



Bundesaamt
für Güterverkehr

... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen	7
2.3	Entwicklung des Modal Split	9
3	Straßengüterverkehr	10
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	10
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	10
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	11
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	13
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	14
3.1.5	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	15
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	17
3.2.1	Beförderungsentgelte	17
3.2.2	Kosten	19
3.2.3	Ertragslage	20
3.2.4	Investitionen	20
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	21
3.3	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	22
4	Eisenbahngüterverkehr	25
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	25
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	28
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße	30
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	30
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraße)	33
5	Binnenschiffsgüterverkehr	33
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	33
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	35
5.2.1	Gasölpreisentwicklung	35
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	36
5.2.3	Tankschifffahrt	38

1 Zusammenfassung

Nach einem eher verhaltenen Ausklang des vergangenen Jahres hat sich das Wachstum des Güterverkehrs in Deutschland zu Beginn des Jahres 2008 vor dem Hintergrund der positiven Wirtschaftsentwicklung zunächst verstärkt fortgesetzt. Infolge der konjunkturellen Abkühlung schwächte es sich im weiteren Jahresverlauf dann allerdings ab. Insgesamt erhöhte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,7 %, die Verkehrsleistung um 3,8 %. Während der Straßen- und Schienengüterverkehr im Betrachtungszeitraum ein weiteres Wachstum der Beförderungsmengen und -leistungen verzeichneten, bewegte sich die Binnenschifffahrt in etwa auf Vorjahresniveau.

Güterverkehr in Deutschland wächst

Ausschlaggebend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs im 1. Halbjahr 2008 war vor allem das deutliche Wachstum im Binnenverkehr, welches auf den hohen Zuwachs im Nahverkehr und den Aufwärtstrend der Seehafenhinterlandverkehre zurückzuführen ist. Das Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs fiel geringer aus als in den zurückliegenden Jahren. Nachdem der Werkverkehr im vergangenen Jahr Rückgänge verzeichnete, lagen die Aufkommenszuwächse im 1. Halbjahr 2008 deutlich über denen des gewerblichen Verkehrs.

Wachstum im Straßengüterverkehr

Trotz der guten Auftrags- und Beschäftigungslage im 1. Halbjahr 2008 trat bei dem überwiegenden Teil der deutschen Transportunternehmen eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation im Vergleich zum Vorjahr ein. Zwar konnten fast alle Transportunternehmen zum Jahreswechsel 2007/2008 Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen. Diese waren jedoch häufig nicht ausreichend, um die hohen Treibstoffkostensteigerungen im Laufe des ersten Halbjahres 2008 vollständig abdecken zu können. Die Bereitschaft der verladenden Wirtschaft, wiederholt in Preisverhandlungen zur Kompensation der gestiegenen Treibstoffpreise einzutreten, bestand nach Kenntnis des Bundesamtes nur bedingt. Die hieraus resultierende Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation bei zahlreichen Transportunternehmen spiegelte sich in einer Zunahme der Insolvenzverfahren wider.

Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage

Nach einem spürbaren „Sommerloch“ sind seit Anfang des 4. Quartals die Auftragseingänge auf dem Güterkraftverkehrsmarkt sprunghaft zurückgegangen. Da sich infolge des konjunkturbedingten Nachfragerückgangs am Markt ein zunehmender Überhang an Laderaumkapazitäten zeigt, droht eine erneute Verschärfung des Preis- und Leistungswettbewerbs. Positiv aus Sicht des Gewerbes ist der aktuelle Rückgang der Kraftstoffpreise. Zwar wird ein zunehmender Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen von umweltfreundlicheren Fahrzeugen erbracht. Gleichwohl befürchten deutsche Transportunternehmen infolge der kürzlich beschlossenen Erhöhung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2009 Kostensteigerungen und damit eine weitere Verschlechterung

Laderaum-überkapazitäten

rung ihrer wirtschaftlichen Situation. Insbesondere kleinere Unternehmen geben in der Regel an, nicht über die erforderlichen Finanzmittel zu verfügen, um ihren Fuhrpark nunmehr kurzfristig auf die neuesten, umweltfreundlichsten Fahrzeuge umzustellen. Dies geht einher mit einem Rückgang der Gebrauchtpreise für Euro 3-Fahrzeuge. Dies verringert die Eigenkapitaldecke der betroffenen Unternehmen.

Angesichts des anhaltenden Nachfrageanstiegs nach Schienengüterverkehrsleistungen berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen im 1. Halbjahr 2008 weiterhin mehrheitlich von einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Wachstumsimpulse gingen einmal mehr vom kombinierten Verkehr im Hinterland der Seehäfen der Nord-Range aus. An den Nachfragesteigerungen im Binnenverkehr sowie im grenzüberschreitenden Verkehr konnten sowohl die bundeseigenen als auch die in Deutschland aktiven nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen partizipieren. Die wachsende Nachfrage spiegelte sich auch in einer positiven Umsatzentwicklung wider. Aufgrund des Wettbewerbsdrucks in bestimmten Marktsegmenten fielen die Preissteigerungen im Schienengüterverkehr, trotz deutlich gestiegener Energiepreise, im 1. Halbjahr 2008 insgesamt recht moderat aus. Vor dem Hintergrund des wachsenden Güterausstauschs zwischen den Volkswirtschaften sind verschiedene europäische Staatsbahnen und einige größere private Eisenbahnen bestrebt, durch den Ausbau ihrer Netzwerke ihre Wettbewerbsposition im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr zu stärken. Angesichts der Vehemenz, mit der einige Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre internationale Expansion vorantreiben, scheint eine Marktkonsolidierung im europäischen Schienengüterverkehr vorgezeichnet.

Schienengüterverkehr wächst weiter

Im Gegensatz zu den beiden anderen Verkehrsträgern stagnierte im 1. Halbjahr 2008 in der Binnenschifffahrt die Mengen- und Leistungsentwicklung im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Allerdings verzeichneten die Containerverkehre erneut ein überdurchschnittliches Wachstum. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen führte in der Trockengüterschifffahrt – wie in den Vorjahren – zu einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage. In Verbindung mit einem guten Frachtniveau wirkte sich dies trotz steigender Aufwendungen für Gasöl positiv auf die Ertragslage der Unternehmen aus. Nach dem schwächeren Jahr 2007 hat sich das wirtschaftliche Umfeld in der Tankschifffahrt im 1. Halbjahr 2008 wieder gebessert. Eine steigende Nachfrage nach Beförderungsleistungen führte auch in diesem Marktsegment zu einer guten Beschäftigungslage und in Verbindung mit einem höheren Frachtniveau im Vorjahresvergleich zu einer verbesserten Ertragslage der Unternehmen. Revidierte Vorgaben aus dem Bereich der verladenden Wirtschaft könnten dazu führen, dass der Umstellungsprozess von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe in der Binnentankschifffahrt ins Stocken gerät.

Binnenschifffahrt stagniert

Summary

After a rather limited development in the previous year, goods traffic in Germany continued to increase significantly at the beginning of the year 2008 due to the positive economic development. However, goods traffic development worsened in accordance with the economic situation during the course of the year. The overall volume of freight handled by road, rail, and inland shipping in the 1st half of 2008 increased by 4.7 % in comparison with the same period during the previous year, with the volume of freight transport in terms of tons-km (tkm) increasing by 3.8 %. Whereas road haulage and rail transport had additional growth in transportation volume and freight performance during the period under consideration, inland shipping was at about the same level as during the previous year.

Goods traffic in Germany is growing

The strong growth in the area of inland traffic was especially decisive for the development of road haulage in the 1st half of 2008, which can be traced to the high rate of growth in short-distance transport and the upwards trend in traffic in the hinterland of seaports. The growth in the area of international transport was less than in preceding years. After company-operated transport decreased during the past year, the increase in this area in the 1st half of 2008 was clearly higher than that of commercial traffic.

Growth in road haulage

In spite of the positive order and employment situation in the 1st half of 2008, the economic situation worsened in the majority of German transport companies in comparison with the previous year. Almost all transport companies were able to achieve rate increases with their ordering parties for New Year's 2007/2008. But these often were not sufficient to completely cover the great increases in the cost of fuel during the course of the 1st half of 2008. The portion of the economy with goods to ship was only partially prepared to undergo repeated price negotiations to compensate for increasing fuel prices, according to the Federal Office for Goods Transport. The resulting worsening of the economic situation in numerous transport companies is reflected in an increase in bankruptcy proceedings.

Worsening of the economic situation

After a tangible "off-season", the order volume in the road haulage market has decreased dramatically since the beginning of the 4th quarter. As there is an increasing surplus of freight space capacities due to the economically induced reduction in demand in the market, a new intensification in cost and performance competition is imminent. The current decrease in fuel prices is positive from the point of view of the economy. An increasing portion of the transport services subject to tolls on German federal highways are performed by environmentally friendly vehicles. But, German transport companies fear increasing costs as a result of the recently passed increase in the truck toll on January 1, 2009 and thus a further worsening of their economic situation. Small companies in particular generally do not have the necessary funds to convert their vehicle fleet to the latest, environmentally friendly vehicles, according to representatives

Surplus of freight space capacities

of these companies. This is accompanied by a strong decline in used vehicle prices for Euro 3-vehicles. That means that the equity capital basis of the affected companies is depleted.

In light of the continuing increase in demand for rail transport services, a majority of railway transport companies continued to report a good to very good order and employment situation in the 1st half of 2008. The combined traffic in the hinterland of German seaports of the Nord-Range was once again a reason for this growth. Both the federally-owned as well as non-federally-owned railway transport companies that are active in Germany were able to benefit from the increasing demand for rail transport services in inland traffic as well as cross-border traffic. The growing demand was also reflected in a positive turnover development. Due to the competition pressure in certain market segments, the price increases in rail transport were very moderated in the 1st half of 2008, in spite of clearly increased energy prices. Based on the increasing exchange of goods between national economies, various European state-owned railways and a few large private railways are attempting to strengthen their competitive position in national and international rail transport by expanding their networks. Due to the vehemence, with which many railway transport companies drive their international expansion, a market consolidation in European rail transport seems inevitable.

Rail transport
continues to grow

In contrast to the two other transport modes, the volume and service development in inland shipping stagnated in the 1st half of 2008 in comparison with the same period during the previous year. However, container traffic showed above-average growth. The continued high demand for transportation services led to a good order and employment situation in dry goods shipping – as in previous years. In conjunction with a good freight level, this had a positive effect on the earnings situation of the companies, in spite of increasing expenses for gasoil. After a weak year in 2007, the economic situation in tanker shipping has improved once again in the 1st half of 2008. An increasing demand for transportation services also led to a good employment situation in this market segment and to an improved earnings situation for the companies in conjunction with a higher freight level over that of the previous year. Revised requirements from those with goods to ship could bog down the conversion process from single-hulled to doubled-hulled ships in the inland tanker shipping.

Inland shipping
stagnates

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Nach einem verhaltenen Ausklang des vergangenen Jahres startete die deutsche Wirtschaft schwungvoll in das Jahr 2008. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das reale Bruttoinlandsprodukt im 1. Quartal 2008 saison- und kalenderbereinigt gegenüber dem Vorquartal um 1,3 %. Das Ergebnis des entsprechenden Vorjahresquartals wurde kalenderbereinigt um 2,6 % übertroffen. Im weiteren Jahresverlauf schwächte sich die gesamtwirtschaftliche Aktivität dann allerdings ab. Im 2. Quartal 2008 war das reale Bruttoinlandsprodukt saison- und kalenderbereinigt um 0,5 % niedriger als im 1. Quartal 2008. Jedoch übertraf die Wirtschaftsleistung das Ergebnis des entsprechenden Vorjahresquartals kalenderbereinigt immer noch um 1,7 %.

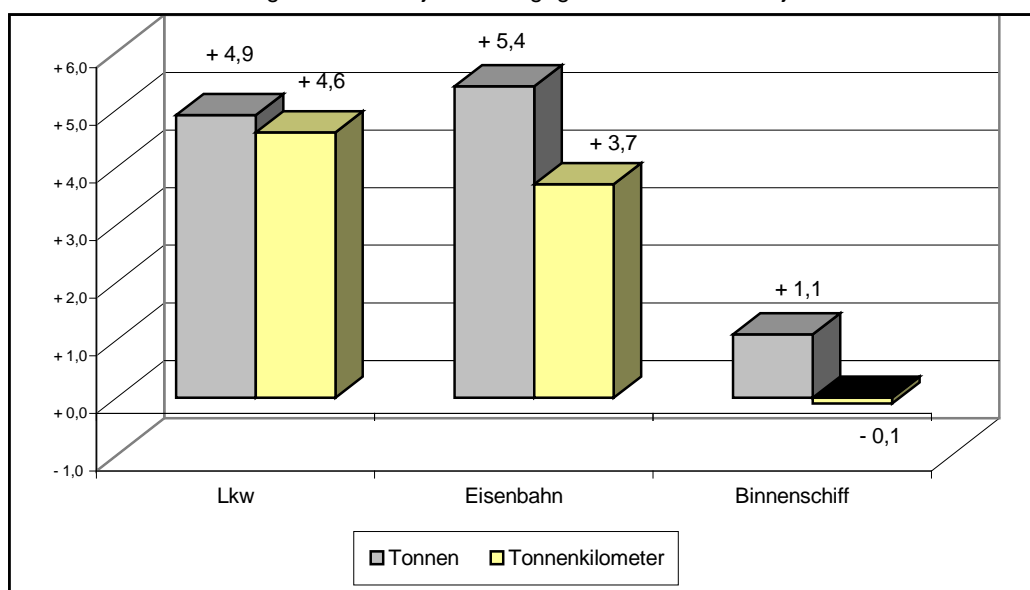
Bruttoinlands-
produkt

Vor diesem Hintergrund hat sich das Wachstum des Güterverkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007 weiter fortgesetzt. So stieg die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,7 % auf 1,8 Mrd. t an, nachdem das Aufkommen im Gesamtjahr 2007 um 3,5 % zugenommen hatte. Die von den drei Verkehrsträgern im 1. Halbjahr 2008 erbrachte Beförderungsleistung lag mit 243,7 Mrd. tkm um 3,8 % über derjenigen des 1. Halbjahres 2007. Im Gesamtjahr 2007 hatte das Leistungswachstum 4,3 % betragen.

Steigerung der
Gütermenge und
der Beförderungs-
leistung

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland

Veränderungen im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007 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 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007 wie folgt dar:

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) erhöhte sich die beförderte Gütermenge um 4,9 % auf 1,48 Mrd. t. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Gesamtjahr 2007 in Höhe von 3,9 % stieg sie im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,6 % auf 151,8 Mrd. tkm an. Erstmals seit Jahren erreichte der Binnenverkehr im Betrachtungszeitraum ein höheres Mengen- und Leistungswachstum als der grenzüberschreitende Verkehr. Dieses Ergebnis wurde vor allem durch die erneut sehr hohen Mengenzuwächse im Nahbereich erzielt.

Zuwachs der Mengen und Leistungen im Straßengüterverkehr

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 2007	1. Hj. 2008	Veränderungen in % ²⁾	1. Hj. 2007	1. Hj. 2008	Veränderungen in % ²⁾
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Eisenbahnen	180,1	189,8	+ 5,4	57,6	59,7	+ 3,7
Binnenschifffahrt	123,8	125,1	+ 1,1	32,3	32,2	- 0,1
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ³⁾	1.409,0	1.478,3	+ 4,9	145,0	151,8	+ 4,6
- Gewerblicher Verkehr	892,5	918,9	+ 3,0	116,6	121,4	+ 4,1
- Werkverkehr	516,5	559,4	+ 8,3	28,4	30,4	+ 7,2
- Verkehr im Nahbereich ⁴⁾	782,5	833,4	+ 6,5	12,8	13,8	+ 7,8
- Verkehr im Regionalbereich ⁴⁾	297,1	300,1	+ 1,0	26,7	26,9	+ 0,8
- Verkehr im Fernbereich ⁴⁾	329,4	344,8	+ 4,7	105,5	111,1	+ 5,2
Gesamter Güterverkehr ⁵⁾	1.712,9	1.793,2	+ 4,7	234,9	243,7	+ 3,8

¹⁾ Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

³⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

⁴⁾ Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

⁵⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

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

Im Schienengüterverkehr setzte sich die positive Entwicklung der Vorjahre fort. Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland beförderten im 1. Halbjahr 2008 insgesamt rund 189,8 Mio. t Güter und damit rund 9,7 Mio. t bzw. 5,4 % mehr als im 1. Halbjahr 2007. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im selben Zeitraum um 3,7 % auf rund 59,7 Mrd. tkm. Mengen- und Leistungszuwächse zeigten sich dabei sowohl im deutschen Binnenverkehr als auch beim grenzüberschreitenden Verkehr. Allerdings ging erstmals seit Jahren die Verkehrsleistung im Durchgangsverkehr zurück. Von dem neuerlichen Nachfrageanstieg nach Schienengüterverkehrsleistungen konnten sowohl die bundeseigenen als auch die in Deutschland aktiven, nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren.

Mengen- und Leistungssteigerung im Schienengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im 1. Halbjahr 2008 rund 125,1 Mio. t Güter befördert und damit rund 1,3 Mio. t oder 1,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2007. Maßgeblich für diese Entwicklung waren vor allem Aufkommenszu-

Stagnation der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt

wächse im Binnenverkehr sowie beim grenzüberschreitenden Empfang. Die Verkehrsleistung lag im 1. Halbjahr 2008 mit rund 32,2 Mrd. tkm praktisch auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Insgesamt blieb die Mengen- und Leistungsentwicklung in der Binnenschifffahrt im Betrachtungszeitraum damit hinter jener des Straßen- und Schienengüterverkehrs zurück.

Die im 1. Halbjahr 2008 wachstumsorientierte verkehrswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat sich im weiteren Jahresverlauf nicht weiter fortgesetzt. Aufgrund der konjunkturellen Abschwächung kam es im Bereich des Straßengüterverkehrs zu einem Einbruch bei der Auftrags- und Beschäftigungslage. Ein Indiz hierfür ist die Entwicklung der Fahrleistungen der mautpflichtigen Fahrzeuge auf deutschen Bundesautobahnen. Sie erreichten im Zeitraum von Juli bis September 2008 insgesamt rund 7,014 Mrd. Kilometer. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum (Juli bis September 2007: 6,948 Mrd. Kilometer) bedeutete dies einen Zuwachs von lediglich rund 1 % (Inländer: plus 0,1 %; Gebietsfremde: plus 2,6 %). Dennoch ist davon auszugehen, dass die Aufkommens- und Leistungswerte für das Gesamtjahr 2008 aufgrund des außergewöhnlich starken Wachstums in den ersten Monaten des Jahres insgesamt noch positiv ausfallen werden.

Auftrags- und Beschäftigungseinbruch im 2. Halbjahr 2008

2.2 Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen

Die insgesamt positive Entwicklung der deutschen Wirtschaft im 1. Halbjahr 2008 spiegelt sich in der Aufkommensentwicklung in den einzelnen Güterabteilungen wider (siehe Tabelle 2). Mit Ausnahme der Güterabteilungen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ und „Feste mineralische Brennstoffe“ verzeichneten alle Güterabteilungen im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum mehr oder weniger deutliche Zuwächse.

Im 1. Halbjahr 2008 hat sich das Wachstum in der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“ fortgesetzt. Mit 328,1 Mio. t lag das Beförderungsaufkommen rund 5,3 % über dem Ergebnis des 1. Halbjahres 2007. Von den Zuwächsen konnten alle Verkehrsträger profitieren, wobei der Straßengüterverkehr die höchsten absoluten und der Schienengüterverkehr die höchsten prozentualen Zuwächse im Betrachtungszeitraum erzielen konnte. Die hohen Zuwachsraten der Schiene resultierten vor allem aus dem erneut stark gewachsenen Güteraufkommen im Hinterland der Containerhäfen der Nord-Range. Trotz weiterhin bestehender Abfertigungsprobleme in Rotterdam und Antwerpen konnte auch die Binnenschifffahrt am wachsenden Containeraufkommen partizipieren.

Halb- und Fertigwaren

Die chemische Industrie profitierte ebenfalls von der konjunkturellen Entwicklung. Angesichts einer hohen Nachfrage aus dem In- und Ausland wurde nach Branchenangaben die Chemieproduktion im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 ausgeweitet. Die Beförde-

Chemische Erzeugnisse

zungsmengen an chemischen Erzeugnissen stiegen von 133,9 Mio. t im 1. Halbjahr 2007 auf 159,3 Mio. t im 1. Halbjahr 2008. Damit verbuchten die chemischen Erzeugnisse im Betrachtungszeitraum von allen Güterabteilungen die höchsten absoluten und prozentualen Aufkommenszuwächse. Hieran partizipierte in der Hauptsache der Straßengüterverkehr. Die höhere Nachfrage nach Beförderungsleistungen für Düngemittel führte lediglich beim Straßen- und Binnenschiffgüterverkehr zu Aufkommenssteigerungen.

Tabelle 2: Aufkommen im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007

Güterabteilungen		Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- u. Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut ²⁾	Insgesamt
Eisenbahn	1. Hj. 2007 in Mio. t	5,9	1,6	25,1	17,0	15,7	31,9	19,5	4,2	13,6	45,6	x	180,1
	1. Hj. 2008 in Mio. t	4,8	1,8	25,5	18,0	19,1	34,5	19,0	4,0	13,7	49,4	x	189,8
	Veränderung in %	- 19,7	+ 13,5	+ 1,8	+ 6,0	+ 21,7	+ 8,4	- 2,9	- 3,9	+ 0,5	+ 8,3	x	+ 5,4
Binnenschiff	1. Hj. 2007 in Mio. t	5,5	7,4	17,8	17,4	19,0	8,3	25,6	2,7	10,8	9,4	x	123,8
	1. Hj. 2008 in Mio. t	4,9	7,6	17,7	17,6	18,7	7,7	26,8	3,2	11,2	9,7	x	125,1
	Veränderung in %	- 9,3	+ 3,5	- 0,5	+ 1,2	- 1,8	- 6,9	+ 4,5	+ 18,2	+ 4,1	+ 3,3	x	+ 1,1
Straße ¹⁾	1. Hj. 2007 in Mio. t	79,7	170,2	8,1	46,0	20,3	48,3	620,1	12,7	109,4	256,6	48,5	1.419,9
	1. Hj. 2008 in Mio. t	86,7	168,1	5,1	52,9	20,6	52,8	636,1	13,8	134,4	269,1	49,7	1.489,2
	Veränderung in %	+ 8,7	- 1,2	- 36,9	+ 15,1	+ 1,6	+ 9,2	+ 2,6	+ 8,8	+ 22,8	+ 4,8	+ 2,5	+ 4,9
Gesamtverkehr	1. Hj. 2007 in Mio. t	91,1	179,1	51,0	80,4	55,0	88,5	665,2	19,5	133,9	311,6	48,5	1.723,8
	1. Hj. 2008 in Mio. t	96,4	177,5	48,3	88,5	58,4	95,0	681,8	21,0	159,3	328,1	49,7	1.804,0
	Veränderung in %	+ 5,8	- 0,9	- 5,2	+ 10,1	+ 6,1	+ 7,4	+ 2,5	+ 7,4	+ 19,0	+ 5,3	+ 2,5	+ 4,7

¹⁾ Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland.

²⁾ Leergut ist beim Binnenschiffs- und Schienengüterverkehr in der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter" enthalten.

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

In der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ wurde im 1. Halbjahr 2008 ein Beförderungsaufkommen von rund 88,5 Mio. t erzielt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 bedeutete dies einen Aufkommenszuwachs von rund 8,1 Mio. t bzw. 10,1 %. Ursächlich hierfür ist u. a. die im 1. Halbjahr 2008 gestiegene Nachfrage nach Heizöl und Dieselmotorkraftstoff in Deutschland. Auch hier konnte der Straßengüterverkehr einen Großteil der Aufkommenssteigerungen auf sich vereinen. Die Binnenschiffahrt erzielte lediglich moderate Zuwächse.

Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase

Die volumenträchtigste Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ verzeichnete im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Aufkommenszuwachs von rund 16,6 Mio. t bzw. 2,5 % auf 681,8 Mio. t. Ursächlich hierfür war die positive Nachfrageentwicklung im Baubereich, die von der milden Witterung zu Beginn des Jahres begünstigt wurde. Eine deutliche Zunahme verzeichneten insbesondere die Investitionen in Nichtwohnbauten. Die höhere Nachfrage nach Beförderungsleistungen spiegelte sich vor allem in einer deutlichen Steigerung des Straßengüterverkehrs im Nahbereich wider. Mit einem Aufkommenszuwachs von 4,5 % in der Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ profitierte die Binnenschifffahrt ebenfalls von der positiven Entwicklung der Bauwirtschaft.

Steine und Erden

Weiterhin steigende Beförderungsvolumina waren im 1. Halbjahr 2008 ferner im Eisen- und Stahlbereich zu beobachten. Sowohl die Güterabteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ als auch die Güterabteilung „Erze und Metallabfälle“ verbuchten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 Aufkommenssteigerungen. Neben dem Schienen- konnte hiervon auch der Straßengüterverkehr profitieren. Die Binnenschifffahrt verzeichnete hingegen in beiden Güterabteilungen Aufkommensrückgänge.

Eisen und Stahl

2.3 Entwicklung des Modal Split

Belastbare statistische Ergebnisse über die Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr der Landverkehrsträger liegen für das 1. Halbjahr 2008 nicht vor, da Daten über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr von, nach und durch Deutschland mit gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen nicht verfügbar sind. Hilfsweise wird diesbezüglich daher auf die Ergebnisse der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellten gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr zurückgegriffen. Diese prognostiziert für die gebietsfremden Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2008 ein Wachstum der Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr von rund 8 %.¹

Gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge

Ausgehend von den in Abschnitt 2.1 ausgewiesenen Verkehrsleistungsdaten für deutsche Lastkraftfahrzeuge sowie für den Binnenschiffs- und Schienengüterverkehr und unter Berücksichtigung des o. a. Prognosewerts für gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge ist davon auszugehen, dass sowohl der Straßen- als auch der Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2008 leichte Anteilsgewinne erzielen konnten. Hingegen dürfte der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split angesichts der vergleichsweise schwachen Verkehrsleistungsentwicklung im Betrachtungszeitraum unter die 10 %-Marke gefallen sein. In den Anteilsgewinnen des Straßengüterverkehrs spiegelt sich einerseits die im 1. Halbjahr 2008 insgesamt positive konjunkturelle Entwicklung wider. Andererseits sind

Anteilsgewinne von Straße und Schiene

¹ Siehe BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2008, o. O. 2008.

sie ein Ergebnis des überproportionalen Leistungswachstums bei den gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen. Der Schienengüterverkehr profitierte einmal mehr von den deutlichen Zuwächsen im kombinierten Verkehr, insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr. Ein wesentlicher Grund für die erneuten Anteilsverluste der Binnenschifffahrt war die rückläufige Leistungsentwicklung bei den Durchgangsverkehren.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt²

Im Straßengüterverkehr hat sich die Aufwärtsentwicklung der beiden vorangegangenen Jahre im 1. Halbjahr 2008 fortgesetzt. Die Wachstumsraten haben sich gegenüber dem Gesamtjahr 2007 erhöht. Allerdings weicht die Entwicklung in den einzelnen Monaten des ersten Halbjahres stark voneinander ab. Die Zuwächse im 1. Halbjahr 2008 sind primär der guten Beschäftigung in der Bauwirtschaft zuzuschreiben, die erneut von der milden Witterung im Winter begünstigt wurde. Darüber hinaus zeigten sich vor allem bei Beförderungen aus dem Bereich der Chemie- und Mineralölindustrie deutliche Steigerungen.

Aufwärtsentwicklung setzte sich fort

Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,9 % (+ 69,3 Mio. t) auf 1,48 Mrd. t an. Die Beförderungsleistung wuchs entgegen dem langjährigen Trend nicht so sehr wie die Gütermenge und lag bei 151,8 Mrd. tkm (+ 4,6 %). Die gegenüber der Aufkommensentwicklung niedrigere Leistungsentwicklung ist auf die überdurchschnittliche Zunahme der Beförderungen im Nahbereich zurückzuführen. Letztere weisen unterdurchschnittliche Versandweiten auf.

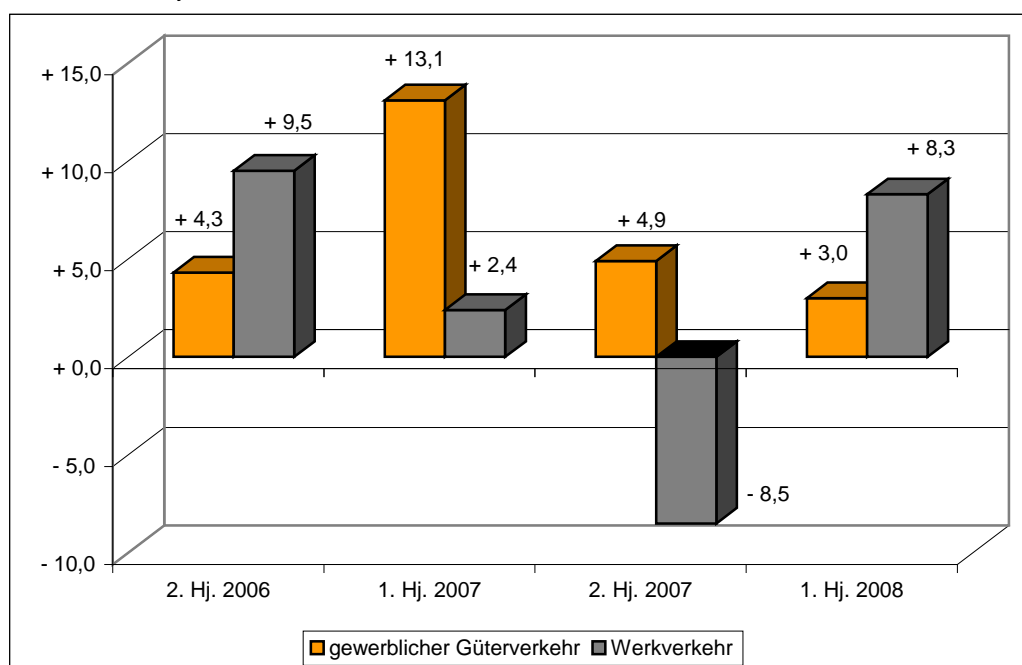
Ausschlaggebend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres war neben der positiven konjunkturellen Entwicklung vor allem das deutliche Wachstum im Binnenverkehr, welches auf den hohen Zuwachs im Nahverkehr und den anhaltenden Aufwärtstrend der Seehafenhinterlandverkehre zurückzuführen ist. Das Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs fiel aufgrund der moderaten Außenhandelsentwicklung dagegen geringer aus als in den zurückliegenden Jahren. Das Aufkommen im Binnenverkehr stieg im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 um 5,0 % auf 1,4 Mrd. t. Die Beförderungsleistungen erreichten ein Wachstum um 5,1 % auf rund 132 Mrd. tkm. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs erhöhte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007 um 4,2 % auf 81,1 Mio. t; die Verkehrsleistung stieg um 1,9 % auf rund 19,7 Mrd. tkm.

² Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

Das Mengenwachstum im Binnenverkehr kam vor allem dem Werkverkehr zugute. Nach den deutlichen Rückgängen im Bereich des Werkverkehrs im vergangenen Jahr zeigte sich im 1. Halbjahr 2008 beim Eigentransport durch Industrie und Handel ein beachtliches Wachstum. Wie dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen ist, stieg die im Werkverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 um 8,3 %. Insbesondere die expansive Nachfrage nach Verkehrsleistungen in den Bereichen Wirtschaftsbau und öffentlicher Bau sowie die Erhöhung der Beförderungsentgelte im gewerblichen Verkehr bedingten im 1. Halbjahr 2008 einen verstärkten Fahrzeugeinsatz des Werkverkehrs. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im 1. Halbjahr 2008 der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen 38 % und an den Beförderungsleistungen 20 % betrug.

Wachstum kommt vor allem dem Werkverkehr zugute

Schaubild 2: Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum in %



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

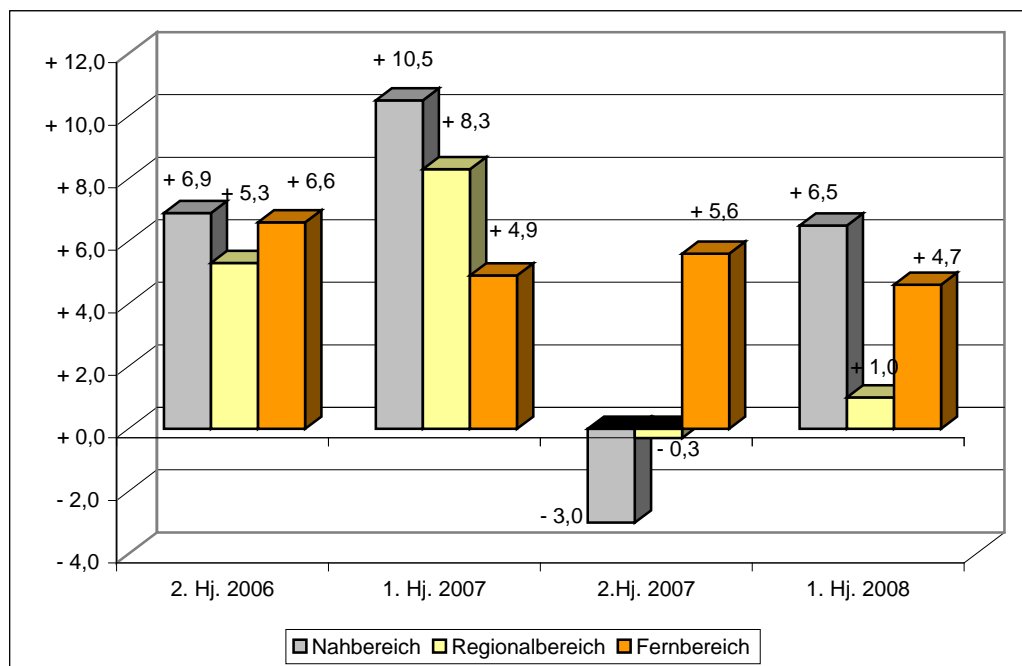
3.1.2 Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich³

Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kam es im 1. Halbjahr 2008 in allen Entfernungsbereichen zu Aufkommenssteigerungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei ergaben sich insbesondere im Nahbereich hohe Mengengewinne, nachdem vor allem gegen Ende des vergangenen Jahres in dieser Entfernungsstufe Einbrüche zu verzeichnen waren.

Steigerungen in allen Entfernungsbereichen

³ Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

Schaubild 3: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den entsprechenden
Vorjahreszeiträumen in %



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

Der seit dem Jahr 2006 im Nahbereich (bis 50 km) feststellbare merkliche Zuwachs hat sich nach einem Einbruch im 2. Halbjahr 2007 im laufenden Jahr wieder fortgesetzt. Die insgesamt hohen Mengen- und Leistungszuwächse in diesem Entfernungsbereich - die im Betrachtungshalbjahr vor allem dem Werkverkehr zugute kamen - sind auf die nun schon im dritten Jahr in Folge wachsende Bauwirtschaft zurückzuführen. Hierbei ist die große Bedeutung dieses Wirtschaftsbereichs für den Straßengüternahverkehr zu beachten. Im 1. Halbjahr 2008 entfielen über 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen. Diese Transporte teilten sich etwa hälftig auf den gewerblichen Verkehr und den Werkverkehr auf.

Nahbereich

Die im 1. Halbjahr 2008 moderaten Aufkommens- und Leistungszuwächse im Regionalbereich (51 – 150 km) sind auf konjunkturell bedingte Entwicklungen im produzierenden Gewerbe und im Handel zurückzuführen (Menge: + 1,0 %, Leistung: + 0,8 %). Daneben sind zunehmend Aufkommensverschiebungen zwischen den Entfernungsbereichen festzustellen. Hierbei wirken sich zunehmend Änderungen der Gestaltung der Transportabläufe innerhalb logistischer Netzwerke oder wegen geänderter Einsatzpläne für das Fahrpersonal (Begegnungs- und Verteilerverkehre) aus.

Regionalbereich

Im Fernbereich (151 km und mehr) setzte sich der seit Jahren zu verzeichnende deutliche Zuwachs der Gütermenge und der Beförderungsleistung weiter fort (Menge: + 4,7 %, Leistung: + 5,2 %). Aus der etwa gleich hohen Veränderung von Menge und Leistung ergibt sich, dass sich die Transportweiten im Betrachtungszeitraum kaum verändert haben.

Fernbereich

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen rund 77 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil von 73 % an der Verkehrsleistung erbracht.

Schaubild 4: Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im 1. Halbjahr 2008 in %

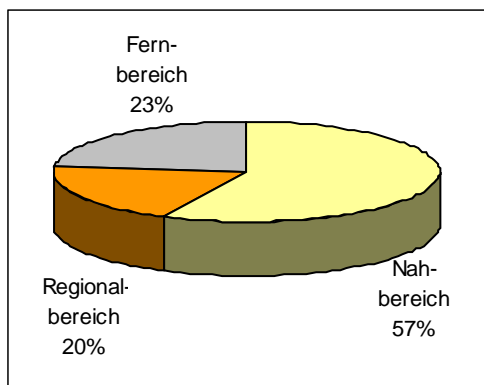
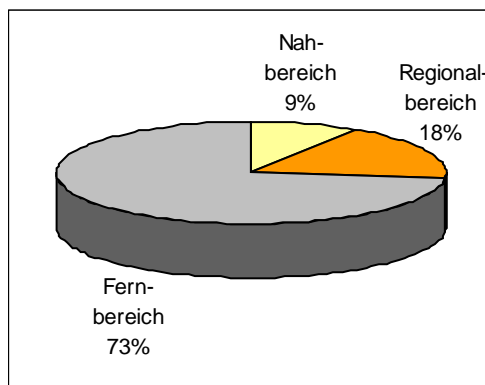


Schaubild 5: Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2008 in %



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

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die Aufwärtsentwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen setzt sich im 1. Halbjahr 2008 fort. Allerdings waren die Wachstumsraten geringer, und die Dynamik der vorangegangenen Jahre wurde nicht mehr erreicht. Dies dürfte vor allem auf die sich abschwächende nationale und internationale Konjunkturlage in vielen Wirtschaftsbereichen zurückzuführen sein.

Wachstum schwächt sich ab

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2007	1. Hj. 2008	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	37.338,5	38.663,8	+ 1.325,3	+ 3,6
Drittstaaten	3.773,2	4.182,5	+ 409,3	+ 10,8
Versand insgesamt	41.111,7	42.846,3	+ 1.734,6	+ 4,2
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	29.614,9	30.673,1	+ 1.058,2	+ 3,6
Drittstaaten	1.787,1	1.900,9	+ 113,8	+ 6,4
Empfang insgesamt	31.402,0	32.574,0	+ 1.172,0	+ 3,7
Dreiländerverkehr¹⁾	5.296,9	5.635,7	+ 338,8	+ 6,4
Insgesamt	77.810,6	81.056,0	+ 3.245,4	+ 4,2

¹⁾ einschließlich Durchgangsverkehr

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

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr erzielte im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine Mengensteigerung um 4,2 % auf rund 81,1 Mio. t und eine Leistungssteigerung um lediglich 1,9 % auf 19,7 Mrd. tkm. Wie aus

Tabelle 3 ersichtlich ist, haben im Betrachtungszeitraum der grenzüberschreitende Versand um 4,2 % und der grenzüberschreitende Empfang um 3,7 % zugenommen. Grenzüberschreitende Beförderungen mit deutschen Fahrzeugen werden vor allem im Verkehr mit Frankreich, den Niederlanden und Belgien erbracht. Die vergleichsweise niedrigere Wachstumsrate der Verkehrsleistungen resultiert aus einer Abnahme der durchschnittlichen Transportentfernung deutscher Lkw auf 485 km. Diese Entwicklung dürfte u. a. auf den weiterhin zunehmenden Einsatz von osteuropäischen Fahrzeugen - speziell auf langen Strecken - zurückzuführen sein. Es bleibt abzuwarten, ob eine derartige Entwicklung nach Aufhebung des Kabotageverbots für Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten zum 1. Mai 2009 auch im innerdeutschen Verkehr zu beobachten sein wird. Vergleichszahlen über die Entwicklung ausländischer Fahrzeuge liegen für den Betrachtungszeitraum noch nicht vor.

3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Im 1. Halbjahr 2008 spiegelte sich die relativ hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen auch in den Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen wider. Die statistischen Ergebnisse über die zurückgelegten mautpflichtigen Strecken weisen im 1. Halbjahr 2008 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 14,1 Mrd. Kilometer auf dem deutschen Autobahnnetz aus. Gegenüber dem 1. Halbjahr 2007 erhöhte sich damit die Fahrleistung um 3,8 %, nachdem sie im Gesamtjahr 2007 gegenüber dem Vorjahr um 6,0 % gestiegen war.

Zunehmender
Lkw-Verkehr

Tabelle 4: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum

	Jan. - Juni 2007	Jan. - Juni 2008	Veränderungen	
			absolut	in %
zurückgelegte mautpflichtige Strecken in 1.000 km				
- Inländer	8.870.633	9.107.243	+ 236.610	+ 2,7
- Gebietsfremde	4.738.049	5.024.734	+ 286.685	+ 6,1
Strecken in km insgesamt	13.608.682	14.131.977	+ 523.295	+ 3,8
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in 1.000 EUR				
- Inländer	1.054.511	1.142.066	+ 87.555	+ 8,3
- Gebietsfremde	576.467	643.235	+ 66.768	+ 11,6
Mauteinnahmen insgesamt	1.630.978	1.785.301	+ 154.323	+ 9,5

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Die von Gebietsfremden zurückgelegten mautpflichtigen Strecken wuchsen im Betrachtungszeitraum mit 6,1 % prozentual und absolut stärker als die der Inländer mit 2,7 %. Insgesamt entfielen damit im 1. Halbjahr 2008 jeweils rund 64 % der Fahrleistungen und der Mauteinnahmen auf inländische Fahrzeuge, jeweils 36 % der Fahrleistungen und der Mauteinnahmen auf gebietsfremde Fahrzeuge.

Wachstum der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Aus den erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im 1. Halbjahr 2008 mit 1,785 Mrd. Euro um 9,5 % höhere Mauteinnahmen für den Bund als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei stiegen die Mautzahlungen der Gebietsfremden mit 11,6 % prozentual stärker als die der Inländer mit 8,3 %. Die stärkere Steigerung der Mauteinnahmen im Vergleich zu den Fahrleistungen ist vor allem auf den Anstieg der Mautgebühr zum 1. September 2007 von durchschnittlich 12,4 auf 13,5 Cent je Kilometer zurückzuführen.

Aufgrund des sich abzeichnenden Wirtschaftsabschwungs werden für das 2. Halbjahr 2008 zurückgehende Fahrleistungen und Mauteinnahmen erwartet. Nach den vorliegenden statistischen Teilergebnissen aus dem Mautsystem zeigen sich bereits erste Anzeichen der abgeschwächten verkehrswirtschaftlichen Entwicklung. Es ist zu erwarten, dass sowohl die zurückgelegten mautpflichtigen Strecken als auch die Mauteinnahmen im Gesamtjahr 2008 die Wachstumswerte der vorangegangenen Jahre nicht erreichen werden.

Zurückgehende mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen im zweiten Halbjahr 2008

Eine Aufgliederung der mautpflichtigen Fahrleistungen der Gebietsfremden im 1. Halbjahr 2008 zeigt, dass unter den „Top Ten“ der Länder, die mit ihren Fahrzeugen deutsche Autobahnen nutzen, fünf der neuen EU-Mitgliedstaaten vertreten sind. Am häufigsten genutzt wird das deutsche Autobahnnetz durch polnische Fahrzeuge. Auf sie entfallen 8,7 % der insgesamt auf deutschen Autobahnen von Lastkraftfahrzeugen erbrachten Fahrleistungen. An zweiter Stelle folgen mit einem Anteil von 4,7 % niederländische Fahrzeuge, gefolgt von Fahrzeugen aus Tschechien (3,8 %) und Österreich (2,3 %). Bemerkenswert ist das Wachstum von Rumänien (+ 35 %) und Bulgarien (+ 43 %), deren Anteil zusammen 1,4 % beträgt. Insgesamt stieg der Anteil der zwölf neuen EU-Mitgliedstaaten von 18 % im 1. Halbjahr 2007 auf 20 % im 1. Halbjahr 2008. Der Zuwachs der neuen EU-Mitgliedstaaten geht vor allem zu Lasten der alten EU-Mitgliedstaaten.

Höchste Anteile für polnische und niederländische Lkw

3.1.5 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Um einen Anreiz für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge zu schaffen, ist die Höhe der Mautsätze für die auf mautpflichtigen Bundesautobahnen zurückgelegten Strecken neben der Anzahl der Achsen nach Emissionsklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge gestaffelt. Die folgende Tabelle stellt die in den jeweiligen ersten Halbjahren seit Einführung

Fahrleistungen nach Emissionsklassen

der Maut auf mautpflichtigen Bundesautobahnen erbrachten Fahrleistungen differenziert nach Schadstoffklassen dar:

Tabelle 5: Zurückgelegte Strecken auf mautpflichtigen Bundesautobahnen in den ersten Halbjahren 2005 bis 2008

Schadstoffklasse	1. Halbjahr 2005		1. Halbjahr 2006		1. Halbjahr 2007		1. Halbjahr 2008	
	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %
EEV 1 (bes. umweltfreundlich)	4.719	0,0	3.963	0,0	4.332	0,0	5.999	0,0
S5 (Euro 5)	27.276	0,2	487.358	3,9	1.884.843	13,9	4.099.330	29,0
S4 (Euro 4)	100.353	0,9	315.534	2,5	582.125	4,3	1.045.649	7,4
S3 (Euro 3)	7.272.599	62,4	8.571.362	68,0	8.756.600	64,3	7.360.665	52,1
S2 (Euro 2)	3.824.139	32,8	2.922.033	23,2	2.144.942	15,8	1.460.450	10,3
S1 (Euro 1, Euro 0, andere)	431.115	3,7	305.458	2,4	235.839	1,7	159.914	1,1
Summe	11.660.201	100,0	12.605.708	100,0	13.608.681	100,0	14.132.007	100,0

Anmerkung: Rundungsbedingt weichen die ausgewiesenen Summen für das 1. Halbjahr 2007 und das 1. Halbjahr 2008 geringfügig von den entsprechenden Werten in Tabelle 4 ab.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Bei einem Vergleich der Tabellenwerte wird deutlich, dass im Zeitablauf ein zunehmender Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen von umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen erbracht wird; die Streckenanteile schadstoffstärkerer Lastkraftfahrzeuge sind hingegen rückläufig. Die zurückgelegte Wegstrecke von Lastkraftfahrzeugen, die der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) zugeordnet sind, stieg im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007 um 117 % an. Damit entfielen auf diese Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2008 rund 29 % der mautpflichtigen Wegstrecke, im Oktober 2008 bereits 37 %. Im 1. Halbjahr 2005 lag deren Anteil noch bei 0,2 %. Nach wie vor werden Fahrleistungen überwiegend mit Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 (Euro 3) erbracht, deren Anteil zuletzt 52,1 % erreichte (1. Halbjahr 2005: 62,4 %). Dabei ist zu berücksichtigen, dass seit Oktober 2006 Neufahrzeuge bei ihrer Zulassung mindestens die Schadstoffklasse S 4 (Euro 4) erfüllen müssen, d. h. Euro 3 Neufahrzeuge bereits seit diesem Zeitpunkt nicht mehr zugelassen werden dürfen. Deutlich rückläufig ist im Betrachtungszeitraum der Anteil von Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 2 (Euro 2) an den erbrachten Fahrleistungen. Er ging von knapp 33 % im 1. Halbjahr 2005 auf rund 10 % im 1. Halbjahr 2008 zurück.

Fahrzeuge zunehmend umweltfreundlicher

Die Umstufung der Euro 4-Fahrzeuge von der Gebührenklasse A in die teurere Gebührenklasse B im Jahr 2006 hat nicht dazu geführt, dass die Fahrleistungen mit diesen Lastkraftfahrzeugen abgenommen haben. Dies kann ein Indiz dafür sein, dass neben der Höhe der Mautkosten weitere Faktoren herangezogen werden, auf Grund derer sich Unternehmen zum Kauf eines Euro 4- oder Euro 5-Fahrzeuges entscheiden. Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung werden Euro 4-Fahrzeuge vorrangig von Unternehmen nachgefragt, die im Nah- und Regionalbereich tätig sind. Begründet wird dies mit

Nicht nur die Maut entscheidet über den Kauf von Euro 4- / 5- Fahrzeugen

den geringeren Anschaffungskosten im Vergleich zu den Euro 5-Fahrzeugen sowie dem vergleichsweise geringen Anteil der Autobahnfahrten an der gesamten Fahrleistung. Demgegenüber entscheiden sich Unternehmen mit hohen Autobahnfahrleistungen eher für Euro 5-Fahrzeuge, um Maut einzusparen. Daneben werden Investitionen in Euro 5-Fahrzeuge mit höheren Wiederverkaufspreisen und einer langfristigen Unabhängigkeit von Fahrverboten im Zusammenhang mit der Feinstaubproblematik begründet.

Ursächlich für die Zunahme der Fahrleistungen mit umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen seit dem Jahr 2006 dürfte neben den geänderten zulassungsrechtlichen Voraussetzungen die Investitionstätigkeit der Unternehmen in neue, umweltfreundlichere Lastkraftfahrzeuge sein. Vor allem der konjunkturelle Aufschwung, aber auch das seit dem 1. September 2007 begonnene Programm zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge (Innovationsprogramm) haben Investitionen in die neuere Technik Vorschub geleistet. Die hohe Zahl der Förderanträge verdeutlicht die Investitionsbereitschaft des deutschen Speditions- und Güterkraftverkehrsgewerbes.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 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 Laderaumangebot und -nachfrage zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einer bestimmten Relation abhängen.

Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten konnten zum Jahreswechsel 2007/2008 Entgelterhöhungen zwischen 2 und 7 % durchsetzen, die jedoch die bis dahin eingetretenen Kostensteigerungen zumeist nicht vollständig kompensieren konnten. Nach dem Index des Statistischen Bundesamtes lagen die Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr bei längerfristigen Verträgen im 1. Halbjahr 2008 insgesamt durchschnittlich 3,5 % über denen des Vorjahres.⁴

Entgelterhöhungen
zum Jahreswechsel
2007/2008

Die Bereitschaft der verladenden Wirtschaft, wiederholt in Preisverhandlungen zur Kompensation der im Frühjahr 2008 erneut deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise einzutreten, bestand nach Angaben von Unternehmen nur bedingt. Das wichtigste Anliegen der meisten Unternehmen in den Frühjahrs- und Sommermonaten 2008 war daher die Aufnahme von Dieselpreisgleitklauseln in ihre Verträge, um Kraftstoffkostensteigerungen ohne neue Verhandlungen kurzfristig an die Auftraggeber weitergeben zu können. Vereinbarte Dieselpreisgleitklauseln orientieren sich bei zahlreichen Transportunternehmen an der Die-

Vereinbarung von
Dieselpreisgleit-
klauseln wichtigstes
Anliegen

⁴ Siehe Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2008.

selpreisstatistik für Großverbraucher des Statistischen Bundesamtes⁵ oder an Veröffentlichungen des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV). Eine Anpassung der Beförderungsentgelte an steigende bzw. sinkende Dieselpreise wird in der Abrechnung an die Kunden zumeist monatlich oder quartalsweise vorgenommen. Der Großteil der deutschen Transportunternehmen konnte dieses Ziel bei vielen ihrer Auftraggeber durchsetzen. Unterdurchschnittliche Entgelterhöhungen und eine schwierige Durchsetzbarkeit von Dieselpreisgleitklauseln waren auf Grund des besonders hohen Wettbewerbsdrucks bei Beförderungen von Lebensmitteln, im Automobilsektor und im Bausektor festzustellen. In einem Marktumfeld, in dem sich in einigen Segmenten mittlerweile wieder Laderaumüberhänge zeigen und damit einhergehend der Wettbewerbsdruck zunimmt, sanken Marktgesprächen zufolge im Laufe des Jahres generell die Chancen, Kostensteigerungen an die Auftraggeber weiterzugeben.

Auf dem inländischen Spotmarkt waren die Tagesfrachten im bisherigen Jahresverlauf 2008 niedriger als im Vorjahr, da insgesamt kein spürbarer Laderaumengpass mehr bestand. Nur im Mai wurden auf Grund eines kurzfristigen Ladungsüberhanges etwas höhere Tagesfrachten gezahlt. Im August gingen die Entgelte dagegen durch ein ausgeprägtes „Sommerloch“ bei den Auftragseingängen merklich zurück. Entgelte für lange Relationen zwischen Süd- und Norddeutschland waren im bisherigen Jahresverlauf 2008 stabiler als Entgelte für kürzere Beförderungen, da auf den langen Strecken das Laderaumangebot tendenziell abnahm. Ein Grund hierfür ist, dass sich Unternehmen vor dem Hintergrund der neuen Arbeitszeitregelungen verstärkt auf Tagestouren mit Entfernungen bis zu rund 400 km vom Unternehmensstandort konzentrieren.

Niedrige Entgelte auf Spotmarkt

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs stiegen die Beförderungsentgelte im gesamten europäischen Raum an. Ursache hierfür waren vor allem die in allen europäischen Staaten deutlich gestiegenen Kraftstoffkosten. Nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes stiegen die Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2008 in Deutschland um 4,7 % gegenüber dem Vorjahr.⁶

Preissteigerungen auch im grenzüberschreitenden Verkehr

Aus den Marktgesprächen des Bundesamtes ergab sich, dass bei Beförderungen von Deutschland nach Mittel- bzw. Osteuropa, vor allem nach Polen und Tschechien, zum Teil auch für deutsche Transportunternehmen wirtschaftlich ausreichende Entgelte erzielt werden konnten. Dies galt jedoch zumeist nur in jenen Fällen, in denen die niedrigen Entgelte in Richtung Deutschland durch gute Entgelte in Richtung Mittel- und Osteuropa ausgeglichen werden konnten (z. B. bei Terminladungen). Auch im Verkehr zwischen Deutschland und westeuropäischen Staaten stiegen die Preise auf fast allen Relationen.

⁵ Konkret handelt es sich hierbei um folgende Publikation: Statistisches Bundesamt: Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte, Preise für leichtes Heizöl, schweres Heizöl, Motorbenzin und Dieselmotorkraftstoff, Lange Reihen ab 1976, Wiesbaden.

⁶ Siehe Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2008.

3.2.2 Kosten

Die Unternehmen, mit denen das Bundesamt in den ersten drei Quartalen dieses Jahres Marktgespräche geführt hat, berichteten fast ausschließlich von einer außergewöhnlich hohen Steigerung ihrer Gesamtkosten gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen. Dominierend für diese Entwicklung waren einmal mehr die Kraftstoffkosten. Die Preise für Dieselkraftstoff stiegen im 1. Halbjahr 2008 drastisch und markierten im Juli ein neues Rekordhoch, das um 30 Cent höher lag als das Preisniveau im Juli 2007. Zwar gaben die Preise seit August 2008 wieder deutlich nach. Sie lagen aber weiterhin kontinuierlich und immer noch erheblich über dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate (zuletzt September 2008: + 13,8 %). Die meisten Fuhrparkleiter, die ihre Lkws auf Biodiesel umgestellt hatten, sehen wegen der auch für diesen Kraftstoff zu verzeichnenden Preissteigerungen - insbesondere aber seit dessen höherer Besteuerung - keine wirtschaftliche Alternative mehr darin. Daher haben sie nach dem Aufbrauchen ihrer zuletzt günstig eingekauften Kontingente inzwischen zumeist wieder auf die Betankung mit normalem Dieselkraftstoff umgestellt.

Steigerung der Kraftstoffkosten

Der Anteil der Transportunternehmen, der höhere Lohn- und Lohnnebenkosten verzeichnete, hat sich auf dem hohen Niveau des Vorjahres etabliert. Höhere Lohn- und Lohnnebenkosten verzeichneten im Laufe des Jahres 2008 vor allem Transportunternehmen, die ihr Fahrpersonal aufgrund von Fuhrparkerweiterungen oder wegen der geänderten Sozialvorschriften aufgestockt haben. Die geänderten Sozialvorschriften zogen insbesondere dann eine Aufstockung des Fahrpersonals nach sich, wenn vorgenommene Umstrukturierungen der Verkehre zur Einhaltung der geltenden Bestimmungen nicht ausreichten. Neueinstellungen von gut qualifiziertem, zuverlässigem Fahrpersonal, das nach Aussage von Transportunternehmen immer noch rar ist, erfolgten zu tendenziell höheren Löhnen. Ein Teil der Transporteure hat daher auch die Löhne bereits beschäftigter Fahrer moderat erhöht. Auf den neuen Kostenschub bei den Kraftstoffen reagierte ein zunehmender Anteil der Unternehmen mit Schulungen ihres Fahrpersonals, um die Fahrer zu einer besonders ressourcenschonenden Fahrweise zu animieren. Der Umsetzung dieses Ziels dienen seit geraumer Zeit auch finanzielle Anreizsysteme, mit denen als Nebeneffekt die besten Fahrer an das eigene Unternehmen gebunden werden sollen.

Steigerung der Lohn- und Lohnnebenkosten

Deutliche Kostensteigerungen registrierten die Transportunternehmen für die Instandhaltung ihres Fuhrparks. Sowohl die Preise für Ersatzteile, insbesondere für Reifen, als auch für Reparaturen seien im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen stark gestiegen. Höhere Fahrzeugpreise und -beschaffungskosten, vor allem für Euro 5-Fahrzeuge, belasteten - trotz der Investitionsbeihilfen des Bundes - die Kostenseite mehr als noch vor Jahresfrist.

Steigerung der Instandhaltungs- und Beschaffungspreise für den Fuhrpark

3.2.3 Ertragslage

Die beschriebenen Kostensteigerungen im bisherigen Jahresverlauf haben die Ertragslage eines stark wachsenden Teils der Transportunternehmen erheblich belastet. So konnten diese ihre gestiegenen Kosten häufig nicht in vollem Umfang, sondern nur annähernd bzw. mit zeitlichem Verzug an die Auftraggeber weitergeben. Besonders betroffen waren Unternehmen, die in den Verhandlungen zum Jahreswechsel keine Dieselpreisgleitklauseln durchsetzen konnten, so dass die im Frühjahr 2008 nochmals deutlich gestiegenen Kraftstoffkosten nicht mit abgedeckt waren. Viele Transportunternehmen sehen sich einem enormen (Nachver-)Handlungsdruck ausgesetzt. Nach den Ergebnissen der im bisherigen Jahresverlauf geführten Marktgespräche des Bundesamtes musste der überwiegende Teil der deutschen Transportunternehmen so eine rapide Verschlechterung der Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr erleiden. Daran änderten allein die im 3. Quartal 2008 wieder rückläufigen Kraftstoffpreise nichts, da sie noch deutlich über dem Vorjahresniveau blieben.

Kostensteigerungen belasten die Ertragslage

Dementsprechend zeigten Transportunternehmen bei Marktgesprächen eine deutlich gesteigerte Entschlossenheit, sich von nicht mehr rentierlichen Aufträgen (meistgenannte Maßnahme) und Kunden (neuerdings auch sogenannte A- und B-Kunden) zu trennen. Der Rückzug auf rentable Verkehre mit Rückladung bzw. hoher Auslastung, verstärkt auch im Wege von Kooperationen für Begegnungsverkehre, gewinnt an Bedeutung. Im Verlauf des Jahres 2008 ist der Anteil der Transportunternehmen gestiegen, der Fuhrparkkapazitäten reduziert hat. Daneben zeichnet sich in Marktgesprächen in jüngster Zeit ab, dass selbst bei inhabergeführten Familienunternehmen dem Handlungsdruck zunehmend gefolgt wird, sich von Teilen ihres Fahrpersonals zu trennen.

Maßnahmen der Transportunternehmen

3.2.4 Investitionen

Der Anteil der Transportunternehmen, der in den Fuhrpark investierte, sackte seit Jahresbeginn deutlich auf rund ein Drittel ab. Zugleich verstärkte sich von Quartal zu Quartal kontinuierlich der Trend zum Abbau von Fuhrparkkapazitäten. Auffällig dabei ist, dass der wachsende Anteil beim Fuhrparkabbau sich zunächst gleichmäßig auf alle Verkehrsarten verteilte, während im 3. Quartal 2008 die Quote bei Fernverkehr betreibenden Unternehmen überdurchschnittlich hoch und im grenzüberschreitenden Güterverkehr engagierten Unternehmen erheblich niedriger lag. Neben der allgemeinen Verschlechterung der Auftragslage veranlasste die oben beschriebene Aufgabe bestimmter Verkehre die Unternehmen zum Abbau ihrer Beförderungskapazitäten.

Investitionen in den Fuhrpark rückläufig

Der Trend zur Spezialisierung in Marktnischen setzte sich ebenso fort wie die Bereitschaft, für gute Kunden in Spezialfahrzeuge zu investieren bzw. den Fuhrpark exakt an deren Bedürfnisse anzupassen. Bei den Spezialfahrzeugen wurden am häufigsten Kühlfahrzeuge beschafft, aber auch Tankfahrzeuge und Megatrailer. Mit beeinflusst wurde die

Entwicklung der Fuhrparkinvestitionen durch das Innovationsprogramm zum Kauf umweltfreundlicher Lkws, allerdings überwiegend im Sinne von vorgezogenen Ersatzinvestitionen. Bei Ersatzbeschaffungen verstärkt sich der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks durch Erhöhung des Anteils von Mietfahrzeugen, um die man den Fuhrpark auch schnell wieder reduzieren kann. Weiter zunehmend binden die Transporteure ihr Fuhrparkmanagement stärker an die IT-Technik im Betrieb an. Sie nutzen diese nicht nur, um ihren Fuhrpark effizienter einzusetzen, sondern auch, um der Kundschaft zusätzliche Services nebst lückenlosen Statusreports zu ihren Sendungen bieten zu können.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

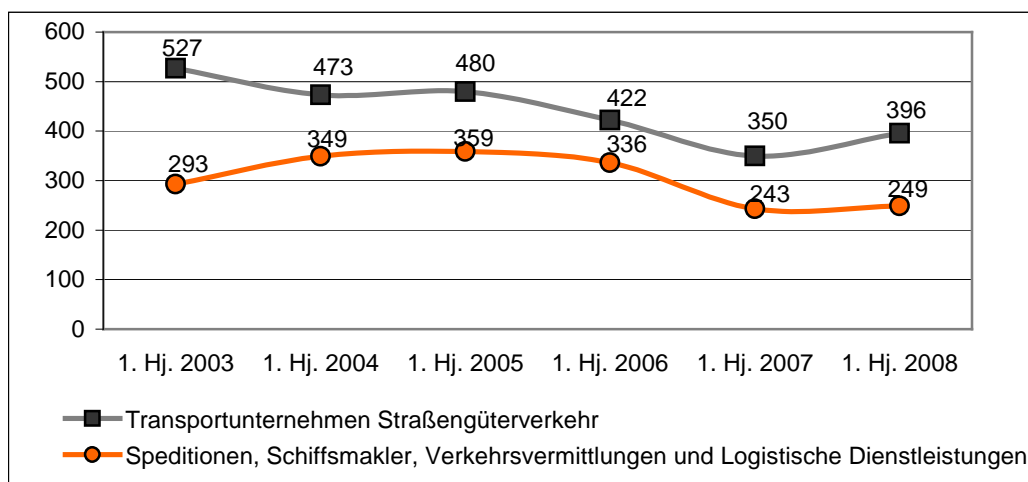
Im 1. Halbjahr 2008 stieg die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen insgesamt um 3,1 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr auf 14.650 Verfahren. Bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag die Zahl der Insolvenzverfahren mit 396 um 13 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2007. Damit stieg die Insolvenzanfälligkeit bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs wieder deutlich an, nachdem sie in den ersten Halbjahren 2006 und 2007 infolge der positiven Entwicklung auf dem Güterverkehrsmarkt zurückgegangen war. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark erhöhte sich die Anzahl der Insolvenzverfahren im 1. Halbjahr 2008 dagegen nur um 2,5 % gegenüber dem Vorjahreshalbjahr auf nunmehr 249.

Wieder Zunahme der Insolvenzverfahren

In wirtschaftliche Schwierigkeiten gerieten Transportunternehmen vor allem durch erheblich gestiegene Kosten im Kraftstoffbereich, die teilweise nicht oder nicht rechtzeitig an die Auftraggeber weitergegeben werden konnten. Negative Auswirkungen hatten daneben hohe ausstehende Forderungen von Transportunternehmen, die insbesondere bei Auftraggebern aus energieintensiven Wirtschaftsbereichen im 1. Halbjahr 2008 deutlich zunahmen. Neben den kleinen Transportunternehmen mussten im 1. Halbjahr 2008 verschiedene große und alt eingesessene Firmen aus dem Transportgewerbe Insolvenz anmelden. Die Anzahl der von Insolvenzen betroffenen Beschäftigten bei Transportunternehmen und Speditionen lag im 1. Halbjahr 2008 mit 3.969 Beschäftigten rund 40 % höher als im Vorjahreshalbjahr.

Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung ist auf Grund der schlechteren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im weiteren Verlauf des Jahres mit einer zunehmenden Anzahl von Insolvenzen zu rechnen.

Schaubild 6: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige vom 1. Halbjahr 2003 bis 1. Halbjahr 2008



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Die Anzahl der Unternehmensneugründungen geht im Straßengüterverkehrsgewerbe bereits seit einigen Jahren zurück. Im 1. Halbjahr 2008 setzte sich diese Tendenz weiter fort. Gegenüber dem 1. Halbjahr 2007 sank die Anzahl der Unternehmensneugründungen im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ bei größeren Unternehmen um 4 % auf 1.243, bei Kleinunternehmen um 6 % auf 4.668.

Aufgrund günstigerer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen war die Zahl der Betriebsaufgaben in den 1. Halbjahren 2006 bzw. 2007 zurückgegangen. Im 1. Halbjahr 2008 sind die Betriebsaufgaben erstmals wieder gestiegen. Gegenüber dem Vorjahreshalbjahr erhöhte sich deren Anzahl sowohl bei größeren als auch bei kleinen Unternehmen um 2 % auf 1.290 bzw. 5.120.

Bislang nur leichter Anstieg der Betriebsaufgaben

3.3 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Nachdem die Auftrags- und Beschäftigungslage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt im 1. Halbjahr 2008 insgesamt gut war, sind nach einem spürbaren „Sommerloch“ seit Anfang des 4. Quartals die Auftragseingänge auf dem Güterkraftverkehrsmarkt sprunghaft zurückgegangen. Infolge des Nachfragerückgangs zeigt sich ein zunehmender Überhang an Laderaumkapazität auf dem Markt. Der überwiegende Teil der Unternehmen erwartet deshalb eine erneute Verschärfung des Preis- und Leistungswettbewerbs. Darüber hinaus befürchten die Unternehmen, dass sie immer stärker von dem Abwärtstrend im Bereich der Industrie und des Handels erfasst werden. So hat z. B. der temporäre Produktionsstopp einiger Automobilhersteller nicht nur deren Zulieferbetriebe, sondern auch deren Transportunternehmen getroffen. Positiv aus Sicht des Gewerbes ist der aktuelle

Verschlechterung des wirtschaftlichen Umfelds

Rückgang der Kraftstoffpreise. Dennoch ist die Stimmung im Gewerbe insgesamt sehr schlecht.

Erhebliche zusätzliche Kostenbelastungen befürchten deutsche Transportunternehmen durch die zum 1. Januar 2009 beschlossene Erhöhung der Lkw-Maut. Insbesondere kleinere Unternehmen mit Euro 3-Lkw gaben in der Regel an, nicht über die erforderlichen Finanzmittel zu verfügen, um ihren Fuhrpark nun kurzfristig auf die neuesten, umweltfreundlichsten Fahrzeuge umzustellen. Viele Transportunternehmen merken in Marktgesprächen des Bundesamtes an, dass sie erst vor wenigen Jahren Euro 3-Fahrzeuge beschafft hätten, die steuerlich noch nicht abgeschrieben seien. Die hohe Mautspreizung berge zudem die Gefahr, dass Auftraggeber dazu tendieren könnten, nur die Mautkosten für die umweltfreundlichen Euro 5-Lkw zu übernehmen. Dies geht einher mit dem Absinken der Restwerte der Euro 3-Fahrzeuge in den vergangenen Monaten. Dies verringert die Eigenkapitaldecke der betroffenen Unternehmen. Bei vielen Transportunternehmen besteht die Sorge, dass dies bei einer sich verschlechternden konjunkturellen Lage für sie existenzgefährdend werden könne.

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen zeigen sich im Güterkraftverkehrsgewerbe darüber hinaus folgende Tendenzen und Problemfelder:

Aufgrund der geringen Rendite im Straßengüterverkehr versuchen kleine und mittlere Transportunternehmen, deren Schwerpunkt bislang allein in der Transportdurchführung lag, zunehmend logistische Dienstleistungen anzubieten und von der noch relativ stabilen Marktentwicklung in der Logistikwirtschaft zu profitieren. Darüber hinaus zeigt sich auch bei Transport- und Speditionsunternehmen, die sich bereits mit logistischen Dienstleistungen beschäftigen, eine Investitionsneigung bevorzugt im Logistikkbereich.

Übernahme
logistischer
Dienstleistungen

Die Bandbreite der angebotenen Dienstleistungen umfasst je nach Leistungsfähigkeit die Verbesserung des Kundenservices, insbesondere das Eingehen auf spezielle Kundenanforderungen, garantierte Qualitätsmerkmale, logistische Mehrwertdienstleistungen, verstärkt den Auf- bzw. Ausbau der Lagerlogistik sowie das Angebot komplexerer logistischer Gesamtlösungen. Die Übernahme von zusätzlichen Dienstleistungen für bestimmte Kunden geht mittlerweile bis hin zur Übernahme von Vor- und Nachproduktionen und Qualitätskontrolle oder zur kompletten Übernahme der innerbetrieblichen Logistik beim Kunden. Andere Speditions- und Transportunternehmen verlängern, meist auf Kundenwunsch, die Anlieferungszeiten, was meist zu zusätzlichen Investitionen im Lager- und Logistikkbereich führt.

Die kleineren und mittelständischen Unternehmen versuchen, ihre Auftraggeber durch die Übernahme einzelner auf Logistik ausgerichteter Geschäftsbereiche an sich zu binden. Sie verweisen auf die Vorteile ihrer überschaubaren Größe, wie etwa die hohe Flexibilität, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit - wenn nötig sogar rund um die Uhr. Der re-

gelmäßig gepflegte persönliche Kundenkontakt führe zu kurzen Entscheidungswegen. In den beschriebenen Fällen verringert sich der Stellenwert der reinen Transportdurchführung gegenüber den zunehmenden logistischen Dienstleistungen.

Die Änderungen des Arbeitszeitgesetzes, der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten sowie die genauere Erfassung von Tätigkeiten des Fahrpersonals mittels des digitalen Kontrollgerätes bedingten bei der Mehrzahl der Unternehmen Umstrukturierungen der Betriebsabläufe, welche überwiegend mit einem finanziellen und personellen Mehraufwand verbunden waren.

Entwicklungen durch den digitalen Tachografen

Einige Unternehmen reagierten hierauf beispielsweise mit einem verstärkten Aufbau von Begegnungsverkehren - entweder mit Partnerspeditionen, zwischen eigenen Niederlassungen oder im Rahmen von neugegründeten Kooperationen. Andere Unternehmen konzentrierten sich vor allem auf Beförderungsaufträge über kürzere Entfernungen. Weitere haben durch Stationierung der Fahrer entlang der Hauptrelationen versucht den veränderten Bedingungen Rechnung zu tragen. In vielen Fällen mussten mehr Personal und zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden.

Durch zahlreiche Maßnahmen konnte der aufgrund der Neuregelungen anfallende Mehraufwand aber zumindest abgemildert werden. So zogen die betriebsinternen Umstellungen bei den Begegnungsverkehren vereinzelt auch Vorteile bei der Betankung und Wartung der Fahrzeuge sowie bei der Zufriedenheit des Fahrpersonals aufgrund eines vermehrten Heimataufenthaltes nach sich. Den Zeitpunkt der Einführung der digitalen Tachografen haben zudem zahlreiche Unternehmer zum Anlass genommen, ihre Transportabläufe transparenter zu gestalten und die Disposition zu vereinfachen. In Verbindung mit Investitionen in neue Technologien (z.B. GPS, Telematiksysteme) und Softwarelösungen verfügen viele der mittelständischen Unternehmen heute so über verbesserte betriebsinterne Kontroll- und Steuerungsmöglichkeiten, die beispielsweise auch effizientere Fahrzeug- und vor allem Fahrpersonaleinsätze ermöglichen.

Wie bereits im Jahresbericht 2007 der Marktbeobachtung dargestellt, wurden das Innovationsprogramm zum Kauf umweltfreundlicher Lkw sowie die Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Lkw und Anhänger auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß vom Güterkraftverkehrsgewerbe allgemein positiv aufgenommen.

Zuschüsse für neue Lkw

Zum 1. Mai 2009 wird das Kabotageverbot für Unternehmen aus Polen, Ungarn, Estland, Lettland, Litauen, der Slowakei und Tschechien in Deutschland aufgehoben. Daher gibt es innerhalb des Güterkraftverkehrsgewerbes in einigen Regionen Deutschlands Befürchtungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf deutsche Unternehmen. Auf einigen Teilmärkten erwarten Transportunternehmen eine deutliche Verschärfung der Wettbewerbs- und Preissituation und damit eine Verdrängung deutscher Unternehmen. Hierzu zählen einerseits Verkehre im Hinterland der norddeutschen Containerhäfen so-

Beendigung des Kabotageverbots für die neuen EU-Mitgliedstaaten

wie der Ostsee-Fährhäfen, andererseits Regionalverkehre in den grenznahen Gebieten zu den östlichen Nachbarstaaten.

Viele Gesprächspartner sehen nach wie vor einen dringenden Handlungsbedarf in Bezug auf die Lkw-Parkplatznot an Bundesautobahnen. Nach Angabe der Unternehmen erschwere es der Mangel an Stellplätzen den Fahrern oftmals, die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten.

Lkw-
Parkplatznot an
Bundesauto-
bahnen

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2008 insgesamt rund 189,8 Mio. t Güter. Dies waren rund 9,7 Mio. t bzw. 5,4 % mehr als im 1. Halbjahr 2007. Die Verkehrsleistung stieg im selben Zeitraum um 3,7 % auf rund 59,7 Mrd. tkm. Nachdem der Schienengüterverkehr zu Beginn des Jahres zunächst durch ein noch höheres Wachstum gekennzeichnet war, schwächte sich die Mengen- und Leistungsentwicklung zum Ende des Betrachtungszeitraums angesichts der konjunkturellen Abkühlung etwas ab. Mit 315 km lag die durchschnittliche Transportweite etwas unter dem Wert des 1. Halbjahres 2007 (320 km). Wesentliche Wachstumsimpulse gingen einmal mehr vom kombinierten Verkehr im Hinterland der deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven aus. Daneben verzeichneten auch die Containerverkehre zwischen Destinationen in Deutschland und dem niederländischen Rotterdam deutliche Zuwächse. Im Binnenverkehr waren darüber hinaus hohe Aufkommenssteigerungen im Eisen- und Stahlbereich festzustellen. Von dem neuerlichen Nachfrageanstieg nach Schienengüterverkehrsleistungen konnten sowohl die bundeseigenen als auch die in Deutschland aktiven, nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren.

Mengen-
und Leistungs-
wachstum

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum die folgenden Entwicklungen:

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 6: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ¹⁾	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ¹⁾
	1. Hj. 2007	1. Hj. 2008		1. Hj. 2007	1. Hj. 2008	
Binnenverkehr	111,2	118,4	+ 6,5	26,4	27,5	+ 4,4
Versand in das Ausland	28,7	29,2	+ 1,9	12,7	13,2	+ 4,3
Empfang aus dem Ausland	29,8	31,3	+ 4,8	11,5	12,4	+ 7,4
Durchgangsverkehr	10,5	11,0	+ 4,8	7,0	6,6	- 6,0
Insgesamt	180,1	189,8	+ 5,4	57,6	59,7	+ 3,7

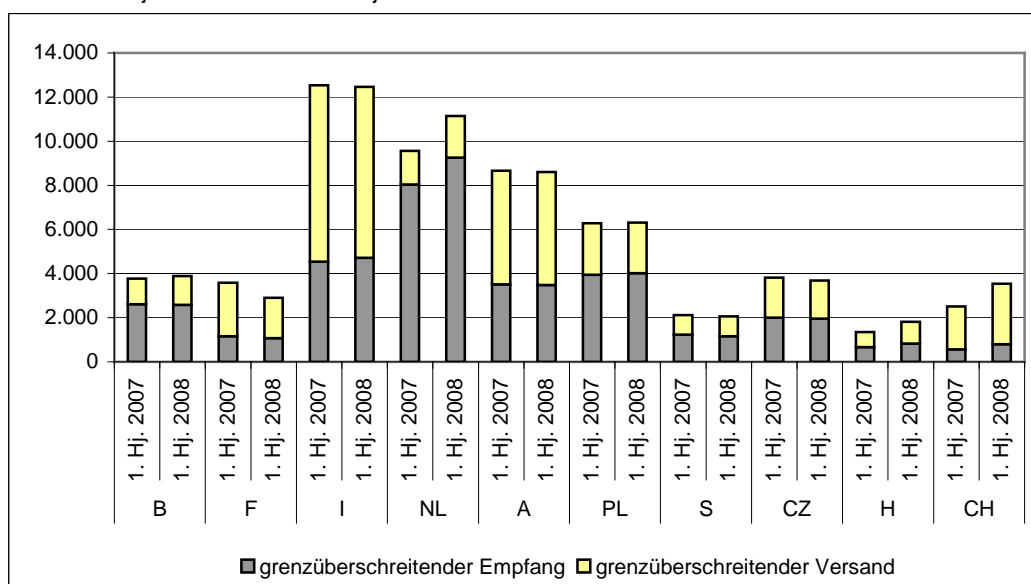
¹⁾ Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 Eisenbahnverkehr.

Mit rund 118,4 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2008 weiterhin 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 6,5 %. Aufkommenssteigerungen zeigten sich dabei insbesondere bei Beförderungen von Eisenerzen, Roheisen und -stahl sowie Containern. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Betrachtungszeitraum ebenfalls. Sie nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 um 4,4 % auf rund 27,5 Mrd. tkm zu.

Insgesamt fortgesetzt haben sich im 1. Halbjahr 2008 die Aufkommens- und Leistungszuwächse bei den grenzüberschreitenden Beförderungen. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 29,2 Mio. t wurden 1,9 % mehr Güter ins Ausland transportiert als im 1. Halbjahr 2007. Zurückzuführen ist dies vor allem auf Aufkommenssteigerungen bei Mineralölzeugnissen und Containern. Bei der Transportleistung verzeichnete der grenzüberschreitende Versand im Vergleichszeitraum einen Anstieg von 4,3 % auf rund 13,2 Mrd. tkm. Noch höhere Aufkommens- und Leistungssteigerungen waren beim grenzüberschreitenden Empfang feststellbar. Nach 29,8 Mio. t im 1. Halbjahr 2007 erhöhte sich hier die beförderte Tonnage im 1. Halbjahr 2008 um 4,8 % auf rund 31,3 Mio. t. Ursächlich hierfür waren Aufkommenssteigerungen in den Güterabteilungen „Feste mineralische Brennstoffe“, „Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase“, „Erze und Metallabfälle“ sowie „Andere Halb- und Fertigwaren“. Die Verkehrsleistung legte im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 7,4 % auf 12,4 Mrd. tkm zu.

Grenzüberschreitender Verkehr

Schaubild 7: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2007 und 1. Halbjahr 2008 in 1.000 t



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

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

Bei einer differenzierten Betrachtung der einzelnen grenzüberschreitenden Relationen zeigt sich für das 1. Halbjahr 2008 ein uneinheitliches Bild. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden sowie der Schweiz waren im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum deutliche Aufkommenszuwächse zu beobachten. Dabei sind die Zuwächse im deutsch-niederländischen Schienengüterverkehr vor allem auf ein höheres Beförderungsaufkommen an Kohle, Eisenerz und Containern zurückzuführen, welches über die niederländischen Seehäfen nach Deutschland eingeführt wurde. Die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Italien sowie Deutschland und Österreich stagnierten im Berichtszeitraum weitestgehend auf hohem Niveau. Nahezu unverändert blieb auch das Beförderungsaufkommen im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen. Auf den Relationen zwischen Deutschland und Frankreich setzten sich die Aufkommensrückgänge, die bereits im vergangenen Jahr zu beobachten waren, im Verlauf des 1. Halbjahres 2008 fort.

Aufgrund seiner zentralen geographischen Lage in der Europäischen Union verzeichnete Deutschland vor dem Hintergrund des zunehmenden internationalen Warenaustauschs in den vergangenen Jahren ein wachsendes Transitaufkommen im Schienengüterverkehr. Während sich das Wachstum der Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2008 in abgeschwächter Form fortsetzte, ging die Verkehrsleistung im Durchgangsverkehr erstmals seit Jahren wieder zurück. Insgesamt erhöhte sich die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 um 4,8 % auf 11,0 Mio. t. Aufkommenszuwächse in den Güterabteilungen „Eisen und NE-Metalle“ sowie „Andere Halb- und Fertigwaren“ konnten Aufkommensrückgänge in der Güterabteilung „Landwirtschaftliche Erzeugnisse“ mehr als kompensieren. Die Verkehrsleistung im

Durchgangs-
verkehre

Durchgangsverkehr blieb mit rund 6,6 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2008 um 6,0 % unter dem Ergebnis des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Ein wesentlicher Grund für den Rückgang der Verkehrsleistung war die geringere Nachfrage nach Beförderungsleistungen für landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Wie beschrieben, verzeichneten Containerverkehre im Hinterland des Seehafens Rotterdam im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 hohe Zuwächse. Die skizzierte Entwicklung dürfte u. a. auf die im Juni 2007 eröffnete Betuwe-Route zurückzuführen sein, durch die sich die Leistungsfähigkeit der Schiene im Hinterland Rotterdams deutlich erhöht hat. War die Auslastung der Strecke, die den Hafen Rotterdam mit dem deutschen Emmerich verbindet, nach Kenntnis des Bundesamtes im Jahr 2007 insgesamt noch gering, so verzeichneten die Verkehre auf der Betuwe-Route im bisherigen Jahresverlauf einen spürbaren Anstieg. Nach Angaben der niederländischen Betreiber-gesellschaft Keyrail fuhren in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres rund 1.000 Züge über die Betuwe-Route. Mitte Juni 2008 wurde die Streckenkapazität auf 4 Züge pro Stunde und Richtung erhöht. Nach Angaben von Keyrail nutzen gegenwärtig knapp ein Dutzend Eisenbahnverkehrsunternehmen, vorrangig aus Deutschland und den Niederlanden, die Betuwe-Route.⁷

Betuwe-Route

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Angesichts des anhaltenden Nachfrageanstiegs nach Schienengüterverkehrsleistungen berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen im 1. Halbjahr 2008 weiterhin mehrheitlich von einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Dies spiegelte sich erneut in einer positiven Umsatzentwicklung wider. Aufgrund des Wettbewerbsdrucks in bestimmten Marktsegmenten fielen die Preissteigerungen im Schienengüterverkehr, trotz deutlich gestiegener Energiepreise, im 1. Halbjahr 2008 insgesamt recht moderat aus.⁸ Infolge der sich gegenwärtig bereits abzeichnenden Konjunkturabschwächung dürfte sich die intramodale Wettbewerbsintensität und damit auch der Preisdruck weiter erhöhen. So ist zu berücksichtigen, dass sich die positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs, die in den vergangenen Jahren von steigenden Marktanteilen nicht-bundeseigener Eisenbahnverkehrsunternehmen begleitet wurde, vor dem Hintergrund einer zunehmenden Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen vollzog. Angesichts der hohen Fixkostenintensität des Güterbahngeschäfts dürften sich die Unternehmen im Falle einer nachlassenden Nachfrage noch stärker unter Druck gesetzt sehen, ihre Kapazitäten auszulasten. Bereits in der Vergangenheit nahmen einige Unternehmen sogar operative Verluste in Kauf, um durch eine aggressive Preisgestaltung Beförderungsaufträge und damit Marktanteile zu gewinnen. Aufgrund des zunehmenden Kapazitätsüberhangs im Straßengüterverkehr gibt es gegenwärtig in einigen Marktsegmenten zudem Anzeichen für

Auftrags- und Beschäftigungslage

⁷ Siehe www.keyrail.nl.

⁸ Siehe hierzu auch Statistisches Bundesamt: Preise und Preisindizes für Verkehr, Fachserie 17, Reihe 9.2.

eine erneute Verschärfung des Wettbewerbs zwischen dem Straßen- und dem Schienengüterverkehr.

Den steigenden Umsätzen standen im 1. Halbjahr 2008 höhere Aufwendungen gegenüber. Diese resultierten vor allem aus Preissteigerungen im Energiebereich. Besonders hiervon betroffen waren Unternehmen, die überwiegend Diesellokomotiven einsetzen. Vor dem Hintergrund der neuerlichen Nachfragesteigerungen nach Beförderungsleistungen im Schienengüterverkehr bestanden nach Angaben von Eisenbahnverkehrsunternehmen im 1. Halbjahr 2008 in Teilbereichen weiterhin Engpässe beim verfügbaren rollenden Material. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Betriebsmitteln spiegelte sich im 1. Halbjahr 2008 auch in einem wachsenden Auftragsbestand der Bahnindustrie in Deutschland wider. Insbesondere die Nachfrage aus dem Ausland hat dabei stark zugenommen.⁹ Die hohe Nachfrage führt nach Aussage von Unternehmen in Verbindung mit den hohen Stahlpreisen gegenwärtig auch zu höheren Preisen für Lokomotiven und Waggons. Mit dem Abschluss neuer Verträge würden auch die Mietaufwendungen für das rollende Material steigen. Die skizzierten Entwicklungen dürften ein Grund für die im 1. Halbjahr 2008 zu beobachtenden Übernahmen von Waggonbauern durch große Unternehmen aus dem Eisenbahnsektor sein. Durch die Erweiterung ihrer Wertschöpfungsketten sichern sich diese Unternehmen den Zugriff auf Produktionskapazitäten. Gleichzeitig ließ sich beobachten, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Kooperationen und Zusammenschlüsse Synergieeffekte in Bezug auf die Nutzung des rollenden Materials realisieren konnten. Trotz erhöhter Ausbildungsaktivitäten bestand aus Sicht der Unternehmen im Schienengüterverkehr weiterhin ein Mangel an Lokführern und Wagenmeistern. Aufgrund der höheren Anforderungen, insbesondere in Bezug auf die Fremdsprachenkenntnisse, gestaltete sich in diesem Zusammenhang vor allem die Gewinnung von Personal zur Durchführung grenzüberschreitender Verkehre besonders schwierig.

Kapazitätsengpässe

Vor dem Hintergrund des wachsenden Güteraustauschs zwischen den Volkswirtschaften sind verschiedene europäische Staatsbahnen und einige größere private Eisenbahnen bestrebt, durch den Ausbau ihrer Netzwerke ihre Wettbewerbsposition im internationalen Schienengüterverkehr zu stärken. Die internationale Expansion erfolgt im Allgemeinen durch Akquisition von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Gründung von Tochtergesellschaften in den Zielmärkten sowie in Form von internationalen Kooperationen. Nicht nur in Deutschland, auch in anderen europäischen Ländern sehen sich die ehemaligen Monopolisten einem zunehmenden Wettbewerb ausgesetzt. Ziel der Kooperationen ist es daher auch, durch die Anbindung an die Verkehrsnetze der Kooperationspartner eine bessere Auslastung auf den eigenen Relationen zu erreichen, bestehende Verkehre im eigenen Land gegenüber inländischen Konkurrenten zu schützen, d. h. die Markteintrittsbarrieren zu erhöhen, und damit letztlich den eigenen Ertrag zu steigern. Vor

Internationalisierung

⁹ Siehe hierzu auch Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VBD) e. V.: Bahnindustrie spürt im ersten Halbjahr 2008 weiter Rückenwind, Pressemitteilung Nr. 12/2008 vom 14.10.2008, Berlin 2008.

diesem Hintergrund wurden im laufenden Jahr erneut verschiedene Güterbahnen zum Ziel von Übernahmen. Sowohl die Übernahmen der Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH durch Veolia Cargo und der ITL Eisenbahngesellschaft mbH durch die französische SNCF als auch die kürzlich verkündete Kooperation zwischen der DB Schenker Tochter Railion Italia S.r.l. und der NordCargo S.r.l.¹⁰ zeugen von einer Fortsetzung der Konsolidierung auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt. Unlängst bekundete auch die schweizerische SBB Cargo – einer der bedeutenden Wettbewerber auf dem deutschen Schienennetz – Interesse an einer Partnerschaft. Nach eigenen Angaben verfolgt die SBB Cargo hiermit das Ziel, einerseits die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße im internationalen Verkehr und das flächendeckende Angebot in der Schweiz zu verbessern, andererseits die eigene Profitabilität und Eigenwirtschaftlichkeit zu stärken. Bis zum 15. Oktober 2008 waren Interessenten zur Abgabe von Offerten aufgerufen. Nach Evaluierung der eingegangenen Vorschläge soll die Entscheidung über eine mögliche Partnerschaft voraussichtlich im 1. Halbjahr 2009 fallen.¹¹

4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße

4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden im 1. Halbjahr 2008 insgesamt 3,083 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) befördert, 12 % mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Davon wurden 47 % im nationalen unbegleiteten Verkehr, 41 % im grenzüberschreitenden Verkehr und 12 % im Transitverkehr durch Deutschland befördert.

Weitere Aufkommenssteigerungen im KV

Der innerdeutsche unbegleitete kombinierte Verkehr ist im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem Vorjahr um 15 % auf rund 1.436.500 TEU gestiegen. Ausschlaggebend für die positive Entwicklung war der Seehafenhinterlandverkehr. Im nationalen Verkehr zwischen deutschen Binnenterminals erhöhte sich das Aufkommen dagegen nur in geringem Umfang. Deutsche Hauptterminals – vor allem die Terminals in Köln, Ludwigshafen, München, Hamburg und Duisburg – waren im 1. Halbjahr 2008 überlastet, so dass eine Ausweitung der Verbindungen auf den „Rennstrecken“ (z. B. Köln – München) schwierig war. Erweiterungen der betroffenen Umschlagterminals sind geplant, kurzfristig jedoch nicht umsetzbar. Angebote für Ersatzverbindungen von/nach nächstgelegenen Umschlagterminals wurden von den Kunden nur bedingt angenommen, da Vor- und Nachlauf für die Kunden zu lang bzw. zu teuer waren. Es bestanden auch bei den Trassenkapazitäten zwischen den Hauptterminals Engpässe. Baustellen, die Engpässe verursachten, befanden sich zum Beispiel auf den Strecken Hamburg – Hannover bzw. Lübeck. Die Pünkt-

Nationaler KV

¹⁰ Siehe Deutsche Bahn AG: DB Schenker erwirbt 49 Prozent an NordCargo, Presseinformation vom 17.9.2008, Berlin 2008.

¹¹ Siehe SBB Cargo AG: Viele Interessenten für Partnerschaft mit SBB Cargo, Medienmitteilung vom 16.10.2008, Basel 2008.

lichkeitsquote wird von Marktteilnehmern weiterhin als verbesserungswürdig erachtet. Ein Mangel an Loks und Waggons war im 1. Halbjahr 2008 dagegen kaum noch vorhanden.

Im grenzüberschreitenden unbegleiteten kombinierten Verkehr stieg das Aufkommen im 1. Halbjahr 2008 um 13 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2007 auf rund 1.275.000 TEU. Der Aufkommenszuwachs war sowohl auf den Seehafenhinterlandverkehr als auch - weniger ausgeprägt - auf den grenzüberschreitenden kontinentalen Verkehr zurückzuführen. Hier wird der Aufbau zusätzlicher grenzüberschreitender Verkehre mittlerweile durch Trassenengpässe zwischen den deutschen Hauptterminals (z. B. Ludwigshafen – München) gehemmt, an denen die Züge für die anschließenden grenzüberschreitenden Beförderungen zusammengestellt werden.

Grenzüberschreitender KV

Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Hier konnte der kombinierte Verkehr nur noch unterproportional wachsen, da erhebliche Engpässe in den Hauptterminals in Deutschland und Italien bestehen. Einige Unternehmen, die auf den Hauptstrecken nach/von Italien gerne den kombinierten Verkehr nutzen würden, mussten auf Grund der Kapazitätsengpässe dieses Vorhaben wieder aufgeben. Beim Italienverkehr durch die Schweiz kam es aufgrund mangelhafter Pünktlichkeit zu einem Aufkommensrückgang. Der unbegleitete kombinierte Verkehr zwischen Terminals in Polen und Tschechien und deutschen Binnenterminals ist im 1. Halbjahr 2008 von einem niedrigen Niveau aus weiter gestiegen. Die Pünktlichkeit der Verkehre von/nach Polen wurde jedoch durch die eingeschränkte Nutzbarkeit der Oderbrücke in Frankfurt/Oder negativ beeinflusst.

Kapazitätsengpässe im Italienverkehr

Der Transitverkehr durch Deutschland im unbegleiteten kombinierten Verkehr in einem Umfang von rund 372.000 TEU lag im 1. Halbjahr 2008 mit einem Aufkommenszuwachs von 0,7 % fast auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreshalbjahres.

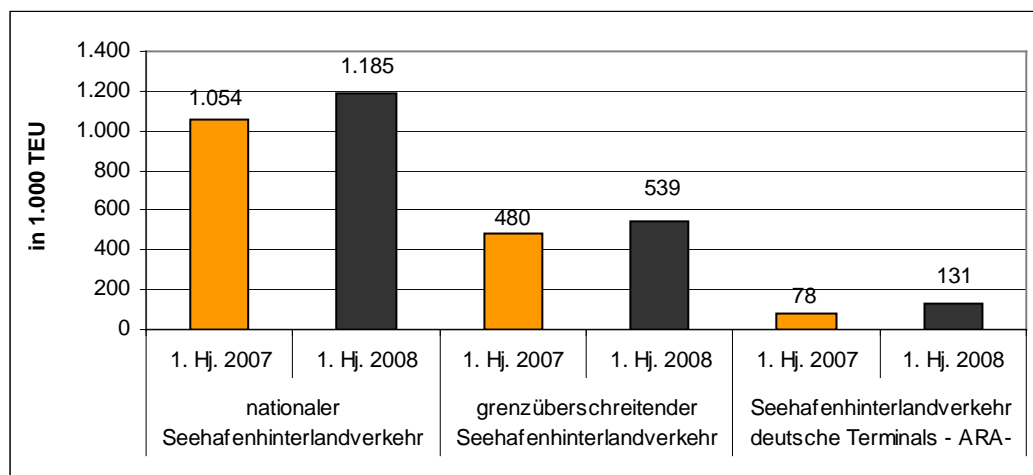
Transitverkehr

Bei einer separaten Betrachtung des Seehafenhinterlandverkehrs zeigte sich im 1. Halbjahr 2008 die nachfolgend beschriebene Entwicklung. Im nationalen Seehafenhinterlandverkehr hat sich im 1. Halbjahr 2008 die Nachfrage deutlich erhöht. 1.185.000 beförderte 20-Fuß-Einheiten (TEU) bedeuteten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine Steigerung von 12 %.¹² Insbesondere Transporte von/nach den Inlandterminals in den Regionen Niederbayern, Westfalen, Köln und Saarland nahmen gegenüber dem Vorjahreshalbjahr deutlich zu.

Seehafenhinterlandverkehr

¹² Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2. Betrachtet werden ausschließlich Verkehre zu / von den größten deutschen Containerseehäfen an Nord- und Ostsee. Beförderungen mit den Städten selbst als Ziel- oder Startpunkt der Beförderung sind in den Daten enthalten.

Schaubild 8: Kombiniertes Verkehr der Eisenbahnen im Seehafenhinterlandverkehr der größten deutschen Seehäfen¹⁾ und der ARA-Häfen im 1. Halbjahr 2007 bzw. 2008



¹⁾ Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Wilhelmshaven, Lübeck, Rostock.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2, eigene Berechnungen.

Im Seehafenhinterlandverkehr bestanden - zusätzlich zu den Problemen im unbegleiteten nationalen kombinierten Verkehr insgesamt - Probleme durch die weiterhin anhaltende erhebliche Überlastung der Infrastruktur im Hamburger Hafen und im Raum Bremen. Kombioperatoren kritisierten zudem deutlich gestiegene Trassenentgelte im Hamburger Hafen, die ihrer Ansicht nach die Wettbewerbsstellung des kombinierten Verkehrs gegenüber der Straße verschlechtern würden.

Überlastung der
Hafeninfrastruktur

Der Seehafenhinterlandverkehr zwischen den großen deutschen Containerseehäfen und Terminals in den deutschen Nachbarstaaten lag mit einem Aufkommensanstieg um 12 % auf jetzt 539.000 TEU ebenfalls deutlich über dem entsprechenden Ergebnis des Vorjahres. Wie im Vorjahr war hier ein erheblicher Anstieg der Containerbeförderungen nach / von Tschechien um 18 % auf 204.000 TEU festzustellen. Auch die deutlichen Aufkommenssteigerungen bei Verkehren zwischen deutschen Containerseehäfen und der Schweiz setzten sich fort. Auffällig war im 1. Halbjahr 2008 der Anstieg des Containeraufkommens zwischen den deutschen Seehäfen und polnischen Terminals. Er erhöhte sich um 30 % auf nunmehr 68.000 TEU.

Aufkommensanstieg nach/von
CZ, CH, PL

Der Seehafenhinterlandverkehr zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen war mit rund 131.000 TEU im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zu den Verkehren von / zu den deutschen Seehäfen zwar weiterhin von relativ geringer Bedeutung, da hier nach wie vor der Kostenvorteil der Binnenschiffsbeförderungen auf dem Rhein zum Tragen kommt. Vor allem durch den Start neuer Zugverbindungen Anfang 2008 zwischen Rotterdam und dem Ruhrgebiet und eine verbesserte Pünktlichkeit erhöhte sich das Aufkommen jedoch um 68 % gegenüber dem Vorjahreshalbjahr.

ARA-Häfen

4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraße)

Auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden im 1. Halbjahr 2008 rund 61.200 Lkw transportiert, 8 % mehr als im entsprechenden Vorjahreshalbjahr. Die aufkommensmäßig bedeutendste Rollende Landstraße Freiburg – Novara (I) der Ralpin AG beförderte mit rund 40.200 Lkw 5 % mehr als im 1. Halbjahr 2007 durch die Schweiz. Die Kombigesellschaft Hupac Intermodal SA verzeichnete auf ihren Rollenden Landstraßen von Deutschland durch die Schweiz nach Italien mit ca. 8.700 beförderten Sendungen einen Rückgang um 22 % gegenüber dem Vorjahreshalbjahr. Im Dezember 2007 musste die Verbindung Singen – Milano Greco Pirelli eingestellt werden. Als Ersatz besteht seit Anfang Februar 2008 eine Rollende Landstraße zwischen Singen und Lenta sul Seveso auf der seit Oktober 2008 durch die nunmehr erfolgte Zulassung der Niederflurwagen in Italien auch Trailer mit einer Eckhöhe von 4 Metern befördert werden können.

Aufkommenszuwachs auf der ROLA

Auf der Rollenden Landstraße Regensburg – Graz (A) der Ökombi GmbH wurden im 1. Halbjahr 2008 auf Grund von geringem Frachtaufkommen 1.251 Lkw befördert. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 waren dies insgesamt 65 % weniger. Die Verbindung ist vorübergehend eingestellt. Die seit Mai 2007 bestehende Verbindung zwischen Regensburg und Trento (I) entwickelte sich dagegen positiv. Im 1. Halbjahr 2008 wurden auf dieser Verbindung rund 9.100 Einheiten befördert. Die seit dem 2. Mai 2008 bestehende erste Stufe des sektoralen Fahrverbotes auf der A12 Inntalautobahn sorgte auch für eine gute Auslastung des im Juni 2008 eingeführten dritten Zugpaares. Deutsche Transportunternehmen klagen in diesem Zusammenhang über bestehende Engpässe bei den Rollenden Landstraßen in den Abendstunden, die einen Nachtsprung ermöglichen. Vor diesem Hintergrund sehen die Unternehmen insbesondere auch die Einführung der zweiten Stufe des sektoralen Fahrverbotes, das ab 1. Januar 2009 gelten und zusätzliche Güterarten betreffen soll, kritisch.

Sektorales Fahrverbot

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2008 in der Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 125,1 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 1,3 Mio. t oder 1,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2007. Die Verkehrsleistung blieb im 1. Halbjahr 2008 mit rund 32,2 Mrd. tkm um 0,1 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Dabei verzeichnete die Binnenschiffahrt getragen durch die positive Wirtschaftsentwicklung insbesondere zu Beginn des laufenden Jahres noch deutliche Mengen- und Leistungszuwächse im Vergleich zum Vorjahr. Zum Ende des 1. Halbjahres blieb die Verkehrsnachfrage jedoch hinter jener des Vorjahres zurück. Da sich Beförderungsmenge und Verkehrsleistung damit insgesamt schwächer entwickelten

Stagnation der Verkehrsleistung

als im Straßen- und Schienengüterverkehr, war der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split im Betrachtungszeitraum rückläufig. Witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt in nennenswertem Ausmaß waren im 1. Halbjahr 2008 nicht zu verzeichnen.

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe transportierten im 1. Halbjahr 2008 mit rund 41,7 Mio. t rund 0,5 Mio. t bzw. 1,3 % mehr Güter als im 1. Halbjahr 2007. Der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erreichte im 1. Halbjahr 2008 damit rund 33,3 %. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum blieb ihr Marktanteil damit nahezu unverändert. Bezogen auf die Verkehrsleistung konnten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum sogar leicht zulegen. Nach rund 32,5 % im 1. Halbjahr 2007 erreichten sie bei einer Beförderungsleistung von etwa 10,6 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2008 einen Anteil von rund 32,9 %.

Bei differenzierter Betrachtung der einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigte sich im 1. Halbjahr 2008 eine uneinheitliche Mengen- und Leistungsentwicklung der Binnenschifffahrt im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum:

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 7: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem 1. Halbjahr 2007

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2007	1. Hj. 2008		1. Hj. 2007	1. Hj. 2008	
Binnenverkehr	28,6	29,7	+ 4,0	5,7	6,0	+ 5,7
Versand in das Ausland	30,5	30,5	+ 0,1	7,7	7,7	- 0,7
Empfang aus dem Ausland	53,2	53,9	+ 1,3	11,5	11,7	+ 1,8
Durchgangsverkehr	11,6	11,0	- 4,9	7,4	6,9	- 7,0
Insgesamt	123,8	125,1	+ 1,1	32,3	32,2	- 0,1

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

Von allen Hauptverkehrsverbindungen verzeichnete der Binnenverkehr im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 die höchsten prozentualen und absoluten Mengen- und Leistungszuwächse. Mit rund 29,7 Mio. t wurden 4,0 % mehr Güter zwischen deutschen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2007, wobei insbesondere Beförderungen von Steinen und Erden sowie chemischen Erzeugnissen zunahmen. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,7 % auf rund 6,0 Mrd. tkm.

Binnenverkehr

Eine Stagnation der Mengen- und Leistungsentwicklung verzeichnete im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 der grenzüberschreitende Versand. Wie im Vorjahr wurden rund 30,5 Mio. t Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert. Aufkommensrückgänge bei landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen sowie Erdöl,

Grenzüberschreitender
Versand

Mineralölerzeugnissen, Gasen wurden durch Zuwächse bei Beförderungen von Steinen und Erden kompensiert. Mit 7,7 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung um 0,7 % unter dem Wert des 1. Halbjahres 2007.

Mit rund 53,9 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2008 weiterhin der größte Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Mit einem Zuwachs von 1,3 % bzw. 0,7 Mio. t erhöhte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen im Vergleich zum Vorjahr jedoch nur leicht. Während von den ARA-Häfen vermehrt Kohle sowie Kraftstoffe und Heizöl ins deutsche Hinterland befördert wurden, wiesen Erze und Metallabfälle sowie Eisen, Stahl und NE-Metalle ein rückläufiges Beförderungsaufkommen auf. Die Verkehrsleistung erreichte einen Wert von 11,7 Mrd. tkm und lag damit 1,8 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2007.

Grenzüber-
schreitender
Empfang

Eine rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung war im Berichtszeitraum bei den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen zu beobachten. Die bereits für das Gesamtjahr 2007 zu beobachtende Entwicklung setzte sich damit im Verlaufe dieses Jahres fort. Die im Durchgangsverkehr beförderte Gütermenge nahm im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um knapp 0,6 Mio. t bzw. 4,9 % auf rund 11,0 Mio. t ab, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 0,5 Mrd. tkm bzw. 7,0 % auf rund 6,9 Mrd. tkm. Zurückzuführen ist diese Entwicklung vor allem auf geringere Beförderungsmengen an landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen sowie Erdöl, Mineralölerzeugnissen, Gasen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007.

Durchgangs-
verkehr

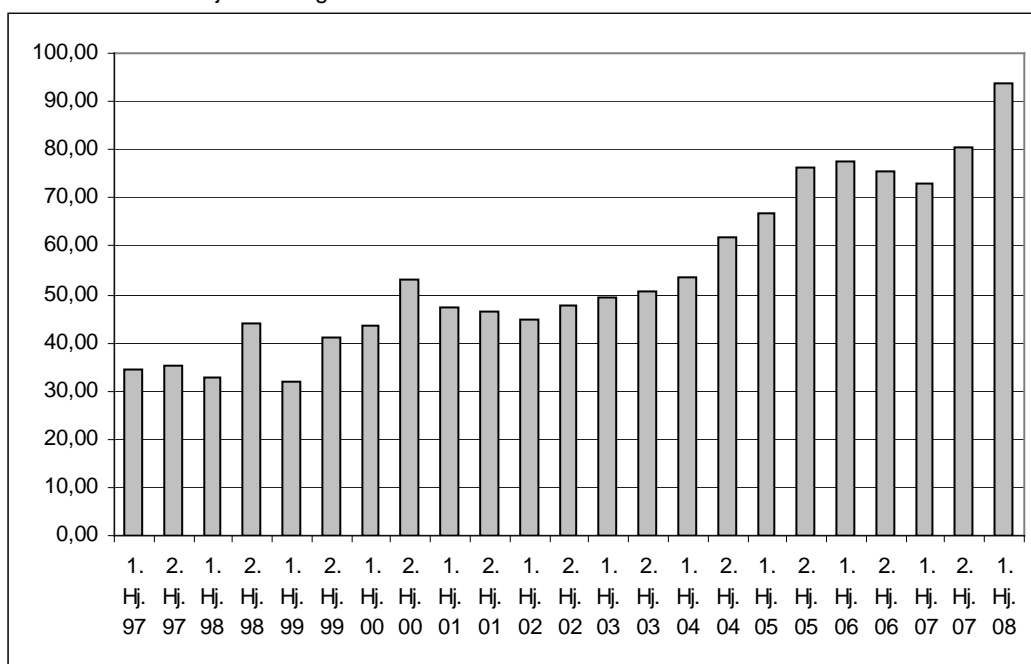
5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Gasölpreisentwicklung

Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Wie die übrigen Verkehrsträger verzeichneten auch die Unternehmen der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2008 einen spürbaren Anstieg der Energiekosten. Nachdem bereits in der zweiten Jahreshälfte des vergangenen Jahres ein deutlicher Anstieg der durchschnittlichen Gasölpreise zu beobachten war, zogen diese im 1. Halbjahr 2008 vor dem Hintergrund steigender Rohölpreise auf dem Weltmarkt weiter an. Im Vergleich zu früheren Jahren unterlagen die Gasölpreise dabei einer wesentlich höheren Volatilität. Aufgrund regelmäßig bestehender Gasölklauseln können die Binnenschifffahrtsunternehmen die Kostensteigerungen im Allgemeinen jedoch vergleichsweise leichter an ihre Auftraggeber weiterbelasten als ihre Wettbewerber auf der Straße. Schaubild 9 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland seit 1997 im Halbjahresvergleich dar.

Kosten

Schaubild 9: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland pro 100 l seit 1997 im Halbjahresvergleich



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

Quellen: Bundesverband der deutschen Binnenschiffahrt e. V. und Bunkerbetriebe.

Angesichts der hohen Gasölpreise war im Laufe des 1. Halbjahres 2008 in der Binnenschiffahrt teilweise zu beobachten, dass die Binnenschiffe im Rahmen der Möglichkeiten mit gedrosselter Geschwindigkeit fuhren, um Kraftstoff einzusparen. Die hiermit verbundenen Zeitverluste würden nach Aussagen von Marktteilnehmern durch die hieraus resultierenden Kosteneinsparungen mehr als aufgewogen. Damit zeigten sich in der Binnenschiffahrt im 1. Halbjahr 2008 ähnliche Tendenzen, wie sie zuvor schon in der Seeschiffahrt beobachtet werden konnten.

5.2.2 Trockengüterschiffahrt

In der Trockengüterschiffahrt setzte sich die positive Entwicklung der Vorjahre im 1. Halbjahr 2008 vorerst fort. Die hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen führte erneut zu einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Allerdings war gegen Ende des 1. Halbjahres bereits eine Abschwächung der Beförderungsnachfrage erkennbar. Konnte die Partikulierschiffahrt vor allem zu Beginn des Jahres aufgrund der hohen Nachfrage häufig noch zwischen verschiedenen Ladungen auswählen, so war dies zum Ende des Betrachtungszeitraums nur noch zum Teil der Fall. Insgesamt waren nach Kenntnis des Bundesamtes in der Partikulierschiffahrt im 1. Halbjahr 2008 jedoch weiterhin kaum Liegezeiten zu verbuchen, vielerorts wurde von Vollbeschäftigung gesprochen; angesichts guter Fahrwasserverhältnisse konnten die vorhandenen Schiffskapazitäten weitestgehend ausgelastet werden.

Auftrags und
Beschäftigungs-
lage

Erneut berichteten am Oberrhein ansässige Unternehmen von einem Mangel an verfügbaren Binnenschiffen mit einer Tragfähigkeit zwischen 500 t und 1.500 t. Gelegentlich werden von Befrachtern daher bereits Schiffe aus den neuen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas eingesetzt. Vor allem auf dem vorderen Main seien nach Aussagen von Marktteilnehmern zuletzt häufiger Schiffe aus Bulgarien und Rumänien anzutreffen. Allerdings erreichen diese Schiffe nach wie vor lediglich geringe Marktanteile. Bei den unter bulgarischer oder rumänischer Flagge fahrenden Schiffen soll es sich nicht selten um Schiffe handeln, die ursprünglich unter westeuropäischer Flagge fuhren, mittlerweile jedoch nach Osteuropa verkauft wurden.

Mangel an Schiffen mit geringen Tragfähigkeiten

Nach Aussage von Marktteilnehmern hat sich das Frachtniveau im 1. Halbjahr 2008 insgesamt positiv entwickelt. Erhöht habe es sich im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 insbesondere bei Beförderungen im Talverkehr auf dem Rhein. Dies gelte auch unter Berücksichtigung der gestiegenen Gasölpreise. Ebenfalls gestiegen seien im Vergleich zum Vorjahr die Vertragsfrachten im Rahmen von Kontrakten. Vor dem Hintergrund der skizzierten Nachfrage- und Frachtenentwicklung war die Ertragslage der Binnenschiffverkehrsunternehmen im Rhein- und Donaugebiet nach Einschätzung des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2008 erneut positiv. Auftraggeber von Partikulierunternehmen gaben an, dass die Ertragslage letzterer aus ihrer Sicht weiterhin gut gewesen sei. Etwas moderater fielen die Preissteigerungen nach Kenntnis des Bundesamtes für Massengutbeförderungen im Raum Berlin/Brandenburg aus. Nach Unternehmensangaben seien diese nicht in allen Fällen ausreichend gewesen, um die gestiegenen Kosten vollständig decken zu können.

Ertragslage

Ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichneten im 1. Halbjahr 2008 abermals die Containerverkehre. Mit 1,10 Mio. TEU wurden im 1. Halbjahr 2008 rund 4,4 % mehr Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im 1. Halbjahr 2007. Aufkommenszuwächse waren hierbei auf allen Hauptverkehrsverbindungen zu beobachten, wobei der Binnenverkehr die höchsten Zuwächse verzeichnete. Während es bei den beladenen Containern im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Anstieg um 2,9 % auf 0,74 Mio. TEU gab, erhöhte sich die Anzahl der transportierten unbeladenen Standardcontainer um 7,5 % auf 0,36 Mio. TEU. Damit war knapp ein Drittel der im 1. Halbjahr 2008 beförderten TEU leer. Die in den Containern beförderten Mengen erreichten im Zeitraum von Januar bis Juni 2008 ein Volumen von rund 8,1 Mio. t; im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 bedeutete dies einen Anstieg von rund 0,2 Mio. t bzw. 2,5 %. Die Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam hielten auch im 1. Halbjahr 2008 an. Aufgrund begrenzter Umschlagskapazitäten kam es erneut zu Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung.

Containerverkehre

5.2.3 Tankschifffahrt

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen sowie Heizöl die für die Binnentank-schifffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, im 1. Halbjahr 2008 ein Beförderungsaufkommen von rund 17,6 Mio. t erzielt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 bedeutete dies einen Aufkommenszuwachs von rund 0,2 Mio. t bzw. 1,2 %. Dabei wies die amtliche Statistik für die ersten Monate des laufenden Jahres noch ein deutlich höheres Wachstum aus. Die Tankschifffahrt profitierte vor allem von der gestiegenen Nachfrage nach Heizöl und Dieselkraftstoff in Deutschland. Da ein beträchtlicher Teil dieser Erzeugnisse von den ARA-Häfen nach Deutschland befördert wird, waren Aufkommenszuwächse insbesondere beim grenzüberschreitenden Empfang zu verzeichnen. In den zurückliegenden Jahren haben sich Exporte der deutschen Mineralöl-wirtschaft positiv auf die Aufkommensentwicklung der Tankschifffahrt ausgewirkt. Nachdem sich die mit dem Binnenschiff ins Ausland beförderten Mengen auch in den ersten Monaten des laufenden Jahres noch auf hohem Niveau bewegten, schwächte sich die Auslandsnachfrage angesichts hoher Mineralölpreise zum Ende des 1. Halbjahres 2008 ab. Im Ergebnis führte dies dazu, dass die Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Versand im 1. Halbjahr 2008 unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeit-raums blieben. Das im Durchgangsverkehr beförderte Aufkommen ging im Vergleichs-zeitraum ebenfalls zurück. Die Beförderungsmengen im Binnenverkehr bewegten sich im 1. Halbjahr 2008 etwa auf Vorjahresniveau.

Aufkommen

Nach dem schwächeren Jahr 2007 hat sich das wirtschaftliche Umfeld in der Tankschiff-fahrt im 1. Halbjahr 2008 wieder gebessert. Insbesondere im ersten Quartal des laufen-den Jahres lag die Nachfrage deutlich über jener des entsprechenden Vorjahresquartals. Die höhere Nachfrage führte auch in diesem Segment der Binnenschifffahrt zu einer gu-ten Beschäftigungslage und Auslastung der Kapazitäten. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 ist das Frachtniveau im Berichtszeitraum spürbar gestiegen. Markt-teilnehmer berichteten von einem relativ konstanten, guten Frachtniveau. Nach Ein-schätzung des Bundesamtes führte die steigende Nachfrage in Verbindung mit dem hö-heren Frachtniveau im Vorjahresvergleich zu einer teilweise deutlich verbesserten Er-tragslage der Unternehmen.

Frachten /
Ertragslage

Bei der Lagebeurteilung ist zu berücksichtigen, dass es im 1. Halbjahr 2008 aufgrund von Verzögerungen an Lösch- und Ladestellen in den Seehäfen sowie bei inländischen Raffi-nerien teilweise zu längeren, bezahlten Liegezeiten der Schiffe und damit Bindung der Kapazitäten kam. Hintergrund der Verzögerungen in den Seehäfen sind nach Kenntnis des Bundesamtes die begrenzten Tank- und Umschlagskapazitäten. Bereits seit Jahren ist der Durchsatz und Auslastungsgrad der Tanks sehr hoch. Aufgrund regionaler Unter-schiede zwischen Angebot und Nachfrage an / nach bestimmten Mineralölerzeugnissen, unterschiedlicher Kapazitäten von See- und Binnenschiffen und der großen Produktviel-

Kapazitäts-
engpässe in
den ARA-Häfen

falt hat die Nachfrage nach Tanklagerkapazitäten in den vergangenen Jahren spürbar zugenommen. Von Bedeutung ist ferner, dass die Zwischenlagerung von Mineralölzeugnissen letztlich auch wirtschaftlichen Zielen dient. Dieser Gesichtspunkt dürfte angesichts steigender Rohölpreise insbesondere im 1. Halbjahr 2008 eine große Rolle gespielt haben.

Eine große Mineralölgesellschaft hatte im Vorfeld angekündigt, ab 2008 nur noch Schiffe einsetzen zu wollen, die nicht älter als 35 Jahre sind. Nachdem diese Regelung in den ersten Monaten zunächst nur gelockert wurde, ist sie nach Kenntnis des Bundesamtes mittlerweile vorerst aufgehoben worden. Revidiert wurden von der Mineralölgesellschaft nach Kenntnis des Bundesamtes nunmehr auch Ankündigungen, wonach ab 2010 generell nur noch Doppelhüllenschiffe akzeptiert würden. Zumindest für Massengüter wie Benzin, Diesel, Gasöl und Heizöl sollen entsprechend lautende Forderungen mittlerweile auf das Jahr 2015 verschoben worden sein. Nach Angaben von Marktteilnehmern werde lediglich in jenen Fällen, in denen Tankschiffe über einen längeren Zeitraum exklusiv für den in Rede stehenden Verloader tätig seien, weiterhin der Einsatz eines Doppelhüllenschiffes gefordert. Ein wesentlicher Grund für die Entscheidungen des Großverladers dürfte das nach wie vor begrenzte Angebot an Doppelhüllentankschiffen am Markt sein.

Einsatz von
Doppelhüllen-
schiffen

Wie bereits mehrfach berichtet, wurde der in den vergangenen Jahren zu beobachtende Umstellungsprozess von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe nicht allein durch antizipierte Gesetzesänderungen geleitet. Vor allem aufgrund entsprechend lautender Forderungen seitens der verladenden Wirtschaft wurden von Teilen des Gewerbes Investitionen in Doppelhüllenschiffe vorangetrieben. Angesichts der revidierten Vorgaben der Privatwirtschaft ist nicht auszuschließen, dass geplante Investitionsvorhaben seitens der Unternehmen nunmehr vorerst zurückgestellt werden. Einerseits haben die Schiffspreise in den vergangenen Jahren angesichts der hohen Nachfrage deutlich angezogen, Investitionen in Doppelhüllenschiffe sind daher gegenwärtig vergleichsweise teuer. Andererseits können Betreiber von Einhüllentankschiffen, die häufig bereits steuerlich abgeschrieben sind, ihre Beförderungsleistung am Markt in der Regel deutlich günstiger anbieten als Betreiber der neuen Doppelhüllenschiffe. Die Anreize, unter den geänderten Rahmenbedingungen kurzfristig in Doppelhüllenschiffe zu investieren, dürften damit abgenommen haben.



**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 2008