



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2006



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	3
2.2	Entwicklung des Modal Splits im Binnengüterverkehr	5
3	Straßengüterverkehr	6
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	6
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	6
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	8
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrten und Fahrleistungen	10
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	11
3.2.1	Entwicklung der Beförderungsentgelte	11
3.2.2	Kostenentwicklung	12
3.2.3	Ertragslage	13
3.2.4	Investitionen	14
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	15
3.3	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	16
4	Eisenbahngüterverkehr	17
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	17
4.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	20
4.3	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	21
4.4	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße	22
4.4.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	22
4.4.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)	25
5	Binnenschiffsgüterverkehr	26
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	26
5.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	27
5.3	Lage der Binnenschifffahrt	29
5.3.1	Gasölpreisentwicklung	29
5.3.2	Trockengüterschifffahrt	30
5.3.3	Tankschifffahrt	32

1 Zusammenfassung

Der konjunkturelle Aufschwung in Deutschland führte zu einer spürbaren Belebung der Verkehrsnachfrage. Die positive verkehrswirtschaftliche Entwicklung, die bereits Mitte vergangenen Jahres ihren Anfang nahm, setzte sich im 1. Halbjahr 2006 verstärkt fort. Sowohl der Straßen- als auch der Schienengüterverkehr verzeichneten deutliche Mengen- und Leistungssteigerungen. Hingegen wies die Binnenschifffahrt aufgrund witterungsbedingter Beeinträchtigungen Rückgänge auf.

Insgesamt konnte die von den drei Verkehrsträgern transportierte Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2006 um 4,5 % und die Verkehrsleistung um 4,7 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 gesteigert werden.

Der Straßengüterverkehr wuchs im 1. Halbjahr 2006 so stark wie seit sieben Jahren nicht mehr. Infolge der Konjunkturerholung kam es bei allen Güterabteilungen und Entfernungsbereichen zu Mengen- und Leistungssteigerungen. Nachdem viele Jahre lang lediglich der grenzüberschreitende Güterverkehr Zuwächse verzeichnete, trug nun auch der Binnenverkehr zum Wachstum des Straßengüterverkehrs bei. Die Zuwächse beim Werkverkehr blieben im 1. Halbjahr 2006 deutlich hinter jenen des gewerblichen Verkehrs zurück.

Das erhöhte Güterverkehrsaufkommen fand im 1. Halbjahr 2006 auch in den statistischen Ergebnissen zum Mautsystem seinen Niederschlag: Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 erhöhte sich die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten um rund 10 %, die Fahrleistung um rund 8 %. Rund zwei Drittel der Fahrleistungen wurden von inländischen Lastkraftfahrzeugen erbracht, ein Drittel von gebietsfremden.

Vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage nach Beförderungsleistungen waren im Verlauf dieses Jahres in vielen Marktsegmenten des Straßengüterverkehrs Laderaumengpässe zu beobachten. Dies spiegelte sich in steigenden Beförderungsentgelten wider. Allerdings orientierten sich die Entgelterhöhungen im 1. Halbjahr 2006 vorrangig an den steigenden Kraftstoffkosten. Sprunghafte Preiserhöhungen waren lediglich auf den Spotmärkten festzustellen. Im weiteren Jahresverlauf zeichnet sich ein offensiveres Preisverhalten der Speditionen und Transportunternehmen ab. Während in den vergangenen Jahren vor allem Unternehmen, die umfangreiche expeditionelle und logistische Dienstleistungen anbieten, von der Marktentwicklung profitierten, ergeben sich aus den aktuellen Marktbedingungen nun auch für mittlere und kleine Transportunternehmen Chancen für eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation.

Der Schienengüterverkehr erzielte im 1. Halbjahr 2006 noch höhere Zuwachsraten als der Straßengüterverkehr. Konjunkturbedingt kam es auf allen Hauptverkehrsverbindungen zu deutlichen Mengen- und Leistungssteigerungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Begünstigt wurde die positive Entwicklung ferner durch Verkehrsverlagerungen vom Binnenschiff sowie Kapazitätsengpässe und Preiserhöhungen im Straßengüterverkehr.



Die Wettbewerbsintensität auf dem Schienengüterverkehrsmarkt ist bei nationalen und internationalen Ganzzugverkehren über längere Distanzen weiterhin hoch. Hier stehen verschiedene Staatsbahnen und größere Privatbahnen im Wettbewerb um Beförderungsaufträge. Dies führt auf den betroffenen Relationen zu einem entsprechenden Preisdruck. Deutlich spürbar ist letzterer u. a. bei Containerbeförderungen im Seehafenhinterlandverkehr, die - wie der gesamte kombinierte Verkehr - im 1. Halbjahr 2006 deutlich zugelegt haben. Nach wie vor konzentriert sich ein Großteil des internationalen Eisenbahngüterverkehrs auf die Nord-Süd-Achse. Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Liberalisierung weiteten verschiedene Güterbahnen im 1. Halbjahr 2006 ihre internationalen Aktivitäten weiter aus.

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im 1. Halbjahr 2006 aufgrund witterungsbedingter Beeinträchtigungen Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005. Sie verlor damit Marktanteile an Lkw und Eisenbahn. Laderaumengpässe zu Beginn des Jahres sowie die konjunkturbedingt steigende Verkehrsnachfrage führten jedoch auch in der Binnenschifffahrt zu einer insgesamt guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Im Rhein- und Donaugebiet hat sich die Ertragslage für Unternehmen der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2006 vergleichsweise gut entwickelt. Auf der Elbe sowie im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder war dies nur bedingt der Fall. In der Binnentankschifffahrt steigt der Wettbewerbs- und Preisdruck angesichts rückläufiger Beförderungsmengen und wachsender Transportkapazitäten. Dies gilt insbesondere für das Segment der Mineralölschifffahrt.

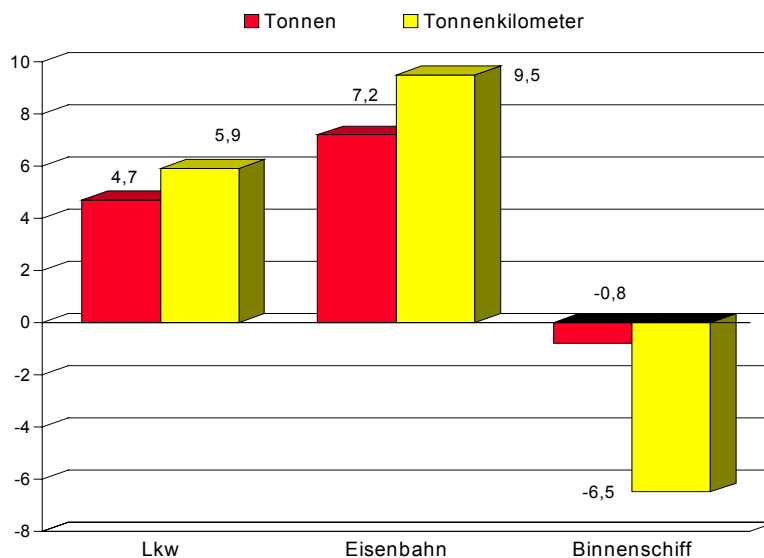
Infolge des anhaltenden „Containerbooms“ stößt die landseitige Infrastruktur der großen Seehäfen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Binnenschifffahrt war erneut von Abfertigungsproblemen in Rotterdam betroffen. Containerliniendienste konnten ihre Fahrpläne nicht immer einhalten. Um die Auftragsabwicklung gewährleisten zu können, mussten Terminalbetreiber mitunter zusätzliche Schiffe chartern. Dies führte zu entsprechenden Mehrkosten. In Hamburg behinderten Infrastrukturengpässe die Vor- und Nachläufe auf der Straße und der Schiene. Langsamfahrstellen auf dem Netz der Hamburger Hafenbahn bedeuteten Leistungseinschränkungen, die zu einem Rückstau von Containern und Zügen aus dem Hafen Hamburg führten. Verspätungen waren auch hier die Folge.

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Die spürbare Belebung der Verkehrsnachfrage seit etwa Mitte des vergangenen Jahres hat sich mit deutlichen Aufkommens- und Leistungssteigerungen im 1. Halbjahr 2006 weiter fortgesetzt. So stieg im 1. Halbjahr 2006 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 4,5 % auf 1,58 Mrd. t an, nachdem das Aufkommen im Gesamtjahr 2005 noch um 0,3 % abgenommen hatte. Die von den drei Verkehrsträgern im 1. Halbjahr 2006 insgesamt erbrachte Beförderungsleistung lag mit 220,9 Mrd. tkm um 4,7 % über derjenigen des 1. Halbjahres 2005. Im Gesamtjahr 2005 hatte das Leistungswachstum 2,1 % betragen.

Schaubild 01: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 in %



Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

Die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 wie folgt dar:

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) stieg die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 um 4,7 % auf 1,30 Mrd. t an. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Gesamtjahr 2005 in Höhe von 1,8 % stieg sie im 1. Halbjahr 2006 um 5,9 % auf 138,3 Mrd. tkm im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum an. Mit diesem Ergebnis erreichte der Straßengüterverkehr das höchste Mengen- und Leistungswachstum seit sieben Jahren. Nachdem viele Jahre lang lediglich der grenzüberschreitende Güterverkehr von der zunehmenden Arbeitsteilung in Europa profitieren konnte, erreichte das gesamtwirtschaftliche Wachstum nun auch den Binnengüterverkehr.

Von allen betrachteten Verkehrsträgern konnte die Schiene im 1. Halbjahr 2006 die höchsten prozentualen Mengen- und Leistungszuwächse verbuchen. Die Beförderungsmenge im Eisenbahngüterverkehr erhöhte sich im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 um 7,2 % auf rund 167,2 Mio. t. Noch deutlicher erhöhte sich die Verkehrsleistung. Sie erreichte im 1. Halbjahr 2006 einen Wert in Höhe von 51,1 Mrd. tkm und lag damit um 9,5 % über dem Ergebnis des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Im Eisenbahngüterverkehr zeigten sich im Betrachtungszeitraum auf allen Hauptverkehrsverbindungen deutliche Mengen- und Leistungszuwächse.

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im 1. Halbjahr 2006 rund 120,0 Mio. t Güter befördert und damit rund 1,0 Mio. t bzw. 0,8 % weniger als im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres. Aufkommenszuwächse waren im Betrachtungszeitraum allerdings beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang zu verzeichnen. Die Verkehrsleistung verringerte sich im selben Zeitraum um 6,5 % und erreichte einen Wert von rund 31,5 Mrd. tkm. Dabei waren im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf allen Hauptverkehrsverbindungen Leistungsrückgänge festzustellen. Insgesamt wurde das Ergebnis der Binnenschifffahrt durch witterungsbedingte Beeinträchtigungen (Eisgang, Niedrigwasser) zu Beginn des Jahres stark belastet.

Tabelle 01: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 05	1. Hj. 06	1. Hj. 06 ggü.	1. Hj. 05	1. Hj. 06	1. Hj. 06 ggü.
	in Mio. t		1. Hj. 05 in % ²⁾	in Mrd. tkm		1. Hj. 05 in % ²⁾
Eisenbahnen ³⁾	156,0	167,2	+ 7,2	46,7	51,1	+ 9,5
Binnenschifffahrt	121,0	120,0	- 0,8	33,7	31,5	- 6,5
Straßengüterverkehr						
deutscher Unternehmen ⁴⁾	1.238,0	1.296,4	+ 4,7	130,6	138,3	+ 5,9
- Gewerblicher Verkehr	737,2	791,7	+ 7,4	102,1	108,9	+ 6,6
- Werkverkehr	500,8	504,7	+ 0,8	28,5	29,4	+ 3,0
- Verkehr im Nahbereich ⁵⁾	685,8	708,1	+ 3,3	11,2	11,7	+ 4,1
- Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾	255,6	274,2	+ 7,3	23,1	24,6	+ 6,2
- Verkehr im Fernbereich ⁵⁾	296,6	314,1	+ 5,9	96,3	102,0	+ 5,9
Gesamter Güterverkehr ⁶⁾	1.515,0	1.583,5	+ 4,5	211,0	220,9	+ 4,7

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

2) Die Veränderungsdaten sind aus den mehrstelligen Originalwerten und nicht auf Basis der gerundeten Tabellenwerte errechnet.

3) 1. Halbjahr 2005: Korrigierte Werte. Siehe hierzu Abschnitt 4 Eisenbahngüterverkehr.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

6) Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen; statistische Angaben liegen nicht vor.

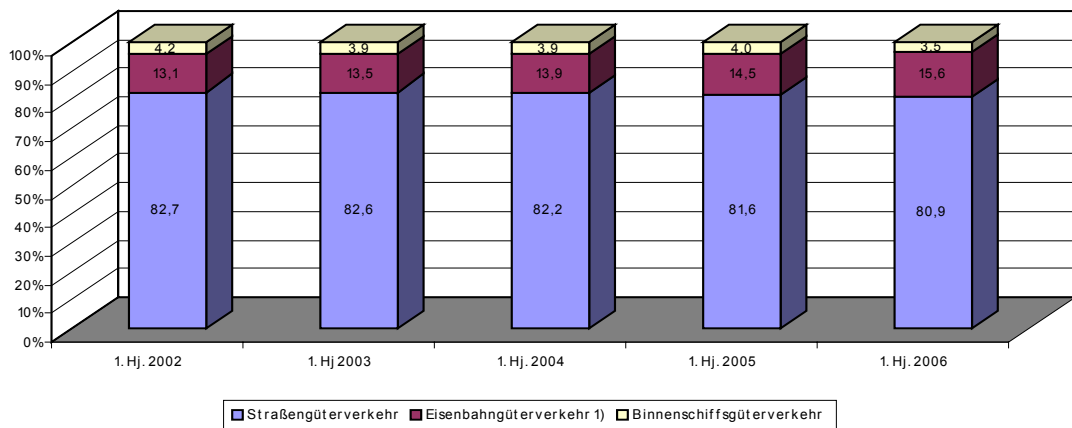
Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

Die insgesamt positive verkehrswirtschaftliche Entwicklung im 1. Halbjahr 2006 hat sich ohne das in anderen Jahren übliche Sommerloch bis in den Herbst fortgesetzt.

2.2 Entwicklung des Modal Splits im Binnengüterverkehr

Im Binnengüterverkehr¹ haben sich im ersten Halbjahr des Jahres 2006 hinsichtlich der Verkehrsleistung die Trends der Vorjahre bei der Anteilsentwicklung des Straßengüterverkehrs und des Eisenbahngüterverkehrs weiter fortgesetzt, während der Binnenschiffsgüterverkehr einem uneinheitlichen Entwicklungspfad folgt. Trotz der Leistungssteigerung gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 verringerte sich der Anteil des Straßengüterverkehrs erneut und erreichte 80,9 %. Demgegenüber konnte der Eisenbahngüterverkehr aufgrund der überproportionalen Leistungssteigerung seinen Anteil am Binnengüterverkehr auf 15,6 % weiter steigern. Der Anteil des Binnenschiffsgüterverkehrs an den innerdeutschen Beförderungsleistungen nahm im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres deutlich ab.

Schaubild 02: Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung im Binnengüterverkehr im Vergleich der ersten Halbjahre 2002 bis 2006



¹⁾ 2002 bis 2004: Nach Mitteilung des StBA Untererfassung der Eisenbahnverkehrsleistung bezüglich eines Aufkommens in Höhe von 3,5 - 4 Mio. t p. a. sowie ohne Eigengewichte beladener Ladungsträger.

Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachreihe 8, Reihen 2 und 4, Berechnungen des Bundesamtes für Güterverkehr.

Die Anteilssteigerung der Eisenbahn ist in erster Linie auf den weiter wachsenden Seehafenhinterlandverkehr von und nach deutschen Seehäfen zurückzuführen. Diese Verkehre spielen sich auf der Schiene vorrangig in den höheren Entfernungsbereichen des Binnengüterverkehrs ab und haben so eine besonders große Auswirkung auf die Leistungsentwicklung. Die negative Anteilsentwicklung der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2006 ist vor allen Dingen auf witterungsbedingte Beeinträchtigungen zurückzuführen.

Die Aussagen zur Entwicklung des Modal Splits im Binnengüterverkehr lassen sich nicht auf den gesamten Güterverkehr übertragen, da im grenzüberschreitenden Bereich Lkw und Binnenschiff im Vergleich zur Eisenbahn mit ihren Systembrüchen an der Grenze über Wettbewerbsvorteile verfügen. Belastbare statistische Ergebnisse zum Modal Split im grenzüberschreitenden Güterverkehr liegen bis auf Weiteres nicht vor.

¹ Binnengüterverkehr einschließlich Kabotage mit gebietsfremden Fahrzeugen in Deutschland (Kabotage im Straßengüterverkehr 2003 bis 2006: Hochrechnung des Bundesamtes für Güterverkehr).

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Im Straßengüterverkehr kam es nach dem insgesamt moderaten verkehrswirtschaftlichen Verlauf in den zurückliegenden Jahren seit etwa Mitte des vergangenen Jahres zu einer durchgreifenden Aufwärtsentwicklung, die sich im 1. Halbjahr 2006 verstärkt fortsetzte und in allen Entfernungsbereichen zu einem deutlichen Wachstum führte. Aufgrund dessen wuchs der Straßengüterverkehr so stark wie seit sieben Jahren nicht mehr.

Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 um insgesamt 4,7 % (+ 58,1 Mio. t) auf 1,30 Mrd. t an. Die Beförderungsleistung wuchs aufgrund der wiederum gestiegenen Durchschnittsentfernungen stärker an als die Gütermenge und lag im 1. Halbjahr 2006 bei 138,3 Mrd. tkm (+ 5,9 %). Allerdings zeigt sich seit einigen Jahren eine Annäherung der Leistungs- und Aufkommensentwicklungen.

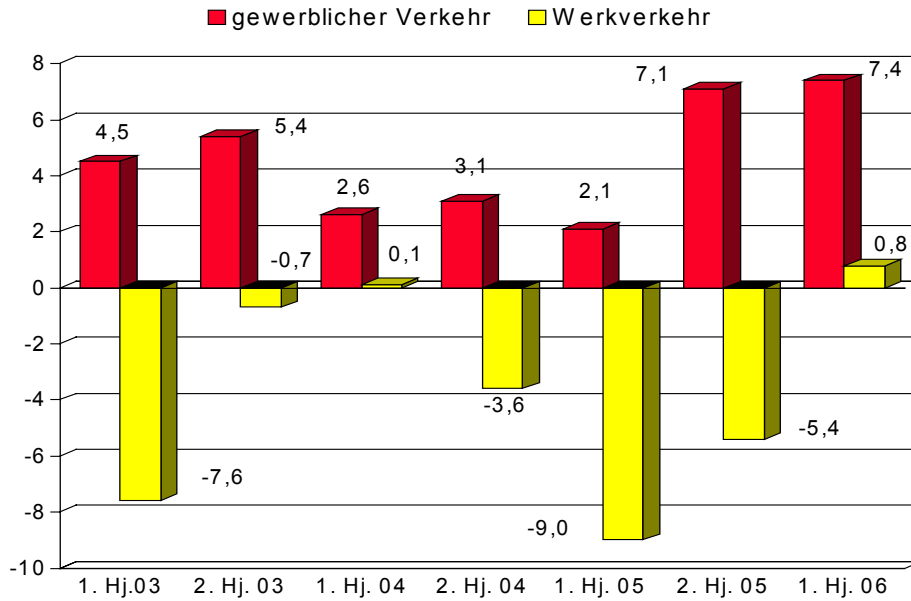
Kennzeichnend für diese Entwicklung des Straßengüterverkehrs war, dass neben dem grenzüberschreitenden Verkehr, der aufgrund der anhaltend guten Außenhandelstätigkeit seit Jahren kontinuierlich zunimmt, nunmehr auch der Binnenverkehr - nach Jahren der Stagnation und des Rückgangs - deutlich zum Wachstum beitrug. Die allgemeine Konjunkturerholung führte in fast allen Güterabteilungen zu Aufkommens- und Leistungssteigerungen.

Das Aufkommen im Binnenverkehr stieg um 4,6 % auf 1,226 Mrd. t. Die Beförderungsleistungen erreichten ein Wachstum in Höhe von 5,9 % auf 120,0 Mrd. tkm. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs stieg die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 um 6,1 %. Die Verkehrsleistung stieg um 5,4 %.

Wie bereits in den vergangenen Jahren zeigte sich im 1. Halbjahr 2006 beim Werkverkehr eine gegenüber dem gewerblichen Güterverkehr vergleichsweise weniger positive Entwicklung. Aufgrund der Einführung der Lkw-Maut sowie der hohen Kraftstoffpreise hatte bereits im Verlauf des vergangenen Jahres ein zunehmender Anteil der Industrie- und Handelsunternehmen die Wirtschaftlichkeit ihres Werkverkehrs analysiert. Die gesamten zusätzlichen Kostensteigerungen sind vielfach durch das Werkverkehr betreibende Unternehmen zu tragen und führen so zu Ertragseinbußen. Zwischenzeitlich zeigt sich, dass die energiepreis- und mautbedingten Verlagerungen auf den gewerblichen Güterverkehr umfangreicher ausgefallen sind, als nach dem Beginn der Mauterhebung zu Anfang des Jahres 2005 zunächst erwartet worden war.



Schaubild 03: Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Die durchgreifend positive Entwicklung im Straßengüterverkehr bescherte allen Güterabteilungen Zuwächse:

Tabelle 02: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterarten einschließlich Kabotagebeförderungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005

Güterabteilungen	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2005	1. Hj. 2006	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	70.306	73.811	+ 3.505	+ 5,0
Andere Nahrungs- und Futtermittel	153.890	161.200	+ 7.310	+ 4,8
Feste mineralische Brennstoffe	6.071	6.155	+ 84	+ 1,4
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	46.873	52.689	+ 5.816	+12,4
Erze und Metallabfälle	14.423	18.910	+ 4.486	+31,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	38.402	43.474	+ 5.072	+13,2
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	544.013	549.630	+ 5.618	+ 1,0
Düngemittel	10.049	10.802	+ 753	+ 7,5
Chemische Erzeugnisse	101.243	104.384	+ 3.141	+ 3,1
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)	217.997	237.197	+19.200	+ 8,8
Leergut	41.587	44.711	+ 3.124	+ 7,5
Insgesamt	1.244.853	1.302.962	+ 58.109	+ 4,7

Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

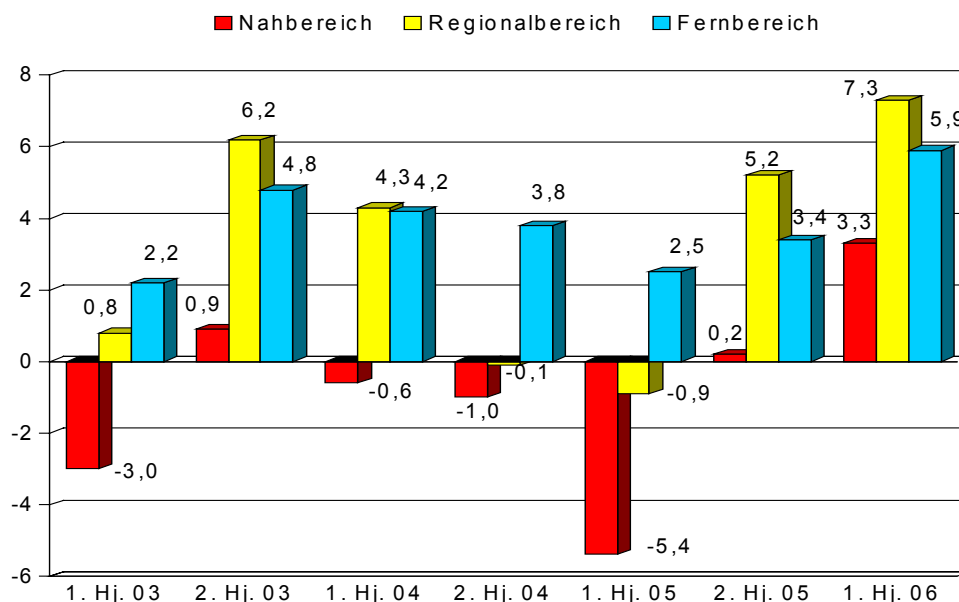
Die höchsten absoluten Aufkommenssteigerungen ergaben sich vor allem in der Güterabteilung „sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)“, gefolgt von der Güterabteilung „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“.

Zudem spiegelt sich die konjunkturelle Belebung im Baubereich im Straßengüterverkehr wider. So stieg die beförderte Menge der Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ - nach hohen Verlusten in den vergangenen Jahren - erstmals wieder an. Der Zuwachs bei den Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“ ist mit der anhaltend guten Stahlkonjunktur zu begründen.

3.1.2 Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich

Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kam es im 1. Halbjahr 2006 in allen Entfernungsbereichen zu deutlichen Aufkommenssteigerungen, die den Zuwachs der vorangegangenen Jahre übertrafen. Dabei verzeichnete der Regionalbereich die höchsten prozentualen Mengengewinne.

Schaubild 04: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Die Mengen- und Leistungszuwächse im Nahbereich (bis 50 km) zeigten sich neben dem Aufkommenszuwachs bei den Halb- und Fertigwaren insbesondere bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln sowie bei Erdöl und Mineralerzeugnissen. Bei den Beförderungen von Steinen und Erden (einschließlich Baustoffe), die in den zurückliegenden Jahren aufgrund der Krise in der Bauindustrie vor allem in diesem Entfernungsbereich erheblich zurückgegangen waren, zeigte sich bislang jedoch kein Wachstum. Allerdings führte die Zunahme in den übrigen Güterabteilungen zu einem Mengen- und Leistungswachstum im Nahbereich in Höhe von insgesamt 3,3 % und 4,1 %.

Die Aufkommens- und Leistungszuwächse im Regionalbereich (51 - 150 km) sind wie im Nahbereich vorrangig auf die allgemeine konjunkturelle Erholung zurückzuführen (Menge: + 7,3 %, Leistung: + 6,2 %). In diesem Entfernungsbereich zeigten sich die Mengenzuwächse vor allem bei Beförderungen von Steinen und

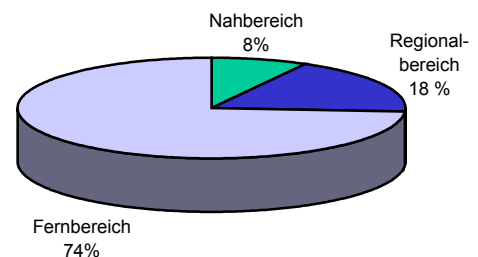
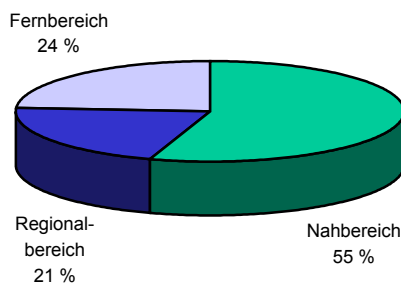
Erden sowie bei Halb- und Fertigwaren. Das überdurchschnittliche Wachstum in diesem Entfernungsbereich ist neben der positiven Wirtschaftsentwicklung auf zunehmende Änderungen der Gestaltung des Transportablaufs durch die Bildung von Netzwerken sowie die Aufnahme und den Ausbau von Begegnungsverkehren zurückzuführen.

Im Fernbereich (151 km und mehr) setzte sich der seit Jahren zu verzeichnende Zuwachs der Gütermengen und Beförderungsleistungen weiter fort (Menge: + 5,9 %, Leistung: + 5,9 %). Die stärksten Zunahmen ergaben sich in den Güterabteilungen bei Halb- und Fertigwaren sowie „andere Nahrungs- und Futtermittel“.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen rund 76 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil i. H. v. 74 % an der Verkehrsleistung erzielt.

Schaubild 05: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Gütermenge im 1. Halbjahr 2006 in %

Schaubild 06: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2006 in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr, der - mit Ausnahme eines einmaligen Leistungsrückgangs im Gesamtjahr 2005 - durch die fortschreitende Europäisierung bereits seit Jahren von einem überdurchschnittlichen Wachstum geprägt ist, verzeichnete im 1. Halbjahr 2006 ebenfalls ein durchgreifendes Mengen- und Leistungswachstum. Die positive Außenhandelsentwicklung führte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2006 zu einer Mengensteigerung um 6,1 % auf 70,2 Mio. t und einer Leistungssteigerung um 5,4 % auf 18,2 Mrd. tkm.

Infolge der Mengen- und Leistungszuwächse der vergangenen Jahre nimmt der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Gesamtverkehr kontinuierlich zu: Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im 1. Halbjahr 2006 rund 5,4 % (1. Halbjahr 2000: 3,4 %) und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 23,5 % (1. Halbjahr 2000: 19,7 %) auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist, hat im 1. Halbjahr 2006 der Versand um 3,7 % und der Empfang um 10,5 % zugenommen. Geringfügig gestiegen ist der Dreiländerverkehr (+ 0,5 %) mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.

Tabelle 03: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2005	1. Hj. 2006	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	32.084,0	33.666,2	+ 1.582,2	+ 4,9
Drittstaaten	3.690,6	3.449,5	- 241,1	- 6,5
Versand insgesamt	35.774,6	37.115,7	+ 1.341,1	+ 3,7
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	24.506,7	26.977,8	+ 2.471,1	+ 10,1
Drittstaaten	1.255,2	1.483,3	+ 228,1	+ 18,2
Empfang insgesamt	25.761,9	28.461,1	+ 2.699,2	+ 10,5
Dreiländerverkehr¹	4.634,8	4.656,2	+ 21,4	+ 0,5
Insgesamt	66.171,3	70.233,0	+ 4.061,7	+ 6,1

¹⁾ einschließlich Durchgangsverkehr

Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrten und Fahrleistungen

Die statistischen Ergebnisse zum Mautsystem weisen im 1. Halbjahr 2006 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 76,8 Mio. mautpflichtige Fahrten auf dem deutschen Autobahnnetz aus. Die bei diesen Fahrten erbrachte Fahrleistung erreichte 12,6 Mrd. Kilometer. Gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 erhöhte sich damit die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten um 10,1 %, während die Fahrleistung um 8,1 % wuchs.

Tabelle 04: Anzahl der mautpflichtigen Fahrten, zurückgelegten mautpflichtigen Strecken und Mauteinnahmen im Zeitraum vom 1. Halbjahr 2005 bis zum 1. Halbjahr 2006

Maut	1. Halbjahr 2005	2. Halbjahr 2005	1. Halbjahr 2006	Insgesamt
Anzahl der mautpfl. Fahrten				
- Inländer	54.869.664	59.360.766	60.779.757	175.010.187
- Gebietsfremde	14.943.499	14.828.329	16.068.303	45.840.131
Fahrten insgesamt	69.813.163	74.189.095	76.848.060	220.850.318
zurückgelegte mautpflichtige Strecken in km				
- Inländer	Einzeldaten	Einzeldaten	8.354.626.781	
- Gebietsfremde	liegen nicht vor	liegen nicht vor	4.251.080.965	
Strecken in km insgesamt	11.660.201.302	12.293.579.179	12.605.707.746	36.559.488.227
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in EUR				
- Inländer	927.627.299,74	993.367.968,37	985.176.532,51	2.906.171.800,62
- Gebietsfremde	470.107.905,18	474.787.939,06	507.593.213,79	1.452.489.058,03
Mauteinnahmen insgesamt	1.397.735.204,92	1.468.155.907,43	1.492.769.746,30	4.358.660.858,65

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

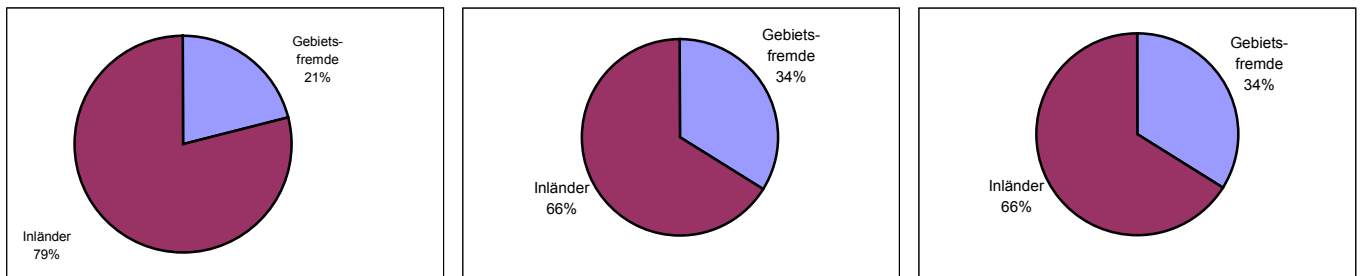
Im Vergleich zwischen Inländern und Gebietsfremden wuchs die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten der Inländer mit 10,7 % deutlich stärker als die der Gebietsfremden mit 7,5 %. Insgesamt entfielen damit 79,1 % der Fahrten und 66,3 % der Fahrleistung auf inländische Fahrzeuge gegenüber 20,9 % der Fahrten und 33,7 % der Fahrleistungen auf Seiten der gebietsfremden Fahrzeuge. Die großen Unterschiede bei den Anteilen der mautpflichtigen Fahrten und der dabei erbrachten Fahrleistungen sind darauf zurückzuführen, dass deutsche Unternehmen die Autobahnen bei Beförderungen in allen Entfernungsbereichen benutzen, während Gebietsfremde in Deutschland regelmäßig im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr über größere Entfernungen tätig sind.

Schaubild 07: Anteile der mautpflichtigen **Fahrten**

Schaubild 08: Anteile der zurückgelegten **Strecken**

Schaubild 09: Anteile der **Mauteinnahmen**

- jeweils nach Inländern und Gebietsfremden im 1. Halbjahr 2006 -



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Aus den erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im 1. Halbjahr 2006 mit 1,49 Mrd. Euro um 6,8 % höhere Mauteinnahmen für den Bund als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei stiegen die Mautzahlungen der Gebietsfremden mit 8,0 % spürbar stärker als die der Inländer. Wie bei den mautpflichtigen Fahrleistungen entfielen damit etwa zwei Drittel des Mautaufkommens auf Inländer und ein Drittel auf Gebietsfremde.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte werden weit überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen / Jahreskontrakten festgelegt. Daneben erfolgt die Vergabe kurzfristiger Beförderungsaufträge auf dem Spotmarkt zu (tages- /) aktuellen Marktkonditionen, die jeweils von der Quantität der Laderaumnachfrage des dazu angebotenen Laderaums abhängen. Aufgrund der ausgeprägten Laderaumknappheit haben sich insbesondere hier die Beförderungsentgelte im nationalen Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zum Teil deutlich erhöht. Bei einer großen Schwankungsbreite waren im Einzelfall Entgelterhöhungen um bis zu 20 % möglich. Auf dem Spotmarkt tätige Unternehmen konnten es sich leisten, unattraktive Frachtangebote auszuschlagen. Teilweise waren Ladungen in den Frachtenbörsen aus diesem Grund nicht vermittelbar. Insbesondere größere Speditionen ohne eigenen Fuhrpark mussten



- um ihre bestehenden längerfristigen Verträge zu erfüllen - Laderaum am Spotmarkt teuer einkaufen, konnten diese höheren Einstandspreise in vielen Fällen aber nicht an ihre Auftraggeber weiterbelasten.

Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten konnten von der positiven Entwicklung nur bedingt profitieren. Vor allem im Stammkundengeschäft und hier insbesondere bei Großauftraggebern war im 1. Halbjahr 2006 eine pauschale Anhebung der Beförderungsentgelte nur schwer durchzusetzen. Viele Transportunternehmen erreichten bei den Vertragsverhandlungen jedoch, dass ihre Kontrakte Dieselpreisgleitklauseln erhielten, die zumindest einen zeitlich verzögerten Ausgleich für die erhöhten Kraftstoffkosten ermöglichen. Auch Neukunden akzeptierten häufig höhere Beförderungsentgelte.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs stiegen im 1. Halbjahr 2006 die Beförderungsentgelte auf vielen Relationen an. Ursache hierfür waren zum einen die weiterhin hohen Dieselpreise in allen Staaten Europas. Zum anderen war im Verkehr zwischen den alten EU-Staaten auf fast allen Relationen ein Rückgang des zur Verfügung stehenden Laderaumes festzustellen. Auch durch Transportunternehmen aus den neuen EU-Staaten konnte dieser Engpass nicht ausgeglichen werden. Letztere sind mittlerweile vielfach ebenfalls an längerfristige Verträge gebunden.

3.2.2 Kostenentwicklung

Im bisherigen Verlauf des Jahres 2006 legte ein Großteil der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs bei Marktbeobachtungsgesprächen dar, dass ihre Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen sind. Die mit großem Abstand meisten Probleme verursachten erneut die weiter gestiegenen Energiekosten, insbesondere die Bezugspreise für Dieselmotorkraftstoff, die im Juli 2006 ein neues Höchstniveau erreichten. Erst danach gaben die Dieselpreise wieder nach und lagen im September 2006 unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahresmonats. Transporteure, die ihren Fuhrpark im letzten Jahr auf den Betrieb mit Biodieselmotorkraftstoff umgestellt hatten, müssen wegen dessen erstmaliger Teilbesteuerung in Höhe von neun Cent pro Liter ab dem 1. August 2006 höhere Bezugskosten hinnehmen.

Insbesondere Anfang des Jahres 2006 wiesen viele der in die Marktbeobachtung einbezogenen Transportunternehmen auf insgesamt höhere Lohn- und Lohnnebenkosten in ihren Betrieben gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum hin. Dies begründet sich u. a. darin, dass im Zuge der Mauteinführung zu Beginn des letzten Jahres viele Transporteure noch Fuhrparkreduzierungen nebst dem entsprechenden Fahrpersonalabbau vorgenommen hatten oder die stark steigenden Gesamtkosten zum Teil durch Einsparungen bei Lohnbestandteilen ihres Fahrpersonals zu kompensieren versuchten. Die sich nunmehr seit einem Jahr nachhaltig verbessernde Auftragslage hat - soweit diese tatsächlich Fuhrparkerweiterungen auslöste - zu einer entsprechenden Aufstockung des Fahrpersonals und damit zwangsläufig zu insgesamt höheren Aufwendungen für das Fahrpersonal geführt. Hinzu kommt, dass gerade bei der jetzigen Marktsituation qualifiziertes und verlässliches Fahrpersonal dringend benötigt wird, derzeit jedoch rar und deshalb tendenziell nur zu höheren Löhnen rekrutierbar ist. Unternehmen, die über gutes Fahrpersonal verfügen, halten es zumeist langjährig. Dem von der Arbeitsagentur angebotenen Fahrpersonal erteilen die befragten Unterneh-

men überwiegend eine Absage, da es zumeist die - im Zuge der fortschreitenden Flottenmanagementtechnik sowie wegen der Erweiterung auf logistische Dienstleistungen wachsenden - qualitativen Anforderungsprofile nicht erfüllt. Zudem fordern die Änderungen des europäischen und deutschen Rechts, den Fahrpersonaleinsatz an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen, was dann bei Beibehaltung der mit dem Eigenfuhrpark beförderten Gütermengen insgesamt zu höheren Aufwendungen für das Fahrpersonal führen wird.

Das erheblich gestiegene Güteraufkommen hat daneben die Gesamtaufwendungen für die streckenabhängige Lkw-Maut auf Bundesautobahnen erhöht. Des weiteren wiesen die Transportunternehmen auf gestiegene Ersatzteilkosten sowie Versicherungsprämien hin.

3.2.3 Ertragslage

Im bisherigen Jahresverlauf 2006 ist die Entwicklung der Ertragslage differenziert zu betrachten: Im 1. Quartal 2006 zeigte bei annähernd drei Vierteln der in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen der Saldo zwischen den erwirtschafteten Entgelten und der ihnen gegenüberstehenden Kostenentwicklung noch keine Verbesserung ihrer Ertragslage im Vergleich zum 1. Quartal 2005. Maßgeblich dafür waren vor allem die gestiegenen Kraftstoffkosten, für die wegen des hohen in- und ausländischen Wettbewerbsdrucks vielfach noch keine adäquaten Entgelterhöhungen vereinbart werden konnten. Daran änderte auch das bei vielen dieser Transporteure gestiegene Güteraufkommen zunächst nichts. Zwar konnten Unternehmen, insbesondere jene aus dem Sammelgutbereich, aufgrund des gestiegenen Güteraufkommens ihre Umläufe optimieren und hierbei Effizienzsteigerungen erzielen. Diese reichten jedoch vielfach nicht aus, um die gestiegenen Aufwendungen in vollem Umfang zu kompensieren.

Diese Entwicklung setzte sich im Wesentlichen auch im 2. Quartal 2006 fort, in dem sich die Bezugspreise für Dieselmotorkraftstoff weiter erhöhten sowie das Güteraufkommen weiter anstieg und sich die Meldungen über Laderaumengpässe in verschiedenen Segmenten häuften. Dies konnten jedoch Transportunternehmen, die an feste Verträge gebunden waren, in der Regel noch nicht in Entgelterhöhungen ummünzen. Vorwiegend aufgrund einer verbesserten Kapazitätsnutzung erhöhte sich der Anteil der Transporteure, die ihre Ertragslage stabilisieren oder verbessern konnten. Vom Laderaummangel profitiert haben vor allem jene Beförderer, die auf dem Spotmarkt angebotene Ladungen transportierten sowie solche, die neue Kunden mit besseren Entgelten akquirieren konnten.

Im 3. Quartal 2006 gewann der Anteil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen, die eine Verbesserung der Ertragslage erzielen konnten, an Breite. Die meisten dieser Unternehmen führten dies auf das gestiegene Güteraufkommen und eine verbesserte Kapazitätsnutzung ihres Fuhrparks zurück; entscheidend für die Ertragsverbesserung war jedoch der wachsende Laderaummangel, der diesen Unternehmen ermöglichte, auf dem Spotmarkt angebotene Ladungen zu deutlich höheren Entgelten zu übernehmen oder zusätzliche Auftraggeber / Kunden mit besseren Entgelten zu akquirieren. Einige Transporteure nutzten die Gunst der Marktentwicklung, ihre Kunden- und Sendungsstrukturen zu verbessern, indem sie sich von unrentablen Verkehren trennten. Aufgrund des Umstandes, dass das saisonal übliche Sommerloch ausblieb, verbesserten sich die Stimmung und Erwartungshaltung des Transportgewer-



bes. Deutlich mehr Unternehmen sprachen explizit von einer Konjunkturverbesserung und erwarten - zumindest bis zum Jahresende - volle Auftragsbücher.

Die Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf lässt sich gut an den Prioritäten der Maßnahmen nachvollziehen, die die Transportunternehmen getroffen haben: Wie ein roter Faden war kontinuierlich zentraler Kernpunkt der Bemühungen, die wichtigen Stammkunden an das eigene Unternehmen zu binden. Die Unternehmen waren bestrebt, ihre Servicequalität zu verbessern und versuchten, mehr expeditionelle Dienstleistungen zu offerieren. Transportseitig hatten sie zu Anfang des Jahres noch Maßnahmen getroffen, die Fahrpersonalkosten zu senken. Die fortschreitende Laderaumverknappung führte im 3. Quartal 2006 dazu, dass am häufigsten angeordnet wurde, unrentable Transportaufträge abzulehnen. Verstärkt wurden zudem die Bemühungen, sich zu spezialisieren, entsprechende, auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtete Spezialfahrzeuge zu beschaffen und aufgrund des um sich greifenden Fahrermangels qualifiziertes, zuverlässiges Fahrpersonal zu finden.

3.2.4 Investitionen

Begünstigt durch die ausnehmend gute Entwicklung der Auftragslage im bisherigen Jahresverlauf zog die Investitionstätigkeit im 1. Halbjahr 2006 weiter an und erreichte aufgrund des wesentlich unterstützenden Sondereffektes, neue Lastkraftfahrzeuge noch vor Inkrafttreten der Einbaupflicht für digitale Kontrollgeräte anzumelden, im 2. Quartal 2006 ihren Höhepunkt. Jeweils gleichrangig die Hälfte der befragten Unternehmen begründete Mitte des Jahres ihre Investitionsentscheidung mit einem erhöhtem Güteraufkommen der Stammkundschaft sowie mit der Gewinnung von Neukunden. Im 3. Quartal 2006 nahmen - trotz der hohen Nachfrage nach Laderaum und des entsprechenden Laderaummangels - nach dem Auslaufen des Sondereffektes die Investitionen der befragten Transportunternehmen in neue Lastkraftfahrzeuge wieder ab.

Bei den Fahrzeugarten wurden oftmals Spezialfahrzeuge geordert, um spezielle Transportbedürfnisse der Kundschaft zu erfüllen und diese an sich zu binden. Bei Ersatzbeschaffungen hält der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großer Ladefläche und Nutzlast weiter an, insbesondere standen Fahrzeuge mit großem Ladevolumen oben auf den Orderlisten. Interesse bekundeten viele Transporteure an den in der Diskussion befindlichen volumenoptimierten Euro-Kombis mit über 25 Metern Zuglänge für dafür geeignete Verkehre und Strecken - ebenfalls viele Gesprächspartner wandten sich jedoch gegen eine derartige Entwicklung. Das Ergebnis der Feldversuche und die zulassungsrechtliche Behandlung bleiben abzuwarten.

Da seit dem 1. August 2006 die erste Teilbesteuerung von Biodiesel greift, prüfen - wie bereits berichtet - viele Transporteure eine Umstellung auf die Betankung mit Raps- oder anderem Pflanzenöl und haben zum Teil bereits damit begonnen. Darüber, ob Unternehmen, die bisher noch keinen Biodiesel tankten, wegen dessen Besteuerung von einer geplanten Umstellung Abstand genommen haben, liegen derzeit noch keine gesicherten Erkenntnisse vor.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

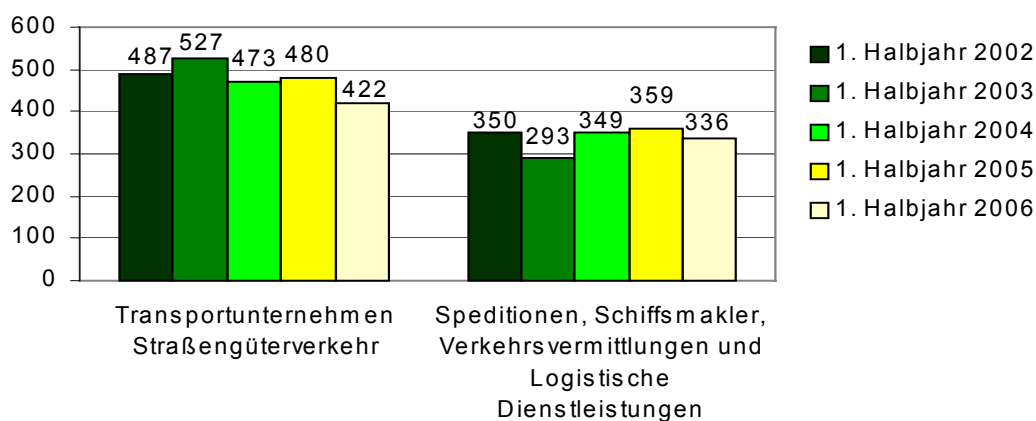
Im 1. Halbjahr 2006 ging die Insolvenzwelle bei Unternehmen in Deutschland in fast allen Wirtschaftsbereichen zurück. Die Anzahl der Insolvenzverfahren nahm gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 um 15 % auf nunmehr 16.265 Verfahren ab.

Auch im Güterverkehrsgewerbe war die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 rückläufig: bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag sie mit 422 Insolvenzverfahren um 12 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark sank die Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren um 6 % auf 336. Mit Beantragung eines Insolvenzverfahrens bei ca. jedem 70. Unternehmen im Straßengüterverkehrsgewerbe lag der Anteil im 1. Halbjahr 2006 jedoch weiterhin über dem Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche in Deutschland. Neben dem Straßengüterverkehrsgewerbe waren nur noch das Baugewerbe, das Kredit- und Versicherungsgewerbe, Unternehmen des Maschinenbaus und Hersteller von Kunststoffwaren in vergleichbarem Ausmaß von Insolvenzen betroffen.

Dennoch war die Ertragslage vieler Unternehmen im Straßengüterverkehrsgewerbe - trotz der besseren konjunkturellen Situation und der damit einhergehenden Laderaumknappheit - nicht gut. Dass immer noch eine erhöhte Insolvenzwahrscheinlichkeit in diesem Bereich besteht, zeigen Aussagen von Wirtschaftsinformationsdiensten, nach denen das Zahlungsverhalten im Transport- und Verkehrsgewerbe gleichbleibend schlecht und der Anteil der vertragsgemäßen Zahlungen fast so gering wie im konjunkturgeschüttelten Bauhauptgewerbe gewesen sei.

Insgesamt waren im 1. Halbjahr 2006 bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs und bei Speditionen rund 4.600 Beschäftigte von den eingeleiteten Insolvenzverfahren betroffen. Dies waren fast 7 % der Beschäftigten aller Wirtschaftsbereiche, die von Insolvenzverfahren betroffen waren.

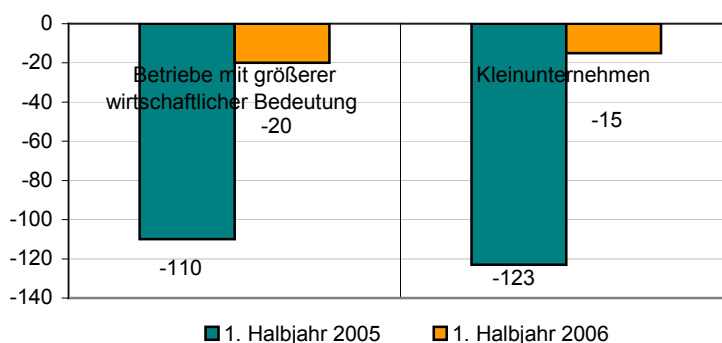
Schaubild 10: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren im Zeitraum vom 1. Halbjahr 2002 bis zum 1. Halbjahr 2006 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes



Quelle: Angaben des Statistischen Bundesamtes, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Für den Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ weist die Statistik für das 1. Halbjahr 2006 zwar weiterhin einen negativen Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung / Anmeldungen und Betriebsaufgaben / Abmeldungen in den Handels- und Gewereregistern) aus. Dieser ist jedoch lange nicht mehr so stark ausgeprägt wie im 1. Halbjahr 2005. Sowohl bei Kleinunternehmen als auch bei größeren Unternehmen beruht der Unterschied zum 1. Halbjahr 2005 auf verminderten Betriebsaufgaben / Abmeldungen.

Schaubild 11: Gründungssaldo (Neugründungen / Anmeldungen - Betriebsaufgaben / Abmeldungen) des Sektors Landverkehr im 1. Halbjahr 2005 und 1. Halbjahr 2006



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Insgesamt standen im Betrachtungszeitraum 6.741 Neugründungen / Anmeldungen 6.776 Betriebsaufgaben / Abmeldungen gegenüber.

Für das 2. Halbjahr 2006 ist - aufgrund der großen Nachfrage nach Laderaum und der sich daraus häufig ergebenden besseren Ertragslage - mit einem weiteren Rückgang der Insolvenzen im Transportbereich zu rechnen. Ein erhöhtes Risiko besteht jedoch für Speditionen, die auf der einen Seite gegenüber ihren Auftraggebern preislich längerfristig gebunden sind und auf der anderen Seite durch deutlich erhöhte Einkaufspreise auf dem Spotmarkt unter Druck geraten.

3.3 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Die aktuelle Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt ist weiterhin durch eine gute bis sehr gute Auftrags- und Beschäftigungslage geprägt. Nach der insgesamt moderaten Mengen- und Leistungsentwicklung der vergangenen Jahre setzt sich die für das 1. Halbjahr 2006 beschriebene positive Entwicklung im zweiten Halbjahr sowohl im Binnen- als auch im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr weiter fort. Während in den letzten Jahren vor allem Unternehmen mit umfangreichen speditionellen Dienstleistungen und darüber hinausgehenden Logistikangeboten von der Marktentwicklung profitierten, ergeben sich aus den gewandelten Marktbedingungen nun auch für mittlere und kleine Transportunternehmen Chancen für eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation.

In vielen Marktsegmenten ist eine Laderaumknappheit festzustellen. Diese Situation ist nicht allein Folge der konjunkturell bedingten Nachfrageerhöhung, sondern ebenfalls auf den in den letzten Jahren erfolgten spürbaren Abbau von Fahrzeugkapazitäten infolge des Ausscheidens zahlreicher Transportunternehmen aus dem Markt sowie des Abbaus eigener Fahrzeugkapazitäten bei großen Speditions- und Transportunternehmen zurückzuführen. Die geänderte Marktlage hat zahlreiche Speditionen, die sich bei der Transportdurchführung in den letzten Jahren in zunehmendem Umfang auf den Einsatz von Subunternehmern gestützt haben, dazu veranlasst, wieder in den Aufbau eigener Laderaumkapazitäten innerhalb ihrer Netzwerke zu investieren. Hierbei werden nicht nur zusätzliche Fahrzeuge beschafft, sondern auch Unternehmen mit eigener Fahrzeugflotte gekauft, so dass der Konzentrationsprozess auf dem deutschen Transportmarkt weiter anhält. Der Aufbau neuer Laderaumkapazitäten erfolgt bisher insgesamt moderat, da die Anbieter von Laderaum Sorgen hinsichtlich künftiger Laderaumüberhänge bei Nachlassen der Konjunkturbelebung haben. Einem schnelleren Aufbau zusätzlicher Kapazitäten steht darüber hinaus ein zunehmend feststellbarer Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal entgegen.

Während die Anpassungen der Transportpreise sich im 1. Halbjahr 2006 vorrangig an den steigenden Kraftstoffkosten orientierten und sprunghafte Preiserhöhungen lediglich auf den Spotmärkten festzustellen waren, zeichnet sich für das zweite Halbjahr sowie für die Preisverhandlungen über längerfristige Kontrakte für das Jahr 2007 ein offensiveres Preisverhalten der Speditionen und Transportunternehmen ab. Wie weit sich nachhaltige Preiserhöhungen, die mehr als einen Ausgleich der Kostensteigerungen der letzten Jahre beinhalten, dabei tatsächlich durchsetzen lassen, bleibt weiter zu beobachten.

Die aus Sicht des Transportgewerbes positive Entwicklung im internationalen Straßengüterverkehr hält auch im 2. Halbjahr 2006 weiter an. Die hohe Nachfrage nach Transportleistungen führt im Verkehr mit den alten und den neuen EU-Mitgliedstaaten nach wie vor zu einer Knappheit des Laderaums. Dies hat für die deutschen Transportunternehmen zu einer Minderung des Wettbewerbs- und Preisdrucks durch Transportunternehmen aus den mittel- und osteuropäischen Staaten geführt. Die Preisforderungen der Transportunternehmen z. B. aus Polen und Tschechien nähern sich insbesondere auf Grund überproportional gestiegener Treibstoffkosten den Forderungen der deutschen Transportunternehmen weiter an.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2006 insgesamt rund 167,2 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 11,2 Mio. t oder 7,2 % mehr als im 1. Halbjahr 2005. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 9,5 % auf rund 51,1 Mrd. tkm zu. Von allen Verkehrsträgern konnte die Schiene damit im 1. Halbjahr 2006 die höchsten Mengen- und Leistungszuwächse verbuchen.

Die positive Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs dürfte vor allem der konjunkturellen Entwicklung geschuldet sein. Wachstumsimpulse kamen im 1. Halbjahr 2006 sowohl aus dem In- als auch aus dem Ausland. Ferner haben witterungsbedingte Beeinträchtigungen in der Binnenschifffahrt zu Verkehrsverlagerungen auf die Schiene geführt. Daneben erhöhten Kapazitätsengpässe im Straßengüterverkehr und hieraus resultierende Preiserhöhungen die Attraktivität der Schiene. Nach Einschätzung des Bundesamtes konnten die in Deutschland aktiven, nichtbundeseigenen Eisenbahnen ihren Marktanteil im 1. Halbjahr 2006 erneut steigern. Nennenswerte Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene infolge der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut waren bislang nicht zu beobachten.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 05: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ²	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ²
	1. Hj. 2005 ¹	1. Hj. 2006		1. Hj. 2005 ¹	1. Hj. 2006	
Binnenverkehr	99,2	104,7	+ 5,6	21,5	23,5	+ 9,4
Versand in das Ausland	23,8	26,4	+ 10,6	10,4	11,6	+ 11,2
Empfang aus dem Ausland	25,0	27,4	+ 9,5	9,4	10,3	+ 9,8
Durchgangsverkehr	8,0	8,7	+ 9,5	5,4	5,7	+ 6,2
Insgesamt	156,0	167,2	+ 7,2	46,7	51,1	+ 9,5

¹ Korrigierte Werte. Ende des Jahres 2005 wurden dem Statistischen Bundesamt zum Güterverkehr Nachkorrekturen ab dem Jahr 1998 in Höhe von ca. 3,5 bis 4 Mio. t p. a. bekannt. Die Untererfassung betrifft nur den kombinierten Verkehr und hier fast ausschließlich Containertransporte. Das Statistische Bundesamt nutzte diesen Korrekturanlass, um den Datennachweis zum kombinierten Verkehr zu modifizieren: Erstmals ab dem Jahr 2005 werden hier die Gewichte der beladenen Ladungsträger für Container, Wechselbehälter und unbegleitete Sattelaufleger in den Ergebnisnachweis mit einbezogen, so dass nunmehr zwischen den Verkehrsträgern besser vergleichbare Ergebnisse vorliegen. Die neuen „brutto“-Ergebnisse beinhalten neben der Gewichtsangabe für das Jahr 2005 auch die Korrektur für die genannte Untererfassung. Insgesamt liegt der korrigierte Wert für das 1. Halbjahr 2005 um rund 5,3 Mio. t über dem ursprünglich ausgewiesenen Wert. Die Änderungen wirken sich damit über den kombinierten Verkehr, bei dem sie zu großen Veränderungen führen, auch auf die Gesamtergebnisse aus.

² Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

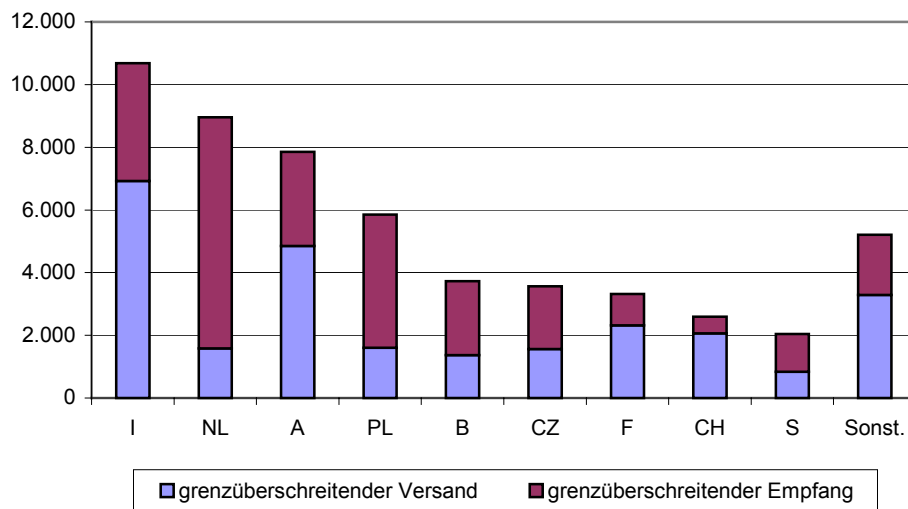
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 Eisenbahnverkehr.

Mit rund 104,7 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2006 wieder der mit Abstand bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,6 %. Noch deutlichere Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 um 9,4 % auf rund 23,5 Mrd. tkm zu.

Aufkommens- und Leistungszuwächse zeigten sich im 1. Halbjahr 2006 auch bei den grenzüberschreitenden Beförderungen. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 26,4 Mio. t wurden 10,6 % mehr Güter ins Ausland transportiert als im 1. Halbjahr 2005. Bei der Transportleistung verzeichnete der grenzüberschreitende Versand einen Anstieg in Höhe von 11,2 % auf rund 11,6 Mrd. tkm. Beim grenzüberschreitenden

Empfang waren ebenfalls deutliche Aufkommens- und Leistungssteigerungen feststellbar. Nach 25,0 Mio. t im 1. Halbjahr 2005 erhöhte sich hier die beförderte Tonnage im 1. Halbjahr 2006 um 9,5 % auf rund 27,4 Mio. t. Die Transportleistung legte um 9,8 % auf 10,3 Mrd. tkm zu. Die folgende Abbildung stellt den Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2006 dar. Die Bedeutung der Nord-Süd-Achse im internationalen Eisenbahngüterverkehr wird bei der Betrachtung der Aufkommenswerte deutlich. Hier konzentriert sich letztlich ein Großteil des Wettbewerbs der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Schaubild 12: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2006 in 1.000 t



Anmerkung: I: Italien, NL: Niederlande, A: Österreich, PL: Polen, B: Belgien, CZ: Tschechische Republik, F: Frankreich, CH: Schweiz, S: Schweden, Sonst.: Sonstige Staaten.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 Eisenbahnverkehr.

Der grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden bzw. Belgien wird geprägt durch den hohen Anteil der Seehafenhinterlandverkehre. Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden wurde im 1. Halbjahr 2006 ein Beförderungsvolumen von knapp 9,0 Mio. t erreicht. Rund 79 % dieses Aufkommens hatten ihren Ausgangs- bzw. Endpunkt in Amsterdam oder Rotterdam. Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Belgien wurden im 1. Halbjahr 2006 Güter in einem Umfang von rund 3,7 Mio. t auf der Schiene transportiert. Rund 53 % dieser Verkehre endeten bzw. begannen in Antwerpen.

Die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge erhöhte sich im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 9,5 % auf 8,7 Mio. t. Mit rund 5,7 Mrd. tkm lag die Transportleistung im Durchgangsverkehr im 1. Halbjahr 2006 um 6,2 % über dem Ergebnis des 1. Halbjahres 2005. Auch bei den Durchgangsverkehren kommt den niederländischen und belgischen Seehäfen eine hohe Bedeutung zu. Mit rund 4,3 Mio. t wurde annähernd jede zweite Tonne Ladung, die Deutschland im Durchgangsverkehr auf der Schiene passierte, in den ARA-Häfen be- oder entladen.

4.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Mit Ausnahme der chemischen Erzeugnisse konnten im 1. Halbjahr 2006 alle Güterabteilungen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 Aufkommenszuwächse verzeichnen. Insbesondere die aufkommensträchtigen Güterabteilungen „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ sowie „feste mineralische Brennstoffe“ verbuchten nennenswerte Mengensteigerungen. Gleiches gilt für den kombinierten Güterverkehr.

Tabelle 06: Beförderte Gütermengen im Wagenladungsverkehr nach Güterabteilungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ²
	1. Hj. 2005 ¹	1. Hj. 2006	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,9	5,0	+ 30,7
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1,1	1,5	+ 28,7
Feste mineralische Brennstoffe	24,7	26,6	+ 7,8
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	17,4	17,8	+ 2,4
Erze und Metallabfälle	14,9	15,5	+ 4,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	26,0	28,7	+ 10,4
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	16,6	17,3	+ 4,3
Düngemittel	3,9	4,1	+ 4,9
Chemische Erzeugnisse	12,6	12,1	- 4,1
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)	35,0	38,6	+ 10,4
Insgesamt	156,0	167,2	+ 7,2

¹ Korrigierte Werte. Zur Erläuterung siehe Fußnote 1 der Tabelle 05.

² Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte berechnet.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 Eisenbahnverkehr.

Positiv wirkte sich im 1. Halbjahr 2006 die höhere Produktion der deutschen Hüttenwerke aus. Deren Roheisenproduktion stieg im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 um 0,4 % auf 14,9 Mio. t; die Produktion von Rohstahl erhöhte sich im selben Zeitraum um 1,8 % auf 23,3 Mio. t.² Das Beförderungsaufkommen von Eisen, Stahl und NE-Metallen war im 1. Halbjahr 2006 auf allen Hauptverkehrsverbindungen durch Zuwächse gekennzeichnet. Die Aufkommenssteigerungen bei Beförderungen von Erzen und Metallabfällen sind ausschließlich auf die positive Entwicklung beim Binnenverkehr sowie beim grenzüberschreitenden Versand zurückzuführen.

Die Güterabteilung „feste mineralische Brennstoffe“ verzeichnete in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres ebenfalls deutliche Mengenzuwächse. Dabei zeigten sich im Binnenverkehr und insbesondere beim grenzüberschreitenden Empfang Aufkommenssteigerungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Begünstigt wurde diese Entwicklung nach Kenntnis des Bundesamtes u. a. durch wasserstandsbedingte Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt und hieraus resultierenden Zusatzaufträgen für die Eisenbahn.

² Siehe Statistisches Bundesamt: Rohstahlproduktion im Juni 2006 bei 3,98 Millionen Tonnen, Pressemitteilung vom 7. Juli 2006, Wiesbaden 2006.

Die Güterabteilung „sonstige Halb- und Fertigwaren“ verzeichnete im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ein Mengenwachstum in Höhe von rund 3,6 Mio. t bzw. 10,4 %. Wesentlichen Anteil hieran hatten die „besonderen Transportgüter“, die u. a. einen großen Teil des kombinierten Verkehrs umfassen. Sie allein legten im 1. Halbjahr 2006 um rund 2,9 Mio. t bzw. 11,5 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 zu.³

4.3 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die Wettbewerbsintensität auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt blieb im 1. Halbjahr 2006 weiter hoch. Vor allem bei nationalen und internationalen Ganzzugverkehren über längere Distanzen stehen verschiedene Staatsbahnen und größere Privatbahnen im Wettbewerb um Beförderungsaufträge. Bereits seit längerem ist der Wettbewerb bei Beförderungen von Mineralölzeugnissen, chemischen Produkten und Containern sowie im Bereich der Montanindustrie sehr ausgeprägt. Im 1. Halbjahr 2006 konnten die nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Marktanteile nach Kenntnis des Bundesamtes auch in anderen Marktsegmenten ausweiten. Leistungssteigerungen waren u. a. bei Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie von Baustoffen zu beobachten. Mittlerweile macht sich der Wettbewerb durch nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen in nahezu allen Güterabteilungen bemerkbar. Infolge der EU-Osterweiterung ist darüber hinaus in verschiedenen Marktsegmenten der intermodale Wettbewerb gestiegen. Vor allem bei grenzüberschreitenden Beförderungen von Halb- und Fertigwaren bekommt die Eisenbahn den Wettbewerb durch kostengünstige Güterkraftverkehrsunternehmen aus Mittel- und Osteuropa zu spüren.

Die hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität spiegelt sich in sinkenden Entgelten bei Traktionsleistungen wider. Dies belastet vor allem die Staatsbahnen, die mit Gewinnen aus den Ganzzugverkehren traditionell das aufwendigere, verlustträchtige Einzelwagensegment querfinanzieren. Unter Druck stehen insbesondere die Entgelte für Containerbeförderungen im Seehafen-Hinterlandverkehr - trotz eines anhaltenden „Containerbooms“ und eines hiermit verbundenen Nachfrageanstiegs nach Beförderungsleistungen. Mitverantwortlich für den Preisdruck sind die großen Containerreedereien, die sich ihrerseits einem hohen brancheninternen Wettbewerb und Kostendruck ausgesetzt sehen und daher bestrebt sind, auch die Kosten auf der Landseite zu minimieren. Zwar entfällt bei internationalen Seeverkehren im Allgemeinen nur ein vergleichsweise kleiner Anteil der gesamten Beförderungsstrecke auf den Vor- und Nachlauf im Hinterland. Allerdings kommt diesen Streckenabschnitten hinsichtlich der Kosten eine hohe Bedeutung zu. Nicht selten wird gerade bei längeren Landpassagen der Vor- und Nachlauf der Seebeförderung von den Reedereien selbst organisiert („Carrier's Haulage“). Das heißt, Reedereien bieten dem Kunden in diesem Fall sogenannte „Door-to-door-Verkehre“ an, die im Vergleich zur alleinigen Seebeförderung eine höhere Wertschöpfung aufweisen. Für die Durchführung des Vor- bzw. Nachlaufs beauftragen die Reedereien regelmäßig Speditionen. Aufgrund des hohen Transportkostenanteils der landseitigen Beförderungen an den gesamten Beförderungskosten sind die betroffenen Containerreedereien bestrebt, die zu zahlenden Beförderungsentgelte im Seehafenhinterlandverkehr nach Möglichkeit gering zu halten. Dabei wird die Verhandlungsposition der Con-

³ Zum kombinierten Güterverkehr siehe auch Abschnitt 4.4.



tainerreedereien gegenüber den Speditionen durch die hohe inter- und intramodale Wettbewerbsintensität im Hinterland der großen Seehäfen tendenziell begünstigt.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Liberalisierung weiteten verschiedene Güterbahnen im 1. Halbjahr 2006 ihre internationalen Geschäftstätigkeiten weiter aus. Beim Auf- bzw. Ausbau ihrer internationalen Netzwerke konzentrierten sich deutsche und schweizerische Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere auf die jeweiligen Nachbarstaaten. So bedient die SBB Cargo nunmehr auch die Standorte Singen und Karlsruhe sowie Lübeck.⁴ Darüber hinaus wurden mit Turin und Brescia neue Standorte in Italien in den Fahrplan aufgenommen.⁵ Das private deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail4Chem hat im Verlauf des 1. Halbjahres 2006 die Sicherheitsbescheinigung für das Befahren einer Strecke auf dem französischen Schienennetz erhalten.⁶ Trotz der bestehenden Kooperation zwischen Railion und der französischen SNCF Fret hat mittlerweile auch Railion Nederland bei den zuständigen Behörden die notwendige Sicherheitsbescheinigung beantragt, um auf dem französischen Schienennetz fahren zu dürfen.⁷ Zur Stärkung der Osteuropaverkehre schloss Railion ferner eine Kooperationsvereinbarung mit der polnischen PKP Cargo.⁸

Der Großteil der deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen tritt weiterhin als Nischenanbieter am Markt auf. Diese Unternehmen sind in der Regel regional tätig und erbringen im Wesentlichen Traktions- und Anschlussleistungen auf dem eigenen, überschaubaren Streckennetz sowie Leistungen bei Baustellenverkehren. Sie verfügen im Allgemeinen nicht über geeignete Partner bzw. die nötige Kapitalausstattung, um Wachstumsstrategien zu verfolgen. Die Bedienung größerer Entfernungen erfolgt regelmäßig im Verbund mit anderen Eisenbahnen.

4.4 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße

4.4.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

- Seehafenhinterlandverkehr

Der nationale Seehafenhinterlandverkehr ist mit rund vier Fünfteln der im nationalen unbegleiteten kombinierten Verkehr beförderten Gütermenge erheblich ausgeprägter als der Verkehr zwischen deutschen Binnenterminals.

⁴ Siehe SBB Cargo: Karlsruhe und Singen gehen in Betrieb, Presseinformation vom 2.8.2006 unter http://www.sbbcargo.com/index/mec_news.htm?memi=58 sowie SBB Cargo: Neue Relationen im kombinierten Verkehr, Presseinformation vom 18.10.2006 unter http://www.sbbcargo.com/index/mec_news.htm?memi=65.

⁵ Siehe SBB Cargo: Neue Plattformen in Brescia und Turin, Presseinformation vom 7.7.2006 unter http://www.sbbcargo.com/index/mec_news.htm?memi=55.

⁶ Siehe Rail4Chem: Rail4Chem jetzt auch in Frankreich, Pressemitteilung 02/06 vom 13. Februar 2006, Essen 2006. Rail4Chem ist Mitglied der Allianz „European Bulls“, der neben Viamont a.s. (Tschechien), LTE Logistik- und Transport GmbH (Österreich) sowie Ferrovie Nord Cargo Srl. (Italien) auch das spanische Unternehmen Comsa Rail Transport angehört.

⁷ Siehe Deutsche Bahn AG: Railion Nederland künftig auch in Frankreich aktiv, Presseinformation vom 27.9.2006, Mainz/Utrecht 2006.

⁸ Siehe Deutsche Bahn AG: Railion schließt Kooperation mit PKP Cargo, Presseinformation vom 26.7.2006, Berlin 2006.

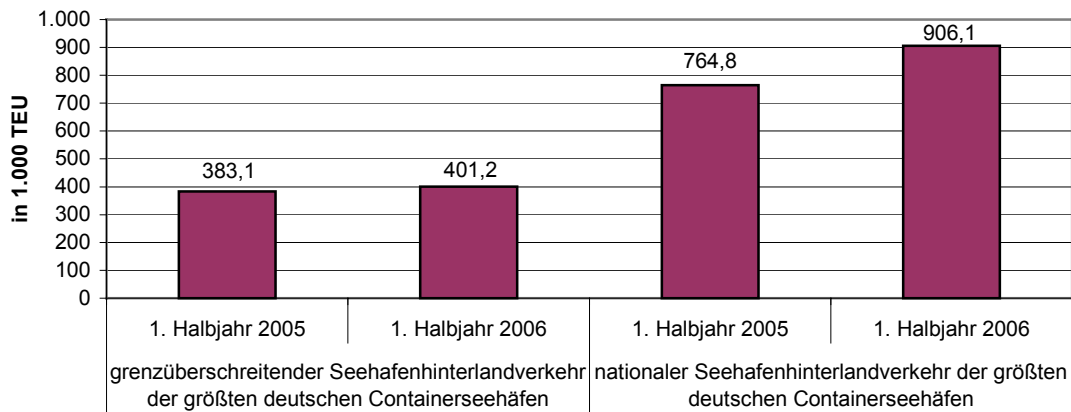
Hier hat sich im 1. Halbjahr 2006 die Nachfrage nach Beförderungen - mit einem Anstieg um 19 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 auf 906.000 TEU - deutlich erhöht⁹. Hierbei dürften vor allem die erhöhten Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs im Vergleich zur Straße verbessert haben. Der weitere Anstieg des Überseehandels und der Zwang der großen Seehäfen, ihre Hinterlandverkehre aufgrund von Infrastrukturgrenzen auf der Straße verstärkt über die Bahn abzuwickeln, unterstützte die positive Aufkommensentwicklung. Verschiedene Kombiverkehrsgesellschaften weiteten Anfang 2006 nochmals ihr bestehendes Angebot aus oder starteten neue Ganzzüge. Der anhaltende Anstieg der Beförderungsmenge verursachte sowohl an wichtigen Knotenpunkten als auch im Bereich der Häfen Engpässe bei der Schieneninfrastruktur, die sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirkten.

Infolge des anhaltenden „Containerbooms“ stößt die landseitige Infrastruktur der großen Seehäfen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Besonders im Hafen Hamburg, dessen Umschlagsergebnis im 1. Halbjahr 2006 mit 4,2 Mio. TEU bzw. einem Plus in Höhe von 10,7 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum erneut ein Rekordniveau erreichte, behinderten Infrastrukturengpässe die Vor- und Nachläufe auf der Straße und der Schiene. Nach Kenntnis des Bundesamtes war die Verfügbarkeit der zur Hafenbahn Hamburg gehörenden Infrastruktur aus technischen Gründen zeitweise stark eingeschränkt. Langsamfahrstellen, die nur noch mit zehn statt der üblichen 25 Stundenkilometer befahren werden konnten, bedeuteten Leistungseinschränkungen, die zu einem Rückstau von Containern und Zügen aus dem Hafen Hamburg führten. Nach Einschätzung des Verkehrsgewerbes ist bei einem anhaltenden Wachstum des Hamburger Logistikmarktes mit einer Überlastung der Infrastruktur in und um Hamburg zu rechnen. Insbesondere der wachsende Containerumschlag erfordere daher einen zügigen Ausbau der Infrastruktur. Hierzu gehöre auch das Netz der Hamburger Hafenbahn, das infolge zu geringer Mittelzuweisungen in den letzten Jahren zunehmend veraltet sei.

Daneben erhöhte sich im 1. Halbjahr 2006 der Seehafenhinterlandverkehr zwischen den großen deutschen Containerseehäfen und Terminals in den deutschen Nachbarstaaten um 5 % auf 401.000 TEU. Die größte Bedeutung hatten dabei mit 139.700 TEU Containerbeförderungen nach / von Tschechien, die gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 um 15 % stiegen. Auf dieser Relation wurde im 1. Halbjahr 2006 von verschiedenen Kombiverkehrsgesellschaften das Ganzzugangebot ausgeweitet. Auch Beförderungen von / nach österreichischen Terminals waren mit 103.400 TEU (+ 6 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2005) stark ausgeprägt. Der größte Aufkommenszuwachs in Höhe von 58 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 auf 40.300 TEU wurde durch ein verbessertes Angebot zwischen polnischen Terminals und Bremerhaven ermöglicht. Neben den verstärkten Außenhandelsbeziehungen deutscher Nachbarstaaten mit Staaten in Übersee dürften auch hier Entgelterhöhungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr für den Aufkommenszuwachs ursächlich sein.

⁹ Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2; ausschließlich Verkehre zu / von den größten deutschen Containerseehäfen. Beförderungen mit den Städten selbst als Ziel- oder Startpunkt der Beförderung sind in den Daten enthalten.

Schaubild 13: Kombiniertes Güterverkehr der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2005 und 1. Halbjahr 2006



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2, Sonderauswertungen.

Der Seehafenhinterlandverkehr zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen war mit rund 22.500 TEU im Vergleich zu den Verkehren von / zu den deutschen Seehäfen von geringer Bedeutung. Hier kam vor allem der Kostenvorteil der Binnenschiffsbeförderungen auf dem Rhein zum tragen.

Der Transitverkehr durch Deutschland im unbegleiteten kombinierten Verkehr mit einem Umfang von rund 321.000 TEU bestand im 1. Halbjahr 2006 zu fast drei Vierteln aus Verkehren zwischen Deutschlands Nachbarstaaten und den ARA-Häfen. Diese haben sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 um 20 % erhöht.

- Nationaler unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafenhinterlandverkehr)

Beim unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen deutschen Terminals war im 1. Halbjahr 2006 - wenn auch im Vergleich zum Seehafenhinterlandverkehr von einem geringeren Niveau aus - ein deutlicher Sendungszuwachs festzustellen: die Anzahl der beförderten 20-Fuß-Einheiten stieg um 29 % auf 165.800. Auch hierbei dürften sich die erhöhten Preise und der Laderaumengpass im Straßengüterverkehr positiv ausgewirkt haben. Mittelständische und große Speditionen waren verstärkt zum Umstieg auf den kombinierten Verkehr bereit, insbesondere dann, wenn die Rahmenbedingungen wie z. B. kurze Laufzeiten und günstige Abfahrts- und Ankunftszeiten ihren Anforderungen entsprachen. Voraussetzung für diese Entwicklung waren u. a. die bereits im Jahr 2005 geschaffenen zusätzlichen Ganzzugverbindungen der Kombiverkehrsgesellschaften. Neueste Aufkommensdaten der Kombiverkehrsgesellschaften deuten für das 2. Halbjahr 2006 auf weiter steigende Beförderungsmengen hin.

Weiterhin nicht zufriedenstellend war die Pünktlichkeit der Züge. Als Ursachen für die mangelnde Pünktlichkeit nannten die Gesprächspartner vor allem die ungenügende Verfügbarkeit von Loks und Lokomotivführern sowie die vielen Bau- und Langsamfahrstellen im Schienennetz.

- Grenzüberschreitender unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafenhinterlandverkehr)

In diesem Marktsegment stieg das Aufkommen um 12 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2005 auf rund 505.000 20-Fuß-Einheiten. Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Hier waren im 1. Halbjahr 2006 deutliche Mengensteigerungen festzustellen. Ausgeprägte Aufkommenssteigerungen waren im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Spanien zu beobachten. Der unbegleitete kombinierte Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich auf der Relation Duisburg / Koblenz - Lyon stieg - ausgehend von einem geringen Niveau - im 1. Halbjahr 2006 weiter an.

Für den unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Terminals in den neuen EU-Staaten und deutschen Binnenterminals haben sich die Rahmenbedingungen mit der EU-Osterweiterung aufgrund der Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs insgesamt verschlechtert. Das Sendungsaufkommen zwischen Deutschland und Polen bzw. Tschechien liegt weiterhin auf sehr niedrigem Niveau, auch wenn sich die Auslastung der seit dem Herbst 2005 bestehenden Ganzzugverbindung zwischen Duisburg und Lovosice im 1. Halbjahr 2006 deutlich verbessert hat. Eine ausgeprägt positive Entwicklung zeigte sich dagegen im kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Ungarn, da das bestehende Angebot über die Drehscheibe Wels in Österreich ausgebaut wurde.

4.4.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)

Im 1. Halbjahr 2006 wurden mit den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland insgesamt 79.300 Einheiten (Lkw und Sattelaufleger) und damit 42 % mehr als im entsprechenden Vorjahreshalbjahr befördert.¹⁰

Die Rollende Landstraße Freiburg - Novara der Ralpin AG, einer Tochtergesellschaft der SBB, der Hupac, der BLS Lötschbergbahn und der italienischen Staatsbahn FS, entwickelte sich im 1. Halbjahr 2006 mit einem Anstieg um 3 % auf rund 41.600 beförderte Lkw weiter positiv. Auf dieser Verbindung besteht die Möglichkeit, Lkw mit einer Eckhöhe von vier Metern zu befördern. Einen Sendungsrückgang um 18 % auf rund 11.000 Sendungen verzeichnete dagegen die Kombiverkehrsgesellschaft Hupac Intermodal SA auf ihren Rollenden Landstraßen von Deutschland durch die Schweiz.

Auf der seit Anfang November 2005 bestehenden Rollenden Landstraße der Ökombi GmbH auf der Relation Regensburg - Graz / Werndorf wurden 3.062 Lkw im 1. Halbjahr 2006 befördert. Es verkehrte an fünf Tagen pro Woche ein Zugpaar mit 21 Stellplätzen. Bei größerer Nachfrage wurde ein zweites Zugpaar pro Tag eingerichtet.

¹⁰ Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2006 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 120,0 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 1,0 Mio. t oder 0,8 % weniger als im 1. Halbjahr 2005. Die Verkehrsleistung verringerte sich im selben Zeitraum um 6,5 % und erreichte einen Wert in Höhe von rund 31,5 Mrd. tkm. Die Binnenschifffahrt wurde zu Beginn des Jahres witterungsbedingt stark beeinträchtigt. Niedrigwasser auf dem Rhein sowie Eisgang und zugefrorene Wasserstraßen in Süd- und Ostdeutschland führten im Januar und Februar zu deutlichen Aufkommensrückgängen im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten. Dadurch kam es in dieser Zeit erneut zu Verkehrsverlagerungen auf den Schienengüterverkehr. Eine Normalisierung der Situation mit überwiegend positiven Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahreszeitraum ließ sich erst ab März 2006 wieder feststellen. Im westdeutschen Kanalgebiet sahen sich Binnenschifffahrtsunternehmen aufgrund eines Wasseraustritts am südlichen Widerlager der Kanalüberführung Lippe erneut mit einer temporären Sperrung des Dortmund-Ems-Kanals konfrontiert.

Angesichts der skizzierten Beeinträchtigungen konnte die Binnenschifffahrt von der positiven Konjunktorentwicklung lediglich eingeschränkt profitieren und musste im Vergleich zum Lkw und zur Eisenbahn Marktanteilsverluste hinnehmen. Dennoch ist bemerkenswert, dass die Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2006 trotz der skizzierten Widrigkeiten bezüglich der Beförderungsmenge annähernd das sehr gute Vorjahresergebnis erreichte. Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Wasserstraße infolge der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut sind weiterhin nicht in nennenswertem Umfang zu beobachten.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 folgende Entwicklungen:

Tabelle 07: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2005	1. Hj. 2006		1. Hj. 2005	1. Hj. 2006	
Binnenverkehr	28,3	27,3	- 3,7	6,0	5,2	- 13,2
Versand in das Ausland	26,9	27,8	+ 3,2	7,2	7,0	- 2,0
Empfang aus dem Ausland	52,6	53,1	+ 1,0	12,1	11,9	- 1,8
Durchgangsverkehr	13,2	11,8	- 10,4	8,4	7,4	- 12,4
Insgesamt	121,0	120,0	- 0,8	33,7	31,5	- 6,5

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Mit rund 53,1 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2006 wieder der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 erhöhte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen um insgesamt 1,0 %. Rückgänge zeigten sich im Betrachtungszeitraum - wie auf allen Hauptverkehrsverbindungen - bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 um 1,8 % auf rund 11,9 Mrd. tkm ab.

Die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Versand konnte im 1. Halbjahr 2006 trotz der skizzierten Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Mit einem Beförderungsaufkommen in Höhe von rund 27,8 Mio. t wurden 3,2 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2005. Bei der Transportleistung war im Betrachtungszeitraum ein Rückgang zu verzeichnen; sie nahm um 2,0 % auf rund 7,0 Mrd. tkm ab.

Nach zuvor positiven Entwicklungen waren im Binnenverkehr im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum rückläufige Beförderungsmengen und -leistungen zu verzeichnen. Nach 28,3 Mio. t im 1. Halbjahr 2005 wurden im 1. Halbjahr 2006 lediglich rund 27,3 Mio. t Güter zwischen deutschen Häfen transportiert. Die Transportleistung reduzierte sich im Berichtszeitraum deutlich um 13,2 % auf rund 5,2 Mrd. tkm.

Die höchsten absoluten Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum waren im 1. Halbjahr 2006 bei den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen zu beobachten. Die im Durchgangsverkehr beförderte Gütermenge nahm um rund 1,4 Mio. t auf rund 11,8 Mio. t ab. Mit rund 7,4 Mrd. tkm lag die Transportleistung im 1. Halbjahr 2006 um rund 1,0 Mrd. tkm oder 12,4 % unter dem Ergebnis des Vorjahres.

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes transportierten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im 1. Halbjahr 2006 mit rund 40,0 Mio. t knapp 1,2 Mio. t oder 2,8 % weniger Güter als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland lag damit im Berichtszeitraum bei rund 33,4 %. Im 1. Halbjahr 2005 hatte der Anteil der deutschen Schiffe am Gütertransport noch 34,1 % betragen. Bezogen auf die Beförderungsleistung erreichte die deutsche Flotte im 1. Halbjahr 2006 mit rund 9,9 Mrd. tkm einen Anteil in Höhe von 31,5 % - nach 32,9 % im 1. Halbjahr 2005. Der Trend, nach dem die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe zunehmend Marktanteile an ausländische Flaggen verlieren, war damit auch im 1. Halbjahr 2006 ungebrochen.

5.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Vor dem Hintergrund witterungsbedingter Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt konnten im 1. Halbjahr 2006 lediglich die Güterabteilungen „feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Steine und Erden“ im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Aufkommenszuwächse verzeichnen. Die übrigen Güterabteilungen wiesen im Betrachtungszeitraum mehr oder weniger deutliche Aufkommensrückgänge auf. Aufgrund der externen Einflussfaktoren auf das Halbjahresergebnis 2006 erscheint ein Vergleich mit dem 1. Halbjahr 2005 nur bedingt sinnvoll.

Tabelle 08: Per Binnenschiff beförderte Gütermengen nach Güterabteilungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2006 gegenüber dem 1. Halbjahr 2005

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %
	1. Hj. 2005	1. Hj. 2006	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	5,4	5,3	- 1,9
Andere Nahrungs- und Futtermittel	7,7	7,0	- 9,1
Feste mineralische Brennstoffe	17,8	18,5	+ 4,3
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	19,7	19,1	- 3,3
Erze und Metallabfälle	18,6	17,7	- 5,0
Eisen, Stahl und NE-Metalle	7,1	6,7	- 5,1
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	22,3	23,9	+ 7,0
Düngemittel	3,0	2,9	- 5,3
Chemische Erzeugnisse	10,3	10,0	- 2,4
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)	8,9	8,8	- 1,8
Insgesamt	121,0	120,0	- 0,8

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, konnte das Beförderungsaufkommen der Güterabteilung „feste mineralische Brennstoffe“ im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 um rund 4,3 % zulegen. Es erreichte damit einen Wert in Höhe von gut 18,5 Mio. t. Die Zuwächse zeigten sich vor allem beim grenzüberschreitenden Empfang und hier insbesondere auf den Relationen mit Rotterdam. Die Güterabteilung „Steine und Erden“ verzeichnete im Betrachtungszeitraum einen Aufkommenszuwachs um rund 1,6 Mio. t bzw. 7,0 %. In diesen Zahlen spiegeln sich vor allem die gestiegenen Beförderungsmengen von Baustoffen auf den Relationen von deutschen zu niederländischen Häfen sowie im innerdeutschen Binnenschiffsgüterverkehr wider.

Trotz erhöhter Produktion der deutschen Hüttenwerke nahm das Beförderungsaufkommen an Eisen, Stahl und NE-Metallen im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 um knapp 0,4 Mio. t bzw. 5,1 % auf rund 6,7 Mio. t ab. Die Güterabteilung „Erze und Metallabfälle“ wies im Betrachtungszeitraum ebenfalls rückläufige Werte auf. In beiden Fällen zeigten sich die Rückgänge insbesondere beim grenzüberschreitenden Empfang; ebenfalls rückläufig waren die Aufkommensmengen im Binnen- und Durchgangsverkehr.

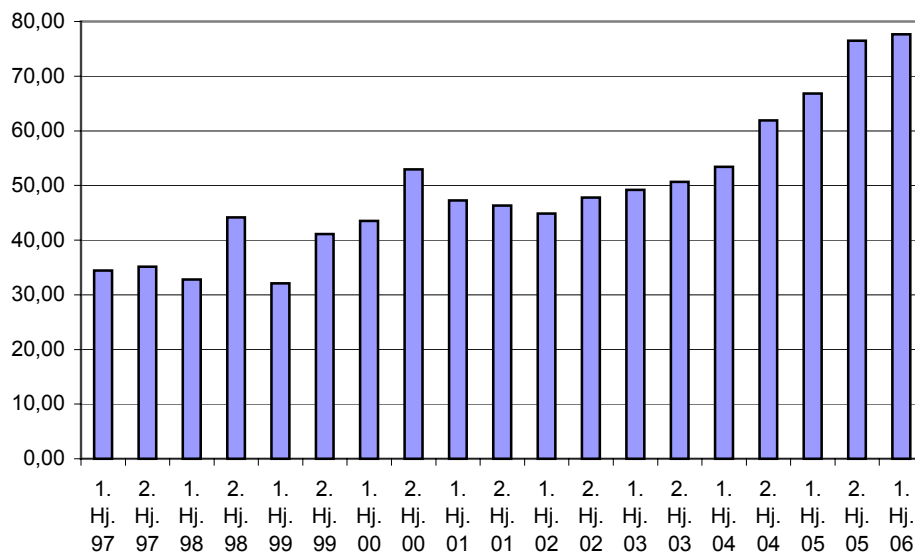
Das Beförderungsaufkommen an sonstigen Halb- und Fertigwaren nahm im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1,8 % auf rund 8,8 Mio. t ab. Von allen Hauptverkehrsverbindungen verzeichnete lediglich der mengenmäßig bedeutendste grenzüberschreitende Versand Aufkommenszuwächse. Weiter an Bedeutung gewonnen haben im 1. Halbjahr 2006 die Containerbeförderungen. Mit 1,06 Mio. TEU wurden im Berichtszeitraum rund 1,9 % mehr Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert als im 1. Halbjahr 2005. Allerdings nahm die in den Containern beförderte Gütermenge ab. Mit rund 7,1 Mio. t wurden im 1. Halbjahr 2006 über 0,3 Mio. t weniger Güter per Container befördert als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

5.3 Lage der Binnenschifffahrt

5.3.1 Gasölpreisentwicklung

Vor dem Hintergrund weiterer Rohölpreissteigerungen setzte sich der Anstieg der durchschnittlichen Gasölpreise im Jahr 2006 in abgeschwächter Form fort. Damit nahm der Anteil der Treibstoffkosten an den gesamten Beförderungskosten weiter zu.

Schaubild 14: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich des Zeitraums von 1997 bis 2006



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

Nach Kenntnis des Bundesamtes kann Gasöl in den Niederlanden nach wie vor günstiger bezogen werden. Die niedrigeren Gasölpreise in den Niederlanden dürften primär darauf zurückzuführen sein, dass niederländische Bunkerbetriebe ein größeres Umschlagsvolumen erzielen als ihre deutschen Wettbewerber und daher vergleichsweise bessere Einkaufspreise bei ihren Gasöllieferanten aushandeln können.

Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Nach Kenntnis des Bundesamtes nutzen die meisten Binnenschifffahrtsunternehmen daher regelmäßig die Gelegenheit, im Ausland günstigeres Gasöl zu bunkern. Die Bunkerung von Gasöl im Ausland erfolgt bislang jedoch im Wesentlichen im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen, d. h., sie ist auf Fälle beschränkt, in denen die Bunkerung ohne größeren zusätzlichen Aufwand möglich ist. Aufgrund des vergleichsweise langen Zeitraums zwischen der Bunkerung und der Erstattung der hierbei anfallenden Mehrwertsteuer durch die niederländischen Behörden machen jedoch nicht alle international tätigen deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen von der Möglichkeit des günstigeren Bunkerns in den Niederlanden Gebrauch.



5.3.2 Trockengüterschifffahrt

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes herrschte auf deutschen Binnenwasserstraßen im 1. Halbjahr 2006 insgesamt eine gute Auftrags- und Beschäftigungslage. Zwar konnte die Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres aufgrund der eingangs skizzierten Beeinträchtigungen zunächst nur bedingt von der positiven Konjunkturlage profitieren. Allerdings führten im Januar und Februar 2006 Niedrigwasser und Eisgang dazu, dass Schiffe nicht voll ausgelastet werden konnten und die Nachfrage nach Schiffsraum anstieg. Im weiteren Verlauf des 1. Halbjahres 2006 bewegte sich die Auftragslage aufgrund des konjunkturbedingt anziehenden Ladungsangebots auf gutem Niveau. Saisonale Schwankungen waren im 1. Halbjahr 2006 praktisch nicht zu verzeichnen.

Die positive Nachfrageentwicklung spiegelte sich im 1. Halbjahr 2006 vielfach auch in der Entwicklung der Frachten wider. Im Rheingebiet ist das Frachtniveau im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 insgesamt gestiegen. In der Regel konnten die gestiegenen Gasölpreise an die Verloader weitergegeben werden. Selbst wenn die Spitzenwerte vom November und Dezember 2005 nicht mehr erreicht wurden, kann das Frachtniveau im Rheingebiet im 1. Halbjahr 2006 als gut bezeichnet werden. Im Rahmen von Marktgesprächen berichteten Binnenschifffahrtsunternehmen auch von einer positiven Nachfrage- und Frachtenentwicklung im Donaugebiet, wobei dies vorwiegend auf grenzüberschreitende Verkehre in Richtung Deutschland zutraf. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Nachfrage- und Frachtenentwicklung dürfte sich die Ertragslage für Binnenschifffahrtsunternehmen im Rhein- und Donaugebiet im 1. Halbjahr 2006 vergleichsweise gut entwickelt haben. Die wirtschaftliche Lage der betroffenen Unternehmen hat sich nach Kenntnis des Bundesamtes im Betrachtungszeitraum damit insgesamt stabilisiert.

Im Gegensatz zum Rhein- und Donaugebiet spiegelte sich die gute Beschäftigungslage auf der Elbe sowie im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder nur bedingt in steigenden Frachten wider. Vor allem in Marktsegmenten, in denen deutsche mit polnischen und tschechischen Binnenschifffahrtsunternehmen in direktem Wettbewerb stehen, ist der Verhandlungsspielraum bezüglich der Frachten nach oben begrenzt. Dies gilt insbesondere für Baustoffbeförderungen. In diesem Marktsegment konnten polnische und tschechische Flaggen in den vergangenen Jahren, insbesondere seit dem EU-Beitritt, deutliche Leistungszuwächse erzielen.

Trotz Niedrigwassers und Eisgang hat sich das Wachstum im Segment der Containerverkehre im 1. Halbjahr 2006 weiter fortgesetzt: 1,06 Mio. TEU wurden im Berichtszeitraum auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Verglichen mit dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres entspricht dies einer Zunahme um rund 1,9 %. Dem allgemeinen Trend folgend, verloren die unter deutscher Flagge fahrenden Binnenschiffe im Betrachtungszeitraum auch bei den Containerverkehren Marktanteile an ausländische Flaggen. Bezogen auf die beförderten TEU erzielten sie im 1. Halbjahr 2006 lediglich einen Marktanteil in Höhe von 15,5 %. Im 1. Halbjahr 2005 hatten Schiffe unter deutscher Flagge noch einen Marktanteil in Höhe von 17,8 % erreicht.

Vor dem Hintergrund steigender Containerumschlagsmengen kam es im Hafen Rotterdam im 1. Halbjahr 2006 zeitweilig erneut zu Abfertigungsproblemen. Nach Angaben von Unternehmen würden Seeschiffe gegenüber Binnenschiffen bei der Abfertigung bevorzugt behandelt. Letztere müssen daher zum Teil vergleichsweise lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Neben den bereits mehrfach aufgetretenen allgemeinen Abfertigungsproblemen führten EDV-Probleme bei einem großen Terminalbetreiber in Rotterdam im 1. Halbjahr 2006 zu temporären Zeitverzögerungen beim Laden und Löschen von Containern. Dadurch konnten Containerliniendienste ihre Fahrpläne nicht immer einhalten. Um die Auftragsabwicklung gewährleisten zu können, mussten Terminalbetreiber mitunter zusätzliche Schiffe chartern, was zu entsprechenden Mehrkosten führte.

Mittlerweile haben einige Containerterminalbetreiber im Rheingebiet Beförderungskontingente auf der Schiene eingekauft. Diese Maßnahme dient einerseits der allgemeinen Steigerung der Servicequalität. So können den Kunden beispielsweise durch die Vorhaltung der Schienenkapazitäten im Bedarfsfall schnellere Verbindungen zu den Seehäfen offeriert werden. Andererseits bieten die Eisenbahnkontingente Kapazitätsreserven, die im Bedarfsfall, z. B. bei Niedrigwasser und Schiffsraumknappheit, genutzt werden können. Die Zusammenarbeit mit der Bahn dürfte somit letztlich auch eine Reaktion auf die wiederholten Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren sein. Inwieweit die bahnseitigen Serviceangebote von den Kunden genutzt und die Bahnkontingente seitens der Terminalbetreiber dauerhaft wirtschaftlich auszulasten sind, muss jedoch abgewartet werden. So ist zu Zeiten normaler Wasserstände die Beförderung über die Wasserstraße weiterhin günstiger als der Weg über die Schiene. Angesichts der gehäuft auftretenden witterungsbedingten Beeinträchtigungen in der Binnenschifffahrt gehen in anderen Marktsegmenten große Verlagerer zur Wahrung der Versorgungssicherheit wieder vermehrt dazu über, Verträge mit längeren Laufzeiten auszustatten.

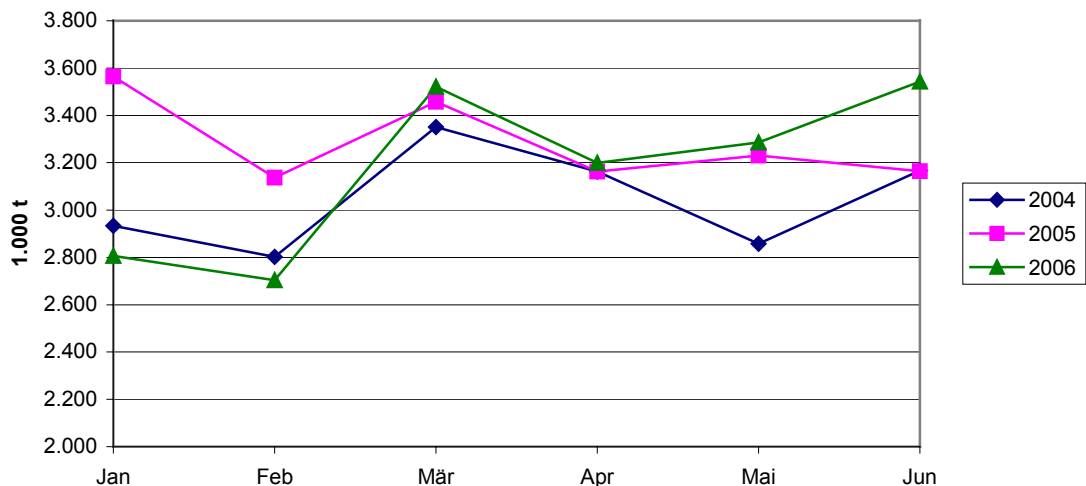
In Gesprächen mit dem Bundesamt erklärten am Oberrhein ansässige Befrachter sowie Binnenschifffahrtsunternehmen verschiedentlich, dass bereits seit längerem ein Mangel an Schiffen mit einer Tragfähigkeit zwischen 500 und 1.500 t bestehe. Die kleinen und mittleren Schiffe, die insbesondere für Beförderungen von Getreide und Düngemitteln eingesetzt werden, fehlten vor allem bei Beförderungen vom Oberrhein zu Tal. Zu Spitzenzeiten, z. B. zur Erntezeit oder in Niedrigwasserphasen, verstärkte sich der Schiffsraummangel zusehends.

Ungeachtet der Kapazitätsengpässe in bestimmten Marktsegmenten ist der Trend zu großen Schiffseinheiten in der Trockengüterschifffahrt ungebrochen. Aufgrund steigender effizienter Mindestgrößen investieren Unternehmen in Schiffe mit hohen Tragfähigkeiten; Schiffe mit geringeren Tragfähigkeiten werden hingegen abgebaut. Auch bei den im laufenden Jahr in Deutschland in Verkehr gebrachten Schiffen handelt es sich um Einheiten mit hohen Tragfähigkeiten. Als Reaktion auf die Änderung des § 6 b EStG haben verschiedene Binnenschifffahrtsunternehmen den Bau neuer Schiffe ins Auge gefasst. Im Rahmen der angestrebten Modernisierungsmaßnahmen deutet sich hier ebenfalls der Trend zu größeren Schiffseinheiten an.

5.3.3 Tankschifffahrt

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen sowie Heizöl die für die Binnentankschifffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, in der ersten Jahreshälfte 2006 ein Beförderungsaufkommen in Höhe von knapp 19,1 Mio. t erreicht. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 war in dieser Güterabteilung im 1. Halbjahr 2006 insgesamt ein Aufkommensrückgang um über 0,6 Mio. t bzw. 3,3 % zu verzeichnen.

Schaubild 15: Entwicklung der beförderten Gütermengen in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ im Vergleich der ersten Halbjahre 2004 - 2006



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Wie dem vorstehenden Schaubild zu entnehmen ist, stand die Aufkommensentwicklung in der Tankschifffahrt im 1. Halbjahr 2006 ebenfalls unter dem Einfluss witterungsbedingter Beeinträchtigungen. Aufkommensmindernd dürfte sich ferner ausgewirkt haben, dass die Rohöl verarbeitenden Raffinerien in Deutschland im 1. Quartal 2006 einen deutlichen Rückgang bei der durchschnittlichen Kapazitätsauslastung auswiesen. So wurde u. a. die Shell-Raffinerie Wesseling zeitweise für Wartungsarbeiten stillgelegt.¹¹ Dennoch sollte nicht übersehen werden, dass die Aufkommensentwicklung in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ im 1. Halbjahr 2006 einem langjährigen Trend folgte. Bereits seit längerem weist diese Güterabteilung eine insgesamt rückläufige Aufkommensentwicklung auf. Mittel- bis langfristig ist mit einem weiteren Rückgang des Mineralölverbrauchs in Deutschland zu rechnen. Der Mineralölwirtschaftsverband geht davon aus, dass der Inlandsbedarf bis zum Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2005 um rund 16,0 Mio. t oder 13,3 % auf 103,7 Mio. t zurückgehen wird.¹²

¹¹ Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: Mineralöl-Barometer 1. Quartal 2006, Hamburg 2006.

¹² Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: MWV-Prognose 2025 für die Bundesrepublik Deutschland, Hamburg 2006.

Trotz der insgesamt rückläufigen Entwicklung der Beförderungsmengen befand sich die Beschäftigungslage in der Binnentankschifffahrt im 1. Halbjahr 2006 in etwa auf Vorjahresniveau. Auch in diesem Marktsegment führte das Niedrigwasser zu Beginn des Jahres zu einer Verknappung des Laderaumangebotes. Auf der anderen Seite zog die Nachfrage nach Heizöl und damit nach Beförderungskapazitäten spürbar an. Infolge des langen und kalten Winters waren viele Verbraucher gezwungen, trotz des hohen Preisniveaus ihre Lagerbestände aufzufüllen.¹³ Ein geringeres Laderaumangebot stand somit einer anziehenden Nachfrage nach Schiffsraum gegenüber. Vor diesem Hintergrund bewegten sich die Frachten im 1. Quartal 2006 insgesamt auf gutem Niveau. Allerdings wurde das hohe Frachtniveau der Monate November und Dezember 2005 nicht mehr erreicht. Mit der Normalisierung der Wasserstände ab März 2006 ging auch das Frachtniveau wieder deutlich zurück. Nach Einschätzung des Bundesamtes dürften im 1. Halbjahr 2006 zwar die Umsätze in der Binnentankschifffahrt im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen sein. Vor dem Hintergrund gestiegener Gasölkosten dürfte hiermit regelmäßig jedoch keine Verbesserung der Ertragslage einhergegangen sein.

Aufgrund antizipierter Gesetzesänderungen, die für bestimmte Produktgruppen zukünftig den Transport in Einhüllenschiffen verbieten, sowie schärferer Anforderungsprofile der verladenden Wirtschaft investieren Binnenschifffahrtsunternehmen bereits seit geraumer Zeit verstärkt in Doppelhüllenschiffe vom Typ C. Dies gilt insbesondere für niederländische Unternehmen, aber auch für einige finanzkräftigere Partikuliere sowie Binnenschifffahrtsreedereien in Deutschland. Die hohe Nachfrage nach neuem Schiffsraum in Verbindung mit gestiegenen Stahlpreisen spiegelt sich gegenwärtig in steigenden Preisen für Binnentankschiffe wider.

Die aktuelle Entwicklung in der Binnentankschifffahrt ist somit durch rückläufige Beförderungsmengen und wachsende Transportkapazitäten gekennzeichnet. Tankschifffahrtsunternehmen können ein Wachstum daher lediglich durch Marktanteilsgewinne realisieren; der Wettbewerbs- und Preisdruck steigt. Dies zeigt sich vor allem in der Mineralölschifffahrt, wo zahlreiche Anbieter von Beförderungsleistungen, vorrangig Partikuliere, einer konzentrierten Nachfrage gegenüberstehen. Hier liegen die Renditen nach Kenntnis des Bundesamtes deutlich niedriger als in der Chemie- und Gasschifffahrt.¹⁴

¹³ Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: Mineralöl-Barometer 1. Quartal 2006 und Mineralöl-Barometer 2. Quartal 2006, Hamburg 2006.

¹⁴ Für eine ausführliche Darstellung der aktuellen Entwicklungen in der Binnentankschifffahrt siehe Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht über die Entwicklungen in der deutschen Binnentankschifffahrt, Köln 2006.

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: November 2006