



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2015

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung/Summary</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtwirtschaftliche Entwicklung</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr</b> .....	<b>7</b>
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung.....	7
3.1.1	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen .....	7
3.1.2	Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen.....	8
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge .....	9
3.1.4	Entwicklung der Kobotage .....	11
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung.....	17
3.2.1	Kosten .....	17
3.2.2	Beförderungsentgelte .....	20
3.2.3	Ertragslage.....	22
3.2.4	Investitionen .....	22
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, -neugründungen und -aufgaben .....	24
<b>4</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr</b> .....	<b>25</b>
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung .....	25
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr.....	29
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße.....	32
<b>5</b>	<b>Binnenschiffsgüterverkehr</b> .....	<b>37</b>
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung .....	37
5.2	Lage der Binnenschifffahrt .....	41
5.2.1	Kostenentwicklung .....	41
5.2.2	Trockengüterschifffahrt .....	42
5.2.3	Tankschifffahrt .....	44
5.2.4	Entwicklung der Insolvenzen .....	45
5.2.5	Kapazitätsentwicklung .....	46
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße .....	47

## 1 Zusammenfassung

Die deutsche Wirtschaft erwies sich im 1. Halbjahr 2015 insgesamt als robust. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 nahm das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 1,4 % zu. Positive Impulse gingen vor allem vom kräftigen Anstieg des Außenhandels und der Konsumausgaben aus. Vor diesem Hintergrund stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im 1. Halbjahr 2015 um 2,6 % auf rund 14,3 Mrd. km. Dabei nahmen die Fahrleistungsanteile vergleichsweise umweltfreundlicherer Lkw weiter zu. Rund 26,1 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen wurden in der ersten Jahreshälfte 2015 mit Euro VI-Fahrzeugen erbracht. Während die Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2015 mit einem Plus von 0,3 % unterproportional anstiegen, verbuchten gebietsfremde Fahrzeuge mit 6,0 % überdurchschnittliche Zuwächse. Ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen lag damit bei rund 40,9 %. Bei den EU-weiten Kabotagebeförderungen zeigte sich im Jahr 2014 ein zweistelliges prozentuales Wachstum. Als größtes Aufnahmeland für Kabotage in der EU verzeichnete Deutschland im Jahr 2014 eine überproportionale Zunahme der Kabotage von rund 22,6 %. Die Kabotage-Durchdingungsrate erreichte rund 4,4 %. Durchgeführt werden die Kabotagebeförderungen mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen. Gegen den allgemeinen Trend verzeichneten deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2014 einen Rückgang ihrer Kabotageleistungen im Vergleich zum Jahr 2013 um 0,8 %. Daten aus der Güterkraftverkehrsstatistik zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen liegen für das Jahr 2015 zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor.

Straßengüterverkehr

Die Gesamtkosten im gewerblichen Straßengüterverkehr lagen im 1. Halbjahr 2015 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Während sich die Arbeitskosten, insbesondere aufgrund tariflicher Vereinbarungen sowie der Einführung des Mindestlohns, im Allgemeinen erhöhten, ergaben sich für Unternehmen aufgrund der rückläufigen Dieselkostenentwicklung Kostenentlastungen, die in ihrer Höhe allerdings unterschiedlich ausfielen. Während es im Nah- und Regionalbereich zu leichten Entgelterhöhungen kam, waren im Fern- und im grenzüberschreitenden Verkehr leichte Rückgänge zu verzeichnen. Der Spotmarkt blieb volatil. Vor dem Hintergrund eines insgesamt positiven Konjunkturverlaufs verzeichnete die Güterkraftverkehrsbranche nach Informationen des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2015 eine moderate Umsatzentwicklung. Für positive Impulse sorgten insbesondere die im Bausektor vom milden Winter profitierenden Nah- und Regionalverkehre. Vereinzelt zu beobachtende Umsatzrückgänge wurden u.a. mit einem erhöhten Wettbewerbsdruck begründet. Die Umsatzrenditen bewegten sich mehrheitlich zwischen 1 % und 3 %. Fuhrparkseitig überwogen weiterhin die Ersatzinvestitionen. Die Mehrheit der befragten Unternehmen hielt ihre Fuhrparkgröße weitgehend konstant. Die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen im deutschen Transportgewerbe ging im 1. Halbjahr 2015 – trotz eines im Branchenvergleich relativ hohen Insolvenzrisikos – erneut zurück.

Betriebswirtschaftliche  
Entwicklung

Im Schienengüterverkehr blieben die Beförderungsmenge sowie die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2015 hinter den entsprechenden Vorjahreswerten zurück. Insbesondere Kohletransporte wiesen hohe Rückgänge auf. Wesentlich beeinträchtigt wurde die Entwicklung des Schienengüterverkehrs durch den Tarifstreit zwischen der Gewerkschaft Deutscher Lokführer und der Deutsche Bahn AG, infolgedessen es zu intra- und intermodalen Aufkommensverlagerungen kam. Nachteile für den Schienengüterverkehr ergaben sich zudem aufgrund der vergleichsweise moderateren Entwicklung der Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr. Intramodale Verlagerungen zeigten sich nicht selten von der geleisteten Transportqualität beeinflusst. Während die nicht-bundeseigenen Eisenbahnunternehmen mehrheitlich über eine konstante Auftrags- und Beschäftigungslage berichteten, verzeichnete der Marktführer Rückgänge. Entwicklungshemmend wirkte erneut die angespannte Personalsituation bei den Lokführern. Neben steigenden Personal- sowie Energie- und Infrastrukturkosten berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen über einen zunehmenden Anteil administrativer Kosten. Bei leicht steigenden Entgelten zeigte sich die Ertragslage der Eisenbahnunternehmen überwiegend stabil bis leicht rückläufig. Im Kombinierten Verkehr ging die Anzahl der beförderten Container und Wechselbehälter (TEU) deutlich zurück. Betroffen waren insbesondere grenzüberschreitende Seehafen-Hinterlandverkehre. Im Gegensatz dazu nahm die Zahl der beförderten Sattelanhänger auf allen Hauptverkehrsrelationen zu.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt verzeichnete in der ersten Jahreshälfte 2015 sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse. Diese zeigten sich insbesondere in der Tankschifffahrt aufgrund einer erhöhten Nachfrage nach Transportkapazitäten für Mineralölerzeugnisse. In der Trockengüterschifffahrt fiel die Aufkommensentwicklung im Stückgutsegment besonders positiv aus. Die Container- und Schüttgutbeförderungen nahmen im Vergleichszeitraum ebenfalls zu. Mit einem Plus von 6,9 % auf knapp 1,3 Mio. TEU verzeichneten Kombinierte Verkehre über deutsche Wasserstraßen deutliche Steigerungen. Sowohl in der Trockengüter- als auch in der Tankschifffahrt war insgesamt ein leichter Anstieg der Frachtraten zu verzeichnen – trotz eines deutlichen Rückgangs der Gasölpreise. Die Umsätze und Erträge der in der Trockengüterschifffahrt tätigen Unternehmen entwickelten sich in der ersten Jahreshälfte 2015 moderat. In der Tankschifffahrt überwogen bei den Unternehmen leichte Umsatz- und Ertragssteigerungen. Allerdings blieb die finanzielle Lage vieler frei fahrender Partikuliere, insbesondere vieler Eigner großer, in hohem Maße fremdfinanzierter Gütermotorschiffe weiterhin angespannt. Die Zahl der Insolvenzen in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt verzeichnete im 1. Halbjahr 2015 einen deutlichen Rückgang. Die Kapazitäten in der deutschen Trockengüterschifffahrt verringerten sich im Jahr 2014 erneut leicht, die Tragfähigkeit der deutschen Tankschifffahrtsflotte erhöhte sich indes im Vergleichszeitraum geringfügig.

Binnenschifffahrt

## Summary

In the 1st half of 2015, the German economy proved to be generally resilient, with the price-adjusted General Domestic Product (GDP) increasing by 1.4 % in comparison to the same period in 2014. This was primarily based on the positive impulses emanating from sharp rises in foreign trade and consumer spending. Against this background, the driving performances on roads subject to tolls in Germany rose in the first half of 2015 by 2.6 % to around 14.3 billion kilometres, with the proportion of more environmentally friendly trucks continuing to increase in the process. In the first half of 2015, some 26.1 % of all driving performances on roads subject to tolls was achieved with Euro VI vehicles. While the driving performances of German vehicles in the 1st half of 2015 rose by a disproportionately low rate (0.3 %), foreign vehicles recorded an above-average growth of 6.0 %. Their share of the overall driving performances on roads subject to tolls was therefore approx. 40.9 %. 2014 witnessed a double-digit percentage growth in EU-wide cabotage operations. As the biggest receiving country for cabotage in the EU, Germany recorded a disproportionately high increase in cabotage operations in 2014 – amounting to around 22.6 %, with cabotage penetration reaching approx. 4.4 %. The majority of cabotage operations were performed on behalf of German companies. In comparison with 2013, German road haulage companies registered a decline of 0.8 % in their cabotage operations in 2014 – this fall being contrary to the general trend. At the present time, road-haulage traffic data on road freight involving German trucks is contemporary not available for 2015.

Road freight transport

In the 1st half of 2015, the overall costs in commercial road freight were approximately the same level as in the previous year. While labour costs increased – particularly as a result of tariff agreements as well as the introduction of a minimum wage – costs savings were possible for companies due to the declining trend in diesel costs, albeit varying in their degree. While a slight increase in charges occurred in local and regional transport, a minimal decline was recorded in long-distance and cross-border traffic. The spot market remained volatile. Against the background of an overall positive economic trend, the road haulage sector registered a moderate development in revenue in the 1st half of 2015. Local and regional transport, in particular, provided positive impulses, benefiting from the mild winter for the construction industry. Revenue declines observed in occasional cases were explained on the basis of an increase in competitive pressure. Return on sales was in the range of 1 % and 3 %. As far as truck fleets were concerned, replacement investment was the dominating factor. The majority of the companies surveyed kept the size of their truck fleets at a largely constant level. In the 1st half of 2015, the number of company insolvencies once again declined – despite a relatively high risk of insolvency compared to other sectors.

Economic development

In the 1st half of 2015, both the volume transported by rail freight transport and its transport performance overall remained below the levels of the previous year. Coal transport, in particular, registered significant declines. Development in rail freight transport was considerably affected by the tariff conflict between the German Locomotive Drivers Union GDL and Deutsche Bahn AG, which resulted in intra- and intermodal shifts in the volume of transport. In addition, rail freight transport also suffered from the comparably moderate development in transportation charges in road freight. Intramodal shifts were not uncommonly influenced by the quality of transport provided. While the majority of the non-federally owned railway companies registered a constant order and employment situation, the market leader reported a decline. The tense personnel situation regarding the train drivers again proved to be an obstacle to development. Alongside increasing personnel as well as energy and infrastructure costs, railway companies also reported a rise in the share of administrative costs. In association with a slight increase in charges, the profit situation of railway companies predominately either remained stable or showed slight declines. In combined transport, the volumes of containers and swap bodies (TEU) conveyed exhibited a marked decrease, with cross-border seaport-hinterland transport being particularly affected. The quantity of semi-trailers conveyed, in contrast, increased on all the principal transport relations.

Rail freight transport

In the first half of 2015, inland navigation registered growth both in volume and in performance. This was particularly evident in tanker transport, due to an increased demand for transport capacities for petroleum products. Dry goods shipping exhibited an especially positive development in volume in the general cargo segment. Container and bulk material conveyance also increased in the reference period. A significant increase of 6.9% to nearly 1.3 million TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) were recorded in combined transport on German waterways. Overall, both, in dry goods and tanker transport, a slight rise in freight rates was recorded – despite a marked decline in gas oil prices. Turnover and earnings of companies engaged in dry goods shipping witnessed a moderate development in the first half of 2015. In tanker transport, slight increases in turnover and earnings prevailed in the companies. Notwithstanding this, the financial situation of a large number of independent owner operators – particularly those owners of highly leveraged self-propelled barges – remained tense. In the first half of 2015, the number of insolvencies in German and Dutch inland navigation registered a significant decrease. Although 2014 again witnessed a slight reduction in German dry goods shipping capacities, the load-bearing capacity of the German tanker fleet did, in fact, register a small increase.

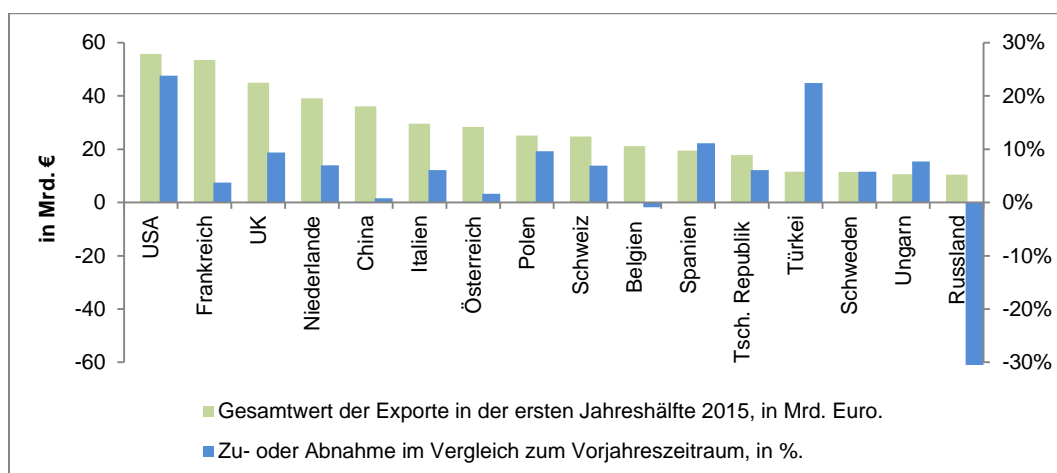
Inland navigation

## 2 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die deutsche Wirtschaft erwies sich in der ersten Jahreshälfte 2015 insgesamt als robust. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 preisbereinigt um rund 1,4 % auf rund 1.482,5 Mrd. Euro und setzte damit die positive Entwicklung des Vorjahres fort. Im Jahr 2014 war das BIP um rund 1,6 % gegenüber 2013 gewachsen. Positive Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung gingen vor allem vom kräftigen Anstieg des Außenhandels und der deutlichen Steigerung der Konsumausgaben aus. In der ersten Jahreshälfte 2015 lag der Außenbeitrag mit insgesamt 117,2 Mrd. Euro rund 21,9 Mrd. Euro höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Preisbereinigt verzeichneten die privaten und staatlichen Konsumausgaben Zuwachsraten in Höhe von jeweils 2,3 % im ersten und 1,8 % bzw. 1,9 % im zweiten Quartal 2015 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreswerten. Ursächlich für die Steigerung des Konsums der privaten Haushalte war der Anstieg des real verfügbaren Einkommens infolge der günstigen Arbeitsmarktsituation und eines geringeren Energiepreisniveaus. Die Bruttoanlageninvestitionen verzeichneten insgesamt ebenfalls eine positive Entwicklung, allerdings gingen die staatlichen Bruttoanlageinvestitionen in der ersten Jahreshälfte 2015 leicht zurück. Die gesamte preisbereinigte Wertschöpfung war im 1. Halbjahr 2015 höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Gemischte Signale kamen jedoch aus verschiedenen Wirtschaftszweigen. Das verarbeitende Gewerbe und der Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe konnten ihre Wirtschaftsleistung im Vergleich zum Vorjahr steigern, dagegen war im Baugewerbe eine negative Entwicklung zu verzeichnen.

Bruttoinlandsprodukt

**Schaubild 1:** Deutsche Exporte in ausgewählte Länder im 1. Halbjahr 2015 in Mrd. Euro sowie prozentuale Veränderungsraten gegenüber dem 1. Halbjahr 2014



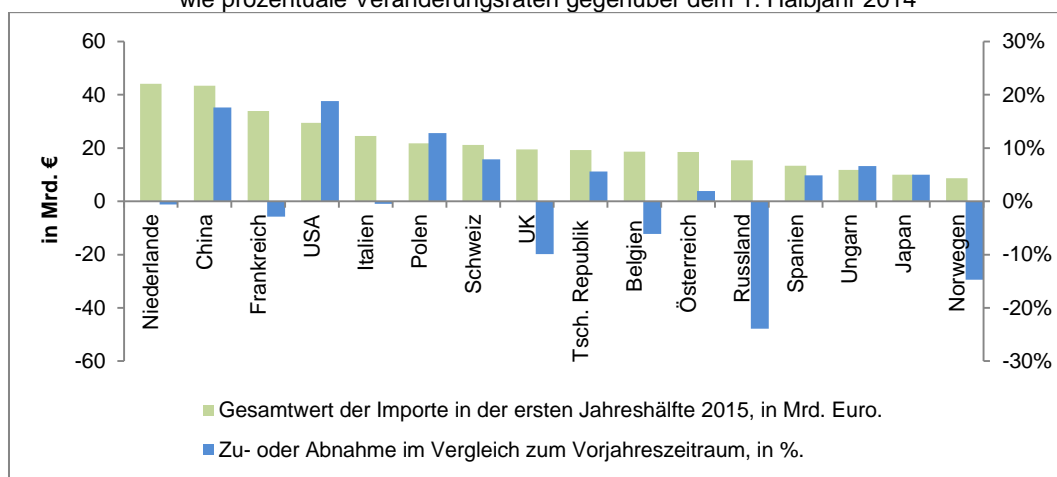
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Trotz der schwächeren Entwicklung der Schwellenländer und der Verunsicherung um die wirtschaftliche Entwicklung Chinas konnten die deutschen Unternehmen ihre Exporte in der ersten Jahreshälfte 2015 deutlich ausweiten. Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2015

Außenhandel

Waren im Wert von 595 Mrd. Euro exportiert und Waren im Wert von 471 Mrd. Euro importiert. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 wuchsen die deutschen Exporte damit insgesamt um 6,9 %, die Importe um 2,9 %. Die Exporte in die EU-Länder, auf die rund 58,3 % der Gesamtexporte entfielen, erhöhten sich um 6,0 %. Die deutschen Exporte nach Russland brachen im Vergleichszeitraum in Folge der Wirtschaftssanktionen um 30,9 % ein. Deutliche Zuwächse verzeichneten dagegen die Exporte in die USA, in die Türkei und nach Südafrika mit jeweils über 20 %. Wichtigste Exportgüter waren Kraftwagen/-teile und Maschinen. Die Schaubilder 1 und 2 zeigen die Entwicklung der deutschen Ex- und Importe im 1. Halbjahr 2015 bezogen auf die jeweils 16 wichtigsten Außenhandelspartner.

**Schaubild 2:** Deutsche Importe aus ausgewählten Ländern im 1. Halbjahr 2015 in Mrd. Euro sowie prozentuale Veränderungsrate gegenüber dem 1. Halbjahr 2014



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die positive Entwicklung der deutschen Wirtschaft spiegelte sich nur bedingt in der Entwicklung des Verkehrsgeschehens wider. Die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verzeichnete im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 Mengen- und Leistungszuwächse in Höhe von 3,2 bzw. 5,8 Prozent (siehe Tabelle 1). Ursächlich war vor allem ein Anstieg der Beförderungsmenge von flüssigen Massengütern. Mit einem Plus von 6,9 % auf knapp 1,3 Mio. TEU wiesen Kombinierte Verkehre über deutsche Wasserstraßen ebenfalls hohe Steigerungen auf. Im Schienengüterverkehr blieben die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2015 vor allem grenzüberschreitend hinter den entsprechenden Werten des 1. Halbjahres 2014 zurück. Dies galt auch für den Kombinierten Verkehr. Wesentlichen Einfluss hatte der Tarifstreit zwischen der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) und der Deutsche Bahn AG. Insgesamt verzeichnete der Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 einen Rückgang der Beförderungsmenge um 3,0 % und der Verkehrsleistung um 1,1 %. Im Vergleich der beiden Verkehrsträger hat die Schiene damit in der ersten Jahreshälfte 2015 Anteile am Modal Split an die Wasserstraße verloren.

Binnenschiffs- und Schienengüterverkehr



Tabelle 1: Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2015

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2014	1. Hj. 2015	Veränderung in %	1. Hj. 2014	1. Hj. 2015	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Schienengüterverkehr	183,8	178,3	-3,0	56,5	55,9	-1,1
Binnenschiffsgüterverkehr	112,8	116,4	3,2	28,7	30,4	5,8

Quelle: Statistisches Bundesamt.

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen aus der Güterkraftverkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes noch keine Daten zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen für das Jahr 2015 vor. Aus diesem Grund wird – entgegen der üblichen Praxis – im Rahmen der Beschreibung der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung im 1. Halbjahr 2015 ausschließlich auf die Mautstatistik des Bundesamtes abgestellt.

Hinweis

##### 3.1.1 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nach den Zuwächsen im Jahr 2014 stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen im 1. Halbjahr 2015 weiter an. Wie Tabelle 2 zeigt, nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 insgesamt um 2,6 % auf rund 14,27 Mrd. km zu. Die Fahrleistungen deutscher Lkw wiesen dabei erneut unterproportionale Zuwächse auf. Während die Fahrleistungen gebietsfremder Lkw im Vergleichszeitraum um 6,0 % auf 5,83 Mrd. km wuchsen, stiegen die Fahrleistungen deutscher Lkw lediglich um 0,3 % auf 8,42 Mrd. km. Der Anteil der Fahrleistungen gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge an den Gesamtfahrleistungen erreichte damit im 1. Halbjahr 2015 rund 40,9 %, ein Plus von 1,3 Prozentpunkten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014. Die mautpflichtigen Fahrleistungen der fünf Herkunftsstaaten mit den höchsten Fahrleistungen (außer Deutschland) entwickelten sich im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum unterschiedlich: Während die Fahrleistungen ungarischer Fahrzeuge um 2,3 % auf 344,0 Mio. km wuchsen, nahmen die Fahrleistungen niederländischer Fahrzeuge um 2,9 % auf 507,8 Mio. km ab. Die Fahrleistungssteigerungen rumänischer Fahrzeuge um 18,3 % auf 404,0 Mio. km, tschechischer Fahrzeuge um 7,1 % auf 625,0 Mio. km und polnischer Fahrzeuge um 12,0 % auf 1,9 Mrd. km fielen wie in den Vorjahren vergleichsweise hoch aus.

Mautpflichtige Fahrleistungen

Tabelle 2: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	Jan - Jun 2014	Jan - Jun 2015	Veränderung in %	Jan - Jun 2014	Jan - Jun 2015	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	8,40	8,42	0,3	1,33	1,24	- 6,9
Ausland	5,50	5,83	6,0	0,89	0,88	- 1,0
Unbekannt	0,01	0,01	20,9	-	-	-
Insgesamt	13,91	14,27	2,6	2,22	2,12	- 4,5

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren sanken im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um 4,5 % auf rund 2,12 Mrd. Euro. Bei den Inländern sanken die Mauteinnahmen mit 6,9 % auf 1,24 Mrd. Euro überproportional. Die Einnahmerückgänge bei den Gebietsfremden fielen mit 1,0 % auf 0,88 Mrd. Euro geringer aus. Die Diskrepanz zwischen sinkenden Einnahmen und steigenden Fahrleistungen ist auf den zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Lkw, für die niedrigere Mautsätze entrichtet werden müssen, zurückzuführen (siehe Abschnitt 3.1.3).

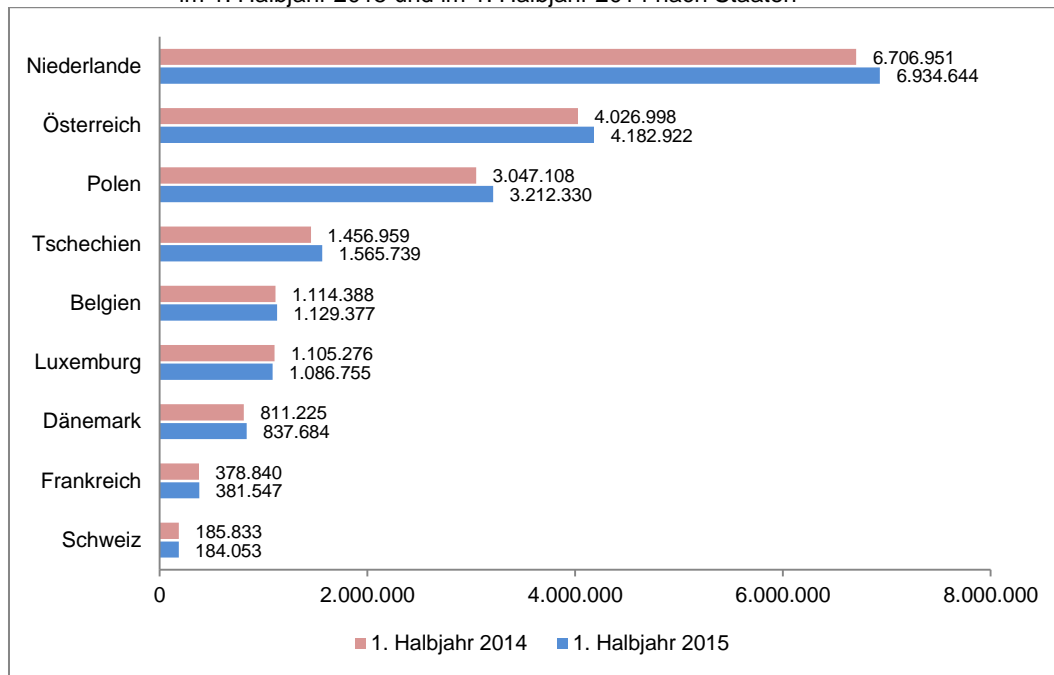
Mauteinnahmen

### 3.1.2 Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen

Die Zahl der ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Fahrzeuge an den deutschen Grenzübergängen ist im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,6 % auf rund 19,5 Mio. gestiegen. Schaubild 3 stellt die Gesamtzahl der Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge in den ersten Halbjahren 2014 und 2015 differenziert nach Nachbarstaaten dar. Die meisten mautpflichtigen Fahrten erfolgten im 1. Halbjahr 2015 über die erfassten Grenzübergänge zwischen Deutschland und den Niederlanden. Die Anzahl dieser Fahrten wuchs um 3,4 % auf rund 6,9 Mio. Die größten prozentualen Steigerungen wiesen die erfassten Grenzübergänge mit Polen (5,4 %) und Tschechien (7,5 %) auf. Hingegen sanken die Ein- und Ausfahrten über die erfassten Grenzübergänge zu Luxemburg (- 1,7 %) und der Schweiz (- 1,0 %). In Verbindung mit dem Anstieg der deutschen Im- und Exporte deutet die Zunahme der Ein- und Ausfahrten auf eine Steigerung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Deutschland und seinen Nachbarländern in der ersten Jahreshälfte 2015 hin.

Ein- und Ausfahrten nach Grenzen mit Nachbarstaaten

**Schaubild 3:** Anzahl der mautpflichtigen Fahrten über die erfassten deutschen Grenzübergänge im 1. Halbjahr 2015 und im 1. Halbjahr 2014 nach Staaten



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Bei einer differenzierten Betrachtung nach Herkunftsstaaten zeigt sich, dass die meisten ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2015 aus Polen stammten (rund 4,6 Mio.). Es folgten Fahrzeuge aus Deutschland (rund 3,6 Mio.), den Niederlanden (rund 2,5 Mio.), Tschechien (rund 1,4 Mio.) und Rumänien (rund 1,0 Mio.). Auf Fahrzeuge aus diesen fünf Herkunftsstaaten entfielen im 1. Halbjahr 2015 kumuliert über zwei Drittel aller mautpflichtigen Fahrten über die erfassten deutschen Grenzübergänge. Während rund 89,9 % der grenzüberschreitenden Fahrten niederländischer mautpflichtiger Fahrzeuge über die deutsch-niederländische Grenze erfolgten, waren lediglich 54,5 % bzw. 53,7 % der grenzüberschreitenden Fahrten polnischer bzw. tschechischer Fahrzeuge den Grenzen zwischen Deutschland und den beiden jeweiligen Herkunftsländern zuzuordnen. Des Weiteren entfielen im 1. Halbjahr 2015 rund 44,2 % der Ein- und Ausfahrten rumänischer Fahrzeuge auf erfasste Grenzübergänge zu den Benelux-Staaten. Die letztgenannten Zahlen deuten auf eine hohe Zahl von Dreiländerverkehren sowie Transitfahrten durch Deutschland seitens polnischer, tschechischer und rumänischer mautpflichtiger Fahrzeuge hin.

Ein- und Ausfahrten nach Herkunftsstaaten der Fahrzeuge

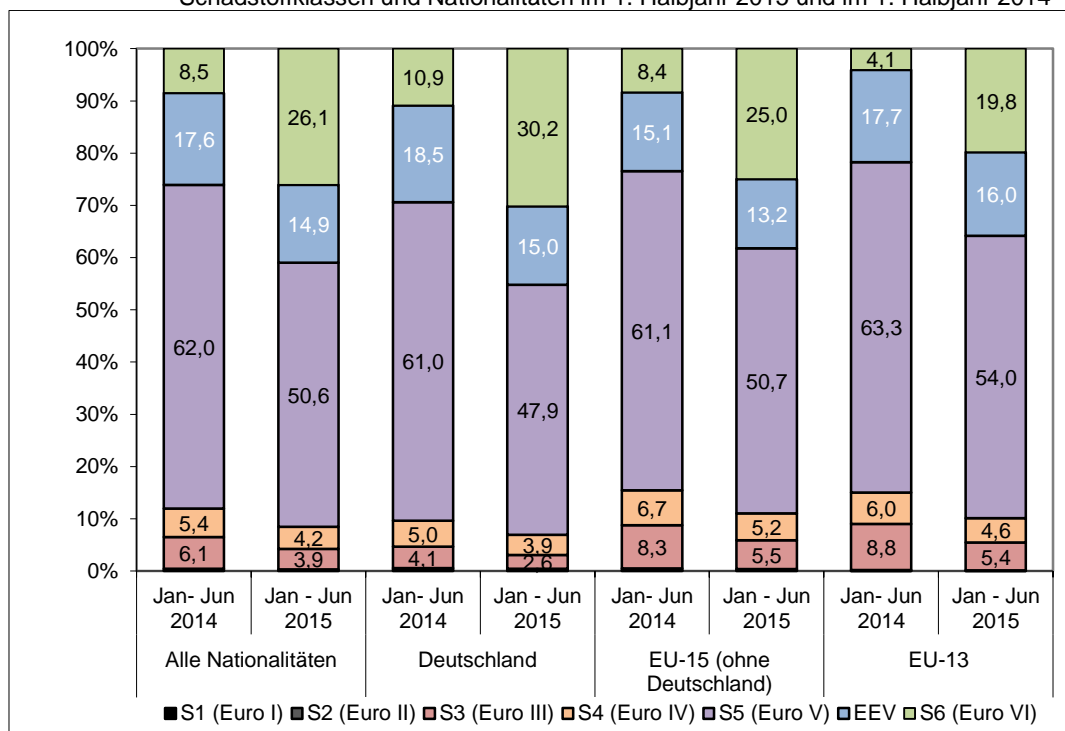
### 3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Die Umweltfreundlichkeit der auf deutschen mautpflichtigen Straßen fahrenden Fahrzeuge lässt sich anhand der Schadstoffklassen bestimmen, die durch die EU festgelegt wurden. Während Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 1 (Euro I) sehr hohe Grenzwerte für Schadstoffe aufweisen und vergleichsweise umweltschädlich sind, fallen Fahrzeuge der Abgasnorm S 6 (Euro VI) in die umweltfreundlichste Kategorie. Schaubild 4 zeigt die pro-

Anteile umweltfreundlicherer Lkw

zentualen Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Nationalitäten im 1. Halbjahr 2015 und im 1. Halbjahr 2014. Der Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nahm demnach im 1. Halbjahr 2015 für alle Herkunftsländer weiter zu. Insgesamt verdreifachte sich der Anteil der Euro VI-Fahrzeuge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 auf rund 26,1 %. Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Der Anteil der Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse EEV sank um 2,7 Prozentpunkte auf rund 14,9 %. Mit einem Anteil von rund 50,6 % wurde im 1. Halbjahr 2015 rund die Hälfte der mautpflichtigen Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro-V erbracht. Deren Anteil sank jedoch im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um 11,4 Prozentpunkte. Der kumulierte Anteil der Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro III und Euro IV schrumpfte im 1. Halbjahr 2015 um 3,4 Prozentpunkte auf rund 8,1 %. Der aufsummierte Anteil von Euro I- und Euro II-Fahrzeugen an den mautpflichtigen Fahrleistungen lag im 1. Halbjahr 2015 nur noch bei rund 0,3 %.

**Schaubild 4:** Prozentuale Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Nationalitäten im 1. Halbjahr 2015 und im 1. Halbjahr 2014



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Des Weiteren zeigt Schaubild 4 die Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen differenziert nach Ländergruppen. Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro VI-Fahrzeuge wuchs im 1. Halbjahr 2015 auf rund 30,2 % und lag damit über dem Durchschnitt aller Herkunftsländer. Lediglich schwedische und dänische Fahrzeuge wiesen mit 32,8 % bzw. 32,0 % höhere Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen auf. Die Anteile der Fahrleistungen von deutschen Fahrzeugen anderer Schadstoffklassen sanken weiterhin. Rund 15,0 % der deutschen Mautfahrleistungen wurden durch EEV-Fahrzeuge erbracht, weniger als die Hälfte durch Euro V-Fahrzeuge. Auf die Schadstoffklassen Euro I, Euro II,

Entwicklung nach  
Fahrzeugherkunft

Euro III und Euro IV entfiel im 1. Halbjahr 2015 lediglich ein kumulierter Anteil von rund 6,5 % der mautpflichtigen Fahrleistungen von Inländern. Die Entwicklung hin zum Einsatz umweltfreundlicherer Lkw beschränkte sich nicht auf Deutschland, sondern galt für alle Herkunftsländer. Sowohl bei Fahrzeugen aus den anderen alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15 ohne Deutschland) als auch bei den jungen EU-Mitgliedstaaten (EU-13) stiegen die Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Während sich der Anteil der Schadstoffklasse Euro VI für die alten EU-Mitgliedstaaten annähernd verdreifachte, lag er für die neuen EU-Mitgliedstaaten im 1. Halbjahr 2015 beinahe fünfmal höher als im 1. Halbjahr 2014. In Bezug auf die weiteren Schadstoffklassen glichen sich die alten und neuen EU-Mitgliedstaaten ebenfalls weiter an. Der kumulierte Anteil der Schadstoffklassen Euro I, Euro II, Euro III und Euro IV lag im 1. Halbjahr 2015 in den neuen EU-Mitgliedstaaten mit rund 10,1 % bereits unterhalb des entsprechenden Anteils der alten EU-Mitgliedsstaaten (rund 11,0 %).

#### 3.1.4 Entwicklung der Kabotage

Kabotagebeförderungen durch Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten nehmen seit Jahren EU-weit zu. Im Jahr 2014 verzeichneten sie erneut ein zweistelliges prozentuales Wachstum. Ohne Berücksichtigung von Kroatien, Malta und Zypern, für die das Statistische Amt der Europäischen Union (Eurostat) keine vollständigen Daten ausweist, erhöhte sich die Kabotage in der EU im Vergleich zum Jahr 2013 um knapp 3,4 Mrd. tkm bzw. 12,8 % auf rund 29,7 Mrd. tkm. Wie Tabelle A1 des Anhangs A zu entnehmen ist, ereignete sich der Zuwachs in absoluten Zahlen in der Hauptsache in den alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15). Mit knapp 29,3 Mrd. tkm wurden im Jahr 2014 rund 98,4 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU in den alten Mitgliedstaaten (EU-15) erbracht. Allein die drei größten Aufnahmeländer für Kabotage in der EU – Deutschland, Frankreich und Italien – vereinten im Jahr 2014 einen kumulierten Anteil von knapp 73,0 % an der gesamten Kabotage in der EU. In den jungen EU-Mitgliedstaaten (EU-12 (ohne Kroatien)) nahm die Kabotage im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 um rund 4,9 % auf knapp 0,5 Mrd. tkm zu. Auf die jungen EU-Mitgliedstaaten entfiel damit zuletzt ein Anteil von rund 1,6 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU.

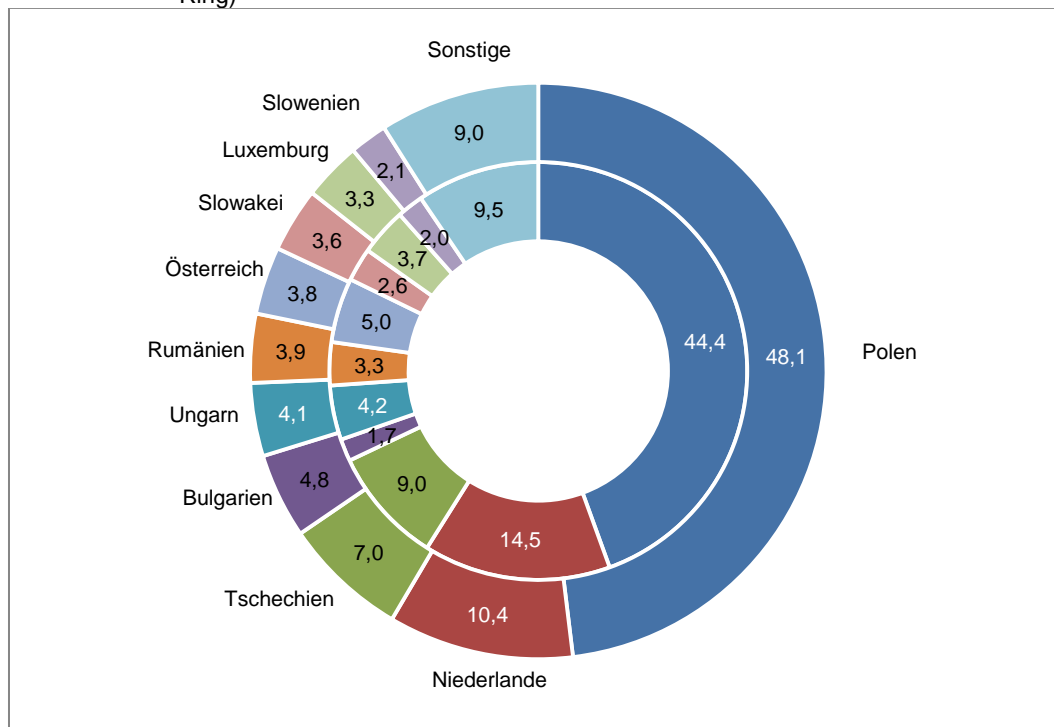
Kabotage in der EU

Deutschland verzeichnete im Jahr 2014 eine überproportionale Zunahme der Kabotage. Erbrachten gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat im Jahr 2013 im deutschen Binnenverkehr noch eine Verkehrsleistung von knapp 10,0 Mrd. tkm, so waren es im Jahr 2014 bereits rund 12,2 Mrd. tkm. Dies entsprach einem Anstieg von rund 22,6 %. Damit entfielen im Jahr 2014 rund 41,1 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU auf Deutschland. Im Jahr 2013 belief sich der entsprechende Anteilswert noch auf rund 37,8 %. Damit ist Deutschland mit Abstand das größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU, gefolgt von Frankreich mit einem Anteil im

Kabotage in Deutschland und Kabotage-Durchdringungsrate

Jahr 2014 von 25,9 %. Deutschland ist zugleich der einzige EU-Staat, in dem die Kabotage seit 2007 Jahr für Jahr zugenommen hat. Letzteres gilt ebenso für die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt. Sie erhöhte sich von knapp 1,4 % im Jahr 2007 auf rund 4,4 % im Jahr 2014.

**Schaubild 5:** Prozentuale Anteile der Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern an der Straßenkabotage in Deutschland in den Jahren 2013 (innerer Ring) und 2014 (äußerer Ring)

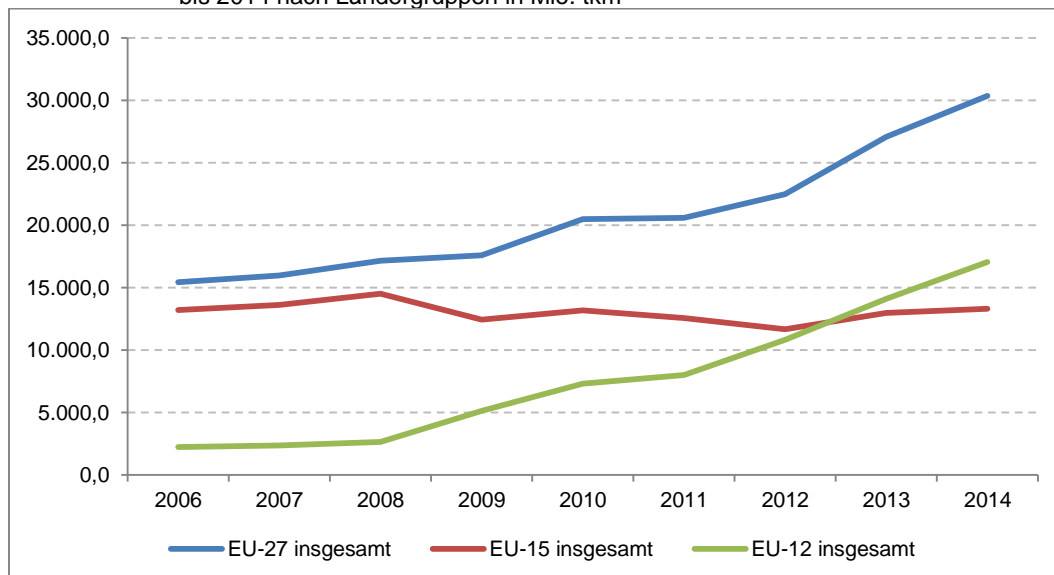


Quelle: Eurostat (Stand: 06.11.2015). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2014 weiterhin Unternehmen aus Polen (siehe Schaubild 5). Sie steigerten ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Güterverkehr im Vergleich zum Jahr 2013 um 32,7 % auf knapp 5,9 Mrd. tkm und erbrachten damit im Jahr 2014 rund 48,1 % der gesamten Kabotage in Deutschland. Auf den weiteren Plätzen folgten Unternehmen aus den Niederlanden (1,3 Mrd. tkm), der Tschechischen Republik (0,9 Mrd. tkm), Bulgarien (0,6 Mrd. tkm) und Ungarn (0,5 Mrd. tkm), von denen im Vergleichszeitraum allein bulgarische und ungarische Unternehmen Leistungszuwächse in Deutschland verbuchten. Allein diese fünf Staaten vereinten im Jahr 2014 knapp drei Viertel der gesamten Kabotageleistung in Deutschland. Trotz der neuerlichen Zunahme fiel die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland im Jahr 2014 weiterhin niedriger aus als in Belgien (6,2 %), Österreich (5,2 %) und Frankreich (4,9 %). Die jungen EU-Mitgliedstaaten sind weiterhin in vergleichsweise geringem Umfang von Kabotageverkehren betroffen: Einzig die Slowakei wies im Jahr 2014 mit rund 2,0 % eine Kabotage-Durchdringungsrate auf, die über einem Prozent lag.

Nicht nur in Deutschland, sondern auch EU-weit waren Unternehmen aus Polen im Jahr 2014 weiterhin die mit Abstand größten Kaboteure. Im Rahmen von Kabotageverkehren verbuchten sie im Jahr 2014 insgesamt eine Verkehrsleistung von rund 8,6 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2013 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 17,0 % (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle A2 des Anhangs B). Bereits seit dem Jahr 2009 nehmen polnische Verkehrsunternehmen die führende Stellung unter den größten Kaboteuren in der EU ein und bauen diese seitdem kontinuierlich aus. Im Jahr 2014 erbrachten sie allein rund 28,4 % der gesamten Kabotageleistungen von Verkehrsunternehmen aus der EU. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2014 Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Niederlanden (2,6 Mrd. tkm), Spanien (2,2 Mrd. tkm), Luxemburg (1,9 Mrd. tkm) und Deutschland (1,8 Mrd. tkm). Deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen verzeichneten im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang der Kabotageleistungen von rund 0,8 %. Sie führten vorrangig in Frankreich und Italien Kabotagebeförderungen durch. Mit Ausnahme der Tschechischen Republik wiesen im Jahr 2014 alle jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel-, Ost- und Südosteuropas im Vergleich zum Vorjahr zweistellige prozentuale Zuwachsraten auf. Der Anteil der Fahrzeuge aus Mitgliedstaaten der EU-15 an den gesamten Kabotagebeförderungen von Verkehrsunternehmen aus der EU war damit im Jahr 2014 weiterhin rückläufig. Ihr Anteil ist von rund 85,5 % im Jahr 2006 auf rund 43,8 % im Jahr 2014 eingebrochen. Die Entwicklung der Kabotageleistungen von Verkehrsunternehmen aus den alten und jungen EU-Mitgliedstaaten im Zeitraum von 2006 bis 2014 spiegelt Schaubild 6 wider.

**Schaubild 6:** Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus der EU im Zeitraum von 2006 bis 2014 nach Ländergruppen in Mio. tkm



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

Quelle: Eurostat (Stand: 06.11.2015). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist ein Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen EU-Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung. Insgesamt wurden im Jahr 2014 seitens des Bundesamtes rund 193.000 in- und ausländische Fahrzeuge des Güterverkehrs auf die Einhaltung des Güterkraftverkehrsrechts kontrolliert. Davon wurden rund 1.170 Fahrzeuge bzw. rund 0,6 % aufgrund von Kabotageverstößen beanstandet. Die Zahl der festgestellten Verstöße belief sich auf knapp 1.500.<sup>1</sup> Im 1. Halbjahr 2015 wurden im Rahmen von Straßenkontrollen des Bundesamtes deutschlandweit rund 97.000 Fahrzeuge auf die Einhaltung des Güterkraftverkehrsrechts kontrolliert. Die Zahl der beanstandeten Fahrzeuge aufgrund von Kabotageverstößen belief sich auf rund 700 (Beanstandungsquote: 0,7 %), die Zahl der festgestellten Verstöße auf über 800. Neben der Nichteinhaltung der höchstzulässigen Anzahl von Kabotagebeförderungen sowie dem Fehlen einer grenzüberschreitenden Beförderung im Vorfeld (siehe oben) standen festgestellte Verstöße sowohl im Gesamtjahr 2014 als auch im 1. Halbjahr 2015 vor allem im Zusammenhang mit dem nicht bzw. nicht ordnungsgemäßen Mitführen erforderlicher Nachweise.

Straßenkontrollen  
des Bundesamtes

Wie in den Vorjahren hat das Bundesamt im Jahre 2015 im Rahmen von Straßenkontrollen die Hintergründe von Kabotagebeförderungen genauer untersucht. Während eines dreimonatigen Erhebungszeitraums wurden insgesamt 925 Fahrer, die Kabotagebeförderungen durchführten, um genauere Angaben zur Nationalität, zu Unternehmensverflechtungen und Auftraggebern sowie zur Häufigkeit der Beförderungen gebeten. Die Fahrzeuge der Befragten waren vorrangig in Polen (Anteil: 51,5 %), Tschechien und Rumänien (jeweils 8,5 %), den Niederlanden (5,9 %), Bulgarien und Litauen (jeweils 3,9 %) sowie Ungarn (3,6 %) zugelassen.<sup>2</sup> In rund 9,0 % aller Fälle war die Nationalität des Fahrers nicht identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. In insgesamt 16 Fällen steuerten Deutsche gebietsfremde Fahrzeuge, vorrangig aus Luxemburg, Dänemark und Österreich. Die wesentlichen Ergebnisse der Erhebung decken sich in weiten Teilen mit jenen der Vorjahre. Schaubild 7 fasst die Ergebnisse der Erhebung des Jahres 2015 zusammen und stellt diese den letztjährigen Erhebungsergebnissen gegenüber.

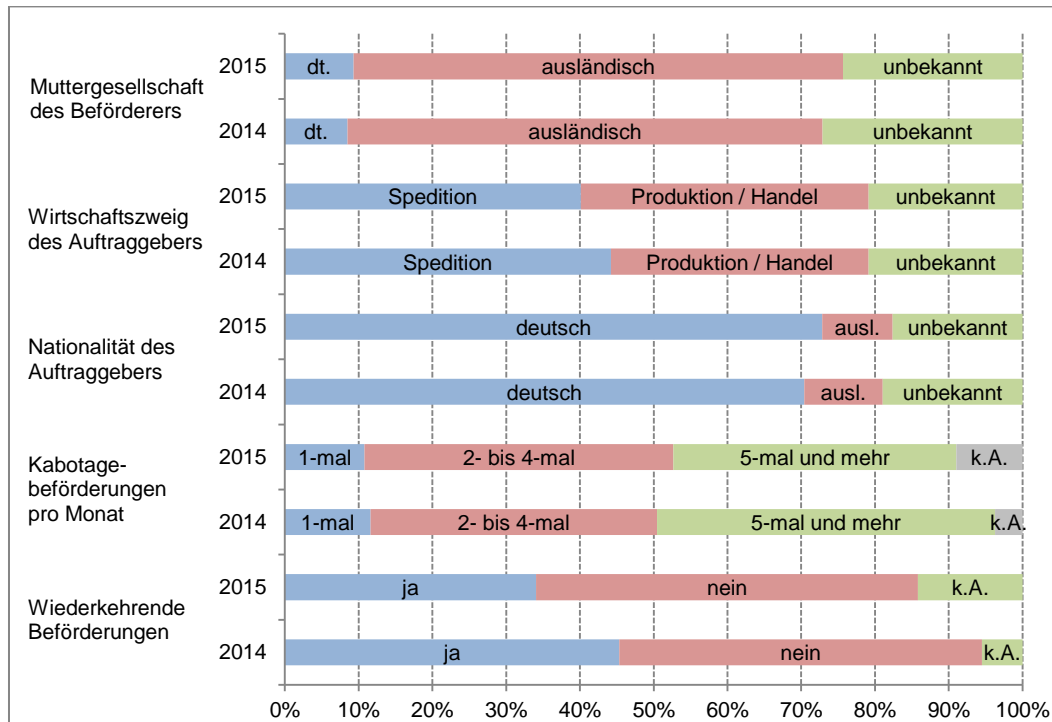
Ergebnisse Fahrerbefragung

<sup>1</sup> Da bei einem beanstandeten Fahrzeug grundsätzlich mehrere Verstöße festgestellt werden können, liegt die Zahl der Verstöße höher als die Zahl der Beanstandungen.

<sup>2</sup> Die Stichprobenverteilung kommt mithin der Verteilung in Schaubild 5, die die Anteile der Verkehrsunternehmen aus der EU an der Straßenkabotage in Deutschland im Jahr 2014 darstellt, nahe.



Schaubild 7: Charakteristika von Kabotagebeförderungen in Deutschland



k.A.: keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

- Kabotagebeförderungen in Deutschland werden mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen durchgeführt. Rund 73 % aller befragten Kraftfahrer gaben im Jahr 2015 an, die innerdeutsche Beförderung für einen deutschen Auftraggeber durchzuführen (2014: 70 %). Lediglich knapp 10 % der Befragten nannten einen ausländischen Auftraggeber (2014: 11 %). Die übrigen Fahrer erteilten keine Auskunft zum Auftraggeber. Mithin ist die oben beschriebene Zunahme der Kabotageverkehre in Deutschland in hohem Maße auf die Auftragsvergabe deutscher Unternehmen zurückzuführen.
- Bei den Auftraggebern handelt es sich sowohl um Unternehmen der Speditions- und Logistikwirtschaft als auch der verladenden Wirtschaft. Nach den Ergebnissen der Erhebung im Jahr 2015 erfolgten Kabotagebeförderungen in rund 40 % aller Fälle im Auftrag eines Speditionsunternehmens, in rund 39 % aller Fälle im Auftrag eines Produktions- oder Handelsunternehmens. Im Jahr 2014 lagen die entsprechenden Anteilswerte bei 44 % bzw. 35 %. In den übrigen Fällen blieb der Wirtschaftszweig des Auftraggebers unbekannt. Ein Teil der deutschen Auftraggeber setzt für innerdeutsche Beförderungen Fahrzeuge ausländischer Tochterunternehmen ein: Wie im Vorjahr gehörten im Jahr 2015 etwa 9 % der in die Befragung einbezogenen gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen einer deutschen Muttergesellschaft an. Insgesamt gaben knapp 24 % aller Befragten

Auftraggeber  
- Nationalität

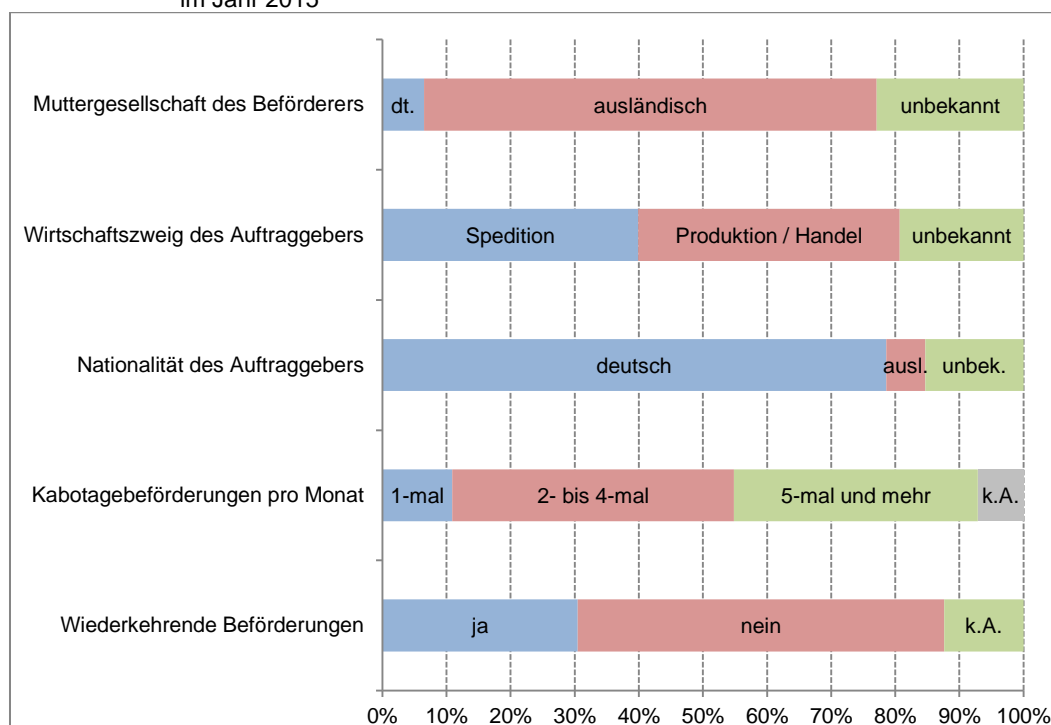
- Wirtschaftszweig

im Jahr 2015 an, Kabotagebeförderungen in Deutschland immer für denselben Auftraggeber durchzuführen.

- Nach den Ergebnissen der Erhebung werden Kabotagebeförderungen mit einer gewissen Regelmäßigkeit durchgeführt: Knapp 11 % aller befragten Kraftfahrer gaben im Jahr 2015 an, einmal pro Monat Kabotagebeförderungen in Deutschland durchzuführen (2014: 12 %). Knapp 42 % der Befragten nannten zwei bis vier Beförderungen pro Monat (2014: 39 %), rund 38 % der Befragten fünf und mehr Beförderungen pro Monat (2014: 46 %). Die übrigen Befragten machten diesbezüglich keine Angaben. Häufigkeit
  
- Bei einem Gutteil der Kabotage handelt es sich um wiederkehrende Beförderungen. Rund 34 % aller befragten Kraftfahrer gaben im Jahr 2015 an, dass es sich bei der in Rede stehenden um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung handele (2014: 45 %), rund 52 % verneinten dies (2014: 49 %). Mit rund 14 % fiel der Anteil der Befragten, die zu dieser Frage keine Angaben machten, im Jahr 2015 deutlich höher aus als im Jahr zuvor. Bei gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen mit einer deutschen Muttergesellschaft fiel der Anteil positiver Antworten mit rund 52 % im Jahr 2015 erneut überproportional hoch aus. Regelmäßigkeit

Mit einem Anteil von knapp 52 % entfiel im Jahr 2015 über die Hälfte der Stichprobe auf Fahrzeuge, die in Polen zugelassen sind. Schaubild 8 stellt das Ergebnis einer differenzierten Auswertung der Stichprobe für polnische Fahrzeuge dar. Es zeigt keine wesentlichen Abweichungen von den in Schaubild 7 dargestellten Gesamtergebnissen: Rund 79 % aller befragten Fahrer von polnischen Fahrzeugen gaben an, die innerdeutsche Beförderung für einen deutschen Auftraggeber durchzuführen, rund 6 % verwiesen auf eine deutsche Muttergesellschaft. In rund 40 % aller Fälle führten polnische Fahrzeuge Kabotagebeförderungen im Auftrag eines Speditionsunternehmens durch, in rund 41 % aller Fälle im Auftrag eines Produktions- oder Handelsunternehmens. Insgesamt gaben rund 15 % der Befragten an, Kabotagebeförderungen in Deutschland immer für denselben Auftraggeber durchzuführen. Bei knapp 31 % der Verkehre handelte es sich um wiederkehrende Beförderungen. Polnische Fahrzeuge

**Schaubild 8:** Charakteristika von Kabotagebeförderungen polnischer Fahrzeuge in Deutschland im Jahr 2015



k.A.: keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

## 3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

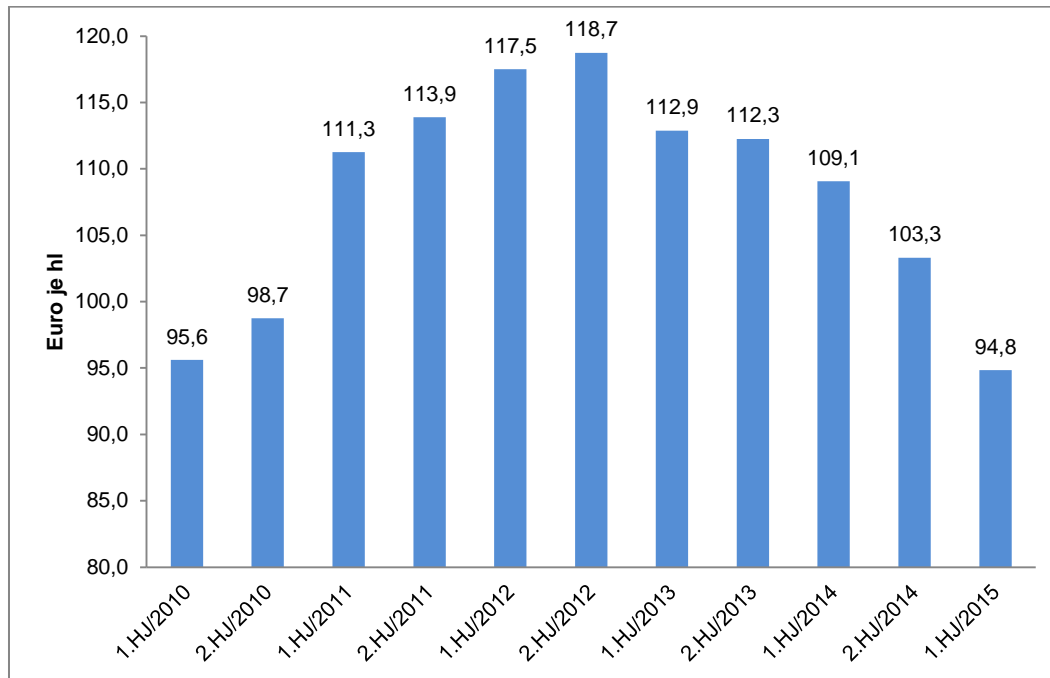
### 3.2.1 Kosten

Die Gesamtkosten im gewerblichen Straßengüterverkehr bewegten sich nach Informationen des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2015 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres, wobei leichte regionale Unterschiede feststellbar waren. Während die Preise für Dieseldieselkraftstoffe im 1. Halbjahr 2015 deutlich unter jenen des entsprechenden Vorjahreszeitraumes lagen, stiegen die Personalkosten tendenziell an. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 sank der durchschnittliche Erzeugerpreis für Dieseldieselkraftstoff bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher um 13,1 %, im Vergleich zum 2. Halbjahr 2014 um 8,2 %. Schaubild 9 stellt die durchschnittlichen Erzeugerpreise für Dieseldieselkraftstoff bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher in Euro je hl für den Zeitraum von 2010 bis 2015 in halbjährlicher Abgrenzung dar. Nachdem sich die durchschnittlichen Erzeugerpreise für Dieseldieselkraftstoffe von 95,6 Euro je hl im 1. Halbjahr 2010 auf 118,7 Euro je hl im 2. Halbjahr 2012 erhöht hatten, folgen sie seit dem Jahr 2013 einem Abwärtstrend. Im 1. Halbjahr 2015 betrug der durchschnittliche Erzeugerpreis für Dieseldieselkraftstoffe an Großverbraucher 94,8 Euro je hl und wies damit den geringsten Wert des gesamten Betrachtungszeitraums auf. Die hieraus resultierende Kostenentlastung fiel für die befragten Unternehmen des Straßengüterverkehrs in ihrer Höhe allerdings unterschiedlich aus. Zum einen sind die Preise abhängig von Bezugszeitpunkten, -mengen und Einkaufsmodalitäten.

Dieseldieselkraftstoff

ten (Großabnahme, eigene Betriebstankstelle, Einkaufskooperationen usw.).<sup>3</sup> Zum anderen operiert ein Gutteil der vom Bundesamt befragten Güterkraftverkehrsunternehmen mit Dieselpreisgleitklauseln, wodurch die betroffenen Unternehmen nicht oder lediglich in einem geringeren Maße von sinkenden Kraftstoffpreisen profitieren.

**Schaubild 9:** Durchschnittliche Erzeugerpreise für Dieseldieselkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher für die Halbjahre von 2010 bis 2015 (Inlandsabsatz; Euro je hl)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Gegensatz zu den Kraftstoffkosten stiegen die Arbeitskosten vor dem Hintergrund tariflich vereinbarter Lohnsteigerungen, der Einführung des Mindestlohns im Zuge des Gesetzes zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (MiLoG) sowie weiterer Lohnerhöhungen – u.a. mit dem Zweck der Mitarbeiterbindung – in der ersten Jahreshälfte 2015 weiter an. Die regionalen Tariferhöhungen bewegten sich im 1. Halbjahr 2015 auf einem Korridor von 1,4 % (Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt) bis 2,8 % (Bayern).<sup>4</sup> Angesichts der von Marktteilnehmern berichteten Schwierigkeiten, vakante Stellen zu besetzen, erhöhten nicht wenige Unternehmen die Verdienste ihres Personals auf ein Niveau, das oberhalb von Mindestlohn und regionalen Tarifabschlüssen liegt. In Folge des MiLoG zum 1. Januar 2015 wurde in Deutschland der flächendeckende Mindestlohn von 8,50 Euro brutto je Zeitstunde eingeführt. Nach Informationen des Bundesamtes lagen die regionalen Tariflöhne im Straßengüterverkehr bundesweit über dem gesetzlichen

Personalkosten

<sup>3</sup> Beispielsweise hat eine Untersuchung des ADAC ergeben, dass die Preise für Dieseldieselkraftstoffe an Tankstellen in den Abendstunden um bis zu 4,9 Eurocent unter dem durchschnittlichen Preis liegen, während die Preise in den Morgenstunden um bis zu 3,8 Eurocent über dem Durchschnitt liegen. Siehe ADAC Online Preisvergleich: Durchschnittlicher Tagesverlauf Kraftstoffpreise Montag bis Sonntag. Untersuchungszeitraum: 01.10.13 - 30.09.14.

<sup>4</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (2015): Verdienste und Arbeitskosten. Tarifverdienste. Fachserie 16 Reihe 4. Erstes Halbjahr 2015.

Mindestlohn, so dass dessen Einführung bei tarifgebundenen Unternehmen keine Auswirkungen auf das Lohnniveau hatte. Allerdings sind zahlreiche Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs nicht an einen Tarifvertrag gebunden.<sup>5</sup> Unternehmen, die aufgrund der Einführung des Mindestlohns ihre Löhne erhöhen mussten, haben ihren Unternehmenssitz zumeist in den neuen Bundesländern, in denen insgesamt ein niedrigeres Lohnniveau als im westdeutschen Raum herrscht. Ein Gutteil dieser Unternehmen gab an, dass deren Gesamtkosten im 1. Halbjahr 2015 gestiegen seien. Nach Informationen des Bundesamtes wurden die Lohnerhöhungen in Teilen durch eine Umlegung variabler Lohnkostenbestandteile – wie beispielsweise Prämien – auf den Grundlohn realisiert; sie gingen damit zum Teil zu Lasten bestehender Lohnanreizsysteme. Für Unternehmen mit Sitz in den alten Bundesländern hatte die neue Lohnuntergrenze in der Regel keine direkten Auswirkungen auf die Kostensituation. Generell bedingen die sich aus dem MiLoG ergebenden Pflichten zur Arbeitszeitaufzeichnung sowie Maßnahmen im Zusammenhang mit der Auftraggeberhaftung bei vielen Unternehmen einen Anstieg der Bürokratiekosten.<sup>6</sup> Dieser zeigte sich nicht zuletzt bei kleinen und mittelständisch geprägten Unternehmen, die bis dato keine Zeiterfassungssysteme implementiert hatten.

Weitere Kostenarten wiesen im 1. Halbjahr 2015 eher eine moderate Entwicklung auf. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Erzeugerpreisindizes für Lkw (mit Kolbenverbrennungsmotor, mit Selbstzündung) und für Sattelzugmaschinen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um 1,3 % bzw. 0,7 %, im Vergleich zum 2. Halbjahr 2014 um 0,4 % bzw. 0,7 %. Befragte Marktteilnehmer wiesen weitergehend auf höhere Kosten im Rahmen der Modernisierung des Fuhrparks durch die im Jahr 2014 neu eingeführte Abgasnorm Euro VI hin. Die Preise für Euro VI-Fahrzeuge lagen nach Angaben der Gesprächspartner des Bundesamtes je nach Region, Ausstattung und Hersteller zwischen 5.000 und 15.000 Euro über dem ehemals marktgängigen Preisniveau für Fahrzeuge der Abgasnorm Euro V. Die höheren Anschaffungskosten von Euro VI-Fahrzeugen relativierten sich jedoch durch niedrigere Verbrauchswerte und geringere Mautsätze. Die in der ersten Jahreshälfte 2015 weiter gesunkenen Kreditzinsen senkten weitergehend die Kosten der Unternehmen zur Kreditaufnahme bzw. zur Fremdfinanzierung. Schließlich berichteten Teile der vom Bundesamt befragten Güterkraftverkehrsunternehmen von steigenden Reparaturkosten und höheren Versicherungsbeiträgen.

Weitere Kostenarten

<sup>5</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr (2015): Marktbeobachtung Güterverkehr. Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2015-I. Fahrerberufe.

<sup>6</sup> Nach Erkenntnissen des Bundesamtes lassen sich Unternehmen im Zusammenhang mit der Auftraggeberhaftung nach § 13 MiLoG zur eigenen Absicherung vor Auftragsvergabe regelmäßig von Auftragnehmern schriftlich bestätigen, dass der Mindestlohn gezahlt werde. Dies geschieht etwa im Rahmen einer Verpflichtungserklärung.

### 3.2.2 Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte auf dem deutschen Straßengüterverkehrsmarkt stagnierten im 1. Halbjahr des Jahres 2015 annähernd. Für den Straßengüterverkehr insgesamt weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ein Plus von 0,1 % aus. Bezogen auf einzelne Segmente des Straßengüterverkehrs entwickelte sich der Erzeugerpreisindex im 1. Halbjahr 2015 allerdings unterschiedlich. Im Nahverkehr stieg er gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum überdurchschnittlich um 0,9 %. Während der Erzeugerpreisindex bezogen auf den Regionalverkehr im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 0,5 % wuchs, sank er bezogen auf den Fernverkehr um 0,2 %. Im grenzüberschreitenden Verkehr ging er im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um 0,4 % zurück.<sup>7</sup> Nach Informationen des Bundesamtes konnten Erhöhungen der Beförderungsentgelte vorrangig mit der Argumentation steigender Lohnkosten realisiert werden. Insbesondere Unternehmen, deren Personalkosten aufgrund des MiLoG wuchsen, konnten leichte Erhöhungen der Beförderungsentgelte durchsetzen. Nach Informationen des Bundesamtes bezogen Unternehmen, die in logistische Prozessketten ihrer Auftraggeber eingebunden waren oder Fahrzeuge mit Sonderaufbauten einsetzten, in Teilen ebenfalls höhere Beförderungsentgelte. Ein Gutteil der vom Bundesamt befragten Marktteilnehmer konnte allerdings aufgrund der moderaten Kostenentwicklung keine oder lediglich geringe Preiserhöhungen durchsetzen. In Fällen, in denen Dieselpreisgleitklauseln mit den Verladern vereinbart wurden, kam es häufig zu automatischen Abschlägen. Generell standen die hohe Wettbewerbsintensität, insbesondere im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr, und die damit verbundene schlechte Verhandlungsposition vieler Transportunternehmen häufig einer Steigerung der Beförderungsentgelte entgegen. Dies spiegelte sich insbesondere bei Neuausschreibungen von Transportaufträgen wider, die häufig in niedrigeren Beförderungsentgelten mündeten.

Kurzfristige Entwicklung

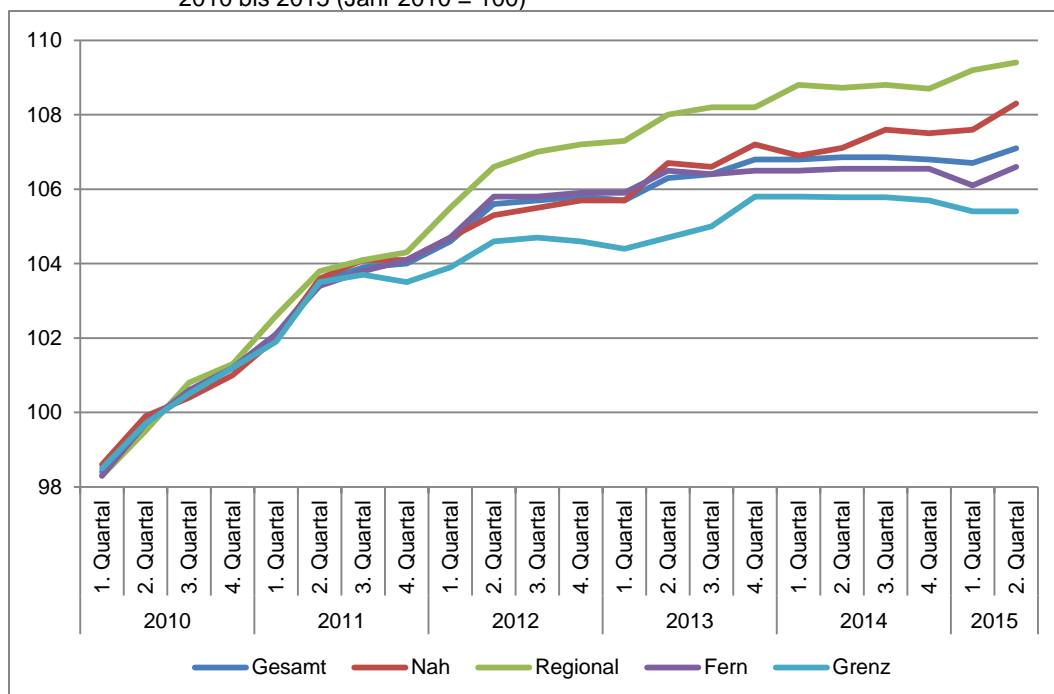
Schaubild 10 stellt die Entwicklung des Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr differenziert nach Segmenten von 2010 bis 2015 (Jahr 2010 = 100) dar. Bei der Betrachtung der Erzeugerpreisindizes über einen längeren Zeitraum sind zwei Entwicklungen auffällig. Erstens sind die Steigerungsraten des Erzeugerpreisindex für den gesamten Straßengüterverkehr zwischen 2010 und 2015 kontinuierlich gesunken. Demnach wuchsen die Beförderungsentgelte in den Jahren 2010 und 2011 zunächst stark an, bevor sich das Wachstum in den Jahren 2012 und 2013 verlangsamte. In den Jahren 2014 und 2015 stagnierte der Erzeugerpreisindex für den gesamten Straßengüterverkehr nahezu. Zweitens unterscheiden sich die Entwicklungen der Erzeugerpreisindizes in Abhängigkeit vom betrachteten Segment. Während sich der Erzeugerpreisindex für den grenzüberschreitenden Verkehr seit dem Jahr 2012 unterdurchschnittlich entwickelte, stieg er für

Langfristige Entwicklung

<sup>7</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (2015): Preise und Preisindizes für Verkehr. Fachserie 17 Reihe 9.2.

den Regionalverkehr im gleichen Zeitraum überdurchschnittlich stark an. Darüber hinaus entwickelte sich der Erzeugerpreisindex für den Nahverkehr in den jüngsten Quartalen etwas besser als jener für den gesamten Straßengüterverkehr. Der Fernverkehr entwickelte sich hingegen leicht unterdurchschnittlich. Nach Einschätzung von befragten Marktteilnehmern sei einerseits der hohe Wettbewerb durch Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa ursächlich für das vergleichsweise geringe Preisniveau im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr. Andererseits beeinflusse der Wettbewerb zwischen Konzernspeditionen und Stückgutkooperationen die Entwicklung der Beförderungsentgelte negativ. Die vergleichsweise positive Preisentwicklung im Nah- und Regionalverkehr dürfte u. a. im Zusammenhang mit der guten Auftragslage der Bauwirtschaft und der hieraus resultierenden Nachfrage stehen.

Schaubild 10: Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr differenziert nach Verkehrsart von 2010 bis 2015 (Jahr 2010 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Mehrheit der vom Bundesamt befragten Marktteilnehmer beschrieb die Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt weiterhin als sehr volatil. Aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks durch Transportunternehmen aus mittel- und osteuropäischen Staaten verharrten die Preise im 1. Halbjahr 2015 weitgehend auf einem niedrigen Niveau. Lediglich die hohe Zahl an Feiertagen im zweiten Quartal 2015 hatte kurzfristig eine Erhöhung der Beförderungsentgelte zur Folge. Insbesondere befragte Unternehmen aus Bundesländern, die an Polen oder Tschechien grenzen, berichteten von einem starken Wettbewerbsdruck durch mittel- und osteuropäische Transportunternehmen und daraus resultierenden niedrigen Preisen im Rückladungsbereich. Nach Informationen des Bundesamtes sind Rückladungen kurz vor dem Wochenende in Fahrtrichtung von West- nach Ost-

Spotmarkt und Rückladungen

deutschland vermehrt betroffen. Zusätzlicher Preisdruck geht derzeit in einzelnen Marktsegmenten von gebietsfremden Fahrzeugen mit einem zGG unter 3,5 t aus.

### 3.2.3 Ertragslage

Nach Informationen des Bundesamtes verzeichnete die Güterkraftverkehrsbranche in der ersten Jahreshälfte 2015 insgesamt eine moderate Umsatzentwicklung. Vor dem Hintergrund eines insgesamt positiven Konjunkturverlaufs berichtete die Mehrheit der in die Marktgespräche des Bundesamtes einbezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen gleichwohl von gestiegenen Umsätzen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Insbesondere der Güterverkehr im Bausektor und damit einhergehend der Nah- und Regionalverkehr erreichten aufgrund des milden Winters erhöhte Auftragszahlen. Die überwiegend stagnierenden Beförderungsentgelte konnten hingegen nicht zu den Umsatzsteigerungen beitragen. Einzelne befragte Unternehmen berichteten von Umsatzrückgängen im 1. Halbjahr 2015, die u. a. mit dem Wettbewerbsdruck durch mittel- und osteuropäische Transportunternehmen und der anhaltenden Krise in der Ukraine begründet wurden. Regionale Unterschiede konnte das Bundesamt dahingehend nicht feststellen.

Umsätze

Die Mehrheit der befragten Marktteilnehmer erzielte im 1. Halbjahr 2015 weiterhin Umsatzrenditen von 1 % bis 3 %. Nach Informationen des Bundesamtes verzeichneten Unternehmen, die neben der Transportleistung logistische Dienstleistungen erbringen, teilweise höhere Umsatzrenditen in einem Korridor von 5 % bis 10 %. In Teilen gaben Unternehmen, die sich vorwiegend auf Transporte durch Lkw mit Sonderaufbauten spezialisierten, ebenfalls überdurchschnittliche Umsatzrenditen an. Die durchschnittliche Umsatzrendite im Transportgewerbe lag nach Einschätzung des Bundesamtes weiterhin unter dem Niveau der Umsatzrenditen in anderen Branchen. Während die Gewinne in den alten Bundesländern mehrheitlich stagnierten und lediglich in Einzelfällen erhöht werden konnten, entwickelten sich die Gewinne in den neuen Bundesländern bei einem Teil der Unternehmen negativ. Begründet wurden zurückgehende Gewinne im ostdeutschen Raum mit stark gestiegenen Löhnen, die nicht vollständig durch die gesunkenen Dieselpreise kompensiert und nicht auf die Auftragsgeber in Form von höheren Beförderungsentgelten abgewälzt werden konnten. Unternehmen mit einer positiven Gewinnentwicklung begründeten dies hingegen überwiegend mit Effizienzsteigerungen, etwa durch den Einsatz digitaler Technologien oder die Modernisierung des Fuhrparks.

Umsatzrenditen und Gewinne

### 3.2.4 Investitionen

Nach Informationen des Bundesamtes bewegten sich die Investitionen im deutschen Transportgewerbe im 1. Halbjahr 2015 weitestgehend auf Vorjahresniveau. Die Mehrheit der befragten Marktteilnehmer gab an, ihre Fuhrparkgröße konstant gehalten zu haben.

Investitionen in den Fuhrpark



Deutsche Transportunternehmen tätigten in diesem Zusammenhang mehrheitlich Ersatzinvestitionen. Dahingehend wurden von befragten Unternehmen überwiegend Fahrzeuge der Abgasnorm Euro VI erworben.<sup>8</sup> In Teilen erwarben befragte Marktteilnehmer aufgrund des geringeren Kaufpreises gebrauchte Lkw der Abgasnorm Euro V. Die zunehmenden Anteile von Euro VI-Fahrzeugen an den mautpflichtigen Fahrleistungen (siehe Abschnitt 3.1.3) unterstreichen jedoch deren wachsende Bedeutung. Erweiterungsinvestitionen wurden von befragten Unternehmen im Beobachtungszeitraum vergleichsweise selten getätigt und meist im Rahmen der Akquisition neuer Geschäftskunden durchgeführt. In Einzelfällen berichteten Marktteilnehmer von einer Verkleinerung ihres Fuhrparks. Nach den statistischen Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes entwickelten sich die Neuzulassungen von Lkw und Sattelzugmaschinen entgegengesetzt zueinander. In der Haltergruppe „Verkehr und Lagerei“ wurden im 1. Halbjahr 2015 insgesamt 9.129 Lkw und 10.484 Sattelzugmaschinen neu zugelassen. Gegenüber dem 1. Halbjahr 2014 sank damit die Zahl der neu zugelassenen Lkw um 10,2 % (1. Halbjahr 2014: 10.167), während die Zahl der neu zugelassenen Sattelzugmaschinen um 7,0 % wuchs (1. Halbjahr 2014: 9.801). Einige befragte Marktteilnehmer gaben an, vermehrt Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sonderaufbauten einzusetzen.

Neben der Erneuerung und der vereinzelt Erweiterung des Fuhrparks investierten befragte Güterkraftverkehrsunternehmen in weiteres Sach- und Humankapital. Einige umsatzstarke Unternehmen investierten in neue Grundstücke und Immobilien, um ihre logistischen Dienstleistungen und ihre Lagerhaltung auszubauen. Darüber hinaus berichteten einige befragte Marktteilnehmer von Investitionen in eigene Tankanlagen oder Werkstätten mit dem Ziel, die Kosten für Kraftstoffe und Reparaturen zu senken. Investitionen in digitale Technologien (speditionelle Software, Infrastruktur für elektronischen Datenaustausch, RFID-Sensoren, mobile Endgeräte, usw.) wurden nach Informationen des Bundesamtes ebenfalls getätigt. Schließlich wurden mit Unterstützung aus den Förderprogrammen „De-minimis“ bzw. „Aus- und Weiterbildung“ weitere Investitionen in Reifen, Ausrüstungen zur Ladungssicherung, Arbeitskleidung bzw. Aus- und Weiterbildungen der Mitarbeiter getätigt.

Weitere  
Investitionen

Die geringe Bereitschaft vieler Unternehmen, in die Erweiterung des Fuhrparks zu investieren, begründeten diese vorrangig mit dem niedrigen Niveau der Beförderungsentgelte. Angesichts des Wettbewerbsdrucks durch mittel-, ost- und südosteuropäische Transportunternehmen und der daraus entstehenden Unsicherheit zur Nachfrageentwicklung nach Ladekapazitäten sei die erwartete Anlagenrentabilität zu gering. Nach Aussage einzelner Unternehmen sei die Anmietung fremder Lkw oder die Vergabe an Subunternehmen aus betriebswirtschaftlichen Gründen sinnvoller, als den eigenen Fuhrpark zu erweitern. Darüber hinaus gaben einige Marktteilnehmer an, dass die Preisdifferenz von Euro VI-

Investitionshemmnisse

---

<sup>8</sup> Neu zugelassene Nutzfahrzeuge müssen seit dem 01.01.2014 die Euro VI-Norm erfüllen.

Fahrzeugen gegenüber Fahrzeugen anderer Schadstoffklassen zu hoch sei. Schließlich scheiterten in Einzelfällen Investitionen an der Kreditvergabe aufgrund höherer Anforderungen der Banken.

### 3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, -neugründungen und -aufgaben

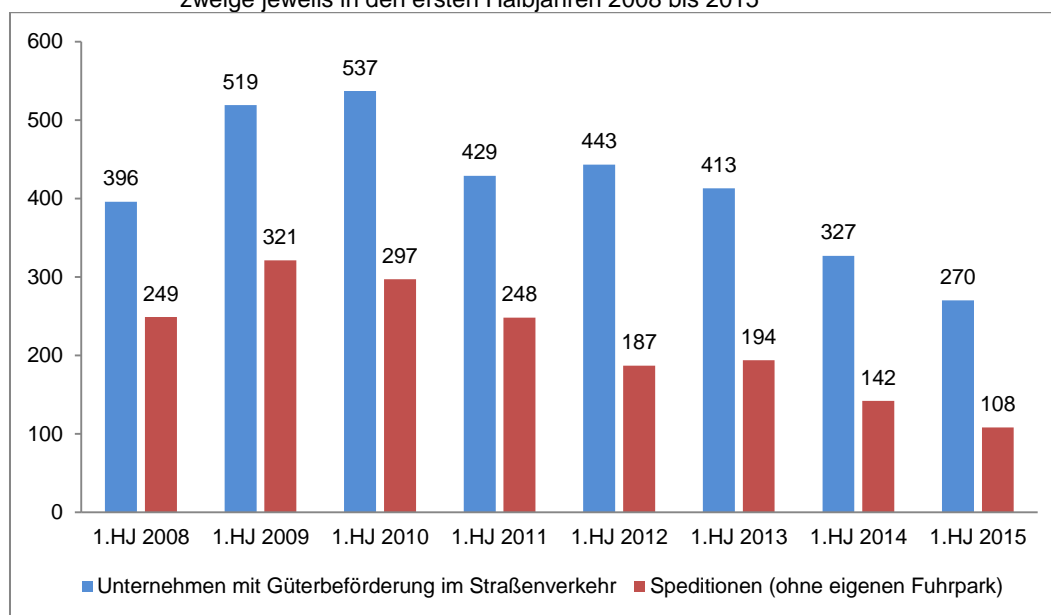
Eine vorwiegend gute konjunkturelle Entwicklung und günstige Finanzierungsbedingungen aufgrund des niedrigen Zinsniveaus ließen die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im 1. Halbjahr 2015 erneut sinken. Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen aller Wirtschaftsbereiche in Deutschland nahm nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von 12.032 auf 11.558 ab (- 3,9 %). Die Transport- und Speditionswirtschaft verzeichnete im 1. Halbjahr 2015 überdurchschnittliche Rückgänge. Schaubild 11 zeigt die Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren für die Wirtschaftszweige „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ und „Spedition“ jeweils in den ersten Halbjahren 2008 bis 2015. Nach einer Zunahme der Insolvenzen in den Jahren 2009 und 2010 stabilisierte sich deren Anzahl in der Folge wieder auf dem Vorkrisenniveau. Nach einer starken Abnahme im 1. Halbjahr 2014 sank die Zahl der Insolvenzen im 1. Halbjahr 2015 erneut. Im 1. Halbjahr 2015 beantragten 270 (- 17,4 %) Unternehmen mit Güterbeförderungen im Straßenverkehr Insolvenz; die Zahl der Insolvenzen von Speditionsunternehmen ohne Fuhrpark sank auf 108 (- 23,9 %). In den mit dem Transportgewerbe verzahnten Wirtschaftszweigen Handel (- 9,0 %), Baugewerbe (- 3,4 %) und Verarbeitendes Gewerbe (- 0,8 %) ging die Zahl der Insolvenzen im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum weniger stark zurück.<sup>9</sup> Allerdings war das Risiko einer Insolvenz im Transportgewerbe verglichen mit anderen Wirtschaftsbereichen im 1. Halbjahr 2015 weiterhin hoch. Nach Informationen des Verbands der Vereine Creditreform e.V. lag die Risikoquote<sup>10</sup> im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im 1. Halbjahr 2015 bei 351 (+ 4,2 %), während sie im gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt bei 161 (- 13,0 %) lag.

Insolvenzen

<sup>9</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (2015): Unternehmen und Arbeitsstätten. Gewerbeanzeigen. Fachserie 2 Reihe 5.

<sup>10</sup> Die Risikoquote stellt die Ausfallwahrscheinlichkeit von Krediten von Unternehmen (je 10.000 Unternehmen) dar, die an verschiedenen Kriterien (z.B. Insolvenzverfahren, Vermögensauskunft) gemessen wird.

Schaubild 11: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige jeweils in den ersten Halbjahren 2008 bis 2015



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Zahl der Neugründungen von Unternehmen im Wirtschaftsbereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ nahm nach Angaben des Statistischen Bundesamtes von 1.029 im 1. Halbjahr 2014 um 7,6 % auf 1.107 im 1. Halbjahr 2015 zu. Die Zahl der sonstigen Neugründungen<sup>11</sup> stieg im gleichen Zeitraum um 3,6 % auf 3.500. Die Betriebsaufgaben stiegen von 1.177 im 1. Halbjahr 2014 um 1,5 % auf 1.195 im 1. Halbjahr 2015 leicht an. Die sonstigen Stilllegungen<sup>12</sup> sanken im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 13,9 % auf 3.898.<sup>13</sup>

Neugründungen und Aufgaben

## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Mit insgesamt 178,3 Mio. t beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2015 rund 3,0 % bzw. 5,5 Mio. t weniger Güter als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.<sup>14</sup> Mit Ausnahme des 1. Halbjahrs 2014 zeigte sich beim

Mengen- und Leistungsentwicklung

<sup>11</sup> Zu den sonstigen Neugründungen gehören Kleinunternehmen und Nebenerwerbsbetriebe. Beim Kleinunternehmen gründet ein(e) Nicht-Kaufmann/-frau eine Hauptniederlassung. Das Kleinunternehmen ist nicht im Handelsregister eingetragen, besitzt keine Handwerkskarte und beschäftigt keine Arbeitnehmer.

<sup>12</sup> Siehe sonstige Neugründungen.

<sup>13</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (2015): Unternehmen und Arbeitsstätten. Gewerbeanzeigen. Fachserie 2 Reihe 5.

<sup>14</sup> Die angegebenen Werte errechnen sich auf Grundlage der vom Statistischen Bundesamt in der Fachserie 8 Reihe 2 (Eisenbahnverkehr) veröffentlichten Monatswerte (Januar bis Juni). Der sich ggf. monatlich ändernde Kreis der auskunftspflichtigen Bahnen umfasst seit dem Berichtsmonat Januar 2014 durchgehend 52 Unternehmen. Auf Grund der Fluktuation auskunftspflichtiger Unternehmen innerhalb des Berichtsfirmenkreises bezieht sich ein monatsbezogener Zeitvergleich nicht immer auf einen deckungsgleichen Unternehmensbestand.

Aufkommen damit in der jeweils ersten Jahreshälfte der zurückliegenden vier Jahre eine rückläufige Entwicklung. Die Beförderungsleistung war im 1. Halbjahr 2015 ebenfalls von einer rückläufigen Entwicklung auf 55,9 Mrd. tkm betroffen, jedoch stellte sich diese mit - 1,1 % bzw. - 0,6 Mrd. tkm vergleichsweise gering dar (siehe Tabelle 3). Die Aufkommens- und Leistungsverluste zeigten sich insbesondere beim grenzüberschreitenden Versand (- 5,1 % Aufkommen bzw. - 3,1 % Leistung) und Empfang (- 13,1 % bzw. - 9,9 %). Insgesamt reduzierte sich das statistisch erfasste Aufkommen der grenzüberschreitenden Verkehre von und nach Deutschland um 9,7 % bzw. 5,4 Mio. t und die Beförderungsleistung um 6,8 % bzw. 1,5 Mrd. tkm. Bei den Durchgangsverkehren zeigte sich ein anhaltendes, wenngleich geringes Wachstum der Beförderungsmenge und der Transportleistung (1,0 % bzw. 0,5 %). Die Binnenverkehre wiesen trotz stagnierender Aufkommensmengen (- 0,1 %) einen Anstieg der Beförderungsleistung (3,2 %) auf und hatten einen wesentlichen Anteil an einer neuerlichen Erhöhung der durchschnittlichen Transportweite von 307 auf 313 km.

**Tabelle 3:** Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen - Veränderungen im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem 1. Halbjahr 2014

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Δ in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Δ in %
	1. Hj. 2014	1. Hj. 2015		1. Hj. 2014	1. Hj. 2015	
Binnenverkehr	118,8	118,6	- 0,1	27,8	28,7	3,2
Versand ins Ausland	23,3	22,1	- 5,1	10,3	9,9	- 3,1
Empfang aus dem Ausland	32,3	28,1	- 13,1	12,3	11,1	- 9,9
Durchgangsverkehr	9,4	9,5	1,0	6,1	6,1	0,5
<b>Insgesamt</b>	<b>183,8</b>	<b>178,3</b>	<b>- 3,0</b>	<b>56,5</b>	<b>55,9</b>	<b>- 1,1</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt.

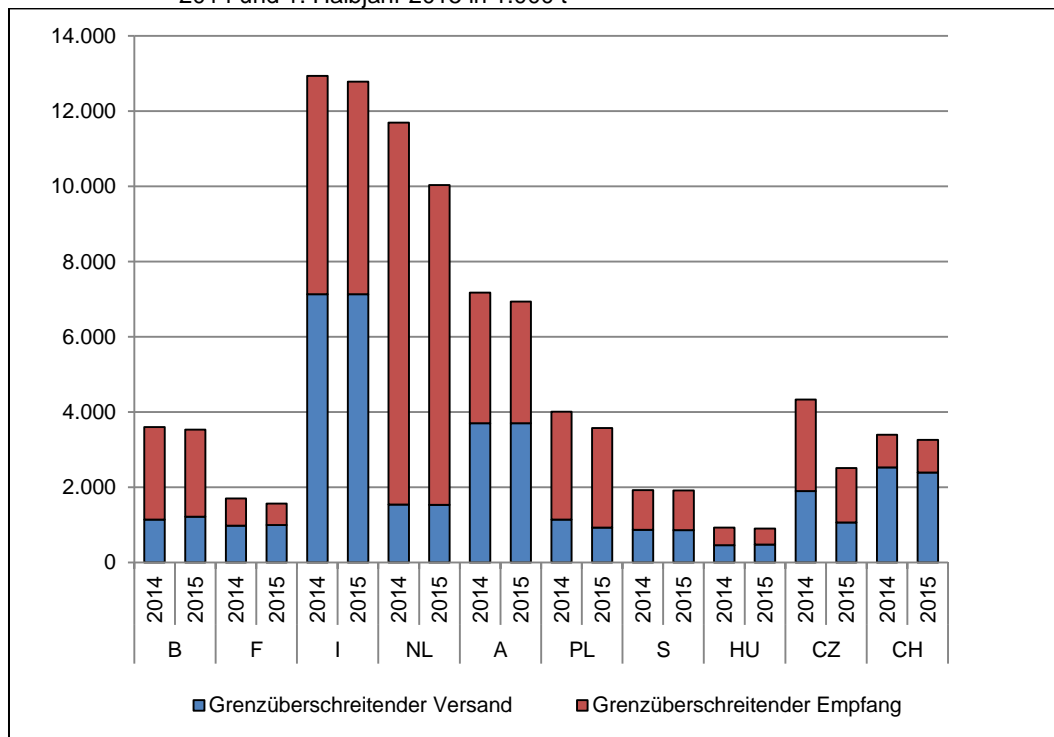
Mit 2,6 Mio. t entfiel nahezu die Hälfte der Aufkommensverluste auf Kohletransporte. Neben nationalen Kohletransporten (- 0,9 Mio. t) reduzierten sich vor allem die Kohlemengen beim grenzüberschreitenden Empfang (- 1,6 Mio. t). Weitere nennenswerte Rückgänge der Aufkommensmenge zeigten sich im Binnenverkehr beim Transport von Baustoffen (Natursteine, Sand, Kies, Ton und Torf) sowie von flüssigen Mineralölzeugnissen. Im grenzüberschreitenden Verkehr trugen Rückgänge beim Empfang von Fahrzeugen sowie im Kombinierten Verkehr (Versand und Empfang) maßgeblich zu den Aufkommensverlusten bei. Ein positiver Einfluss auf die Gesamtentwicklung ging hingegen von der Beförderung der chemischen Erzeugnisse sowie der Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.) im nationalen Verkehr aus. Hier zeigten sich vor allem Aufkommenssteigerungen bei chemischen Grundstoffen (+ 1,4 Mio. t) sowie in der Gütergruppe „Zement, Kalk, gebrannter Gips“ (+ 1,0 Mio. t).

Unterschiede nach  
Gütern

Vergleichbar der Entwicklung des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs, zeigte sich im Vergleichszeitraum beim Wechselverkehr zwischen Deutschland und den zehn im grenzüberschreitenden Verkehr aufkommensstärksten Staaten (vgl. Schaubild 12) ein deutlicher Aufkommensrückgang in Höhe von 9,1 % bzw. 4,7 Mio. t. Beim grenzüberschreitenden Empfang waren mit Ausnahme von Verkehren aus Schweden und der Schweiz, bei denen sich eine Stagnation des Aufkommens zeigte, die Verkehre mit allen im Schaubild dargestellten Staaten sowie den Seehafenstandorten Antwerpen (Belgien), Amsterdam und Rotterdam (Niederlande) von den Aufkommensrückgängen betroffen. Beim grenzüberschreitenden Versand verzeichnete das Aufkommen in Richtung Belgien, Frankreich und Ungarn ein geringfügiges Wachstum. Während die Aufkommensmengen in Richtung Italien und Österreich auf dem Vorjahresniveau verblieben, zeigten sich bei den restlichen Staaten teils deutliche Rückgänge. In beiden Richtungen waren in besonderem Maße Verkehre mit jungen EU-Mitgliedstaaten von den Rückgängen betroffen.

Unterschiede  
nach Staaten

**Schaubild 12:** Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2014 und 1. Halbjahr 2015 in 1.000 t



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

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

Das Aufkommen im Seehafen-Hinterlandverkehr entwickelte sich im 1. Halbjahr 2015 rückläufig. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2015 wurden auf der Schiene rund 52,2 Mio. t befördert, was einem Rückgang um 3,6 Mio. t bzw. 6,5 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 entsprach. Der Empfang der Regionen aus den Seehäfen war hiervon mit einem Rückgang in Höhe von 8,2 % (- 2,7 Mio. t) stärker betroffen als der Versand der Regionen in die Seehäfen (- 4,2 %, - 1,0 Mio. t). Untergliedert nach deutschen und ausländischen Empfangs- bzw. Versandregionen zeigte sich eine unterschiedliche Ent-

Relationen im  
Seehafen-  
Hinterlandverkehr

wicklung in Abhängigkeit von den betrachteten Seehafenstandorten. Während sich bei Verkehren zwischen ausländischen Regionen und den ARA-Seehäfen eine positive Entwicklung vollzog, entwickelten sich die Hinterlandverkehre zwischen ARA-Seehäfen und deutschen Regionen rückläufig. Beim Hinterlandverkehr mit deutschen Seehäfen stellte sich die Situation tendenziell umgekehrt dar. Die Verkehre zwischen ausländischen Regionen und deutschen Seehäfen wiesen in Richtung der Seehäfen (- 35,8 % bzw. - 1,8 Mio. t) ebenso wie in Richtung Hinterland (- 18,0 % bzw. - 0,7 Mio. t) deutliche Verluste auf. Hingegen ließ sich auf den nationalen Hinterlandverbindungen in Richtung der Seehäfen ein Wachstum in Höhe von 5,4 % bzw. 0,8 Mio. t beobachten, in der Gegenrichtung ein nur vergleichsweise geringes Minus in Höhe von 1,9 % bzw. 0,3 Mio. t.

**Tabelle 4:** Aufkommensentwicklung im Seehafen-Hinterlandverkehr nach Versand-/Empfangsregionen im 1. Halbjahr 2015 und 1. Halbjahr 2014

Verkehrsrelation	Gütermenge in 1.000 t		Veränderungen	
	1. HJ. 2014	1. HJ. 2015	15/14 in %	15/14 absolut
<b>Binnenverkehr</b>	<b>29.947</b>	<b>30.457</b>	<b>1,7</b>	<b>510</b>
dt. Seehäfen → dt. Regionen	15.219	14.934	- 1,9	- 285
dt. Regionen → dt. Seehäfen	14.728	15.523	5,4	795
<b>Grenzüberschreitender Verkehr</b>	<b>21.864</b>	<b>17.514</b>	<b>- 19,9</b>	<b>- 4.350</b>
darunter mit deutschen Seehäfen	8.894	6.411	- 27,9	- 2.483
dt. Seehäfen → ausländ. Regionen	3.943	3.231	- 18,0	- 712
ausländ. Regionen → dt. Seehäfen	4.951	3.180	- 35,8	- 1.771
darunter mit ARA-Seehäfen	12.970	11.103	- 14,4	- 1.867
ARA-Seehäfen → dt. Regionen	11.189	9.437	- 15,7	- 1.753
dt. Regionen → ARA-Seehäfen	1.781	1.666	- 6,5	- 115
<b>Durchgangsverkehr</b>	<b>4.034</b>	<b>4.229</b>	<b>4,8</b>	<b>195</b>
ARA-Seehäfen → ausländ. Regionen	2.242	2.323	3,6	81
ausländ. Regionen → ARA-Seehäfen	1.792	1.906	6,4	114
<b>Insgesamt</b>	<b>55.845</b>	<b>52.199</b>	<b>- 6,5</b>	<b>- 3.645</b>
darunter Seehäfen → Regionen	32.593	29.924	- 8,2	- 2.668
darunter Regionen → Seehäfen	23.252	22.275	- 4,2	- 977

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Beeinflusst wurde die Aufkommens- und Leistungsentwicklung im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr von der im 1. Halbjahr 2015 stagnierenden Umschlagsentwicklung deutscher Seehäfen (- 0,1 %).<sup>15</sup> Neben dem Wachstumseinbruch in China werden seitens des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e. V. die schleppende Konjunkturlage in den USA sowie die Auswirkungen des Russland-Embargos als Hauptgründe für die stagnierende Umschlagsentwicklung deutscher Seehäfen ange-

<sup>15</sup> Vgl. hierzu Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung 402/15 vom 2. November 2015.

führt.<sup>16</sup> Die Seehäfen Antwerpen (+ 6,4 %)<sup>17</sup> und Rotterdam (+ 6,8 %)<sup>18</sup> verbuchten hingegen positive Umschlagszahlen.

Während die unterschiedlichen Entwicklungen der nationalen (+ 0,7 Mio. t) und grenzüberschreitenden (- 0,7 Mio. t) Relationen beim Seehafen Hamburg insgesamt weitgehend gleichbleibende schienenseitige Aufkommensmengen im Seehafen-Hinterlandverkehr zur Folge hatten, zeigten sich beim Seehafen Bremen deutliche Aufkommensverluste bei nationalen (- 0,3 Mio. t) und grenzüberschreitenden (- 0,6 Mio. t) Verkehren. Den überwiegenden Anteil an den grenzüberschreitenden Rückgängen hatten dabei Verkehre aus der Slowakei (- 0,2 Mio. t) und Tschechien (- 0,3 Mio. t). Aufgrund teils deutlicher Verluste im grenzüberschreitenden Verkehr hatten ebenfalls die deutschen Seehäfen Cuxhaven und Emden ein rückläufiges Aufkommen im schienenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr zu verzeichnen. Die beiden Ostseehäfen Lübeck und Rostock sowie der Tiefseehafen Wilhelmshaven wiesen hingegen eine positive Gesamtentwicklung (jeweils + 0,2 Mio. t) auf. Letztgenannter konnte hierbei insbesondere von einer positiven Entwicklung der ins nationale Hinterland gerichteten Verkehre profitieren. Bei den ARA-Seehäfen zeigte sich neben den auf allen Relationen rückläufigen Verkehren vom bzw. zum Seehafen Amsterdam (- 0,5 Mio. t) auch der Hinterlandverkehr der Seehäfen Rotterdam (- 1,0 Mio. t) und Antwerpen (- 0,1 Mio. t) von Rückgängen betroffen. Die hier zu beobachtenden Aufkommensverluste resultierten jedoch ausschließlich aus einer rückläufigen Entwicklung von Verkehren zwischen diesen Seehäfen und dem deutschen Hinterland.

Entwicklung der  
Seehäfen

#### 4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die Auftragslage wurde seitens der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterschiedlich bewertet. Mehrheitlich berichteten die nicht-bundeseigenen EVU über eine konstante Entwicklung. Vereinzelt festzustellende Verluste größerer Aufträge, beispielsweise im Bereich der Zellstoffindustrie, ließen sich in der Regel auf die intramodale Wettbewerbssituation zurückführen und konnten weitestgehend kompensiert werden. Beeinflusst zeigte sich der Wettbewerb intramodal von der jeweils angebotenen Qualität der Transporte. Vergleichbar der Auftragslage entwickelten sich das Transportaufkommen sowie die Beförderungsleistung weitgehend stabil, so dass die Auslastung der eigenen Personal- und Fuhrparkressourcen seitens der nicht-bundeseigenen Eisenbahnunternehmen weiterhin als hoch bezeichnet wurde. Lediglich in Einzelfällen wurden die Ressourcen einer gesunkenen Auftragslage angepasst. Hingegen reduzierte sich die seitens des Marktführers im 1. Halb-

Stabile Auftrags- und  
Beschäftigungslage

<sup>16</sup> Vgl. hierzu Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.: ZDS Monitor 27/15.

<sup>17</sup> Vgl. hierzu: [www.portofantwerp.com](http://www.portofantwerp.com): Maritime cargo turnover January – June 2015.

<sup>18</sup> Vgl. hierzu: [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com): Güterumschlag 2. Quartal 2015.

jahr 2015 in Deutschland erbrachte Verkehrsleistung überdurchschnittlich um 7,3 %.<sup>19</sup> Nach Angaben der Deutsche Bahn AG waren diese Verluste insbesondere auf die Streiks der Lokführergewerkschaft GDL zurückzuführen. Neben dem Straßengüterverkehr profitierten hiervon in Teilen die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Daneben lässt sich die erneut zweigeteilte Entwicklung der nicht-bundeseigenen EVU und des Marktführers bei der Auftrags- und Beschäftigungslage durch die Tätigkeitsschwerpunkte des Marktführers im Einzelwagenverkehr sowie im Transport von Massengütern für die Montan- und Schwerindustrie erklären. Beide Segmente werden vor allem von Wirtschaftszweigen genutzt, die ihre Transportmengen in den letzten Jahren nicht ausweiten konnten.<sup>20</sup>

Nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes bewegten sich die Entgelte im Eisenbahngüterverkehr im 1. Halbjahr 2015 durchschnittlich zwischen 1,4 % und 1,7 % über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.<sup>21</sup> Während sich die Entgelte bei Traktionsleistungen einschließlich der Kombinierten Verkehre mit einem Plus von 0,7 % unterdurchschnittlich entwickelten, zeigte sich im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre ein Preisanstieg zwischen 1,8 % und 2,1 %. Die Erkenntnisse des Statistischen Bundesamtes decken sich mit den Ergebnissen der Marktgespräche des Bundesamtes, in denen ebenfalls von einer konstanten bis leicht steigenden Preisentwicklung berichtet wurde. Nach Angaben von Marktteilnehmern seien die zu verzeichnenden Preiserhöhungen in erster Linie eine Folge von bestehenden Preisanpassungsvereinbarungen gewesen. Anders als in den Vorjahren hatten sich aufgrund der angespannten Marktsituation weder bei Neuverkehren noch bei Spotverkehren nennenswerte Spielräume für Preisanpassungen gezeigt.

Leicht steigendes Entgeltniveau

Die Kosten für die Anmietung, den Erwerb sowie die Wartung des rollenden Materials wurden seitens der Marktteilnehmer als nahezu konstant beschrieben. Die Höhe der für Leihlokführer gezahlten Stundensätze habe sich weitestgehend auf Vorjahresniveau bewegt. Das insgesamt leicht gesteigerte Lohnniveau wurde vor allem durch tarifliche Anpassungen beeinflusst. Weitere Kostensteigerungen im niedrigen einstelligen Prozentbereich hätten sich aufgrund der regelmäßig steigenden Infrastruktur- und Energiekosten ergeben. Marktteilnehmer, deren Fuhrparks überwiegend aus dieselbetriebenen Fahrzeugen bestanden, berichteten über eine rückläufige Kostenentwicklung gegenüber dem 1. Halbjahr 2015, von denen die Eisenbahnunternehmen bei bestehenden Preisanpassungsvereinbarungen jedoch nicht profitieren konnten.

Kostensituation

Verstärkt wurde von Marktteilnehmern im 1. Halbjahr 2015 auf eine aktuell hohe Belastung des Schienengüterverkehrsgewerbes aufgrund staatlich induzierter Bürokratiekos-

Bürokratiekosten und Marktzugang

<sup>19</sup> Vgl. hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG: Zwischenbericht Januar - Juni 2015.

<sup>20</sup> Vgl. hierzu Mofair e. V. und Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (Hrsg.): Wettbewerber-Report Eisenbahn 2015/2016. Berlin 10/2015.

<sup>21</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt: Fachserie 17 Reihe 9.2, 10/2015.



ten sowie ordnungspolitischer Maßnahmen hingewiesen. Genannt wurden in diesem Zusammenhang insbesondere Belastungen, die den EVU durch die Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) sowie durch Maßnahmen zur Minderung des Schienenverkehrslärms oder zur Erfüllung von Sicherheitsauflagen entstanden seien. Während sich diese Kosten bei etablierten Unternehmen auf einen längeren Zeitraum verteilen, würden sie für neue Marktteilnehmer zunehmend eine Markteintrittsbarriere darstellen. Zudem würden solche verkehrsträgerspezifischen Kosten zunehmend zu Nachteilen der Schienenverkehre im intermodalen Wettbewerb beitragen. Im 1. Halbjahr 2015 hätten bei anstehenden Verhandlungen zunehmend die Preise des Straßengüterverkehrs den Maßstab gesetzt.

Den befragten Marktteilnehmern war es im 1. Halbjahr 2015 weitgehend möglich, den beschriebenen Anstieg der Betriebskosten entweder mit Entgelterhöhungen auszugleichen oder im Rahmen von Prozessoptimierungen zumindest teilweise abzufedern. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 wurde daher überwiegend von einer konstanten bis leicht rückläufigen Ertragslage berichtet. Durch die Gelegenheit zum Wechsel des Energieversorgers erhoffen sich die Marktteilnehmer fortan eine verbesserte Möglichkeit zur Einflussnahme auf die Energiekostenentwicklung, so dass sich zahlreiche Marktteilnehmer im Jahresverlauf 2015 bereits intensiv mit dieser Thematik beschäftigt haben.

Unternehmens-  
entwicklung

Unabhängig von der Unternehmensgröße bzw. -ausrichtung zeigte sich ein anhaltend starker Wettbewerb um gut ausgebildete, zuverlässige Lokführer. Die Anzahl der auf dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehenden Lokführer wurde seitens der befragten Eisenbahnunternehmen weiterhin als gering beschrieben. Trotz eines jüngst zu beobachtenden Beschäftigungszuwachses besteht seit Jahren ein tendenziell steigender Angebotsüberhang an offenen Stellen für Schienenfahrzeugführer. Kamen im Januar 2012 rein rechnerisch auf 100 offene Arbeitsstellen noch 75 Arbeitslose mit diesem Zielberuf, so waren es im Juni 2015 lediglich noch 38 Arbeitslose. Durch die angespannte Personalsituation habe sich die Planbarkeit bzw. der Abschluss von längerfristigen Transportverträgen nach Unternehmensangaben weiter erschwert. In der Folge habe sich der Anteil der von den Eisenbahnunternehmen beschäftigten Leihloführer nicht selten weiter erhöht und beliefe sich vereinzelt auf bis zu 50 Prozent. Als Begründung für den hohen Anteil des Leihpersonals gaben die Eisenbahnunternehmen entweder erfolgreiche Abwerbversuche durch andere Marktteilnehmer bzw. Personaldienstleister an, oder sie führten die geringe Verfügbarkeit geeigneter Bewerber an. Das von zahlreichen Unternehmen angestrebte Ziel, den Anteil der Leiharbeiter zugunsten von fest angestellten Lokführern zu reduzieren, konnte im 1. Halbjahr 2015 daher in der Regel nicht erreicht werden. Ihr Ziel begründeten die Eisenbahnunternehmen damit, neben einer größeren Planungssicherheit künftiger Transporte, vor allem eine stärkere Identifikation des Personals mit dem Unternehmen anzustreben.

Personal

Im 1. Halbjahr 2015 kam es auf dem Schienengüterverkehrsmarkt zu weiteren Unternehmensübernahmen. So hat die Rhenus-Gruppe nach dem Erwerb der Mehrheitsanteile an dem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen Crossrail zum Jahreswechsel 2014/2015 in diesem Jahr 50 % der Anteile an der LTE Logistik- und Transport GmbH übernommen. Daneben hat Rail Cargo Austria im Zuge einer geplanten Ausweitung der Eigenproduktionsleistung das deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen EBM Cargo GmbH übernommen.

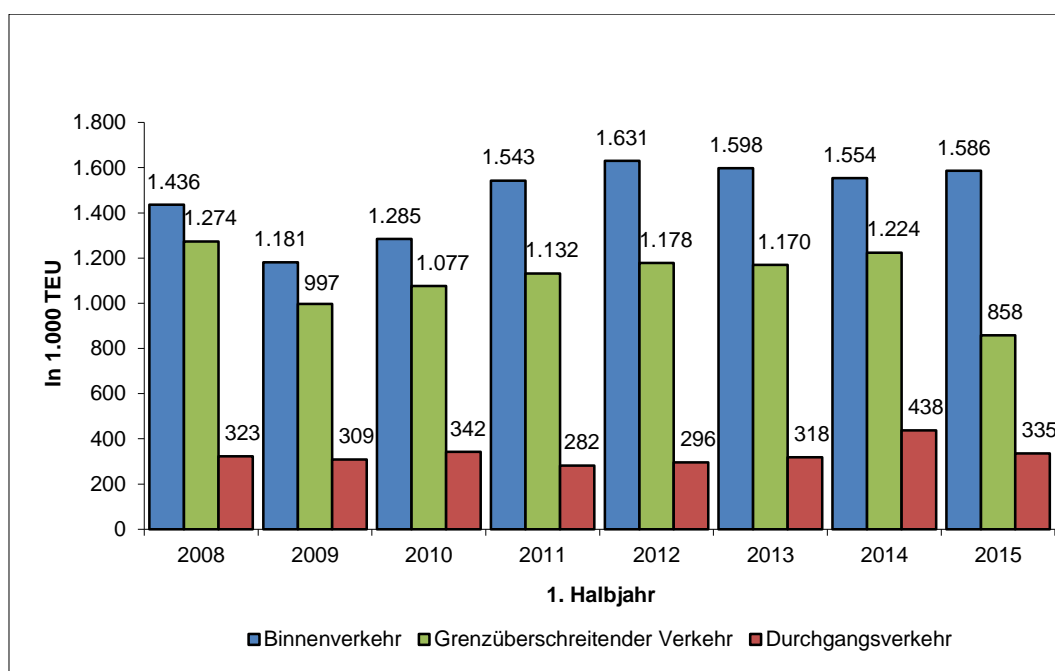
Wettbewerb

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

Das Aufkommen der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Container und Wechselbehälter belief sich im 1. Halbjahr 2015 auf rund 2,8 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) und verzeichnete damit gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Rückgang in Höhe von 13,7 %. Die nationalen Verkehre verbuchten einen leichten Zugewinn (2,1 %). Sie liegen seit dem Jahr 2011 auf einem weitgehend stabilen Niveau. Hingegen waren die grenzüberschreitenden Verkehre und die Durchgangsverkehre von zweistelligen prozentualen Rückgängen bei der Anzahl der transportierten TEU, dem Transportaufkommen und der -leistung betroffen. Nach dem positiven Entwicklungsverlauf im 1. Halbjahr 2014 fielen die Durchgangsverkehre damit wieder auf das in den Jahren zuvor erreichte Niveau zurück, die grenzüberschreitenden Verkehre blieben sogar hinter dem Wert aus dem krisenbeeinflussten Jahr 2009 zurück. Die Entwicklung der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Container und Wechselbehälter ist für die jeweils 1. Halbjahre von 2008 bis 2015 dem Schaubild 13 zu entnehmen.

Container/Wechselbehälter (TEU)

**Schaubild 13:** Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr der Eisenbahnen in den ersten Halbjahren 2008 bis 2015 transportierten Ladeeinheiten (in TEU)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Anzahl der im nationalen Verkehr transportierten TEU erhöhte sich im 1. Halbjahr 2015 um insgesamt 2,1 %. Der Anteil der national durchgeführten Kombinierten Verkehre mit Start- bzw. Zielpunkt in den deutschen Seehäfen am Gesamtvolumen des nationalen Kombinierten Verkehrs erreichte erneut 77,7 %. Abweichend von der ansteigenden Anzahl der Container bzw. Wechselbehälter in TEU zeigte sich im Binnenverkehr bei der Leistungsentwicklung eine Stagnation (0,2 %) und beim Transportaufkommen eine rückläufige Entwicklung (- 3,0 %). Bei den nationalen Verkehren dürfte die Divergenz von Containeranzahl (TEU) und Transportmenge insbesondere eine Folge der deutlich angestiegenen Anzahl unbeladener TEU (+ 7,0 %) sein. Die Anzahl der beladenen TEU stieg im nationalen Verkehr hingegen leicht um 0,5 % an. Daneben zeigten sich Hinweise, dass bei den nationalen Verkehren eine erhöhte Anzahl größerer Container zum Einsatz gekommen ist. So reduzierte sich beispielsweise die Anzahl transportierter Ladeeinheiten im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um 1,0 %, während sich der Anteil transportierter TEU um 2,1 % erhöhte.

Nationaler KV  
(TEU)

**Tabelle 5:** Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container/Wechselbehälter im 1. Halbjahr 2015 und 1. Halbjahr 2014

Verkehrsrelation	TEU (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Δ in %	1. Halbjahr		Δ in %	1. Halbjahr		Δ in %
	2014	2015		2014	2015		2014	2015	
<b>Binnenverkehr</b>	<b>1.554,3</b>	<b>1.586,4</b>	<b>2,1</b>	<b>15,1</b>	<b>14,6</b>	<b>- 3,0</b>	<b>7,4</b>	<b>7,4</b>	<b>0,2</b>
<b>Grenzüberschreitend</b>	<b>1.224,0</b>	<b>857,9</b>	<b>- 29,8</b>	<b>14,5</b>	<b>10,3</b>	<b>- 28,8</b>	<b>6,3</b>	<b>4,6</b>	<b>- 28,0</b>
darunter Versand	620,6	427,8	- 31,1	7,5	5,5	- 26,7	3,2	2,4	- 25,1
darunter Empfang	603,3	430,1	- 28,7	6,9	4,8	- 31,1	3,1	2,2	- 31,0
<b>Durchgangsverkehr</b>	<b>438,2</b>	<b>335,5</b>	<b>- 23,4</b>	<b>5,5</b>	<b>4,3</b>	<b>- 21,7</b>	<b>3,4</b>	<b>2,6</b>	<b>- 22,6</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>3.216,5</b>	<b>2.779,8</b>	<b>- 13,7</b>	<b>35,0</b>	<b>29,2</b>	<b>- 16,6</b>	<b>17,1</b>	<b>14,6</b>	<b>- 14,7</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Anzahl der im grenzüberschreitenden Verkehr transportierten TEU reduzierte sich im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 deutlich um 29,8 % auf 0,9 Mio. TEU. Die Rückgänge spiegelten sich zu annähernd gleichen Teilen in der Empfangs- (- 28,7 %) und Versandmenge (- 31,1 %) wider. Gemeinsam mit dem Durchgangsverkehr (- 23,4 %) reduzierte sich die Anzahl transportierter TEU im 1. Halbjahr 2015 um rund 0,5 Mio. Vergleichbar hohe prozentuale Rückgänge zeigten sich bei der Aufkommens- und Leistungsentwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr und im Durchgangsverkehr. Entgegen der Entwicklung im nationalen Verkehr reduzierte sich die Anzahl unbeladener TEU auf den grenzüberschreitenden Relationen sowie im Durchgangsverkehr noch deutlicher als die der beladenen.

Grenzüber-  
schreitender KV  
(TEU)

Beim unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Sattelanhängern zeigte sich im Vergleichszeitraum eine im Vergleich zu den Containern bzw. Wechselbehältern gänzlich unterschiedliche Entwicklung. Das auf allen Hauptverkehrsrelationen zu beobachtende dyna-

Sattelanhänger

misches Wachstum führte zu einer Steigerung der Gesamtzahl transportierter Einheiten um 50,2 % bzw. rund 138.000 Sattelanhängern auf rund 0,4 Mio. Einheiten. Vergleichbar dynamisch zeigte sich die Entwicklung der beförderten Gütermenge (+ 34,5 %) sowie der Beförderungsleistung (+ 46,2 %). Bei den grenzüberschreitenden Verkehren (+ 32,1 %) setzte sich das dynamische Wachstum der beiden vorausgehenden Jahre fort. Die nationalen Verkehre, die im 1. Halbjahr 2014 noch ein rückläufiges Aufkommen (- 7,1 %) im Vergleich zum 1. Halbjahr 2013 verzeichnet hatten, wiesen im 1. Halbjahr 2015 ebenfalls ein zweistelliges Wachstum auf (+ 22,9 %). Die Anzahl der im Durchgangsverkehr transportierten Sattelanhänger verdreifachte sich in der ersten Jahreshälfte 2015 auf rund 92.800 (+ 199,3 %). Tabelle 6 verdeutlicht die Entwicklung der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Sattelanhänger im 1. Halbjahr 2015.

**Tabelle 6:** Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger nach Anzahl, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2015 und 1. Halbjahr 2014

Verkehrsrelation	Sattelanhänger (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Δ in %	1. Halbjahr		Δ in %	1. Halbjahr		Δ in %
	2014	2015		2014	2015		2014	2015	
<b>Binnenverkehr</b>	<b>23,2</b>	<b>28,5</b>	<b>22,9</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>39,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>37,8</b>
<b>Grenzüberschreitend</b>	<b>219,8</b>	<b>290,3</b>	<b>32,1</b>	<b>6,2</b>	<b>7,2</b>	<b>16,4</b>	<b>3,3</b>	<b>4,3</b>	<b>32,1</b>
darunter Versand	105,7	145,1	37,3	3,0	3,5	16,7	1,7	2,2	27,7
darunter Empfang	114,1	145,2	27,2	3,2	3,7	16,1	1,6	2,1	37,0
<b>Durchgangsverkehr</b>	<b>30,1</b>	<b>92,8</b>	<b>199,3</b>	<b>0,9</b>	<b>2,3</b>	<b>157,3</b>	<b>0,7</b>	<b>1,5</b>	<b>116,0</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>273,9</b>	<b>411,5</b>	<b>50,2</b>	<b>7,6</b>	<b>10,3</b>	<b>34,5</b>	<b>4,3</b>	<b>6,3</b>	<b>46,2</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die anhaltend starke Nachfrage nach kontinentalen Kombinierten Verkehren mit Sattelanhängern geht insbesondere von den großen europaweit tätigen Speditionen bzw. Speditionsnetzwerken aus. Die großen KV-Operateure reagieren hierauf mit einem zunehmenden Angebot sogenannter Company-Trains, bei denen die Hauptauslastung der Züge von einem oder einer geringen Anzahl von Kunden getragen wird. Verstärkt lässt sich in diesem Zusammenhang ein eigenes Interesse der Speditionen an einer Übernahme solcher Tätigkeiten beobachten, die bisher vor allem dem Zuständigkeitsbereich der Operateure oder Eisenbahnverkehrsunternehmen zugerechnet wurden. Daneben reagieren Terminalbetreiber sowie Fahrzeughalter auf die veränderte Nachfragestruktur bei den Ladeeinheiten, beispielsweise durch eine Erweiterung von Abstellflächen für nicht stapelbare Sattelanhänger oder durch die Beschaffung bzw. Vermietung von Taschenwagen, die für eine Beförderung verschiedener Ladeeinheiten genutzt werden können. Weiterhin waren im 1. Halbjahr 2015 Bestrebungen von Marktteilnehmern dahingehend zu erkennen, den Anteil nicht-kranbarer Sattelanhänger im kontinentalen Kombinierten Verkehr durch den Einsatz neuer Umschlagtechniken zu erhöhen.

Reaktionen

Insgesamt wurden im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2015 rund 39,5 Mio. t Güter mit Containern/Wechselbehältern bzw. Sattelanhängern befördert. Ge-

Transportgewicht und -leistung im gesamten KV

gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (42,7 Mio. t) reduzierte sich das Aufkommen um 7,4 %, die Beförderungsleistung belief sich auf 20,9 Mrd. tkm (- 2,5 %). Differenziert nach Hauptverkehrsrelationen zeigten lediglich die Verkehrsleistung im Binnenverkehr sowie beide Größen beim Durchgangsverkehr eine ansteigende Entwicklung.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im 1. Halbjahr 2015 schienenseitig insgesamt knapp 1,9 Mio. TEU transportiert. Gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum reduzierte sich die Anzahl transportierter TEU um 0,2 Mio. bzw. 11,2 %. Die positive Entwicklung der Verkehre zwischen deutschen Regionen und den deutschen Seehäfen (+ 2,1 %) bzw. den ARA-Seehäfen (+ 7,4 %) wurde von der stark negativen Entwicklung der Aufkommensmengen zwischen ausländischen Regionen und deutschen Seehäfen (- 41,3 %) bzw. ARA-Seehäfen (- 35,0 %) deutlich überzeichnet.

Seehafen-  
Hinterlandverkehr  
(TEU)

**Tabelle 7:** Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten (in TEU) nach Hauptverkehrsrelation im 1. Halbjahr 2015 und im 1. Halbjahr 2014

Verkehrsrelation	Anzahl 1.000 TEU		Veränderungen	
	1. HJ. 2014	1. HJ. 2015	15/14 in %	15/14 absolut
<b>Binnenverkehr</b>	<b>1.207,5</b>	<b>1.233,3</b>	<b>2,1</b>	<b>25,8</b>
dt. Seehäfen → dt. Regionen	623,0	640,8	2,9	17,8
dt. Regionen → dt. Seehäfen	584,5	592,5	1,4	8,1
<b>Grenzüberschreitender Verkehr</b>	<b>645,4</b>	<b>467,4</b>	<b>- 27,6</b>	<b>- 178,0</b>
darunter mit deutschen Seehäfen	463,2	271,8	- 41,3	- 191,4
dt. Seehäfen → ausländ. Regionen	230,3	136,6	- 40,7	- 93,7
ausländ. Regionen → dt. Seehäfen	233,0	135,2	- 42,0	- 97,8
darunter mit ARA-Seehäfen	182,2	195,6	7,4	13,4
ARA-Seehäfen → dt. Regionen	96,7	104,3	7,8	7,5
dt. Regionen → ARA-Seehäfen	85,5	91,4	6,9	5,9
<b>Durchgangsverkehr</b>	<b>235,8</b>	<b>153,3</b>	<b>- 35,0</b>	<b>- 82,6</b>
ARA-Seehäfen → ausländ. Regionen	120,3	83,2	- 30,9	- 37,1
ausländ. Regionen → ARA-Seehäfen	115,6	70,1	- 42,0	- 97,7
<b>Insgesamt</b>	<b>2.088,7</b>	<b>1.854,0</b>	<b>- 11,2</b>	<b>- 234,7</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die maritimen Kombinierten Verkehre entwickelten sich in der ersten Jahreshälfte 2015 relationsbezogen erneut sehr unterschiedlich. Die nationalen Verkehre wiesen – entgegen den Entwicklungen im 1. Halbjahr 2014 – in Richtung Hinterland ebenso wie in Richtung der Seehäfen ein positives Wachstum auf. Ebenfalls entgegengesetzt zur Situation im entsprechenden Vorjahreszeitraum entwickelte sich das Aufkommen im grenzüberschreitenden Seehafen-Hinterlandverkehr zu bzw. von ausländischen und deutschen Regionen. Insbesondere aufgrund einer deutlich negativen Aufkommensentwicklung der Wechselverkehre mit Tschechien (- 68,2 % bzw. rund 188.000 TEU) und Italien (- 45,6 %

Entwicklung  
nach Relationen

bzw. rund 13.000 TEU) waren grenzüberschreitend deutliche statistische Verluste zu verzeichnen, die in Richtung der deutschen Seehäfen (- 42,0 %) auf einem vergleichbaren Niveau lagen wie in der Gegenrichtung (- 40,7 %). Während bei den Wechselverkehren mit Italien erneut vor allem konjunkturelle Einflüsse für die Rückgänge verantwortlich zeichneten, ließen sich im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes keine hinreichenden Erklärungen für die statistische Entwicklung der Tschechien-Verkehre finden. Letztgenannte beeinflussten zudem maßgeblich die zuvor geschilderten Entwicklungen des Kombinierten Verkehrs mit Containern und Wechselbehältern (TEU) sowie des gesamten schienenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehrs. Die Durchgangsverkehre waren in Richtung der Seehäfen und der Hinterlandregionen ebenfalls von zweistelligen Rückgängen beeinflusst. Neben den Wechselverkehren der ARA-Seehäfen mit Italien (- 44,7 % bzw. rund 80.000 TEU) zeigten sich hier die Verkehre mit der Schweiz (- 23,1 % bzw. rund 8.000 TEU) überdurchschnittlich von Rückgängen betroffen. Bei den Verkehren von bzw. nach Polen und Tschechien verzeichneten die ARA-Seehäfen hingegen Zuwächse. Gleiches gilt für Verkehre von und nach Österreich, die insbesondere beim Wechselverkehr mit deutschen Seehäfen (+ 22,4 % bzw. rund 17.000 TEU) Aufkommenssteigerungen verbuchten.

Die rückläufige Entwicklung im Durchgangsverkehr bei gleichzeitig zu beobachtenden Aufkommenssteigerungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen deutschen Regionen und den ARA-Seehäfen deutet auf eine stärkere Nutzung des Binnenhafens Duisburg als Hinterland-Hub der Westhäfen hin. Die jüngsten Bemühungen bzw. Programme der Seehäfen zur Erhöhung des Eisenbahnanteils beim Modal Split des Seehafen-Hinterlandverkehrs spiegeln sich derzeit noch nicht in der amtlichen Statistik wider.

Duisburg als Hinterland-Hub

Seitens befragter Marktteilnehmer wurde im 1. Halbjahr 2015 weiterhin von einem hohen Wettbewerbsdruck im unbegleiteten Kombinierten Verkehr berichtet. Intermodal habe sich dieser vor allem durch das Zusammenspiel aus Lokführerstreiks und dem im Vergleich zur Straße stärkeren Anstieg der Erzeugerpreise ergeben. Hierdurch sei es insbesondere bei der Deutsche Bahn AG zu spürbaren, teils nachhaltigen Kundenverlusten bzw. Verlagerungseffekten gekommen. Intramodal hätten nach Angaben von Marktteilnehmern vor allem große Operateure im maritimen Verkehr zu einem erhöhten Wettbewerb um die rückläufigen Aufkommensmengen beigetragen, was sich auch im unterdurchschnittlichen Preisniveau widerspiegelt habe. Hiervon profitierten in erster Linie Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Traktionsleistungen den qualitativen Ansprüchen der Auftraggeber genügten, insbesondere in Bezug auf die weiterhin als schlecht beschriebene Pünktlichkeit. Nach Angaben der Deutsche Bahn AG erreichten nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kombinierten Verkehr in den ersten Monaten des Jahres 2015 einen Marktanteil von mehr als 50 %.<sup>22</sup>

Wettbewerb

<sup>22</sup> Vgl. hierzu Deutsche Bahn AG: Zwischenbericht Januar - Juni 2015.

Aufgrund eines deutlich reduzierten Zugangebotes zeigte sich die Anzahl der auf der RoLa zwischen Regensburg und Trento im 1. Halbjahr 2014 beförderten Fahrzeuge noch stark rückläufig. Im 1. Halbjahr 2015 wurde die Anzahl der Züge hingegen konstant gehalten. Die Anzahl der auf der RoLa zwischen Regensburg und Trento beförderten Fahrzeuge belief sich nach Angaben der Bayernhafen GmbH im 1. Halbjahr 2015 auf rund 5.000 Fahrzeuge. Im Zuge einer im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht verringerten Auslastung reduzierte sich das Aufkommen damit um rund 4 %. Die Rückgänge zeigten sich insbesondere bei den Verkehren in Richtung Italien. Auf der von der Ralpin AG angebotenen Verbindung zwischen Freiburg und Novara (Italien) gingen die Beförderungen ebenfalls zurück, nach Unternehmensangaben wurden ca. 50.000 Einheiten befördert.

Aufkommensentwicklung bei der RoLa

## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erhöhte sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 3,6 Mio. t bzw. 3,2 % auf insgesamt rund 116,4 Mio. t. Damit verzeichnete die Binnenschifffahrt bezogen auf die Tonnage ihr bestes erstes Halbjahr seit dem Jahr 2008 (siehe hierzu auch Schaubild 14). Ursächlich war vor allem der deutliche Anstieg der Beförderungsmenge von flüssigen Massengütern, insbesondere von Mineralölzeugnissen. Des Weiteren erhöhte sich das Stückgutaufkommen deutlich. Die Transportmengen von Schüttgütern und Containern nahmen im Vergleichszeitraum ebenfalls zu. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um rund 1,7 Mrd. tkm bzw. 5,8 % auf rund 30,4 Mrd. tkm. Der Anstieg der Verkehrsleistung war hauptsächlich auf eine Zunahme der Beförderungen von Mineralölzeugnissen sowie von landwirtschaftlichen Erzeugnissen zurückzuführen.

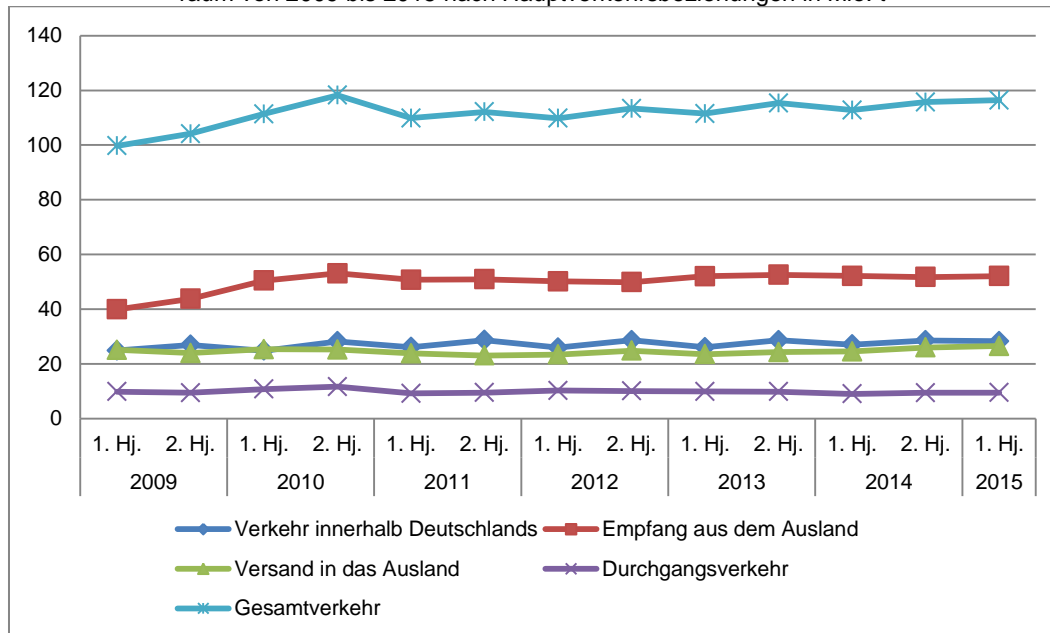
Mengen- und Leistungswachstum

Am deutlichsten erhöhte sich im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum mit einem Anstieg von knapp 1,9 Mio. t bzw. 10,6 % die Beförderungsmenge in der Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“. Die Güterabteilung „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ verbuchte im Vergleichszeitraum einen Aufkommenszuwachs von annähernd 0,8 Mio. t bzw. 9,6 %. Des Weiteren verzeichneten in der ersten Jahreshälfte 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 die Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ und „Metalle und Metallerzeugnisse“ absolute Aufkommenssteigerungen in Höhe von jeweils rund 0,4 Mio. t. Die Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse etc.“ verbuchte indes im 1. Halbjahr 2015 einen Rückgang der Beförderungsmengen um rund 0,3 Mio. t bzw. 2,5 %. Außerdem nahm im Vergleichszeitraum das Transportaufkommen in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden u. ä.“, „Metalle und Metallerzeugnisse“, „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ jeweils um rund 0,1 Mio. t ab. In allen übrigen – men-

Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen

genmäßig eher weniger bedeutenden – Güterabteilungen war in der ersten Jahreshälfte 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine unterschiedlich stark ausgeprägte positive Entwicklung der Beförderungsmenge zu beobachten.

**Schaubild 14:** Halbjährliche Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2009 bis 2015 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Verkehrsleistungszuwächse verbuchten in der ersten Jahreshälfte 2015 gegenüber dem 1. Halbjahr 2014 sowohl Schiffe unter deutscher als auch unter ausländischer Flagge. Allerdings erhöhte sich die Verkehrsleistung der Schiffe unter deutscher Flagge mit rund 3,6 % nur unterdurchschnittlich. Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge gemessen an der Verkehrsleistung reduzierte sich damit im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum von 29,2 % auf 28,6 %. Überproportionale Leistungszuwächse im Vergleichszeitraum verzeichneten mit einem Plus von 6,5 % die Schiffe unter niederländischer Flagge. Vom Anstieg des Beförderungsaufkommens im Vergleichszeitraum profitierten ausschließlich Schiffe unter ausländischer Flagge. Schiffe unter niederländischer Flagge verzeichneten im Vergleichszeitraum einen überproportionalen Anstieg der Beförderungsmenge um 4,2 %. Das Transportaufkommen der Schiffe unter deutscher Flagge stagnierte im 1. Halbjahr 2015 hingegen auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Ihr diesbezüglicher Marktanteil verringerte sich gegenüber der ersten Jahreshälfte 2014 um einen Prozentpunkt auf rund 29,0 %.

Marktanteile

Die Umschlagsentwicklung fiel in den einzelnen Wasserstraßengebieten im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 unterschiedlich aus. Den höchsten prozentualen Umschlagszuwachs verzeichnete mit 18,7 % das Elbegebiet. Neben dem Hafen Hamburg (+ 16,5 %) trugen hierzu vor allem die Häfen Magdeburg (+ 35,9 %) und Brunsbüttel (+ 40,2 %) bei. Das Rheinstromgebiet verbuchte mit rund 2,8 Mio. t den höchsten absolu-

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten



ten Umschlagsanstieg. Dies entsprach einer Steigerung um 3,3 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der Güterumschlag im größten deutschen Binnenhafen Duisburg erhöhte sich um knapp 1,2 Mio. t bzw. 4,4 %. Die höchsten prozentualen Wachstumsraten beim Güterumschlag der großen Häfen im Rheinstromgebiet wiesen der Hafen Karlsruhe mit 19,6 % bzw. rund 0,6 Mio. t und der Hafen Andernach mit 14,3 % bzw. rund 0,2 Mio. t auf. Der Güterumschlag in den übrigen mengenmäßig bedeutenden Häfen im Rheinstromgebiet wuchs überwiegend im unteren einstelligen Prozentbereich. Die Wasserstraßengebiete Brandenburg (+ 19,2 %) und Berlin (+ 11,9 %) verbuchten in der ersten Jahreshälfte 2015 deutliche Umschlagssteigerungen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der Güterumschlag im Wesergebiet entwickelte sich mit einem Plus von 2,0 % ebenfalls positiv. Im Mittellandkanalgebiet (- 2,6 %) und im westdeutschen Kanalgebiet (- 2,0 %) fielen indes die Umschlagsergebnisse im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum schlechter aus. Ein deutlicher Rückgang des Güterumschlags war in der ersten Jahreshälfte 2015 mit 22,2 % bzw. annähernd 0,6 Mio. t im Donaugebiet zu beobachten. Im mit Abstand umschlagsstärksten Donauhafen Regensburg ging der Güterumschlag im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2014 deutlich um 44,1 % zurück. Beeinträchtigt wurde die Binnenschifffahrt auf der Donau u. a. durch zeitweise niedrigere Wasserstände als im 1. Halbjahr 2014 sowie mehrwöchige planmäßige Schleusensperrungen zur Durchführung umfangreicher Wartungs-, Unterhaltungs- und Inspektionsarbeiten im April und Mai 2015. Im mengenmäßig relativ unbedeutenden Wasserstraßengebiet Mecklenburg-Vorpommern sank der Güterumschlag in der ersten Jahreshälfte 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um 14,5 %.

Das Beförderungsaufkommen zwischen deutschen Häfen erhöhte sich in der ersten Jahreshälfte 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,6 % auf rund 28,3 Mio. t (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 8). Ursächlich hierfür war insbesondere ein starker Anstieg der Beförderungsmenge von flüssigen Mineralölerzeugnissen. Im Schüttgutbereich waren ebenfalls Aufkommenszuwächse zu verzeichnen. Letztere waren auf deutlich gestiegene Transportmengen von Kohle und Getreide zurückzuführen. Eine noch bessere Gesamtentwicklung im Schüttgutsegment verhinderten Aufkommensrückgänge bei den Beförderungen von Steinen und Erden. Die innerdeutschen Transporte von Containern entwickelten sich ebenfalls positiv. Das Stückgutaufkommen reduzierte sich hingegen im Vergleichszeitraum. Die Verkehrsleistung im Binnenverkehr verzeichnete im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem 1. Halbjahr 2014 einen Anstieg um 8,9 % auf rund 5,8 Mrd. tkm. Hierfür zeichnete vor allem die gestiegene Beförderungsleistung bei den Mineralölerzeugnissen verantwortlich.

Hauptverkehrs-  
verbindungen:  
- Binnenverkehr

**Tabelle 8:** Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem 1. Halbjahr 2014

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2014	1. Hj. 2015		1. Hj. 2014	1. Hj. 2015	
Binnenverkehr	27,1	28,3	+ 4,6	5,4	5,8	+ 8,9
Versand in das Ausland	24,5	26,5	+ 8,1	6,4	7,0	+ 9,6
Empfang aus dem Ausland	52,2	52,1	- 0,1	11,2	11,3	+ 1,5
Durchgangsverkehr	9,0	9,5	+ 5,3	5,8	6,2	+ 7,0
<b>Insgesamt</b>	<b>112,8</b>	<b>116,4</b>	<b>+ 3,2</b>	<b>28,7</b>	<b>30,4</b>	<b>+ 5,8</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Das Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich in der ersten Jahreshälfte 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 8,1 % auf 26,5 Mio. t. Ursächlich hierfür war vornehmlich ein deutlicher Anstieg des Schüttgutaufkommens, u. a. bedingt durch Zuwächse beim Transportaufkommen von Sekundärrohstoffen und Abfällen sowie von Steinen und Erden. Die Beförderungsmengen von Stückgütern und Containern nahmen im Vergleichszeitraum ebenfalls zu. Das Aufkommen von flüssigem Massengut legte indes im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum nicht zu. Die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 9,6 % auf 7,0 Mrd. tkm.

- Grenzüberschreitender Versand

Während die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Empfang in der ersten Jahreshälfte 2015 mit rund 52,1 Mio. t in etwa auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums stagnierte, erhöhte sich die Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum um 1,5 % auf rund 11,3 Mrd. tkm. Beim grenzüberschreitenden Empfang wurde ein deutlicher Aufkommenszuwachs bei den flüssigen Massengütern, insbesondere bei den Mineralölzeugnissen, von Aufkommensrückgängen bei verschiedenen Schüttgütern, wie beispielsweise Getreide und Düngemittel, überkompensiert.

- Grenzüberschreitender Empfang

Die Transportmenge im Durchgangsverkehr nahm im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um 5,3 % auf 9,5 Mio. t zu; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 7,0 % auf 6,2 Mrd. tkm. Der Aufkommenszuwachs war hauptsächlich auf gestiegene Stückgutmengen zurückzuführen. Des Weiteren wiesen die Schüttgüter insgesamt eine positive Mengenentwicklung auf. In diesem Marktsegment standen jedoch sehr deutlichen Aufkommenssteigerungen bei den Getreidebeförderungen Rückgänge bei den Kohletransporten gegenüber. Sowohl das Transportaufkommen von flüssigem Massengut als auch von Containern verringerte sich im Vergleichszeitraum. Deutliche Transportmengenwachse zeigten sich vor allem bei Durchgangsverkehren aus den Niederlanden und Belgien in die Schweiz sowie aus Frankreich in die Niederlande. Bezogen auf die Beförderungsmenge betrug der Anteil der Verkehre zwischen den Niederlanden und Frankreich an den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2015 knapp

- Durchgangsverkehr

40 %. Der diesbezügliche Anteil der Wechselverkehre zwischen den Niederlanden und der Schweiz entsprach gut 22 %. Auf die Wechselverkehre zwischen Belgien und Frankreich entfielen etwa 12 %.

## 5.2 Lage der Binnenschifffahrt

### 5.2.1 Kostenentwicklung

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im 1. Halbjahr 2015 insgesamt eine sehr moderate Kostenentwicklung. Diese stand vor allem unter dem Einfluss geringerer Kosten für Gasöl sowie höherer Personalaufwendungen. Vor dem Hintergrund des weiteren Rückgangs der Notierungen auf den Rohölmärkten gaben die Gasölpreise im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 erneut nach. Insgesamt lag der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl im 1. Halbjahr 2015 knapp 18 % unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Gesunkene Gasölpreise

Die Löhne und Gehälter stiegen hingegen in der ersten Jahreshälfte 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum weiter an. Für die tarifgebundenen Beschäftigten in der Güter- und Fahrgastschifffahrt erhöhten sich die Löhne und Gehälter zum 1. Juli 2014 linear um 2,3 %, bevor sie zum 1. Juli 2015 um weitere 1,1 % anstiegen. Damit fielen die tariflich vereinbarten Lohnsteigerungen für das fahrende Personal in der deutschen Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr höher aus als der Anstieg der durchschnittlichen Verbraucherpreise in Deutschland. Letzterer bewegte sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2014 bei 0,9 %. Es kam mithin zu realen Lohnsteigerungen. Da die Tariflöhne des fahrenden Personals in der deutschen Binnenschifffahrt über dem gesetzlichen Mindestlohn liegen und nach Aussage von Gesprächspartnern der Marktbeobachtung die gezahlten Stundenlöhne der nicht tarifvertraglich gebundenen Unternehmen in der Regel bereits vor der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns ebenfalls über der Lohnuntergrenze in Höhe von 8,50 Euro pro Stunde lagen, hatte die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns zum 1.1.2015 nach Informationen des Bundesamtes keine nennenswerten Auswirkungen auf das in Rede stehende Lohnniveau. Allerdings erhöhten sich nach Informationen des Bundesamtes die Bürokratiekosten vieler Unternehmen durch die sich aus dem Mindestlohngesetz ergebenden Pflichten zur Aufzeichnung der Arbeitszeiten an Bord der Schiffe sowie aufgrund von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Auftraggeberhaftung.

Gestiegen Löhne und Gehälter

Die Kosten für Wartung und Instandsetzung sind nach Angaben von Marktteilnehmern im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum teilweise gestiegen. Nicht wenige Schiffseigner waren allerdings aus finanziellen Gründen weiterhin bestrebt, Reparatur- und Wartungsarbeiten auf das Notwendigste zu beschränken bzw. Wartungsintervalle im Rahmen der Möglichkeiten zu strecken. Nach Angaben von Marktteilnehmern sei eine Kreditaufnahme – etwa zur Finanzierung von Reparaturen oder Mo-

Sonstige Kosten

denisierungsinvestitionen – aufgrund einer zurückhaltenden Kreditvergabepaxis vieler Bank- und Kreditinstitute in Teilen weiterhin schwierig. Die Finanzierungskosten bewegten sich im 1. Halbjahr 2015 weitestgehend unverändert auf dem niedrigen Vorjahresniveau.

### 5.2.2 Trockengüterschifffahrt

Die Beförderungsmenge in der Trockengüterschifffahrt erhöhte sich in der ersten Jahreshälfte 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 2,3 Mio. t bzw. 2,6 % auf insgesamt rund 91,0 Mio. t. Besonders positiv fiel im Vergleichszeitraum mit einer Steigerungsrate der Beförderungsmenge von über 10 % die Entwicklung im Stückgutsegment aus. Hervorgehoben wurde von verschiedenen Marktteilnehmern die sehr gute Auftragslage bei den Schwergutbeförderungen im 1. Halbjahr 2015. Das Wachstum im Schwergutbereich wird von einigen Gesprächspartnern des Bundesamtes u. a. mit Transportverlagerungen vom Lkw aufs Binnenschiff aufgrund von Infrastrukturengpässen auf deutschen Straßen begründet. Die Container- und Schüttgutbeförderungen erhöhten sich im Vergleichszeitraum ebenfalls. Letztere trugen mengenmäßig – trotz eines relativ geringen prozentualen Zuwachses – am meisten zu der Aufkommenssteigerung in der Trockengüterschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2015 bei. Die Verkehrsleistung in der Trockengüterschifffahrt nahm im 1. Halbjahr 2015 um knapp 1,1 Mrd. tkm bzw. 4,8 % auf rund 24,5 Mrd. tkm zu. Ursächlich hierfür waren u. a. Zuwächse bei Beförderungen landwirtschaftlicher Erzeugnisse, insbesondere von Getreide.

Mengen- und Leistungszuwachs

Die Kapazitätsauslastung des vorhandenen Schiffsraumes stellte sich aufgrund des Aufkommenszuwachses im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum besser dar. Dennoch bestand der Laderaumüberhang auf dem Mittel- und Niederrhein in der ersten Jahreshälfte 2015 fort, da das Kapazitätsangebot bei den großen Schiffseinheiten weiterhin die Nachfrage übertraf. Die Kapazitätsauslastung bei den kleineren Schiffseinheiten – die vorwiegend außerhalb des Rheinstromgebiets eingesetzt werden – war nach Informationen des Bundesamtes wesentlich besser als bei den großen Schiffseinheiten. Von verschiedenen Marktteilnehmern wurde erneut berichtet, dass am Oberrhein, insbesondere für Talfahrten, der Schiffsraum zunehmend knapper werde. Eine Kleinwasserperiode, die Mitte Juli begann, führte im 2. Halbjahr 2015 zu einer erhöhten Nachfrage nach Schiffsraum in der Trockengüterschifffahrt. Nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes hätten Binnenschiffe aufgrund des Niedrigwassers teilweise nur noch zur Hälfte beladen werden können.

Kapazitätsauslastung

In der ersten Jahreshälfte 2015 waren überwiegend gleichbleibende oder höchstens leicht gestiegene Grundfrachten (Frachten ohne Gasöl- und Kleinwasserzuschläge) zu beobachten. Kontrakte beinhalten zumeist eine Gasölklausel. Im Falle von Einsparungen bei den Gasölkosten müssen diese von den Befrachern mithin nach einer vereinbarten

Frachtniveau

Gasölstaffel an die Verloader weitergegeben werden. Aufgrund der gesunkenen Gasölpreise mussten Befrachtungsunternehmen nach eigenen Angaben im 1. Halbjahr 2015 teilweise Abschläge hinnehmen. Bei Neuabschlüssen ausgelaufener Verträge stiegen nach Angaben von Marktteilnehmern die vereinbarten Frachtraten meist nur moderat. Vor allem in der Rheinschifffahrt, die von niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen dominiert wird, blieben die Wettbewerbsintensität und der Preisdruck hoch, so dass es trotz der Aufkommenszuwächse nicht zu einem nennenswerten Anstieg der Grundfrachten kam. Neben dem weiterhin bestehenden Laderaumüberhang war eine wesentliche Ursache hierfür, dass insbesondere niederländische Unternehmen, die während der Hochpreisphase im Vorfeld der Finanz- und Wirtschaftskrise neue, große Gütermotorschiffe erworben und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, nach Angaben von Marktteilnehmern weiterhin versuchten, über den Preis Marktanteile zu gewinnen und Umsätze zu generieren, um gegenüber Kreditgebern Umsätze vorweisen und zumindest in Teilen Kapitaldienst leisten zu können. Bei den Tagesfrachten kam es aufgrund der durchgehend relativ guten Schiffbarkeit der Binnengewässer im 1. Halbjahr 2015 im Wesentlichen – wenn überhaupt – nur zu leichten Erhöhungen. Allerdings stellten die nur leicht gestiegenen oder stagnierenden Tagesfrachten, angesichts der im Vergleichszeitraum deutlich gesunkenen Gasölpreise, für die Binnenschifffahrtsunternehmen durchaus eine positive Entwicklung dar. Im Rheinstromgebiet waren die gezahlten Tagesfrachten für Talfahrten weiterhin in der Regel etwas höher als für Bergfahrten. Begründet werden die höheren Frachten in der Talfahrt von Marktteilnehmern mit einem geringeren disponiblen Angebot an Schiffsraum am Oberrhein. In den ARA-Häfen stehe hingegen in der Regel wesentlich mehr freier Schiffsraum für Bergfahrten zur Verfügung. Mit Beginn des Sommers sanken die Pegelstände und es kam zu einer spürbaren Verknappung des Schiffsraums. Dadurch erhöhten sich die Tagesfrachten in der Trockengüterschifffahrt deutlich. Bei Kontraktfrachten mussten vertraglich vereinbarte Kleinwasserzuschläge gezahlt werden.

Bei den Umsätzen und Erträgen der Binnenschifffahrtsunternehmen waren im 1. Halbjahr 2015 – wenn überhaupt – nur moderate Steigerungen zu verzeichnen. Nach Informationen des Bundesamtes konnte der Großteil der Befrachtungsunternehmen und Reedereien seine Umsätze und Erträge gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich erhöhen. Bei den Partikulierunternehmen bestanden weiterhin beträchtliche Unterschiede. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern verzeichneten fest gebundene Partikuliere Umsätze und Erträge, die mindestens auf dem Niveau des Vorjahres, häufig darüber lagen. Die finanzielle Lage vieler frei fahrender Partikuliere, insbesondere vieler Eigner großer, in hohem Maße fremdfinanzierter Gütermotorschiffe, die einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, blieb weiterhin angespannt.

Wirtschaftliche Lage

### 5.2.3 Tankschifffahrt

Nach einem Nachfragerückgang im vergangenen Jahr verbuchte die Tankschifffahrt im 1. Halbjahr 2015 deutliche Zuwächse. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 erhöhte sich die Gesamtbeförderungsmenge um 5,6 % auf 25,4 Mio. t, die Verkehrsleistung nahm um 10,3 % auf 5,9 Mrd. tkm zu. Bei den Beförderungen von flüssigen Mineralölerzeugnissen wie Heizöl und Kraftstoffen zeigten sich im Vergleichszeitraum Mengensteigerungen von 1,5 Mio. t bzw. 11,8 % auf 14,6 Mio. t. Maßgeblich für den Anstieg der Transportnachfrage dürfte u. a. die Zunahme der deutschen Einfuhren von leichtem Heizöl gewesen sein. Nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle erhöhten sich letztere in der ersten Jahreshälfte 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf Tonnenbasis um rund 33,7 %. Sowohl der grenzüberschreitende Empfang als auch die innerdeutschen Beförderungen verbuchten jeweils überproportionale Aufkommenszuwächse in Höhe von 15,6 bzw. 16,1 %. Die Verkehrsleistung bei den Beförderungen von flüssigen Mineralölerzeugnissen erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 0,6 Mrd. tkm bzw. 22,0 % auf 3,5 Mrd. tkm. Insgesamt entfielen im 1. Halbjahr 2015 in der Tankschifffahrt rund 57,5 % der Transportmenge und 60,2 % der Verkehrsleistung auf flüssige Mineralölerzeugnisse. Im Gegensatz zum Mineralölsektor entwickelte sich die Verkehrsnachfrage aus dem Bereich der chemischen Industrie im 1. Halbjahr 2015 in der Tendenz leicht rückläufig. Tankschiffe, die im Vorjahr aufgrund der schlechten Auftragslage im Mineralölsegment in den Bereich der Chemietransporte oder in Fahrtgebiete außerhalb des Rheinkorridors verlagert wurden, setzten die Unternehmen in der Regel in diesem Jahr wieder für den Transport von Mineralölerzeugnissen im Rheinstromgebiet ein. Trotz der im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum verbesserten Transportnachfrage aus dem Mineralölsektor bestand nach Einschätzung von Marktteilnehmern in der Tankschifffahrt weiterhin ein Überhang an Transportkapazitäten. Mit einem Abbau der Überkapazitäten und einer damit einhergehenden Entspannung der Wettbewerbssituation rechnen Marktteilnehmer frühestens ab dem Jahr 2016, wenn für den Transport weiterer Stoffe, u. a. Benzin bzw. Ottokraftstoffe, der Einsatz von Doppelhüllenschiffen gesetzlich vorgeschrieben sein wird.

Auftrags- und  
Beschäftigungslage

Die im 1. Halbjahr 2015 gestiegene Transportnachfrage im Mineralölbereich bedingte nach Informationen des Bundesamtes einen leichten Anstieg der Tagesfrachten. Vor dem Hintergrund deutlich gesunkener Gasölpreise in der ersten Jahreshälfte 2015 war der moderate Anstieg der Tagesfrachten aus Sicht der Tankschifffahrtsunternehmen durchaus positiv zu bewerten. Bei Neuabschlüssen von Verträgen für die Beförderung von Mineralölerzeugnissen mit einer Laufzeit von ein bis zwei Jahren kam es hingegen nach Angaben von Marktteilnehmern in der Regel nicht zu einer Erhöhung der Basisfrachten, also der Frachten ohne Zuschläge. Aufgrund der tendenziell gesunkenen Transportnachfrage im Chemiebereich standen in der ersten Jahreshälfte 2015 sowohl die Tages- als auch die Vertragsfrachten für die Beförderung von chemischen Erzeugnissen unter

Frachtniveau

Druck. Aufgrund von Niedrigwasser kam es in der zweiten Jahreshälfte 2015 zu einer Verknappung des Kapazitätsangebots und einem deutlichen Anstieg der Nachfrage nach Schiffsraum. In der Folge stiegen die Tagesfrachten stark an.

In der Tendenz erhöhten sich die Umsätze und die Erträge der meisten in der Tankschiffahrt tätigen Unternehmen in der ersten Jahreshälfte 2015 leicht. Allerdings stellte sich die finanzielle Lage der Tankschiffahrtsunternehmen weiterhin unterschiedlich dar. Vor allem Unternehmen, die mit jungen, fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen am Markt operieren und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, konnten ihre teils schwierige wirtschaftliche Lage nicht entscheidend verbessern. Unternehmen, die lediglich geringe Finanzierungskosten zu tragen haben und im Vergleich zu vorgenannten Unternehmen deutlich günstigere Kapitalkostenstrukturen aufweisen, profitierten hingegen zumeist stärker von der gegenüber dem Vorjahr verbesserten Auftragslage.

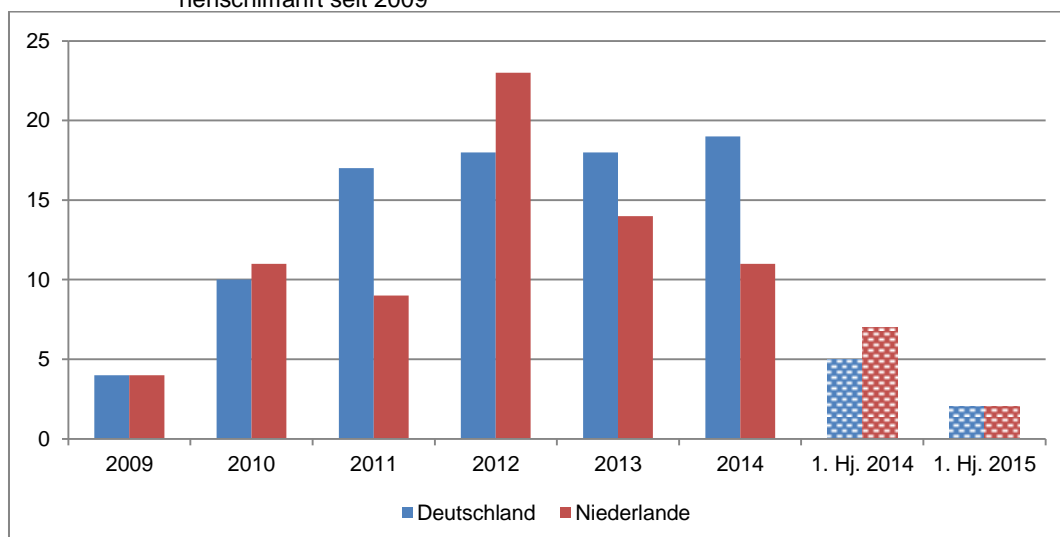
Umsätze und Erträge

#### 5.2.4 Entwicklung der Insolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzen in der deutschen Binnenschiffahrt (Tank- und Trockengüterschiffahrt) sank im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in der ersten Jahreshälfte 2015 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt“ insgesamt zwei Insolvenzverfahren eröffnet. Im 1. Halbjahr 2014 belief sich die Zahl der Insolvenzverfahren insgesamt noch auf fünf, im 1. Halbjahr 2013 noch auf acht (siehe Schaubild 15).

Deutschland

**Schaubild 15:** Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschiffahrt seit 2009



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

In der niederländischen Binnenschiffahrt (Güter- und Schleppschiffahrt) verringerten sich die Insolvenzen in der ersten Jahreshälfte 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ebenfalls. Nach Angaben des niederländischen Statistikamtes gingen

Niederlande

im 1. Halbjahr 2015 insgesamt zwei Binnenschiffahrtsunternehmen in die Insolvenz; in der ersten Jahreshälfte 2014 waren es noch sieben Unternehmen gewesen. Nach wie vor berichten Gesprächspartner des Bundesamtes, dass niederländische Banken weiterhin bestrebt seien, Insolvenzen hochverschuldeter Partikuliere zu vermeiden, um keine Verluste aus Schiffsfinanzierungen realisieren zu müssen.

#### 5.2.5 Kapazitätsentwicklung

Nach aktuellen Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt verringerten sich die Kapazitäten in der deutschen Trockengüterschifffahrt im Jahr 2014 erneut. Die Tragfähigkeit der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge ging im Vergleich zum Jahr 2013 um rund 3,5 % auf 1,11 Mio. t zurück, die Schiffsanzahl reduzierte sich um 41 auf insgesamt 842 Einheiten (siehe hierzu auch Schaubild 16). Die Kapazitäten der Güterschubleichter verringerten sich im Jahr 2014 leicht, während die Anzahl und die Tragfähigkeit sowohl der Güterschleppkähne als auch der Trägerschiffsleichter gegenüber dem Vorjahr jeweils unverändert blieben. Abgewrackt wurden im Jahr 2014 insgesamt 13 – vergleichsweise kleine – Gütermotorschiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 12.800 t. Neu gebaute Gütermotorschiffe wurden im Jahr 2014 unter deutscher Flagge nicht in Dienst gestellt. Insbesondere in der Trockengüterschifffahrt ist die Neigung für Investitionen in neuen Schiffsraum angesichts bestehender Laderaumüberhänge bei großen Schiffseinheiten und eher verhaltener Impulse von der Nachfrageseite weiterhin gering. Marktteilnehmer wiesen darauf hin, dass vor allem viele große Banken mittlerweile kaum noch bereit seien, Kredite für den Neubau von Schiffen sowie für Umbau- und Instandhaltungsmaßnahmen zu vergeben.

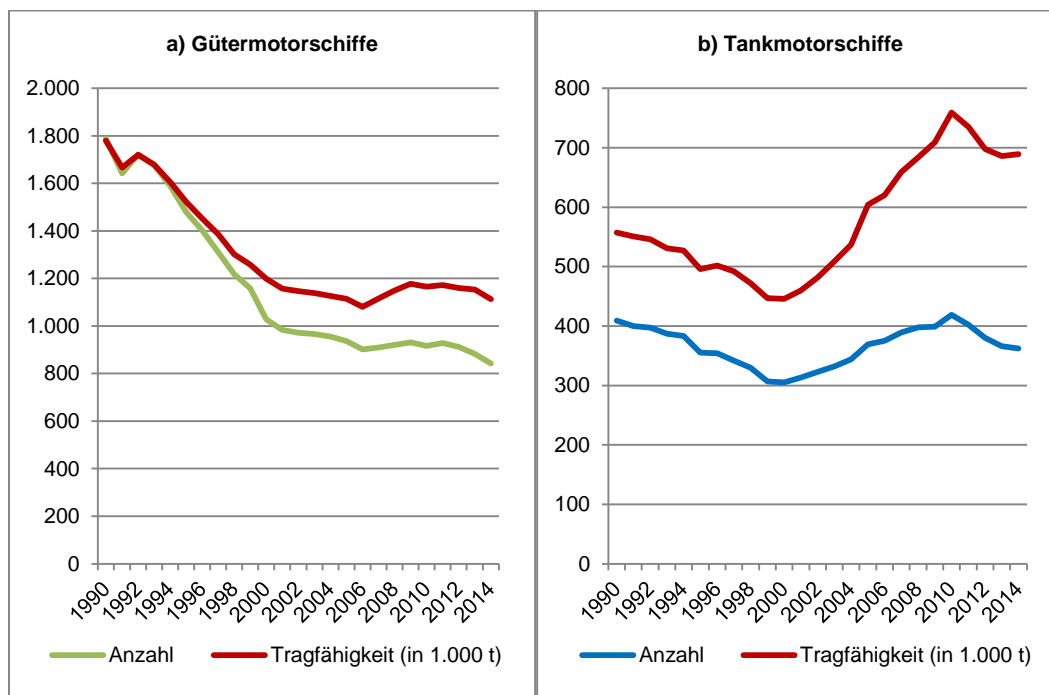
Trockengüterschifffahrt

In der Tankschifffahrt erhöhte sich das Kapazitätsangebot der deutschen Flotte im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr leicht um rund 0,4 % auf 0,73 Mio. t. Zwar reduzierte sich aufgrund von Veräußerungen ins Ausland sowie Abwrackungen die Anzahl der Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge auf insgesamt 362 Einheiten (2013: 366 Einheiten), allerdings verfügten die 6 neuen Tankmotorschiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 12.230 t und die sieben Tankmotorschiffe, die aus dem Ausland erworben wurden, mit einer Gesamttragfähigkeit von 22.091 t, über eine höhere Tragfähigkeit als die Abgänge. Der Anteil der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankschifffahrtsflotte (hier: Tankmotorschiffe und Tankschubleichter, ohne Bunker- und Bilgenentölungsboote) stieg im Jahr 2014 erneut an und betrug zuletzt rund 64 %.

Tankschifffahrt



Schaubild 16: Kapazitätsentwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte (Abb. a) und der deutschen Tankmotorschiffsflotte (Abb. b) im Zeitraum von 1990 bis 2014



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

### 5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Das Gesamtvolumen der Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen verzeichnete im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 einen Anstieg in Höhe von 6,9 % auf knapp 1,27 Mio. TEU. Die Transporte von beladenen Containern erhöhten sich um 3,5 % auf rund 0,82 Mio. TEU. Die Beförderungen von unbeladenen Containern verbuchten einen Zuwachs von 13,7 % auf rund 0,44 Mio. TEU. Die in Containern beförderte Tonnage nahm im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,0 % auf rund 8,97 Mio. t zu.

Anstieg des Containeraufkommens

Der innerdeutsche Containerverkehr erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 12,6 % auf rund 0,13 Mio. TEU; im grenzüberschreitenden Verkehr war ein Zuwachs um 7,9 % auf insgesamt rund 1,00 Mio. TEU zu beobachten (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 9). Hierbei verzeichnete der grenzüberschreitende Versand einen Anstieg in Höhe von 8,6 % auf rund 0,51 Mio. TEU. Der grenzüberschreitende Empfang stieg um 7,2 % auf rund 0,49 Mio. TEU. Im Durchgangsverkehr auf deutschen Wasserstraßen verringerte sich das Containeraufkommen in der ersten Jahreshälfte 2015 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,7 % auf rund 0,13 Mio. TEU.

Hauptverkehrsverbindungen

Der Hamburger Hafen verzeichnete im 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Rückgang beim Containerumschlag um 6,8 % auf rund 4,5 Mio. TEU. Ursächlich hierfür waren u. a. rückläufige Containerverkehre mit China und Russland. Der Hinterlandverkehr Hamburgs mit deutschen Binnenhäfen verbuchte im

Bremische Häfen und Hamburg

Vergleichszeitraum dennoch einen Anstieg in Höhe von rund 13.000 TEU bzw. 27,4 % auf rund 60.000 TEU. Der seeseitige Containerumschlag in den bremischen Häfen verringerte sich, u. a. aufgrund von Umstrukturierungen großer Containerliniendienste, im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem 1. Halbjahr 2014 um 3,5 % auf ca. 2,7 Mio. TEU. In Folge des seeseitigen Umschlagrückgangs nahmen die Containerbeförderungen im Hinterland der bremischen Häfen um rund 10.000 TEU bzw. 33,4 % auf rund 20.000 TEU ab.

**Tabelle 9:** Containerbinnenschiffsverkehr im 1. Halbjahr 2014 und im 1. Halbjahr 2015 nach Hauptverkehrsverbindungen in 1.000 TEU

Verkehrsverbindung	1. Hj. 2014	1. Hj. 2015	Differenz	
			abs.	in %
Binnenverkehr	119	134	15	12,6
<u>davon:</u>				
Deutsche Binnenhäfen - Hamburg	47	60	13	27,4
Deutsche Binnenhäfen - Bremen/Bremerhaven	30	20	- 10	- 33,4
Grenzüberschreitender Verkehr	931	1.005	74	7,9
<u>davon:</u>				
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Rotterdam	397	436	39	9,8
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Antwerpen	363	392	29	8,0
Durchgangsverkehr	135	127	- 8	- 5,7
<b>Insgesamt</b>	<b>1.185</b>	<b>1.266</b>	<b>81</b>	<b>6,9</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Der Containerumschlag im Seehafen Antwerpen erhöhte sich im 1. Halbjahr 2015 gegenüber dem 1. Halbjahr 2014 deutlich um 9,5 % auf 4,8 Mio. TEU. Ursächlich für das Umschlagswachstum war nach Informationen des Bundesamtes u. a. die Strategie der sogenannten 2M-Allianz – in der die Reedereien Maersk und MSC zusammenarbeiten – Schiffsanläufe aus anderen Nordrange-Häfen nach Antwerpen zu verlagern. Dies führte insbesondere zu einem Umschlagsanstieg der Fernostmengen in Antwerpen – nach Einschätzungen von Marktteilnehmern vor allem auf Kosten des Hafens Hamburg, der im Vergleichszeitraum entsprechende Umschlagsrückgänge verzeichnete. Im Seehafen Rotterdam wurden in der ersten Jahreshälfte 2015 rund 6,2 Mio. TEU umgeschlagen. Dies entsprach einem Anstieg von rund 3,7 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die positive Entwicklung des Containerumschlags in Antwerpen und Rotterdam spiegelte sich in einem Anstieg des Seehafen-Hinterlandverkehrs der deutschen Binnenhäfen mit den beiden genannten Häfen wider. Bei den Containerbeförderungen zwischen deutschen Binnenhäfen und Antwerpen war im Vergleichszeitraum ein Zuwachs von 8,0 % zu verbuchen. Der Containerverkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und Rotterdam nahm um rund 9,8 % zu. In Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten Marktteilnehmer – wie schon in den Vorjahren – von zum Teil langen Wartezeiten für Binnenschiffe (bis zu drei Tage) an den Containerterminals in Antwerpen und vor allem in Rotterdam.

Seehäfen Antwerpen und Rotterdam

## Anhang A

Tabelle A1: Kabotage und Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird, für die Jahre 2007 bis 2014

Land	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	d 14/13	d 14/07	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
	Kabotage in Mio. tkm								Kabotage-Durchdringungsrate in %										
									Veränd. in %										
Belgien	661,5	873,8	996,2	1.204,2	1.133,1	1.077,4	1.323,3	1.266,7	-4,3	91,5	3,26	4,58	5,36	6,35	6,00	5,59	6,52	6,20	
Bulgarien	16,3	3,0	3,3	1,7	12,6	5,3	18,8	9,4	-49,9	-42,2	0,28	0,04	0,05	0,03	0,19	0,08	0,26	0,14	
Dänemark	268,5	371,3	305,6	412,9	323,4	348,5	355,4	330,9	-6,9	23,3	2,22	3,35	2,96	3,76	2,62	2,76	2,83	2,49	
Deutschland	3.599,8	4.048,5	4.571,7	6.023,1	6.688,0	8.308,2	9.971,3	12.222,8	22,6	239,5	1,36	1,51	1,83	2,33	2,46	3,16	3,74	4,44	
Estland	0,6	2,3	6,5	3,5	2,8	13,5	33,7	2,8	-91,7	402,7	0,03	0,13	0,49	0,25	0,18	0,84	2,07	0,18	
Finnland	47,6	34,4	67,3	86,5	44,2	68,5	54,6	85,9	57,5	80,7	0,18	0,12	0,28	0,34	0,19	0,31	0,26	0,42	
Frankreich	4.788,8	5.339,4	6.162,3	6.352,5	6.127,1	6.310,3	7.415,2	7.710,0	4,0	61,0	2,44	2,85	3,80	3,72	3,51	3,88	4,55	4,85	
Griechenland	149,0	167,6	163,8	211,9	195,8	72,4	131,7	221,3	68,0	48,6	0,68	0,68	0,67	0,83	1,15	0,44	0,90	1,44	
Verein. Königreich	1.539,3	1.711,9	1.231,4	1.271,8	1.039,0	1.047,6	1.056,1	1.422,3	34,7	-7,6	0,95	1,12	0,93	0,91	0,71	0,69	0,75	1,04	
Irland	196,4	170,3	105,3	178,4	164,5	147,2	241,0	153,8	-36,2	-21,7	1,34	1,27	1,23	2,12	2,15	1,95	3,23	1,96	
Italien	1.055,4	1.062,2	1.270,6	1.463,3	1.466,9	1.298,7	1.772,8	1.769,4	-0,2	67,7	0,69	0,69	0,87	0,97	1,14	1,15	1,56	1,70	
Lettland	1,1	8,7	1,5	20,0	8,0	4,6	4,7	17,3	265,6	1.519,1	0,04	0,34	0,07	0,77	0,30	0,18	0,17	0,63	
Litauen	2,1	5,4	14,0	8,5	6,8	6,9	74,4	27,6	-62,9	1.229,3	0,08	0,21	0,53	0,37	0,29	0,28	2,85	0,99	
Luxemburg	7,4	6,6	11,2	15,4	19,5	6,8	7,9	9,7	22,5	30,9	1,34	1,17	2,07	2,60	2,91	0,65	1,01	0,86	
Niederlande	381,7	449,6	419,0	553,6	495,7	501,1	566,9	767,5	35,4	101,1	1,23	1,39	1,32	1,61	1,45	1,57	1,86	2,40	
Österreich	382,0	422,2	295,5	329,4	543,4	717,9	759,0	773,5	1,9	102,5	2,53	2,81	2,14	2,31	3,62	4,84	5,19	5,24	
Polen	17,1	42,9	42,4	180,7	69,5	103,6	68,0	87,4	28,5	411,9	0,03	0,06	0,05	0,22	0,08	0,12	0,07	0,09	
Portugal	42,7	5,3	55,4	55,7	30,3	76,1	45,1	38,9	-13,8	-8,9	0,23	0,03	0,38	0,43	0,24	0,68	0,46	0,37	
Rumänien	34,9	14,8	121,9	31,0	31,2	124,1	48,9	56,8	16,2	62,9	0,15	0,06	0,58	0,26	0,26	0,97	0,39	0,47	
Schweden	799,7	933,4	709,0	1.044,3	1.018,0	794,4	1.240,9	1.340,5	8,0	67,6	2,15	2,40	2,16	3,09	2,96	2,55	3,88	3,34	
Slowakei	49,2	52,4	17,2	40,1	68,4	98,2	84,3	104,8	24,3	113,0	0,87	0,82	0,31	0,77	1,37	1,90	1,81	2,02	
Slowenien	2,1	5,6	4,3	1,8	11,6	8,6	8,2	10,6	29,9	397,3	0,08	0,21	0,19	0,08	0,53	0,46	0,43	0,51	
Spanien	1.408,1	1.185,2	855,0	664,5	703,0	638,6	976,6	1.149,7	17,7	-18,4	0,73	0,67	0,56	0,45	0,49	0,48	0,76	0,89	
Tschechien	87,3	74,8	70,7	171,2	84,0	85,1	63,5	96,1	51,5	10,1	0,55	0,47	0,52	1,15	0,56	0,59	0,41	0,57	
Ungarn	6,9	20,2	42,3	21,2	71,5	49,8	47,2	60,9	29,1	777,4	0,05	0,15	0,35	0,19	0,67	0,54	0,51	0,63	
<b>EU-27 insgesamt</b>	<b>15.545,3</b>	<b>17.011,8</b>	<b>17.543,5</b>	<b>20.347,1</b>	<b>20.356,3</b>	<b>21.913,5</b>	<b>26.369,4</b>	<b>29.736,7</b>	<b>12,8</b>	<b>91,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>EU-15 insgesamt</b>	<b>15.327,8</b>	<b>16.781,7</b>	<b>17.219,3</b>	<b>19.867,6</b>	<b>19.991,9</b>	<b>21.413,7</b>	<b>25.676,9</b>	<b>29.263,0</b>	<b>14,0</b>	<b>90,9</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>EU-12 insgesamt</b>	<b>217,5</b>	<b>230,1</b>	<b>324,2</b>	<b>479,6</b>	<b>366,4</b>	<b>499,7</b>	<b>451,5</b>	<b>473,7</b>	<b>4,9</b>	<b>117,8</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	

Ann.: EU-27: Alle EU-Mitgliedstaaten ohne Kroatien, für das keine Werte vorliegen. EU-15: Alle EU-Mitgliedstaaten, die vor 2004 der EU beigetreten sind. EU-12: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind - ohne Kroatien, für das keine Werte vorliegen. Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen. Für Fahrzeuge aus Griechenland liegen Daten zur Kabotage für die Jahre 2009 bis 2012 sowie 2014 nicht vor.

Quelle: Eurostat (Stand: 06.11.2015). Eigene Berechnungen.

## Anhang B

Tabelle A2: Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern im Zeitraum von 2006 bis 2014

Melde-land	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	d 07/06	d 08/07	d 09/08	d 10/09	d 11/10	d 12/11	d 13/12	d 14/13
	Kabotage in Mio. tkm										Veränderung in %						
Polen	1.272,7	1.097,7	953,8	2.600,9	3.919,9	3.796,6	5.284,6	7.378,8	8.634,2	-13,8	-13,1	172,7	50,7	-3,1	39,2	39,6	17,0
Niederlande	2.171,6	1.999,2	2.562,9	2.266,4	2.673,9	2.498,9	2.445,5	2.466,3	2.571,6	-7,9	28,2	-11,6	18,0	-6,5	-2,1	0,8	4,3
Spanien	853,6	825,3	1.084,6	1.534,5	1.685,1	1.831,7	1.948,9	2.353,4	2.177,0	-3,3	31,4	41,5	9,8	8,7	6,4	20,8	-7,5
Luxemburg	2.133,0	2.247,8	2.181,6	2.340,8	2.071,7	1.844,5	1.396,9	1.763,7	1.943,1	5,4	-2,9	7,3	-11,5	-11,0	-24,3	26,3	10,2
Deutschland	2.273,2	2.546,4	2.780,6	1.784,6	1.975,3	2.028,0	1.763,6	1.789,3	1.774,6	12,0	9,2	-35,8	10,7	2,7	-13,0	1,5	-0,8
Bulgarien	204,0	89,5	136,9	654,8	866,5	764,4	1.015,6	1.178,0	1.536,4	-56,1	53,0	378,1	32,3	-11,8	32,9	16,0	30,4
Portugal	714,2	927,4	886,2	494,2	652,7	824,5	903,8	1.189,7	1.457,5	29,8	-4,4	-44,2	32,1	26,3	9,6	31,6	22,5
Rumänien	k.A.	k.A.	97,4	92,6	66,4	207,1	504,9	1.007,9	1.402,7	-	-	-4,9	-28,3	211,8	143,8	99,6	39,2
Tschechien	85,6	247,9	293,5	364,4	545,5	937,4	1.219,0	1.344,0	1.371,0	189,8	18,4	24,2	49,7	71,8	30,0	10,3	2,0
Slowakei	125,3	216,0	264,4	350,5	527,6	646,5	831,6	859,7	1.138,2	72,5	22,4	32,6	50,5	22,5	28,6	3,4	32,4
Ungarn	80,0	125,8	167,5	284,7	420,6	550,0	690,4	878,5	1.000,2	57,3	33,2	70,0	47,7	30,8	25,5	27,3	13,9
Belgien	1.552,2	1.529,4	1.545,5	1.457,7	1.363,4	1.098,8	947,5	944,3	953,0	-1,5	1,1	-5,7	-6,5	-19,4	-13,8	-0,3	0,9
Slowenien	264,1	250,2	388,6	360,3	407,4	503,3	475,1	550,6	653,2	-5,3	55,3	-7,3	13,1	23,5	-5,6	15,9	18,6
Österreich	716,7	686,3	642,0	643,5	609,1	497,6	514,1	611,5	577,1	-4,2	-6,5	0,2	-5,3	-18,3	3,3	19,0	-5,6
Litauen	65,8	68,7	75,0	70,1	74,2	81,9	160,3	311,1	506,1	4,3	9,2	-6,5	5,8	10,2	95,8	94,1	62,7
Lettland	29,8	38,8	50,4	158,4	217,4	259,4	330,3	312,4	453,5	30,2	30,0	214,3	37,3	19,3	27,3	-5,4	45,1
Italien	1.021,6	938,8	1.048,6	674,8	538,5	413,8	359,7	339,3	451,7	-8,1	11,7	-35,7	-20,2	-23,2	-13,1	-5,6	33,1
Estland	102,1	162,7	216,4	207,4	267,6	272,7	311,0	280,5	366,9	59,3	33,0	-4,2	29,1	1,9	14,0	-9,8	30,8
Dänemark	238,6	292,7	254,0	257,1	309,8	370,6	389,4	321,2	360,5	22,7	-13,2	1,2	20,5	19,6	5,1	-17,5	12,2
Frankreich	523,3	569,3	429,0	332,8	346,6	313,0	250,4	297,4	299,1	8,8	-24,6	-22,4	4,1	-9,7	-20,0	18,8	0,6
Finnland	88,6	146,6	43,9	49,5	138,4	118,0	110,1	239,4	249,9	65,6	-70,0	12,7	179,8	-14,8	-6,7	117,5	4,4
Irland	434,1	417,9	572,7	309,7	347,5	317,6	253,1	216,4	194,7	-3,7	37,0	-45,9	12,2	-8,6	-20,3	-14,5	-10,0
Verein. Königreich	230,9	280,6	243,5	143,1	282,5	254,8	234,9	341,4	189,1	21,5	-13,2	-41,2	97,5	-9,8	-7,8	45,3	-44,6
Schweden	164,3	152,4	222,3	155,8	179,5	144,0	139,8	101,5	99,4	-7,2	45,9	-30,0	15,2	-19,7	-2,9	-27,4	-2,0
Griechenland	88,5	65,1	17,9	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	3,3	k.A.	-26,5	-72,5	-	-	-	-	-	-
<b>EU-27 insgesamt</b>	<b>15.447,9</b>	<b>15.983,4</b>	<b>17.159,4</b>	<b>17.590,8</b>	<b>20.489,6</b>	<b>20.588,2</b>	<b>22.486,2</b>	<b>27.079,6</b>	<b>30.362,2</b>	<b>3,5</b>	<b>7,4</b>	<b>2,5</b>	<b>16,5</b>	<b>0,5</b>	<b>9,2</b>	<b>20,4</b>	<b>12,1</b>
<b>EU-15 insgesamt</b>	<b>13.204,6</b>	<b>13.625,1</b>	<b>14.515,5</b>	<b>12.446,8</b>	<b>13.176,6</b>	<b>12.568,9</b>	<b>11.663,5</b>	<b>12.978,0</b>	<b>13.299,7</b>	<b>3,2</b>	<b>6,5</b>	<b>-14,3</b>	<b>5,9</b>	<b>-4,6</b>	<b>-7,2</b>	<b>11,3</b>	<b>2,5</b>
<b>EU-12 insgesamt</b>	<b>2.243,4</b>	<b>2.358,3</b>	<b>2.644,0</b>	<b>5.144,0</b>	<b>7.313,0</b>	<b>8.019,3</b>	<b>10.822,8</b>	<b>14.101,6</b>	<b>17.062,4</b>	<b>5,1</b>	<b>12,1</b>	<b>94,6</b>	<b>42,2</b>	<b>9,7</b>	<b>35,0</b>	<b>30,3</b>	<b>21,0</b>

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

Quelle: Eurostat (Stand: 06.11.2015). Eigene Berechnungen.



## Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr  
Werderstraße 34  
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80  
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes Dezember 2015

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

**... aktiv für den Güterverkehr**

---