



Bundesamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2016

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtwirtschaftliche Entwicklung</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr</b>	<b>6</b>
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	6
3.1.1	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	6
3.1.2	Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen	7
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	8
3.1.4	Entwicklung der Kabotage	10
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	13
3.2.1	Kosten	13
3.2.2	Beförderungsentgelte	15
3.2.3	Ertragslage	16
3.2.4	Fuhrparkinvestitionen	17
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, -neugründungen und -aufgaben	18
<b>4</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr</b>	<b>20</b>
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	20
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	23
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße	26
<b>5</b>	<b>Binnenschiffsgüterverkehr</b>	<b>31</b>
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	31
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	36
5.2.1	Kostenentwicklung	36
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	37
5.2.3	Tankschifffahrt	39
5.2.4	Entwicklung der Insolvenzen	40
5.2.5	Kapazitätsentwicklung	41
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	42
	<b>Anhang</b>	

## 1 Zusammenfassung

Die deutsche Wirtschaft blieb im 1. Halbjahr 2016 auf Wachstumskurs. Getragen vor allem vom Konsum und vom Außenbeitrag erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 preisbereinigt um rund 2,3 %. Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland legten im Vergleichszeitraum zu. Bei der Interpretation der Mautstatistik ist die geänderte Datenbasis aufgrund der letztjährigen Ausweitung der Maut auf weitere Bundesstraßenabschnitte sowie Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t zu beachten. Insgesamt stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 13,3 % auf rund 16,2 Mrd. km. Dabei erreichte der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen bereits rund 42,5 %. Mit einem Plus von rund 12,8 % wiesen mautpflichtige Fahrzeuge aus Deutschland im Vergleichszeitraum leicht unterdurchschnittliche Fahrleistungszuwächse auf. Kabotagebeförderungen in Deutschland nahmen im Jahr 2015 weiter zu. Allerdings schwächte sich die Zunahme im Vergleich zu den Vorjahren mit einem Plus von nur noch 2,1 % ab. Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten verbuchten erneut überproportionale Zuwächse. Der Anteil polnischer Fahrzeuge an der gesamten Kabotageleistung in Deutschland erreichte erstmals über 50 %. Durchgeführt werden Kabotagebeförderungen mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen. Daten aus der Güterkraftverkehrsstatistik zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen liegen für das 1. Halbjahr 2016 gegenwärtig nicht vor.

Straßengüterverkehr

Das deutsche Transportgewerbe verzeichnete im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 ein weitgehend konstantes Gesamtkostenniveau. Trotz eines tendenziellen Anstieges lagen die Kraftstoffpreise im 1. Halbjahr 2016 deutlich unter dem Vorjahresniveau. Hingegen stiegen die Personalaufwendungen. Im Rahmen der Personalbindung und -neueinstellung wurden dabei gerade im Fahrerbereich zum Teil übertarifliche Lohnsteigerungen gewährt. Die Beförderungsentgelte gingen im 1. Halbjahr 2016 insgesamt leicht zurück, wobei die Rückgänge im Fernverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr höher ausfielen als im Nahbereich. Ein Grund ist der anhaltende Wettbewerbsdruck durch mittel- und südosteuropäische Transportunternehmen. Der größte Teil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen hielt sein operatives Ergebnis im 1. Halbjahr 2016 mindestens auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Es erzielten deutlich mehr Transportdienstleister eine Verbesserung des Betriebsergebnisses als eine Verschlechterung. Begründet wurde dies vor allem mit einer positiven Umsatzentwicklung. Die Umsatzrenditen im Transportbereich bewegten sich weiterhin überwiegend zwischen 1 % und 3 %, im Segment der hochwertigen logistischen Zusatzleistungen üblicherweise deutlich darüber. Fuhrparkseitig überwogen erneut die Ersatzinvestitionen; Erweiterungsinvestitionen wurden zumeist nur bei Neugeschäften getätigt. Die Unternehmensinsolvenzen im deutschen Transportgewerbe gingen angesichts der stabilen Konjunkturlage und eines günstigen Zinsumfelds, das zum Teil zu Umschuldungen genutzt wurde, leicht zurück.

Betriebswirtschaftliche  
Entwicklung

Der Schienengüterverkehr verzeichnete im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 Aufkommens- und Leistungszuwächse in Höhe von 2,0 % bzw. 4,8 % und glich damit die letztjährigen streikbedingten Rückgänge weitgehend aus. Während DB Cargo in Deutschland erneut Verkehrsleistungsrückgänge verzeichnete, entwickelten sich die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen überdurchschnittlich. Abermaligen Rückgängen im Binnenverkehr – vor allem bei Beförderungen von chemischen Erzeugnissen und Mineralerzeugnissen – standen in der ersten Jahreshälfte 2016 Steigerungen im grenzüberschreitenden Empfang und Versand sowie im Durchgangsverkehr gegenüber. Das Wachstum war im Wesentlichen dem Kombinierten Verkehr geschuldet, der sowohl in Bezug auf die Anzahl der beförderten Ladeeinheiten als auch das Mengenaufkommen und die Verkehrsleistung zweistellige prozentuale Wachstumsraten aufwies. Entwicklungshemmend wirkten weiterhin die angespannte Personalsituation bei den Lokführern sowie die hohe Auslastung des rollenden Materials. Vor dem Hintergrund eines intensiven intra- und intermodalen Wettbewerbs gelang es Eisenbahnverkehrsunternehmen (E-VU) nur vereinzelt, Entgeltsteigerungen durchzusetzen. Die Gesamtkosten bewegten sich angesichts geringerer Diesel- und Energiekosten und höherer Personal- und Trassenkosten sowie Belastungen durch baustellenbedingte Umwegverkehre im 1. Halbjahr 2016 in etwa auf dem Niveau des 1. Halbjahres 2015. Die Umsätze der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen EVU bewegten sich weitgehend auf Vorjahresniveau oder darüber; Einbußen gab es allerdings zumeist auf der Ertragsseite. Mit dem Ziel der Kostensenkung fließen Investitionen aktuell u.a. in die technische Weiterentwicklung von Fahrzeugen sowie den unternehmensübergreifenden Datenaustausch.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt verbuchte im 1. Halbjahr 2016 sowohl Mengen- als auch Leistungsrückgänge. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen die im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 negative Aufkommens- und Leistungsentwicklung in der Trockengüterschifffahrt aufgrund rückläufiger Transportmengen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle, Metallen und Metallerzeugnissen sowie Steinen und Erden. Infolge der geringeren Transportnachfrage sowie deutlich gesunkener Gasölpreise gingen die Frachtraten zurück; die Umsätze und Erträge der Unternehmen der Trockengüterschifffahrt verringerten sich teilweise deutlich. In der Containerbinnenschifffahrt nahm die Verkehrsleistung nur leicht ab, während die beförderte Tonnage geringfügig anstieg. Umsätze und Erträge der in der Containerbinnenschifffahrt tätigen Unternehmen bewegten sich im 1. Halbjahr 2016 in etwa auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Die Tankschifffahrt verzeichnete im Vergleichszeitraum Mengen- und Leistungszuwächse. Die Frachtraten wiesen ebenso wie die Umsätze und Erträge in der Tendenz leichte Anstiege auf. Die Zahl der Insolvenzen in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt verharrte in der ersten Jahreshälfte 2016 auf niedrigem Niveau. Die Kapazitäten in der deutschen Trockengüterschifffahrt gingen im Jahr 2015 erneut moderat zurück. Die Tragfähigkeit der deutschen Tankschifffahrtsflotte stieg indes im Vergleichszeitraum leicht an, wobei der Anteil der Doppelhüllenschiffe weiter zunahm.

Binnenschifffahrt

## 2 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die deutsche Wirtschaft erwies sich in der ersten Jahreshälfte 2016 insgesamt als sehr robust.<sup>1</sup> Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 preisbereinigt um rund 2,3 %. Wie im Vorjahr kamen positive Impulse auf der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts sowohl vom Produzierenden Gewerbe als auch von den Dienstleistungsbereichen. Die wirtschaftliche Leistung im Produzierenden Gewerbe stieg im 1. Quartal 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal preisbereinigt um 0,8 %, im 2. Quartal 2016 um 4,1 %. Hierzu trugen vor allem das Verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe bei. Der Dienstleistungssektor legte im 1. Quartal 2016 preisbereinigt um 1,4 % und im 2. Quartal 2016 um 2,8 % zu. Der Bereich „Handel, Verkehr, Gastgewerbe“ wies im 1. Quartal 2016 mit einem Plus von 1,2 % unterproportionale Zuwächse, im 2. Quartal 2016 mit einem Plus von 3,8 % überproportionale Zuwächse auf. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts zeigte sich, dass das Wirtschaftswachstum in der ersten Jahreshälfte 2016 vor allem vom Konsum und vom Außenbeitrag getragen wurde. Die privaten Konsumausgaben verzeichneten im 1. Quartal 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal preisbereinigt einen Zuwachs von 1,7 %, im 2. Quartal 2016 stiegen sie um 2,4 %. Dabei gaben die privaten Haushalte in der ersten Jahreshälfte 2016 für alle Verwendungszwecke mehr Geld aus als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die staatlichen Konsumausgaben stiegen im 1. und 2. Quartal 2016 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen preisbereinigt um 4,4 % bzw. 3,9 %. Eine deutliche Zunahme verzeichneten insbesondere die sozialen Sachleistungen. Weiterhin positiv entwickelten sich die Investitionen: Die staatlichen und nicht-staatlichen Bauinvestitionen stiegen im 1. und 2. Quartal 2016 im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresquartal preisbereinigt um 2,4 % bzw. 5,1 %, die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – um insgesamt 4,0 % bzw. 4,4 %.

Bruttoinlandsprodukt

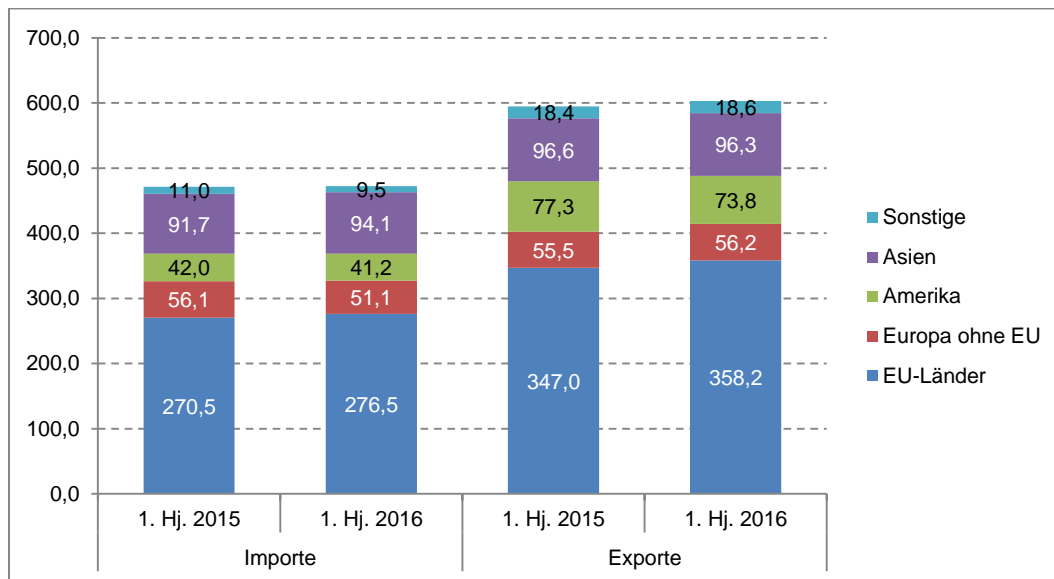
Die positive Entwicklung des deutschen Außenhandels schwächte sich in der ersten Jahreshälfte 2016 deutlich ab. Im 1. Halbjahr 2016 lag der Export mit rund 601,3 Mrd. Euro nominal nur noch um 1,4 % über dem entsprechenden Vorjahreswert; die Importe legten mit rund 472,5 Mrd. Euro lediglich noch um 0,2 % zu. Wie Abbildung 1 verdeutlicht, entfiel der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels im 1. Halbjahr 2016 auf die EU-Länder, gefolgt von Asien und Amerika. Mit rund 358,2 Mrd. Euro stiegen die Exporte in andere EU-Staaten im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 3,2 %, die Einfuhren erhöhten sich um 2,2 % auf 276,5 Mrd. Euro. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, nahm im Vergleichs-

Außenhandel

<sup>1</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Braakmann, Albert/Hauf, Stefan: Bruttoinlandsprodukt in der ersten Jahreshälfte 2016, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 5/2016, S. 31 ff.

zeitraum insgesamt um 3,8 % auf rund 107,3 Mrd. Euro ab. Dabei zeigte sich vor allem eine rückläufige Im- und Exportentwicklung mit Russland.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 7 R 1). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der Güterverkehrssektor verzeichnete in der ersten Jahreshälfte 2016 eine heterogene Entwicklung. Während die amtliche Statistik für den Schienengüterverkehr im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung positive Vorzeichen ausweist, verzeichnete die Binnenschifffahrt Rückgänge. Sie verlor damit abermals Anteile am Modal Split. Wie Tabelle 1 zu entnehmen ist, sank die Transportmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 2,4 % auf rund 113,6 Mio. t; die Verkehrsleistung reduzierte sich um 6,6 % auf rund 28,4 Mrd. tkm. Mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Empfangs, der leichte Aufkommenszuwächse verbuchte, waren im Vergleichszeitraum auf allen Hauptverkehrsrelationen Mengen- und Leistungsrückgänge zu beobachten. Besonders hoch fielen diese bei den Durchgangsverkehren aus. Im Schienengüterverkehr stiegen die Transportmengen im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 2,0 % auf rund 182,0 Mio. t; die Verkehrsleistung legte um 4,8 % auf rund 58,5 Mrd. tkm zu. Bezogen auf die Verkehrsleistung war dies das beste erste Halbjahr seit 2008. Die Leistungszuwächse resultierten vor allem aus dem grenzüberschreitenden Versand und den Durchgangsverkehren. Amtliche Daten zur Aufkommens- und Leistungsentwicklung im Straßengüterverkehr sind für das Jahr 2016 noch nicht verfügbar (siehe hierzu auch Abschnitt 3).

Schienen- und  
Binnenschifffahrtsgüterverkehr

Tabelle 1: Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr in Deutschland

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	Veränderung in %	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Schienen-güterverkehr	178,3	182,0	2,0	55,9	58,5	4,8
Binnenschiffsgüterverkehr	116,5	113,6	-2,4	30,4	28,4	-6,6

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Gemäß der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose ist sowohl für das laufende Jahr 2016 als auch in kurzfristiger Perspektive bis 2018 mit einem moderaten Anstieg des Güterverkehrs in Deutschland zu rechnen. Danach soll die Verkehrsleistung im Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2015 gesamtmodal um 2,0 % steigen, die Beförderungsmenge um 0,8 % zulegen. Für die Jahre 2017 und 2018 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr von Verkehrsleistungsanstiegen in Höhe von 1,6 % bzw. 1,0 % und Transportmengen-zuwächsen in Höhe von 0,3 % bzw. 0,1 % ausgegangen. An dem prognostizierten Wachstum sollen alle Landverkehrsträger partizipieren. Mit Zuwachsraten von 2,3 % für das laufende Jahr 2016 sowie 2,1 % bzw. 1,3 % für die beiden Folgejahre fallen die Verkehrsleistungsprognosen für den Straßengüterverkehr dabei am höchsten aus. Bezogen auf die Beförderungsmenge liegen die prognostizierten prozentualen Wachstumsraten für alle Landverkehrsträger in den nächsten beiden Jahren im Null-Komma-Bereich.

Sommerprognose 2016

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

Aus der Güterkraftverkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes liegen derzeit noch keine Daten zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen für das 1. Halbjahr 2016 vor. Die Beschreibung der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2016 beruht aus diesem Grund, wie bereits im Herbst- und Jahresbericht 2015, ausschließlich auf der Mautstatistik des Bundesamtes.

Hinweis

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

Bei der Interpretation der Mautstatistik ist im Folgenden zu berücksichtigen, dass das mautpflichtige Straßennetz mit Wirkung zum 1.7.2015 um mehr als 1.100 km auf Abschnitte von Bundesstraßen erweitert und die Mautpflicht zum 1.10.2015 auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t ausgeweitet wurde, sich mithin die Datenbasis geändert hat. Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland erhöhten sich im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 13,3 % auf insgesamt 16,16 Mrd. km. Mit einem Plus von 12,8 % auf rund 9,50

Fahrleistungs- und Einnahmewachse

Mrd. km wiesen mautpflichtige Fahrzeuge aus Deutschland im Vergleichszeitraum leicht unterdurchschnittliche Fahrleistungszuwächse auf. Ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland reduzierte sich damit geringfügig auf rund 58,8 %. Die Fahrleistungen gebietsfremder Mautfahrzeuge stiegen im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum mit 13,9 % überproportional. Mit rund 6,64 Mrd. km lag ihr Anteil an den Gesamtfahrleistungen in der ersten Jahreshälfte 2016 bei rund 41,1 %. Überdurchschnittliche Fahrleistungssteigerungen verzeichneten dabei im Vergleichszeitraum u.a. Fahrzeuge aus Rumänien (24,5 %), Polen (22,1 %) und Tschechien (12,1 %). Mit rund 2,36 Mrd. km erreichten polnische Mautfahrzeuge in der ersten Jahreshälfte 2016 bereits einen Anteil von rund 14,6 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren stiegen im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 insgesamt um 9,6 % auf rund 2,32 Mrd. Euro. Bei den Inländern ergaben sich Einnahmewachstum um 8,0 % auf 1,34 Mrd. Euro, bei den Gebietsfremden um 11,9 % auf rund 0,98 Mrd. Euro.

**Tabelle 2:** Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	Veränderung in %	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	8,42	9,50	12,8	1,24	1,34	8,0
Ausland	5,83	6,64	13,9	0,88	0,98	11,9
Unbekannt	0,01	0,02	110,9	-	-	-
Insgesamt	14,27	16,16	13,3	2,12	2,32	9,6

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

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

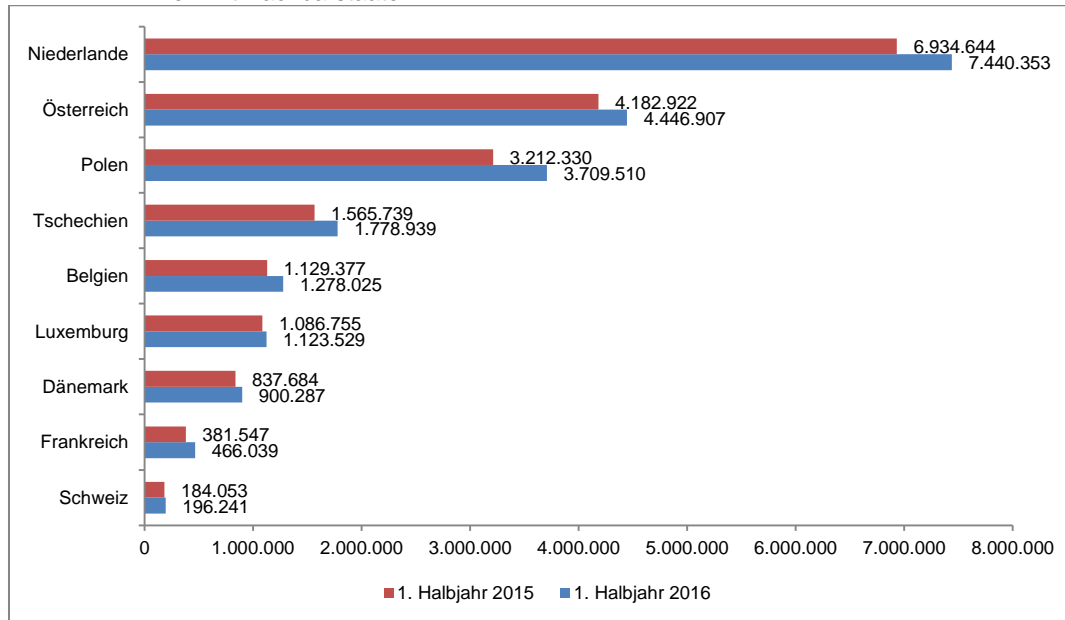
Die Anzahl der ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Fahrzeuge an den deutschen Grenzübergängen stieg im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 9,4 % auf rund 21,3 Mio. Abbildung 2 stellt die Gesamtanzahl der Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge differenziert nach Nachbarstaaten dar. Demnach nahmen im Vergleichszeitraum die Ein- und Ausfahrten an allen Grenzen zu. Mit insgesamt rund 7,4 Mio. erfolgten die meisten Ein- und Ausfahrten in der ersten Jahreshälfte 2016 über die erfassten deutsch-niederländischen Grenzübergänge. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies ein Plus von 7,3 %. Die größten prozentualen Steigerungen wiesen die erfassten Grenzübergänge mit Frankreich (22,1 %), Polen (15,5 %) und Tschechien (13,6 %) auf. Der Anstieg der Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge deutet in Verbindung mit der Zunahme des deutschen EU-Außenhandels auf ei-

Ein- und Ausfahrten  
nach Nachbarstaaten



nen Anstieg des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie der Transitfahrten durch Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2016 hin.

**Abbildung 2:** Anzahl der Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge differenziert nach Grenzen mit Nachbarstaaten



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Mit rund 5,5 Mio. Ein- und Ausfahrten passierten Mautfahrzeuge aus Polen im 1. Halbjahr 2016 am häufigsten die erfassten deutschen Grenzübergänge. Es folgten Fahrzeuge aus Deutschland (3,8 Mio.), den Niederlanden (2,5 Mio.), Tschechien (1,6 Mio.) und Rumänien (1,2 Mio.). Allein auf die fünf genannten Nationalitäten entfielen in der ersten Jahreshälfte 2016 kumuliert rund 68,3 % aller mautpflichtigen Fahrten über die erfassten Grenzen. Deutliche Unterschiede bestehen bei den einzelnen Nationalitäten in Bezug auf den geographischen Aktionsraum. Während rund 90,1 % der Ein- und Ausfahrten niederländischer Mautfahrzeuge über die deutsch-niederländische Grenze erfolgten, waren lediglich 54,6 % bzw. 55,6 % der Ein- und Ausfahrten polnischer bzw. tschechischer Fahrzeuge den Grenzen zwischen Deutschland und den beiden jeweiligen Herkunftsländern zuzuordnen. Ferner entfielen in der ersten Jahreshälfte 2016 rund 45,4 % der rumänischen Ein- und Ausfahrten auf die erfassten deutschen Grenzübergänge zu den Benelux-Staaten. Die genannten Werte deuten auf eine hohe Anzahl von Dreiländerverkehren und Transitfahrten seitens polnischer, tschechischer und rumänischer Mautfahrzeuge hin.

Ein- und Ausfahrten nach Fahrzeugherkunft

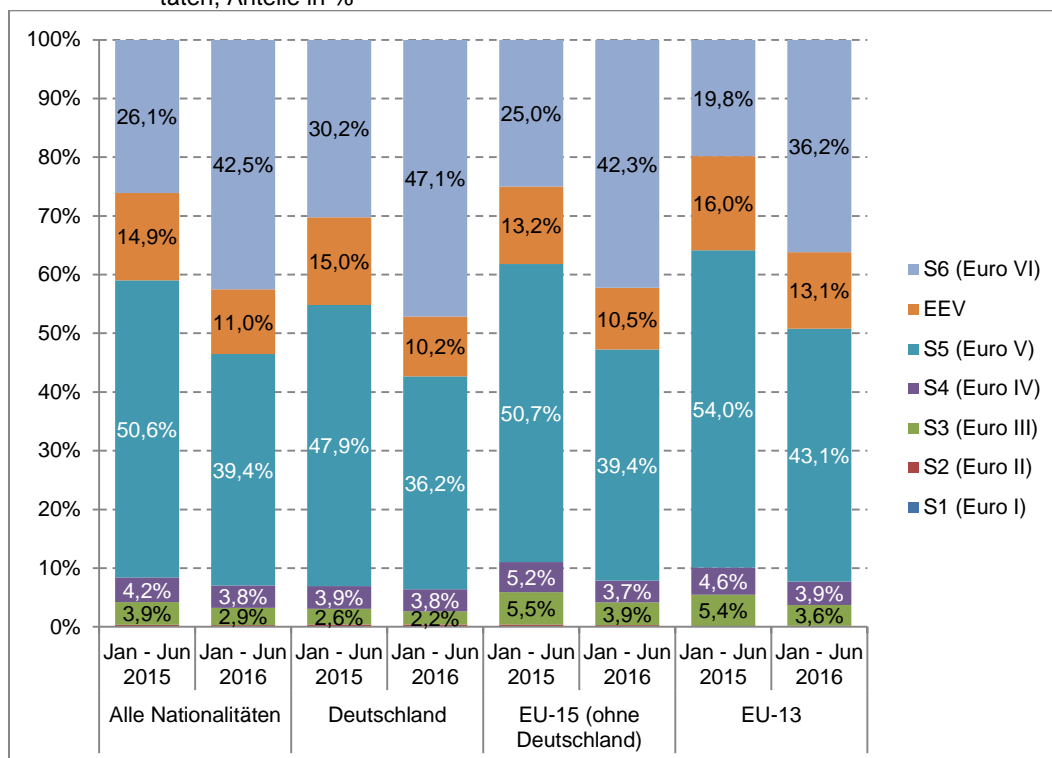
### 3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nahm im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 erneut zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen erhöhte sich im Vergleichszeitraum von rund 26,1 % auf rund 42,5 %. Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken (siehe Abbildung 3). Der Anteil der Fahrleistungen von Mautfahrzeugen der Schadstoffklasse EEV

Anteile umweltfreundlicherer Lkw

ging um 3,9 Prozentpunkte auf rund 11,0 % zurück, jener von Euro V-Fahrzeugen um 11,2 Prozentpunkte auf rund 39,4 %. Mit kumuliert 53,5 % wurden somit im 1. Halbjahr 2016 mehr als die Hälfte aller mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro VI und EEV erbracht. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro III und Euro IV schrumpfte im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 1,4 Prozentpunkte auf rund 6,7 %. Der aufsummierte Anteil von Euro I- und Euro II-Fahrzeugen lag in der ersten Jahreshälfte 2016 lediglich noch bei rund 0,3 %.

**Abbildung 3:** Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Nationalitäten, Anteile in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine länder- bzw. ländergruppenbezogene Betrachtung verdeutlicht, dass deutsche Euro VI-Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2016 bereits einen überdurchschnittlichen Fahrleistungsanteil von rund 47,1 % erreichten. Lediglich Mautfahrzeuge aus Schweden und Dänemark wiesen mit rund 52,9 % bzw. 48,1 % in der ersten Jahreshälfte 2016 noch höhere Anteilswerte auf. Die Fahrleistungsanteile von deutschen Fahrzeugen anderer Schadstoffklassen sanken. So gingen die Fahrleistungsanteile deutscher EEV-Fahrzeuge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 4,8 Prozentpunkte auf 10,2 % zurück; der Anteil von Fahrzeugen mit Euro V-Einstufung sank um 11,7 Prozentpunkte auf rund 36,2 %. Auf die Schadstoffklassen von Euro I bis Euro IV entfiel in der ersten Jahreshälfte 2016 lediglich noch ein kumulierter Anteil von rund 6,4 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Inländern. Der Trend zum Einsatz vergleichsweise umweltfreundlicherer Fahrzeuge zeigt sich länder- bzw. ländergruppenübergreifend. Sowohl bei gebietsfremden Mautfahrzeugen aus den alten EU-Staaten (EU-15 ohne Deutschland) als auch aus den jungen

Entwicklung nach  
Fahrzeugherkunft

Mitgliedstaaten (EU-13) erhöhten sich die Euro VI-Anteile im Vergleichszeitraum deutlich: Bei den Gebietsfremden aus den alten EU-Staaten stiegen sie um 17,3 Prozentpunkte auf 42,3 %, bei den Mautfahrzeugen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten um 16,4 Prozentpunkte auf 36,2 %. In Bezug auf die anderen Schadstoffklassen glichen sich die alten und jungen EU-Mitgliedstaaten ebenfalls weiter an. Mit kumuliert 7,6 % lag der Anteil von Mautfahrzeugen mit einer Einstufung in die Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV bei den Gebietsfremden aus den jungen EU-Mitgliedstaaten in der ersten Jahreshälfte 2016 weiterhin niedriger als bei jenen aus den alten EU-Mitgliedstaaten (7,9 %).

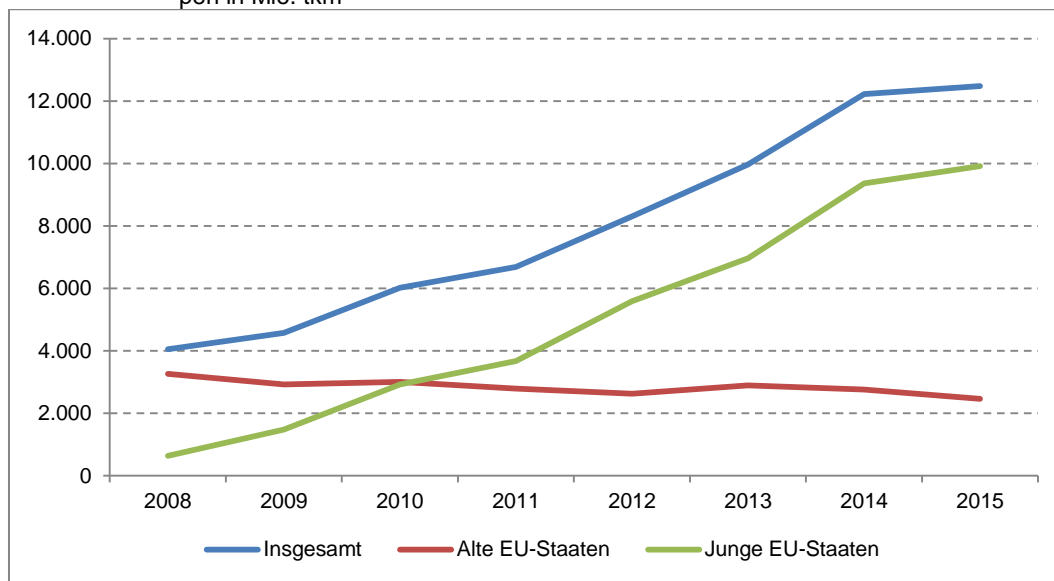
### 3.1.4 Entwicklung der Kabotage

Der Anstieg der Straßenkabotage in Deutschland hat sich im Jahr 2015 im Vergleich zu den Vorjahren deutlich abgeschwächt (siehe Abbildung 4). Nachdem die Kabotage in Deutschland in den Vorjahren zweistellige Zuwachsraten verzeichnete, stieg sie im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr nach den bislang vorliegenden Daten lediglich noch um 2,1 % auf knapp 12,5 Mrd. tkm. Der Trend der letzten Jahre hielt dabei an: Während Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten mit einem Gesamtplus von 5,9 % im Vergleich zum Jahr 2014 erneut überproportionale Zuwächse verbuchten, schnitten Fahrzeuge aus den alten EU-Mitgliedstaaten mit einem Minus von 10,8 % unterdurchschnittlich ab. Mit kumuliert knapp 2,5 Mrd. tkm lag der Anteil letzterer an der gesamten Kabotage in Deutschland im Jahr 2015 nur noch bei rund 19,7 %. Mit Ausnahme von Bulgarien und Tschechien steigerten Unternehmen aus allen jungen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2015 ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Güterverkehr im Vergleich zum Vorjahr. Die höchste absolute Zunahme wiesen Fahrzeuge aus Polen auf. Sie steigerten ihre Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum um über 0,5 Mrd. tkm bzw. 8,7 % auf rund 6,4 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Kabotageleistung in Deutschland erhöhte sich damit um 3,1 Prozentpunkte und erreichte im Jahr 2015 erstmals über 50 %. Die höchsten prozentualen Zuwächse verbuchten im Jahr 2015 Fahrzeuge aus den baltischen Staaten und Slowenien. Während lettische und slowenische Fahrzeuge ihre Verkehrsleistungen im innerdeutschen Straßengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr um rund 45 % steigerten, wiesen litauische und estnische Fahrzeuge sogar Zuwächse von über 60 % auf.<sup>2</sup> In Ermangelung amtlicher Daten aus der Güterkraftverkehrsstatistik sind Aussagen zum Anteil des Kabotageverkehrs am gesamten innerstaatlichen Verkehr in Deutschland für das Jahr 2015 derzeit nicht möglich.

Kabotage in Deutschland

<sup>2</sup> Eine detaillierte Übersicht zur Entwicklung der Kabotage in Deutschland nach Herkunftsstaaten der Fahrzeuge bietet Tabelle A im Anhang.

Abbildung 4: Straßenkabotage in Deutschland im Zeitraum von 2008 bis 2015 nach Ländergruppen in Mio. tkm



Anmerkung: Alte EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die der EU vor 2004 beigetreten sind. Junge EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind. Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen.

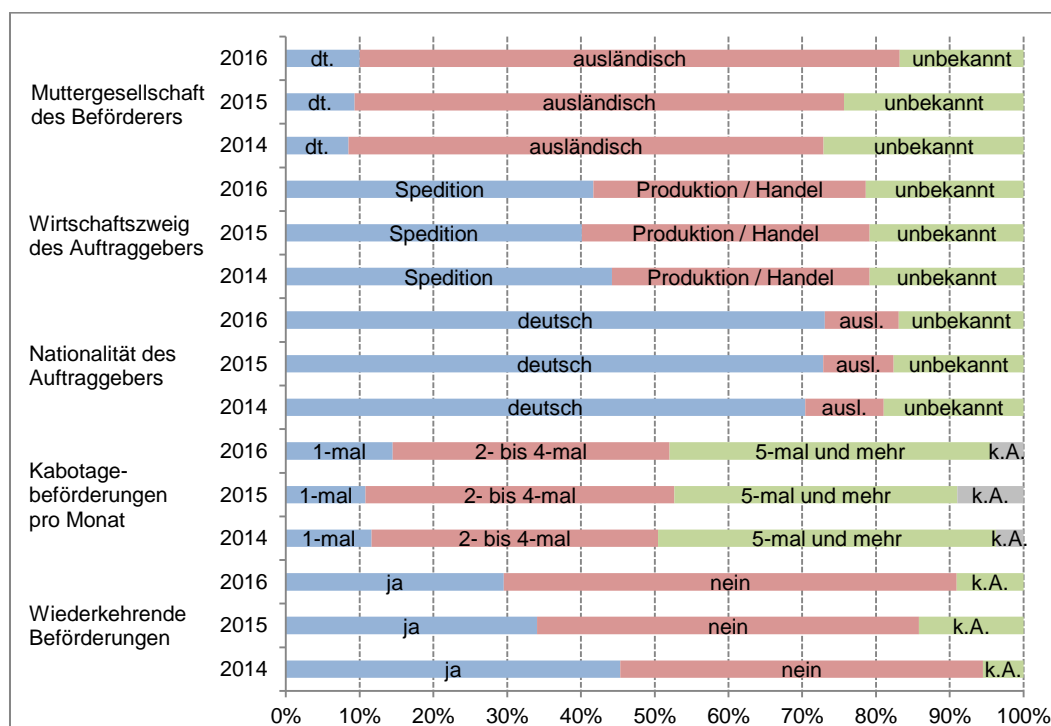
Quelle: Eurostat (Stand: 09.09.2016). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist ein Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslicenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen EU-Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung. Im Jahr 2015 hat das Bundesamt insgesamt rund 183.000 in- und ausländische Fahrzeuge des Güterverkehrs auf die Einhaltung des Güterkraftverkehrsrechts kontrolliert; rund 1.340 Fahrzeuge bzw. rund 0,7 % wurden aufgrund von Kabotageverstößen beanstandet (2014: 0,6 %). Die Zahl der festgestellten Verstöße belief sich auf knapp 1.600. Im 1. Halbjahr 2016 wurden im Rahmen von Straßenkontrollen des Bundesamtes deutschlandweit rund 88.500 Fahrzeuge auf die Einhaltung des Güterkraftverkehrsrechts kontrolliert. Die Zahl der beanstandeten Fahrzeuge aufgrund von Kabotageverstößen belief sich auf rund 660 (Beanstandungsquote: 0,7 %), die Zahl der festgestellten Verstöße auf rund 900. In beiden Erhebungszeiträumen entfiel mehr als die Hälfte aller festgestellten Verstöße auf Fahrzeuge aus Polen. Mit deutlichem Abstand folgten Fahrzeuge aus Rumänien und den Niederlanden. Neben der Nichteinhaltung der höchstzulässigen Anzahl von Kabotagebeförderungen sowie dem Fehlen einer grenzüberschreitenden Beförderung im Vorfeld (siehe oben) standen festgestellte Verstöße sowohl im Gesamtjahr 2015 als auch im 1. Halbjahr 2016 vor allem im Zusammenhang mit dem nicht bzw. nicht ordnungsgemäßen Mitführen erforderlicher Nachweise.

Straßenkontrollen  
des Bundesamtes

Wie in den Vorjahren hat das Bundesamt im Jahr 2016 im Rahmen von Straßenkontrollen die Hintergründe von Kabotagebeförderungen genauer untersucht. Während eines knapp viermonatigen Erhebungszeitraums wurden insgesamt 650 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: 56,9 %), Tschechien (8,6 %), Rumänien (7,4 %), den Niederlanden (4,5 %), Bulgarien (3,4 %), Litauen (2,8 %), der Slowakei (2,6 %) und Ungarn (2,2 %) zugelassen. In rund 10,3 % aller Fälle war die Nationalität des Fahrers nicht identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. Auffallend ist ein vergleichsweise hoher Anteil ukrainischer Fahrer auf polnischen Fahrzeugen. Im Jahr 2016 lag er in der Stichprobe bei rund 8,9 %. Abbildung 5 fasst die Ergebnisse der Erhebung des Jahres 2016 zusammen und stellt sie den Erhebungsergebnissen der Vorjahre gegenüber. Im Mehrjahresvergleich erweisen sich die Ergebnisse als robust.

Abbildung 5: Charakteristika von Kabotagebeförderungen in Deutschland



k.A.: keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

- Kabotagebeförderungen in Deutschland werden weiterhin mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen durchgeführt. Wie im Vorjahr gaben im Jahr 2016 rund 73 % aller befragten Kraftfahrer an, die innerdeutsche Beförderung für einen deutschen Auftraggeber durchzuführen. Rund 10 % der Befragten nannten einen ausländischen Auftraggeber. Die übrigen Fahrer machten hierzu keine Angaben.

Auftraggeber  
- Nationalität

Die Zunahme der Kabotageverkehre in Deutschland ist insoweit in hohem Maße eine Folge der Auftragsvergabe deutscher Unternehmen.

- Bei den Auftraggebern handelt es sich sowohl um Unternehmen der Speditions- und Logistikwirtschaft als auch der verladenden Wirtschaft. Im Jahr 2016 erfolgten Kabotagebeförderungen in knapp 42 % aller Fälle im Auftrag eines Speditionsunternehmens, in rund 37 % aller Fälle im Auftrag eines Produktions- oder Handelsunternehmens. Mit rund 79 % entsprach der kumulierte Wert jenem des Jahres 2015. In den übrigen Fällen blieb der Wirtschaftszweig des Auftraggebers unbekannt. Ein Teil der deutschen Auftraggeber setzt für innerdeutsche Beförderungen Fahrzeuge ausländischer Tochterunternehmen ein: Im Jahr 2016 gehörten rund 10 % der in die Befragung einbezogenen gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen einer deutschen Muttergesellschaft an (2015: 9 %). Insgesamt gaben über 21 % aller Befragten im Jahr 2016 an, Kabotagebeförderungen in Deutschland immer für denselben Auftraggeber durchzuführen. - Wirtschaftszweig
  
- Nach den Ergebnissen der Erhebung werden Kabotagebeförderungen mit einer gewissen Regelmäßigkeit durchgeführt: Knapp 15 % aller befragten Kraftfahrer gaben im Jahr 2016 an, einmal pro Monat Kabotagebeförderungen in Deutschland durchzuführen (2015: 11 %). Knapp 38 % der Befragten nannten zwei bis vier Beförderungen pro Monat (2015: 42 %), rund 44 % der Befragten fünf und mehr Beförderungen pro Monat (2015: 38 %). Die übrigen Befragten machten diesbezüglich keine Angaben. Häufigkeit
  
- Bei einem Gutteil der Kabotage handelt es sich um wiederkehrende Beförderungen. Rund 30 % aller befragten Kraftfahrer gaben im Jahr 2016 an, dass es sich bei der in Rede stehenden um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung handele (2015: 34 %), rund 61 % verneinten dies (2015: 52 %). Mit rund 9 % fiel der Anteil der Befragten, die zu dieser Frage keine Angaben machten, im Jahr 2016 geringer aus als im Jahr 2015. Bei gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen mit einer deutschen Muttergesellschaft fiel der Anteil positiver Antworten mit über 58 % im Jahr 2015 erneut überproportional hoch aus (2015: 52 %). Regelmäßigkeit

## 3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

### 3.2.1 Kosten

Der Großteil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes eingebundenen Straßengüterverkehrsunternehmen berichtete im bisherigen Verlauf des Jahres 2016 von einem weitgehend konstanten Gesamtkostenniveau im Vergleich zum Vorjahr. Niedrigere Kraftstoffkosten standen dabei höheren Personalaufwendungen gegenüber. Die Einkaufspreise für Dieselkraftstoff lagen in den ersten drei Quartalen des Jahres 2016 im Durchschnitt deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums – wengleich sie im

Dieselmkraftstoff

bisherigen Jahresverlauf tendenziell anstiegen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes markierten sie bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle, im Januar 2016 mit 75,55 €/hl einen Stand, der zuletzt im Juli 2004 verzeichnet wurde. Danach stieg der Durchschnittspreis für Dieselmotorkraftstoff auf 85,60 €/hl im Juni 2016 und entwickelte sich bis zum September 2016 (83,66 €/hl) eher seitwärts. Nachdem sich für das 1. Halbjahr 2016 noch ein durchschnittlicher Preisvorteil in Höhe von 15,0 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 saldiert hatte, schrumpfte er für die ersten drei Quartale des Jahres 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf 12,5 %. Hierbei handelt es sich um einen statistischen Durchschnittswert; unternehmensindividuell ist die Kostenersparnis beim Kraftstoffeinkauf von den Zeitpunkten und Mengen der Kraftstoffbevorratung bzw. den Einkaufsmodalitäten an Tankstellen, die beträchtliche Tagespreisschwankungen aufweisen, abhängig. Kraftstoffkostenmindernd wirkten bei vielen Transportunternehmen zudem höhere Anteile von verbrauchsoptimierten Euro VI-Fahrzeugen der neuesten Generation, die zunehmende Implementierung von Fahrerassistenzsystemen, insbesondere GPS-Tempomaten, Geschwindigkeitsbegrenzern und echtzeitfähigen Telematiksystemen zur Routenoptimierung, sowie Schulungsmaßnahmen von Transportbetrieben zur Vermittlung einer kraftstoffsparenden Fahrweise.

Die größten Kostensteigerungen im Vergleich zum Vorjahr zeigten sich bei den Personalaufwendungen. Neben tariflichen Lohnsteigerungen, die regional über 3 % betragen, gaben Unternehmen häufig an, darüber hinausgehende Anpassungen bei den Fahrerlöhnen vorgenommen zu haben, meist im unteren einstelligen Prozentbereich. Damit sollte das Fahrpersonal weiterhin an das eigene Unternehmen gebunden und der Abwanderung zu Wettbewerbern oder in andere Wirtschaftszweige mit vermeintlich attraktiveren Beschäftigungsverhältnissen vorgebeugt werden. Hintergrund dessen sind zunehmende Schwierigkeiten, vakante Stellen mit Fachkräften, die dem Anforderungsprofil der Unternehmen entsprechen, zu besetzen. Neuanstellungen erfolgten entsprechend zu tendenziell höheren Löhnen. Dies galt sowohl für tarif- als auch nicht tarifgebundene Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs. Im Zusammenhang mit der Mitarbeiterfluktuation thematisierten Straßengüterverkehrsunternehmen zudem den resultierenden Zeit- und Kostenaufwand für die Suche nach Personal, das möglichst auch für die zunehmende Integration des Fahrerarbeitsplatzes in digitalisierte expeditionelle Steuerungs-, Kontroll- und Kommunikationsabläufe geeignet sein soll.

Personalkosten

Von der Erweiterung des mautpflichtigen Straßennetzes mit Wirkung zum 1.7.2015 um mehr als 1.100 km auf Abschnitte von Bundesstraßen und der Ausweitung der Mautpflicht zum 1.10.2015 auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t waren aus strukturellen Gründen in besonderem Maße Unternehmen betroffen, die im gewerblichen Güternahverkehr tätig sind. Entsprechend berichteten Unternehmen aus diesem Segment über mautbedingte Kostensteigerungen. Im internationalen Straßengüterverkehr erwachsen diese zudem durch die am

Weitere Kostenarten

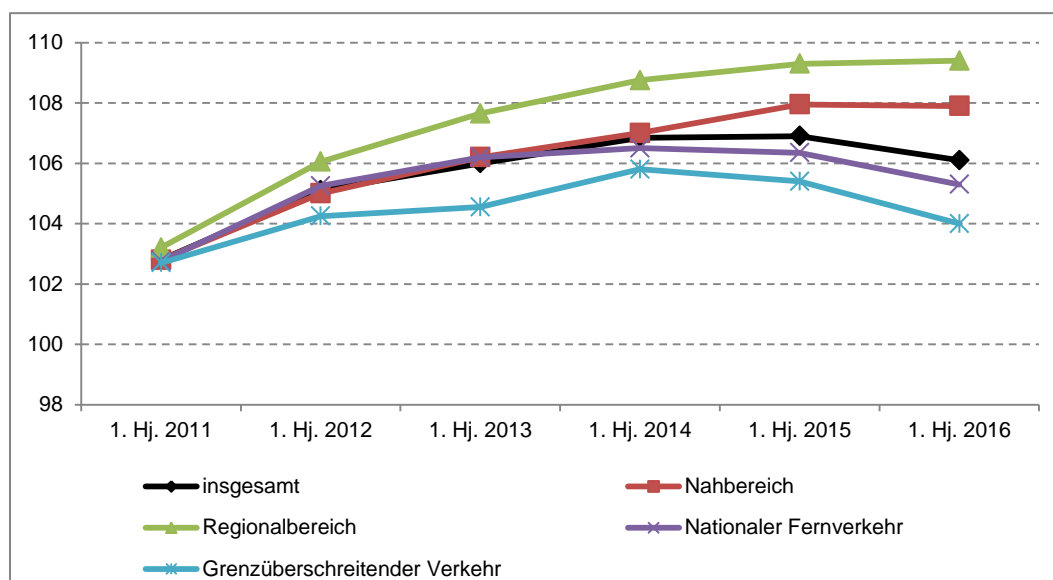
1.4.2016 eingeführte streckenabhängige Lkw-Maut in Belgien sowie Mauterhöhungen in Österreich und Italien. Die Entwicklung weiterer Kostenarten nahm im Betrachtungszeitraum einen vergleichsweise moderaten Verlauf. Hinsichtlich der Reifen-, Ersatzteil- und Wartungskosten waren die Aussagen der befragten Transportunternehmen heterogen, während der überwiegende Teil die Entwicklung der Versicherungskosten positiv darstellte.

### 3.2.2 Beförderungsentgelte

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sanken die Beförderungsentgelte im gewerblichen Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 insgesamt um 0,7 % (siehe Abbildung 6). Mit Ausnahme des Regionalverkehrs gingen die Beförderungsentgelte im Vergleichszeitraum in allen Entfernungsbereichen mehr oder minder zurück. Dies galt insbesondere für den Fernverkehr und den grenzüberschreitenden Verkehr. Im Falle bestehender Dieselpreisgleitklauseln mussten Transportunternehmen entsprechend den getroffenen Vereinbarungen weiterhin Dieselabschläge gewähren. Vielfach verzichteten Unternehmen auf Preisverhandlungen mit Auftraggebern, da sie neue Ausschreibungen oder Forderungen nach Preisnachlässen befürchteten. Insbesondere große, umsatzstarke Auftraggeber lehnten die Übernahme gestiegener Kosten unter Hinweis auf die gesunkenen Kraftstoffkosten oftmals ab, schrieben Transportpakete häufiger neu aus und überprüften bestehende Kontrakte mit ihren Logistikdienstleistern.

Vertragsfrachten

**Abbildung 6:** Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr differenziert nach Verkehrsarten (Jahr 2010 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Entgelte für Gütertransporte im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr sanken in der ersten Jahreshälfte 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1,1 % bzw. 1,4 %. Marktteilnehmer begründeten dies überwiegend mit dem anhaltend

Fernverkehr, grenzüberschreitender Verkehr



hohen Wettbewerbsdruck bei Langstreckenbeförderungen, der durch deutsche Speditionen, die Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa für standardisierte Komplettladungen im innerdeutschen Fernverkehr einsetzen, forciert wird. Im grenzüberschreitenden Güterverkehr bestand im 1. Halbjahr 2016 neben der sehr hohen Wettbewerbsintensität ein erheblicher Laderaumüberhang in Europa, infolgedessen die Beförderungsentgelte im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 nochmals sanken.

Mit einem Minus von 0,1 % fielen die Entgeltrückgänge im Nahverkehr im Vergleichszeitraum moderat aus. Wie im Regionalverkehr, für den der Erzeugerpreisindex ein leichtes Plus in Höhe von 0,2 % ausweist, waren die Beförderungsentgelte auch im Nahverkehr im vergangenen Jahr noch gestiegen. In beiden Entfernungsbereichen fiel der Wettbewerbsdruck durch Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa geringer aus als im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr. Darüber hinaus hatte die anhaltend positive bauwirtschaftliche Entwicklung – insbesondere im privaten Wohnungsbau – im Nah- und Regionalbereich eine erhöhte Laderaumnachfrage im Baustoff- und Schüttgutbereich zur Folge. Die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t zum 1.10.2015 wirkte sich im Nah- und Regionalverkehr strukturell überproportional kostensteigernd aus. Nach Angaben von Marktteilnehmern konnten die Kostensteigerungen z.B. im Stückgutsegment überwiegend an die Auftraggeber weiterberechnet werden.

Nah- und Regionalverkehr

Nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes ist das bereits sehr niedrige Entgeltniveau auf dem Spotmarkt im 1. Halbjahr 2016 weiter gesunken. Neben einem sehr hohen Laderaumangebot vor allem seitens mittel- und osteuropäischer Transportunternehmen, der sich durch sehr kurze Verweildauern von Frachten in den elektronischen Frachtenbörsen manifestierte, spiegelte sich hier gleichsam der niedrige Dieselpreis wieder.

Spotmarkt

### 3.2.3 Ertragslage

Vor dem Hintergrund der stabilen konjunkturellen Entwicklung in Deutschland hielt der größte Teil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Straßengüterverkehrsunternehmen sein operatives Ergebnis im 1. Halbjahr 2016 mindestens auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Es erzielten deutlich mehr Transportdienstleister eine Verbesserung des Betriebsergebnisses als eine Verschlechterung. Begründet wurde dies primär mit der Umsatzentwicklung, die sich nach einem schleppenden ersten Quartal ab dem zweiten Quartal 2016 deutlich verbesserte, sowie den gesunkenen Kraftstoffkosten. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 insgesamt um rund 1,3 %. Neben einem erhöhten Ladungsaufkommen wirkten sich Kostensenkungs- und Rationalisie-

Umsatzentwicklung

rungsmaßnahmen positiv auf die wirtschaftliche Lage aus. Einige Transportunternehmen setzten ihre Strategie fort, ihr Kundenportfolio auf ihre aufkommensstarken Güterströme sowie unter dem Gesichtspunkt von Aufwands- und Nutzenanalysen ertragssteigernd zu optimieren. In wettbewerbsintensiven Transportsegmenten wie den nationalen und grenzüberschreitenden Langstreckenverkehren zogen sich Straßengüterverkehrsunternehmen zunehmend aus dem Selbsteintritt mit eigenen Fuhrparkkapazitäten zurück. Auffallend war dabei, dass selbst kleine Transportbetriebe Ladungsüberhänge im Fernverkehr ohne passende Rückladungen sowie im Selbsteintritt kaum rentabel abzuwickelnde Beförderungen zunehmend über Frachtenbörsen oder den freien Markt an Unterfrachtführer aus osteuropäischen Staaten anboten. Dies trug ebenfalls zu Ertragsverbesserungen bei.

Die Umsatzrenditen verharrten im Transportbereich gemäß Auskünften der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen größtenteils weiterhin zwischen 1 % und 3 %, umsatzgetrieben mit moderaten Steigerungen, sowie in Marktnischen und Segmenten, für die Spezialequipment erforderlich ist, auch darüber. Unternehmen, die sich verstärkt auf die Lagerhaltung nebst der Erbringung hochwertiger logistischer Zusatzleistungen fokussierten, erzielten üblicherweise deutlich bessere Umsatzrenditen in einer Bandbreite von 5 % bis 10 %.

Umsatzrenditen

### 3.2.4 Fuhrparkinvestitionen

Die in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Transportunternehmen beschränkten sich im bisherigen Jahresverlauf nach Erkenntnissen des Bundesamtes in weiten Teilen abermals auf Ersatzinvestitionen, hielten mithin ihre dem Transportmarkt bereitgestellten Laderaumkapazitäten weitgehend konstant. Wie die Entwicklung der Mautfahrleistungen verdeutlicht (siehe oben), wurde im Rahmen dessen insbesondere die Umstellung des für mautpflichtige Verkehre genutzten Fuhrparks auf Euro VI-Fahrzeuge vorangetrieben. Mit dem Ziel, für ihre Fahrer als Arbeitgeber attraktiv zu bleiben, wurde im Rahmen dessen nicht selten in Sonderausstattungen wie zusätzliche Fahrerassistenzsysteme oder Komfortpakete investiert. Verkaufsfördernd wirkten dabei Maßnahmen des Nutzfahrzeughandels in Form von gesenkten Listenpreisen oder Rabatten, Sonderausstattungs-, Servicepaketen sowie günstigen Finanzierungsbedingungen. Sie lösten mitunter Vorzieheffekte bei ansonsten turnusmäßig vorgenommenen Ersatzinvestitionen aus und bewirkten zusammen mit der Praxisbewährung der Euro VI-Fahrzeuge, dass in den Vorjahren zurückgestellte Investitionen zum Teil nachgeholt wurden.

Ersatzinvestitionen

Investitionen in die Erweiterung des Fuhrparks wurden von den in die Marktbeobachtung einbezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen im bisherigen Jahresverlauf weiterhin sehr zurückhaltend getätigt. Sie erfolgten in der Regel nur bei Neugeschäften. Als Gründe für die verhaltene Investitionstätigkeit wurden unternehmensseitig vor allem der Ver-

Erweiterungsinvestitionen

drängungswettbewerb durch mittel- und osteuropäische Transportunternehmen und das als nicht zufriedenstellend erachtete Niveau der Grundfrachten genannt. Somit setzte sich der Trend fort, eigene Fuhrparkkapazitäten aus den wettbewerbsintensiven Standardverkehren im Langstreckengeschäft abzuziehen und durch Fahrzeuge osteuropäischer Transporteure zu ersetzen und den Eigenfuhrpark zunehmend für Spezialgeschäfte oder nur auf Kundenwunsch einzusetzen. Nicht zuletzt Werkverkehrsunternehmen mit größeren Eigenfuhrparks prüfen regelmäßig dessen Wirtschaftlichkeit und seine etwaige Ablösung durch den gewerblichen Verkehr. Im bisherigen Jahresverlauf tendierten Werkverkehr betreibende Unternehmen nach Erkenntnissen des Bundesamtes eher dazu, den bestehenden Eigenfuhrpark zu halten. Ein Teil der Unternehmen mit Werkverkehr setzte zur Qualitätssicherung für wichtige Kunden weiterhin ein entsprechendes Kontingent an eigenen Fahrzeugen ein, nicht zuletzt um sich nicht ganz abhängig vom gewerblichen Güterverkehr zu machen.

Marktggesprächen des Bundesamtes zufolge nahmen Investitionen in Spezialfahrzeuge zur Doppelstockbeladung zwecks Erhöhung der Auslastung ebenso zu wie in gewichtsreduzierte Zugmaschinen samt Leichtgewichtsaufliegern (z.B. zur Beförderung von schweren Schüttgütern, Maschinen, Stahl oder Flüssigkeiten). Mit letztgenannten werden inzwischen Ladungsgewichte von über 29 t erreicht. Bei der Planung des Eigenfuhrparkanteils verfolgen Straßengüterverkehrsunternehmen zunehmend eine sogenannte Asset-Light-Strategie. So halten umsatzstärkere Transportdienstleister ihren Eigenfuhrpark auf einem bestimmten Niveau und decken volatile Auftragsspitzen mit Mietfahrzeugen oder über Subunternehmen ab. Bei der Fuhrparkfinanzierung zeigten sich im bisherigen Jahresverlauf keine klaren Präferenzen zwischen klassischen Finanzierungsmodellen über die Hausbank oder Fahrzeughersteller, Leasing-Modellen, Mietkauf oder Langzeit- und Kurzzeitmiete. Während der Erwerb von Zugmaschinen häufig über Leasingvarianten erfolgte, wurden Auflieger, Wechselbrücken und Chassis aufgrund der vergleichsweise längeren Einsatzzeiten zumeist gekauft. Ein Großteil der Unternehmen schloss beim Neukauf Full-Service-Wartungsverträge ab.

Investitionsstrategie  
und Finanzierung

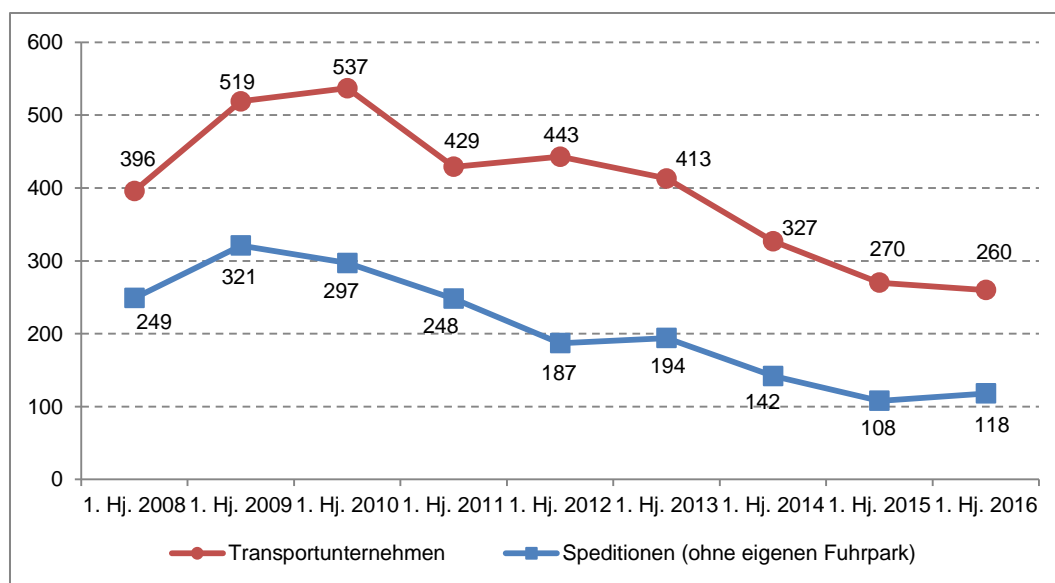
### 3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, -neugründungen und -aufgaben

Vor dem Hintergrund der stabilen Konjunktorentwicklung und günstiger Finanzierungsbedingungen aufgrund des anhaltend sehr niedrigen Zinsniveaus waren die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im 1. Halbjahr 2016 weiter rückläufig. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes sank die Anzahl der Insolvenzverfahren in Deutschland im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 branchenübergreifend um 4,8 % auf 10.999. Die Insolvenzen von Straßengüterverkehrsunternehmen nahmen im Vergleichszeitraum um 3,7 % auf 260 ab; bei Speditionen ohne eigenen Fuhrpark erhöhte sich deren Anzahl von 108 auf 118 (siehe Abbildung 7). Das Verarbeitende Gewerbe (- 9,2 %), das Baugewerbe (- 3,3 %) und der Handel (- 4,2 %), die mit dem Transportgewerbe eng

Insolvenzen

verzahnt sind, verbuchten im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Rückgänge bei den Unternehmensinsolvenzen. Die Anzahl der Insolvenzen in Relation zur Gesamtzahl der Unternehmen im Transportgewerbe blieb in der ersten Jahreshälfte 2016 weiter oberhalb des gesamtwirtschaftlichen Durchschnitts. Nach Informationen des Verbands der Vereine Creditreform e.V. lag die Insolvenzquote<sup>3</sup> im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im 1. Halbjahr 2016 bei 149 (- 1,3 %), während sie über alle Wirtschaftsbereiche hinweg bei 66 (- 7,0 %) stand. Die vom Verband der Vereine Creditreform e.V. ebenfalls ermittelte Risikoquote<sup>4</sup> lag bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit 337 (- 4,0 %) gleichsam deutlich über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt von 142 (- 1,8 %).

**Abbildung 7:** Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen jeweils in den 1. Halbjahren 2008 bis 2016



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung spiegelte sich im 1. Halbjahr 2016 auch in den Ausweisungen des Statistischen Bundesamtes zu den Neugründungen und Aufgaben im Wirtschaftszweig „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ wider. In diesem Wirtschaftszweig stieg die Anzahl der Neugründungen von Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 1,5 % auf 1.124, die Anzahl der sonstigen Neugründungen<sup>5</sup> erhöhte sich um 0,4 % auf 3.515. Nach deutlichen Rückgängen der Betriebsgründungen von Kleinunternehmen und Nebenerwerbsbetrieben in den Jah-

Neugründungen und Aufgaben

<sup>3</sup> Die Insolvenzquote errechnet sich aus der Anzahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen in einer Branche.

<sup>4</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.

<sup>5</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.

ren 2012 bis 2014 war die Anzahl der Betriebsgründungen bereits im 1. Halbjahr 2015 wieder um 3,6 % auf 3.500 gestiegen. Die Betriebsaufgaben von wirtschaftlich bedeutenden Betrieben sanken im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 3,8 % auf 1.149; die Anzahl der sonstigen Stilllegungen<sup>6</sup> verringerte sich um 1,7 % auf 3.833. Damit setzte sich der Trend sinkender Betriebsaufgaben der letzten Jahre weiter fort. Zu dieser Entwicklung trugen im Straßengüterverkehrsgewerbe insbesondere die seit dem Jahr 2013 im Durchschnitt sinkenden Kraftstoffpreise bei, die den Transportunternehmen unmittelbar zu Gute kamen. Steigende Bezugspreise für Dieselmotorkraftstoff können kleine Transportunternehmen hingegen zumeist nur zeitlich verzögert über Entgelterhöhungen an Auftraggeber weitergeben. Dies erhöht ihre Anfälligkeit für Liquiditätsengpässe und damit das Risiko einer Insolvenz.

## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Das von den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland beförderte Güteraufkommen lag nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2016 mit 182,0 Mio. t rund 2,0 % bzw. 3,7 Mio. t über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 4,8 % bzw. 2,6 Mrd. tkm auf insgesamt 58,5 Mrd. tkm (siehe Tabelle 3). Maßgeblich war vor allem die deutliche Zunahme der grenzüberschreitenden Verkehre. Mit Mengen- und Leistungszuwächsen in Höhe von 12,4 % bzw. 12,9 % entwickelte sich der grenzüberschreitende Versand dabei dynamischer als der grenzüberschreitende Empfang mit Wachstumsraten von 6,7 % bzw. 7,1 %. Die höchsten Steigerungsraten verzeichneten mit 19,6 % (Aufkommen) bzw. 20,4 % (Leistung) die Durchgangsverkehre. Bei den nationalen Verkehren war mit Mengen- und Leistungsrückgängen in Höhe von 2,4 % bzw. 2,3 % hingegen erneut eine negative Entwicklung festzustellen. Zur insgesamt positiven Aufkommens- und Leistungsentwicklung des Schienengüterverkehrs trug u.a. ein Basiseffekt bei, der aus den im Frühjahr 2015 festzustellenden streikbedingten Rückgängen resultiert. Zudem verweist das Statistische Bundesamt auf zahlreiche Nachmeldungen für das Jahr 2015, die nachträglich nicht in den Monatsstatistiken des 1. Halbjahres 2015 berücksichtigt werden konnten. Dies führt zu tendenziell erhöhten Veränderungsdaten im Rahmen eines Vergleichs der 1. Halbjahre 2015 und 2016. Die durchschnittliche Transportweite nahm in der ersten Jahreshälfte 2016 weiter auf 321 km zu.

Mengen- und Leistungswachstum

<sup>6</sup> Siehe sonstige Neugründungen.

**Tabelle 3:** Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen, Veränderungen im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem 1. Halbjahr 2015

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränd. in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränd. in %
	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016		1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	
Binnenverkehr	118,6	115,8	-2,4	28,7	28,1	-2,3
Versand ins Ausland	22,1	24,8	12,4	9,9	11,2	12,9
Empfang aus dem Ausland	28,1	30,0	6,7	11,1	11,8	7,1
Durchgangsverkehr	9,5	11,4	19,6	6,1	7,4	20,4
Insgesamt	178,3	182,0	2,0	55,9	58,5	4,8

Quelle: Statistisches Bundesamt.

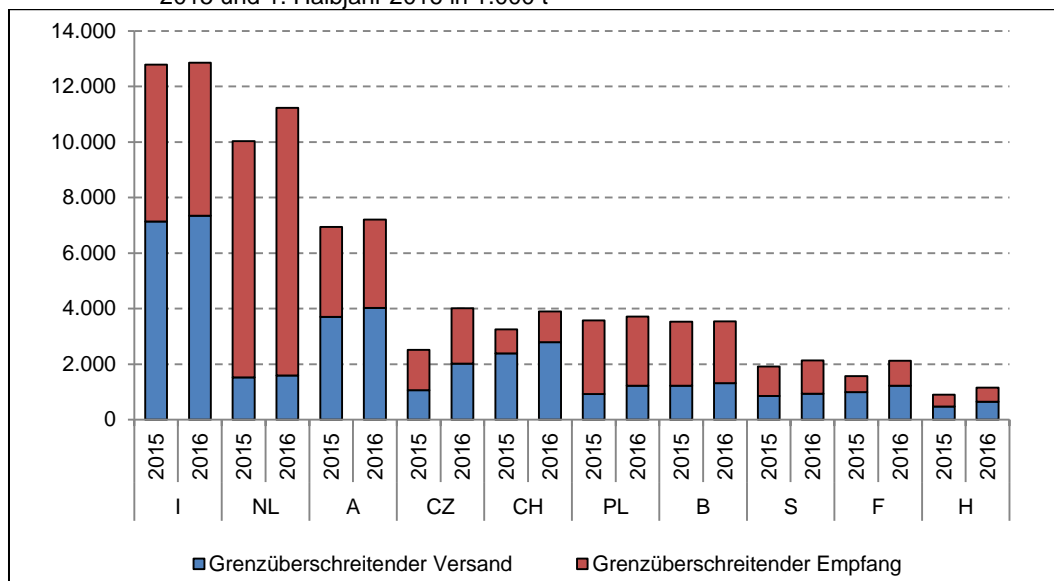
Das Aufkommens- und Leistungswachstum war überwiegend der Entwicklung im Kombinierten Verkehr geschuldet. Die Güterabteilung „Sonstige Produkte“, die schwerpunktmäßig die im Kombinierten Verkehr transportierten Güter beinhaltet, verzeichnete im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 Aufkommenssteigerungen in Höhe von 12,3 % bzw. rund 5 Mio. t; die Verkehrsleistung stieg um 12,7 % bzw. 2,6 Mrd. tkm. Ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau entwickelten sich zudem die Schienentransporte von Nahrungs- und Genussmitteln positiv. Das Aufkommen dieser Güterabteilung verzeichnete auf allen Hauptverkehrsverbindungen mindestens ein zweistelliges Wachstum. Gedämpft wurde die Gesamtentwicklung vor allem durch Aufkommens- und Leistungsrückgänge in der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ im Binnenverkehr sowie im grenzüberschreitenden Versand und in der Güterabteilung „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ auf allen Hauptverkehrsrelationen.

Unterschiede nach Güterabteilungen

Beim Wechselverkehr zwischen Deutschland und den zehn im grenzüberschreitenden Verkehr aufkommensstärksten Staaten zeigte sich im Vergleichszeitraum ein deutliches Aufkommenswachstum in Höhe von 10,3 % bzw. 4,9 Mio. t. Wie Abbildung 8 veranschaulicht, nahm die Gesamttransportmenge auf allen betrachteten Relationen zu. Im grenzüberschreitenden Versand stieg das Beförderungsaufkommen mit allen Staaten. Die stärksten Zuwächse waren in Richtung Tschechien, Schweiz und Ungarn zu verzeichnen. Im grenzüberschreitenden Empfang erhöhte sich das Mengenaufkommen im Verkehr mit Frankreich, den Niederlanden, Schweden, Tschechien und Ungarn. Bei den übrigen Staaten reduzierte es sich.

Unterschiede nach Staaten

Abbildung 8: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2015 und 1. Halbjahr 2016 in 1.000 t



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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr stieg das Schienengüterverkehrsaufkommen im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 7,6 % bzw. 4,0 Mio. t auf insgesamt rund 56,2 Mio. t. Davon entfielen 32,8 Mio. t (+9,7 %) auf Verkehre aus den Seehäfen und 23,4 Mio. t (+4,9 %) auf Verkehre in Richtung der Seehäfen (siehe Tabelle 4). Überdurchschnittliche Aufkommenssteigerungen zeigten sich im Vergleichszeitraum u.a. bei den Hinterlandverkehren deutscher Seehäfen mit dem Ausland: Die ins Hinterland gerichteten Verkehre stiegen um 28,8 %, die Verkehre in Richtung der deutschen Seehäfen um 21,5 %. Durchgangsverkehre, die ihren Ausgangspunkt in den ARA-Häfen hatten, erhöhten sich im Vergleichszeitraum um 15,7 %. Schienengüterverkehre von den ARA-Häfen und den nationalen Häfen ins deutsche Hinterland legten im Vergleichszeitraum mit Wachstumsraten von 8,2 % bzw. 5,6 % ebenfalls zu. In der Gegenrichtung lagen die jeweiligen Zuwächse bei 10,2 % bzw. 2,5 %. Dem Wachstum der schienengebundenen Seehafen-Hinterlandverkehre stand im 1. Halbjahr 2016 ein rückläufiger Containerumschlag der deutschen Seehäfen sowie des Seehafens Rotterdam im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 gegenüber.<sup>7</sup> Auf der Schiene verzeichneten im Vergleichszeitraum lediglich die Durchgangsverkehre in Richtung der ARA-Häfen Aufkommensrückgänge und zwar in Höhe von 8,8 %. Als Alternative zu den Seeverkehren von und nach China gewinnen aktuell schienengebundene Landverkehre an Bedeutung, vor allem in der Automobilindustrie. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes zeigte sich im 1. Halbjahr 2016 diesbezüglich eine deutliche Zunahme bei bestehenden Verbindungen.

Seehafen-Hinterlandverkehr

<sup>7</sup> Siehe hierzu auch Statistisches Bundesamt: 2 % weniger Seegüterumschlag im 1. Halbjahr 2016, Pressemitteilung Nr. 368 vom 13.10.2016, Wiesbaden.

**Tabelle 4:** Aufkommensentwicklung im Seehafen-Hinterlandverkehr nach Versand-/Empfangsregionen im 1. Halbjahr 2015 und 1. Halbjahr 2016

Verkehrsrelation	Gütermenge in 1.000 t		Veränderungen	
	1. Hj. 2015	1.Hj. 2016	in %	absolut
<b>Empfang <u>deutscher</u> Regionen</b>				
aus deutschen Seehäfen (national)	14.934	15.767	5,6	833
aus ARA-Seehäfen	9.437	10.212	8,2	775
<b>Empfang <u>ausländischer</u> Regionen</b>				
aus deutschen Seehäfen	3.231	4.161	28,8	930
aus ARA-Seehäfen (Durchgangsverkehr)	2.323	2.689	15,7	366
<b>Empfang dt. und ausl. Regionen insgesamt</b>	<b>29.924</b>	<b>32.829</b>	<b>9,7</b>	<b>2.904</b>
<b>Versand <u>deutscher</u> Regionen</b>				
nach deutschen Seehäfen (national)	15.523	15.918	2,5	395
nach ARA-Seehäfen	1.666	1.837	10,2	171
<b>Versand <u>ausländischer</u> Regionen</b>				
nach deutschen Seehäfen	3.180	3.865	21,5	684
nach ARA-Seehäfen (Durchgangsverkehr)	1.906	1.739	-8,8	-167
<b>Versand dt. und ausl. Regionen insgesamt</b>	<b>22.275</b>	<b>23.358</b>	<b>4,9</b>	<b>1.083</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die Mehrzahl der Seehäfen verzeichnete im 1. Halbjahr 2016 eine Zunahme ihrer schienegebundenen Hinterlandverkehre. Den größten Anteil der Zuwächse verbuchte der Seehafen Hamburg, der bei ein- wie ausgehenden Verkehren im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 ein Plus von jeweils rund 1,4 Mio. t verzeichnete. Ursächlich waren vor allem Aufkommenszuwächse im Wechselverkehr mit Tschechien (+1,4 Mio. t) und Österreich (+0,2 Mio. t) sowie national im Verkehr von und nach Brandenburg (+0,6 Mio. t). Ebenfalls positiv entwickelte sich im Vergleichszeitraum das Schienengüterverkehrsaufkommen im Hinterland der Seehäfen Wilhelmshaven (+0,2 Mio.t) und Rostock (+0,1 Mio. t). Rückläufige Entwicklungen wiesen hingegen die Bremischen Häfen, Cuxhaven, Emden und Lübeck auf. Die ARA-Häfen verzeichneten bei den Schienengüterverkehren mit bzw. durch Deutschland allesamt Aufkommenssteigerungen, in erster Linie durch Verkehrszuwächse in Richtung deutsches Hinterland. Bei Rotterdam, das ein Plus von insgesamt rund 0,8 Mio. t aufwies, zeigte sich vor allem ein Anstieg der Verkehre mit Regionen in Tschechien sowie in Rheinland-Pfalz. In Amsterdam und Antwerpen lagen die Zuwächse bei 0,3 Mio. t bzw. 0,05 Mio. t

Entwicklung einzelner Seehäfen

#### 4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Unternehmensbezogen stellte sich die Auftragslage in der ersten Jahreshälfte 2016 differenziert dar. Während die Verkehrsleistung bei DB Cargo unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums lag, zeigte sich bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen erneut eine überdurchschnittliche Entwicklung. Die Deutsche Bahn AG berichtete für das 1. Halbjahr 2016 weitere Auftragsrückgänge ihrer Schienengüter-

Auftrags- und Beschäftigungslage



verkehrssparte in Deutschland, die insbesondere mit einem intensiv geführten Wettbewerb, einer schwachen Nachfrage bei Stahlverkehren sowie geopolitischen Unsicherheiten begründet wurden.<sup>8</sup> Zudem hätten die vorausgehenden Bahnstreiks nachgewirkt, während derer sich 8 % bis 10 % der DB-Kunden für andere Wettbewerber entschieden hätten.<sup>9</sup> Der überwiegende Teil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen berichtete mit Blick auf ihre Bestandsverkehre über eine weitgehend konstante Auftragslage. Nach Unternehmensangaben hätten sich zahlreiche Möglichkeiten zur Gewinnung neuer Aufträge bei Bestands- und Neukunden geboten. Limitierend habe sich diesbezüglich jedoch der häufig als ausgelastet bezeichnete Fuhrpark sowie eine eingeschränkte Verfügbarkeit des Fahrpersonals ausgewirkt. Allgemein zeigte sich die Auftragslage im 1. Halbjahr 2016 zunehmend vom Weltmarkt bzw. der Preispolitik weltweit tätiger Konzerne abhängig. Beispiele hierfür fanden sich insbesondere im Getreide- sowie im Rohölmarkt. Nach Angaben von Marktteilnehmern drängten Auftraggeber in verschiedenen Segmenten verstärkt auf Abschlüsse von Rahmenverträgen über jährliche Transportaufkommen. Die Terminierung bzw. der Verlauf der Transporte werde dabei häufig erst kurzfristig mit einer geringen Vorlaufzeit bekannt gegeben und erfordere daher ein flexibleres Handeln der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Als wettbewerbsintensiv wurde von Marktteilnehmern weiterhin der Bereich der einfachen Traktionsleistungen beschrieben, der von überwiegend großen, in der Regel kapitalstarken EVU geprägt werde. Im 1. Halbjahr 2016 sei dies vor allem im Seehafen-Hinterlandverkehr sowie im Mineralöl- und Neufahrzeugsegment spürbar gewesen. Den intramodalen Wettbewerb unter kleinen und mittleren EVU beschrieb die Mehrzahl der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen hingegen weiterhin als moderat. Begründet wurde dies u.a. damit, dass die Mehrzahl dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) schwerpunktmäßig in Nischenmärkten tätig seien. Mehrfach wurde berichtet, dass im Rahmen eines zunehmenden Einsatzes von Containern und Sattelanhängern, insbesondere aus dem Tank- und Kühlsegment, der Wettbewerbsdruck inter- wie intramodal steige.

Intramodaler  
Wettbewerb

Die Entgelte im Eisenbahngüterverkehr bewegten sich in der ersten Jahreshälfte 2016 in etwa auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Vereinzelt berichteten befragte Eisenbahnverkehrsunternehmen über leichte Abweichungen nach oben oder unten. Für größere, teils wirtschaftlich als notwendig erachtete Preiserhöhungen bestanden aufgrund der niedrigen Energie- und Dieselposten sowie der intermodalen Wettbewerbssituation zumeist keine Spielräume. Nach Angaben von Marktteilnehmern habe sich der

Entgelte

<sup>8</sup> Siehe hierzu Deutsche Bahn AG: Zwischenbericht Januar - Juni 2016, S. 32, Berlin 2016.

<sup>9</sup> Siehe hierzu Deutsche Bahn AG: Halbjahres-Presskonferenz 2016 – Rede von Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender, Berlin 2016.

intermodale Wettbewerb vor allem aufgrund von Kostenvorteilen des Straßengüterverkehrs weiter intensiviert. Diese seien insbesondere bei solchen Verkehren regelmäßig ein Thema bei den Preisverhandlungen gewesen, bei denen mit einem vergleichsweise geringen Aufwand ein Wechsel zur Straße hätte erfolgen können. Vorteile des Straßengüterverkehrs bestünden nach Auffassung von Befragten vor allem aufgrund niedrigerer Kosten beim Dieselmotorkraftstoff und bei der Infrastrukturnutzung sowie vergleichsweise geringerer administrativer Kosten. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für den Schienengüterverkehr für das 1. Quartal 2016 einen Preisanstieg um rund 1,0 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal aus, im 2. Quartal reduzierte sich das Preisniveau um annähernd 0,4 % und fiel damit auf den Stand des 4. Quartals 2015 zurück. Ausschlaggebend war die Entwicklung im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre. Die Preise für Traktionsleistungen und den Kombinierten Verkehr erhöhten sich im 1. Quartal 2016 im Vergleich zum 1. Quartal 2015 um 0,5 % und blieben anschließend stabil.

Die in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Eisenbahnen berichteten im 1. Halbjahr 2016 von einem weitestgehend konstanten bis leicht erhöhten Gesamtkostenniveau. Steigerungen ließen sich vor allem im Bereich der Personalkosten, insbesondere im Rahmen von Lohnsteigerungen und der Personalgewinnung, sowie bei den Infrastrukturkosten beobachten. Hierunter fallen auch lärmabhängige Zuschläge im Bereich der Trassenentgelte. Bei den Werkstattleistungen ergaben sich vereinzelt Kostensteigerungen im Zusammenhang mit der Umrüstung von Bremsanlagen. Die Kosten für die Anmietung von rollendem Material zeigten sich hingegen weitgehend konstant. Rückläufig entwickelten sich im 1. Halbjahr 2016 neben den Diesel- auch die Energiekosten, bei denen EVU durch eine Anpassung der Vertragsbedingungen bzw. einen Wechsel des Lieferanten teils Einsparungen erzielten. Negativ auf die Kostenentwicklung und die Pünktlichkeit wirkte sich eine Zunahme der zumeist baustellenbedingten Umwegverkehre aus. Nach Angaben von Marktteilnehmern seien geeignete Parallel- und Umleitungsstrecken nicht selten gleichsam von einer Bautätigkeit betroffen gewesen. Bei Regelverkehren werden die EVU häufig bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt in die Planungen mit eingebunden. Spotverkehre, deren Anzahl steigt, gelten nach Angaben von Marktteilnehmern aufgrund ihrer Kurzfristigkeit als Sonderverkehre und blieben bei der Baustellenplanung zum Ärgernis der Betroffenen weitgehend unberücksichtigt.

Gemäßigter Anstieg des Gesamtkostenniveaus

Die Umsätze der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen EVU bewegten sich im 1. Halbjahr 2016 weitgehend auf Vorjahresniveau bzw. darüber. Nur vereinzelt wurde über eine rückläufige Umsatzentwicklung berichtet. Die Umsatzentwicklung der Deutschen Bahn AG wurde u.a. durch geringere Stahlverkehre in Deutschland geschwächt.<sup>10</sup> Die Mehrzahl der befragten EVU berichtete dennoch von einer im Vergleich

Wirtschaftliche Situation

<sup>10</sup> Siehe hierzu Deutsche Bahn AG: Zwischenbericht Januar - Juni 2016, S. 32, Berlin 2016.

zum Vorjahr geschmäleren, wenngleich noch positiven Ertragslage. Aufgrund geringer Margen und hieraus resultierender Schwierigkeiten bei der Bildung von Rücklagen geben mögliche Ausfälle der eingesetzten Lokomotiven den EVU weiterhin Anlass zur Sorge. Die Lokomotiven seien nach Unternehmensangaben in der Regel voll ausgelastet und könnten nur durch einen erheblichen finanziellen Mehraufwand ersetzt werden. Investitionen in den Fuhrpark werden trotz der aktuellen Niedrigzinsphase von vielen Unternehmen aufgrund der Fahrpersonalsituation und der betriebswirtschaftlichen Lage derzeit als nicht sinnvoll erachtet. Für Fremdinvestitionen sei der Markt aufgrund geringer Margen vergleichsweise unattraktiv.

Im Rahmen von Kooperationen – sowohl zwischen EVU als auch zwischen Eisenbahnen und weiteren Marktteilnehmern (Verladern, Speditionen etc.), Forschungseinrichtungen und der Politik – wurden im bisherigen Jahresverlauf zahlreiche Forschungsprojekte zur technischen Weiterentwicklung von rollendem Material und der Infrastruktur initiiert bzw. gefördert, u.a. zur Gewichts- und Längenoptimierung von Waggons bzw. Zügen. Eine verstärkte Investitionstätigkeit ließ sich zuletzt im Bereich der Telematik feststellen. Sowohl EVU als auch Fahrzeugvermieter erwarten von einer Ausstattung des rollenden Materials mit Telematiksystemen wesentliche Vorteile in Bezug auf die Gestaltung von Betriebsabläufen und das Sicherheitsmanagement (Laufleistungserfassung etc.).

Technische  
Weiterentwicklung

Der Wettbewerb der EVU um Fahrpersonal hat weiter an Schärfe gewonnen. Nicht selten berichteten EVU im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem Bundesamt von Fällen, in denen Verkehre aufgrund eines unplanmäßigen Ausfalls des Fahrpersonals entweder nicht planmäßig oder gar nicht durchgeführt werden konnten. Um dem Mangel an Lokführern kurzfristig begegnen zu können, werden teils verrentete Lokführer auf 450 Euro-Basis oder ausgebildete Lokführer aus dem gewerblichen Bereich der EVU (Geschäftsführer, Disponenten etc.) ergänzend eingesetzt. Bei der Personalakquise seien nach Angaben von Unternehmensvertretern zuletzt solche Arbeitgeber im Vorteil gewesen, die ihrem Fahrpersonal einen regelmäßigen Einsatz innerhalb der Region garantieren konnten. Mit der Aussicht auf eine wohnortnahe Arbeitsstelle seien verstärkt Lokführer aus dem Schienengüter- in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewechselt. Dieser Trend wurde dadurch verstärkt, dass im Rahmen von Neuausschreibungen im SPNV die Deutsche Bahn AG als langjähriger Dienstleister teilweise von neuen Anbietern abgelöst wurde, die ihrerseits entsprechenden Bedarf an zusätzlichem Personal hatten.

Fahrpersonal

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

Das im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderte Aufkommen belief sich im 1. Halbjahr 2016 auf insgesamt rund 44,9 Mio. t und lag damit rund 13,7 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Die Beförderungsleistung erhöhte sich um 13,0 % auf rund 23,6 Mrd. tkm. Sowohl bei Containern bzw. Wechselbehältern als auch Sattel-

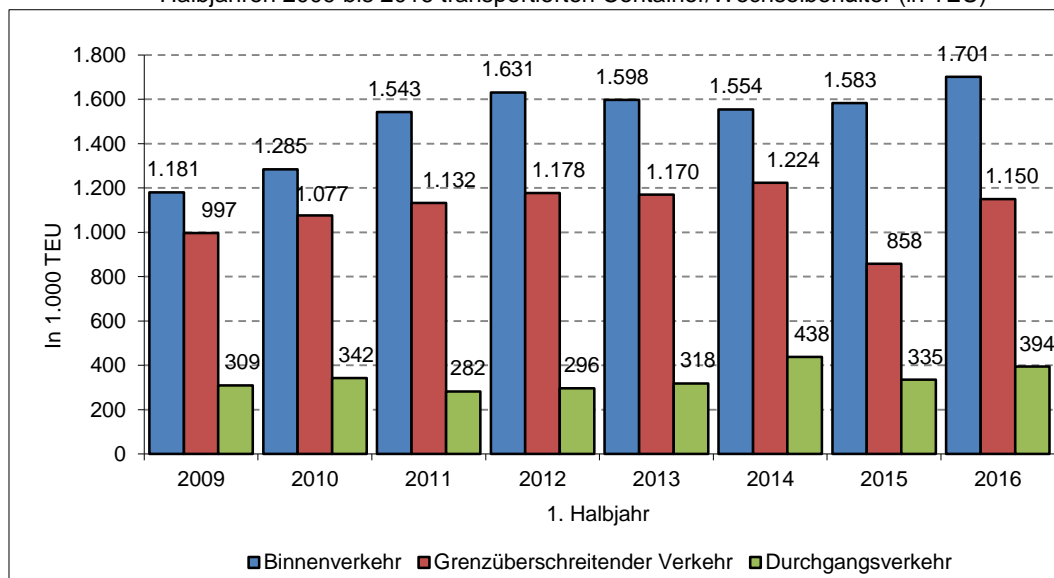
Gesamtentwicklung UKV

anhängern zeigten sich im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Zuwächse in Bezug auf die Beförderungsmenge, die Verkehrsleistung und deren Anzahl. Alle Hauptverkehrsrelationen entwickelten sich positiv.

Im 1. Halbjahr 2016 belief sich das Aufkommen der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Container und Wechselbehälter auf rund 3,2 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit), ein Anstieg in Höhe von 16,9 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Nach den Rückgängen im 1. Halbjahr 2015, die vor allem streikbedingt waren, wurde damit im 1. Halbjahr 2016 ein neuer Höchststand der im Kombinierten Verkehr beförderten TEU erreicht. Wie Abbildung 9 veranschaulicht, zeigte sich das Wachstum auf allen Hauptverkehrsrelationen.

Container/Wechselbehälter (TEU)

**Abbildung 9:** Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr der Eisenbahnen in den ersten Halbjahren 2009 bis 2016 transportierten Container/Wechselbehälter (in TEU)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Zahl der insgesamt im nationalen Verkehr transportierten Container und Wechselbehälter stieg im 1. Halbjahr 2016 auf den neuen Höchststand von 1,7 Mio. TEU, ein Plus von 7,4 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 5). Die Anzahl der genutzten Ladeeinheiten stieg mit 6,7 % vergleichbar deutlich an. Das in Containern bzw. Wechselbehältern beförderte Aufkommen erhöhte sich mit 1,4 % hingegen nur geringfügig; die im Binnenverkehr erbrachte Beförderungsleistung stagnierte mit 0,1 % bereits zum zweiten Mal in Folge. Ein Rückgang in Bezug auf die Tonnage und die Tonnenkilometer ließ sich bei den im nationalen Verkehr beförderten Leercontainern feststellen, nachdem diese Größen im vergangenen Jahr noch deutlich angestiegen waren. Die Anzahl der im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Einheiten nahm im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 ebenfalls um 7,4 % zu. Auf die Hinterlandverkehre der deutschen Seehäfen entfielen damit in der ersten Jahres-

Nationaler KV (TEU)

hälfte 2016 rund 77,9 % des gesamten nationalen Kombinierten Verkehrs mit Containern und Wechselbehältern (1. Halbjahr 2015: 77,7 %).

**Tabelle 5:** Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container/Wechselbehälter nach TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2015 und 1. Halbjahr 2016

Verkehrsrelation	TEU (in 1.000)			Aufkommen (in Mio. t)			Leistung (in Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Veränd. in %	1. Halbjahr		Veränd. in %	1. Halbjahr		Veränd. in %
	2015	2016		2015	2016		2015	2016	
Binnenverkehr	1.583,5	1.700,8	7,4	14,6	14,8	1,4	7,4	7,4	0,1
Grenzüberschreitend	857,9	1.150,5	34,1	10,3	13,3	29,4	4,6	6,1	33,9
darunter Versand	428,0	580,2	35,6	5,5	7,2	29,7	2,4	3,3	37,4
darunter Empfang	429,8	570,2	32,7	4,8	6,1	28,9	2,2	2,8	30,0
Durchgangsverkehr	334,8	394,0	17,7	4,3	4,9	15,0	2,6	3,0	13,3
Insgesamt	2.776,1	3.245,2	16,9	29,2	33,0	13,2	14,6	16,5	13,0

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im grenzüberschreitenden Verkehr erhöhte sich die Anzahl der transportierten TEU im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 34,1 %; die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung wiesen mit 29,4 % bzw. 33,9 % vergleichbare prozentuale Zuwächse auf. Bei einer Betrachtung nach Relationen zeigte sich der grenzüberschreitende Versand bei allen Größen dynamischer als der Empfang. Der Durchgangsverkehr wies ein zweistelliges prozentuales Wachstum bei der Anzahl transportierter TEU in Höhe von 17,7 % auf. Ein ähnliches Bild zeigte sich bei der Aufkommensmenge und der Beförderungsleistung. Trotz der deutlichen Steigerungen wurden weder auf den grenzüberschreitenden Relationen noch im Durchgangsverkehr die vor allem streikbedingten Verluste aus dem 1. Halbjahr 2015 gänzlich ausgeglichen.

Grenzüber-  
schreitender KV  
(TEU)

Die Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr schienenseitig beförderten TEU belief sich im 1. Halbjahr 2016 auf insgesamt rund 2,1 Mio. Dies entspricht einem Plus von 15,7 % bzw. rund 290.300 TEU im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 6). Im nationalen Verkehr erhöhte sich das Aufkommen um 7,4 % auf rund 1,3 Mio. TEU. Überdurchschnittliche Zuwächse zeigten sich auf den grenzüberschreitenden Relationen, insbesondere im Wechselverkehr zwischen deutschen Seehäfen und ausländischen Regionen, der insgesamt ein Plus von 60,2 % aufwies. Dabei erhöhte sich das ins Hinterland gerichtete Aufkommen um 69,9 % auf rund 232.000 TEU, das Aufkommen in der Gegenrichtung um 50,5 % auf rund 203.500 TEU. Hierzu trugen vor allem Verkehre zwischen den deutschen Seehäfen und Regionen in Österreich und Tschechien bei. So erhöhte sich der Seehafen-Hinterlandverkehr mit Österreich im Vergleichszeitraum um 38,5 % bzw. 36.326 TEU und mit Tschechien um 141,3 % bzw. 123.437 TEU. Die hohen prozentualen Veränderungsdaten resultieren mit hin vor allem aus der hohen Volatilität der Tschechienverkehre. Letztere lässt sich auf Grundlage der verfügbaren Informationen seitens des Bundesamtes nicht erklären. Ge-

Seehafen-  
Hinterlandverkehr  
(TEU)

ringere absolute Aufkommensverluste in beiden Richtungen waren im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 bei Verkehren zwischen deutschen Seehäfen und Regionen in Italien (-6,1 % bzw. -930 TEU) sowie der Slowakei (-70,5 % bzw. -3.022 TEU) zu beobachten. Mit einem Plus von 23,0 % entwickelten sich die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen deutschen Regionen und den ARA-Seehäfen im Vergleichszeitraum ebenfalls deutlich positiv. Wie beim nationalen Verkehr entwickelten sich dabei die Verkehre in Richtung der Seehäfen vergleichsweise dynamischer. Aufkommensrückgänge in Höhe von insgesamt 6,5 % zeigten sich im 1. Halbjahr 2016 beim Durchgangsverkehr. Quellverkehre aus den ARA-Seehäfen nahmen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 7,8 % ab, Verkehre in Richtung der ARA-Häfen um 5,0 %. Rückgänge im Verkehr mit Italien in Höhe von 39,2 % bzw. 39.035 TEU überwogen dabei Zugewinne bei Verkehren mit Österreich in Höhe von 74,4 % bzw. 4.754 TEU und mit Tschechien in Höhe von 690,0 % bzw. 22.888 TEU. Die abermals rückläufige Entwicklung im Durchgangsverkehr bei anhaltenden Aufkommenssteigerungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen deutschen Regionen und den ARA-Seehäfen veranschaulicht die Bedeutung des Binnenhafens Duisburg als Hinterland-Hub der Westhäfen.

**Tabelle 6:** Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten nach Hauptverkehrsrelationen im 1. Halbjahr 2015 und 1. Halbjahr 2016

Verkehrsrelation	Anzahl in 1.000 TEU		Veränderungen	
	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	in %	absolut
Binnenverkehr	1.233,3	1.324,9	7,4	91,6
dt. Seehäfen → dt. Regionen	640,8	666,4	4,0	25,6
dt. Regionen → dt. Seehäfen	592,5	658,6	11,1	66,0
Grenzüberschreitender Verkehr	467,4	676,1	44,6	208,7
darunter mit deutschen Seehäfen	271,8	435,5	60,2	163,7
dt. Seehäfen → ausländ. Regionen	136,6	232,0	69,9	95,5
ausländ. Regionen → dt. Seehäfen	135,2	203,5	50,5	68,2
darunter mit ARA-Seehäfen	195,6	240,6	23,0	44,9
ARA-Seehäfen → dt. Regionen	104,3	126,1	20,9	21,8
dt. Regionen → ARA-Seehäfen	91,4	114,5	25,3	23,1
Durchgangsverkehr	153,3	143,3	-6,5	-10,0
ARA-Seehäfen → ausländ. Regionen	83,2	76,7	-7,8	-6,5
ausländ. Regionen → ARA-Seehäfen	70,1	66,7	-5,0	-3,5
Insgesamt	1.854,0	2.144,3	15,7	290,3

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im schienenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr ließ sich im bisherigen Jahresverlauf zwischen den Seehäfen der Nordrange ein anhaltend intensiv geführter Wettbewerb beobachten. Dabei warben die Seehäfen mit einer verbesserten schienenseitigen Anbin-

Seehafenwettbewerb

derung der eigenen Standorte und zeigten den Kunden mögliche Potentiale bzw. fiskalische Vorteile bei der Nutzung ihrer Seehäfen auf. Aussagen von Gesprächspartnern der Marktbeobachtung des Bundesamtes legen zudem eine wachsende Bedeutung von Schienenverkehren im Vergleich zur Binnenschifffahrt entlang der Rheinschiene nahe. Demnach verzeichneten die entlang des Rheins ansässigen Anbieter multimodaler Containerverkehre kundenseitig ein zunehmendes Interesse an vergleichbaren Angeboten für beide Verkehrsträger.

Beim unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Sattelanhängern, die in der Regel ausschließlich im kontinentalen Kombinierten Verkehr zum Einsatz kommen, setzte sich im 1. Halbjahr 2016 das bereits in den Vorjahren zu beobachtende Wachstum fort. Die Gesamtzahl der auf allen Hauptverkehrsrelationen transportierten Einheiten erhöhte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 16,9 % auf rund 480.600 Sattelanhänger (siehe Tabelle 7). Erneut verbuchten die Durchgangsverkehre mit einem Plus von 43,2 % im Vergleichszeitraum das stärkste prozentuale Wachstum bei den beförderten Einheiten. Daneben zeigte sich bei der vergleichsweise geringen Anzahl der im nationalen Verkehr beförderten Einheiten ein deutliches Wachstum in Höhe von 16,3 %. Der grenzüberschreitende Verkehr verzeichnete insgesamt eine Steigerung um 8,5 %.

Sattelanhänger

**Tabelle 7:** Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger nach Anzahl, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2015 und 1. Halbjahr 2016

Verkehrsrelation	Sattelanhänger (in 1.000)			Aufkommen (in Mio. t)			Leistung (in Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Veränd. in %	1. Halbjahr		Veränd. in %	1. Halbjahr		Veränd. in %
	2015	2016		2015	2016		2015	2016	
Binnenverkehr	28,5	33,1	16,3	0,8	0,9	9,7	0,4	0,5	14,7
Grenzüberschreitend	290,3	314,7	8,5	7,2	7,7	7,4	4,3	4,5	3,4
darunter Versand	145,1	156,6	8,1	3,5	4,0	13,8	2,2	2,3	6,1
darunter Empfang	145,2	158,1	8,9	3,7	3,7	1,3	2,1	2,2	0,7
Durchgangsverkehr	92,8	132,8	43,2	2,3	3,2	41,5	1,5	2,1	39,6
Insgesamt	411,5	480,6	16,9	10,3	11,8	15,1	6,3	7,1	12,9

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die größte Nachfrage nach Kombinierten Verkehren mit Sattelanhängern ging weiterhin von großen europaweit tätigen Speditionen bzw. Speditionsnetzwerken aus, die bei langlaufenden Verkehren zunehmend einen Schwerpunkt auf die Nutzung des Kombinierten Verkehrs legen. Im Rahmen einer zu beobachtenden Spezialisierung ergeben sich hieraus für die Speditionen entsprechende Größenvorteile, beispielsweise bei der Beschaffung von kranbaren Sattelanhängern oder bei der Auslastung der eingesetzten Züge. Dabei steht weiterhin die Nutzung sogenannter Company-Trains im Fokus der Unternehmen, bei denen die Hauptauslastung der Züge von einem oder einer geringen Anzahl von Kunden getragen wird. In Ergänzung zur Schienennutzung auf deutschen Strecken-

abschnitten bzw. im alpenquerenden Verkehr findet vor- bzw. nachgelagert nicht selten eine Beförderung im Roll-on/Roll-off-Verkehr (RoRo) statt, beispielsweise bei Skandinavienverkehren oder im Wechselverkehr mit Griechenland bzw. der Türkei. Bei letztgenannten zeigte sich die Nachfrage in der ersten Jahreshälfte 2016 ungebrochen.

Aufgrund eines anhaltend intensiven Wettbewerbsumfelds im Kombinierten Verkehr und eines hierdurch bestehenden inter- wie intramodalen Preisdrucks suchen Anbieter kombinierter Verkehre aktuell nach neuen Möglichkeiten, die Attraktivität der eigenen Leistungen, beispielsweise im Hinblick auf die angebotene Qualität, zu verbessern bzw. das Leistungsangebot zu erweitern. Eine bedeutende Rolle spielt die Automatisierung von Abläufen bzw. die Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen sämtlichen an der Transportkette beteiligten Akteuren bzw. Ladeeinheiten. Daneben werden gemeinsam mit interessierten Kunden neue europaweite verkehrsträgerübergreifende Transportkonzepte entwickelt. Im Mittelpunkt des Interesses stehen u.a. Transportlösungen für temperaturgeführte Güter sowie Flüssiggüter, die zuvor entweder im Rahmen von konventionellen Eisenbahnverkehren oder im Straßengüterverkehr abgewickelt wurden. Dabei handelt es sich insbesondere um Lösungen für Transporte über weite Distanzen. Auf kurzen Distanzen wird von Kundenseite dem Lkw aus Kostengründen (s.o.) derzeit eine stärkere Aufmerksamkeit beigemessen.

Wettbewerbskonzepte

Das Transportaufkommen auf den beiden von bzw. nach Deutschland führenden alpenquerenden Verbindungen der Rollenden Landstraße entwickelte sich im 1. Halbjahr 2016 insgesamt leicht rückläufig. Im Verkehr über die Schweiz nach Novara (Italien) sorgten Umbaumaßnahmen des RoLa-Terminals Freiburg sowie Bauarbeiten entlang der Strecke für einen Aufkommensrückgang. Nach Angaben der Ralpin AG als Betreiber der Rola-Verbindung dienten die zwischenzeitlich abgeschlossenen Umbaumaßnahmen in erster Linie einer Betriebsoptimierung. Die über Österreich laufende RoLa zwischen Regensburg und Trento (Italien) stellte ihren Betrieb per 30.6.2016 ein. Nach Angaben der Bayernhafen GmbH werde derzeit eine mögliche spätere Wiederaufnahme geprüft.

Rollende Landstraße

## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

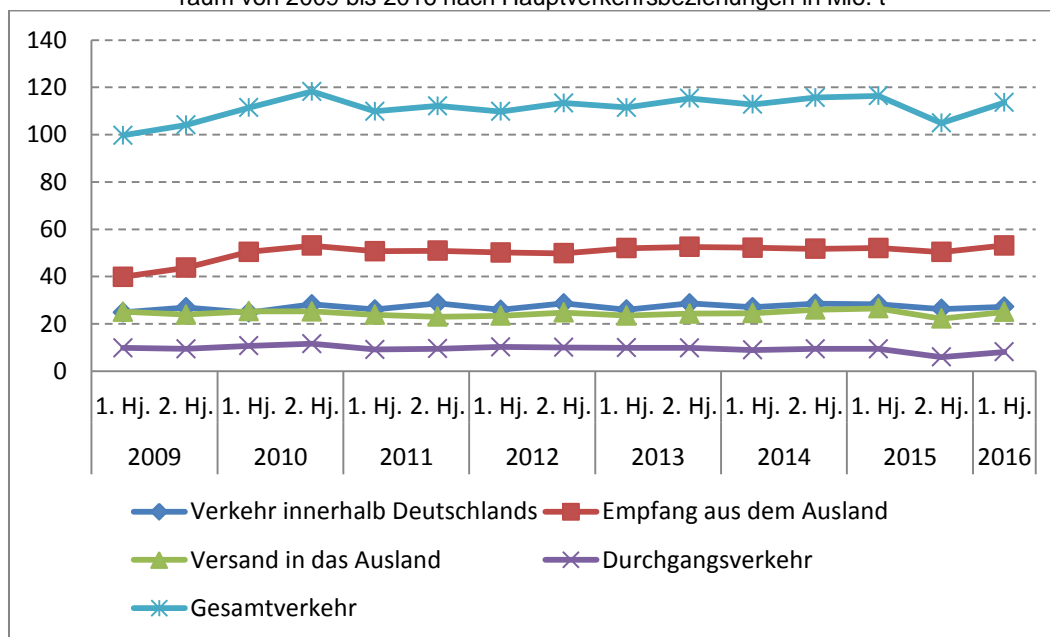
Nachdem die verkehrswirtschaftliche Entwicklung der Binnenschifffahrt in Deutschland im 2. Halbjahr 2015 von einer längeren stark ausgeprägten Niedrigwasserphase geprägt war, blieb die Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2016 weitestgehend von Beeinträchtigungen durch äußere Einflüsse verschont. Am Ober- und Mittelrhein war die Binnenschifffahrt lediglich kurzzeitig aufgrund von Hochwasser beeinträchtigt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015, der bezogen auf die Tonnage besten ersten Jahreshälfte seit 2008, verringerte sich allerdings die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im

Mengen- und Leistungsrückgänge, Marktanteilsgewinne



1. Halbjahr 2016 um rund 2,8 Mio. t bzw. 2,4 % auf insgesamt rund 113,6 Mio. t (siehe hierzu auch Abbildung 10). Die Verkehrsleistung reduzierte sich im Vergleichszeitraum um rund 2,0 Mrd. tkm bzw. 6,6 % auf rund 28,4 Mrd. tkm. Von den Mengen- und Leistungsrückgängen waren Schiffe unter deutscher Flagge weniger stark betroffen als Schiffe unter ausländischer Flagge. Die Beförderungsmenge der Schiffe unter deutscher Flagge verringerte sich im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 0,7 % auf rund 33,5 Mio. t; die Verkehrsleistung ging um 6,0 % auf rund 8,2 Mrd. tkm zurück. Bezogen auf die Verkehrsleistung erhöhte sich der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge damit im Vergleichszeitraum von 28,6 % auf 28,8 %. Schiffe unter niederländischer Flagge verbuchten im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Mengenrückgang um 3,0 % auf rund 66,2 Mio. t und einen Leistungsrückgang um 6,5 % auf rund 15,9 Mrd. tkm. Der Marktanteil der Schiffe unter niederländischer Flagge stagnierte gemessen an der Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum bei rund 56,0 %.

Abbildung 10: Halbjährliche Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2009 bis 2016 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t



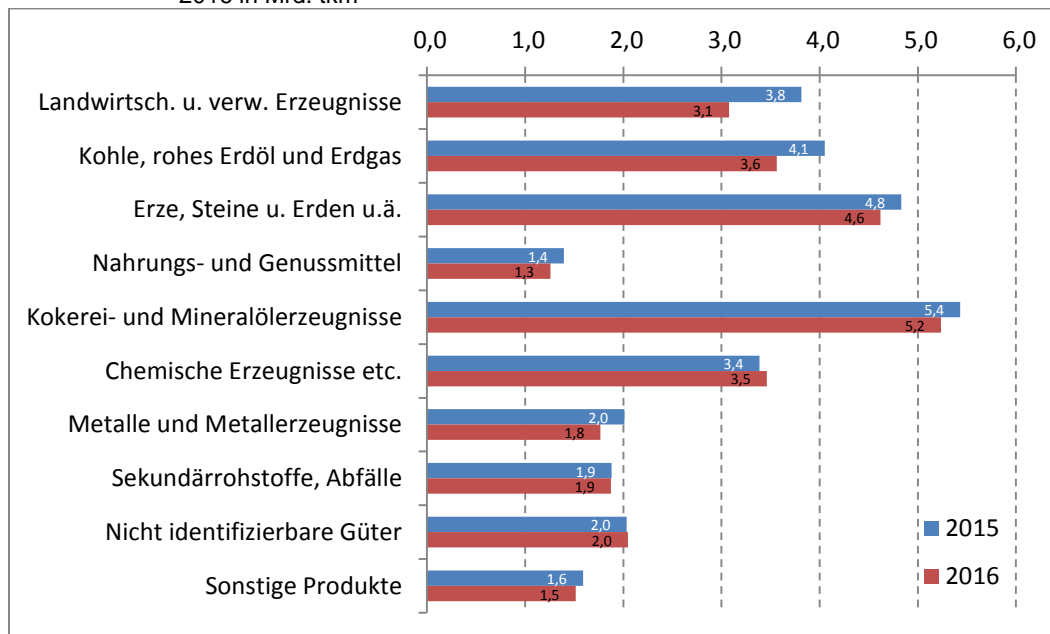
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Verkehrsleistungsrückgänge im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zeigten sich in unterschiedlichem Maße in fast allen Güterabteilungen. Von den in Abbildung 11 dargestellten Güterabteilungen verbuchten im Vergleichszeitraum nur chemische Erzeugnisse und die nicht identifizierbaren Güter leichte Verkehrsleistungszuwächse. Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse wiesen in der ersten Jahreshälfte 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 mit einem Minus von rund 0,7 Mrd. tkm bzw. 19,3 % die höchsten absoluten und prozentualen Rückgänge auf. Ursächlich hierfür waren zum Teil schlechtere Ernteerträge aber auch gesunkene Weltmarktpreise für verschiedene Agrarerzeugnisse, die dazu führten, dass bestimmte Erzeugnisse, beispiels-

Entwicklung nach  
Güterabteilungen

weise Getreide, zunächst eingelagert wurden, anstatt sie direkt zu verkaufen. Die Verkehrsleistung in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ und „Metalle und Metallerzeugnisse“ verringerte sich im Vergleichszeitraum um jeweils rund 12,1 %. Zu den Rückgängen bei den Kohlebeförderungen trug eine gesunkene Nachfrage aus der Stahlindustrie und dem Energiesektor bei. In der aufkommensstarken Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ nahm die Beförderungsleistung in den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 0,2 Mrd. tkm bzw. 4,4 % auf rund 4,6 Mrd. tkm ab, in der Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ um rund 0,2 Mrd. tkm bzw. 3,6 %. Für letzteres zeichneten zum Großteil Rückgänge bei den Beförderungen von festen oder wachstartigen Mineralölerzeugnissen verantwortlich. In der Güterabteilung „Nahrungs- und Genussmittel“ ging die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2015 um rund 8,5 % zurück, in der Güterabteilung „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ stagnierte sie.

**Abbildung 11:** Verkehrsleistung nach Güterabteilungen im 1. Halbjahr 2015 und im 1. Halbjahr 2016 in Mrd. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Differenziert nach Ladungsarten ergab sich im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2015 aus der dargelegten Entwicklung in den verschiedenen Güterabteilungen für die trockenen Massengüter ein Minus von rund 1,5 Mrd. tkm bzw. 9,1 %. Im Stückgutsegment war im Vergleichszeitraum ein Rückgang um rund 0,4 Mrd. tkm bzw. 12,0 % zu verzeichnen. Die Verkehrsleistung bei den Containerbeförderungen ging um annähernd 0,1 Mrd. tkm bzw. 2,0 % zurück. Mit einer Zunahme um knapp 0,1 Mrd. tkm bzw. 1,4 % war im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem 1. Halbjahr 2015 einzig bei den flüssigen Massengütern ein moderates Verkehrsleistungswachstum zu beobachten.

Entwicklung nach  
Ladungsarten

Von den Mengen- und Leistungsrückgängen in der ersten Jahreshälfte 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum waren fast alle Wasserstraßengebiete mehr oder minder stark betroffen. Eine positive Umschlagsentwicklung mit einem Anstieg um rund 0,4 Mio. t bzw. 6,8 % verzeichnete im Vergleichszeitraum das Wesergebiet. Ansonsten wies noch das westdeutsche Kanalgebiet mit einer Zunahme des Güterumschlags um rund 0,1 Mio. t bzw. 0,7 % zumindest ein moderates Umschlagsplus auf. Den höchsten absoluten Umschlagsrückgang im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 verzeichnete mit rund 1,3 Mio. t das Elbegebiet. Dies entsprach einer Abnahme um 10,6 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Allein im Hafen Hamburg ging der Umschlag um rund 0,6 Mio. t bzw. 9,1 % zurück. Im Rheinstromgebiet (Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar) verringerte sich der Umschlag in der ersten Jahreshälfte 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1,1 Mio. t bzw. 1,3 %. Einen deutlichen Umschlagsrückgang verzeichnete unter anderem Köln als zweitgrößter Hafen im Rheinstromgebiet, in dem die Umschlagsmenge im Vergleichszeitraum um rund 0,4 Mio. t bzw. 6,5 % abnahm. Der Güterumschlag im größten deutschen Binnenhafen Duisburg erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 0,7 Mio. t bzw. 2,7 %. Umschlagszuwächse wiesen von den aufkommensstarken Häfen im Rheinstromgebiet überdies der Hafen Neuss mit rund 0,3 Mio. t bzw. 8,5 % sowie der Hafen Mainz mit rund 0,2 Mio. t bzw. 13,1 % auf. Ein relativ deutlicher Rückgang des Güterumschlags war in der ersten Jahreshälfte 2016 mit rund 0,3 Mio. t bzw. 16,6 % im Donaugebiet zu beobachten. Im Mittellandkanalgebiet sank das Umschlagsvolumen im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2015 um knapp 0,1 Mio. t bzw. 1,2 %. Die Wasserstraßengebiete Berlin (- 7,2 %) und Brandenburg (- 5,9 %) verbuchten im Vergleichszeitraum ebenfalls rückläufige Umschlagsmengen, im mengenmäßig unbedeutenden Wasserstraßengebiet Mecklenburg-Vorpommern sank der Güterumschlag um 50,1 %.

Güterumschlag  
nach Wasser-  
straßengebieten

Die Beförderungsmenge zwischen deutschen Häfen sank in der ersten Jahreshälfte 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,8 % auf rund 27,2 Mio. t; die Verkehrsleistung ging um 7,2 % auf rund 5,4 Mrd. tkm zurück. (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 8). Ursächlich für die Aufkommensverluste im Binnenverkehr war vor allem ein starker Rückgang der Getreidetransporte. Außerdem nahm die Beförderungsmenge von flüssigen Mineralölerzeugnissen deutlich ab. Aufkommenszuwächse waren hingegen bei den innerdeutschen Beförderungen von Eisenerzen sowie Steinen und Erden zu verzeichnen. Die Containerbeförderungen nahmen im Vergleichszeitraum ebenfalls zu.

Hauptverkehrs-  
verbindungen:  
- Binnenverkehr

**Tabelle 8:** Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2015	1. Hj. 2016		1. Hj. 2015	1. Hj. 2016	
Binnenverkehr	28,3	27,2	- 3,8	5,8	5,4	- 7,2
Versand in das Ausland	26,6	25,1	- 5,7	7,0	6,5	- 6,8
Empfang aus dem Ausland	52,1	53,1	+ 2,0	11,3	11,2	- 1,5
Durchgangsverkehr	9,5	8,2	- 13,7	6,2	5,3	- 15,2
Insgesamt	116,5	113,6	- 2,4	30,4	28,4	- 6,6

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Das Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand verringerte sich in der ersten Jahreshälfte 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,7 % auf 25,1 Mio. t. Ursächlich hierfür war vornehmlich ein deutlicher Rückgang des Schüttgutaufkommens, vor allem von Sekundärrohstoffen und Abfällen sowie Steinen und Erden. Außerdem nahmen die Versandmengen von Metallen und Metallerzeugnissen deutlich ab. Negativ entwickelte sich überdies der grenzüberschreitende Containerversand. Das Aufkommen von flüssigem Massengut legte indes im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum leicht zu. Die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand nahm im Vergleichszeitraum um 6,8 % auf rund 6,5 Mrd. tkm ab.

- Grenzüberschreitender Versand

Während die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Empfang in der ersten Jahreshälfte 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,0 % auf rund 53,1 Mio. t anstieg, verringerte sich die Verkehrsleistung um 1,5 % auf rund 11,2 Mrd. tkm. Die Aufkommenssteigerungen resultierten hauptsächlich aus der Zunahme der beförderten flüssigen Massengüter, insbesondere von Mineralölerzeugnissen. Die Tonnage der von ausländischen zu deutschen Häfen beförderten Container nahm im Vergleichszeitraum ebenfalls zu. Überdies wiesen die trockenen Massengüter im Vergleichszeitraum ein positives Vorzeichen auf. Ursächlich für den Verkehrsleistungsrückgang im grenzüberschreitenden Empfang war in erster Linie eine negative Entwicklung bei den Kohletransporten.

- Grenzüberschreitender Empfang

Die Transportmenge im Durchgangsverkehr reduzierte sich im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2015 deutlich um 13,7 % auf 8,2 Mio. t; die Verkehrsleistung sank um 15,2 % auf 5,3 Mrd. tkm. Der Aufkommensrückgang war auf geringere Schütt- und Stückgutmengen zurückzuführen. Am deutlichsten sank das Beförderungsaufkommen im Durchgangsverkehr bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Des Weiteren nahmen die Beförderungen von Kohle sowie Erzen, Steinen und Erden deutlich ab. Gleiches galt für die Transporte von Metallen und Metallerzeugnissen. Sowohl die flüssigen Massengüter als auch die Container wiesen hingegen eine leicht positive Mengenentwicklung auf. Am deutlichsten verringerten sich im Vergleichszeitraum die Wechsel-

- Durchgangsverkehr

verkehre zwischen Frankreich und den Niederlanden. Der Versand aus französischen Häfen in niederländische Häfen verringerte sich vor allem wegen eines gesunkenen Aufkommens bei den Getreidetransporten. In entgegengesetzter Richtung nahm das Transportvolumen insbesondere aufgrund rückläufiger Kohletransporte ab. Deutliche Transportmengenrückgänge zeigten sich außerdem bei Durchgangsverkehren aus den Niederlanden in die Schweiz. Hierzu trug insbesondere eine reduzierte Beförderungsmenge von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen bei. Bezogen auf das Transportaufkommen entfiel im 1. Halbjahr 2016 der größte Anteil an den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen mit rund 38 % auf Verkehre zwischen den Niederlanden und Frankreich. Der Anteil der Verkehre zwischen den Niederlanden und der Schweiz am Transitverkehr über deutsche Wasserstraßen betrug in der ersten Jahreshälfte 2016 rund 21 %. Auf Verkehre zwischen Belgien und der Schweiz entfiel ein diesbezüglicher Anteil von knapp 14 %; auf Verkehre zwischen Belgien und Frankreich von gut 13 %.

## 5.2 Lage der Binnenschifffahrt

### 5.2.1 Kostenentwicklung

In der Binnenschifffahrt blieben die Gesamtkosten im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum tendenziell konstant. Kostensteigerungen, beispielsweise im Personalbereich, wurden in der Regel durch die geringeren Kosten für Gasöl kompensiert. Vor dem Hintergrund eines erneuten Rückgangs der Rohölpreise sanken die Gasölpreise in den ersten beiden Monaten des Jahres 2016 deutlich. Trotz tendenziell steigender Gasölpreise im weiteren Verlauf der ersten Jahreshälfte 2016, lag der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl im 1. Halbjahr 2016 insgesamt rund 23 % unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Aufgrund der gesunkenen Gasölpreise entfiel nach Informationen der Marktbeobachtung im 1. Halbjahr 2016 bei einem Großteil der Binnenschifffahrtsunternehmen ein geringerer Anteil der Gesamtkosten auf die Gasölkosten als in früheren Jahren. Durch die in vielen Verträgen vereinbarten Gasölklauseln sind Binnenschifffahrtsunternehmen häufig zur Weitergabe der Kostenvorteile aufgrund von Gasölpreistrückgängen an die Verlader verpflichtet.

Gesunkene Gasölpreise

Die Personalkosten, die im Umfeld niedriger Gasölpreise derzeit für die meisten Binnenschifffahrtsunternehmen den größten Kostenblock darstellen, sind in der ersten Jahreshälfte 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 moderat gestiegen. Für tarifgebundene Beschäftigte wurden die Löhne und Gehälter zum 1.7.2015 um 1,1 % angehoben. Der aktuell gültige Tarifvertrag für das fahrende Personal in der Güter- und Fahrgastschifffahrt mit einer Laufzeit vom 1.1.2016 bis zum 31.12.2017 sieht rückwirkend einen Anstieg der Vergütung zum 1.9.2016 um 2,6 % vor. Zum 1.1.2017 erfolgt eine weitere Erhöhung der Löhne und Gehälter um 2,2 %.

Gestiegen Löhne und Gehälter

Die Kosten für Wartung und Instandsetzung sind nach Informationen der Marktbeobachtung im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum teilweise gestiegen. Neben tendenziell steigenden Kosten für Reparaturen und Werftaufenthalte führen nach Aussagen von Gesprächspartnern der Marktbeobachtung bei Reparaturen von älteren Schiffen immer häufiger nicht mehr verfügbare (Original-)Ersatzteile zu zusätzlichen Kostensteigerungen. Eine Kreditaufnahme zur Finanzierung von Reparaturen oder Modernisierungsinvestitionen sei insbesondere für die Eigner dieser meist kleineren älteren Schiffseinheiten nach Angaben von Marktteilnehmern aufgrund einer zurückhaltenden Kreditvergabepraxis vieler Bank- und Kreditinstitute schwierig. Durch die gute Geschäftslage im 2. Halbjahr 2015 waren Schiffseigner teilweise in der Lage, länger aufgeschobene Reparaturen und Inspektionen im 1. Halbjahr 2016 nachzuholen; dementsprechend erhöhte sich die Auslastung der Werften. Die Finanzierungskosten bewegten sich im 1. Halbjahr 2016 weitestgehend unverändert auf dem niedrigen Vorjahresniveau.

Sonstige Kosten

### 5.2.2 Trockengüterschifffahrt

Vor allem aufgrund von Aufkommensrückgängen im Schüttgutsegment verringerte sich die Beförderungsmenge in der Trockengüterschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 3,4 Mio. t bzw. 3,7 % auf insgesamt rund 87,7 Mio. t; die Verkehrsleistung ging um rund 2,1 Mrd. tkm bzw. 8,5 % auf rund 22,4 Mrd. tkm zurück. In der Containerbinnenschifffahrt erhöhte sich die beförderte Tonnage geringfügig um 0,1 % auf rund 11,5 Mio. t, während die Verkehrsleistung um 2,0 % auf knapp 3,3 Mrd. tkm zurückging (siehe hierzu auch Kapitel 1.3).

Mengen- und Leistungsentwicklung

Die Kapazitätsauslastung des vorhandenen Schiffsraumes stellte sich aufgrund gesunkener Transportmengen im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum schlechter dar. Zudem erhöhte sich nach Informationen der Marktbeobachtung vor allem im Rheinstromgebiet das Laderaumangebot dadurch, dass während der Niedrigwasserphase im 2. Halbjahr 2015 aufgrund der hohen Nachfrage nach Schiffsraum zuvor stillgelegte Schiffe wieder in Fahrt gebracht wurden. Dabei handelte es sich überwiegend um niederländische Großschiffe, die von niederländischen Banken aufgrund nicht bedienter Kredite im Jahr 2014 und teilweise noch zu Beginn des Jahres 2015 stillgelegt und im 2. Halbjahr 2015 wertberichtigt wieder auf den Markt gebracht wurden. Diese Schiffe verblieben zum Großteil im Jahr 2016 weiter im Markt. Durch das rückläufige Transportaufkommen und das hohe Kapazitätsangebot bei den großen Schiffseinheiten verschärfte sich der Wettbewerb im Rheinstromgebiet nach Angaben von Marktteilnehmern im 1. Halbjahr 2016 gegenüber der ersten Jahreshälfte 2015 deutlich. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern bestehen bei normalen Pegelständen weiterhin strukturelle Überkapazitäten bei Großschiffen (110 m-Schiffe und 135 m-Schiffe sowie Koppel- und Schubverbände mit einer Länge von 186 Metern). Die Auslastung großer Schiffe stellte sich nach Angaben von Marktteilnehmern angesichts der Tendenz bei vie-

Kapazitätsauslastung

len Auftraggebern zu kleineren Ladungspartien und kurzfristigeren Avisierungen mit dem Ziel einer geringeren Lagerhaltung und Kapitalbindung zusätzlich problematisch dar. Außerhalb des Rheinstromgebiets verschlechterte sich nach Informationen der Marktbeobachtung die Kapazitätsauslastung bei den überwiegend kleineren Schiffseinheiten im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ebenfalls leicht.

In der ersten Jahreshälfte 2016 waren nach Angaben von Marktteilnehmern bei Neuabschlüssen ausgelaufener Verträge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 überwiegend leicht gesunkene Grundfrachten (Frachten ohne Gasöl- und Kleinwasserzuschläge) zu beobachten. Durch die in den Kontrakten zumeist enthaltenen Gasölklauseln mussten Befrachter in der Regel die Einsparungen bei den Gasölkosten nach einer vereinbarten Gasölstaffel an die Verloader weitergeben. Einige Gesprächspartner der Marktbeobachtung wiesen in Marktgesprächen darauf hin, dass ein zunehmender Teil der Verloader Transporte einzeln ausschreibe statt längerfristige Verträge abzuschließen mit dem Ziel, ggf. von niedrigeren Tagesfrachten zu profitieren und dadurch die Frachtkosten zu senken. Bei den Tagesfrachten kam es aufgrund der durchgehend relativ guten Schiffbarkeit der Binnengewässer sowie des rückläufigen Beförderungsaufkommens im 1. Halbjahr 2016 teils zu deutlichen Rückgängen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Vor allem in der Rheinschifffahrt, die von niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen dominiert wird, sanken die Tagesfrachten in der ersten Jahreshälfte 2016 gegenüber dem 1. Halbjahr 2015 stark. Im Rheinstromgebiet gingen die gezahlten Tagesfrachten für Talfahrten allerdings erneut weniger stark zurück 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.

Frachtniveau

Die Umsätze und Erträge der Binnenschifffahrtsunternehmen in der Trockengüterschifffahrt gingen im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zurück. Insbesondere die in der Rheinschifffahrt tätigen Befrachter, Reedereien und Partikuliere verzeichneten aufgrund der geringeren Beförderungsmenge und des hohen Kapazitätsangebots sowie der dadurch gesunkenen Frachtraten zum Teil erhebliche Umsatz- und Ertragsrückgänge. Die negative Umsatzentwicklung spiegelt sich in den vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes zur Umsatzentwicklung wider. Demnach ist der Umsatz im Wirtschaftszweig Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt (Tank- und Trockengüterschifffahrt) im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr um 17,1 % zurückgegangen. Außerhalb des Rheinstromgebiets stellte sich die Umsatz- und Ertragsentwicklung nach Angaben von Marktteilnehmern im 1. Halbjahr 2016 je nach Fahrtgebiet meist weniger negativ dar. Containerschifffahrtsunternehmen wiesen nach Aussagen von Gesprächspartnern der Marktbeobachtung im Vergleichszeitraum überwiegend stagnierende Umsätze und Erträge auf. Nach Angaben von Marktteilnehmern waren einige Eigner großer, in hohem Maße fremdfinanzierter Gütermotorschiffe, die einen hohen Kapi-

Wirtschaftliche Lage

taldienst zu leisten haben, teilweise im 2. Halbjahr 2015 erstmals seit dem Krisenjahr 2009 wieder in der Lage, ihre Kredite in der ursprünglich festgelegten Höhe zu bedienen. Dies sei im 1. Halbjahr 2016 einigen dieser Unternehmen aufgrund der schlechteren Geschäftslage bereits nicht mehr möglich gewesen.

### 5.2.3 Tankschifffahrt

Die Beförderungsmenge in der Tankschifffahrt verzeichnete im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Anstieg um rund 0,6 Mio. t bzw. 2,2 % auf rund 25,9 Mio. t; die Verkehrsleistung erhöhte sich um knapp 0,1 Mrd. tkm bzw. 1,4 % auf rund 6,0 Mrd. tkm. Das Transportaufkommen von flüssigen Mineralölerzeugnissen wie Heizöl und Kraftstoffen verzeichnete dabei gegenüber dem 1. Halbjahr 2015 unterproportionale Zuwächse in Höhe von rund 0,2 Mio. t bzw. 1,3 % auf 14,8 Mio. t. Die Verkehrsleistung bei den Beförderungen von flüssigen Mineralölerzeugnissen verringerte sich im Vergleichszeitraum leicht um rund 0,1 Mrd. tkm bzw. 2,0 % auf knapp 3,5 Mrd. tkm. Insgesamt entfielen im 1. Halbjahr 2016 in der Tankschifffahrt rund 57,0 % der Transportmenge und 58,2 % der Verkehrsleistung auf flüssige Mineralölerzeugnisse. Im Bereich der chemischen Industrie entwickelte sich die Verkehrsnachfrage nach Informationen der Marktbeobachtung besser als im Mineralölsektor.

Mengen- und Leistungsentwicklung

Trotz der im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum verbesserten Transportnachfrage, insbesondere bei den chemischen Erzeugnissen, bestand nach Einschätzung von Marktteilnehmern in der Tankschifffahrt weiterhin ein Überhang an Transportkapazitäten. Der seit Beginn des Jahres 2016 gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von Doppelhüllenschiffen für den Transport weiterer Stoffe, u.a. von Benzin bzw. Ottokraftstoffen, trug nach Angaben von Marktteilnehmern bisher nicht zu einer Entspannung der Wettbewerbssituation bei. Nach Aussagen von Marktteilnehmern sei dies vor allem darauf zurückzuführen, dass fast alle großen Mineralöl- sowie Chemieunternehmen den Einsatz von Doppelhüllenschiffen für den Transport sämtlicher Produkte bereits vor dem Ablauf der Übergangsfristen verlangten. Außerdem habe sich das Kapazitätsangebot an Doppelhüllenschiffen in den vergangenen Jahren stetig erhöht, so dass nach Einschätzung von Marktteilnehmern ausreichend Laderaum zur Verfügung stehe (siehe hierzu auch Kapitel 5.2.5).

Kapazitätsauslastung

Nach Informationen des Bundesamtes verzeichneten die Tagesfrachten im 1. Halbjahr 2016 nur einen leichten Anstieg gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der seit Anfang des Jahres gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von Doppelhüllenschiffen für Transporte von Ottokraftstoffen bzw. Benzin führte mithin nicht zu einer nennenswerten Erhöhung der Frachtraten. Im Gegensatz zum Mineralölsektor, in dem der Spotmarkt eine weitaus wichtigere Rolle spielt als der Kontraktmarkt, wird im Chemiebereich grundsätzlich der Großteil der Transporte auf Basis von Kontrakten abgewickelt. Trotz der ten-

Frachtniveau



denziell gestiegenen Beförderungsnachfrage im Chemiesektor in der ersten Jahreshälfte 2016 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 kam es bei Neuabschlüssen von Verträgen wenn überhaupt nur zu moderaten Erhöhungen der Basisfrachten.

Die in der ersten Jahreshälfte 2016 insgesamt leicht gestiegene Transportnachfrage im Tankschiffahrtssegment hatte gegenüber dem 1. Halbjahr 2015 moderat gestiegene Umsätze und Erträge der in der Tankschiffahrt tätigen Unternehmen zur Folge. Im Vergleich zu dem von einer langanhaltenden Niedrigwasserphase geprägten 2. Halbjahr 2015 mit teilweise außergewöhnlich hohen Einnahmen, stellte sich die Umsatz- und Ertragslage für die Tankschiffahrtsunternehmen im 1. Halbjahr 2016 allerdings wesentlich schlechter dar.

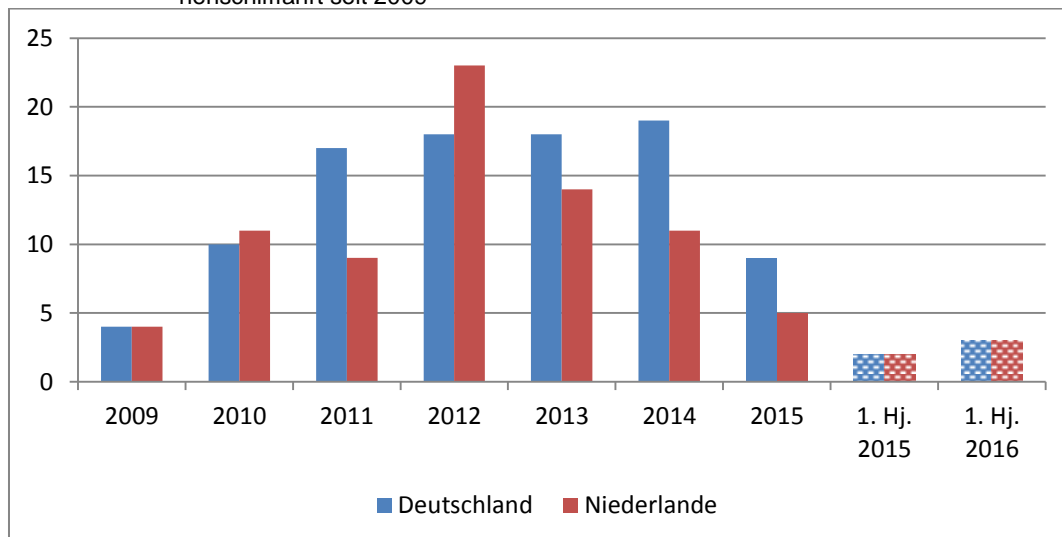
Umsätze und Erträge

#### 5.2.4 Entwicklung der Insolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzen in der deutschen Binnenschiffahrt (Tank- und Trockengüter-schiffahrt) hat sich im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um einen Fall erhöht (siehe Abbildung 12). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in der ersten Jahreshälfte 2016 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt“ insgesamt drei Insolvenzverfahren eröffnet. Verglichen mit früheren Jahren ist die Anzahl der Insolvenzverfahren weiterhin relativ niedrig. Im 1. Halbjahr 2014 belief sich die Zahl der Insolvenzverfahren auf fünf, im 1. Halbjahr 2013 noch auf acht.

Deutschland

**Abbildung 12:** 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 Schlepsschiffahrt) erhöhten sich die Insolvenzen in der ersten Jahreshälfte 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ebenfalls um ein Verfahren. Nach Angaben des niederländischen Statistisches gingen im 1. Halbjahr 2016 insgesamt drei Binnenschiffahrtsunternehmen in die

Niederlande

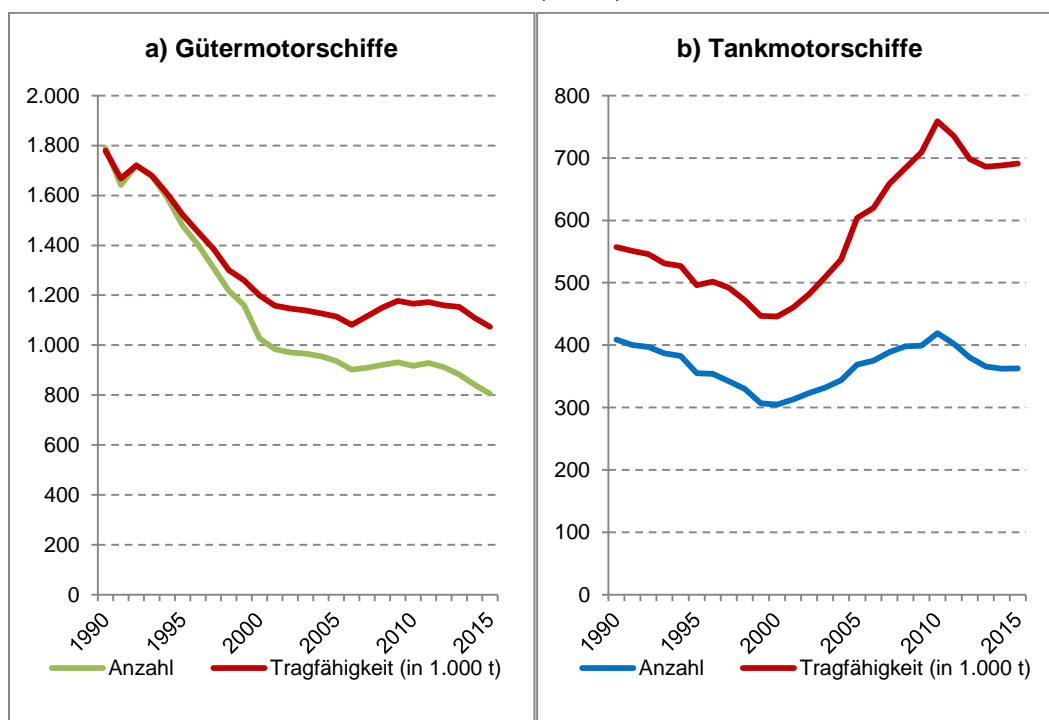
Insolvenz. Nach wie vor berichten Gesprächspartner des Bundesamtes, dass niederländische Banken weiterhin bestrebt seien, Insolvenzen hochverschuldeter Partikuliere zu vermeiden, um keine Verluste aus Schiffsfinanzierungen realisieren zu müssen.

### 5.2.5 Kapazitätsentwicklung

Die Kapazitäten in der deutschen Trockengüterschifffahrt entwickelten sich nach aktuellen Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt im Jahr 2015 erneut rückläufig. Die Tragfähigkeit der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge verringerte sich im Vergleich zum Jahr 2014 um rund 3,5 % auf 1,07 Mio. t, die Schiffsanzahl reduzierte sich um 37 auf insgesamt 805 Einheiten (siehe hierzu auch Abbildung 13). Bei Güterschub- und Trägerschiffsleichtern wurden im Vorjahresvergleich ebenfalls Kapazitäten abgebaut. Abgewrackt wurden im Jahr 2015 neun Gütermotorschiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 10.600 t. Es handelte sich demnach bei den Abwrackungen um vergleichsweise kleinere Schiffseinheiten. Im Jahr 2015 wurde ein Gütermotorschiff mit einer Tragfähigkeit von rund 2.900 t neu in Dienst gestellt. Wie in den Vorjahren ist insbesondere in der Trockengüterschifffahrt die Neigung zu 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

Abbildung 13: Kapazitätsentwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte (Abb. a) und der deutschen Tankmotorschiffsflotte (Abb. b) im Zeitraum von 1990 bis 2015

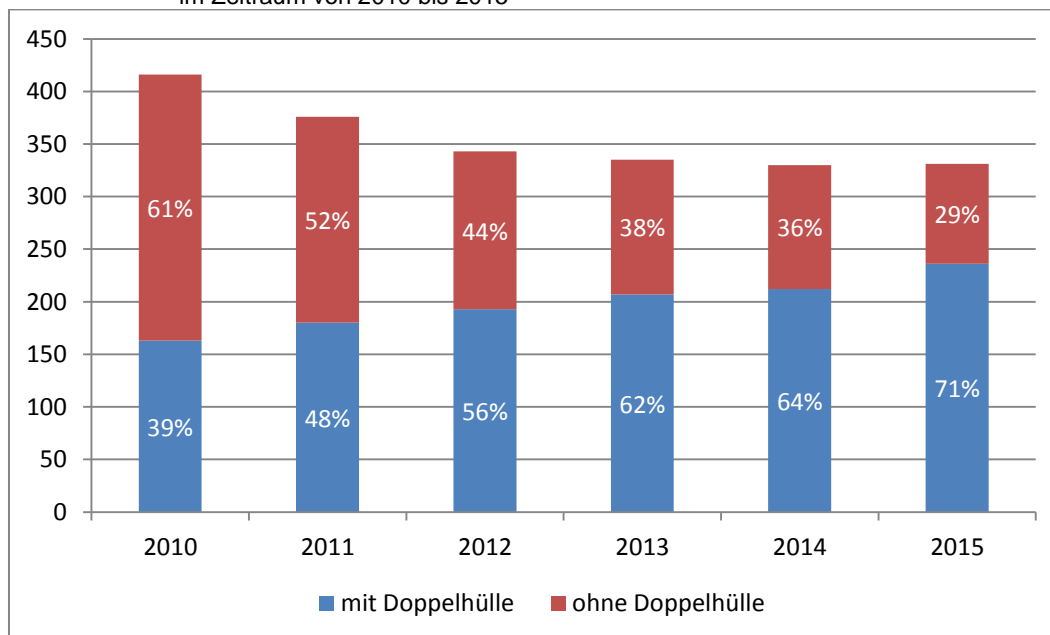


Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

In der Tankschifffahrt stieg das Kapazitätsangebot der deutschen Flotte im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr leicht an. Die Anzahl der Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge erhöhte sich um eine Einheit auf insgesamt 363 Einheiten. Die Tragfähigkeit der Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge wuchs um rund 0,2 % auf rund 691.000 t. Insgesamt wurden im Jahr 2015 zehn neu gebaute Tankmotorschiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt rund 19.400 t in Dienst gestellt. Der Anteil der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankschifffahrtsflotte (hier: Tankmotorschiffe und Tankschubleichter, ohne Bunker- und Bilgenentölungsboote) stieg im Zeitraum von 2010 bis 2015 kontinuierlich an (siehe Abbildung 14). Im Jahr 2015 befanden sich insgesamt 236 Doppelhüllenschiffe in Fahrt. Dies entsprach einem Anteil an der deutschen Tankschifffahrtsflotte von rund 71 %. Gegenüber dem Vorjahr bedeutete dies einen Anstieg um 24 Einheiten bzw. rund 7 Prozentpunkte.

Tankschifffahrt

**Abbildung 14:** Anteilentwicklung der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankschifffahrtsflotte im Zeitraum von 2010 bis 2015



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

### 5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Das auf deutschen Wasserstraßen beförderte Containervolumen ging im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1,7 % auf rund 1,24 Mio. TEU zurück. Der Rückgang war allerdings ausschließlich auf eine Verringerung der Beförderungen von unbeladenen Containern um 8,6 % auf rund 0,41 Mio. TEU zurückzuführen. Die Transporte von beladenen Containern verbuchten einen Zuwachs von 2,0 % auf rund 0,84 Mio. TEU. Die in Containern beförderte Tonnage erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 0,6 % auf rund 9,03 Mio. t.

Anstieg des Containeraufkommens

Bezogen auf die Beförderungsmenge verzeichneten im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum alle Hauptverkehrsverbindungen mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Versands Zuwächse (siehe Tabelle 9). Hinsichtlich der Anzahl der Ladungsträger und der TEU waren hingegen aufgrund der rückläufigen Entwicklung bei den Beförderungen von leeren Containern im Vergleichszeitraum auf fast allen Hauptverkehrsverbindungen prozentuale Rückgänge zu verzeichnen. Lediglich der innerdeutsche Containerverkehr wies bezogen auf die TEU ein positives Vorzeichen auf. Durch den wesentlich höheren Anteil beladener Container beim Versand ins Ausland (84,5 %) gegenüber dem Empfang aus dem Ausland (50,9 %) überwog die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Versand jene im grenzüberschreitenden Empfang im 1. Halbjahr 2016 deutlich. Sowohl die Anzahl der Ladungsträger als auch die TEU hielten sich im grenzüberschreitenden Empfang und Versand hingegen annähernd die Waage.

Hauptverkehrsverbindungen

**Tabelle 9:** Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im 1. Halbjahr 2016

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) <sup>1</sup>	9,03	0,95	2,48	4,60	1,01
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	0,80	0,09	0,31	0,32	0,08
TEU (in Mio.)	1,24	0,14	0,48	0,51	0,12
	<i>Veränderung 1. Halbjahr 2016 ggü. 1. Halbjahr 2015 in %</i>				
Beförderungsmenge (Mio. t) <sup>1</sup>	0,6	10,1	5,8	-4,1	3,2
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	-2,0	-2,3	-2,1	-1,3	-4,3
TEU (in Mio.)	-1,7	1,5	-2,5	-1,3	-4,0

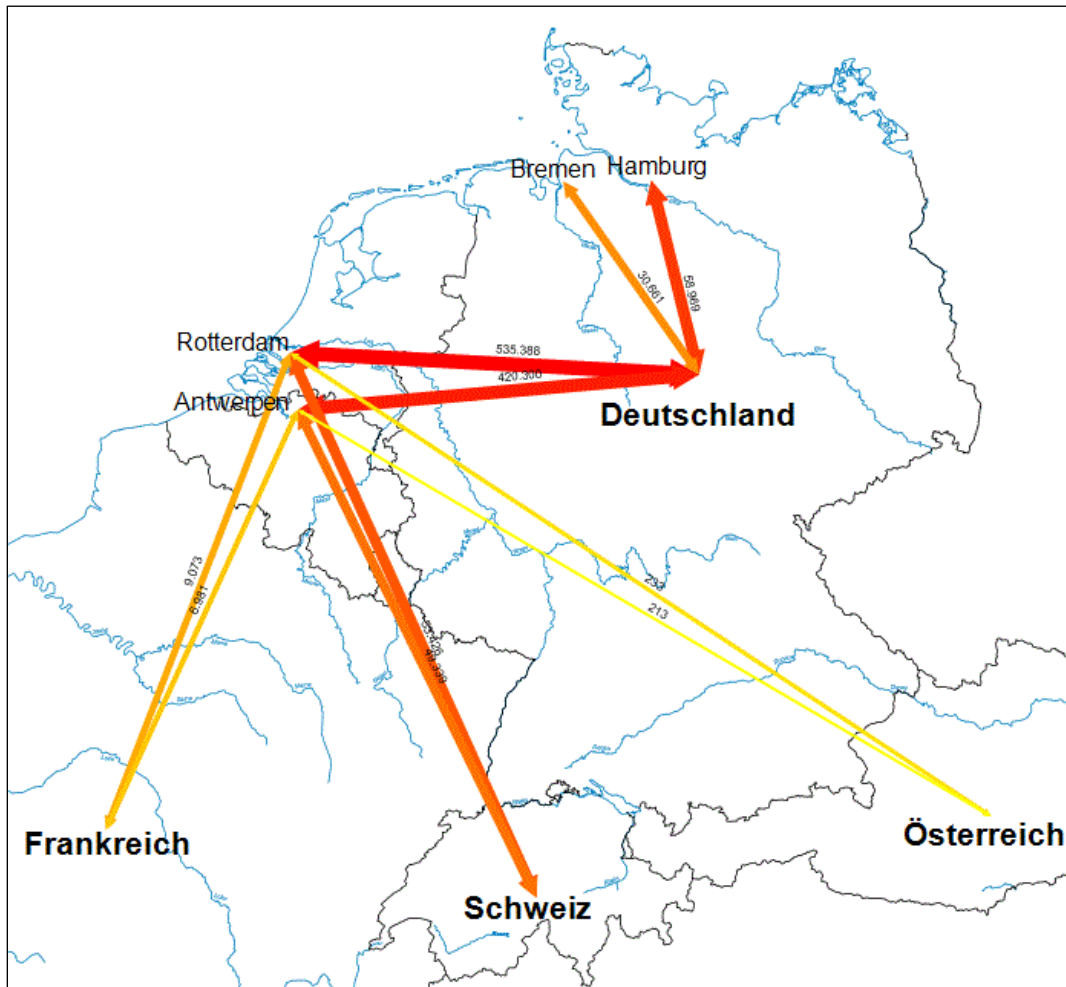
<sup>1</sup> Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Der Hamburger Hafen verzeichnete im 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Rückgang beim Containerumschlag um 1,2 % auf rund 4,45 Mio. TEU. Ursächlich hierfür waren nach Angaben des Hafens Hamburg vor allem geringere Transshipment-Verkehre mit Häfen in Polen und Schweden, die vermehrt von Container-Direktdiensten angelaufen werden. Der Hinterlandverkehr Hamburgs mit deutschen Binnenhäfen ging im Vergleichszeitraum um knapp 1.000 TEU bzw. 1,3 % auf rund 59.000 TEU leicht zurück (siehe hierzu und im Folgenden auch Abbildung 15). Der see-seitige Containerumschlag in den bremischen Häfen erhöhte sich im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem 1. Halbjahr 2015 um 3,9 % auf rund 2,84 Mio. TEU. Die Containerbeförderungen im Hinterland der Bremischen Häfen nahmen deutlich um rund 10.000 TEU bzw. 50,4 % auf rund 31.000 TEU zu. Dabei entfiel allerdings ein Großteil der Steigerung auf Zuwächse bei den Verkehren zwischen den Bremischen Häfen. Im 1. Halbjahr 2016 wurden weder aus den Bremischen Häfen noch aus dem Seehafen Hamburg Container in ausländische Binnenhäfen befördert.

Bremische Häfen und Hamburg

Abbildung 15: Seehafen-Hinterlandverkehr nach Staaten im 1. Halbjahr 2016 in TEU



Quellen: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Containerumschlag im Seehafen Antwerpen verzeichnete im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Anstieg um 4,4 % auf 5,05 Mio. TEU. Ursächlich hierfür war nach Informationen der Marktbeobachtung u.a. eine Zunahme der Anläufe von Großcontainerschiffen. Die Containerbeförderungen zwischen deutschen Binnenhäfen und dem Seehafen Antwerpen verzeichneten in der ersten Jahreshälfte 2016 gegenüber dem 1. Halbjahr 2015 einen Zuwachs in Höhe von 7,3 % auf rund 420.000 TEU. Der Hinterlandverkehr Antwerpens mit schweizerischen Binnenhäfen erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 34,2 % auf rund 49.000 TEU. Die Containerverkehre zwischen dem Seehafen Antwerpen und französischen Binnenhäfen über deutsche Wasserstraßen stiegen um 3,3 % auf rund 7.000 TEU. Im Seehafen Rotterdam entwickelte sich das Containervolumen hingegen in der ersten Jahreshälfte 2016 leicht rückläufig. Mit rund 6,09 Mio. TEU wurden 2,3 % weniger Container umgeschlagen als im 1. Halbjahr 2015. Der Seehafen-Hinterlandverkehr der deutschen Binnenhäfen mit dem Seehafen Rotterdam nahm im Vergleichszeitraum um rund 7,2 % auf rund 535.000 TEU ab. Das Transportaufkommen im Seehafen-Hinterlandverkehr des Seehafens Rotterdam mit schweizerischen Binnenhäfen als Quelle oder Ziel ging im 1. Halbjahr 2016 um 24,4 % auf rund 53.000 TEU zurück. Einen Zuwachs um 18,4 % auf rund 9.000 TEU ver-

Seehäfen Antwerpen und Rotterdam

zeichneten im Vergleichszeitraum hingegen die Containerverkehre über deutsche Wasserstraßen zwischen dem Seehafen Rotterdam und französischen Binnenhäfen. In Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten Marktteilnehmer – wie schon in den Vorjahren – von zum Teil erheblichen Verzögerungen bei der Abfertigung von Binnenschiffen im Seehafen Rotterdam. Im 1. Halbjahr 2016 trugen hierzu u.a. IT-Probleme an den neuen Containerterminals an der Maasvlakte II und Streiks von Hafenmitarbeitern gegen einen möglichen Stellenabbau infolge der Inbetriebnahme von hoch technisierten Containerterminals bei.

## Anhang A

Tabelle A: Kabotage in Deutschland im Zeitraum von 2008 bis 2015 nach Herkunftsstaaten der Fahrzeuge

Land	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Veränd. in %					Anteile in %				
									d 11/10	d 12/11	d 13/12	d 14/13	d 15/14	2012	2013	2014	2015	
<b>Insgesamt</b>	<b>4.048,5</b>	<b>4.571,7</b>	<b>6.023,1</b>	<b>6.688,0</b>	<b>8.308,2</b>	<b>9.971,3</b>	<b>12.222,8</b>	<b>12.476,2</b>	<b>11,0</b>	<b>24,2</b>	<b>20,0</b>	<b>22,6</b>	<b>2,1</b>	-	-	-	-	
darunter:																		
Belgien	243,5	202,0	217,3	133,0	126,3	103,3	93,2	157,4	-38,8	-5,0	-18,2	-9,7	68,8	1,5	1,0	0,8	1,3	
Bulgarien	v	v	170,6	61,6	338,2	172,1	583,1	368,4	-63,9	448,9	-49,1	238,8	-36,8	4,1	1,7	4,8	3,0	
Dänemark	61,5	81,9	72,4	118,3	113,2	90,9	89,1	106,2	63,4	-4,3	-19,6	-2,1	19,2	1,4	0,9	0,7	0,9	
Estland	40,0	37,1	31,3	40,2	45,9	39,1	57,3	92,9	28,1	14,3	-14,9	46,7	62,1	0,6	0,4	0,5	0,7	
Finnland	-	-	28,6	-	-	-	16,6	49,0	-	-	-	-	195,3	-	-	-	0,4	
Frankreich	40,3	39,4	63,2	41,6	25,9	32,1	41,6	34,3	-34,2	-37,8	24,1	29,6	-17,6	0,3	0,3	0,3	0,3	
Griechenland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Irland	v	v	v	v	17,1	v	4,4	6,0	-	-	-	-	34,6	0,2	-	0,0	0,0	
Italien	504,8	311,3	264,2	167,2	199,2	154,4	189,6	158,0	-36,7	19,2	-22,5	22,8	-16,7	2,4	1,5	1,6	1,3	
Kroatien	-	-	-	-	-	-	-	19,2	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	
Lettland	8,7	9,3	60,8	59,4	79,1	74,4	157,0	228,0	-2,4	33,2	-5,9	110,9	45,2	1,0	0,7	1,3	1,8	
Litauen	14,9	22,6	21,4	30,8	64,7	135,8	162,6	271,0	43,7	110,2	109,9	19,8	66,7	0,8	1,4	1,3	2,2	
Luxemburg	644,4	550,3	461,2	398,1	407,3	365,6	400,5	268,7	-13,7	2,3	-10,2	9,5	-32,9	4,9	3,7	3,3	2,2	
Niederlande	1.017,9	1.063,5	1.145,6	1.213,6	1.116,7	1.444,4	1.272,1	1.200,0	5,9	-8,0	29,3	-11,9	-5,7	13,4	14,5	10,4	9,6	
Österreich	411,6	478,3	432,3	417,3	424,4	498,4	464,1	370,9	-3,5	1,7	17,4	-6,9	-20,1	5,1	5,0	3,8	3,0	
Polen	213,8	830,0	1.800,1	2.140,1	3.363,1	4.431,2	5.878,3	6.389,8	18,9	57,1	31,8	32,7	8,7	40,5	44,4	48,1	51,2	
Portugal	v	v	44,5	90,3	28,7	31,9	41,4	32,8	102,8	-68,2	11,2	29,8	-20,9	0,3	0,3	0,3	0,3	
Rumänien	v	19,7	18,9	58,7	152,0	332,4	472,3	582,2	211,6	158,8	118,7	42,1	23,3	1,8	3,3	3,9	4,7	
Schweden	135,0	104,5	114,6	111,0	70,5	63,4	35,5	8,8	-3,1	-36,5	-10,1	-44,0	-75,1	0,8	0,6	0,3	0,1	
Schweiz	133,9	153,8	81,7	203,1	63,6	79,2	97,8	97,7	148,6	-68,7	24,7	23,4	-0,1	0,8	0,8	0,8	0,8	
Slowakei	28,2	62,9	136,0	211,0	251,7	256,3	442,3	462,7	55,2	19,3	1,8	72,6	4,6	3,0	2,6	3,6	3,7	
Slowenien	148,2	157,6	179,2	193,9	229,0	203,0	258,4	374,9	8,2	18,1	-11,3	27,3	45,1	2,8	2,0	2,1	3,0	
Spanien	154,3	61,1	137,3	90,3	85,4	87,3	100,4	46,6	-34,3	-5,4	2,2	15,0	-53,6	1,0	0,9	0,8	0,4	
Tschechien	123,8	235,6	327,9	630,1	769,0	898,2	853,7	626,2	92,2	22,0	16,8	-5,0	-26,6	9,3	9,0	7,0	5,0	
Ungarn	54,0	83,6	177,7	252,8	302,8	419,9	502,3	503,3	42,3	19,8	38,7	19,6	0,2	3,6	4,2	4,1	4,0	
Verein. Königreich	2,4	11,4	23,4	4,7	6,6	6,4	9,3	21,3	-80,1	41,5	-2,4	43,8	130,5	0,1	0,1	0,1	0,2	

Quelle: Eurostat (Stand: 09.09.2016). 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 2016

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**

---