem ähnlichen Niveau wie im 1. Halbjahr 2012.

Moderate Kostenentwicklung

Dabei stand Tariflohnerhöhungen und Kostenanstiegen bei einigen fuhrparkbezogenen Komponenten vor allem ein geringeres Preisniveau für Kraftstoff gegenüber.

Im Vergleich zum Vorjahr nahmen nach Informationen des Bundesamtes in der ersten Jahreshälfte 2013 zwar weniger Unternehmen Erhöhungen der Vergütung von Berufskraftfahrern vor. Allerdings orientiert sich nach wie vor eine Vielzahl der Unternehmen – auch wenn selbst nicht tarifgebunden – an den tariflichen Vereinbarungen. Die im Rahmen von Tarifverträgen zuletzt vereinbarten Entgelterhöhungen bewegten sich vorwiegend zwischen 2,0 % und 3,0 % für das Jahr 2013. Kleine und mittelständische Unternehmen versuchten teilweise, durch die Einführung oder Verbesserung von Prämien-systemen oder eine den Fahreransprüchen angepasste Fuhrparkausstattung ihre Fahrer stärker an den eigenen Betrieb zu binden. Die für das Fahrpersonal nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) vorgeschriebenen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen ließen die Güterkraftverkehrsunternehmen vorwiegend in den aufkommenschwachen Wintermonaten durchführen. In Deutschland haben nach Erkenntnissen des Bundesamtes bislang vorwiegend Fahrer von mittleren und größeren Unternehmen die verpflichtende Weiterbildung, die in der Regel bis 2014 erstmals abgeschlossen sein muss, begonnen oder teilweise bereits vollständig abgeschlossen.

Fahrpersonalkosten

Seitens des Güterkraftverkehrsgewerbes wurde in Marktgesprächen des Bundesamtes zudem auf höhere Kosten für die Reparatur und Instandsetzung des Fuhrparks hingewiesen. Ursächlich hierfür seien höhere Stundensätze der Werkstätten sowie gestiegene Reifenpreise und Ersatzteilkosten gewesen. Ein Teil der Transportunternehmen verwies ferner auf höhere Versicherungsbeiträge für ihre Lastkraftfahrzeuge, mitunter wegen eines ungünstigen Schadensverlaufs beim eigenen Fuhrpark. Häufiger als noch im Vorjahr wurde im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes Strom als Kostentreiber thematisiert, vorrangig wegen der EEG-Umlage. Dies galt vor allem für Transport- und Logistikunternehmen mit nennenswerten temperierten Lagerkapazitäten. Auf der Finanzierungsseite schlug bei vielen Güterkraftverkehrsunternehmen die tendenzielle Ausweitung von Zahlungszielen seitens der Auftraggeber zu Buche. Diese Tendenz bestehe nach Aussagen von Marktteilnehmern sowohl bei Neuausschreibungen und Vertragsanpassungen als auch im Rahmen bestehender Verträge. Ferner wiesen Transportdienstleister auf Produktivitätsverluste aufgrund externer Effekte hin, beispielsweise Infrastrukturengpässe oder Umwegverkehre aufgrund von Brückensperrungen.

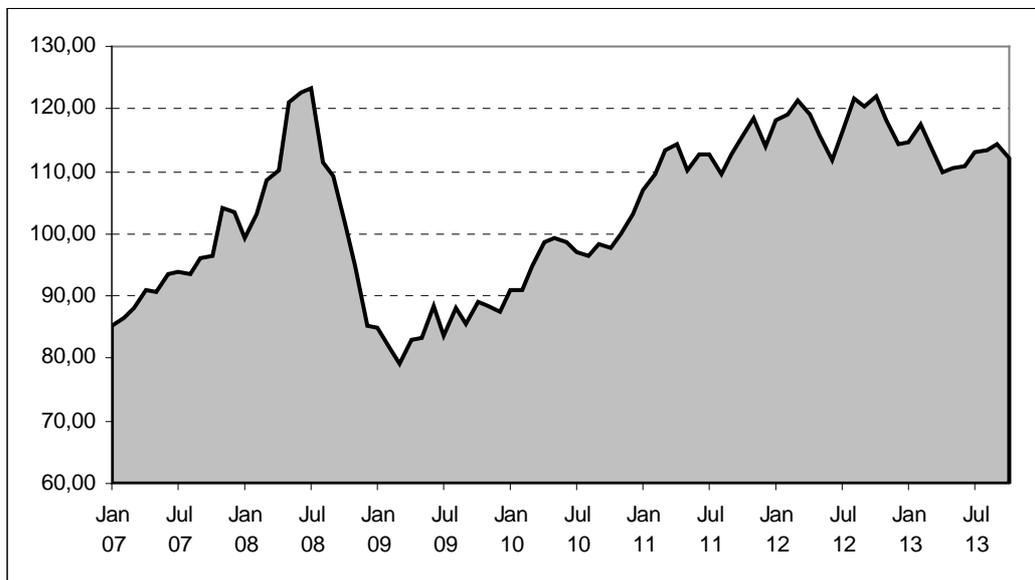
Sonstige Kostensteigerungen

Im bisherigen Verlauf des Jahres 2013 lagen die Preise für Dieseldieselkraftstoff nach Angaben des Statistischen Bundesamtes durchgängig unterhalb der Notierungen der entsprechenden Vorjahresmonate – bis Oktober 2013 durchschnittlich um 4,3 %. Das nachstehende Schaubild stellt die Preisentwicklung für Dieseldieselkraftstoff bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher seit dem Jahr 2007 dar. Demnach verlief die Entwicklung der

Dieseldieselkraftstoff

Kraftstoffpreise im bisherigen Jahresverlauf vergleichsweise moderat, ohne jedoch den Preiskorridor von über 110,00 Euro pro 100 l nach unten zu durchbrechen.

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



Anmerkung: Ohne Umsatzsteuer; einschließlich Mineralölsteuer und Erdölbevorratungsbeitrag (EBV).

Stichtag: 15. eines jeden Monats.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach Informationen des Bundesamtes wurden von Güterkraftverkehrsunternehmen Fuhrparkkapazitäten, die nicht mehr rentabel einsetzbar waren, im bisherigen Jahresverlauf weiterhin abgebaut. Teilweise wurden die damit zuvor abgewickelten Beförderungsaufträge an Subunternehmen vergeben. Mittelständische Transportdienstleister zeigten eine wachsende Bereitschaft, bestehenden Kooperationen beizutreten oder selbst geeignete Kooperationsformen zu initiieren, um vor allem Stück- und Sammelgutverkehre in europaweiten Netzwerken besser auszulasten und effizienter zu gestalten. In diesem Zusammenhang gewinnen neue, verbesserte Softwarelösungen an Bedeutung. Ferner trugen zum Teil günstigere Finanzierungsbedingungen von Fuhrparkkapazitäten, die Nutzung günstiger Miet-, Kauf- und Leasingangebote sowie positive Auswirkungen der Schulung des Fahrpersonals, etwa im Rahmen des BKrFQG, zu einer Verbesserung der Kostenstrukturen bei. Da mittlerweile alle Nutzfahrzeughersteller ihre Euro VI-Modellpaletten weitgehend vollständig anbieten, versuchten einige, diese im bisherigen Jahresverlauf – auch begünstigt durch das allgemein niedrige Zinsniveau – beispielsweise über attraktive Leasingbedingungen am Markt zu etablieren. Mittel aus den Förderprogrammen „Aus- und Weiterbildung“ sowie „De-minimis“ wurden seitens des Güterkraftverkehrsgewerbes weiterhin rege beantragt. Mit ihnen konnten Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie bestimmte Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit oder zum Schutz der Umwelt in Teilen abgedeckt werden.

Kostensenkungsmaßnahmen

### 3.2.3 Ertragslage

Im Einklang mit der konjunkturellen und verkehrswirtschaftlichen Entwicklung hat sich die Ertragslage der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes eingebundenen deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen nach einem schwachen ersten Quartal im zweiten Quartal des laufenden Jahres tendenziell verbessert. Insgesamt bewegte sich die Ertragslage in der ersten Jahreshälfte 2013 auf einem ähnlichen Niveau wie in der ersten Jahreshälfte 2012. Die Umsatzrenditen der Branche lagen weiterhin im unteren einstelligen Prozentbereich. Folglich stufte der Großteil der Transportunternehmen seine Betriebsergebnisse weiterhin als sehr unbefriedigend ein und misst der Durchsetzung höherer Entgelte große Bedeutung bei.

Umsatzrenditen  
bleiben niedrig

In Abhängigkeit von Wettbewerbsumfeld und -intensität, der Kundenstruktur, der Laufzeiten der Festverträge, dem Anteil der im Selbsteintritt oder durch Fremdvergabe erbrachten Beförderungsleistungen sowie dem Umfang und der Komplexität der erbrachten Logistikdienstleistungen zeigten sich in Bezug auf die Ertragslage unterschiedliche Entwicklungen. Unternehmen, die ihre Ertragslage verbessern konnten, begründeten dies hauptsächlich mit einer Steigerung ihres Güteraufkommens und darauf beruhenden Umsatzzuwächsen. Ertragssteigerungen verzeichneten unter anderem auch Transportunternehmen, die ihre Sendungs- und Kundenstrukturen unter Effizienz- und Rentabilitätsaspekten optimieren konnten, beispielsweise durch die branchenspezifische Akquisition neuer Kunden, mittels deren Aufkommen über Bündelungseffekte die Auslastung des Fuhrparks verbessert werden konnte. Ertragssteigerungen zeigten sich ferner in Nischengeschäften, in denen besonders hohe Anforderungen an die Logistikdienstleister gestellt werden. Zu nennen sind beispielsweise Bereiche, in denen eine reibungslose und flexible Bedienung optimierter Lieferketten zu garantieren und mittels onlinegestützter Statusreports zu kontrollieren und dokumentieren ist. Unternehmen, die in der ersten Jahreshälfte Ertragsrückgänge verzeichneten, führten dies im Wesentlichen auf nachfragebedingte Umsatzrückgänge sowie Produktivitätsverluste, unter anderem aufgrund eines gesunkenen Güteraufkommens, zurück.

Uneinheitliche  
Entwicklung

Aufgrund der geringen Rentabilität im reinen Transportgeschäft ist bei einem Teil der mittelständischen Güterkraftverkehrsunternehmen das Bestreben erkennbar, branchenspezifische Logistikdienstleistungen, die vergleichsweise höhere Gewinnmargen erwarten lassen, auf- bzw. auszubauen. Mittelständische Dienstleister, die mit ihrer regionalen Direktkundschaft organisch gewachsen sind, erweiterten im bisherigen Jahresverlauf teilweise ihr Angebotsportfolio an branchen- und kundenspezifischen Logistiklösungen. Ein Teil der klein- und mittelständischen Transportunternehmen konzentrierte sich wieder vermehrt auf kleine und mittelständische Kunden, meist aus ihrer Region, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu festigen. Teilweise erhofft man sich hiervon, an Attraktivität als Arbeitgeber für regionales Fahrpersonal zu gewinnen. Mithin zeigte sich in Teilen eine

Neuausrichtung

zunehmende Ausrichtung deutscher Transportunternehmen auf den Nah- und Regionalverkehr.

### 3.2.4 Investitionen

Der überwiegende Teil der in die Marktbeobachtung eingebundenen Güterkraftverkehrsunternehmen behielt im bisherigen Jahresverlauf 2013 seine Fuhrparkkapazitäten bei. Investitionen beschränkten sich überwiegend auf turnusmäßige Ersatzbeschaffungen von Lastkraftfahrzeugen. Inzwischen bestehen zumindest die im mautpflichtigen Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fuhrparks weitestgehend aus Lastkraftfahrzeugen der derzeit noch günstigsten Schadstoffklassen S5 (Euro V) sowie EEV. Aus Kostengründen und aufgrund ihrer ausgereiften, bewährten Technik wurden solche Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2013 häufig noch neu beschafft – zum Teil in größeren Kontingenten. Vor allem kleinere Transportbetriebe bevorzugten aufgrund ihres zumeist begrenzten Investitionsbudgets zudem gute gebrauchte Euro V-Fahrzeuge.

Ersatzinvestitionen

Zwar steigt der Anteil von Euro VI-Fahrzeugen in den Fuhrparks an. Allerdings stehen die diesbezüglichen Investitionsentscheidungen noch immer unter dem Einfluss der weiterhin unbekanntenen künftigen Ausgestaltung der Mautsätze und der Mauteinstufung der Euro VI-Fahrzeuge. Ein Teil der Güterverkehrsunternehmen bestellte in der ersten Jahreshälfte 2013 im Rahmen von Ersatzinvestitionen zwar bereits ausschließlich Euro VI-Fahrzeuge. Viele kleine und mittlere Unternehmen hält die fehlende Planungs- und Kalkulationssicherheit nach Informationen des Bundesamtes derzeit jedoch noch davon ab, Euro VI-Fahrzeuge in größerer Anzahl zu ordern. Insoweit nimmt der Anteil dieser Fahrzeuggeneration an den Fuhrparks seit ihrer herstellerübergreifenden Verfügbarkeit in diesem Jahr bisher nur verhalten zu. Die Diversifizierung des Fuhrparks in Euro V- und Euro VI-Fahrzeuge mindert dabei aus Sicht der Unternehmen das Risiko, dass es im Falle einer hohen Mautspreizung zwischen Euro V- und Euro VI-Fahrzeugen zu einer hohen Entwertung eines kompletten Euro V-Fuhrparks kommt. Teilweise werden Euro VI-Fahrzeuge gemietet oder geleast, einerseits aufgrund der bestehenden Unsicherheit über deren künftige Mauteinstufung, andererseits um deren Kraftstoffverbrauch und Zuverlässigkeit sowie Wartung und Service in der Praxis zu testen. Grundsätzlich hält der Trend, die vorgehaltenen Fuhrparkkapazitäten durch die Nutzung von Miet- und Leasingangeboten zu flexibilisieren, aufgrund der gestiegenen Volatilität der Beförderungsnachfrage und der geringen Kapitaldecke vieler Güterkraftverkehrsunternehmen an.

Euro VI-Anteil steigt langsam

Das Investitionsklima für Fuhrparkerweiterungen blieb in der ersten Jahreshälfte 2013 vor dem Hintergrund schwacher gesamtwirtschaftlicher Impulse und eines zunächst rückläufigen Beförderungsaufkommens von einer ausgeprägten Zurückhaltung gekennzeichnet. Fuhrparkerweiterungen nahmen in der Hauptsache größere Transportunternehmen vor, die mit neu gewonnenen Direktkunden längerfristige Festverträge abschlossen. Letztere

Erweiterungsinvestitionen

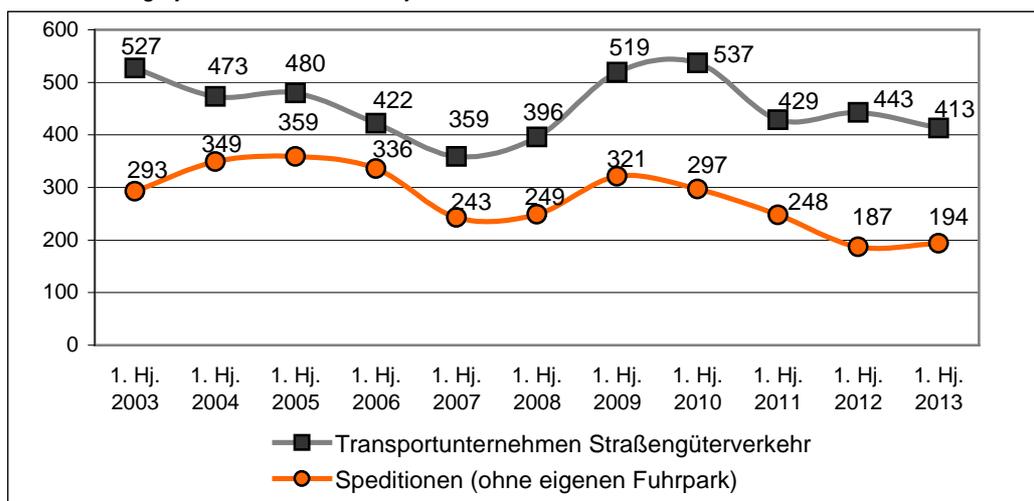
beinhalteten neben dem Transport zumeist auch renditeträchtige Logistikdienstleistungen. Ferner veranlasste ein organisches Wachstum mit wichtigen Stammkunden Transport- und Logistikdienstleister zur Bereitstellung von mehr Laderaumkapazitäten. Viele kleinere Unternehmen verfügen nach Informationen des Bundesamtes nicht über ausreichende Rücklagen, um in größeren Umfang Erweiterungsinvestitionen tätigen zu können.

### 3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im 1. Halbjahr 2013 lag die Anzahl der Insolvenzen in Deutschland über alle Wirtschaftsbereiche nach der offiziellen Statistik mit insgesamt 13.253 um rund 10,3 % unter dem entsprechenden Wert des 1. Halbjahres 2012. Bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit eigenem Fuhrpark gingen die Insolvenzen im Vergleichszeitraum um 6,8 % auf 413 zurück (siehe Schaubild 7). Damit war der Rückgang etwas geringer ausgeprägt als im Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche. Die Insolvenzen von Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark stiegen hingegen leicht an: Mit 194 Verfahren lagen sie im 1. Halbjahr 2013 rund 3,7 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2012. Der Rückgang der aktuellen Insolvenzzahlen im Bereich der Transportunternehmen mit eigenem Fuhrpark ist unter anderem vor dem Hintergrund der im 1. Halbjahr 2013 gesunkenen Treibstoffkosten zu sehen. Nach wie vor erwirtschaften viele kleine und mittelständische Transportunternehmen in Deutschland nur geringe Renditen, die häufig keine Bildung von Rücklagen ermöglichen. Das Insolvenzrisiko im Wirtschaftsbereich Transport und Logistik ist nach Auskunft des Verbandes der Vereine Creditreform e.V. weiterhin deutlich höher als im gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt.

Insolvenzen

Schaubild 7: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige jeweils in den 1. Halbjahren 2003 bis 2013



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung

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 Be-

Gewerbeanmeldungen sinken

etriebsgründungen im Bereich Landverkehr im 1. Halbjahr 2013 weiter ab. Bei kleinen Unternehmen verzeichneten die offiziellen Statistiken gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 einen Rückgang der Betriebsgründungen von 6,7 % auf 3.721. Bei Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung gingen die Betriebsgründungen im 1. Halbjahr 2013 um 10,9 % auf 1.031 zurück. Die Anzahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen von Kleinunternehmen sank im 1. Halbjahr 2013 um 2,5 % auf 4.573, die Betriebsaufgaben von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung nahmen gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 um 4,7 % auf 1.222 ab.

Hinter dem Rückgang der Betriebsgründungen im Bereich Landverkehr stehen verschiedene Gründe: In der bislang guten Situation auf dem deutschen Arbeitsmarkt ziehen viele Menschen ein sicheres Angestelltenverhältnis dem unternehmerischen Risiko einer Existenzgründung 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.<sup>11</sup> 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 1. Halbjahr 2013 lag der Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung/Anmeldungen und Betriebsaufgaben/Abmeldungen in den Handels- und Gewerbe-registern) im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung bei -191 und bei Kleinunternehmen bei -852.

Gründungssaldo  
weiterhin negativ

## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2013 von den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland insgesamt rund 181,1 Mio. t Güter befördert.<sup>12</sup> Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 bedeutete dies einen Mengenrückgang von rund 0,9 Mio. t bzw. 1,1 %. Die Beförderungsleistung reduzierte sich um 1,0 Mrd. tkm bzw. 2,4 % auf 53,8 Mrd. tkm. Von den Rückgängen zeigten sich, mit Ausnahme des

Mengen- und  
Leistungs-  
entwicklung

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> In den zugrundeliegenden Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes wird angemerkt, dass es sich bei den nachfolgend angegebenen Werten zum Teil um seitens des Statistischen Bundesamtes bereinigte Veränderungsdaten handelt, die in einigen Fällen von bisher veröffentlichten Monatsergebnissen abweichen können. Ursache dafür ist, dass einige Unternehmen neu in die Erhebung aufgenommen wurden. Für diese liegen jedoch zu den in den Vorjahresmonaten transportierten Mengen keine Angaben vor. Die bereinigten Veränderungsdaten wurden ermittelt, indem die Transportmengen des Vorjahres dieser neuen Unternehmen geschätzt wurden. Ohne diese Bereinigung läge die rechnerische Abnahme bei der transportierten Menge im ersten Halbjahr 2013 bei 0,5 %. Dieser Wert unterschätzt jedoch den tatsächlichen Rückgang im ersten Halbjahr 2013.

grenzüberschreitenden Empfangs, alle Hauptverkehrsverbindungen sowohl beim Güteraufkommen als auch bei der Beförderungsleistung betroffen. Der grenzüberschreitende Empfang verzeichnete im Vergleichszeitraum zwar deutliche Mengensteigerungen in Höhe von 2,6 Mio. t bzw. 6,3 %, die Beförderungsleistung entwickelte sich jedoch leicht rückläufig. Die durchschnittliche Transportweite reduzierte sich im 1. Halbjahr 2013 auf weniger als 300 km. Dies war insbesondere auf deutlich geringere durchschnittliche Distanzen im grenzüberschreitenden Verkehr (2012: 428 km, 2013: 400 km) zurückzuführen.

Im Schienengüterverkehr entwickelte sich das Güteraufkommen in den Abteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Metalle und Metallerzeugnisse“ im Vergleichszeitraum erneut rückläufig. Während die Rückgänge in der erstgenannten Güterabteilung insbesondere auf die Witterungsbedingungen im März 2013 zurückzuführen waren, zeigten sich in der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ vergleichsweise starke monatliche Rückgänge, die sich bis in das 2. Halbjahr 2013 fortsetzten. Bei der Güterabteilung „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ hielten die prozentualen Aufkommensverluste im zweistelligen Bereich bereits im dritten Jahr in Folge an. Weitere nennenswerte Rückgänge zeigten sich in der Güterabteilung „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“, für die insbesondere die mengenmäßig dominierenden Transporte von Papier und Pappe verantwortlich zeichneten. Deutlich positiver als in der ersten Jahreshälfte 2012 entwickelten sich in der ersten Jahreshälfte 2013 die Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ und „Sonstige Produkte“.

Unterschiede nach  
Güterabteilungen

Im Einzelnen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2013 die folgenden Entwicklungen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012:

**Tabelle 5:** Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen  
- Veränderungen im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012

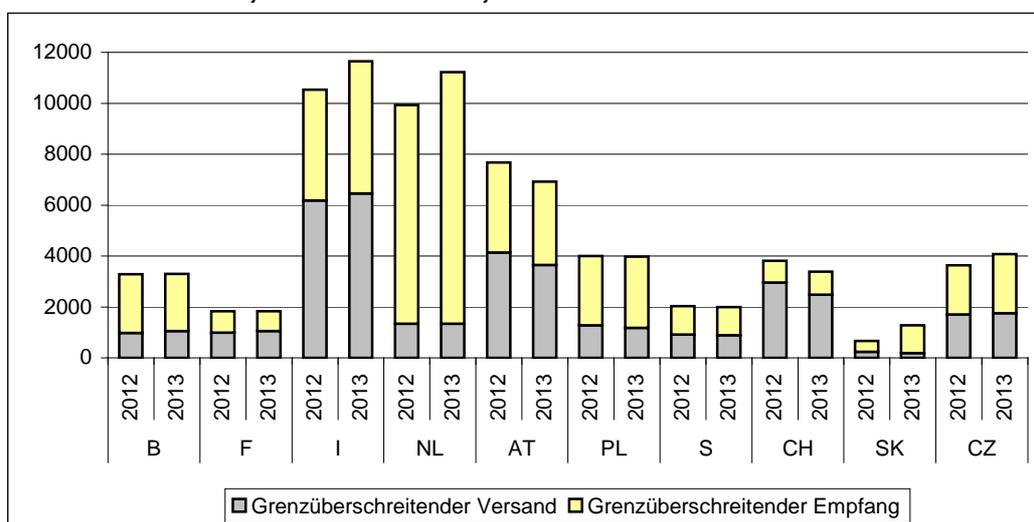
Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Δ in % <sup>1</sup>	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Δ in % <sup>1</sup>
	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013		1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	
	Binnenverkehr	123,7		120,8	-2,4	
Versand ins Ausland	22,7	22,1	-3,3	10,3	9,6	-7,2
Empfang aus dem Ausland	28,2	30,8	6,3	11,5	11,5	-1,2
Durchgangsverkehr	7,4	7,4	-1,3	5,0	4,8	-3,2
<b>Insgesamt</b>	<b>182,0</b>	<b>181,1</b>	<b>-1,1</b>	<b>54,8</b>	<b>53,8</b>	<b>-2,4</b>

<sup>1</sup> Angepasste Veränderungsrate, auf Basis von bereinigten Vorjahresergebnissen berechnet.  
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den im grenzüberschreitenden Verkehr aufkommensstärksten Staaten zeigte sich bei Belgien, Frankreich und Polen ein nahezu stagnierendes Gesamtaufkommen. Während die Gesamtbeförderungsmengen zwischen Deutschland und Österreich (-9,9 %), Schweden (-1,7 %) und der Schweiz (-11,2 %) rückläufig waren, konnten bei den Wechselverkehren mit Italien (+10,6 %), den Niederlanden (+13,1 %), der Slowakei (+92,3 %) und Tschechien (+11,9 %) Aufkommenssteigerungen im zweistelligen Prozentbereich beobachtet werden. Die hohen Steigerungsraten bei den Wechselverkehren mit der Slowakei dürften dabei unter anderem ein statistischer Effekt sein, der im Zusammenhang mit der bereits angesprochenen Aufnahme weiterer Unternehmen in den Berichtskreis der Eisenbahnstatistik steht. Die absolut größten Mengensteigerungen verzeichneten die Verkehre von den Niederlanden (+1,3 Mio. t) und Italien (+0,8 Mio. t) in Richtung Deutschland.

Unterschiede  
nach Staaten

Schaubild 8: Wechselverkehr der Eisenbahnen zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2012 und 1. Halbjahr 2013 in 1.000 t



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

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr zeigte sich im 1. Halbjahr 2013 eine nach Relationen sehr unterschiedliche Aufkommensentwicklung (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 6). Das Aufkommen beim Versand deutscher und ausländischer Regionen in Richtung der Seehäfen zeigte sich deutlich positiv beeinflusst von einer überdurchschnittlichen Entwicklung der Verkehre zwischen ausländischen Regionen und deutschen Seehäfen (+20,1 % bzw. +0,7 Mio. t). Hierfür zeichneten vor allem Automobiltransporte von der Slowakei zu den deutschen Nordseehäfen verantwortlich. Das im nationalen Verkehr zu verzeichnende Aufkommen reduzierte sich hingegen um 4,2 % (0,6 Mio. t). Insgesamt lag das Aufkommen beim Versand in Richtung der Seehäfen in etwa auf dem Vorjahresniveau (-0,2 %). In Richtung Hinterland zeigte sich insbesondere bei Verkehren von den ARA-Seehäfen in Richtung der deutschen Hinterlandregionen ein deutlicher Zuwachs (+13,8 % bzw. +1,3 Mio. t). Hierdurch konnte die negative Entwicklung zwischen deut-

Seehafen-  
Hinterlandverkehr

schen Seehäfen und dem Hinterland (national -0,6 % bzw. -0,1 Mio. t, grenzüberschreitend -2,3 % bzw. -0,1 Mio. t) insgesamt mehr als ausgeglichen werden. Die prozentual größten Aufkommensverluste waren mit 6,0 % (-0,2 Mio. t) erneut beim Durchgangsverkehr zu beobachten. Dabei verzeichneten die Verkehre von den ARA-Seehäfen in die ausländischen Regionen mit -1,3 % einen deutlich geringeren Rückgang als die Verkehre in Richtung der ARA-Seehäfen (-12,7 %). Im gesamten Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im 1. Halbjahr 2013 rund 53,6 Mio. t Güter über die Schiene befördert, rund 2,0 % bzw. 1,0 Mio. t mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

**Tabelle 6:** Aufkommensentwicklung der Eisenbahnen im Seehafen-Hinterlandverkehr nach Versand-/Empfangsregion im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012

Verkehrsrelation	Gütermenge in 1.000 t		Veränderungen	
	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	in %	absolut
Empfang <u>deutscher</u> Regionen				
aus deutschen Seehäfen (national)	15.220	15.123	-0,6	-97
aus ARA-Seehäfen	9.323	10.614	13,8	1.291
Empfang <u>ausländischer</u> Regionen				
aus deutschen Seehäfen	3.797	3.711	-2,3	-86
aus ARA-Seehäfen (Transit)	2.137	2.110	-1,3	-27
<b>Empfang deutscher und ausländischer Regionen insgesamt</b>	<b>30.477</b>	<b>31.558</b>	<b>3,6</b>	<b>1.081</b>
Versand <u>deutscher</u> Regionen				
nach deutschen Seehäfen (national)	15.395	14.745	-4,2	-650
nach ARA-Seehäfen	1.455	1.498	3,0	43
Versand <u>ausländischer</u> Regionen				
nach deutschen Seehäfen	3.700	4.445	20,1	745
nach ARA-Seehäfen (Transit)	1.507	1.315	-12,7	-192
<b>Versand deutscher und ausländischer Regionen insgesamt</b>	<b>22.057</b>	<b>22.003</b>	<b>-0,2</b>	<b>-54</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Von den vergleichsweise geringen Aufkommensrückgängen in Richtung Hinterland zeigte sich grenzüberschreitend wie national dennoch die Mehrzahl der deutschen Seehäfen betroffen. Ausgenommen hiervon waren lediglich die Seehäfen Hamburg und Rostock (national) sowie Emden und Wilhelmshaven (international), die jeweils eine positive Aufkommensentwicklung in Richtung Hinterland verzeichneten. Von den Aufkommensrückgängen der nationalen Verkehre in Richtung Seehäfen zeigten sich nahezu alle deutschen Seehäfen betroffen. Einzig der Seehafen Rostock verzeichnete hier eine gegenläufige Entwicklung. Profitieren konnte der überwiegende Teil der deutschen Seehäfen hingegen von den Aufkommenssteigerungen bei den grenzüberschreitenden Verkehren in Richtung der Seehäfen.

Entwicklung deutscher Seehäfen

## 4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Im Gegensatz zum Marktführer und anderen (ehemaligen) Staatsbahnen in europäischen Nachbarstaaten berichtete die Mehrzahl der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im 1. Halbjahr 2013 von einer insgesamt stabilen bis leicht verbesserten Auftragslage gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Hiermit einher ging zumeist eine anhaltend gute Auslastung der Fuhrparkkapazitäten. Ursächlich für die gute Auftragslage vieler privater EVU war dabei insbesondere eine zu beobachtende Umverteilung bereits bestehender Aufträge. Meist erfolgte diese zu Lasten der (ehemaligen) Staatsbahnen, die sich nach eigenen Angaben gezielt von unrentablen Verkehren getrennt haben.<sup>13</sup> Zahlreiche kleinere und mittlere Eisenbahnunternehmen gaben ebenfalls an, sich von nicht auskömmlichen Verkehren getrennt zu haben. Begründet wurde dies zumeist mit der fehlenden Möglichkeit zur Weitergabe von Kostensteigerungen. Im Gegensatz zu den (ehemaligen) Staatsbahnen war es den privaten EVU in der Regel möglich, die hierdurch freiwerdenden Kapazitäten mit neuen, meist vergleichsweise rentableren Aufträgen zu kompensieren.

Stabile Auftrags- und Beschäftigungslage bei den Privaten

Von konjunkturell bedingten Auftrags- und Aufkommensrückgängen waren in der ersten Jahreshälfte 2013 insbesondere EVU betroffen, die über einen hohen Anteil von Einzelwagenverkehren verfügen bzw. die in einem direkten Wettbewerb zum Straßengüterverkehr standen. Nach eigenen Angaben verzeichnete der Marktführer im 1. Halbjahr 2013 mit einem Minus von 6,7 % einen überdurchschnittlichen Verkehrsleistungsrückgang im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012. Damit kam es in der ersten Jahreshälfte 2013 erneut zu Marktanteilsverschiebungen zugunsten privater EVU.<sup>14</sup> Neben dem Marktführer zeigten sich auch im Einzelwagenverkehr tätige regionale EVU von der konjunkturellen Entwicklung und dem intermodalen Wettbewerb betroffen. Sie verwiesen in Marktgesprächen des Bundesamtes auf einen gleichbleibenden Transportaufwand im Einzelwagenverkehr bei gleichzeitig rückläufigen Transportvolumina.

In Marktsegmenten, in denen überwiegend die (ehemaligen) Staatsbahnen bzw. deren Tochterunternehmen tätig sind, herrschte in der ersten Jahreshälfte 2013 weiterhin eine hohe Wettbewerbsintensität. In Teilen galt dies zudem im Bereich der regionalen Anschlussverkehre beim Einzelwagenverkehr, bei dem sich nach Aussagen von EVU der intra- und intermodale Wettbewerb vereinzelt erhöhte. Intermodal wurde von den Marktteilnehmern im 1. Halbjahr 2013 über einen intensiven Preiswettbewerb durch den Straßengüterverkehr berichtet. Im Frühjahr 2013 wurde ein im Vorjahr noch viel beachtetes Projekt zur Verkehrsverlagerung beendet, bei dem Rotorblätter für Windkraftanlagen auf die Schiene verlagert werden konnten. Hier entschied sich der Auftraggeber zwischenzeitlich für eine Rückverlagerung auf die Straße. Die in der zweiten Jahreshälfte 2012

Wettbewerb

<sup>13</sup> Vgl. hierzu Zwischenbericht der Deutschen Bahn AG unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com).

<sup>14</sup> Vgl. hierzu Zwischenbericht der Deutschen Bahn AG unter [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com).

aufgrund von Streckensperrungen im alpenquerenden Verkehr zu beobachtenden Aufkommensverschiebungen von der Schiene auf die Straße setzten sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes im Jahr 2013 nicht weiter fort.

Nach dem Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes bewegten sich die Entgelte im Eisenbahngüterverkehr im ersten und zweiten Quartal 2013 durchschnittlich jeweils rund 3,0 % über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei entwickelten sich die Preise in allen Segmenten positiv. Seitens der Eisenbahnunternehmen wurde die positive Entgeltentwicklung tendenziell bestätigt. In der Höhe zeigte sich diese jedoch insbesondere von der Intensität des inter- wie intramodalen Wettbewerbs beeinflusst. Dies galt vor allem für Verkehre, bei denen vergleichsweise einfach ein Wechsel des Traktionärs bzw. des Verkehrsmittels vollzogen werden kann. So wiesen die Erzeugerpreise im Segment der Traktionsleistungen und des Kombinierten Verkehrs lediglich eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf (+2,0 %). Daneben zeigte sich das Entgeltniveau unternehmensspezifisch abhängig vom Vorhandensein entsprechender Preisanpassungsvereinbarungen, dem Anteil von Neu- und Bestandsverkehren sowie von der Vorlaufzeit der Transportaufträge.

Steigendes Entgeltniveau

Nach eigenen Angaben verzeichneten viele Eisenbahnunternehmen im 1. Halbjahr 2013 insbesondere in den Bereichen Infrastruktur und Personal deutliche Kostensteigerungen. Bei den Energiekosten zeigte sich eine unterschiedliche Entwicklung in Abhängigkeit von der vorwiegend für den Fahrzeugbetrieb genutzten Energiequelle. Während sich beim Bahnstrom im Jahr 2012 die Regulierung durch die Bundesnetzagentur kostenmindernd auswirkte, konnten im aktuellen Jahr 2013 erneut Kostensteigerungen beobachtet werden. Mit einem hohen Anteil dieselbetriebener Fahrzeuge war es den EVU hingegen teilweise möglich, von den im Vergleich zum Vorjahr günstigeren Dieselpreisen zu profitieren. In Abhängigkeit von den regionalen Tätigkeitsschwerpunkten sind den Unternehmen zusätzliche Kosten durch hochwasserbedingte Umleitungsverkehre entstanden. Weitere Kostensteigerungen resultierten aus Anforderungen seitens der Auftragnehmer bzw. des Gesetzgebers. Zu erstgenannten gehörten vor allem die Forderungen nach einer Ausweisung von CO<sub>2</sub>-Werten und einer möglichst flexiblen Abwicklung der Verkehre. Anforderungen seitens des Gesetzgebers zeigten sich insbesondere im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zum 01.06.2013.

Kostensituation

Nach Angaben befragter Marktteilnehmer lagen die prozentualen Kostensteigerungen im 1. Halbjahr 2013 insgesamt in etwa auf dem Niveau der Entgeltsteigerungen bzw. leicht hierüber. Bei der Mehrzahl der Eisenbahnunternehmen zeigte sich die Ertragslage unverändert bzw. leicht verschlechtert. Eine tendenziell positive Entwicklung der Ertragslage zeigte sich in Fällen, in denen sich die Unternehmen gezielt von nicht-auskömmlichen Aufträgen getrennt haben. Die verbesserte Ertragslage stand hierbei meist im Zusammenhang mit einer rückläufigen Umsatzentwicklung. Neben einer fehlenden Möglichkeit

Ertragslage

zur Weitergabe betriebsbedingter Kostensteigerungen ergaben sich Margenrückgänge auch in einem zunehmenden Maße durch fehlende Weitergabemöglichkeiten der zusätzlich durch kundenseitige bzw. staatliche Auflagen entstandenen Kosten. Regionale Eisenbahnunternehmen berichteten aufgrund eines meist mengenabhängigen Vergütungssystems zudem über einen Rentabilitätsverlust bei den Einzelwagenverkehren.

Die Investitionsneigung der Unternehmen kann weiterhin als zurückhaltend beschrieben werden. Investitionen in den Fuhrpark standen überwiegend im Zusammenhang mit zusätzlichen, insbesondere langfristigen Aufträgen oder mit in Aussicht stehenden Effizienzgewinnen. Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen wurde angesichts der vergleichsweise geringen Nachfrage von Marktteilnehmern allgemein als gut bezeichnet. Eine nennenswerte Ausnahme hiervon zeigte sich lediglich bei den zum Transport von Sattelzugaufliegern benötigten Taschenwagen (vgl. 4.3). Im 1. Halbjahr 2013 mehrten sich die Hinweise darauf, dass die Marktteilnehmer ein zunehmendes Interesse an einer Weiterentwicklung der von ihnen eingesetzten Betriebsmittel (reduzierte Eigengewichte, höhere Funktionalität etc.) zeigen. Um in diesem Zusammenhang eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sowie der Wettbewerbsposition erreichen zu können, unterhalten verschiedene Marktteilnehmer Kontakte zu entsprechenden Forschungseinrichtungen.

Investitionen

Das anhaltend hohe Auslastungs- und Beschäftigungsniveau auf Seiten der privaten EVU schlug sich in einer weiterhin geringen Verfügbarkeit von (Leih-)Lokführern, Speditionskaufleuten und in technischen Berufen ausgebildeten Fachkräften (vor allem Wagenmeistern) nieder. Der Fokus der Eisenbahnunternehmen richtete sich im 1. Halbjahr 2013 daher gleichermaßen auf die Personalgewinnung und die Bindung des vorhandenen Personals. Letzterer kommt nicht zuletzt vor dem Hintergrund immer wieder zu beobachtender Abwerbungsversuche wachsende Bedeutung zu. Die Personalgewinnung wurde zunehmend als schwierig beschrieben, so dass die Unternehmen auf der Suche nach neuem Personal sehr unterschiedliche Wege gingen. Neben einer Ausweitung der Ausbildungstätigkeit wurde von der Gründung eigener Personaldienstleistungsunternehmen berichtet. Dem eigenen Personal wurde im Vergleich zum Leihpersonal dabei eine zunehmend höhere Bedeutung für die weitere Unternehmensentwicklung beigemessen. Für eine möglichst flexible Einsetzbarkeit wurden die eigenen Mitarbeiter nicht selten gezielt für den Einsatz in mehreren Unternehmensbereichen geschult, beispielsweise im Personen- und Güterverkehr. Gegenläufige Tendenzen ließen sich hingegen bei kleinen und mittleren Eisenbahnunternehmen mit einem öffentlichen Hintergrund erkennen. Diese sahen ihre Wettbewerbsfähigkeit zunehmend durch sogenannte Altverträge beeinträchtigt, im Rahmen derer sich nur sehr begrenzte Möglichkeiten für einen flexibleren Einsatz des eigenen Personals ergeben.

Personal

Nach der Konsolidierungsphase der vergangenen Jahre zeigten sich die (ehemaligen) Staatsbahnen im bisherigen Jahresverlauf erneut zurückhaltend in Bezug auf mögliche

Unternehmens-  
übergreifende  
Zusammenarbeit

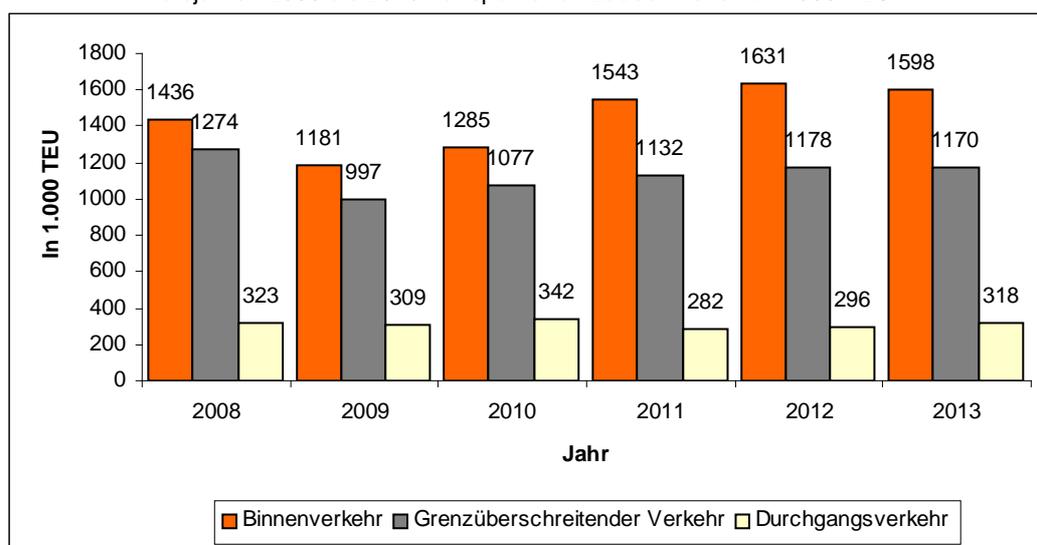
Übernahmeaktivitäten. Stattdessen konnten zunehmend Tendenzen in Richtung einer weiteren Intensivierung der unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit beobachtet werden. Zu nennen ist hier insbesondere die Absichtserklärung des Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmens VTG AG und des Logistikdienstleisters Kühne+Nagel, nach der beide Unternehmen ihre Schienenlogistikaktivitäten ab Januar 2014 im Unternehmen VTG Rail Logistics zusammenlegen wollen.<sup>15</sup> Ein zusätzliches Angebot zum Austausch von Ladung bzw. freien Kapazitäten im Bereich Schienengüterverkehr bietet sich den Marktteilnehmern seit kurzem über die Internetplattformen Railcargo-Online und Freit-One.<sup>16</sup>

#### 4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

##### 4.3.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 reduzierte sich das beförderte Aufkommen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2013 um 0,7 % auf knapp 3,1 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Im Kombinierten Verkehr war damit im 1. Halbjahr 2013 erstmals seit dem Jahr 2009 (2010: +8,7 %, 2011: +9,4 %, 2012: +5,0) kein Wachstum gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu verzeichnen. Schaubild 9 zeigt die Entwicklung des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs in den ersten Halbjahren der Jahre 2008 bis 2013. Mit Ausnahme der nationalen Verkehre, bei denen das Vorkrisenniveau bereits im 1. Halbjahr 2011 wieder deutlich übertroffen wurde, blieb das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr von bzw. nach Deutschland sowie im Durchgangsverkehr weiterhin hinter dem Stand von 2008 zurück.

Schaubild 9: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr der Eisenbahnen in den ersten Halbjahren 2008 bis 2013 transportierten Ladeeinheiten in 1.000 TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

<sup>15</sup> Vgl. hierzu Pressemitteilung VTG vom 27.09.2013 unter [www.vtg.de](http://www.vtg.de).

<sup>16</sup> Vgl. hierzu Unternehmensangaben unter [www.railcargo-online.de](http://www.railcargo-online.de), [www.freit-one.de](http://www.freit-one.de).

Befragte Marktteilnehmer berichteten unabhängig von ihrer branchen- sowie relations-spezifischen Ausrichtung von einem vergleichsweise hohen Wettbewerbs- und Preisdruck im unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern im 1. Halbjahr 2013. Aufgrund der rückläufigen Aufkommensentwicklung zeige sich dieser vor allem bei den nationalen maritimen Containerverkehren. Die Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2013 wurde dabei unter anderem durch einen höheren Wettbewerbsdruck vom Straßengüterverkehr, eine teils hohe Volatilität der Verkehrsnachfrage und – aufgrund einer unterschiedlichen Nachfrageentwicklung bei den Hauptverkehrsrelationen – eine zunehmende Unpaarigkeit von Last- und Leercontainern geprägt. Letztgenannte zeigte sich insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, bei dem der Versand einen deutlich steigenden Anteil leerer Ladeeinheiten zu verzeichnen hatte. Insgesamt bleiben die prognostizierten Aufkommensentwicklungen für den Kombinierten Verkehr jedoch positiv.<sup>17</sup>

Container/ Wechselbehälter (TEU)

Im nationalen Verkehr wurden im 1. Halbjahr 2013 rund 1,6 Mio. TEU transportiert. Deren Anzahl reduzierte sich damit im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um rund 2,0 %. Im grenzüberschreitenden Verkehr nahm das Containeraufkommen im Vergleichszeitraum um 0,7 % auf knapp 1,2 Mio. TEU ab. Dabei zeigte sich im grenzüberschreitenden Empfang eine Abnahme um 1,6 %, während der grenzüberschreitende Versand (+0,1 %) stagnierte. Die Durchgangsverkehre verzeichneten im 1. Halbjahr 2013 hingegen ein deutliches Wachstum in Höhe von 7,2 %. Mit rund 0,3 Mio. TEU entfiel auf diese Relation im 1. Halbjahr 2013 jedoch ein vergleichsweise geringer Anteil der Kombinierten Verkehre.

Relationsbezogene Betrachtung

**Tabelle 7:** Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr auf der Schiene transportierte Container/Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012

Verkehrsrelation	TEU (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Δ in	1. Halbjahr		Δ in	1. Halbjahr		Δ in
	2012	2013	%	2012	2013	%	2012	2013	%
<b>Binnenverkehr</b>	<b>1.631,2</b>	<b>1.598,0</b>	<b>-2,0</b>	<b>15,7</b>	<b>15,3</b>	<b>-2,5</b>	<b>7,6</b>	<b>7,6</b>	<b>0,0</b>
<b>Grenzüberschreitend</b>	<b>1.178,3</b>	<b>1.169,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>13,8</b>	<b>13,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>6,3</b>	<b>6,0</b>	<b>-4,8</b>
darunter: Versand	591,6	592,0	0,1	7,5	7,2	-5,1	3,4	3,1	-9,4
darunter: Empfang	586,7	577,5	-1,6	6,2	6,5	4,4	2,9	3,0	0,5
<b>Durchgangsverkehr</b>	<b>296,2</b>	<b>317,6</b>	<b>7,2</b>	<b>3,6</b>	<b>3,8</b>	<b>4,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,4</b>	<b>2,8</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>3.105,7</b>	<b>3.085,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>33,1</b>	<b>32,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>16,2</b>	<b>16,0</b>	<b>-1,5</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Als Wachstumsmärkte des Kombinierten Verkehrs werden seitens der Marktteilnehmer mittel- bis langfristig weiterhin Verkehre in Richtung Osteuropa und der Türkei bzw. darüber hinaus in die GUS oder bis nach China genannt. Verkehre in die Türkei werden

Wachstumsmärkte

<sup>17</sup> Siehe Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2013, München/Köln 2013.

dabei nicht nur über den Landweg, sondern auch im Rahmen einer Kombination aus Eisenbahnverkehren und Fährschiffen angeboten. Eine zunehmende Bedeutung bei kontinentalen wie maritimen Verkehren kommt der Region Wien/Bratislava als Eingangstor zu den Märkten Zentral- und Südosteuropas zu. Kurzfristig rechnen die Marktteilnehmer ebenfalls mit einer (Wieder-)Belebung der Nachfrage in Südeuropa. Hierzu dürfte auch die durchgehende Erreichbarkeit der Region Barcelona über die Normalspurtrasse beitragen. Ein weiterer Wachstumsmarkt wird seitens der Marktteilnehmer im Transport von 45' Containern gesehen.

Mit 226.817 beförderten Einheiten lag die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Sattelzugauflieger im 1. Halbjahr 2013 rund 15,8 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2012. Die Zuwächse zeigten sich – mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs – auf sämtlichen Hauptverkehrsrelationen (siehe Tabelle 8). Die Aufkommenssteigerungen dürften unter anderem auf Bestrebungen von Marktteilnehmern zurückzuführen sein, den Anteil nicht-kranbarer Sattelzugauflieger im Kombinierten Verkehr unter Zuhilfenahme verschiedenster Techniken weiter zu steigern. Die Marktteilnehmer rechnen künftig mit einer weiter anhaltenden Nachfrage nach Kombinierten Verkehren mit Sattelzugaufliegern. Dies äußert sich in der Beschaffung von entsprechendem Rollmaterial. So ließen sich im Jahresverlauf 2013 in der Fachpresse Hinweise darauf finden, dass Eisenbahnunternehmen, Kombioperatore und Vermietgesellschaften in größere Kontingente moderner Taschenwagen investieren.

Sattelzugauflieger

**Tabelle 8:** Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr auf der Schiene transportierte Sattelzugauflieger nach Anzahl, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012

Verkehrsrelation	Sattelzugauflieger (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Δ in	1. Halbjahr		Δ in	1. Halbjahr		Δ in
	2012	2013	%	2012	2013	%	2012	2013	%
<b>Binnenverkehr</b>	<b>19,5</b>	<b>24,9</b>	<b>27,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>27,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>33,0</b>
<b>Grenzüberschreitend</b>	<b>154,1</b>	<b>180,0</b>	<b>16,8</b>	<b>4,2</b>	<b>4,9</b>	<b>18,3</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>
darunter Versand	77,2	87,4	13,3	2,1	2,5	15,5	1,4	1,5	3,5
darunter Empfang	76,9	92,6	20,4	2,0	2,5	21,3	1,3	1,4	1,9
<b>Durchgangsverkehr</b>	<b>22,3</b>	<b>21,9</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>-1,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>-1,4</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>195,9</b>	<b>226,8</b>	<b>15,8</b>	<b>5,3</b>	<b>6,2</b>	<b>16,9</b>	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>	<b>4,4</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Bei einer Gesamtbetrachtung aller im Kombinierten Verkehr transportierten Ladeeinheiten (Container/Wechselbehälter und Sattelzugauflieger) lässt sich feststellen, dass sich das Transportaufkommen im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 mit 38,9 Mio. t (+1,4 %) positiv jedoch die Beförderungsleistung mit 19,7 Mrd. tkm (-0,4 %) negativ entwickelt haben. Bei einer relationsbezogenen Betrachtung zeigten lediglich der Binnenverkehr beim Beförderungsaufkommen sowie der grenzüberschreitende Versand bei beiden Größen eine rückläufige Entwicklung. Im grenzüberschreitenden Versand

Transportgewicht und -leistung im gesamten KV

dürften die Rückgänge insbesondere im Zusammenhang mit einem steigenden Leercontaineranteil stehen.

Die Zahl der insgesamt im 1. Halbjahr 2013 im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten reduzierte sich gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,5 %. Das Containeraufkommen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen verzeichnete im 1. Halbjahr 2013 dabei überdurchschnittliche Rückgänge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012. Es reduzierte sich um 4,4 % auf 1,7 Mio. TEU.

Seehafen-  
Hinterlandverkehr  
(TEU)

**Tabelle 9:** Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr auf der Schiene transportierten Ladeeinheiten (in TEU) nach Hauptverkehrsrelation im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012

Verkehrsrelation	Anzahl 1.000 TEU		Veränderungen	
	1. HJ. 2012	1.HJ. 2013	13/12 in %	13/12 absolut
<b>Binnenverkehr</b>	<b>1.310,9</b>	<b>1.241,8</b>	<b>-5,3</b>	<b>-69,2</b>
dt. Seehäfen → dt. Regionen	664,3	628,2	-5,4	-36,0
dt. Regionen → dt. Seehäfen	646,6	613,5	-5,1	-33,1
<b>Grenzüberschreitender Verkehr</b>	<b>592,8</b>	<b>601,9</b>	<b>1,6</b>	<b>9,2</b>
darunter mit deutschen Seehäfen	460,8	451,6	-2,0	-9,2
dt. Seehäfen → ausländ. Regionen	236,0	231,5	-1,9	-4,5
ausländ. Regionen → dt. Seehäfen	224,8	220,1	-2,1	-4,8
darunter mit ARA-Seehäfen	132,0	150,3	13,9	18,4
ARA-Seehäfen → dt. Regionen	69,6	80,6	15,8	11,0
dt. Regionen → ARA-Seehäfen	62,3	69,8	11,9	7,4
<b>Durchgangsverkehr</b>	<b>198,6</b>	<b>206,6</b>	<b>4,1</b>	<b>8,0</b>
ARA-Seehäfen → ausländ. Regionen	101,6	120,3	18,5	18,8
ausländ. Regionen → ARA-Seehäfen	97,0	86,3	-11,1	-10,8
<b>Insgesamt</b>	<b>2.102,3</b>	<b>2.050,3</b>	<b>-2,5</b>	<b>-51,9</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Binnenverkehr betrug die Aufkommensrückgänge im maritimen Verkehr im Vergleichszeitraum rund 5,3 %. Insgesamt belief sich das nationale Aufkommen in der ersten Jahreshälfte 2013 damit auf rund 1,2 Mio. TEU. Damit verringerte sich der Anteil des nationalen Seehafen-Hinterlandverkehrs am gesamten nationalen Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2013 auf 77,7 %. Die grenzüberschreitenden maritimen Containerverkehre zu bzw. von den deutschen Seehäfen waren mit einem Minus von 2,0 % ebenfalls rückläufig. Insgesamt wurden im grenzüberschreitenden Hinterlandverkehr deutscher Seehäfen knapp 0,5 Mio. TEU befördert. Das Aufkommen im Wechselverkehr zwischen deutschen Hinterlandstandorten und den ARA-Seehäfen nahm hingegen deutlich um rund 13,9 % zu. Unterschiedliche Vorzeichen zeigten sich bei den Verkehren zwischen den ARA-Seehäfen und ausländischen Regionen. Hohen Aufkommenszuwächsen bei den Verkehren ins Hinterland standen deutliche Rückgänge in Richtung der ARA-Häfen gegenüber.

Entwicklung  
nach Relationen

Nachdem die jüngst erweiterten Terminalkapazitäten im Jahr 2013 bereits für ein zusätzliches Angebot von Kombinierten Verkehren gesorgt haben, erwarten die Marktteilnehmer künftig weitere Wachstumsimpulse durch die derzeit projektierten bzw. kurz vor der Inbetriebnahme stehenden Terminalneu- und -ausbauten. Im maritimen Bereich sorgten die in den Seehäfen Rotterdam und Wilhelmshaven neu entstandenen Umschlaganlagen für positive Erwartungen. Die Anbieter von Kombinierten Verkehren mit Sattelzugaufliegern begrüßten zudem die Entscheidung der Schweizer Bundesregierung zum Ausbau der Eisenbahnachse Basel – Gotthard – Chiasso/Luino – Norditalien zu einem durchgehenden 4 Meter Korridor. Sorge bereitete den Marktteilnehmern in den zurückliegenden Monaten die Diskussion um eine Berücksichtigung von Kombiterminals in der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Im Falle einer Einbeziehung von Kombiterminals erwarten sie deutliche Mehrkosten für das Gesamtsystem des Kombinierten Verkehrs und hieraus resultierende Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßengüterverkehr.

Infrastruktur

#### 4.3.2 Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)

Nach Angaben deutscher Terminalbetreiber wurden über die Rollenden Landstraßen (RoLa) von und nach Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2013 insgesamt rund 62.500 Lkw befördert. Das Aufkommen lag damit um 7,8 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Aufgeteilt auf die beiden mit Quelle bzw. Ziel in Deutschland existierenden Verbindungen zeigten sich folgende Entwicklungen:

Aufkommenszuwächse bei der RoLa

Das Angebot der Rollenden Landstraße zwischen Regensburg und Trento (Italien) wurde vom damaligen Betreiber, der Ökombi GmbH, im Dezember 2012 eingestellt. Seitdem wird die RoLa auf dieser Verbindung im Rahmen einer deutsch-italienischen Kooperation angeboten. Neben dem Betreiber Trenitalia und der Deutschen Bahn AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen sind an der Durchführung der Verkehre die Terminalbetreiber Bayernhafen in Regensburg und Interbrennero in Trento beteiligt.<sup>18</sup> Laut Angaben der Bayernhafen GmbH wurden vom neuen Betreiber im 1. Halbjahr 2013 11.307 Fahrzeuge befördert und damit weniger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Regensburg - Trento

Auf der von der Ralpin AG angebotenen Verbindung zwischen Freiburg und Novara (Italien) waren im 1. Halbjahr 2013 deutlich steigende Aufkommensmengen festzustellen. Die Anzahl der beförderten Fahrzeuge stieg im 1. Halbjahr 2013 auf rund 51.200 (+14,4 %). Bei der Aufkommensentwicklung konnten die über die Lötschberg-Simplon-Verbindung in der Schweiz verlaufenden Verkehre, anders als im Vorjahreszeitraum, als

Freiburg - Novara

<sup>18</sup> Vgl. hierzu Pressemitteilung der Bayernhafen GmbH unter [www.bayernhafen.de](http://www.bayernhafen.de). Im Auftrag der Deutschen Bahn AG übernimmt auf deutscher Seite die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction GmbH den Betrieb. Der Verkauf der RoLa-Dienstleistung erfolgt über das italienische Unternehmen Trasposervizi.

Naturereignisse und Baumaßnahmen verstärkt Einfluss auf den Betriebsablauf nahmen, von einem weitgehend störungsfreien Betrieb profitieren. In der zweiten Jahreshälfte 2013 setzte sich das Wachstum nach den bislang vorliegenden Daten fort.

## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

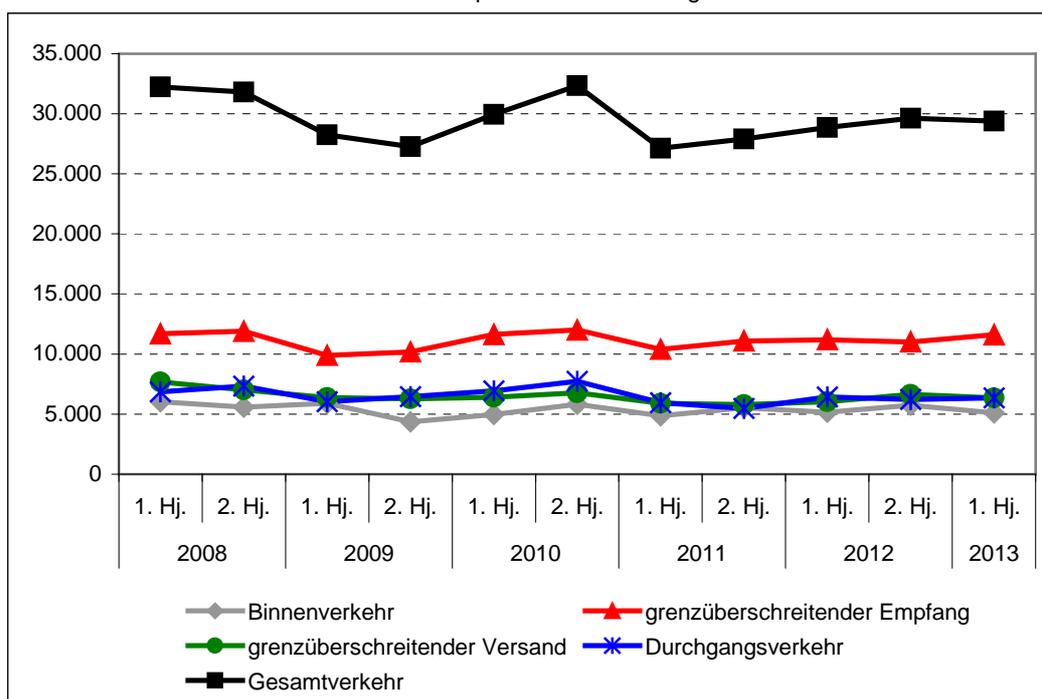
Die Binnenschifffahrt knüpfte in der ersten Jahreshälfte 2013 an das Wachstum des Vorjahres an. Wesentlichen Anteil hieran hatte die Energiewirtschaft, deren Bedarf an Transportkapazitäten für Kohle und Mineralölerzeugnisse deutlich zunahm. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Transportaufkommen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2013 auf insgesamt rund 111,5 Mio. t. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies einen Zuwachs um rund 1,4 Mio. t bzw. 1,3 %. Die Verkehrsleistung nahm im Vergleichszeitraum um rund 0,5 Mrd. tkm bzw. 1,9 % auf rund 29,4 Mrd. tkm zu. Das einsetzende Hochwasser im Juni 2013 infolge starker Regenfälle und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebs, insbesondere in Süd- und Ostdeutschland, haben dabei die Halbjahresergebnisse stark negativ beeinflusst. So wurden seitens des Statistischen Bundesamtes für die ersten fünf Monate des laufenden Jahres noch Mengen- und Leistungszuwächse von 2,4 % bzw. 4,5 % ausgewiesen. Wie Schaubild 10 zu entnehmen ist, verzeichnete die Binnenschifffahrt in Bezug auf die Gesamtverkehrsleistung dennoch die beste erste Jahreshälfte seit dem Jahr 2010.

Mengen- und Leistungswachstum

Am Verkehrsleistungsanstieg partizipierten in der ersten Jahreshälfte 2013 ausschließlich Schiffe unter ausländischer Flagge. Dies galt insbesondere für Schiffe unter niederländischer Flagge, die im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 mit einem Plus von 4,2 % überproportionale Leistungszuwächse verbuchten. Die Verkehrsleistung der Schiffe unter deutscher Flagge verlief im Vergleichszeitraum hingegen rückläufig. Sie blieb rund 2,5 % hinter ihrem entsprechenden Vorjahreswert zurück. Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge lag damit im 1. Halbjahr 2013 bezogen auf die Verkehrsleistung bei rund 29,1 %. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 bedeutete dies einen Marktanteilsverlust von 1,3 Prozentpunkten. Entgegen der positiven Gesamtmarktentwicklung gingen auch die Beförderungsmengen der Schiffe unter deutscher Flagge zurück. Mit knapp 34,1 Mio. t wurde das Ergebnis des 1. Halbjahres 2012 um rund 0,3 Mio. t bzw. 0,9 % verfehlt. Ihr diesbezüglicher Marktanteil lag bei rund 30,6 %.

Deutsche Marktanteile rückläufig

Schaubild 10: Halbjährliche Entwicklung der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2008 bis 2013 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Mit Ausnahme des Wesergebiets, des Donaugebiets und des Raumes Brandenburg verzeichneten in der ersten Jahreshälfte 2013 alle Wasserstraßengebiete Umschlagszuwächse. Den höchsten absoluten Umschlagsanstieg verzeichnete dabei mit knapp 1,0 Mio. t das Rheinstromgebiet. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies einen Zuwachs von rund 1,2 %. Vor allem die Häfen in Mannheim, Neuss, Kehl und Rheinberg legten beim Güterumschlag deutlich zu. Den im Vergleichszeitraum prozentual stärksten Umschlagsanstieg wies mit 9,3 % das Elbegebiet auf. Hier schlugen insbesondere höhere Güterumschläge in Hamburg und Magdeburg zu Buche. Dabei wurde das Umschlagsresultat im Elbegebiet aufgrund des einsetzenden Hochwassers im Juni 2013 bereits stark beeinträchtigt. Im Vergleich zum Mai 2013 ging dort der Güterumschlag im Juni 2013 um 0,3 Mio. t bzw. 17,7 % auf knapp 1,5 Mio. t zurück. Im Zeitraum von Januar bis Mai 2013 hatte der Umschlagsanstieg im Elbegebiet im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum noch 12,2 % betragen. Umschlagszuwächse im einstelligen Prozentbereich wiesen in der ersten Jahreshälfte 2013 das Mittellandkanalgebiet (1,6 %), das westdeutsche Kanalgebiet (5,2 %) sowie der Raum Berlin (9,6 %) auf. Ursächlich für die schwächere Beschäftigung im Wesergebiet (-15,4 %) war im 1. Halbjahr 2013 insbesondere die deutliche Abnahme des wasserseitigen Güterumschlags in Bremen und Bremerhaven im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012. Die bremischen Häfen verzeichneten in der ersten Jahreshälfte 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

Güterumschlag  
nach Wasser-  
straßengebieten

Bremen umgeschlagen werden.<sup>19</sup> Der Güterumschlag im Donaugebiet verzeichnete im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 ein leichtes Minus von 1,7 %. Rückläufig verlief insbesondere die Umschlagsentwicklung in Passau, Straubing und Kehlheim.

Der Binnenschiffsgüterverkehr zwischen deutschen Häfen erreichte im 1. Halbjahr 2013 ein Volumen von rund 26,1 Mio. t. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 blieb das Beförderungsaufkommen im Binnenverkehr damit insgesamt konstant. Kennzeichnend für die Aufkommensentwicklung war ein deutlicher Anstieg der flüssigen Massengüter, insbesondere der Mineralölzeugnisse, bei einem gleichzeitigen Rückgang des Schüttgutaufkommens und der Stückgut- und Containerbeförderungen. Vor allem die innerdeutschen Beförderungen von Kohle sowie Steinen und Erden reichten im 1. Halbjahr 2013 nicht an die entsprechenden Vorjahresniveaus heran. Die Verkehrsleistung im Binnenverkehr sank im Vergleichszeitraum um 1,3 % auf rund 5,1 Mrd. tkm (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 10).

Hauptverkehrs-  
verbindungen:  
- Binnenverkehr

**Tabelle 10:** Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2013 gegenüber dem 1. Halbjahr 2012

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013		1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	
Binnenverkehr	26,1	26,1	- 0,1	5,2	5,1	- 1,3
Versand in das Ausland	23,4	23,5	+ 0,5	6,0	6,4	+ 5,4
Empfang aus dem Ausland	50,3	52,0	+ 3,4	11,2	11,6	+ 3,4
Durchgangsverkehr	10,2	9,9	- 3,3	6,4	6,3	- 1,5
<b>Insgesamt</b>	<b>110,1</b>	<b>111,5</b>	<b>+ 1,3</b>	<b>28,9</b>	<b>29,4</b>	<b>+ 1,9</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Verkehre von deutschen zu ausländischen Häfen legten in der ersten Jahreshälfte 2013 zu. Während das Transportaufkommen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 mit einem Plus von 0,5 % auf rund 23,5 Mio. t nur leicht zunahm, erhöhte sich die Verkehrsleistung mit 5,4 % auf rund 6,4 Mrd. tkm vergleichsweise deutlich. Einem Aufkommensrückgang bei Schüttgütern, vor allem bei Beförderungen von Steinen und Erden, standen dabei höhere Beförderungsvolumina von Containern und flüssigen Massengütern, insbesondere Mineralölzeugnissen, gegenüber. Die Beförderungen letztgenannter zeichneten zugleich wesentlich für den deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung verantwortlich.

- Grenzüberschreitender  
Versand

Maßgeblich für die positive Aufkommens- und Leistungsentwicklung im grenzüberschreitenden Empfang war in der ersten Jahreshälfte 2013 vor allem die höhere Transportnachfrage seitens der deutschen Energiewirtschaft, die sich in einem höheren Schüttgutaufkommen – in der Hauptsache Kohle – widerspiegelte. Die Beförderungen flüssiger

- Grenzüberschreitender  
Empfang

<sup>19</sup> Siehe hierzu auch Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.): Monatliche Schnellstatistik für die bremischen Häfen – Juni 2013, Bremen 2013.

Massengüter von ausländischen zu deutschen Häfen nahmen ebenfalls zu; das Containeraufkommen stagnierte. Insgesamt legten die Transportmengen im grenzüberschreitenden Empfang im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um 1,7 Mio. t bzw. 3,4 % auf 52,0 Mio. t zu. Die Verkehrsleistung stieg im Vergleichszeitraum ebenfalls um 3,4 % auf 11,6 Mrd. tkm.

Die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen standen im 1. Halbjahr 2013 unter dem Einfluss geringerer Aufkommensmengen an flüssigem Massengut, Stückgut und Containern. Deren kumulierte Rückgänge konnten auch durch die Zunahme an Schüttguttransporten, auf die im 1. Halbjahr 2013 rund 53,2 % der gesamten mengenmäßigen Transportnachfrage im Durchgangsverkehr entfiel, nicht kompensiert werden. Insgesamt sanken die Verkehrsleistungen im Durchgangsverkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um 1,5 % auf 6,3 Mrd. tkm, die Transportmenge nahm um 3,3 % auf 9,9 Mio. t ab. Hier von entfielen ein Anteil von rund 42 % auf Verkehre zwischen den Niederlanden und Frankreich, ein Anteil von 21 % auf Verkehre zwischen den Niederlanden und der Schweiz und ein Anteil von 16 % auf Verkehre zwischen Belgien und Frankreich.

- Durchgangsverkehr

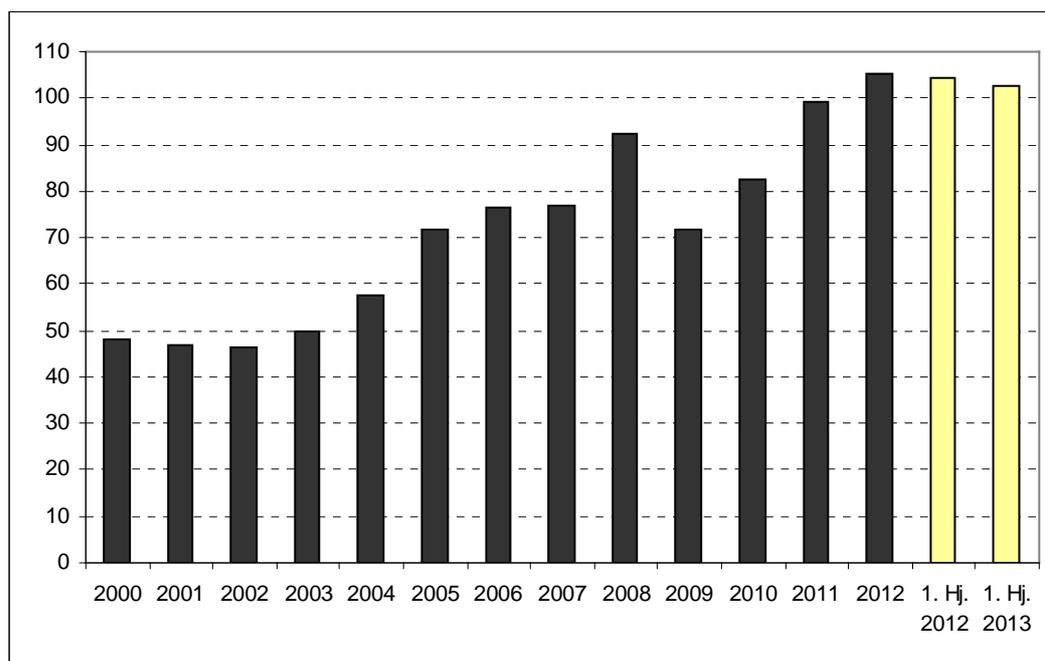
## 5.2 Lage der Binnenschifffahrt

### 5.2.1 Kostenentwicklung

Der Anstieg der Gasölpreise in der Binnenschifffahrt setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2013 zunächst nicht weiter fort. Zwar bewegten sich die Gasölpreise mit Ausnahme weniger Tage während des gesamten ersten Halbjahres 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 11 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland im Zeitablauf dar. Dieser lag im 1. Halbjahr 2013 knapp 2 % unter dem entsprechenden Wert aus dem 1. Halbjahr 2012. Zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs ist nach wie vor erkennbar, dass Binnenschiffe im Rahmen der Möglichkeiten ihre Reisegeschwindigkeit – insbesondere in der Bergfahrt – reduzieren. Um Treibstoffkosten zu sparen, wird Gasöl nach Möglichkeit in den Niederlanden gebunkert.

Rückgang der Gasölkosten

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



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

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

Einen weiteren Anstieg vollzogen hingegen die Personalkosten. Zum 1. Januar 2013 erfolgte eine Erhöhung der Vergütungen in der Güterschiffahrt um 2,2 %. Gemäß gültigem Tarifvertrag für das fahrende Personal in der Binnenschiffahrt erhält 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. Aufgrund von Auslastungsproblemen mangels Nachfrage zeigt sich insbesondere bei den größeren Gütermotorschiffen im Rheinstromgebiet bereits seit geraumer Zeit, dass Schiffseigner, insbesondere aus den Niederlanden, vermehrt selbst fahren und – soweit es die bestehenden Vertragsverhältnisse zulassen – die Betriebszeiten der Schiffe reduzieren, um nautisches Personal einzusparen. In der Trockengüterschiffahrt besteht eine Tendenz zu weniger Fahrten in der Betriebsform B.

Anstieg der Personalkosten

## 5.2.2 Trockengüterschiffahrt

In der Trockengüterschiffahrt wurden im 1. Halbjahr 2013 insgesamt rund 86,2 Mio. t Güter befördert. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 blieb die Transportmenge damit nahezu unverändert (-0,4 %). Einem höheren Schüttgutaufkommen, das in der Hauptsache auf einen deutlichen Anstieg der Nachfrage nach Kohle zurückzuführen war, stand dabei ein geringeres Stückgut- und Containeraufkommen gegenüber. Vor allem die Beförderungsmengen an Steinen und Erden blieben in der ersten Jahreshälfte 2013 deutlich hinter

Mengenstagnation, Leistungssteigerung

dem entsprechenden Vorjahreswert zurück. Die Verkehrsleistung in der Trockengüterschifffahrt nahm dennoch leicht um 0,8 % auf 23,7 Mrd. tkm zu.

Infolge der anhaltend schwachen Nachfrage bestand in der Rheinschifffahrt, die von niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen dominiert wird,<sup>20</sup> in der ersten Jahreshälfte 2013 weiterhin ein größerer Laderaumüberhang. Die Wettbewerbsintensität und der Preisdruck blieben hoch. Nach Informationen des Bundesamtes wurde letzterer durch Kundenwerbungsmaßnahmen einer höheren Anzahl neuer, kleinerer niederländischer Befrachtungsunternehmen zusätzlich entfacht. Außerhalb des Rheinstromgebiets stellte sich das Verhältnis von Kapazitätsangebot und -nachfrage aufgrund des fehlenden Wettbewerbs der großen Schiffseinheiten und der tendenziell rückläufigen Anzahl kleinerer Einheiten vergleichsweise besser dar. Angesichts der geringen Marktmacht und fehlender Möglichkeiten zur Differenzierung der Transportdienstleistung sind Entgelterhöhungen von Seiten der Binnenschifffahrtsunternehmen am Markt derzeit nur schwer durchsetzbar. Eine Differenzierung der Frachten in Abhängigkeit vom eingesetzten Schiffstyp findet nach Informationen des Bundesamtes ceteris paribus nicht statt. Der Wettbewerbsvorteil der jungen, großen Schiffseinheiten besteht mithin in deren vergleichsweise höherer Effizienz. Marktanteilsgewinne lassen sich demnach im Wesentlichen durch Preisoffensiven erzielen. Vor diesem Hintergrund hielt das vergleichsweise niedrige Niveau der Tagesfrachten in der ersten Jahreshälfte 2013 an. Im Rahmen von Vertragsabschlüssen für das laufende Jahr waren nach Angaben von Marktteilnehmern Frachterhöhungen ebenfalls kaum durchsetzbar. Kontrakte, die zum letzten Jahreswechsel ausliefen und neu verhandelt wurden, wurden nach Angaben von Marktteilnehmern aufgrund des niedrigen Frachtenniveaus zum Verhandlungszeitpunkt in Teilen zu vergleichsweise schlechteren Vertragsbedingungen geschlossen bzw. verlängert. Im bisherigen Verlauf des Jahres 2013 hielt der Preisdruck im Rahmen weiterer Neuausschreibungen der verladenden Wirtschaft an. Zur Verbesserung der Verhandlungsposition gegenüber ihren Auftraggebern gibt es derzeit im europäischen Ausland erneut Initiativen des Binnenschifffahrtsgewerbes, Unternehmen und deren Interessen organisatorisch zu bündeln.

Frachtenniveau

Angesichts der beschriebenen Rahmenbedingungen entwickelten sich die Umsätze in der Trockengüterschifffahrt nach Einschätzung des Bundesamtes in der ersten Jahreshälfte 2013 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum tendenziell rückläufig. Die Umsatzrenditen von Binnenschifffahrts- und Befrachtungsunternehmen standen weiterhin unter Druck. Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in der Trockengüterschifffahrt zeichnet sich damit bislang nicht ab, zumal die Umsatzentwicklung im 3. Quartal 2013 zusätzlich durch Streikmaßnahmen von Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und hieraus resultierende Auftragsverluste für Binnenschifffahrtsunternehmen belastet wurde. Besonders angespannt ist die finanzielle Lage weiterhin bei

Umsatz und Ertrag

<sup>20</sup> Schiffe unter deutscher Flagge erreichten im Jahr 2012 an den gesamten Verkehrsleistungen im deutschen Rheingebiet (Oberrhein, Mittelrhein, Lahn, Mosel, Saar, Niederrhein, Main, Neckar) lediglich einen Anteil von knapp 21 %.

vielen Unternehmen der Trockengüterschifffahrt, 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 Rheinschifffahrt eingesetzt werden, nach Angaben von Marktteilnehmern teilweise Beförderungen zu Frachtraten durchgeführt, die nicht kostendeckend waren. Freie Partikuliere, die nicht für feste Auftraggeber fahren, hatten nach Angaben von Marktteilnehmern ebenfalls Schwierigkeiten, ihre Kapazitäten auszulasten.

Unternehmen mit älteren, abbezahlten Schiffen sowie Familienbetriebe stehen wirtschaftlich teilweise deutlich besser da als Eigner größerer Schiffseinheiten bzw. Unternehmen, die fahrendes Personal beschäftigen. Nach Angaben von Marktteilnehmern erzielten Binnenschifffahrtsunternehmen, die über kleinere Schiffseinheiten verfügen und von ihren Befrachtern flexibel in allen Fahrtgebieten einsetzbar waren, in der ersten Jahreshälfte 2013 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zwar im Allgemeinen geringere, aber zumeist auskömmliche Umsätze. Eine Rücklagenbildung sei nach Einschätzung von Marktteilnehmern zumeist gleichwohl nicht möglich gewesen. Dies spiegelt sich unter anderem in einer anhaltend niedrigen Investitionstätigkeit wider. Vielfach besteht die Tendenz, Reparatur- und Wartungsarbeiten auf das Nötigste zu beschränken.

Rücklagenbildung

### 5.2.3 Tankschifffahrt

Die Tankschifffahrt verzeichnete in der ersten Jahreshälfte 2013 einen deutlichen Anstieg der Nachfrage, die durch die Entspannung auf dem Rohöl-Weltmarkt und den Produktmärkten, u.a. für Heizöl, eine längere Heizperiode sowie Befürchtungen vor einer Krise im Nahen Osten und neuerlichen Preissteigerungen stimuliert wurde. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 stieg die Gesamtbeförderungsmenge in der Tankschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen um 7,6 % auf 25,4 Mio. t; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 6,5 % auf 5,7 Mrd. tkm und verzeichnete damit den höchsten Wert seit dem 1. Halbjahr 2010 (6,4 Mrd. tkm). Rund 58 % der Mengen und 60 % der Leistungen in der Tankschifffahrt entfielen in der ersten Jahreshälfte 2013 auf flüssige Mineralölerzeugnisse wie Heizöl und Kraftstoffe. Sie verbuchten im Vergleichszeitraum einen überproportionalen Zuwachs von 1,8 Mio. t bzw. 13,8 % auf 14,7 Mio. t, respektive von 0,5 Mrd. tkm bzw. 16,8 % auf knapp 3,5 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.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Im Zuge des Nachfrageanstiegs setzte im 2. Quartal 2013 im Rheinstromgebiet eine leichte Erholung der Frachtraten ein. Insgesamt bewegten sie sich im 1. Halbjahr 2013

Frachten

etwas oberhalb des Niveaus aus dem 1. Halbjahr 2012. An die höheren Niveaus früherer Jahre reichten sie jedoch nicht heran. Ursächlich sind die anhaltenden Überkapazitäten der Tankschiffahrt im Rheinstromgebiet, die sich weiterhin stark dämpfend auf die Frachtentwicklung auswirken. Nachdem hohe Investitionen in neue Doppelhüllenschiffe insbesondere in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts das Kapazitätsangebot in der westeuropäischen Tankschiffahrt deutlich erhöht hatten, zeugen die bislang für das Jahr 2013 vorliegenden Daten – wie bereits im vergangenen Jahr – von einer spürbaren Abschwächung der Neubautätigkeit. Da in zunehmendem Maße gleichzeitig Einhüllentankschiffe aus dem Markt ausscheiden, dürfte im bisherigen Jahresverlauf zumindest keine weitere Zunahme des Kapazitätsüberhangs zu verzeichnen gewesen sein.

Trotz der leichten Markterholung blieb die Rentabilität angesichts anhaltend schwieriger branchenwirtschaftlicher Rahmenbedingungen in der Tankschiffahrt im Betrachtungszeitraum vergleichsweise gering. Nach Angaben von Marktteilnehmern bewegte sich diese bei einem Gutteil der Binnenschiffahrtsunternehmen im unteren einstelligen Prozentbereich. Eine Bildung von Rücklagen sei zumeist nicht möglich gewesen. Besonders angespannt ist weiterhin die finanzielle Lage vieler Binnenschiffahrtsunternehmen, die mit jungen, fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen am Markt operieren und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben. Vergleichsweise besser stellt sich in Teilen die Situation von Binnenschiffahrtsunternehmen dar, die nur noch geringe Finanzierungskosten zu tragen haben und im Vergleich zu den vorgenannten Unternehmen deutlich günstigere Kapitalkostenstrukturen aufweisen. Grundsätzlich bleibt die Höhe eines auskömmlichen Frachtenniveaus nach wie vor stark von der individuellen Situation des jeweiligen Binnenschiffahrtsunternehmens abhängig.

Ertragslage

#### 5.2.4 Insolvenzen

Eine dauerhafte Erzielung negativer Deckungsbeiträge führt über kurz oder lang unweigerlich zu einer Störung des finanziellen Gleichgewichts und damit zu einer Gefährdung der Existenz des betroffenen Unternehmens. Nachdem die Insolvenzen in der deutschen Binnenschiffahrt angesichts schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen in den beiden vergangenen Jahren ausgehend von einem niedrigen Niveau zugenommen hatten, gingen sie in der ersten Jahreshälfte 2013 leicht zurück. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2013 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt“ (Tank- und Trockengüterschiffahrt) insgesamt acht Insolvenzverfahren eröffnet. Im 1. Halbjahr 2012 belief sich deren Anzahl noch auf insgesamt elf. Um sich vor Forderungsausfällen zu schützen, lassen einige Bunkerbetriebe nach Informationen des Bundesamtes Schiffe von bestimmten Unternehmen seit längerem nur noch gegen Vorkasse, Bürgschaft oder Nachweis eines festen Transportauftrags bunkern. Teilweise erfolge die Abrechnung direkt über den Auftraggeber des Binnenschiffahrtsunternehmens.

Deutschland

Eine ähnliche Entwicklung zeigte sich in den Niederlanden. Dort gingen nach Angaben des niederländischen Statistikamtes im 1. Halbjahr 2013 insgesamt 16 Schifffahrtsunternehmen in die Insolvenz; im 1. Halbjahr 2012 waren es noch 24 Unternehmen gewesen. Im Gegensatz zur deutschen Statistik beziehen sich die verfügbaren niederländischen Daten auf Unternehmen der See- und Binnenschifffahrt und beinhalten sowohl die Güter- als auch die Personenschifffahrt. Insgesamt waren nach vorläufigen Angaben des niederländischen Statistikamtes zum 01.01.2013 noch 3.350 niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen in der Güter- und Schleppschifffahrt tätig. Bezogen auf die Gesamtzahl der in der Binnenschifffahrt tätigen Unternehmen ist die Anzahl der Insolvenzen in den Niederlanden somit gering.

Niederlande

Als Gründe für die bislang relativ geringe Anzahl der Insolvenzen werden aus Banken- und Gewerbekreisen Stützungsmaßnahmen von Kreditinstituten und verbundenen Unternehmen sowie der Einsatz privater Kapitalrücklagen genannt. Da sich gegenwärtig abzeichnet, dass unter den aktuellen Rahmenbedingungen zumindest in der Trockengüter-schifffahrt auf absehbare Zeit nicht mit einer deutlichen Konjunkturverbesserung zu rechnen ist, scheint jedoch der Handlungsdruck zu wachsen. 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 kann dies bedeuten, dass diese Schiffe zu vergleichsweise geringeren Betriebskosten in Fahrt bleiben und den Preisdruck im Markt erhöhen.

Stützungsmaßnahmen

### 5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Die in der Containerbinnenschifffahrt beförderten beladenen und unbeladenen Standardcontainer blieben im 1. Halbjahr 2013 mit insgesamt rund 1,1 Mio. TEU etwas hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück (-1,3 %). Der Anteil der unbeladenen Container erreichte rund 30,7 % und fiel damit geringer aus als im 1. Halbjahr 2012 (31,9 %). Trotz Kostensenkungsprogrammen verschiedener Überseereedereien, den Hauptauftraggebern, nahmen im Seehafen-Hinterlandverkehr Leercontainerbeförderungen über lange Distanzen zu, um den Bedarf der deutschen Exportwirtschaft zu decken. Die Leercontainertransporte über kürzere Entfernungen bis 150 km sanken dagegen im Vergleichszeitraum um 17 %.

Containeraufkommen stagniert

Relationsbezogen entwickelte sich das Containeraufkommen im 1. Halbjahr 2013 uneinheitlich: Während der grenzüberschreitende Versand im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um 2,7 % auf rund 0,45 Mio. TEU wuchs, sank der grenzüberschreitende Empfang um 0,8 % auf 0,42 Mio. TEU. Der Durchgangsverkehr ging im Vergleichszeitraum um 1,3 % auf rund 0,12 Mio. TEU zurück. In den Seehäfen Rotterdam (0,8 %) und Antwerpen (-1,7 %) wies der Containerumschlag im 1. Halbjahr 2013 lediglich geringe Änderungsra-

Grenzüberschreitender Verkehr, Seehafenhinterlandverkehr

ten auf; Zeebrügge verzeichnete einen Umschlagsrückgang von 4,8 %. Aufgrund der Schließung von Amsterdam Container Terminals (ACT) durch den Terminalbetreiber ECT zum Jahresende 2012 ging der Containerumschlag im Seehafen Amsterdam im Vergleichszeitraum um rund 24 % zurück.

**Tabelle 11:** Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr in den ersten Halbjahren 2012 und 2013 in 1.000 TEU (ohne Durchgangsverkehr)

Verkehrsverbindungen	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Differenz	
			abs.	in %
<b>Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr</b>	<b>861</b>	<b>869</b>	<b>8</b>	<b>1 %</b>
davon:				
<b>Deutsche Binnenhäfen - ZARA-Häfen</b>	<b>694</b>	<b>723</b>	<b>29</b>	<b>4 %</b>
davon:				
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Rotterdam	378	381	3	1 %
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Antwerpen	301	332	31	10 %
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Amsterdam	6	4	-2	-33 %
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Zeebrügge	8	6	-2	-25 %
<b>Deutsche Binnenhäfen - Andere ausl. Binnenhäfen</b>	<b>167</b>	<b>146</b>	<b>-21</b>	<b>-13 %</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Trotz des mehrheitlich rückläufigen Containerumschlags in den ZARA-Häfen entwickelten sich die grenzüberschreitenden Seehafen-Hinterlandverkehre für die Containerbinnenschifffahrt mit einem Anstieg von 4 % erneut positiv. Mit einem Plus von rund 10 % stiegen im Vergleichszeitraum die Beförderungen zwischen deutschen Binnenhäfen und Antwerpen besonders stark. Der Containerverkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und Rotterdam nahm um rund 1 % zu (siehe Tabelle 11).

Außergewöhnlich lange Wartezeiten waren nach Informationen des Bundesamtes an den verschiedenen Überseecontainerterminals in Rotterdam und Antwerpen in der ersten Jahreshälfte 2013 – von temporären Ausnahmen abgesehen – nicht zu verzeichnen. Lediglich in Rotterdam kam es zum Jahresanfang 2013 aufgrund winterlicher Verhältnisse vorübergehend zu Wartezeiten von bis zu 72 Stunden. Grundsätzlich wird die Zielerreichung der großen Containerhäfen, den Anteil des Binnenschiffs am Modal Split im Hinterlandverkehr zu erhöhen, durch lange Wartezeiten an den Terminals erschwert, da sie die Kosten für den Einsatz von Binnenschiffen erhöhen und damit deren intermodale Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen. Zur Reduzierung von Wartezeiten wurden daher in Antwerpen und Rotterdam bereits elektronische Kommunikationsplattformen für Terminalbetreiber und Binnenschiffahrtsunternehmen implementiert, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dem Ziel, die Effizienz des Containerumschlags in den Seehäfen zu steigern, dient unter anderem auch die Inbetriebnahme spezieller Umschlagsterminals für Binnenschiffe.

Wartezeiten

Der innerdeutsche Containerverkehr nahm im 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um 16,0 % auf rund 0,11 Mio. TEU ab (siehe Tabelle 12). Er erreichte damit

Binnenverkehr

einen Anteil am Gesamtaufkommen von rund einem Zehntel. Im Vergleich zum grenzüberschreitenden Verkehr erzielen Containerschiffe unter deutscher Flagge im Binnenverkehr wesentlich höhere Marktanteile: Während sie im grenzüberschreitenden Verkehr im 1. Halbjahr 2013 lediglich rund 15 % der Gesamtverkehrsleistung erbrachten, erzielten Containerbinnenschiffe unter deutscher Flagge im Binnenverkehr einen Anteil von rund 86 %.

**Tabelle 12:** Innerdeutscher Containerbinnenschiffsverkehr in den ersten Halbjahren 2012 und 2013 in 1.000 TEU

Verkehrsverbindung	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Differenz	
			abs.	in %
<b>Innerdeutscher Binnenschiffscontainerverkehr</b>	<b>133,0</b>	<b>112,0</b>	<b>-21,0</b>	<b>-16 %</b>
<u>davon:</u>				
Deutsche Binnenhäfen - Hamburg	42,4	44,1	1,7	4 %
Deutsche Binnenhäfen - Bremen/Bremerhaven	47,4	26,2	-21,2	-45 %
Deutsche Binnenhäfen - andere Binnenhäfen	43,2	41,7	-1,5	-3 %

Quelle: Statistisches Bundesamt.

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 2,1 %, der Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containerbinnenschiffen erhöhte sich um rund 4 %. Positiv wirkte sich hier unter anderem die Beendigung der Grundinstandsetzung des Osttrogs des Schiffshebewerkes Scharnebeck im Mai 2012 aus. Änderungen im Betriebsablauf ergaben sich im Seehafen Hamburg für die Containerbinnenschiffahrt aufgrund der Aufhebung des Freihafenstatus zum Jahreswechsel 2012/2013. War bis Ende 2012 nach Übernahme der Container am Überseeterminal ein zusätzlicher Halt an der Zollabfertigungsstelle Überseebrücke erforderlich, so werden seit Anfang des Jahres 2013 an den Überseecontainerterminals nur noch zollrechtlich abgefertigte Container verladen. Mithin können Containerbinnenschiffe nach der Beladung ihre Fahrt ins Hinterland direkt beginnen.

Bremische Häfen  
und Hamburg

## Anhang A

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

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnenschiff			Lkw			Gesamtverkehr		
	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%
	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderung	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderung	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderung	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderung
Nahrungs- und Genussmittel	603	533	-11,5%	1.353	1.340	-0,9%	25.673	26.029	1,4%	27.628	27.903	1,0%
Chemische Erzeugnisse etc.	4.960	5.021	1,2%	3.448	3.374	-2,1%	13.632	13.206	-3,1%	22.039	21.601	-2,0%
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	5.967	5.688	-4,7%	4.710	4.401	-6,6%	11.369	11.504	1,2%	22.047	21.593	-2,1%
Metalle und Metallerzeugnisse	7.034	6.384	-9,2%	1.749	1.754	0,3%	12.581	11.262	-10,5%	21.363	19.400	-9,2%
Gutart unbekannt	17.763	17.449	-1,8%	1.809	1.892	4,6%	572	595	4,0%	20.144	19.936	-1,0%
Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse	2.649	2.328	-12,1%	1.809	460	5,7%	11.849	10.590	-10,6%	14.933	13.378	-10,4%
Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse	5.170	5.091	-1,5%	4.974	5.276	6,1%	4.457	4.439	-0,4%	14.601	14.806	1,4%
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	840	683	-18,7%	3.466	3.484	0,5%	10.055	9.642	-4,1%	14.361	13.810	-3,8%
Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	1.150	1.107	-3,8%	507	491	-3,2%	12.301	11.752	-4,5%	13.958	13.350	-4,4%
Sammelgut	473	754	59,5%	-	-	0,0%	13.062	15.096	15,6%	13.534	15.850	17,1%
Sekundärstoffe, Abfälle	1.344	1.274	-5,2%	1.825	1.859	1,9%	9.079	8.493	-6,5%	12.247	11.626	-5,1%
Fahrzeuge	2.405	2.607	8,4%	169	175	3,4%	7.148	7.415	3,7%	9.722	10.198	4,9%
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	3.303	3.610	9,3%	4.056	4.506	11,1%	301,6	275	-8,9%	7.660	8.391	9,5%
Maschinen, Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	187	181	-3,3%	117	129	9,6%	5.589	4.512	-19,3%	5.894	4.821	-18,2%
Geräte und Material für die Güterbeförderung	713	773	8,5%	189	204	8,4%	4.250	4.363	2,6%	5.151	5.340	0,0%
Post, Pakete	-	-	0,0%	-	-	0,0%	3.440	3.561	0,0%	3.440	3.561	3,5%
Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	6	8	32,6%	-	-	0,0%	2.954	3.006	1,8%	2.960	3.014	1,8%
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	11	51	364,8%	43	45	2,8%	1.763	1.718	-2,5%	1.818	1.814	-0,2%
Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	6	5	-11,9%	3	4	43,5%	1.010	948	-6,1%	1.019	957	-6,0%
Sonstige Güter a.n.g.	257	270	5,0%	1	-	-100,0%	0,3	0	-33,3%	258	270	4,7%
<b>Insgesamt</b>	<b>54.840</b>	<b>53.818</b>	<b>-2,4%</b>	<b>28.853</b>	<b>29.395</b>	<b>1,9%</b>	<b>151.084</b>	<b>148.406</b>	<b>-1,8%</b>	<b>234.778</b>	<b>231.618</b>	<b>-1,3%</b>

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

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

## Anhang B

**Tabelle B: Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern im Zeitraum von 2005 bis 2012**

Meldeland	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	d 06/05	d 07/06	d 08/07	d 09/08	d 10/09	d 11/10	d 12/11
	Kabotage in Mio. tkm								Veränderung in %						
Belgien	1.596,9	1.552,2	1.529,4	1.545,5	1.457,7	1.363,4	1.098,8	714,5	-2,8	-1,5	1,1	-5,7	-6,5	-19,4	-35,0
Bulgarien	k.A.	204,0	89,5	136,9	654,8	866,5	764,4	1.015,6	-	-56,1	53,0	378,1	32,3	-11,8	32,9
Dänemark	129,4	238,6	292,7	254,0	257,1	309,8	370,6	389,4	84,4	22,7	-13,2	1,2	20,5	19,6	5,1
Deutschland	2.256,7	2.273,2	2.546,4	2.780,6	1.784,6	1.975,3	2.028,0	1.763,6	0,7	12,0	9,2	-35,8	10,7	2,7	-13,0
Estland	138,2	102,1	162,7	216,4	207,4	267,6	272,7	311,0	-26,1	59,3	33,0	-4,2	29,1	1,9	14,0
Finnland	54,3	88,6	146,6	43,9	49,5	138,4	118,0	110,1	63,2	65,6	-70,0	12,7	179,8	-14,8	-6,7
Frankreich	420,7	523,3	569,3	429,0	332,8	346,6	313,0	250,4	24,4	8,8	-24,6	-22,4	4,1	-9,7	-20,0
Griechenland	k.A.	88,5	65,1	17,9	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	-	-26,5	-72,5	-	-	-	-
Großbritannien	195,2	230,9	280,6	243,5	143,1	282,5	k.A.	k.A.	18,3	21,5	-13,2	-41,2	97,5	-	-
Irland	461,7	434,1	417,9	572,7	309,7	347,5	317,6	253,1	-6,0	-3,7	37,0	-45,9	12,2	-8,6	-20,3
Italien	1.098,4	1.021,6	938,8	1.048,6	674,8	538,5	413,8	359,7	-7,0	-8,1	11,7	-35,7	-20,2	-23,2	-13,1
Lettland	35,5	29,8	38,8	50,4	158,4	217,4	259,4	330,3	-16,2	30,2	30,0	214,3	37,3	19,3	27,3
Litauen	50,1	65,8	68,7	75,0	70,1	74,2	81,9	160,3	31,3	4,3	9,2	-6,5	5,8	10,2	95,8
Luxemburg	2.140,8	2.133,0	2.247,8	2.181,6	2.340,8	2.071,7	1.844,5	1.421,0	-0,4	5,4	-2,9	7,3	-11,5	-11,0	-23,0
Niederlande	2.733,4	2.171,6	1.999,2	2.562,9	2.266,4	2.673,9	2.489,0	2.517,4	-20,6	-7,9	28,2	-11,6	18,0	-6,9	1,1
Norwegen	14,0	18,9	42,4	47,2	29,9	38,6	31,5	18,0	34,9	124,9	11,3	-36,8	29,4	-18,6	-42,9
Osterreich	572,5	716,7	686,3	642,0	643,5	609,1	497,6	514,1	25,2	-4,2	-6,5	0,2	-5,3	-18,3	3,3
Polen	653,4	1.272,7	1.097,7	953,8	2.600,9	3.919,9	3.796,6	5.284,6	94,8	-13,8	-13,1	172,7	50,7	-3,1	39,2
Portugal	747,4	714,2	927,4	886,2	494,2	652,7	824,5	903,8	-4,4	29,8	-4,4	-44,2	32,1	26,3	9,6
Rumänien	k.A.	k.A.	k.A.	97,4	92,6	66,4	207,1	504,9	-	-	-	-4,9	-28,3	211,8	143,8
Schweden	186,0	164,3	152,4	222,3	155,8	179,5	144,0	139,8	-11,6	-7,2	45,9	-30,0	15,2	-19,7	-2,9
Schweiz	k.A.	k.A.	k.A.	275,5	312,7	277,0	342,4	189,0	-	-	-	13,5	-11,4	23,6	-44,8
Slowakei	87,1	125,3	216,0	264,4	350,5	527,6	646,5	831,6	43,8	72,5	22,4	32,6	50,5	22,5	28,6
Slowenien	149,3	264,1	250,2	388,6	360,3	407,4	503,3	475,1	77,0	-5,3	55,3	-7,3	13,1	23,5	-5,6
Spanien	1.058,7	853,6	825,3	1.084,6	1.534,5	1.685,1	1.831,7	1.948,9	-19,4	-3,3	31,4	41,5	9,8	8,7	6,4
Tschechien	32,9	85,6	247,9	293,5	364,4	545,5	937,4	1.219,0	159,7	189,8	18,4	24,2	49,7	71,8	30,0
Ungarn	100,3	80,0	125,8	167,5	284,7	420,6	550,0	690,4	-20,3	57,3	33,2	70,0	47,7	30,8	25,5

k.A. - keine Angaben.

Quelle: Eurostat (Stand 23.07.2013), eigene Berechnungen

## Anhang C

**Tabelle C:** Kabotage und Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird, für die Jahre 2007 bis 2012

Land	2007	2008	2009	2010	2011	2012	d 08/07	d 09/08	d 10/09	d 11/10	d 12/11	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Kabotage in Mio. tkm						Veränderung in %					Kabotage-Durchdringungsrate in %					
Belgien	661,5	873,8	996,2	1.204,2	1.123,5	861,3	32,1	14,0	20,9	-6,7	-23,3	3,26	4,58	5,36	6,35	5,95	5,60
Bulgarien	16,3	3,0	3,3	1,7	12,6	5,3	-81,3	9,7	-50,2	656,4	-58,2	0,28	0,04	0,05	0,03	0,19	0,08
Dänemark	268,5	371,3	305,6	412,9	323,3	319,7	38,3	-17,7	35,1	-21,7	-1,1	2,22	3,35	2,96	3,76	2,62	2,54
Deutschland	3.599,8	4.048,5	4.571,7	6.023,1	6.679,8	7.927,1	12,5	12,9	31,7	10,9	18,7	1,36	1,51	1,83	2,33	2,46	3,02
Estland	0,6	2,3	6,5	3,5	2,8	13,5	317,7	177,9	-46,3	-20,7	390,2	0,03	0,13	0,49	0,25	0,18	0,84
Finnland	47,6	34,4	67,3	86,5	44,2	68,4	-27,7	95,8	28,5	-48,9	54,9	0,18	0,12	0,28	0,34	0,19	0,31
Frankreich	4.788,8	5.339,4	6.162,3	6.352,5	6.079,4	5.463,6	11,5	15,4	3,1	-4,3	-10,1	2,44	2,85	3,80	3,72	3,49	3,38
Griechenland	149,0	167,6	163,8	211,9	195,8	68,9	12,5	-2,3	29,4	-7,6	-64,8	0,68	0,68	0,67	0,83	1,15	0,42
Großbritannien	1.539,3	1.711,9	1.231,4	1.271,8	1.039,0	1.050,8	11,2	-28,1	3,3	-18,3	1,1	0,95	1,12	0,93	0,91	-	-
Irland	196,4	170,3	105,3	178,4	7,2	6,0	-13,3	-38,2	69,4	-96,0	-16,2	1,34	1,27	1,23	2,12	0,10	0,08
Italien	1.055,4	1.062,2	1.270,6	1.463,3	1.434,0	1.302,3	0,6	19,6	15,2	-2,0	-9,2	0,69	0,69	0,87	0,97	1,11	1,15
Lettland	1,1	8,7	1,5	20,0	8,0	4,6	713,0	-82,7	1223,0	-59,9	-42,6	0,04	0,34	0,07	0,77	0,30	0,18
Litauen	2,1	5,4	14,0	8,5	6,8	6,9	160,8	158,4	-39,1	-19,7	0,4	0,08	0,21	0,53	0,37	0,29	0,28
Luxemburg	7,4	6,6	11,2	15,4	19,5	6,6	-11,7	71,0	36,8	26,8	-66,3	1,34	1,17	2,07	2,60	2,91	-
Niederlande	381,7	449,6	419,0	553,6	489,4	448,9	17,8	-6,8	32,1	-11,6	-8,3	1,23	1,39	1,32	1,61	1,44	1,36
Österreich	382,0	422,2	295,5	329,4	543,4	708,8	10,5	-30,0	11,5	64,9	30,4	2,53	2,81	2,14	2,31	3,62	4,78
Polen	17,1	42,9	42,4	180,7	69,5	102,3	151,2	-1,1	325,9	-61,5	47,1	0,03	0,06	0,05	0,22	0,08	0,11
Portugal	42,7	5,3	55,4	55,7	30,3	76,1	-87,5	937,7	0,7	-45,7	151,3	0,23	0,03	0,38	0,43	0,24	0,68
Rumänien	34,9	14,8	121,9	31,0	31,2	124,1	-57,4	721,4	-74,6	0,8	297,5	0,15	0,06	0,58	0,26	0,26	0,97
Schweden	799,7	933,4	709,0	1.044,3	1.015,7	690,0	16,7	-24,0	47,3	-2,7	-32,1	2,15	2,40	2,16	3,09	2,95	2,22
Slowakei	49,2	52,4	17,2	40,1	68,4	98,2	6,4	-67,1	132,7	70,4	43,7	0,87	0,82	0,31	0,77	1,37	1,90
Slowenien	2,1	5,6	4,3	1,8	11,6	8,6	161,0	-22,3	-59,1	558,7	-25,8	0,08	0,21	0,19	0,08	0,53	0,46
Spanien	1.408,1	1.185,2	855,0	664,5	702,8	627,5	-15,8	-27,9	-22,3	5,8	-10,7	0,73	0,67	0,56	0,45	0,49	0,47
Schweiz	73,7	70,1	70,9	121,3	61,8	106,9	-4,8	1,1	71,0	-49,1	73,1	-	0,71	0,73	1,25	0,62	1,06
Tschechien	87,3	74,8	70,7	171,2	84,0	84,5	-14,3	-5,4	142,1	-50,9	0,6	0,55	0,47	0,52	1,15	0,56	0,58
Ungarn	6,9	20,2	42,3	21,2	71,5	49,8	190,4	109,7	-49,8	236,9	-30,4	0,05	0,15	0,35	0,19	0,67	0,54

Anmerkung: Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen folgende Leistungswerte noch nicht vor: Griechenland (2009 bis 2012), Großbritannien (2011, 2012).

Quelle: Eurostat (Stand 23.07.2013), 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](mailto:poststelle@bag.bund.de)

Stand: November 2013