



Bundesamt
für Güterverkehr

>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2010

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung des Modal Split	8
3	Straßengüterverkehr	9
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	9
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	11
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	12
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	13
3.1.5	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	14
3.1.6	Entwicklung der Kabotageverkehre in Deutschland	16
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	18
3.2.1	Beförderungsentgelte	18
3.2.2	Kosten	19
3.2.3	Ertragslage	21
3.2.4	Investitionen	22
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	23
3.3	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	25
4	Eisenbahngüterverkehr	26
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	26
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	29
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	32
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	32
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)	34
5	Binnenschiffsgüterverkehr	35
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	35
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	38
5.2.1	Kostenentwicklung	38
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	39
5.2.3	Tankschifffahrt	41
5.2.4	Marktaustritte	43
5.3	Kombinierter Verkehr	43

1 Zusammenfassung / Summary

Nach zweistelligen prozentualen Mengen- und Leistungsrückgängen im vergangenen Jahr hat sich die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung im Verlauf des 1. Halbjahres 2010 belebt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 erhöhte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr beförderte Gütermenge um 0,6 %, die Verkehrsleistung um 5,6 %. Die Schiene und die Wasserstraße wiesen im Vergleichszeitraum überproportionale Mengen- und Leistungszuwächse auf und erzielten damit leichte Anteilsgewinne am Modal Split. Der Straßengüterverkehr, bei dem die Aufhol- und Nachholeffekte erst mit zeitlicher Verzögerung einsetzten, verbuchte hingegen entsprechende Anteilsverluste. Der spürbare Anstieg des deutschen Außenhandels spiegelte sich bei allen Verkehrsträgern in einer Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens wider. Im Gegensatz zum Schienengüterverkehr, der auf allen Hauptverkehrsrelationen vergleichsweise hohe Zuwächse verzeichnete, entwickelten sich die Binnenverkehre im Straßen- und Binnenschiffgüterverkehr unterdurchschnittlich.

Wiederbelebung der Verkehrsnachfrage im 1. Halbjahr 2010

Im Bereich des Straßengüterverkehrs zeigte sich im 1. Halbjahr 2010 eine zweigeteilte Entwicklung. Während der gewerbliche Verkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 hohe Zuwächse erzielte, weist die amtliche Statistik für den Werkverkehr deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge aus. Vor allem im Nahbereich musste der Eigentransport durch Industrie und Handel hohe Abschläge hinnehmen. Diese führten im Vergleichszeitraum zu einer insgesamt negativen Ausweisung der Beförderungsmengen im Straßengüterverkehr; die Verkehrsleistung nahm hingegen zu. An den Aufkommenssteigerungen im grenzüberschreitenden Verkehr partizipierten die gebietsfremden Fahrzeuge in stärkerem Umfang als ihre deutschen Wettbewerber. Während die mautpflichtigen Fahrleistungen der inländischen Fahrzeuge im Vergleichszeitraum um 2,8 % stiegen, verzeichneten die gebietsfremden Fahrzeuge ein Plus von 9,9 %. Die Fahrleistungen mit umweltfreundlicheren Euro V-Lastkraftfahrzeugen nahmen in der ersten Jahreshälfte 2010 weiter zu. Mit einem Anteil von knapp 56 % erbrachten sie erstmals mehr als die Hälfte der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen.

Zuwächse beim gewerblichen Verkehr, Rückgänge beim Werkverkehr

Nachdem der Jahresbeginn 2010 noch im Zeichen der Wirtschaftskrise sowie des außergewöhnlich strengen Winters stand, haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt im weiteren Jahresverlauf langsam verbessert. In der ersten Jahreshälfte 2010 führte die positive konjunkturelle Entwicklung weder zu Entgelterhöhungen auf breiter Front noch zu einer durchgreifenden Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Güterkraftverkehrsunternehmen. Mittlerweile kann jedoch eine zunehmende Zahl von Unternehmen angesichts steigender Beförderungsmengen und in Teilen bereits wieder auftretender Kapazitätsengpässe Preiserhöhungen gegenüber ihren Auftraggebern durchsetzen. Nach den teilweise erheblichen Einbrüchen im

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen im Straßengüterverkehr

vergangenen Jahr scheint sich die Ertragslage vieler deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen dank steigender Nachfrage und verbesserter Kapazitätsauslastung insgesamt wieder zu bessern. Ebenfalls aufgehellt hat sich das Investitionsklima, vorwiegend jedoch bei Ersatzinvestitionen. Der Kapazitätsaufbau wird seitens der Transportunternehmen bislang sehr zögerlich betrieben.

Der Schienengüterverkehr erzielte im Vergleichszeitraum von allen Verkehrsträgern mit Abstand die höchsten prozentualen Mengen- und Leistungszuwächse. An den Aufkommenssteigerungen partizipierten sowohl bundeseigene als auch die Mehrzahl der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Ursächlich waren insbesondere Nachfragezuwächse im Montanbereich, in der chemischen Industrie sowie im kombinierten Verkehr. Dies führte insgesamt wieder zu einer verbesserten Auslastung der Transporte auf der Schiene. Angesichts steigender Nachfrage erhöhten Anbieter im kombinierten Verkehr innerdeutsch wie grenzüberschreitend auf zahlreichen Relationen ihre Frequenzen bzw. platzierten neue Angebote am Markt. Die inter- und intramodale Wettbewerbsintensität ließ im bisherigen Jahresverlauf etwas nach. Allerdings hielt der Wettbewerbs- und Preisdruck durch den Marktführer, neu aufgestellte Marktteilnehmer sowie den Straßengüterverkehr bei reinen Traktionsleistungen und Neuausschreibungen weiter an. Einige kleinere Unternehmen mit entsprechendem Tätigkeitsschwerpunkt sollen sich daher in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befinden. Nach Informationen des Bundesamtes hat die Mehrzahl der Eisenbahnen ihre Ertragslage in der ersten Jahreshälfte 2010 jedoch verbessern können. Die Konsolidierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes setzte sich im bisherigen Jahresverlauf weiter fort.

Schienengüterverkehr

Wie der Schienengüterverkehr profitierte die Trockengüterschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2010 insbesondere von der deutlichen Wiederbelebung der Nachfrage im Stahl- und Energiebereich. Zweistellige Wachstumsraten verzeichneten auch die Containerverkehre. Die Tankschifffahrt verzeichnete hingegen eine äußerst schwache Beförderungsnachfrage und entwickelte sich konträr zum Gesamtmarkt. Von den Nachfragezuwächsen profitierten vor allem ausländische Binnenschifffahrtsunternehmen, insbesondere aus den Niederlanden, die ihre Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen in einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld deutlich ausbauen konnten. Angesichts eines anhaltenden Überangebots an Laderaum bewegten sich die Frachtraten sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt im 1. Halbjahr 2010 auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Insgesamt kann die Ertragslage bei zahlreichen deutschen Partikulierunternehmen als äußerst angespannt bezeichnet werden. Eine signifikante Zunahme der Insolvenzen oder krisenbedingten Geschäftsaufgaben war in der deutschen Binnenschifffahrt im bisherigen Jahresverlauf gleichwohl nicht erkennbar. Eine durchgreifende Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen zeichnet sich kurzfristig nicht ab.

Binnenschifffahrt

Summary

In keeping with the general economic recovery, and following the double-figure percentage slump in transportation volume and freight performance last year, the German market saw a resurgence in demand for freight transportation in the first half of 2010. Compared to the same period in 2009 the volume of freight conveyed by road, rail and inland waterways rose by 0.6%, the volume of freight transport in terms of tons-km (tkm) by 5.6%. Over the same period rail and barge operators reported a disproportional high growth in business, slightly increasing their share of the modal split. Road haulage, lagging behind in the upturn, lost share. The discernible increase in German foreign trade was reflected in all transport sectors by a rise in cross-border traffic. In contrast to the rail freight sector, that posted relatively high growth on all major routes, inland freight traffic by road and inland-waterways experienced a below-average increase.

Resurgence in demand for transport services in 1st half of 2010

Freight movements by road developed in two directions in the first half of 2010. While commercial volumes rose noticeably compared to the same period in 2009, official statistics for transport on own account reflected a clear drop in volumes carried and shipments undertaken. Particularly in short-haul conveyance, internal transport activities in trade and industry experienced a considerable decline. Taking the first half of 2009 as a benchmark, these inroads led to an overall drop in volumes conveyed by road despite an actual rise in freight performance. Foreign vehicles took a greater share of the increased cross-border traffic than their German counterparts. Shipments subject to toll charges and undertaken in German vehicles rose by 2.8% against a 9.9% rise in tollable shipments conveyed by foreign vehicles. Transport operations involving environmentally-friendlier Euro V lorries continued to rise in the 1st half of 2010, for the first time constituting more than half (56%) of the road performance which is subject to toll charges.

Commercial volumes up, internal transport volumes down

Since the start of 2010, when the economic crisis was still making itself felt and the country was still in the grip of a harsh winter, economic conditions in the German road-haulage market have gradually improved. In the first two quarters the upturn did not feed through to wage rises across a broad front, nor did it lead to a wholesale improvement in the economic fortunes of companies hauling freight by road. However, a growing number of operators are now finding they can charge higher prices for their services owing to rising volumes and, in some cases, to capacity bottlenecks. After the slump of the previous year, things now seem to be looking up for the profitability of road hauliers thanks to rising demand and better utilisation of capacity. The investment climate has also perked up, albeit primarily in the area of replacement investment. Haulage companies are proving very reluctant to extend their capacity.

Economic conditions in road-haulage sector

Of all modes of freight transport, movements by rail achieved the largest percentage increases in transportation volume and freight performance over the period of comparison. The increase in volumes transported benefited most non-federally-owned railway companies as well as federally-owned carriers. The upturn was based largely on a rise in demand for shipments of coal, steel and chemicals and an increase in combined-transport operations. This led to a better utilisation of rolling stock capacity overall. To meet the higher demand, operators upped the frequency of their domestic and cross-border combined-transport shipments on many routes and added some new offers. Intermodal and intramodal competition cooled slightly in the first half of the year. On the other hand, competition and deflationary pressure from the market leader, new positioned market players and road freight transport remained steady where sheer traction services and new tenders were concerned. The signs are that some small firms operating in these areas will be facing straitened circumstances as a result. According to information of the Federal Office, however, most railway companies were able to improve their situation in the first half of 2010. Since then the European rail freight sector has continued to undergo consolidation.

Rail freight sector

As in the case of rail freight, dry-cargo shipments by inland waterway experienced a lift in the first two quarters of 2010, largely as a result of the resurgence in demand for steel and coal. Container traffic, too, saw double-figure percentage growth rates. In contrast, demand was exceedingly low at the tanker sector, which developed contrary to the trend on the general market. The overall growth in demand favoured foreign inland-waterway operators, in particular the Dutch, who were able, in a very competitive environment, to expand considerably their market share of traffic on German waterways. In the light of the ongoing surplus hold capacity, cargo transport rates in the first half of 2010, in both the tanker and the dry-goods segments, remained on a comparatively low level. Overall, the profitability of many German owner-operators represents in a most straining situation. There has not yet been a significant rise in the number of insolvencies or crisis-related closures in Germany's inland-waterway freight sector this year. There are no signs that the general fortunes of German inland-waterway cargo companies will improve in the immediate future.

Inland-waterway
freight sector

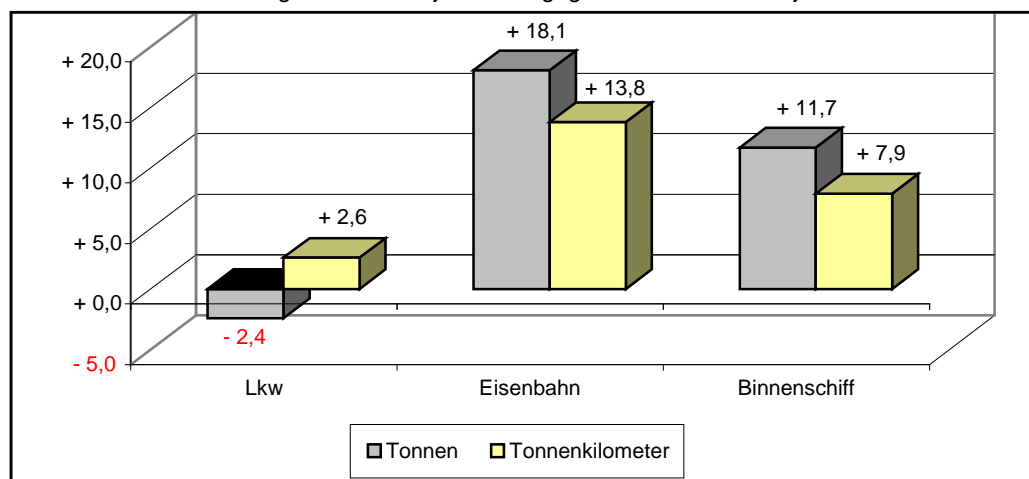
2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Die deutsche Wirtschaftsleistung hat sich nach dem drastischen Einbruch infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise im 1. Halbjahr 2010 deutlich erholt. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt erhöhte sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 um 3,1 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei zeichnete sich zu Beginn des Jahres zunächst nur ein etwas verhaltener Aufschwung ab. Belastend wirkten sich vor allem der negative Außenbeitrag, der Rückgang der privaten Konsumausgaben sowie die aufgrund des strengen Winters geringe Bautätigkeit aus. Die ab etwa März einsetzenden Nachholeffekte sorgten sowohl in der Bauindustrie als auch bei den Ein- und Ausfuhren für deutliche Zuwächse. Trotz zwischenzeitlicher Rückschläge entwickelte sich der Außenhandel damit im 1. Halbjahr 2010 tendenziell sehr positiv. Belebende Wirkung zeigte vor allem die Nachfrage nach deutschen Industriegütern im Ausland. Ferner sorgten die rege Bestelltätigkeit bei Industrie und Bau im Inland insgesamt für sehr hohe Zuwächse der Wirtschaftsleistung im zweiten Quartal des Jahres: Mit einem Plus von 2,2 % im Vergleich zum 1. Quartal 2010 wurde der höchste Anstieg des Bruttoinlandsprodukts im Vorquartalsvergleich seit der deutschen Wiedervereinigung erreicht. Insgesamt erwartet die Bundesregierung in ihrer Herbstprojektion für das Jahr 2010 ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von real 3 %.¹ Damit hat sich der konjunkturelle Erholungsprozess zwar gefestigt. Jedoch erreicht die Wirtschaftsleistung noch nicht das Niveau des Jahres 2008.

Bruttoinlands-
produkt

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 in %



Erholung in der
Verkehrswirtschaft

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung hat sich die Nachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im bisherigen Jahresverlauf ebenfalls belebt. Insgesamt stieg die im

¹ Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Bundesregierung legt Herbstprojektion vor, Pressemitteilung vom 21.10.2010, Berlin 2010.

Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 um 0,6 % auf 1,504 Mrd. t. Die von den drei Verkehrsträgern erbrachte Transportleistung erhöhte sich um 5,6 % auf 218,4 Mrd. tkm. Während die Verkehrsleistungen damit bereits wieder ein deutliches Wachstum verzeichneten, fielen die Mengenzuwächse vergleichsweise moderat aus. Wie Schaubild 1 zu entnehmen ist, stellte sich die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 recht unterschiedlich dar.

Der Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) konnte im 1. Halbjahr 2010 nur zum Teil am Konjunkturaufschwung teilhaben. Die erst zum Ende des ersten Halbjahres einsetzenden Aufhol- und Nachholeffekte konnten die witterungsbedingten Einbrüche vom Jahresbeginn nur zum Teil ausgleichen. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes verringerte sich im Straßengüterverkehr die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum noch einmal um 2,4 % auf 1,219 Mrd. t; die Beförderungsleistung im Inland stieg hingegen um 2,6 % auf 136,0 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1). Während der gewerbliche Verkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 hohe Zuwächse erzielte, weist die amtliche Statistik für den Werkverkehr deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge aus. Im Gegensatz zur Straße verzeichneten sowohl der Schienen- als auch der Binnenschiffsgüterverkehr im Betrachtungszeitraum überproportionale Nachfragezuwächse. Diese sind insbesondere auf die deutliche Wiederbelebung der Nachfrage im Stahl- und Energiebereich zurückzuführen. Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland beförderten im 1. Halbjahr 2010 rund 173,9 Mio. t Güter und damit rund 26,6 Mio. t oder 18,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2009. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im selben Zeitraum um 13,8 % auf rund 52,5 Mrd. tkm. In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im 1. Halbjahr 2010 mit rund 111,4 Mio. t rund 11,7 % mehr Güter transportiert als im 1. Halbjahr 2009. Die Verkehrsleistung lag mit rund 29,9 Mrd. tkm um 7,9 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Die spürbare Erholung des deutschen Außenhandels spiegelte sich bei allen Verkehrsträgern in einer Zunahme des grenzüberschreitenden Beförderungsaufkommens wider. Im Gegensatz zum Schienengüterverkehr, der auf allen Hauptverkehrsverbindungen vergleichsweise hohe Zuwächse verzeichnete, entwickelten sich die Binnenverkehre im Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 unterdurchschnittlich.

Lkw hinkt Bahn
und Binnenschiff
hinterher

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes gewonnenen Erkenntnissen nimmt bei den Unternehmen des Transport-, Speditions- und Logistikgewerbes der Optimismus im Hinblick auf die weitere Konjunkturentwicklung zu. Die zum Ende des 1. Halbjahres 2010 einsetzende verkehrswirtschaftliche Erholung im Straßengüterverkehr hat sich im weiteren Verlauf des Jahres fortgesetzt. Gegenwärtig ist die Situation auf dem Güterkraftverkehrsmarkt von einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage geprägt. Dies führt zu einer steigenden Kapazitätsauslastung der eingesetzten Fahrzeuge. In einigen

Zuversicht im
Güterkraftver-
kehrsgewerbe
2010

Segmenten des Güterverkehrsmarktes zeigten sich zeitweise bereits wieder Kapazitätsengpässe. Für das 2. Halbjahr 2010 ist demnach sowohl mit einem Mengen- als auch mit einem weiterhin anhaltenden Leistungswachstum im Straßengüterverkehr zu rechnen. Ein Indikator hierfür ist die bislang für die ersten drei Quartale 2010 vorliegende Mautstatistik. Demnach lagen die erzielten mautpflichtigen Fahrleistungen im Zeitraum von Januar bis September 2010 insgesamt 5,5 % über dem entsprechenden Vorjahreswert (1. Quartal 2010: +2,9 %, 2. Quartal 2010: +7,6 %, 3. Quartal 2010: +5,8 %). Dabei nahmen die von gebietsfremden Fahrzeugen zurückgelegten mautpflichtigen Strecken mit 9,9 % im Vergleichszeitraum deutlich stärker zu als die der deutschen Fahrzeuge mit 3,2 %. Die ausländischen Fahrzeuge, die überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, partizipieren damit bislang stärker an der Belegung des grenzüberschreitenden Verkehrs als inländische Fahrzeuge.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 2009	1. Hj. 2010	Veränderungen in % ²⁾	1. Hj. 2009	1. Hj. 2010	Veränderungen in % ²⁾
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Eisenbahnen	147,3	173,9	18,1	46,1	52,5	13,8
Binnenschifffahrt	99,7	111,4	11,7	27,7	29,9	7,9
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ³⁾	1.248,0	1.218,5	-2,4	132,5	136,0	2,6
- Gewerblicher Verkehr	787,5	868,2	10,2	105,2	113,7	8,0
- Werkverkehr	460,5	350,3	- 23,9	27,3	22,3	- 18,2
- Verkehr im Nahbereich ⁴⁾	670,6	620,4	- 7,5	11,7	11,3	- 3,0
- Verkehr im Regionalbereich ⁴⁾	275,2	284,4	3,3	24,9	25,8	3,3
- Verkehr im Fernbereich ⁴⁾	302,2	313,7	3,8	95,9	98,9	3,2
Gesamter Güterverkehr ⁵⁾	1.495,0	1.503,8	0,6	206,4	218,4	5,6

¹⁾ Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

²⁾ Die Veränderungsdaten 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: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Im Eisenbahngüterverkehr setzte sich zu Beginn der zweiten Jahreshälfte die positive Gesamtentwicklung mit zweistelligen prozentualen Aufkommens- und Leistungssteigerungen gegenüber dem Vorjahreszeitraum weiter fort. Mit Wachstumsraten von über 20 % haben hierzu im August 2010 insbesondere die grenzüberschreitenden Verkehre beigetragen. Die im 3. Quartal 2010 zu beobachtenden Angebotsausweitungen im konventionellen Eisenbahnverkehr sowie im kombinierten Verkehr unterstreichen die positiven Geschäftserwartungen der Marktteilnehmer für das laufende Geschäftsjahr. Aufgrund der aktuellen Nachfragesituation rechnet die Mehrzahl der Marktteilnehmer im kommenden Jahr mit einer anhaltend positiven Entwicklung im Schienengüterverkehr.

Optimismus auf
der Schiene

In der Binnenschifffahrt setzte nach den hohen Rückgängen im vergangenen Jahr zwar eine Gegenbewegung ein. Vom Anstieg der Verkehrsnachfrage konnten ausländische

Aussichten in der
dt. Binnenschifffahrt

Binnenschiffahrtsunternehmen überproportional profitieren. Zahlreiche deutsche Unternehmen berichteten im bisherigen Jahresverlauf von einer anhaltend schwachen Beschäftigungslage. Da sich die Frachtraten bislang nicht in dem Maße erholt haben wie die Beförderungsnachfrage, zeichnet sich eine durchgreifende Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen gegenwärtig nicht ab. Hierzu trägt bei, dass ein Abbau der am Markt bestehenden Überkapazitäten sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschiffahrt kurzfristig nicht zu erwarten ist.

Insgesamt ist für das laufende und das folgende Jahr mit einem Wachstum des Güterverkehrs in Deutschland zu rechnen. Nach der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Intraplan Consult GmbH erstellten „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2010“ wird für das laufende Jahr ein Aufkommenszuwachs im Güterverkehr von 6 % im Vergleich zum Jahr 2009 prognostiziert. Die Verkehrsleistung wird im Jahr 2010 nach der Prognose insgesamt um knapp 10 % über der des Jahres 2009 liegen. Für das Jahr 2011 wird eine Festigung der allgemeinen konjunkturellen Aufwärtsbewegung und damit ein weiteres Wachstum der Güterverkehrsnachfrage erwartet. Jedoch wird der weitere Aufholprozess voraussichtlich deutlich langsamer verlaufen. Für das Jahr 2011 geht die aktuelle Kurzfristprognose von einer Zunahme des Transportaufkommens im Güterverkehr um 2 % und der Leistung um 4 % gegenüber dem Jahr 2010 aus.²

Ausblick
Gesamtjahr
2010 / 2011

2.2 Entwicklung des Modal Split

Belastbare statistische Ergebnisse zur Entwicklung des Modal Split im 1. Halbjahr 2010 liegen nicht vor, da Angaben zur Beförderungsleistung gebietsfremder Fahrzeuge von, nach und durch Deutschland nicht zur Verfügung stehen. Ausgehend von der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellten aktuellen gleitenden Mittelfristprognose ist für das Jahr 2010 mit einem Anstieg der Verkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge um 13 % zu rechnen. Damit stiege sie deutlich stärker an als die Transportleistung deutscher Lkw. Dies deckt sich tendenziell mit den bislang für das Jahr 2010 vorliegenden Ergebnissen der Mautstatistik, die ein guter Indikator für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Deutschland ist. Sie weist für das 1. Halbjahr 2010 einen bedeutend höheren Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen durch gebietsfremde als durch deutsche Fahrzeuge aus. Insgesamt konnten zwar alle drei Landverkehrsträger von der konjunkturellen Belebung und der damit verbundenen gestiegenen Beförderungsleistung profitieren. Die unterschiedlich hohen Leistungszuwächse haben gleichwohl leichte Veränderungen der Anteile am Modal Split bewirkt.

Anteile der Eisenbahn am Modal Split wachsen

² Siehe Intraplan Consult GmbH: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2010, München Juli 2010. www.bag.bund.de

Die überproportional hohen Zuwächse im Güterverkehr auf der Schiene (+13,8 %) führten – nach den Rückgängen im vergangenen Jahr – zu einem Anteilsgewinn der Eisenbahn am Modal Split. Dabei konnte sie insbesondere von den positiven Entwicklungen in der Stahl-, Automobil- und Chemieindustrie profitieren. Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung konnte auch die Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2010 mit einem Plus von 7,9 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ihre Transportleistung deutlich steigern und ihren Anteil am Modal Split leicht erhöhen. Die zunehmenden Außenhandelsaktivitäten schlugen sich beim Straßengüterverkehr primär in einer wachsenden Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge – vor allem aus den jungen EU-Mitgliedstaaten – nieder. Angesichts der vergleichsweise geringen Verkehrszuwächse deutscher Fahrzeuge dürfte die Steigerungsrate des Straßengüterverkehrs im Vergleich zur Entwicklung der gesamtmodalen Transportleistung der drei Landverkehrsträger in Deutschland insgesamt unterdurchschnittlich ausgefallen sein. Es ist daher davon auszugehen, dass der Straßengüterverkehr leichte Anteilsverluste am Modal Split verzeichnete.

Anteilsverluste
an Straße

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nach den hohen Mengen- und Leistungseinbußen im vergangenen Jahr kam es im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2010 unerwartet zu neuerlichen Aufkommensrückgängen. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verringerte sich die im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Fahrzeugen beförderte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 um 29,5 Mio. t bzw. 2,4 % auf 1,22 Mrd. t. Die insbesondere in den ersten Monaten des laufenden Jahres zu verzeichnenden Mengenrückgänge schwächten sich zwar im weiteren Jahresverlauf ab, jedoch wurde erst im Juni 2010 der Wert des entsprechenden Vorjahresmonats erreicht. Im Gegensatz zur Transportmenge verzeichnete die Beförderungsleistung im 1. Halbjahr 2010 ein Wachstum. Mit rund 136,0 Mrd. tkm lag sie um 2,6 % über dem entsprechenden Wert des 1. Halbjahres 2009. Differenziert stellte sich die Entwicklung dabei im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr dar. Letzterer verbuchte im Vergleichszeitraum Aufkommenssteigerungen von 1,8 % und Leistungsrückgänge von 0,6 %. Im Binnenverkehr verringerte sich das Aufkommen um 2,6 % auf 1,15 Mrd. t; die Beförderungsleistung verzeichnete einen Zuwachs von 3,1 % auf rund 121,0 Mrd. tkm. Die Mengenrückgänge im Binnenverkehr zeigten sich vor allem in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres und sind insbesondere auf den Abschwung im Nahbereich, und hier vor allem im Baubereich, zurückzuführen. Insgesamt dürfte die Entwicklung im Straßengüterverkehr in der ersten Jahreshälfte 2010 neben der noch schwachen konjunkturellen Entwicklung zu Jahresbeginn vor allem auf witterungsbedingte Behinderungen zurückzuführen sein. Nachdem die verkehrswirtschaftliche Talfahrt im Vergleich zur gesamtwirtschaftlichen

Rückläufige Mengenentwicklung im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2010

Entwicklung im Jahr 2008 relativ spät einsetzte, zeigt sich der Aufschwung nunmehr ebenfalls zeitlich versetzt.

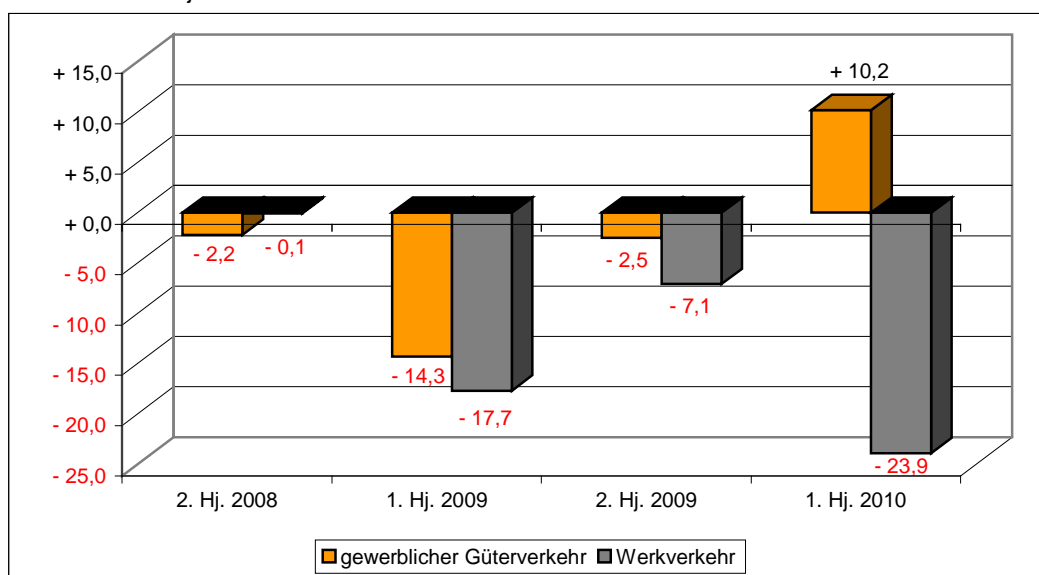
Als weiterer Indikator für die moderate Entwicklung des Güterkraftverkehrs kann der vom KBA ermittelte Bestand an Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast sowie Sattelzugfahrzeugen herangezogen werden. Demnach lag der Fahrzeugbestand im 1. Halbjahr 2010 deutlich unter dem des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus der BAG-Marktbeobachtung, wonach die Unternehmen ihren Fahrzeugbestand im bisherigen Jahresverlauf behutsam an die zunehmende Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen angepasst haben. Der Erwartung eines anhaltenden Aufschwungs standen sie zunächst skeptisch gegenüber.

Verringerter Fahrzeugbestand

Der gewerbliche Güterkraftverkehr und der Werkverkehr wiesen im 1. Halbjahr 2010 höchst unterschiedliche Entwicklungen auf. Während der gewerbliche Verkehr bereits seit Februar dieses Jahres nahezu allmonatlich zweistellige Wachstumsraten verzeichnete und aufgrund des Wirtschaftsaufschwungs im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 insgesamt ein deutliches Wachstum erzielte, musste der Eigentransport durch Industrie und Handel einen unerwartet hohen Aufkommensrückgang im Nahbereich hinnehmen. Besonders betroffen war der Werkverkehr von den wirtschaftlichen Beeinträchtigungen der Baubranche, die unter den witterungsbedingten Hemmnissen zu Jahresbeginn zu leiden hatte. Wie dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen ist, sank der Eigentransport durch Industrie und Handel im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 um 23,9 %, während das Aufkommen im gewerblichen Verkehr um 10,2 % anstieg.

Unterschiedliche Entwicklungen im gewerblichen Verkehr und Werkverkehr

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



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

In Zeiten des Abschwungs der Wirtschaft werden die zu befördernden Sendungsgrößen in der Regel kleiner, so dass vielfach ein Eigentransport aufgrund unzureichender Fahrzeugauslastung und eines unverhältnismäßig hohen Leerfahrtenanteils nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll erscheint. Die Unternehmen mit Werkverkehr reagieren hierauf mit einer Transportvergabe an den gewerblichen Verkehr. Bereits im 2. Halbjahr 2009 lagen die Aufkommensrückgänge des Werkverkehrs deutlich über denen des gewerblichen Verkehrs. Die zunehmende Verknappung an Laderaum auf dem Güterverkehrsmarkt und die damit teilweise einhergehende Erhöhung der Beförderungsentgelte dürften danach im weiteren Jahresverlauf einen verstärkten Fahrzeugeinsatz des Werkverkehrs bewirkt haben.

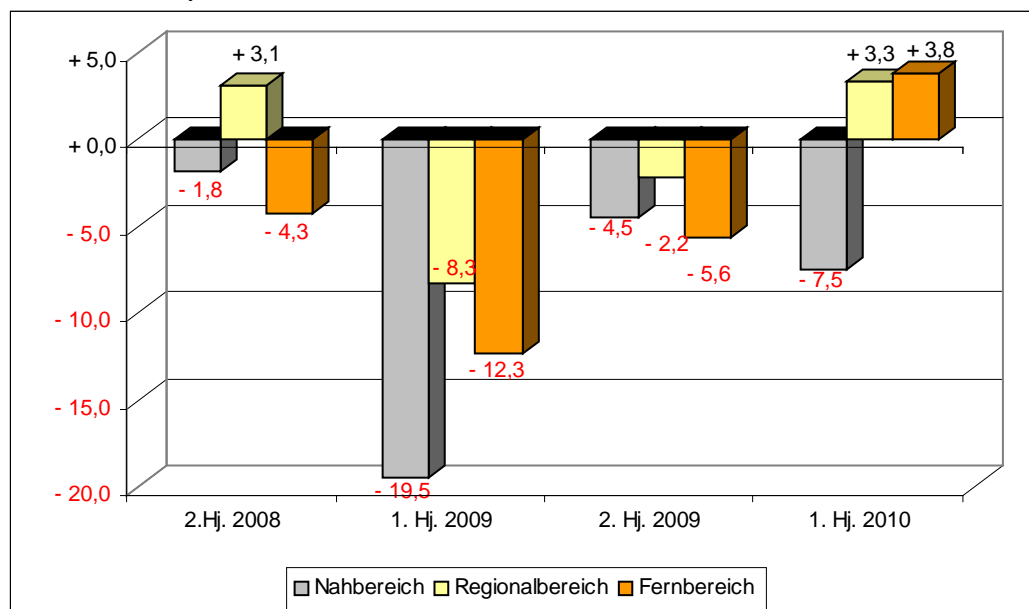
Verlagerungen
zwischen GV
und WV

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

Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kam es im 1. Halbjahr 2010 im Nahbereich erneut zu deutlichen Aufkommensrückgängen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Bereits im 1. Halbjahr 2009 waren in diesem Entfernungsbereich zweistellige prozentuale Mengenrückgänge zu verzeichnen. Demgegenüber wiesen der Regional- und Fernbereich im Vergleichszeitraum Aufkommenszuwächse auf.

Erhebliche
Rückgänge im
Nahbereich

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



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Bei der Entwicklung im Nahbereich (bis 50 km) ist die große Bedeutung des Baubereichs für den Straßengüterverkehr zu beachten. In den zurückliegenden Jahren entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen. Während die Gütermenge im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 vor allem

Entwicklung nach
Entfernungsstufen

³ Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

wegen der Entwicklung im Baubereich einen Rückgang von 7,5 % verzeichnete, verringerte sich die Beförderungsleistung im Nahbereich um 3,0 %. Die im 1. Halbjahr 2010 zu verzeichnenden Aufkommenszuwächse im Regionalbereich (51 – 150 km) waren auf die deutlich gestiegene Industrieproduktion zurückzuführen (Menge und Leistung: jeweils 3,3 %). Der konjunkturelle Erholungsprozess führte im 1. Halbjahr 2010 auch im Fernbereich (151 km und mehr) zu einem Mengen- und Leistungszuwachs (Menge: 3,8 %, Leistung: 3,2 %). Damit knüpfte der Fernbereich wieder an die bis 2007 zu verzeichnenden Wachstumsraten an, nachdem in den Jahren 2008 und 2009 bei den Mengen und Leistungen nahezu ausnahmslos Rückgänge zu verzeichnen waren. Vor allem die Beförderungen im Fernbereich waren in der Vergangenheit maßgeblich am Wachstum des Straßengüterverkehrs beteiligt.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im 1. Halbjahr 2010 rund 76 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurden im Fernbereich rund 24 % der Gesamtverkehrsleistungen erbracht.

Schaubild 4: Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im 1. Halbjahr 2010 in %

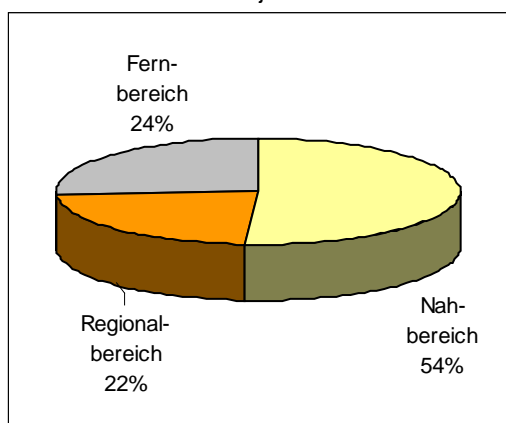
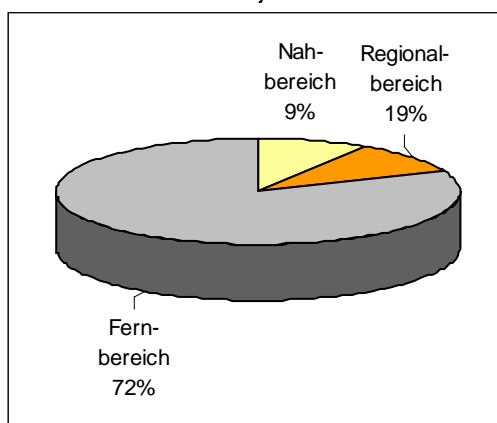


Schaubild 5: Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2010 in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nach den krisenbedingten Rückgängen in den Jahren 2008 und 2009 verzeichnete der grenzüberschreitende Verkehr im 1. Halbjahr 2010 vor dem Hintergrund des gestiegenen deutschen Außenhandels wieder ein Aufkommenswachstum. Allerdings erreichten die Leistungswerte nicht das Niveau des 1. Halbjahres 2009. Insgesamt stieg die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 um 1,8 % auf rund 64,0 Mio. t; die Verkehrsleistung verringerte sich um 0,6 % auf rund 15,0 Mrd. tkm. Wie aus Tabelle 2 ersichtlich ist, haben im Betrachtungszeitraum der grenzüberschreitende Versand um 0,5 % und der grenzüberschreitende Empfang um 4,5 % zugenommen.

Zuwachs im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 2: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2009	1. Hj. 2010	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	30.597,0	30.116,9	- 480,1	- 1,6
Drittstaaten	3.262,2	3.903,4	641,2	19,7
Versand insgesamt	33.859,2	34.020,3	161,1	0,5
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	23.626,9	24.635,1	1.008,2	4,3
Drittstaaten	1.419,1	1.532,9	113,8	8,0
Empfang insgesamt	25.046,0	26.168,0	1.122,0	4,5
Dreiländerverkehr¹⁾	3.941,1	3.782,4	- 158,7	- 4,0
Insgesamt	62.846,3	63.970,7	1.124,4	1,8

¹⁾ einschließlich Durchgangsverkehr
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Wie der folgende Abschnitt zeigt, partizipieren vor allem die ausländischen Fahrzeuge an der expandierenden Außenhandelstätigkeit. Sie wiesen im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 einen wesentlich stärkeren Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen auf als ihre deutschen Wettbewerber.

3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Einhergehend mit der einsetzenden wirtschaftlichen Erholung sind die mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 angestiegen. Die nachfolgende Tabelle stellt deren Entwicklung sowie die der Mauteinnahmen im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum dar.

Anstieg der Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Tabelle 3: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen - Veränderungen im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum

	Jan. - Juni	Jan. - Juni	Veränderungen	
	2009	2010	Absolut	in %
zurückgelegte mautpflichtige Strecken in 1.000 km				
- Inländer	7.800.082	8.019.780	+ 219.698	+ 2,8
- Gebietsfremde*	4.134.804	4.544.842	+ 410.038	+ 9,9
Strecken in km insgesamt	11.934.885	12.564.622	+ 629.736	+ 5,3
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in 1.000 EUR				
- Inländer	1.407.084	1.382.911	- 24.173	- 1,7
- Gebietsfremde	771.089	819.239	+ 48.150	+ 6,2
Mauteinnahmen insgesamt	2.183.301	2.206.493	+ 23.192	+ 1,1

* einschl.: Unbekannt
Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Insgesamt wurden in der ersten Jahreshälfte 2010 auf deutschen Bundesautobahnen rund 12,6 Mrd. km durch mautpflichtige inländische und gebietsfremde Fahrzeuge zurückgelegt. Dies entspricht einem Anstieg von 5,3 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009. Der Anstieg ist vor allem auf die gestiegenen Streckenanteile ausländischer Fahrzeuge zurückzuführen: Sie verzeichneten ein Plus von rund 410 Mio. km bzw. 9,9 %. Die mautpflichtigen Fahrleistungen der inländischen Lkw stiegen hingegen um lediglich knapp 220 Mio. km bzw. 2,8 % an. Die Fahrleistungssteigerungen fanden bei den deutschen Fahrzeugen nahezu ausschließlich und bei den gebietsfremden Lastkraftwagen vorwiegend im 2. Quartal des Jahres 2010 statt.

Hohes Wachstum gebietsfremder Lkw

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die mautpflichtigen Fahrleistungen im Gesamtjahr 2009 noch einen zweistelligen prozentualen Rückgang verzeichnet hatten. Dabei sind die Fahrleistungen der gebietsfremden Lkw im Gesamtjahr 2009 stärker zurückgegangen als die der deutschen Lkw. Während Binnenverkehre nahezu ausschließlich mit deutschen Lkw abgewickelt werden, überwiegen im internationalen Straßengüterverkehr (Export, Import, Transit) Transporte mit ausländischen Lkw. Die aktuelle Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen deutet insoweit darauf hin, dass sich die Belebung des deutschen Außenhandels seit etwa Herbst 2009 in einem deutlichen Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs niederschlägt.

Die aus den Fahrleistungen erzielten Mauteinnahmen stiegen in der ersten Jahreshälfte 2010 im Vergleich zu den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 um 1,1 % auf rund 2,2 Mrd. Euro an. Höhere Mauteinnahmen wurden jedoch nur bei Gebietsfremden erzielt – sie stiegen um 6,2 % an. Die Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen sanken hingegen im Vergleichszeitraum um 1,7 %. Die gesunkenen Mauteinnahmen bei steigenden Fahrleistungen sind bei den Inländern auf den zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zurückzuführen.

3.1.5 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Die Höhe der Mautsätze ist neben der Anzahl der Achsen nach Emissionsklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge gestaffelt. Auf diese Weise sollen Anreize für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge geschaffen werden. Die nachfolgende Tabelle stellt die in den jeweiligen ersten Halbjahren seit dem Jahr 2008 in Deutschland erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen differenziert nach Schadstoffklassen dar:

Fahrleistungen nach Emissionsklassen

Während der Streckenanteil auf mautpflichtigen Bundesautobahnen von vergleichsweise emissionsreicheren Lastkraftfahrzeugen im Zeitablauf rückläufig ist, nimmt der Anteil von umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen kontinuierlich zu. So stieg die zurückgelegte Wegstrecke von Lkw der Schadstoffklasse S 5 (Euro V) im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um gut 26 % an. Insgesamt wurden mit knapp 56 % erstmals über die Hälfte der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutsch-

land durch Fahrzeuge dieser Emissionsklasse erbracht. Im 1. Halbjahr 2008 lag ihr Anteil noch bei 29 %. Rückläufig entwickeln sich im Gegenzug die Fahrleistungen von Fahrzeugen, die emissionsreicheren Schadstoffklassen zugeordnet sind. Während in der ersten Jahreshälfte 2008 noch gut 52 % der mautpflichtigen Fahrleistungen mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 (Euro III) erbracht wurden, lag ihr Anteil im 1. Halbjahr 2010 nur noch bei rund 30 %.

Tabelle 4: Zurückgelegte Strecken auf mautpflichtigen Bundesautobahnen in den ersten Halbjahren der Jahre 2008 bis 2010

Schadstoffklasse	1. Halbjahr 2008		1. Halbjahr 2009		1. Halbjahr 2010	
	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %
EEV 1 (bes. umweltfreundlich)	5.345	0,0	14.887	0,1	155.534	1,2
S5 (Euro V)	4.094.878	29,0	5.537.434	46,4	6.990.780	55,6
S4 (Euro IV)	1.040.733	7,4	1.090.946	9,1	1.290.316	10,3
S3 (Euro III)	7.351.073	52,1	4.657.925	39,0	3.769.842	30,0
S2 (Euro II)	1.455.580	10,3	568.934	4,8	318.680	2,5
S1 (Euro I, Euro 0, andere)	158.401	1,1	64.759	0,5	39.470	0,3
Summe	14.106.010	100,0	11.934.885	100,0	12.564.622	100,0

Anmerkung: Die Daten wurden an vorliegende endgültige Werte angepasst. Dies erklärt mögliche Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Beschleunigt wurde der zunehmende Einsatz umweltfreundlicherer Lastkraftfahrzeuge vor allem durch die verstärkte Mautspreizung und die Mautanpassung zum 1. Januar 2009. Unterstützt wurde diese Entwicklung zudem durch Förderprogramme und eine Verschärfung der Zulassungsregelungen für neue Lkw. So müssen seit dem 1. Oktober 2009 neu in den Verkehr kommende Lastkraftfahrzeuge in der EU mindestens die Euro V-Norm erfüllen. Neben der Investitionstätigkeit der Unternehmen wirkt sich jedoch auch die durch die weltweite Wirtschaftskrise bedingte verminderte Fahrleistung aus. Zahlreiche Unternehmen haben im vergangenen Jahr Teile ihrer Fahrzeugflotte abgemeldet oder stillgelegt. Dabei handelte es sich vornehmlich um Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3. Zwar stiegen – einhergehend mit dem beginnenden konjunkturellen Aufschwung – die mautpflichtigen Fahrleistungen insgesamt in Deutschland wieder an. Sie lagen jedoch noch deutlich unter dem entsprechendem Vergleichswert des Jahres 2008.

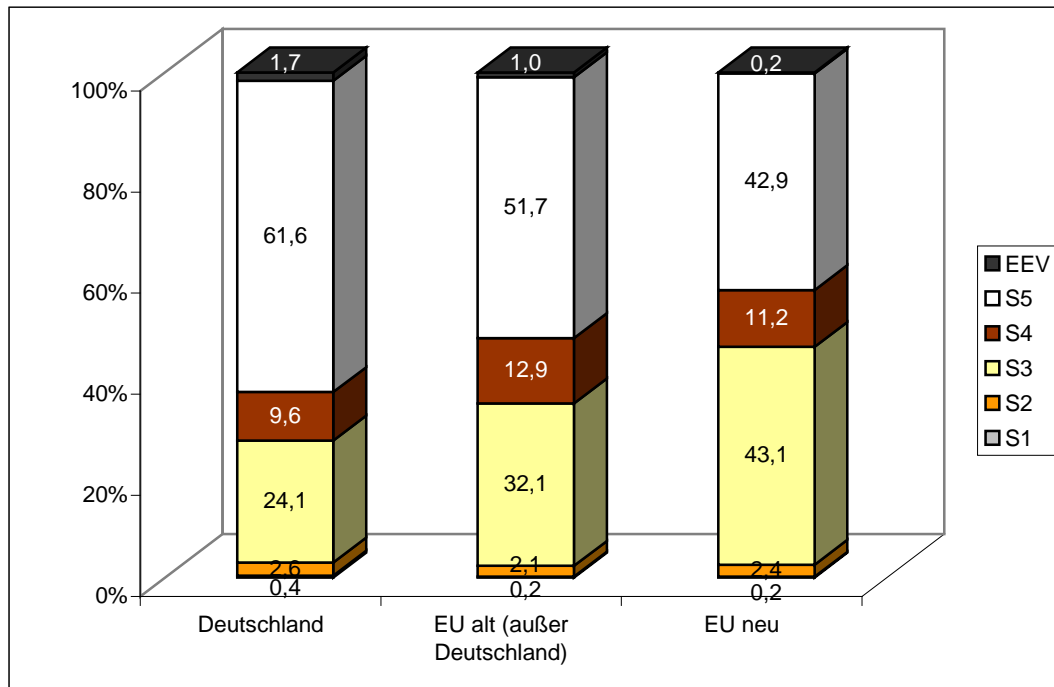
Fahrzeuge zunehmend umweltfreundlicher

Der allgemeine Trend zum Einsatz eines umweltfreundlicheren Fahrzeugequipments bestätigt sich bei einer nach Zulassungsstaaten differenzierten Betrachtung (siehe Schaubild 6). Bei den mautpflichtigen Fahrleistungen durch Fahrzeuge aus Deutschland und den übrigen alten EU-Mitgliedstaaten wird über die Hälfte durch Lkw der Schadstoffklasse S 5 erbracht – bei den deutschen Fahrzeugen lag ihr Anteil in der ersten Jahreshälfte 2010 bei knapp 62 %. Bei den Fahrleistungen durch Fahrzeuge, die in den jungen EU-Mitgliedstaaten zugelassen sind, stieg der Anteil der Lkw der Schadstoffklasse S 5 im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um

Länderbezogene Entwicklungen

8,3 Prozentpunkte an. Mit rund 43 % erreichten sie damit den gleichen Anteil an den Gesamtfahrleistungen wie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3.

Schaubild 6: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen im 1. Halbjahr 2010



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.6 Entwicklung der Kabotageverkehre in Deutschland

Nach Angaben des statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) haben die Kabotageverkehre in Deutschland im Zeitraum von 2004 bis 2008 tendenziell abgenommen. Wurde durch gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union im Jahr 2004 im deutschen Binnenverkehr noch eine Verkehrsleistung von rund 3,8 Mrd. tkm erbracht, so waren es im Jahr 2008 lediglich noch knapp 3,5 Mrd. tkm. Obwohl sich die Verkehrsnachfrage infolge der wirtschaftlichen Rezession insgesamt rückläufig entwickelte, nahmen im Jahr 2009 die Kabotageverkehre in Deutschland um 18,1 % auf knapp 4,1 Mrd. tkm zu. Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2009 Unternehmen aus den Niederlanden (0,93 Mrd. tkm), gefolgt von denen aus Polen (0,83 Mrd. tkm), Luxemburg (0,55 Mrd. tkm) und Österreich (0,48 Mrd. tkm). Die Kabotageleistungen tschechischer und slowenischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland beliefen sich im Jahr 2009 auf rund 0,24 bzw. 0,16 Mrd. tkm. Polnische Unternehmen erreichten im Jahr 2009 nicht allein in Deutschland hohe Marktanteile, sie gehörten auch in Frankreich, Italien, Spanien, Schweden und den Niederlanden zu den größten Kaboteuren. Statistische Angaben für das Jahr 2010 liegen gegenwärtig noch nicht vor.

Anstieg der Kabotage in 2009

Der gestiegene Umfang der Kabotage in Deutschland, insbesondere durch Fahrzeuge aus Mittel- und Osteuropa, steht in Zusammenhang mit der letztjährigen Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakei, Tschechien und Ungarn. Seit dem 1. Mai 2009 dürfen Transportunternehmen aus diesen Staaten in Deutschland Kabotage durchführen. Eingeschränkt wird die Kabotagefreiheit für alle Kabotageberechtigten durch die Regelung, dass zwischen Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr höchstens drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen erfolgen dürfen.

Freigabe der Kabotage

Trotz des letztjährigen Anstiegs der Kabotageverkehre in Deutschland deuten die Ergebnisse der Marktgespräche des Bundesamtes bislang nicht auf eine signifikante Verschärfung des Wettbewerbs auf dem innerdeutschen Transportmarkt durch diese Entwicklung hin. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, in Deutschland im Jahr 2009 lediglich 1,64 % betrug und damit vergleichsweise gering war. Eine wesentliche Beeinträchtigung des nationalen Güterkraftverkehrsmarktes durch die Kabotage ist daher derzeit nicht festzustellen. Seitens des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes werden allerdings zunehmend Befürchtungen geäußert, dass durch den wirtschaftlichen Aufschwung der Wettbewerb mit mittel- und osteuropäischen Unternehmen wieder zunehmen werde. Bei anziehenden Transportpreisen dürfte der deutsche Markt für mittel- und osteuropäische Unternehmen schnell an Attraktivität gewinnen. Eine sich abzeichnende Kapazitätsknappheit bei deutschen Unternehmen könnte diese Entwicklung noch begünstigen.

Bisher keine signifikante Wettbewerbsverschärfung

Darüber hinaus berichteten die in die Marktbeobachtung einbezogenen Verkehrsexperten über folgende tendenzielle Entwicklungen:

Tendenzielle Entwicklungen

- Mittel- und osteuropäische Unternehmen wenden sich bei der Auftragsvergabe in erster Linie an große Speditionsbetriebe oder nutzen Frachtenbörsen. Darüber hinaus erhalten sie Aufträge direkt von der verladenden Wirtschaft. Die Verladeunternehmen verfügen in diesen Fällen in der Regel über eine eigene Speditions-/Logistikabteilung und schreiben die Transporte in Eigenregie aus.
- Das Preisniveau der polnischen und tschechischen Unternehmen nähert sich zunehmend dem Niveau der deutschen Unternehmen an, was im weiteren Verlauf zu einer Verbesserung der Wettbewerbssituation deutscher Unternehmen führen dürfte.
- Seit der EU-Osterweiterung habe nach Aussagen mehrerer Beteiligter eine erste Marktvereinigung in den jungen Mitgliedstaaten stattgefunden. Dies habe zur Folge, dass im grenzüberschreitenden Verkehr nicht mehr „um jeden Preis“ gefahren werde.

- Spediteure, die mittel- und osteuropäische Frachtführer mit Kabotageverkehren beauftragen, berichteten, dass zahlreiche mittel- und osteuropäische Transportunternehmer, die Beförderungen innerhalb Deutschlands anbieten, keine Güterschaden-Haftpflichtversicherung nach § 7a GüKG abgeschlossen hätten. Ursächlich seien u. a. die hiermit verbundenen Kosten.
- Positiv bewerteten zahlreiche befragte Transportunternehmer die gültige EU-Regelung zur Zeitweiligkeit der Kabotage. Sie sehen hierin eine gewisse Schutzmaßnahme für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe gegenüber mittel- und osteuropäischen Unternehmen, die regelmäßig über kostenbedingte Wettbewerbsvorteile verfügen.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Der konjunkturelle Aufschwung hatte auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt in der ersten Jahreshälfte 2010 keine Entgelterhöhungen auf breiter Front zur Folge. Im Bereich der Vertragsfrachten berichteten Transportunternehmen von einer Stagnation der Preise auf dem niedrigen Niveau des Jahres 2009. Demnach versuchten die Auftraggeber, das bestehende niedrige Entgeltniveau so lange wie möglich beizubehalten. Bei den zum Jahreswechsel 2009/2010 ausgehandelten Vereinbarungen wurden nach Kenntnis des Bundesamtes seitens der Transportunternehmen häufig noch preisliche Zugeständnisse gemacht, um Auftraggeber halten zu können. Die Entwicklung der Vertragsfrachten spiegelt der Index des Statistischen Bundesamtes für Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr wider. Er lag im 1. Quartal 2010 mit 103,2 (Jahr 2006 = 100) nochmals leicht unter dem Wert des 4. Quartals 2009, in dem der Index 103,5 erreichte.⁴

Vertragsfrachten

In den Frühjahrs- und Sommermonaten konnten Transportunternehmen vereinzelt Erhöhungen der Vertragsfrachten durchsetzen, die allerdings den Rückgang aus dem Jahr 2009 nicht ausgleichen konnten. Der Index für Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr stieg dementsprechend im 2. Quartal 2010 auf 104,2 Punkte. Der leichte Anstieg der Entgelte zeigte sich sowohl auf dem nationalen als auch dem grenzüberschreitenden Güterverkehrsmarkt. Nach wie vor kann eine anhaltende Tendenz von Seiten der Transport- und Speditionsunternehmen zur Vereinbarung von Dieselpreisgleitklauseln mit Auftraggebern festgestellt werden. Nach Aussage von Transportunternehmen dominierten im 1. Halbjahr 2010 auf Grund der sich schnell verändernden Marktbedingungen mittel- und kurzfristige Vertragslaufzeiten. Diese Entwicklung führt generell zu häufigeren Ausschreibungen bzw. Neuverhandlungen.

⁴ Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2010.

Da die Vergabe von kurzfristigen Beförderungsaufträgen auf dem Spotmarkt zu tagesaktuellen Marktkonditionen erfolgt, konnten die Tagesfrachten - im Gegensatz zu den Vertragsfrachten - dem Anstieg der Laderaumnachfrage zeitnah folgen. Seit dem Frühjahr 2010 lagen die Tagesfrachten nach Unternehmensangaben durchschnittlich um 10 %, mitunter sogar bis zu 30 % über denen des 1. Halbjahres 2009. Das Niveau des Jahres 2008 wurde jedoch noch nicht erreicht.

Tagesfrachten

Etwa seit Mitte des Jahres haben sich die Kräfteverhältnisse zwischen den Akteuren auf dem Güterverkehrsmarkt angesichts steigender Beförderungsmengen und in Teilen bereits bestehender Kapazitätsengpässe verschoben. Die Verhandlungsposition der Transportwirtschaft gegenüber ihren Auftraggebern hat sich deutlich verbessert, so dass eine zunehmende Anzahl von Transport- und Speditionsunternehmen die aktuelle Angebots- und Nachfragesituation zu Preisanpassungen nutzen kann. Bis Ende dieses Jahres streben fast alle Transportunternehmen eine Erhöhung der (Vertrags-)Frachten an, zumeist im Rahmen von kundenindividuellen Preisanpassungen. Dem kommt aufgrund der gestiegenen Kraftstoffpreise vor allem bei solchen Unternehmen hohe Bedeutung zu, die Vertragsverhältnisse ohne Dieselpreisgleitklauseln eingegangen waren.

Anziehende Frachten noch in diesem Jahr

3.2.2 Kosten

Nachdem die Kostenentwicklung im vergangenen Jahr moderat verlief, ist das Gesamtkostenniveau der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen im bisherigen Verlauf des Jahres 2010 wieder gestiegen. Ursächlich waren primär die höheren Preise für Dieseldieselkraftstoff. Diese lagen im bisherigen Jahresverlauf stets über dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate. Die Dieseldieselkraftstoffpreise stiegen von knapp 0,91 € pro Liter im Januar 2010 kontinuierlich auf knapp 1 € pro Liter im Mai 2010 und lagen damit um annähernd 20 % über dem vergleichsweise günstigeren Vorjahresniveau. Seitdem gab das Preisniveau nur geringfügig nach. Transporteure mit vereinbarten Dieselfloatern legten bei Marktgesprächen des Bundesamtes vielfach dar, dass Anpassungen an höhere Dieseldieselkraftstoffkosten zumeist nur mit Verzögerungen umgesetzt, die meisten Auftraggeber Preissenkungen jedoch unmittelbar einfordern würden. Trotz steigender Preise für mineralischen Diesel zeichnet sich derzeit keine Trendumkehr zurück zu Biokraftstoffen der 1. Generation ab. Nur vereinzelt stellten Transportunternehmen die Betankung wieder auf alternative Kraftstoffe um.

Kraftstoffkosten

Ebenfalls verteuert haben sich Investitionen in den Fuhrpark, nachdem die Preise für neue Lkw bei marktführenden Herstellern wieder angezogen haben. Ferner haben sich Marktgesprächen zufolge im Verlauf dieses Jahres vielfach die Reparatur-, Wartungs- und Ersatzteilkosten erhöht. Vor allem wurden gestiegene Reifenpreise für Lkw genannt - einerseits wegen Produktionsengpässen in Folge der Pkw-Umweltprämie sowie krisenbedingt zurückgefahrener Bevorratung, andererseits aufgrund technischer Innovationen (Leichtlaufreifen). Die höhere Nachfrage nach Leichtlaufreifen steht u. a. damit in Zu-

Fuhrparkbezogene Kosten

sammenhang, dass deren Einsatz im Rahmen des „De-minimis“-Programms gefördert wird.

Die bereits im letzten Jahr bei einem Teil der Auftraggeber zu beobachtende Verfahrensweise, die Maut - unabhängig von der tatsächlichen Schadstoffklasse der eingesetzten Lkw - nur nach den Mautsätzen für Euro V-Fahrzeuge zu vergüten, hat sich weiter verfestigt. Dass die Mautsätze für Euro III-Fahrzeuge unverändert bleiben sollen, wurde seitens des Güterkraftverkehrsgewerbes als positive Entscheidung der Politik gewürdigt.

In der Krise war gängiger Handlungsstrang vieler Transportunternehmen, gutes und zuverlässiges Fahrpersonal möglichst im Betrieb zu halten. Im Laufe dieses Jahres haben die meisten Unternehmen die im Krisenjahr 2009 vorgenommenen Kürzungen von Zuschlägen und Sonderzahlungen wieder zurückgenommen. Gut qualifiziertes Fahrpersonal wird teilweise wieder gesucht und ggf. auch zu tendenziell höheren Löhnen mit befristeten Arbeitsverträgen eingestellt. Positiv herauszustellen ist, dass die Zahl der Fahrerschulungen zunimmt, vor allem von Eco-Trainings. Neben Initiativen, die Kraftfahrer nachhaltig zu einer Ressourcen schonenden Fahrweise zu animieren, hängt dies auch mit Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes zusammen. Letzteres geschieht häufig unter Nutzung von Mitteln aus dem Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“.

Fahrpersonal-
kosten

Zusätzliche Finanzierungskosten entstanden nicht wenigen Unternehmen durch die Erhöhung des Kontokorrentkreditrahmens. Mit ursächlich ist die seit der Wirtschaftskrise häufiger zu beobachtende Ausschöpfung und zum Teil erhebliche Ausweitung von Zahlungszielen durch Frachtzahler. Ferner thematisierten Transporteure bei Marktgesprächen vermehrt längere Stand- und Wartezeiten als Kostentreiber, da manche Absender und Empfänger aufgrund der schwachen Auftragslage im letzten Jahr ihr Be- bzw. Entladepersonal reduziert und bislang zum Teil nicht wieder ausreichend aufgestockt hätten. Transportunternehmen, die sich im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Österreich, der tschechischen Republik oder der Schweiz engagierten, waren zudem von der Erhöhung der dortigen Maut bzw. der lastabhängigen Schwerverkehrsabgabe betroffen.

Weitere
Kostentreiber

Weiterhin schöpfen die Transportunternehmen alle Möglichkeiten aus, um ihre Kosten zu reduzieren und gleichzeitig die Basiskunden für das Kerngeschäft zu binden. Da das 1. Quartal 2010 noch sehr schlecht verlief, nahm zu dieser Zeit noch ein Teil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen Fuhrparkreduzierungen nebst dem entsprechenden Abbau von Fahrpersonal vor. Trotz branchenübergreifend wieder anziehender Konjunktur reduzierte selbst im weiteren Jahresverlauf noch ein kleinerer Teil der Transportunternehmen den Eigenfuhrpark, verlagerte Beförderungen auf Subunternehmen und nutzte das gestiegene Güteraufkommen dazu, die Sendungs- und Kundenstrukturen für die selbst durchgeführten Beförderungen zu optimieren. Neben den Bestrebungen zur optimalen Kapazitätsauslastung spielte hierbei das niedrige Entgelt-

Kostensenkungs-
maßnahmen

veau eine wesentliche Rolle. Zur Optimierung des Fuhrparkeinsatzes nahmen Investitionen in Telematiksysteme sowie die Modernisierung oder Erweiterung der IT-Unterstützung deutlichen zu.

3.2.3 Ertragslage

Zu Beginn des Jahres wurde die wirtschaftliche Situation eines sehr hohen Anteils der Transportunternehmen noch massiv durch die Wirtschaftskrise belastet. Die Mehrzahl der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen beklagte im 1. Quartal 2010 eine Verschlechterung ihrer Ertragslage im Vergleich zum entsprechenden - ohnehin schlechten - Vorjahreszeitraum.

Wirtschaftskrise
belastet Betriebs-
ergebnisse

Insbesondere Transportunternehmer, die ausschließlich die reine Beförderungsleistung erbringen, legten bei Marktgesprächen zum Teil dar, dass sie im letzten Jahr nicht nur ihre finanziellen Reserven aufbrauchten, sondern vielfach auch erhebliche private Mittel einbringen mussten, um ihr Unternehmen durch die Krise zu bringen. Reine Transportdienstleister artikulierten bei Marktgesprächen vermehrt, dringend Liquiditätsreserven zu benötigen, um den laufenden Geschäftsbetrieb aufrecht erhalten zu können. Die Situationsbeschreibung dieser Unternehmen deckt sich mit der Entwicklung der Insolvenzen, die im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 unverändert auf vergleichsweise hohem Niveau blieben. Demgegenüber positiver stellte sich die Lage für Unternehmen dar, die ihr Dienstleistungsangebot bereits vor Jahren diversifiziert hatten und Verluste im Transportbereich teilweise durch Erträge aus anderen Unternehmenssparten kompensieren konnten. Diese Unternehmen konnten nach Erkenntnissen des Bundesamtes mehrheitlich zwar keine größeren Gewinne erzielen, sie verbuchten aber auch keine hohen Verluste.

Ab dem 2. Quartal 2010 wirkte sich die Konjunktorentwicklung positiv auf die Ertragslage der Güterkraftverkehrsunternehmen aus. Seitdem berichtet ein zunehmender Anteil der Unternehmen über eine verbesserte Ertragslage gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Hierbei ist allerdings der Basiseffekt aus dem Krisenjahr 2009 zu berücksichtigen. Einen entscheidenden Beitrag hierzu lieferte die verbesserte Auslastung und damit effizientere Nutzung des eingesetzten Fuhrparks, flankiert durch Kostensenkungsmaßnahmen und Konsolidierungsprozesse. Letzteres bedeutete u. a. die Verlagerung von Beförderungen auf Unterfrachtführer sowie die Aufgabe von unrentablen Verkehren. Gesprächspartner des Bundesamtes wiesen darauf hin, dass die gestiegenen Dieselpreise das Transportgewerbe zusätzlich belasteten und mangels zeitnaher, entsprechender Anpassung der Beförderungsentgelte eine signifikante Verbesserung der Ertragslage zumeist verhinderten.

3.2.4 Investitionen

Der krisenbedingte, teils massive Abbau oder zumindest die vorübergehende Stilllegung von Fuhrparkkapazitäten setzte sich im 1. Quartal 2010 zunächst noch weiter fort. Davon betroffen waren insbesondere Euro III-Fahrzeuge. Fernverkehrsunternehmen hatten vor allem Euro III-Fahrzeuge abgemeldet oder stillgelegt, sofern sie diese nicht mautfrei im Nahverkehr einsetzen konnten. Regionalverkehr betreibende Unternehmen weisen strukturell noch einen hohen Anteil an Euro III-Fahrzeugen auf, da im Regionalverkehr zumeist geringere Jahresfahrleistungen erbracht, überproportional viele Lkw mit Sonderaufbauten bzw. Spezialfahrzeuge eingesetzt und solche Lkw daher überdurchschnittlich lange im Fuhrpark gehalten werden.

Ersatzinvestitionen in den Fuhrpark erholen sich seit dem 2. Q. 2010

Mit der anspringenden Konjunktur änderte sich das Bild zusehends. Seitdem steigt der Anteil der Transportunternehmen, der dem Markt - im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum - eine höhere Laderaumkapazität zur Verfügung stellt. Dieser im Grunde positive Trend ist jedoch in Bezug auf den Kauf neuer Fuhrparkkapazitäten zu relativieren. Zunächst wurden vorübergehend stillgelegte Lkw reaktiviert und wieder in Betrieb genommen. Insbesondere Fernverkehrsunternehmen ersetzen vorzeitig, d. h. erheblich schneller, als es normalerweise nach den geplanten Ersatzbeschaffungszyklen zu erwarten war, so weit wie möglich ihre Euro III-Fahrzeuge durch Euro V-Fahrzeuge. Die meisten Transportunternehmen nahmen bei Erweiterungsinvestitionen im bisherigen Jahresverlauf eine äußerst vorsichtige Haltung ein. Nicht wenige, die ihren Fuhrpark erweiterten, um im Aufschwung ihre wichtige Kundschaft mit stark wachsendem Güteraufkommen hinreichend zu bedienen, haben anstatt neuer Lkw gute gebrauchte Euro V-Fahrzeuge gekauft. Vorwiegend große sowie finanziell gut aufgestellte Unternehmen können es sich eher leisten, ihren Fuhrpark durchgängig auf dem technisch neuesten Stand zu halten. Ferner hat ein großer Teil der Unternehmen seinen Fuhrpark durch Mietfahrzeuge mit möglichst kurzen Laufzeiten und noch zu günstigen Konditionen aufgestockt, um flexibel zu bleiben und sich ggf. von diesen Kapazitäten schnell wieder trennen zu können.

Insgesamt steht die Investitionstätigkeit der Güterkraftverkehrsunternehmen derzeit noch stark unter dem Einfluss der jüngsten Wirtschaftskrise. Sie ist von erheblichen Unsicherheiten der Marktteilnehmer über die Nachhaltigkeit des Aufschwungs, die Verlässlichkeit der wirtschafts- und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sowie die künftige Entwicklung der Beförderungsentgelte geprägt. Die vorgenannten Aspekte bestätigen sich darin, dass bei den in die Marktbeobachtung einbezogenen Transportunternehmen eine dominierende und obendrein wieder zunehmende Zurückhaltung hinsichtlich beabsichtigter Erweiterungsinvestitionen im nächsten Quartal herrscht. Bei Ersatzinvestitionen hellt sich das Investitionsklima durch strukturelle Sonderfaktoren hingegen beschleunigt auf. So plant fast jedes dritte befragte Unternehmen bis zum Ende dieses Jahres noch Ersatzinvestitionen in Lkw mit einer besseren Schadstoffklasse. Stärker ausgeprägt zeigt

Erhebliche Zurückhaltung bei Erweiterungsinvestitionen

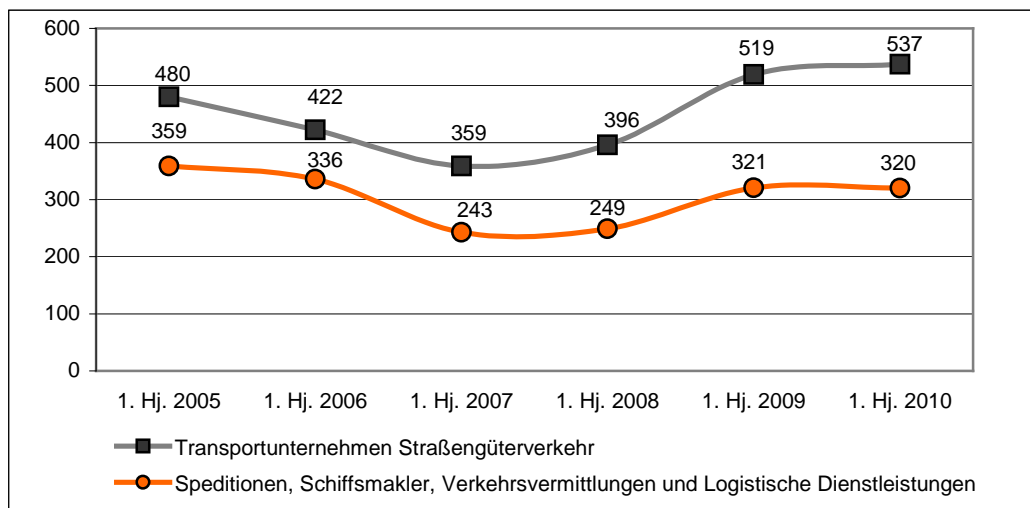
sich der anhaltende Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks, dem Lkw-Hersteller durch eine zunehmende Schaffung sowie Stärkung eigener Vermietgesellschaften mit entsprechenden Vertragsgestaltungen Rechnung tragen.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland nahm im 1. Halbjahr 2010 nochmals leicht zu. Gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 erhöhte sie sich um 2,0 % auf insgesamt 16.468 Verfahren. Im Bereich des Straßengüterverkehrs waren die Folgen der Wirtschaftskrise ebenfalls noch deutlich erkennbar. Die Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) stiegen um 3,5 % auf 537 und lagen damit über der allgemeinen Steigerungsrate der Insolvenzen. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark blieb die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vergleichszeitraum nahezu unverändert. Sie ging um 0,3 % auf 320 zurück (siehe Schaubild 7). Die Anzahl der von Insolvenzen betroffenen Beschäftigten bei Transportunternehmen und Speditionen ging im 1. Halbjahr 2010 mit 4.227 Beschäftigten um 25 % zurück, da Insolvenzen großer Transport- und Logistikunternehmen, wie sie noch im Jahr 2009 zu beobachten waren, ausblieben. Das Gros des Insolvenzgeschehens spielte sich im Mittelstand ab.

Insolvenzverfahren

Schaubild 7: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den ersten Halbjahren der Jahre 2005 bis 2010



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der Wirtschaftsbereich Transport und Logistik weist weiterhin ein fast doppelt so hohes Insolvenzrisiko auf wie der Durchschnitt aller Branchen. Im Mittel aller Wirtschaftsbereiche lag die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) im 1. Halbjahr 2010 bei 234 je 10.000 aktive Unternehmen. Im Bereich Verkehr und Logistik erhöhte sich die ohnehin schon sehr hohe Quote von 418 im 2. Halbjahr 2009 auf 431 insolvenzgefährdete Betriebe je 10.000 aktive Un-

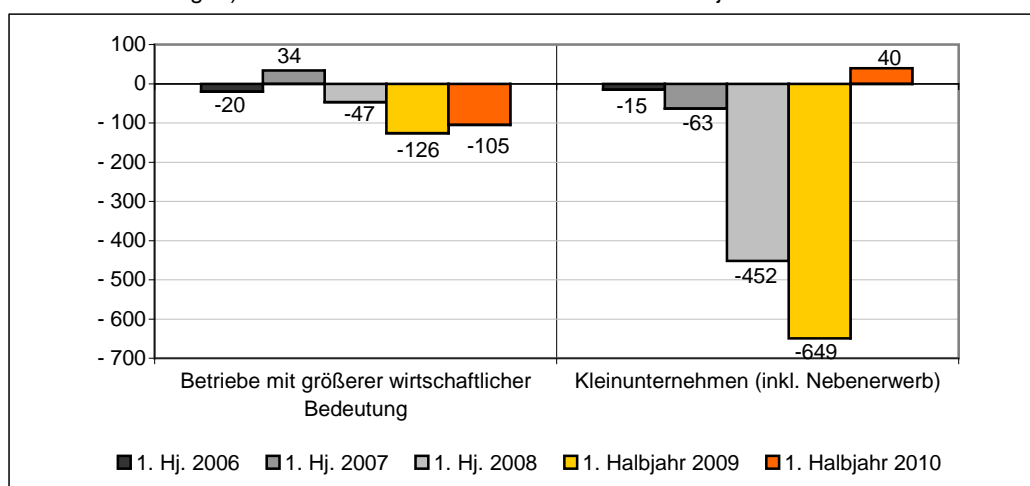
Insolvenzrisiko fast doppelt so hoch wie im Durchschnitt aller Branchen

ternehmen im 1. Halbjahr 2010.⁵ Ein Hauptproblem für Unternehmen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft ist die schlechte Zahlungsmoral. Durch eine schleppende Zahlungsweise der Kunden können selbst im Wirtschaftsaufschwung Liquiditätsengpässe entstehen, die eine Unternehmenskrise zur Folge haben.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Insbesondere Kleinunternehmen stellen häufig den Betrieb ein, ohne ein Insolvenzverfahren zu eröffnen. Der Gründungssaldo im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ entwickelte sich im 1. Halbjahr 2010 bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung und bei Kleinunternehmen unterschiedlich.⁶ Bei Kleinunternehmen (Unternehmen ohne beschäftigte Angestellte) lag der Gründungssaldo im positiven Bereich, da sich die Zahl der Neugründung im 1. Halbjahr 2010 um 6 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 erhöhte. Die Aussicht auf eine sich abzeichnende positive konjunkturelle Entwicklung nahmen Unternehmensgründer ohne Angestellte zum Anlass, wieder vermehrt in den Transportmarkt einzusteigen. Parallel dazu ging die Anzahl der Betriebsaufgaben bei Kleinunternehmen deutlich zurück (-9 %). Bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung lag der Gründungssaldo dagegen noch im negativen Bereich. Hier gingen die Unternehmensgründungen im 1. Halbjahr 2010 nochmals um 4 % zurück. Die Betriebsaufgaben sanken ebenfalls (-5 %). Nach den bereits veröffentlichten Insolvenzzahlen zeichnet sich seit den Monaten Juni bzw. Juli 2010 eine positive Entwicklung für die Unternehmen der Verkehrs- und Logistikbranche ab.

Gewerbean- und
-abmeldungen

Schaubild 8: Gründungssaldo (Neugründungen/Anmeldungen – Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr in den ersten Halbjahren der Jahre 2006 bis 2010



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1

⁵ Insolvenzen, Neugründungen und Löschungen, 2. Quartal 2010; Verband der Vereine Creditreform e. V.; August 2010.

⁶ Saldo aus Neugründung / Anmeldungen und Betriebsaufgaben / Abmeldungen in den Handels- und Gewereregistern.

3.3 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Eine zunehmende Anzahl von Güterkraftverkehrsunternehmen klagt seit geraumer Zeit über lange Warte- und Standzeiten an Laderampen. Diese treten sowohl an Be- und Entladestellen bei Industrie- und Handelsunternehmen als auch beim Zu- und Ablauf der Lkw im Verkehr mit Seehäfen und Flughäfen auf. Die Probleme haben während der Wirtschaftskrise aufgrund von Personalkürzungen bei den Verladern bzw. Empfängern zum Teil noch zugenommen. Mit Beginn des Wirtschaftsaufschwungs wurde hier das Personal nur zögernd aufgestockt.

Situation an den Laderampen

Die Wettbewerbsfähigkeit und der wirtschaftliche Erfolg der meisten deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen steht und fällt mit einer effizienten Fahrzeugdisposition. Der optimalen Auslastung und der Maximierung der Einsatzzeiten der Fahrzeuge wird daher von den Unternehmen hohe Priorität beigemessen. Die langen Stand- und Wartezeiten haben für die Transportunternehmen eine geringe Produktivität der eingesetzten Fahrzeuge und entsprechend geringere Umsätze zur Folge. Bei den Fahrern führen die Verzögerungen häufig zu einem hohen Zeit- und Termindruck, da die Wartezeiten die eigentliche Tätigkeit des Kraftfahrers, nämlich die des Fahrens, deutlich verkürzen und diese Zeiten vielfach für die termingerechte Ausführung des Anschlussauftrages „fehlen“.

Allerdings nehmen die Aktivitäten zur Reduzierung bzw. Vermeidung der Wartezeiten an den Lade- und Abladestellen zu. So sollen örtlich durch die Einrichtung von Anliefer- und Abholzeitfenstern die Abläufe an den Laderampen optimiert werden.

Seit einiger Zeit wird von einem Teil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Gesprächspartner vermehrt darüber berichtet, dass die Sendungsgrößen der Industrie- und Handelsunternehmen abnehmen. Die krisenbedingten Nachfrageeinbrüche im vergangenen Jahr hätten diese Entwicklung, die nicht zuletzt aufgrund der reduzierten Lagerhaltung durch Just-in-time-Verkehre bereits seit Jahren zu beobachten ist, weiter verstärkt. Was früher eine Komplettladung gewesen sei, werde nach Aussagen von Transportunternehmern heute häufig als Teilladung bzw. Stückgut transportiert. Diese Entwicklung werde begleitet von immer kurzfristigeren Bestell- und Lieferintervallen der Industrie- und Handelsunternehmen, ferner durch die Erweiterung der Absatzkanäle durch den stark zunehmenden Internethandel.

Verändertes Bestell- und Lieferverhalten

Während in der Vergangenheit in vielen Wirtschaftsbereichen klare saisonale Schwankungen zu verzeichnen waren, sind die Märkte heute vielfach wesentlich schnelllebiger und volatiler. Dies ist u. a. auf kürzere Produktlebenszyklen zurückzuführen (z. B. im Bereich der Textilwirtschaft oder in Produktbereichen, in denen IT-Komponenten verarbeitet werden). Aufgrund der skizzierten Entwicklungen steigen die Anforderungen und damit die Herausforderungen für die Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen. So müssen sich diese auf die schnellen Veränderungen des Marktes einstellen und entspre-

chende betriebliche Planungen vornehmen. Die kurzfristigere Planung mit nur geringen Vorlaufzeiten erfordert eine zunehmende Flexibilität und Schnelligkeit, bei steigender Kostenbelastung.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Entsprechend den Angaben des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2010 insgesamt rund 173,9 Mio. t Güter auf der Schiene befördert. Nach den Aufkommensrückgängen angesichts der Wirtschafts- und Finanzkrise bedeutet dies eine Aufkommenssteigerung um rund 26,6 Mio. t bzw. 18,1 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr. Ebenfalls positiv entwickelte sich im selben Zeitraum die Beförderungsleistung, sie erhöhte sich um 6,4 Mrd. tkm bzw. 13,8 % auf 52,5 Mrd. tkm. Die Aufkommens- und Leistungssteigerungen zeigten sich auf allen Hauptverkehrsverbindungen, wobei der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Empfang am stärksten profitieren konnten. Das zu verzeichnende Wachstum resultierte insbesondere aus einer deutlich positiven Entwicklung bei den Montangütern, welche im Vorjahr konjunkturell bedingt noch die stärksten Rückgänge zu verzeichnen hatten. Ebenfalls positiv verlief die Aufkommens- und Leistungsentwicklung beim Transport chemischer Erzeugnisse sowie im Bereich der Halb- und Fertigwaren. Letzteres wirkte sich insbesondere auf den kombinierten Verkehr positiv aus (+8,7 %). Die durchschnittliche Transportweite hat sich im 1. Halbjahr 2010 mit rund 301,8 km gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr (313,2 km) deutlich reduziert.

Mengen- und Leistungsentwicklung

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsrelationen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum die folgenden Entwicklungen:

Hauptverkehrsrelationen

Tabelle 5: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj 2009	1. Hj 2010		1. Hj 2009	1. Hj 2010	
Binnenverkehr	97,3	116,8	20,1	22,9	26,0	13,3
Versand ins Ausland	20,3	22,1	8,7	9,2	10,2	11,1
Empfang aus dem Ausland	22,0	26,7	21,5	9,0	10,7	18,9
Durchgangsverkehr	7,7	8,4	8,1	5,0	5,7	12,1
Insgesamt	147,3	173,9	18,1	46,1	52,5	13,8

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

Der Binnenverkehr mit dem bedeutendsten Mengenanteil am Beförderungsaufkommen (116,8 Mio. t) verzeichnete im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 ein deutliches Aufkommenswachstum von 20,1 % (+19,5 Mio. t) und erreichte somit wieder nahezu das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 (118,4 Mio. t). Mit einer Zunahme von 13,3 % (+3,1 Mrd. tkm) entwickelte sich die Beförderungsleistung im Inland im Vergleichszeitraum ebenfalls positiv. Sie lag mit rund 26,0 Mrd. tkm annähernd auf dem Niveau von 2007. Mit Ausnahme von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie von Nahrungs- und Futtermitteln verzeichneten im innerdeutschen Verkehr sämtliche Güterabteilungen eine positive Aufkommensentwicklung. Ein herausragendes Mengenwachstum mit insgesamt 15,5 Mio. t (+41,7 %) konnte bei den Montangütern festgestellt werden. Beim Transport von Fahrzeugen erhöhte sich das Aufkommen um 1,0 Mio. t, was einer Steigerungsrate von 51,8 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum entspricht. Neben konjunkturellen Effekten dürften für die beschriebene Entwicklung beim Transport von Fahrzeugen die verstärkten Bestrebungen einiger Automobillogistiker verantwortlich zeichnen, den Schienenverkehr stärker in die Transportabläufe zu integrieren.

Binnenverkehr
mit deutlichem
Wachstum

Mit einem Beförderungsaufkommen von 22,1 Mio. t beim Versand ins Ausland und 26,7 Mio. t beim Empfang aus dem Ausland wurden im 1. Halbjahr 2010 grenzüberschreitend rund 8,7 % (+1,8 Mio. t) bzw. 21,5 % (+4,7 Mio. t) mehr Güter auf der Schiene befördert als im entsprechenden Vorjahreshalbjahr. Die Einfuhrmengen entwickelten sich dabei wesentlich dynamischer als die Ausfuhren, was insbesondere einer deutlichen Aufkommenssteigerung der empfangenen Montangütermenge (insgesamt +2,9 Mio. t) geschuldet war. Darüber hinaus zeigte sich auf beiden Relationen ein bedeutendes Mengenwachstum bei besonderen Transportgütern (Versand: +1,1 Mio. t; Empfang: +1,3 Mio. t). Die Verkehrsleistung erhöhte sich gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 um 11,1 % (Versand) bzw. 18,9 % (Empfang).

Grenzüberschreitender
Verkehr

Bei einer Betrachtung der Wechselverkehre zwischen Deutschland und den zehn im grenzüberschreitenden Güterverkehr aufkommensstärksten Staaten zeigten sich mit Ausnahme Ungarns und der Schweiz Beförderungszuwächse. Das im bilateralen Verkehr beförderte Gesamtaufkommen konnte im 1. Halbjahr 2010 bei der Mehrzahl der betrachteten Staaten gesteigert werden und bewegte sich zwischen 14,8 % und 33,1 % über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreshalbjahres. Lediglich bei den Verkehren mit Ungarn (-8,9 %) und der Schweiz (-0,8 %) waren Aufkommensrückgänge bei der Gesamttransportmenge zu beobachten. Während sich die Aufkommensrückgänge bei den Ungarnverkehren ausschließlich beim grenzüberschreitenden Empfang zeigten (-18,3 %), reduzierte sich bei den Schweizverkehren ausschließlich der grenzüberschreitende Versand (-3,7 %).

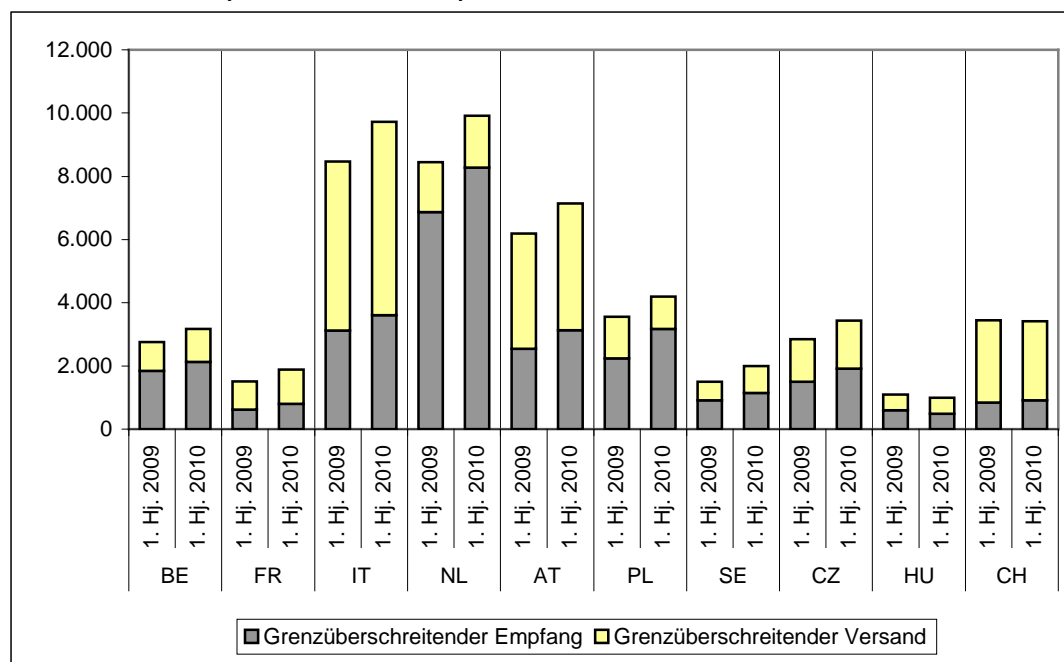
Zweistellige
Aufkommens-
zuwächse
überwiegen

Ähnlich wie beim grenzüberschreitenden Versand konnten die Aufkommens- und Leistungssteigerungen in Höhe von 8,1 % (+0,7 Mio. t) bzw. 12,1 % (+0,7 Mrd. tkm) bei den

Durchgangs-
verkehre

Durchgangsverkehren nicht annähernd die krisenbedingten Rückgänge des Vorjahres ausgleichen. Die größten absoluten Aufkommenssteigerungen (+0,5 Mio. t) verbuchten besondere Transportgüter auf sich, welche mit 4,8 Mio. t auf dieser Hauptverkehrsverbindung den mengenmäßig bedeutendsten Anteil der Güter stellten.

Schaubild 9: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2009 und 1. Halbjahr 2010 in 1.000 t



Anmerkung: Belgien (BE), Frankreich (FR), Italien (IT), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Schweden (SE), Tschechien (CZ), Ungarn (HU), Schweiz (CH).

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

Bis zum Jahr 2008 konnte der Schienengüterverkehr vor dem Hintergrund einer zunehmend arbeitsteiligen Weltwirtschaft insbesondere von einem überproportionalen Anstieg des Seehafen-Hinterlandverkehrs profitieren. Im 1. Halbjahr 2009 reduzierte sich das Aufkommen im Seehafenverkehr gegenüber dem 1. Halbjahr 2008 (55,3 Mio. t) um rund 21,7 % auf 43,3 Mio. t. Im 1. Halbjahr 2010 kehrte sich diese Situation um, so dass aufgrund einer Aufkommenssteigerung von 17,6 % wieder rund 50,9 Mio. t im Verkehr zwischen den Seehäfen und den Hinterlandregionen im In- und Ausland transportiert wurden. Neben deutlichen Aufkommenssteigerungen im nationalen Seehafenverkehr (+18,6 %) entwickelten sich in dieser Zeit auch die Verkehre zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen deutlich positiv (+23,8 %). Während sich bei den grenzüberschreitenden Verkehren mit den deutschen Seehäfen die Transportmengen in Richtung der Seehäfen (+32,1 %) wesentlich dynamischer entwickelten als die ins Hinterland gerichteten Verkehre (+14,3 %), konnten im nationalen Seehafenverkehr die ins Hinterland gerichteten Verkehre (+21,2 %) stärker an den Aufkommenssteigerungen partizipieren als die auf die Seehäfen gerichteten Verkehre (+16,1 %).

Anteile des Seehafen-hinterland-verkehrs

Bei den seehafengerichteten Verkehren verzeichneten die Verkehre mit dem Seehafen Bremen sowohl prozentual (+30,8 %) als auch absolut (+1,3 Mio. t) das höchste Auf-

Unterschiedliche Entwicklungen in den Seehäfen

kommenswachstum. Während das Gesamtaufkommen bei den Verkehren mit dem Seehafen Antwerpen gegenüber dem Vorjahreshalbjahr nahezu stagnierte, konnten die Seehäfen Hamburg (+11,3 %; +1,0 Mio. t), Rotterdam (+7,2 %; +0,13 Mio. t) und Amsterdam (+18,1 %; +0,03 Mio. t) in unterschiedlich starkem Maße vom konjunkturellen Aufschwung profitieren. Bei den hinterlandgerichteten Verkehren verzeichnete der Hamburger Hafen mit 2,5 Mio. t das größte absolute Aufkommenswachstum (+25,3 %). Der Anteil der Seehafenverkehre am Aufkommen der jeweiligen Hauptverkehrsrelationen hat sich im 1. Halbjahr 2010 nur geringfügig verändert. Beim Binnenverkehr lag der Anteil der Seehafenverkehre bei rund 24,5 % (2009: 24,9 %), beim grenzüberschreitenden Verkehr bei rund 36,7 % (2009: 35,6 %). Am Durchgangsverkehr hatten die Verkehre mit Quelle bzw. Ziel in den ARA-Häfen einen Anteil von 49,6 % (2009: 53,2 %).

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

An den beschriebenen Aufkommenssteigerungen im 1. Halbjahr 2010 konnte neben den bundeseigenen Eisenbahnen auch die Mehrzahl der nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen partizipieren. Lediglich einzelne Unternehmen berichteten von stagnierenden bzw. rückläufigen Aufkommensmengen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreshalbjahr. Letztere wurden insbesondere witterungsbedingten Einflüssen zu Beginn des Jahres zugeschrieben. Während die Eisenbahnunternehmen in einzelnen Branchen bereits im März 2010 eine deutliche Verbesserung der Beschäftigungslage verzeichnen konnten, berichteten sie ab Mai branchenübergreifend von einer positiven Entwicklung. Generell hat sich dabei der Auslastungsgrad der Transporte verbessert, lediglich im Falle von Frequenzerhöhungen berichteten die Eisenbahnverkehrsunternehmen von einer anfangs reduzierten Auslastung.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Überwiegend optimistisch schätzten die Eisenbahnverkehrsunternehmen die weiteren Aussichten bis zur Jahreswende ein, so dass erste Befürchtungen hinsichtlich einer Verstärkung der in den Bereichen Personal und Fuhrpark bereits vereinzelt wieder spürbaren Ressourcenverknappung laut wurden. Daneben befürchteten die Unternehmen, dass es bei einem anhaltenden Aufkommens- und Leistungswachstum erneut zu Engpässen im Bereich der Infrastruktur kommen könnte, sowohl im Zusammenhang mit aktuellen bzw. innerhalb der nächsten Monate terminierten Baumaßnahmen als auch aufgrund von wieder zunehmenden Nutzungskonflikten mit dem Personenverkehr. Ein zusätzliches Gewicht erhalten die Aussagen der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Meldung der DB Netz AG, wonach sich im Rahmen des Trassenanmeldeverfahrens für das Fahrplanjahr 2011 die Zahl der Netzfahrplantrassen um insgesamt 7 % erhöht hat.⁷ Während die Anmeldungen beim Personenverkehr dabei um mehr als 10 % zunahmen, blieb die Anzahl der angemeldeten Netzfahrplantrassen im Bereich Güterverkehr um 6 % hinter dem Vorjahreswert zurück. Neben der zu Beginn des Jahres noch bestehenden Unsi-

Wachstum trotz rückläufiger Trassenanmeldungen

⁷ Vgl. www.deutschebahn.com

cherheit bezüglich der weiteren Aufkommensentwicklung – die Anmeldefrist für die Beantragung der Fahrplantrassen endete bereits im April – spiegelt sich im Rückgang der für den Schienengüterverkehr angemeldeten Netzfahrplantrassen auch das zunehmende Kundenbedürfnis nach flexiblen und kurzfristigen Transportangeboten wider.

Der im vergangenen Jahr noch deutlich spürbare Wettbewerbsdruck hat im Jahresverlauf aufgrund der allgemein ansteigenden Nachfragesituation sowohl im inter- als auch im intramodalen Wettbewerb etwas nachgelassen. Lediglich bei reinen Traktionsleistungen sowie Neuausschreibungen verzeichneten die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen anhaltenden Wettbewerbsdruck durch den Marktführer sowie durch neu aufgestellte Marktteilnehmer und den Straßengüterverkehr. Als Folge standen die Entgelte in den genannten Segmenten insbesondere in den ersten Monaten des laufenden Jahres weiterhin unter Druck. Bei langfristigen Verkehrsverträgen stellten sich die Grundentgelte im 1. Halbjahr 2010 weitestgehend als stabil dar, Forderungen nach Preisnachlässen von Seiten der Auftraggeber noch zu Beginn des Jahres kamen die Eisenbahnverkehrsunternehmen nur in Ausnahmefällen nach. Im Rahmen einer zunehmenden Anzahl bestehender Gleitklauseln bzw. Anpassungsvereinbarungen hat sich das Entgeltniveau insgesamt leicht erhöht. Spürbar positivere Auswirkungen auf das Entgeltniveau waren erst zur Jahresmitte und hier lediglich bei Spotmarktgeschäften festzustellen. Der überwiegende Teil der Unternehmen beabsichtigt, bei einer Verstetigung der Auftragslage im Laufe der zweiten Jahreshälfte erneut Preisverhandlungen mit den Kunden zu führen.

Nachlassender
Wettbewerbs-
druck

Die beschriebenen Entwicklungen lassen sich anhand des vom Statistischen Bundesamt erstellten Erzeugerpreisindex nachvollziehen, wonach die Entgelte für Traktionsleistungen zur Jahreswende einen vergleichsweise deutlichen Rückgang zu verzeichnen hatten. Hierzu zählen insbesondere jene Traktionsleistungen, bei denen Dritte im Auftrag des Hauptfrachtführers die Traktion im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr, bei der Bedienung von Gleisanschlüssen sowie im kombinierten Verkehr übernehmen. Im Gegensatz hierzu ist der Erzeugerpreisindex bei Einzelwagen- und Ganzzugverkehren im Rahmen einer Hauptfrachtführerschaft zur Jahreswende weiter angestiegen.

Erzeugerpreise bei
Traktionsleistungen
rückläufig

Das Niveau der Gesamtkosten wurde von den Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend als stabil bis leicht gestiegen beschrieben. Positiv auf das Gesamtkostenniveau wirkten sich dabei Effizienzsteigerungen durch Bündelungseffekte sowie durch eine verbesserte Kapazitätsauslastung aus. Nach einer Phase mit Preisnachlässen bzw. Sondernutzungsvereinbarungen waren auf dem Mietfahrzeugmarkt wieder ansteigende Preise zu beobachten. Vereinzelt wurde zudem von Kostensteigerungen aufgrund erhöhter Nutzungsentgelte bei Hafen- und Umschlagseinrichtungen berichtet, deren Weitergabemöglichkeiten sich bisher als schwierig herausgestellt haben. Nichtbundeseigene Eisenbahnen verwiesen auf Kostennachteile, beispielsweise bei den Energiekosten, gegenüber dem Marktführer, welche selbst durch die Bildung von Einkaufsgemeinschaften nur teilweise aufgefangen werden konnten.

Kostenniveau über-
wiegend stabil bis
leicht steigend

Die Ertragslage hat sich insbesondere aufgrund der steigenden Aufkommensmengen für die Mehrzahl der Unternehmen wieder leicht verbessert, es wurde jedoch auch von wirtschaftlichen Schwierigkeiten kleinerer Unternehmen mit einem Tätigkeitsschwerpunkt im Bereich von einfachen Traktionsleistungen berichtet. Unternehmen mit eigener Infrastruktur bzw. Betreiber von Eisenbahninfrastruktur konnten von einem weiterhin erhöhten Bedarf an Abstellflächen profitieren. Neben den in einigen Segmenten weiter vorhandenen Überkapazitäten wurden vermehrt Abstellflächen für Güterwagen mit einem Wartungs- bzw. Instandhaltungsbedarf nachgefragt. Neben der Überprüfung von Radsatzwellen im Rahmen eines europäischen Aktionsprogramms für die Güterwagensicherheit⁸ haben auch die krisenbedingte Stilllegung zahlreicher Güterwagen und die hierdurch zusätzlich notwendig werdenden bzw. teilweise hinausgezögerten Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten zu der erhöhten Nachfrage beigetragen.

Mehrheitlich verbesserte Ertragslage

Während der Anteil der Leiharbeitsverhältnisse seitens der Unternehmen im vergangenen Jahr zum Teil deutlich reduziert wurde, konnte das eigene Personal aufgrund flexibler Einsatzmöglichkeiten während der Krise größtenteils gehalten werden. Die positive Entwicklung der Auftragslage führte im Jahresverlauf stellenweise wieder zu einer Verknappung des Fachkräfteangebotes (Lokführer), welche je nach Region, Einsatzgebiet und Ausbildungstätigkeit der Unternehmen unterschiedlich stark ausgeprägt ist.

Fachkräfte

Mit Interesse verfolgten die Unternehmen die Entwicklungen im europäischen Einzelwagenverkehr. Einzelne Unternehmen berichteten beispielsweise darüber, dass sich durch die Einstellung der italienischen Einzelwagenverkehre bereits erste Verlagerungseffekte zum Straßenverkehr gezeigt hätten.

Einzelwagenverkehr

Insbesondere seit Mitte des Jahres konnten auf dem deutschen und europäischen Schienengüterverkehrsmarkt erneut Übernahmeaktivitäten beobachtet werden. Neben der Übernahme der Mittelweserbahn durch die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) fiel insbesondere der Schweizer Kombioperateur Hupac mit Beteiligungen an den überwiegend im alpenquerenden Verkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International und Crossrail auf. Nach der Übernahme von Arriva durch die Deutsche Bahn AG steht derzeit die Osthannoversche Eisenbahn (OHE) zum Verkauf.

Konsolidierung geht weiter

⁸ Vgl. www.era.europa.eu

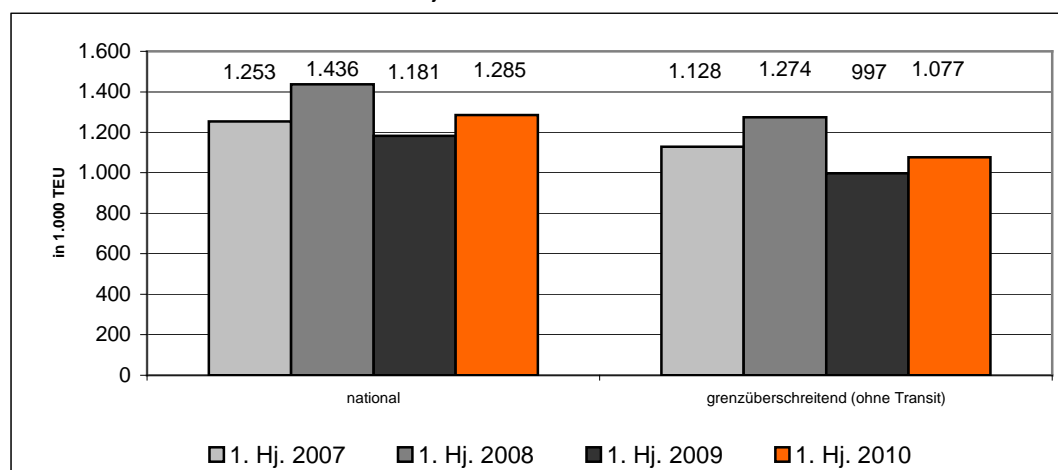
4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Nach einer langjährigen Wachstumsphase reduzierte sich das beförderte Güteraufkommen vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise im 1. Halbjahr 2009 deutlich um 19,3 % auf rund 2,5 Mio. beförderte TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Im Jahr 2010 setzte sich das Wachstum der Vorjahre wieder fort, so dass sich das Aufkommen im unbegleiteten kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 um 8,7 % auf rund 2,7 Mio. TEU erhöhte. Der kombinierte Verkehr zeigte sich somit weniger dynamisch als der gesamte Schienengüterverkehr. Von den 2,7 Mio. TEU entfielen rund 47,7 % auf den nationalen kombinierten Verkehr, 39,9 % auf den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr und 12,4 % auf den Durchgangsverkehr.

Aufkommenssteigerung
im KV

Schaubild 10: Nationaler und grenzüberschreitender kombinierter Verkehr der Eisenbahnen jeweils in den ersten Halbjahren der Jahre 2007 bis 2010



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

Nachdem die Mehrzahl der Akteure im vergangenen Jahr mit einer Reduzierung der Abfahrtsfrequenzen auf die konjunkturell bedingten Rückgänge reagiert hatte, waren im 1. Halbjahr 2010 innerdeutsch wie grenzüberschreitend Frequenzerhöhungen auf zahlreichen Relationen festzustellen. Darüber hinaus haben Anbieter einige neue Angebote am Markt platziert. Dabei wurde ersichtlich, dass sich Speditionsunternehmen zunehmend in dem Tätigkeitsbereich der KV-Operateure engagieren. Im Rahmen der erfolgten Frequenz- und Angebotsausweitung und dem hiermit einhergehenden gestiegenen Material- und Trassenbedarf berichteten die Unternehmen in Teilbereichen erstmals wieder über eine Verknappung der Ressourcen. Insbesondere bei solchen Containertraggwagen, die aufgrund ihrer Größe vergleichsweise flexibel einsetzbar sind, wurde die Verfügbarkeit als begrenzt beschrieben. Zur Verknappung der Ressourcen habe auch ein erhöhter Wartungs- bzw. Instandsetzungsbedarf, insbesondere auf Seiten des Marktführers, beigetragen. Spürbar negativ wirkten sich die Angebotsausweitungen aus Sicht der Akteure auf die zuletzt noch hohe Auslastungs- und Pünktlichkeitsquote der Verkehre aus.

Frequenz- und
Angebots-
ausweitung

Nachdem die Anbieter von kombinierten Verkehren zur Jahreswende noch von einem anhaltenden Druck auf die Entgelte berichteten, wirkten sich die beschriebenen Aufkommenssteigerungen im Jahresverlauf stabilisierend auf das Entgeltniveau aus. Um nachhaltige Kundenverluste für das System des kombinierten Verkehrs vermeiden zu können, hat sich ein Teil der Unternehmen noch zu Beginn des Jahres bereit erklären müssen, Transporte in Ausnahmefällen auch unterhalb des Einstandspreises durchzuführen. Entgelterhöhungen konnten die Unternehmen trotz verbesserter Auftragslage am Markt bisher kaum durchsetzen. Die Akteure sind dennoch zuversichtlich, dass nach überstandener Wirtschaftskrise bei den Kunden verstärkt wieder Themen in den Vordergrund rücken, die für eine stärkere Nutzung des kombinierten Verkehrs sprechen. Künftig werde man wieder mit den ökologischen Vorteilen des kombinierten Verkehrs punkten können. Die weitere Entwicklung sowohl in diesem als auch in den kommenden Jahren wird seitens der Akteure dementsprechend positiv gesehen.

Zuversichtlicher
Blick in die
Zukunft

Der gesamte innerdeutsche unbegleitete kombinierte Verkehr verzeichnete im 1. Halbjahr 2010 einen Anstieg von rund 8,8 % (+104.454 TEU) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Während die Zuwachsraten in den ersten Monaten des Jahres überwiegend auf Aufkommenssteigerungen bei der Stammkundschaft zurückzuführen waren, wirkten sich im weiteren Jahresverlauf zusätzlich die wieder zunehmenden Kapazitätsengpässe im Straßengüterverkehr positiv auf das Aufkommen aus. Die Mehrzahl der besuchten Kombioperatore, Spediteure und Umschlagsunternehmen nutzte die Wirtschaftskrise dazu, neue Angebote zu entwickeln bzw. Betriebsabläufe zu optimieren.

Nationaler Verkehr

Im grenzüberschreitenden unbegleiteten kombinierten Verkehr nahm das Aufkommen im 1. Halbjahr 2010 um 8,0 % bzw. rund 80.000 TEU gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr zu und erreichte eine Gesamtmenge von 1.076.885 TEU. Bei einer Betrachtung nach Relationen entwickelten sich die empfangenen Sendungen mit rund 9,0 % etwas dynamischer als die Versandmengen (+7,2 %). Wachstumstreiber bei den grenzüberschreitenden Verkehren waren insbesondere die angebotenen Relationen von bzw. nach Italien sowie einige Relationen auf der Ost-West-Achse.

Grenzüberschrei-
tender KV

Die im unbegleiteten kombinierten Verkehr über Deutschland verlaufenden Durchgangsverkehre sind im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreshalbjahr um 8,3 % auf 335.039 TEU angestiegen. Ein Großteil der Verkehre entfiel dabei auf Verbindungen mit Quelle bzw. Ziel in den ARA-Häfen.

Durchgangs-
verkehr

Bei einer separaten Betrachtung des Seehafen-Hinterlandverkehrs zeigte sich im 1. Halbjahr 2010 die nachfolgend beschriebene Entwicklung. Bei den nationalen Verbindungen erhöhte sich das Aufkommen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 um rund 10,8 %, was einem zusätzlichen Aufkommen von etwa 100.000 TEU entspricht. Insege-

Seehafen-
Hinterland-
verkehr

samt belief sich das Aufkommen auf 1.027.605 20-Fuß-Einheiten (TEU).⁹ Beim grenzüberschreitenden Seehafen-Hinterlandverkehr entwickelten sich die Verkehre in Richtung der deutschen Seehäfen mit einem Wachstum von 18,6 % deutlich positiver als die Verkehre von den deutschen Seehäfen ins europäische Ausland (+9,3 %). Insgesamt erhöhte sich das transportierte Aufkommen auf 494.252 TEU. Kombigesellschaften und Spediteure beklagten erneut die teils erheblichen Kostensteigerungen bei Nutzungs- bzw. Zugangsgebühren für Hafен- und Umschlagsanlagen. Zur Optimierung der Verkehrsströme sowie zur stärkeren Entlastung der Seehäfen bestehen insbesondere auf Seiten der Hafенbetreiber und einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend Bestrebungen, die Position von „Hub-Terminals“ im Binnenland zu stärken. Die Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen verzeichneten im 1. Halbjahr 2010 - nach einem Rückgang von 14,2 % im entsprechenden Vorjahreshalbjahr - ein nur geringes Wachstum von 0,6 %. Mit einer zusätzlichen Menge von 717 TEU lag das Gesamtaufkommen hier bei 112.830 TEU.

4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)

Im alpenquerenden Verkehr mit Quelle bzw. Ziel in Deutschland existieren derzeit lediglich auf zwei Relationen Angebote zur Nutzung der Rollenden Landstraße. Auf diesen wurden im 1. Halbjahr 2010 insgesamt 57.688 Lkw befördert. Das Aufkommen lag damit 4,7 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreshalbjahrs. Das Mengenwachstum resultierte ausschließlich aus den Aufkommenssteigerungen der Verbindung zwischen Regensburg und Trento in Italien. Diese von der Ökombi GmbH durch Österreich angebotene Verbindung konnte mit einem Aufkommenswachstum von rund 30,0 % bzw. einer zusätzlichen Anzahl von 2.859 Fahrzeugen im 1. Halbjahr 2010 deutliche Zugewinne verzeichnen. Insgesamt wurden auf dieser Verbindung im 1. Halbjahr 2010 12.388 Einheiten befördert. Dabei dürfte die Nachfrage nach den RoLa-Kapazitäten von der Ausweitung des sektoralen Fahrverbotes auf der Inntalautobahn (A 12) profitiert haben.

Aufkommens-
zuwächse auf
der Brenner-
achse

Neben dem Angebot der Ökombi GmbH auf der Brennerachse über Österreich bietet die Ralpin AG auf der Relation Freiburg – Novara (Italien) über die Schweiz die zweite alpenquerende Verbindung an. Das Angebot der Ralpin AG konnte im vergangenen Jahr insbesondere von der Einstellung der Verbindung zwischen Singen und Lentante sul Sesveso (Italien) über die Schweiz profitieren und erzielte im 1. Halbjahr 2009 trotz schwieriger konjunktureller Einflüsse einen deutlichen Aufkommenszuwachs. Im 1. Halbjahr 2010 konnte das Aufkommen nicht weiter gesteigert werden, mit 45.300 transportierten Einheiten lag das Ergebnis auf einem vergleichbaren Niveau wie im Vorjahreszeitraum.

Verkehre über die
Schweiz stagnieren

⁹ 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.

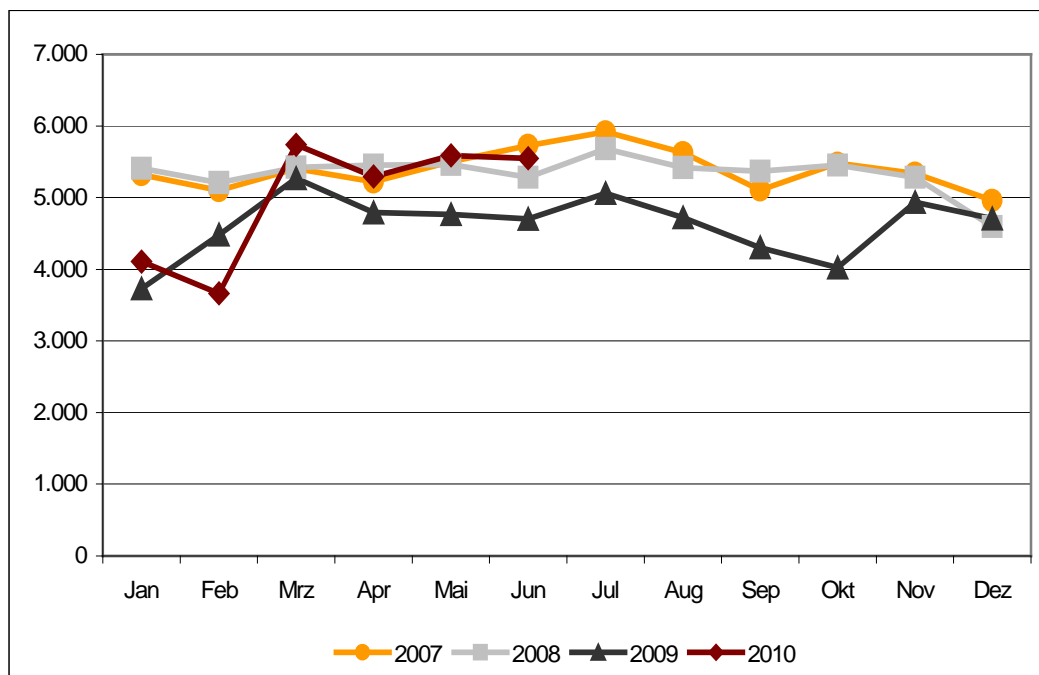
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach zweistelligen prozentualen Mengen- und Leistungsrückgängen im vergangenen Jahr hat sich die Verkehrsnachfrage in der Binnenschifffahrt im Zuge der wirtschaftlichen Erholung im Verlauf des 1. Halbjahres 2010 deutlich belebt. Nachdem es zu Beginn des Jahres 2010 witterungsbedingt in verschiedenen Regionen Deutschlands noch zu längeren Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes gekommen war, setzte mit Beginn des Frühjahrs ein durchgreifender Aufholprozess ein. Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2010 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen insgesamt rund 111,4 Mio. t Güter befördert. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies einen Zuwachs von rund 11,7 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 7,9 % auf rund 29,9 Mrd. tkm. Trotz der insgesamt hohen Verkehrszuwächse im bisherigen Jahresverlauf ist die Binnenschifffahrt vom Niveau der Vorkrisenjahre derzeit noch weit entfernt. Wie Schaubild 11 zeigt, erreichte die Verkehrsleistung im Zeitraum von März bis Juni zwar bereits wieder das hohe Niveau der Jahre 2007 und 2008. Bei einem Vergleich der Halbjahresergebnisse blieb sie im 1. Halbjahr 2010 aufgrund des schwachen Winters jedoch noch deutlich hinter den entsprechenden Werten der Vorkrisenjahre zurück.

Aufholprozesse
in 2010

Schaubild 11: Tonnenkilometrische Leistung der Binnenschifffahrt nach Berichtszeitraum in Mio. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie der Schienengüterverkehr profitierte die Binnenschifffahrt vor allem von der deutlichen Wiederbelebung der Nachfrage im Stahl- und Energiebereich. Die Kohlebeförderungen erreichten im 1. Halbjahr 2010 bereits wieder das Niveau aus dem Vorkrisenjahr

Binnenschifffahrt
nach Segmenten

2008, bei Erzen und Metallabfällen wurde ein Großteil der letztjährigen Verluste aufgeholt. Aufkommenssteigerungen von mehr als 20 % zeigten sich im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 ferner bei Beförderungen von chemischen Erzeugnissen, Düngemitteln und Containern. Im Gegensatz zur Trockengüterschifffahrt sah sich die Tankschifffahrt im 1. Halbjahr 2010 mit einer rückläufigen Transportnachfrage konfrontiert. Gegen den allgemeinen Aufwärtstrend ging das Transportvolumen von Mineralölprodukten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um knapp 10 % zurück.

Differenziert stellte sich die Lage im 1. Halbjahr 2010 auch bei einer Betrachtung des Güterumschlags nach Wasserstraßengebieten dar. Mit Umschlagszuwächsen von 13,6 bzw. 15,1 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum konnten vor allem das Rheingebiet und das angeschlossene westdeutsche Kanalgebiet von der konjunkturellen Erholung profitieren. Mit einem Plus von 19,4 % partizipierte ferner das Wesergebiet am Aufschwung. Leichten Zuwächsen im Mittellandkanalgebiet (3,2 %) standen geringere Umschlagsmengen im Donaoraum (-3,6 %) sowie in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern (-5,9 %) gegenüber. Im Gebiet Berlin stagnierte der Güterumschlag. Im Elbegebiet waren die Güterbeförderungen aufgrund hoher Rückgänge des Binnenschiffgüterumschlags in Hamburg und Brunsbüttel mit minus 25,3 % deutlich rückläufig.

Güterumschlag
nach Wasser-
straßengebieten

An der steigenden Verkehrsnachfrage konnten ausländische Schiffe in einem weitaus höheren Maße partizipieren als Schiffe unter deutscher Flagge. Letztere verzeichneten im 1. Halbjahr 2010 lediglich unterproportionale Zuwächse. Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe beförderten im 1. Halbjahr 2010 mit 34,5 Mio. t knapp 1,5 Mio. t bzw. 4,4 % mehr Güter als im 1. Halbjahr 2009. Sie erreichten damit im 1. Halbjahr 2010 einen Anteil am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen in Höhe von knapp 31,0 %. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 bedeutete dies einen Marktanteilsverlust von 2,1 Prozentpunkten. Bezogen auf die Verkehrsleistung ging der Marktanteil der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe von 33,9 % im 1. Halbjahr 2009 auf 30,0 % im 1. Halbjahr 2010 zurück. Den rückläufigen Marktanteilen der deutschen Flotte standen im 1. Halbjahr 2010 vor allem Anteilsgewinne niederländischer Binnenschiffahrtsunternehmen gegenüber. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 erhöhten sich deren Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen bezogen auf die Beförderungsmenge um 3,7 Prozentpunkte auf 57,8 %, bezogen auf die Verkehrsleistung um 4,7 Prozentpunkte auf 55,2 %. Die deutlichen Marktanteilsverschiebungen in der ersten Jahreshälfte 2010 indizieren die – trotz Volumenzuwächsen – hohe Wettbewerbsintensität in der Güterschifffahrt. Insbesondere viele niederländische Binnenschiffahrtsunternehmen, die in den letzten Jahren unter Inanspruchnahme hoher Kredite in neue Kapazitäten investiert haben, kämpfen nach Informationen des Bundesamtes sehr aggressiv um Beförderungsaufträge, um gegenüber ihren Kreditgebern Umsätze vorweisen und ihren Kapitaldienst leisten zu können.

Marktanteile
deutscher Flagge
rückläufig

Bei näherer Betrachtung der einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigt sich bezüglich der Mengen- und Leistungsentwicklung im 1. Halbjahr 2010 ein differenziertes Bild:

Hauptverkehrs-
verbindungen

Im Binnenverkehr wurden im 1. Halbjahr 2010 rund 24,8 Mio. t Güter transportiert. Das im Verkehr zwischen deutschen Häfen erzielte Aufkommensergebnis blieb damit im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 relativ konstant. Deutlich rückläufigen Beförderungsmengen an Mineralölerzeugnissen stand dabei im Vergleichszeitraum ein höheres Transportaufkommen an festen mineralischen Brennstoffen sowie Nahrungs- und Futtermitteln gegenüber. Die im Binnenverkehr erbrachte Verkehrsleistung verzeichnete im 1. Halbjahr 2010 einen unterdurchschnittlichen Zuwachs. Sie erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1,9 % auf rund 5,0 Mrd. tkm.

Binnenverkehr

Tabelle 6: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2010 gegenüber dem 1. Halbjahr 2009

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2009	1. Hj. 2010		1. Hj. 2009	1. Hj. 2010	
Binnenverkehr	24,9	24,8	- 0,2	4,9	5,0	+ 1,9
Versand in das Ausland	25,1	25,3	+ 0,8	6,5	6,4	- 2,0
Empfang aus dem Ausland	39,9	50,5	+ 26,4	10,0	11,6	+ 16,2
Durchgangsverkehr	9,8	10,8	+ 9,5	6,3	6,9	+ 9,8
Insgesamt	99,7	111,4	+ 11,7	27,7	29,9	+ 7,9

Anmerkung: Aufgrund von Nachkorrekturen seitens des Statistischen Bundesamtes weicht die für das 1. Halbjahr 2009 ausgewiesene tonnenkilometrische Leistung von der im BAG-Bericht „Marktbeobachtung Güterverkehr – Bericht Herbst 2009“ dargestellten Verkehrsleistung ab.

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

Nahezu unverändert zeigte sich im Vergleichszeitraum der grenzüberschreitende Versand. Nach 25,1 Mio. t im 1. Halbjahr 2009 wurden im 1. Halbjahr 2010 rund 25,3 Mio. t Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert. Größere Nachfragerückgänge bei Steinen und Erden wurden auf diesen Relationen durch höhere Beförderungsmengen an Halb- und Fertigwaren, chemischen Erzeugnissen, Eisen, Stahl und NE-Metallen sowie Nahrungs- und Futtermitteln kompensiert. Mit 6,4 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung beim grenzüberschreitenden Versand um 2,0 % unter dem Wert des 1. Halbjahres 2009.

Grenzüberschreitender
Versand

Für die hohen Verkehrszuwächse der Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2010 zeichneten im Wesentlichen die gestiegenen Importmengen aus den ARA-Häfen verantwortlich. Insbesondere der deutliche Nachfrageanstieg der Stahl- und Energiewirtschaft nach Inputfaktoren bedingte im 1. Halbjahr 2010 beim grenzüberschreitenden Empfang im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 Mengen- und Leistungszuwächse im zweistelligen Prozentbereich. Nachdem hier im vergangenen Jahr noch die höchsten Rückgänge zu verzeichnen gewesen waren, stieg das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen im 1. Halbjahr 2010 um rund 10,5 Mio. t bzw. 26,4 % auf rund 50,5 Mio. t. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleich zum

Grenzüberschreitender
Empfang

1. Halbjahr 2009 um rund 16,2 % auf 11,6 Mrd. tkm. Sehr hohe Aufkommenssteigerungen waren im Vergleichszeitraum mit Raten von rund 83 bzw. 29 % bei den volumenträchtigen Erzen und Metallabfällen sowie festen mineralischen Brennstoffen zu beobachten. Überproportionale Zuwächse verzeichneten ferner die chemischen Erzeugnisse.

Nach dem grenzüberschreitenden Empfang verbuchten die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2010 die höchsten Mengen- und Leistungsanstiege. Die beförderte Gütermenge legte im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 0,9 Mio. t bzw. 9,5 % auf knapp 10,8 Mio. t zu, die Verkehrsleistung erhöhte sich um 9,8 % auf rund 6,9 Mrd. tkm. Geringere Beförderungsmengen an Mineralölzeugnissen sowie Steinen und Erden wurden durch mehr oder minder ausgeprägte Zuwächse in allen anderen Güterabteilungen überkompensiert.

Durchgangs-
verkehr

5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Kostenentwicklung

Nachdem sich das Kostenniveau der Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2009 bedingt durch die geringeren Gasölpreise verbessert hatte, ist es im bisherigen Jahresverlauf wieder angestiegen. So haben sich die Personalkosten, die einen bedeutenden Teil der Fixkosten ausmachen, tendenziell leicht erhöht. Tarifbeschäftigte Binnenschiffer in Deutschland erhielten zum 1. Juli 2010 gemäß gültigem Rahmentarifvertrag eine Lohnanhebung in Höhe von 1,1 %. Einschränkend ist anzumerken, dass nach Gewerkschaftsangaben insbesondere viele Partikulierunternehmen nicht tarifgebunden sind und ihre Beschäftigten untertariflich bezahlen. Auf der anderen Seite werden gute und erfahrene Schiffsführer teilweise übertariflich entlohnt. Aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage dürfte zudem der Anteil der Familienangehörigen an Bord, etwa von Ehefrauen, die in den konjunkturell besseren Jahren aus familiären Gründen an Land gelebt haben, zugenommen haben, sofern Angestellte entlassen oder vorübergehend beurlaubt wurden. Angesichts der Wiederbelebung der Nachfrage zogen die Preise auf dem Stahlmarkt wieder an, so dass die Kosten für Wartungsarbeiten ebenfalls höher tendierten. Allerdings dürfte die geringere Auslastung vieler Schiffswerften dämpfend auf die Preisentwicklung gewirkt haben. Letzteres ist insbesondere auf die nachlassende Investitionstätigkeit in der Trockengüterschifffahrt infolge der Wirtschaftskrise zurückzuführen. Die Nachfrage nach neuen Trockengüterschiffen hat zuletzt deutlich nachgelassen. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stellen ferner nicht wenige Binnenschifffahrtsunternehmen Wartungsarbeiten nach Möglichkeit zurück bzw. beschränken diese auf das nötigste.

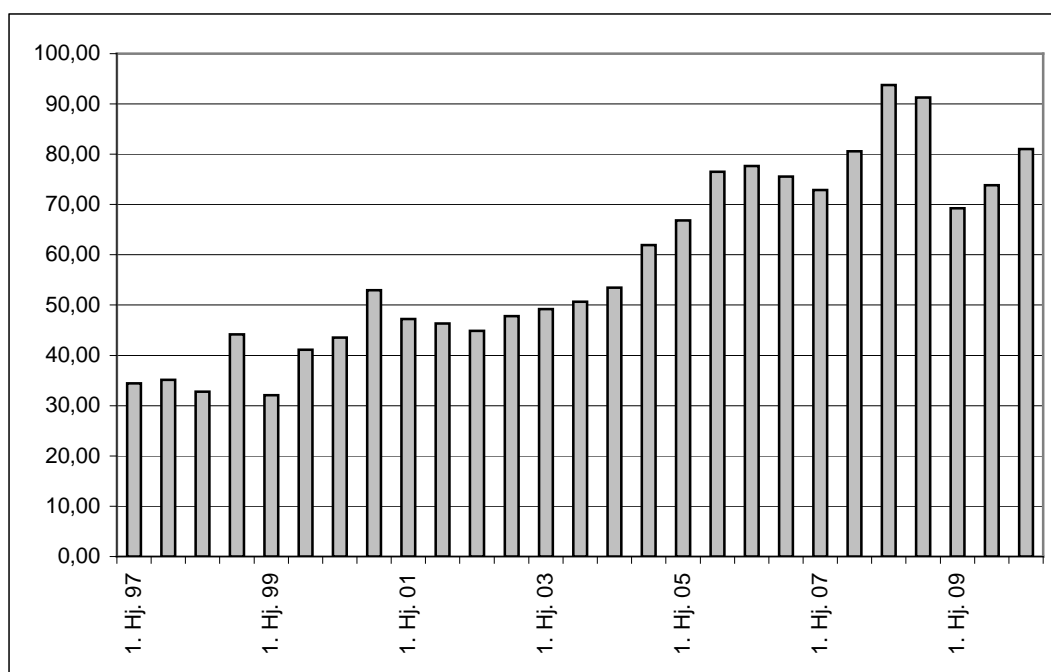
Personal- und
Wartungskosten

Nach den Höchstständen vom Sommer 2008 haben die Mineralölnotierungen in der Folgezeit sukzessive nachgegeben. Die durchschnittlichen Gasölpreise lagen daher im Jahr

2009 wieder auf einem wesentlich niedrigeren Durchschnittsniveau als in den Vorjahren. Nach den Jahrestiefständen im März wies die Gasölpreisentwicklung jedoch über weite Strecken des Jahres 2009 bereits wieder eine steigende Tendenz auf. Diese hat sich in der ersten Jahreshälfte 2010 fortgesetzt. Schaubild 12 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland seit 1997 im Halbjahresvergleich dar. Vor allem aufgrund der gestiegenen Gasölpreise hat sich das Kostenniveau im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt erhöht. Da die Schwankungen der Gasölpreise im Allgemeinen durch die vertraglich vereinbarten Gasölklauseln abgedeckt werden, sind die negativen Effekte dieser Entwicklung allerdings zu relativieren.

Schaubild 12: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l seit 1997 im Halbjahresvergleich

Gasölpreise



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

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

5.2.2 Trockengüterschifffahrt

Nach den konjunkturell bedingten Nachfrageeinbrüchen im vergangenen Jahr setzte in der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2010 eine deutliche Gegenbewegung ein. Hierfür zeichneten insbesondere die gestiegenen Einfuhrmengen der rohstoffintensiven Stahl- und Energiewirtschaft sowie hohe Zuwächse im Bereich der Containerverkehre verantwortlich. Deutsche Unternehmen konnten an den Nachfragezuwächsen allerdings nur unterproportional partizipieren. Entsprechend berichtete ein Großteil der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen von einer anhaltend schlechten Beschäftigungssituation. Trotz der anziehenden Verkehrsnachfrage bestand in der Trockengüterschifffahrt nach

Auftrags- und Beschäftigungslage

Einschätzung des Bundesamtes weiterhin ein spürbares Überangebot an Laderaum, was sich negativ auf die Kapazitätsauslastung auswirkte. Erneut mussten Wartezeiten und zum Teil längere Leerfahrten in Kauf genommen werden. Zahlreiche Binnenschiffahrtsunternehmen nutzen die maximal mögliche Fahrtzeit nach wie vor nicht aus. Große Schiffe beförderten aufgrund einer unbefriedigenden Beförderungsnachfrage auch kleinere Ladungspartien, um ihre Kapazitäten besser auszulasten. Dies wirkte sich seinerseits negativ auf die Beschäftigung mittlerer und kleinerer Schiffseinheiten aus.

Aufgrund des großen Kapazitätsangebots an Laderaum und der hohen Wettbewerbsintensität zwischen den Binnenschiffahrtsunternehmen haben sich die Frachtraten in der ersten Jahreshälfte 2010 nicht in dem Maße erholt wie die Beförderungsnachfrage. Sie bewegten sich weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Aussagen von Marktteilnehmern deuten darauf hin, dass nicht wenige Beförderungen zu Preisen durchgeführt wurden, die kaum die Betriebskosten deckten. Nachdem ein Teil der Binnenschiffahrtsunternehmen im Jahr 2009 noch zu alten und damit vergleichsweise besseren Vertragskonditionen fahren konnte, wurden diese spätestens zu Beginn des laufenden Jahres nach unten angepasst. Angesichts der Marktlage konnten Verlader bei Vertragsverhandlungen mit Reedereien und Befrachtern für das laufende Jahr ihre Konditionen deutlich verbessern. Gegenüber den Altverträgen kam es zu Rückgängen bei den Vertragsfrachten, die teilweise im deutlich zweistelligen Prozentbereich lagen. Teilweise wurden im bisherigen Jahresverlauf bei laufenden Verträgen seitens der Binnenschiffahrtsunternehmen ebenfalls Preisnachlässe gewährt. Nach Einschätzung des Bundesamtes wird der Preisdruck von den Reedereien und Befrachtern ihrerseits an die Partikulierunternehmen weitergegeben.

Frachten

Angesichts der skizzierten Marktlage kann die Ertragslage bei zahlreichen deutschen Partikulieren in der Trockengüterschiffahrt im 1. Halbjahr 2010 als äußerst angespannt bezeichnet werden. Wie bereits im vergangenen Jahr dürften nicht wenige Partikulierunternehmen im bisherigen Jahresverlauf gezwungen gewesen sein, auf ihre Rücklagen zurückzugreifen. Schiffseignern, die ihre Schiffe abbezahlt haben, dürfte es in der derzeitigen Situation vergleichsweise besser gehen, als Unternehmen, die im Vorfeld der Wirtschaftskrise unter Inanspruchnahme hoher Fremdkapitalmittel in neuen Schiffsraum investiert und einen entsprechend hohen Kapitaldienst zu leisten haben.

Ertragslage
-Partikuliere

Im Vergleich zum Großteil der Partikulierunternehmen stellte sich die Situation für Reedereien und Befrachter im 1. Halbjahr 2010 zwar etwas besser dar. Allerdings belastete das deutlich gesunkene Niveau der Kontraktfrachten die Umsatz- und Ertragsentwicklung wesentlich. Nahezu alle Gesprächspartner des Bundesamtes bezeichneten ihre Ertragslage als nicht zufriedenstellend. Größere Logistikkonzerne, die unter anderem in der Trockengüterschiffahrt tätig sind, konnten das 1. Halbjahr 2010 nach eigenen Angaben zwar regelmäßig insgesamt ohne Verluste abschließen. Allerdings war dies zum Teil auch den heterogenen Unternehmensstrukturen geschuldet. Auf Befrachterseite wurden aufgrund

- Reedereien
und Befrachter

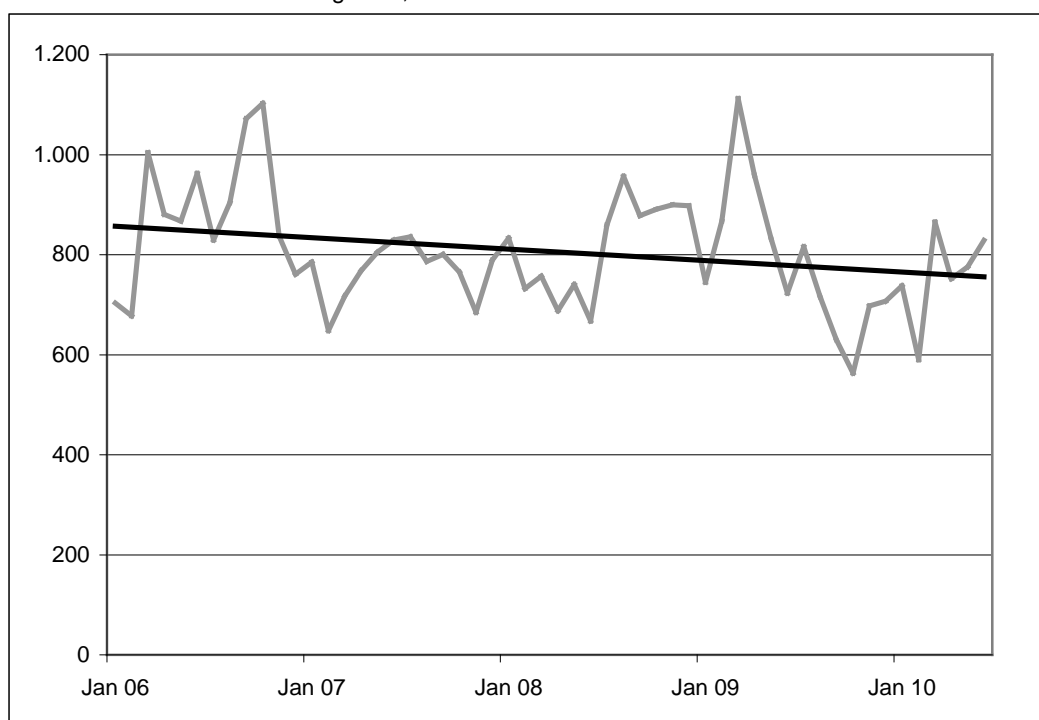
des sinkenden Niveaus der Vertragsfrachten tendenziell geringere Margen erzielt als im 1. Halbjahr 2009.

5.2.3 Tankschifffahrt

Aufgrund einer äußerst schwachen Beförderungsnachfrage entwickelte sich die Tankschifffahrt in der ersten Hälfte dieses Jahres konträr zum Gesamtmarkt. Ein hoher Heizölbevorratungsgrad der Privatverbraucher, die im letzten Jahr die gesunkenen Preise zum Auffüllen ihrer Tanks genutzt hatten, sowie steigende Verbraucherpreise bedingten im 1. Quartal 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal einen deutlichen Nachfragerückgang nach leichtem Heizöl. Ferner beeinträchtigte der lange und harte Winter die Mobilität zu Jahresbeginn und wirkte damit in Bezug auf die Kraftstoffnachfrage hemmend. Im 2. Quartal stabilisierte sich die Nachfrage nach Mineralölprodukten, ohne dass hiermit eine durchgreifende Verbesserung einherging.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Schaubild 13: Entwicklung der tonnenkilometrischen Leistung in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ seit dem Jahr 2006 in Mio. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Insgesamt wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen und Heizöl die für die Binnentankschifffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2010 ein Beförderungsaufkommen von 16,4 Mio. t erzielt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 bedeutete dies einen Aufkommensrückgang von rund 1,8 Mio. t bzw. 9,8 %. Die Verkehrsleistung reduzierte sich im Vergleichszeitraum um 13,1 % auf 4,6 Mrd. tkm. Nach Informationen des Bundesamtes wurden Schiffskapazitäten mangels ausreichender Nachfrage zeitweise aus der Fahrt genommen.

Die jüngere Entwicklung folgt damit dem langfristigen Trend, wonach die Beförderungsnachfrage nach Mineralölzeugnissen in Deutschland aufgrund sinkender Verbrauchsmengen tendenziell rückläufig ist, gleichzeitig jedoch hohe Volatilitäten aufweist (siehe auch Schaubild 13). Demgegenüber haben sich im Rahmen der Flottenrestrukturierung die Kapazitäten der Tankschiffahrt im Rheinstromgebiet im bisherigen Jahresverlauf weiter erhöht. Nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) wurden in den ersten 9 Monaten des laufenden Jahres 34 neue Doppelhüllenschiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 100.000 Tonnen in Fahrt genommen. Die anhaltend hohe Investitionstätigkeit in der Tankschiffahrt ist in der Hauptsache der Umstellung der Flotte auf Doppelhüllenschiffe aufgrund gesetzlicher Vorgaben geschuldet. Nahezu alle gefährlichen flüssigen Güter müssen stufenweise ab Ende 2012, 2015 bzw. 2018 in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Marktaustritte von Einhüllentankschiffen, für deren große Mehrheit spätestens 2019 kein Markt mehr besteht, erfolgen bislang nur in geringem Umfang. Dies führt während der Übergangsphase zu latenten – derzeit tendenziell steigenden – Überkapazitäten in der Tankschiffahrt.

Kapazitätsentwicklung

Die schwache Verkehrsnachfrage in Verbindung mit steigenden Überkapazitäten spiegelte sich im 1. Halbjahr 2010 in einem vergleichsweise niedrigen Frachtenniveau für Beförderungen von Mineralölzeugnissen wider. Kleinwasserphasen, die sich im Allgemeinen positiv auf das Frachtenniveau auswirken, waren im 1. Halbjahr 2010 nicht zu verzeichnen. Nach Aussage von Marktteilnehmern seien zum Teil Beförderungen zu Preisen durchgeführt worden, die kaum kostendeckend gewesen seien. Preisdruck wird dabei nicht allein seitens der Verloader ausgeübt, sondern auch seitens der Eigner von Einhüllenschiffen, die häufig aufgrund vergleichsweise günstigerer Kapitalkostenstrukturen über Wettbewerbsvorteile gegenüber Eigentümern von relativ neuen Doppelhüllenschiffen verfügen. Erstgenannte erzielten daher im bisherigen Jahresverlauf zum Teil bessere Ergebnisse als letztgenannte. Insgesamt verbuchten die Unternehmen der deutschen Tankschiffahrt entsprechend der Nachfrage- und Frachtenentwicklung ein bezogen auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung schlechtes 1. Halbjahr 2010. Bereits im vergangenen Jahr hatten sie zum Teil erhebliche Umsatz- und Gewinnrückgänge im Vergleich zum Jahr 2008 zu verzeichnen. Eine nachhaltige Besserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist angesichts der divergierenden Entwicklung des Kapazitätsangebots und der -nachfrage kurzfristig nicht zu erwarten.

Ertragslage
Tankschiffahrt

Angesichts der guten Konjunktorentwicklung im Bereich der chemischen Industrie entwickelte sich die Beförderungsnachfrage im Chemie- und im Gassegment im bisherigen Jahresverlauf vergleichsweise positiver als im Mineralölsektor. Allerdings belastet das hohe Kapazitätsangebot auch die Frachtenentwicklung in der Chemiefahrt. Der Preisdruck war hier nach Informationen des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2010 jedoch etwas geringer als im Mineralölsektor. Die Vertragsfrachten in der Gasschiffahrt waren zumeist bereits zum Ende des vergangenen Jahres leicht nach unten angepasst worden; Tagesfrachten sind hier unüblich.

Chemie- und
Gasschiffahrt

5.2.4 Marktaustritte

Trotz anhaltend schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen war im 1. Halbjahr 2010 allenfalls eine leichte Zunahme der Insolvenzen oder krisenbedingten Geschäftsaufgaben in der deutschen Binnenschifffahrt erkennbar. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2010 drei Insolvenzverfahren eröffnet sowie eines mangels Masse abgewiesen.¹⁰ Im entsprechenden Vorjahreszeitraum waren es noch null Verfahren, bezogen auf das Jahr 2009 insgesamt vier. Ebenfalls keine konkreten Hinweise auf eine signifikante Zunahme der Insolvenzen oder Marktaustritte ergaben die jüngsten Marktgespräche des Bundesamtes. Nach Informationen des Bundesamtes werden die Binnenschifffahrtsunternehmen sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden in weiten Teilen weiterhin durch ihre Kreditinstitute gestützt, die im Falle von Insolvenzen hohe Abschreibungen in ihren Bilanzen fürchten.

Insolvenzen

Gleichwohl berichten viele Marktteilnehmer in Gesprächen mit dem Bundesamt von Existenzängsten zahlreicher Partikulierunternehmen. Von Liquiditätsproblemen betroffen zu sein, scheinen vor allem kleine, eigenkapitalschwache Unternehmen sowie Unternehmen, die in den vergangenen Jahren größere Investitionen unter Inanspruchnahme hoher Fremdkapitalmittel getätigt haben und nun aufgrund der schwachen Auftragslage Schwierigkeiten haben, ihren Kapitaldienst zu leisten. So ist beispielsweise eine Fremdkapitalquote von 75 bis 85 % bei der Finanzierung neuer Doppelhüllenschiffe nicht unüblich. Trotz insgesamt wieder steigender Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt kann daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht von einer durchgreifenden Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen gesprochen werden.

Liquidität

5.3 Kombiniertes Verkehr

Der hohe Anstieg des deutschen Außenhandels spiegelte sich im bisherigen Jahresverlauf in zweistelligen Zuwachsraten der Containerverkehre in der Binnenschifffahrt wider. Mit knapp 1,1 Mio. TEU wurden im 1. Halbjahr 2010 rund 21,4 % mehr Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im 1. Halbjahr 2009. Den größten Marktanteil erreichten niederländische Schiffe (69,4 %) gefolgt von Schiffen unter deutscher (15,8 %) und belgischer (10,1 %) Flagge. Nachdem sich das Containeraufkommen bereits in der zweiten Jahreshälfte 2009 wieder stabilisieren konnte, wurde im 1. Halbjahr 2010 damit schon wieder das Niveau des Jahres 2007 erreicht, dem bis dato bezogen auf das Volumen besten Jahr der Containerschifffahrt (siehe Schaubild 14).

Zweistellige
Zuwachsraten

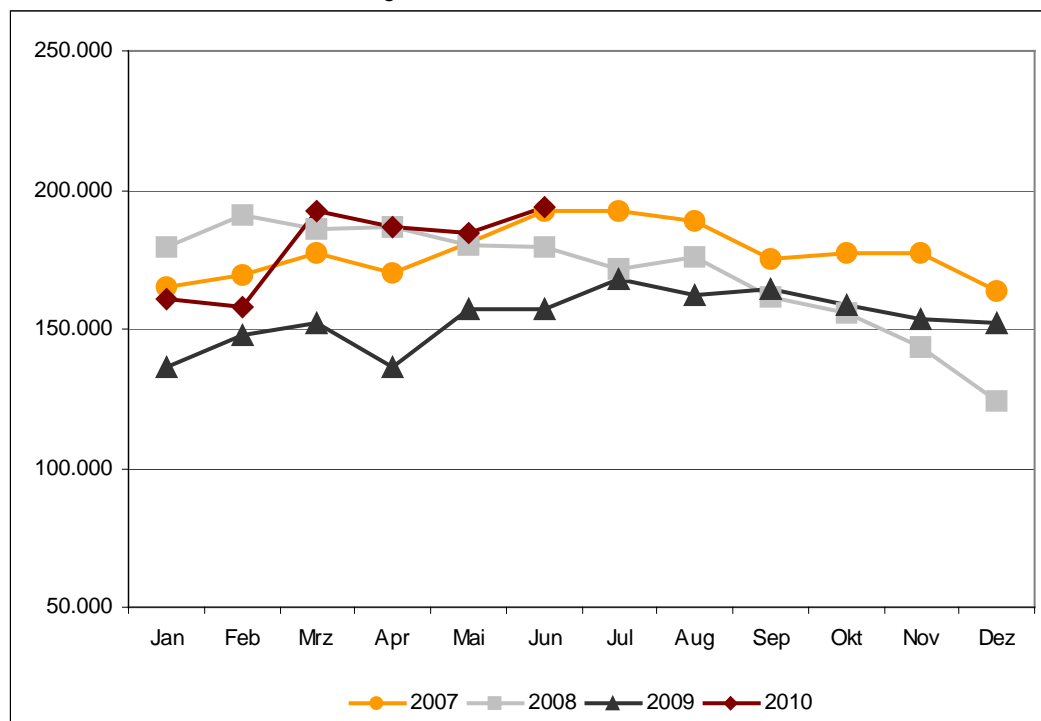
Mit einem Anstieg um 35,0 % auf 0,26 Mio. TEU verzeichneten die unbeladenen Standardcontainer in der ersten Jahreshälfte ein überproportionales Wachstum. Die hohe

Beladene und
unbeladene
Container

¹⁰ Siehe Statistisches Bundesamt: Insolvenzverfahren – Fachserie 2 Reihe 4.1, Juni 2010, Wiesbaden 2010.

Nachfrage nach Leercontainern ist nach Informationen des Bundesamtes dabei nicht allein der Konjunktorentwicklung geschuldet, sondern auch knappheitsbedingt. So werden u. a. durch das sogenannte „Slow-Steaming“ in der Seeschifffahrt Kapazitäten gebunden, ferner sollen Containerreedereien nach Angaben von Marktteilnehmern zu Zeiten der Wirtschaftskrise Containerreparaturen vernachlässigt haben. Die Zahl der beladenen Container erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 17,6 % auf 0,82 Mio. TEU. Das Verhältnis der in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderten beladenen und unbeladenen Standardcontainer betrug damit im 1. Halbjahr 2010 etwa 3 zu 1. Die in den Containern beförderten Mengen erreichten im Zeitraum von Januar bis Juni 2010 ein Volumen von knapp 8,7 Mio. t; dies waren rund 22,4 % bzw. knapp 1,6 Mio. t mehr als im 1. Halbjahr 2009.

Schaubild 14: Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt nach Berichtszeitraum in TEU





Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Aufkommenszuwächse im zweistelligen Prozentbereich waren auf allen Hauptverkehrsverbindungen zu beobachten. Im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich die Zahl der beförderten Standardcontainer im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 um 21,0 % auf 0,45 Mio. TEU, im grenzüberschreitenden Empfang um 21,7 % auf 0,39 Mio. TEU. Diese Verkehre, deren Quelle bzw. Ziel zum weit überwiegenden Teil die ARA-Häfen sind, finden nahezu ausschließlich im Rheingebiet statt. Knapp 97 % der im grenzüberschreitenden Verkehr beförderten Standardcontainer wurden im 1. Halbjahr 2010 in deutschen Häfen im Rheingebiet umgeschlagen. Die Durchgangsverkehre legten im Vergleichszeitraum um 20,2 % auf 0,13 Mio. TEU zu, die Binnenverkehre um 23,2 % auf 0,11 Mio. TEU.

Hauptverkehrs-
verbindungen

Der hohe Zuwachs bei den Containerverkehren korrespondiert mit dem deutlichen Anstieg der Containerumschläge in den ARA-Häfen. So erhöhten sich diese nach Hafenangaben in Antwerpen in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 16 %, in Rotterdam um knapp 18 %. Aufgrund des hohen Schiffs- und Umschlagsaufkommens hat der größte Terminalbetreiber in Antwerpen mittlerweile seine Abfertigungszeiten für Binnenschiffe wieder durchgängig auf 24/7-Betrieb umgestellt. Dennoch sorgte das Anziehen der Konjunktur sowohl in Antwerpen als auch in Rotterdam für erneute Wartezeiten an den Terminals. Anbieter von Containerliniendiensten sahen sich daher veranlasst, zur Aufrechterhaltung ihrer Abfahrtsfrequenzen zusätzlichen Schiffsraum einzusetzen. Zwar erholte sich der Containerumschlag im 1. Halbjahr 2010 auch im Hafen Hamburg. Mit rund 3,7 Mio. TEU lag er rund 4,3 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Allerdings spielt die Binnenschifffahrt hier im Seehafen-Hinterlandverkehr bislang eine untergeordnete Rolle. Ihr Anteil am Modal Split belief sich nach Hafenangaben im Jahr 2009 lediglich auf 2,0 %. Demgegenüber lag der Anteil der Straße bei 64,0 %, jener der Schiene bei 34,0 %. Zum Vergleich: In Rotterdam und Antwerpen erreichte die Binnenschifffahrt im Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2009 Anteilswerte von 33,2 bzw. 34,6 %.

Situation in den
Seehäfen



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 190190
50498 Köln

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

Stand: November 2010