



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	6
3	Straßengüterverkehr	9
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	9
3.1.1	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	9
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten	10
3.1.3	Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen	11
3.1.4	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	13
3.1.5	Einsatz mautpflichtiger und nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge	16
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	17
3.2.1	Kosten	17
3.2.2	Beförderungsentgelte	20
3.2.3	Ertragslage	23
3.2.4	Investitionen	24
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, -neugründungen und -aufgaben	25
4	Eisenbahngüterverkehr	27
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	27
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	29
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße	34
5	Binnenschiffsgüterverkehr	39
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	39
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	43
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	46

1 Zusammenfassung

Die Konjunktur in Deutschland erwies sich im Jahr 2015 weiterhin als stabil. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 1,7 %. Die Wachstumsrate lag damit annähernd auf dem Niveau des Vorjahres (2014: 1,6 %). Nach den bislang vorliegenden Daten spiegelte sich das positive gesamtwirtschaftliche Umfeld im Jahr 2015 insgesamt in einem moderaten Verkehrswachstum in Deutschland wider. Die mautpflichtigen Fahrleistungen stiegen im Vergleich zum Jahr 2014 um 6,1 % auf 29,7 Mrd. km. Die überdurchschnittliche Wachstumsrate lässt sich in Teilen mit der Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Bundesstraßen sowie Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 t erklären. Der Anteil der Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland wuchs von 39,2 % im Jahr 2014 auf 40,1 % im Jahr 2015. Besonders stark stiegen erneut die Fahrleistungen polnischer Fahrzeuge. Ihr Marktanteil erhöhte sich um 1,1 Prozentpunkte auf rund 13,6 %. Der Anstieg der mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten an den deutschen Grenzen um 5,4 % deutet auf eine Zunahme der Wechsel- und Transitverkehre im Jahr 2015 hin. Beinahe ein Drittel (30,4 %) aller mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland wurden im Jahr 2015 von Euro VI-Fahrzeugen erbracht (2014: 12,7 %). Vor dem Hintergrund der Absenkung der Tonnagegrenze der Mautpflicht zum 1. Oktober 2015 stieg im Jahr 2015 die Zahl der Neuzulassungen von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 t (7,9 %), während sie in der Gewichtsklasse zwischen 10 und 12 Tonnen (-16,3 %) sank. Daten aus der Güterkraftverkehrsstatistik zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen liegen für das Jahr 2015 gegenwärtig noch nicht vor.

Straßengüterverkehr

Ein großer Teil der Unternehmen des Straßengüterverkehrs profitierte im Jahr 2015 von den stark gesunkenen Preisen für Dieselmotorkraftstoffe (-14,0 %). Gedämpft wurde dieser kostensenkende Effekt durch steigende Personalkosten im Transportgewerbe. Das Niveau der Beförderungsentgelte im gewerblichen Straßengüterverkehr stagnierte insgesamt im Jahr 2015 auf dem Niveau des Vorjahres (0,0 %). Lediglich Unternehmen, die im Nah- und Regionalverkehr aktiv waren, konnten leichte Preissteigerungen verbuchen (0,8 bzw. 0,6 %). Vor dem Hintergrund des intensiven Wettbewerbs mit Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa sanken die Preise im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr leicht (- 0,1 bzw. - 0,6 %). Die Umsätze und Umsatzrenditen der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs stagnierten im Jahr 2015 weitestgehend. Mit Blick auf die getätigten Investitionen gab ein großer Teil der durch das Bundesamt befragten Unternehmen an, sich auf die Modernisierung des Fuhrparks zu konzentrieren. Im Zuge der gesunkenen Kraftstoffpreise und günstigen Finanzierungsbedingungen aufgrund des weiterhin sehr niedrigen Zinsniveaus sank die Zahl der Insolvenzen deutscher Straßengüterverkehrsunternehmen und Speditionen im Jahr 2015 deutlich (- 15,6 % bzw. - 11,2 %).

Betriebswirtschaftliche Lage

Nachdem der Schienengüterverkehr in Deutschland in der ersten Jahreshälfte – u.a. aufgrund von Streikmaßnahmen – noch Rückgänge verzeichnet hatte, wies er bezogen auf das Gesamtjahr 2015 eine positive Aufkommens- und Leistungsentwicklung auf. Mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Empfangs verbuchten alle Hauptverkehrsrelationen Zuwächse. Neben Verlagerungen von der Binnenschifffahrt während der Niedrigwasserphase trugen hierzu Basiseffekte aus dem Vorjahr bei. Allerdings erhöhte sich der intermodale Wettbewerbsdruck aufgrund des vergleichsweise niedrigen Preisniveaus im gewerblichen Straßengüterverkehr. Der Kombinierte Verkehr entwickelte sich im Jahr 2015 – insbesondere aufgrund des anhaltenden Wachstums der beförderten Sattelanhänger – ebenfalls positiv. Entgegen der allgemeinen Entwicklung verzeichnete der Marktführer im Vergleich zum Jahr 2014 zum Teil deutliche Aufkommens- und Leistungsrückgänge und verlor damit weitere Marktanteile an die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Letztere bewerteten ihre Auftrags- und Beschäftigungslage entsprechend positiv. Einsparungspotentiale bei den Energiekosten sorgten für ein insgesamt konstantes bis leicht steigendes Kostenniveau. Das Preisniveau stieg leicht an. Zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten gegenüber dem Bundesamt von einer konstanten bis leicht verbesserten Ertragslage. Investitionen in den Fuhrpark ließen sich vorwiegend bei finanzkräftigeren Eisenbahnverkehrsunternehmen feststellen. Anhaltend schwierig gestaltet sich die Personalgewinnung. Entsprechend verbesserte sich die Verhandlungsposition der Lokführer gegenüber ihren Arbeitgebern. Im Jahr 2015 zu beobachtende Unternehmensübernahmen erfolgten vor allem mit dem Ziel einer Ausweitung der europaweiten Eigenproduktion.

Schienengüterverkehr

Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes aufgrund einer stark ausgeprägten, längeren Niedrigwasserphase im Sommer und Herbst bescherten der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge sowie weitere Anteilsverluste am Modal Split. Hohe Aufkommensverluste verzeichnete insbesondere die Trockengüterschifffahrt; die Tankschifffahrt verbuchte auf Jahressicht nur moderate Rückgänge. Die Containerschifffahrt wies trotz der o.g. Einschränkungen und größerer zeitlicher Verzögerungen bei der Abfertigung in Rotterdam mit rund 2,4 Mio. TEU im Jahr 2015 ein neues Allzeithoch auf. Vorübergehend kaschierte die Niedrigwasserphase zudem das bis heute anhaltende Überangebot an Beförderungskapazitäten im Rheinstromgebiet. Angesichts geringerer Beladungsgrade und einem segmentübergreifenden Anstieg der Nachfrage nach Schiffsraum kam es zeitweilig zu einem deutlichen Anstieg der Frachten. In Verbindung mit der Vergütung von Kleinstwasserzuschlägen hatte dies – trotz rückläufiger Mengen- und Leistungswerte – deutliche Umsatzsteigerungen der deutschen Binnenschifffahrt zur Folge. Den preisinduzierten Umsatzzuwächsen standen im Jahr 2015 zum Teil deutliche Kostenrückgänge gegenüber. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Gasölkosten. Insgesamt zeigte sich die Ertragslage der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2015 im Vergleich zum Jahr 2014 wesentlich verbessert. Die Zahl der Insolvenzen nahm gleichsam deutlich ab.

Binnenschifffahrt

Summary

The economy in Germany remained stable in 2015. The gross domestic product adjusted for price changes increased by 1.7 % compared to the previous year. Consequently, the rate of economic growth remained approximately at the same level as the preceding year (2014: 1.6 %). According to current data the positive overall economic environment in 2015 was reflected by a moderate growth in the German transport sector. The mileage of vehicles subject to toll rose to 29.7 billion kilometres; an increase of 6.1 % compared to 2014. The above-average growth rate is, in part, a consequence of the extension of the toll obligation to additional federal roads and vehicles with a total admissible weight above 7.5 tonnes. The mileage of vehicles registered abroad rose from 39.2 % of the mileage of all vehicles subject to toll in Germany in 2014 to 40.1 % in 2015. As in previous years, the mileage of Polish vehicles increased significantly. Their share in the market rose by 1.1 percentage points to approximately 13.6 %. The 5.4 % rise in the number of toll-paying vehicles crossing the German border suggests an increase in cross-border and transit traffic in 2015. In 2015, Euro VI vehicle mileage constituted almost one third (30.4 %) of all mileage of vehicles subject to toll in Germany (2014: 12.7 %). After the weight limit above which vehicles are obliged to pay toll was lowered on October 1st 2015, the number of new registrations of lorries with more than 12 tonnes gross weight rose by 7.9 %, whereas the number of registrations in the weight category between 10 and 12 tonnes fell by 16.3 %. Goods traffic statistics have not yet provided information for 2015 on goods transport by German lorries.

Road freight transport

A large number of companies in the goods transport sector profited from the falling price of diesel fuels (-14.0%) in 2015. This price-reducing effect was attenuated slightly by rising personnel costs in the transport sector. The level of transport fares in commercial goods transport by road experienced an overall stagnation in 2015 compared to the previous year (0.0%). Only companies in the local and regional transport sector saw prices increase slightly (by 0.8 % and 0.6 % respectively). As a consequence of the intensive competition with transport companies from Central, Eastern and South-Eastern Europe, prices in long-distance and cross-border traffic fell marginally (by 0.1 % and 0.6 % respectively). To a great extent, turnovers and returns on sales of commercial goods transport companies stagnated in 2015. Concerning the investments carried out, a large number of companies surveyed by the Federal Office claimed to be concentrating on vehicle modernisation. Due to sinking fuel prices and favourable financing terms resulting from the continuously low interest rate, the number of bankruptcies of German goods transport companies and freight forwarding agencies dropped significantly in 2015 (by 15.6 % and 11.2 % respectively).

Economic situation

After rail freight transport in Germany experienced a decline during the first half of the year - as a result of strikes, amongst other things - the sector showed an overall positive volume and performance development during the course of the year 2015. With the exception of incoming cross-border traffic, all main traffic connections experienced an upsurge. In addition to transfers from inland navigation during periods of low water, base effects from the previous year seem to have contributed to this development. However, the inter-modal competition grew due to the comparatively low price level in commercial road freight transport. Combined transport also showed a positive development in 2015, particularly as a result of the continuing growth in the number of semi-trailers transported. Despite the general development, the market leader experienced significant volume and performance drops compared to 2014, leading to a loss of further market shares to the non-federally owned rail enterprises, which have consequently registered an increase in demand and improvements to their employment situation. Potential savings on energy costs have resulted in an overall constant, if not rising, cost level. The price level has risen slightly. Numerous railway companies reported constant to slightly increasing profits. Financially strong railway companies in particular were seen to invest in the fleet of vehicles. However, staff recruitment continues to be problematic, improving the negotiation position of train drivers towards their employers. Company takeovers in 2015 primarily aimed towards expanding domestic production across Europe.

Rail freight transport

Due to the adverse effects of a prolonged period of low water in the summer and autumn, inland shipping companies on German waterways experienced a significant decline in volume and performance in 2015 compared to the previous year, in addition to a further decrease of its modal split share. The dry goods shipping industry in particular experienced a significant decline in revenue, whereas the tanker industry only registered moderate losses during the course of the year. Despite the aforementioned restrictions and delays to the dispatch process in Rotterdam, the container shipping industry experienced an all-time high in 2015 with 2.4 million TEU. Furthermore, the low-water period temporarily concealed the continuing excess supply of transport capacity in the Rhine area. Low load factors and an increased demand for shipping space across sectors temporarily resulted in a clear increase in freight rates. Combined with low-flow surcharge compensation, and despite falling volume and performance levels, this resulted in a significant sales increase in the German inland shipping industry. Price-induced sales increases were seen in 2015 alongside sometimes significant cost reductions, especially in the cost of diesel oil. All in all the financial situation of inland shipping companies in 2015 has improved dramatically compared to 2014. Moreover, the number of bankruptcies was significantly reduced.

Inland navigation

2 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war im Jahr 2015 – trotz geopolitischer Krisen und eines weltwirtschaftlich schwierigen Umfeldes – durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum gekennzeichnet.¹ Nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes lag das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt im Jahresdurchschnitt 2015 um 1,7 % höher als im Vorjahr (2014: 1,6 %). Im europäischen Vergleich lag Deutschland damit eher im Mittelfeld. Auf der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts trugen sowohl das Produzierende Gewerbe als auch die Dienstleistungsbereiche zur wirtschaftlichen Belebung bei. Das Produzierende Gewerbe, das ohne Baugewerbe gut ein Viertel der gesamten Bruttowertschöpfung erwirtschaftet, legte im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 1,9 % zu. Im Baugewerbe kam es im Vergleichszeitraum – trotz überwiegend milder Witterung in den Wintermonaten – insgesamt zu einem leichten Rückgang der wirtschaftlichen Leistung um 0,2 %; im Jahr 2014 hatte es mit 2,6 % noch einen kräftigen Zuwachs gegeben. Der Dienstleistungssektor legte im Jahr 2015 preisbereinigt insgesamt um 1,5 % zu. Der Bereich Verkehr und Lagerei verzeichnete allerdings einen leichten Rückgang in Höhe von 0,4 %. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts war der Konsum im Jahr 2015 wichtigster Wachstumsmotor der deutschen Volkswirtschaft. Im Vergleich zum Jahr 2014 erhöhten sich die privaten Konsumausgaben preisbereinigt um 1,9 %. Dabei gaben die privaten Haushalte im Jahr 2015 für alle Verwendungszwecke mehr Geld aus als im Vorjahr. Die Konsumausgaben des Staates stiegen um 2,8 %. Die Investitionen legten ebenfalls zu: Im Inland investierten Unternehmen und Staat im Jahr 2015 zusammen 3,6 % mehr in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – als im Vorjahr. Mit 0,2 % wiesen die preisbereinigten Bauinvestitionen ebenfalls ein leichtes Plus auf. Der deutsche Außenhandel entwickelte sich im Jahr 2015 weiter dynamisch. Die preisbereinigten Exporte von Waren und Dienstleistungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,4 %, die Importe legten um 5,7 % zu. Mit rund 56 % der Exporte und 58 % der Importe entfiel der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels im Jahr 2015 weiterhin auf die EU-Länder.

Konjunktorentwicklung

Das positive gesamtwirtschaftliche Umfeld in Deutschland spiegelte sich im Jahr 2015 in einem moderaten Verkehrswachstum wider. Nach vorläufigen Angaben erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2014 insgesamt um 1,0 % auf knapp 3,7 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland legte um 1,1 % auf rund 462,5 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Berichts Daten aus der Güterkraftverkehrsstatistik für das Jahr 2015 noch nicht verfügbar waren, beruhen die Angaben zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen in Tabelle 1 auf den entsprechenden Ausweisungen der aktuellen gleitenden Mittelfrist-

Gesamtverkehr

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Räth, Norbert/Braakmann, Albert: Bruttoinlandsprodukt 2015, in: Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 1/2016, S. 9 ff.

prognose für den Güter- und Personenverkehr (Winter 2015/2016). Mit Pluswerten von 1,3 % bzw. 1,6 % verzeichnete demnach im Berichtszeitraum der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse. Der Schienengüterverkehr, dessen Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2015 stark durch den Tarifstreit bei der Deutschen Bahn AG beeinträchtigt wurde, verbuchte im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenanstieg um 0,6 % bei einem gleichzeitigen Anstieg der Verkehrsleistung um 3,6 %. Die Mengen- und Leistungsentwicklung der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurde im Jahr 2015 maßgeblich durch eine längere, stark ausgeprägte Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte geprägt. Mit einem Rückgang der Transportmenge um 3,1 % und der Verkehrsleistung um 6,4 % entwickelte sie sich im Vergleichszeitraum von allen Verkehrsträgern am schwächsten.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2014 und 2015 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2014	2015	Veränderung in %	2014	2015	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2), 3)}	3.035,1	3.075,9 ^P	1,3 ^P	285,9	290,6 ^p	1,6 ^P
Schienengüterverkehr	365,0	367,3	0,6	112,6	116,6	3,6
Binnenschiffsgüterverkehr	228,5	221,4	-3,1	59,1	55,3	-6,4
Gesamter Güterverkehr ³⁾	3.628,6	3.664,6 ^P	1,0 ^P	457,7	462,5 ^p	1,1 ^P

^P prognostizierte Werte.

¹⁾ Verkehrsleistung in Deutschland.

²⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Fahrzeuge, ohne Kabotage.

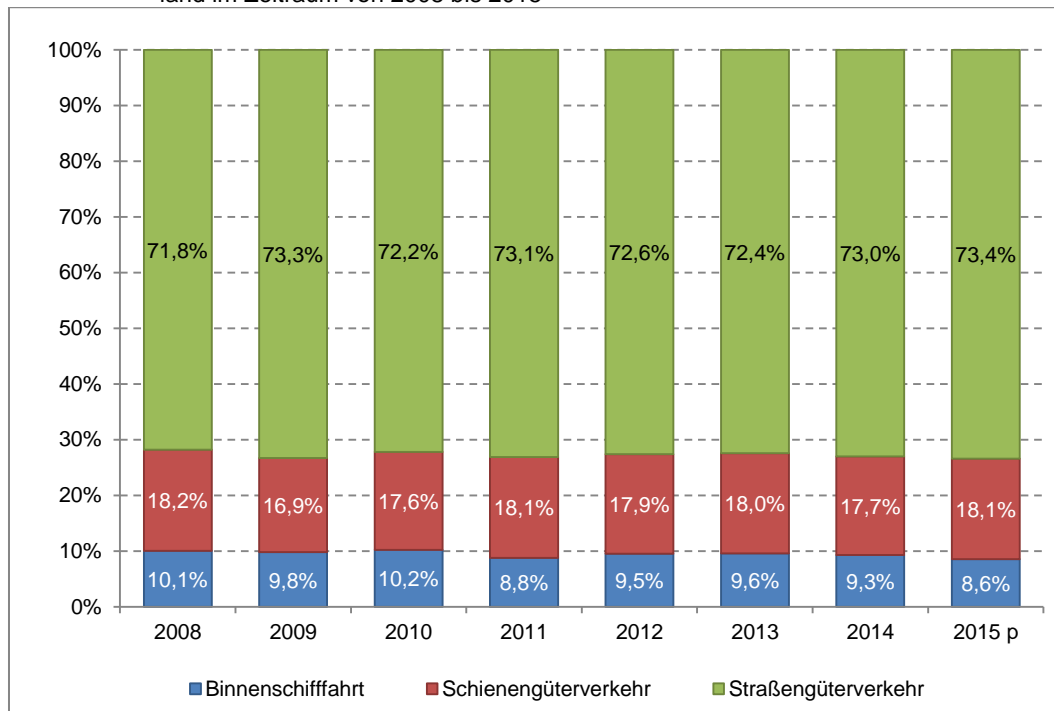
³⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, TCI Röhling Transport Consulting International, Bundesamt für Güterverkehr. Eigene Berechnungen.

Infolge der rückläufigen Verkehrsleistungsentwicklung im Jahr 2015 verzeichnete die Binnenschifffahrt im Vergleich zum Vorjahr Anteilsverluste am Modal Split zugunsten des Straßen- und Schienengüterverkehrs. Mit einem Marktanteil von nunmehr 8,6 % wies sie ihr schlechtestes Ergebnis seit Jahren auf. Im Vergleich zum Jahr 2014 bedeutete dies einen Rückgang um 0,7 Prozentpunkte. Abbildung 1 stellt die Entwicklung des Modal Split der Landverkehrsträger seit 2008 dar. Im Gegensatz zu Tabelle 1 finden in Abbildung 1 gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge Berücksichtigung. Deren Leistungswerte basieren ebenfalls in Teilen auf Prognosewerten der o.g. aktuellen gleitenden Mittelfristprognose. Der zufolge stieg die Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 % auf rund 183,6 Mrd. tkm. Der Modal Split-Anteil des Straßengüterverkehrs erhöhte sich damit von insgesamt 73,0 % im Jahr 2014 auf etwa 73,4 % im Jahr 2015. Der Schienengüterverkehr steigerte unter Zugrundelegung der prognostizierten Werte für den Straßengüterverkehr im Jahr 2015 seinen Marktanteil um 0,4 Prozentpunkte auf 18,1 %.

Modal Split

Abbildung 1: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Deutschland im Zeitraum von 2008 bis 2015



p – prognostizierte Werte.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), TCI Röhling Transport Consulting International, Bundesamt für Güterverkehr. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Gemäß der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose ist sowohl für das laufende Jahr 2016 als auch in mittelfristiger Perspektive bis 2019 mit einem weiteren Anstieg des Güterverkehrs in Deutschland zu rechnen. Danach soll die Verkehrsleistung im Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2015 gesamtmodal um 1,9 % zulegen, die Beförderungsmenge um 1,6 % steigen. Für die Jahre 2017 bis 2019 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr von einem durchschnittlichen jährlichen Verkehrsleistungsanstieg in Höhe von 1,1 % und einem durchschnittlichen jährlichen Mengenwachstum in Höhe von 0,5 % ausgegangen. An dem kurz- und mittelfristigen Wachstum sollen alle Landverkehrsträger partizipieren. Mit Zuwachsraten von 2,1 % für das Jahr 2016 sowie jahresdurchschnittlichen 1,1 % für den Zeitraum von 2017 bis 2019 fallen die Prognosen für den Straßengüterverkehr dabei am höchsten aus. Für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt werden für das Jahr 2016 Leistungssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von 1,5 % bzw. 1,1 % vorhergesagt; mittelfristig Jahresdurchschnittswerte von 1,0 % für die Schiene bzw. 0,8 % für die Wasserstraße. Bezogen auf die Beförderungsmenge fallen die prognostizierten prozentualen Wachstumsraten mittelfristig für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt mit 0,6 % bzw. 0,7 % etwas höher aus als für den Straßengüterverkehr mit 0,5 %.

Kurz- und Mittelfristprognose

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

Aus der Güterkraftverkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes liegen derzeit noch keine Daten zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen für das Jahr 2015 vor. Die Beschreibung der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2015 beruht aus diesem Grund – wie bereits im Bericht Herbst 2015 – ausschließlich auf der Mautstatistik des Bundesamtes.

Hinweis

3.1.1 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen und Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren werden in Tabelle 2 dargestellt. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2015 insgesamt um 6,1 % auf rund 29,73 Mrd. km. Die stark angestiegenen Fahrleistungen erklären sich zu einem Teil durch die Ausweitung der Mautpflicht. Einerseits wurde die Lkw-Maut zum 1. Juli 2015 auf weitere 1.100 Kilometer autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen ausgeweitet.² Andererseits wurde am 1. Oktober 2015 die Tonnagegrenze der Mautpflicht von 12 Tonnen auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht herabgesenkt. Die höchsten Fahrleistungen wurden im Jahr 2015 dementsprechend in den Monaten Oktober (rund 2,8 Mrd. km) und November (rund 2,7 Mrd. km) gemessen.³ Die Fahrleistungen deutscher Lkw stiegen im Jahr 2015 um 4,4 % auf rund 17,78 Mrd. km, während die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge um 8,5 % auf rund 11,92 Mrd. km wuchsen. Damit übertraf der Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen gebietsfremder Lkw erneut das Wachstum der mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge.

Mautpflichtige Fahrleistungen

Tabelle 2: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	2014	2015	Veränderung in %	2014	2015	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	17,02	17,78	4,4	2,69	2,58	-4,0
Ausland	10,99	11,92	8,5	1,77	1,79	1,1
Unbekannt	0,02	0,03	99,4	-	-	-
Insgesamt	28,03	29,73	6,1	4,46	4,37	-1,9

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

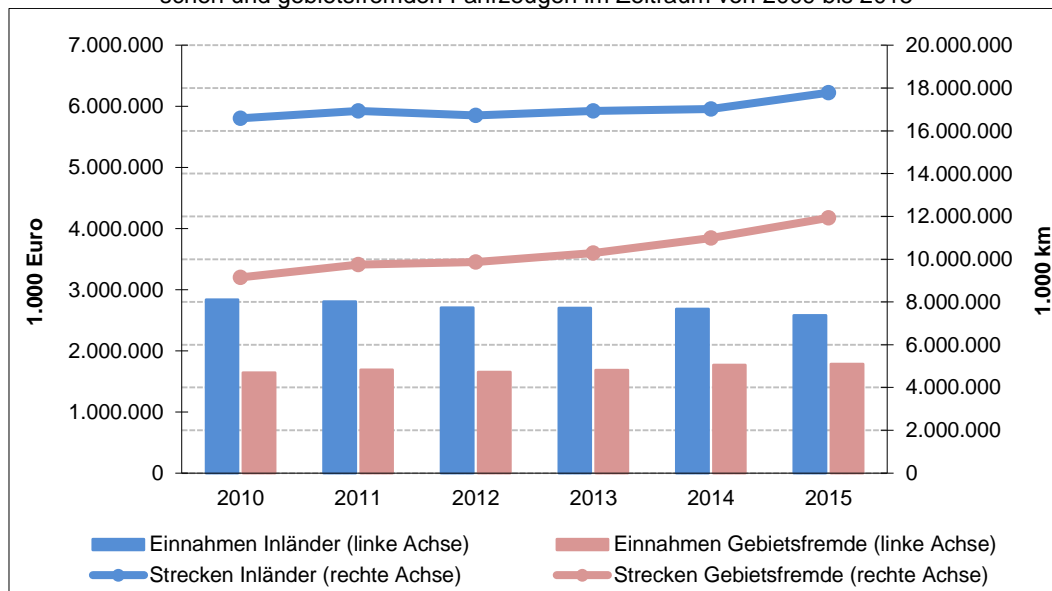
² Statistische Analysen des Bundesamtes deuten darauf hin, dass die Steigerungen der Fahrleistungen durch die Ausweitung der Mautpflicht auf autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen überwiegend auf Inländer zurückgehen.

³ Aufgrund der Feiertage wurden im Dezember unterdurchschnittliche Fahrleistungen gemessen.

Trotz der Ausweitung der Mautpflicht und steigender Fahrleistungen sanken die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % auf rund 4,37 Mrd. Euro. Einerseits ist dies durch den vermehrten Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge, für die niedrigere Mautsätze entrichtet werden müssen, zu erklären. Andererseits wurden die durchschnittlichen Mautsätze zum 01.01.2015 sowie zum 01.10.2015 gesenkt. Die Mauteinnahmen bei den Inländern sanken im Jahr 2015 um 4,0 % auf rund 2,58 Mrd. Euro. Bei den Gebietsfremden stiegen die Mauteinnahmen im Jahr 2015 hingegen um 1,1 % auf rund 1,79 Mrd. Euro. Damit überkompensierte der starke Anstieg der Fahrleistungen bei den Gebietsfremden die einnahmesenkenden Effekte. Abbildung 2 stellt die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren zwischen 2010 und 2015 dar und verdeutlicht die Konvergenz der Fahrleistungen sowie Mauteinnahmen von Inländern und Gebietsfremden.

Mauteinnahmen

Abbildung 2: Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen nach inländischen und gebietsfremden Fahrzeugen im Zeitraum von 2009 bis 2015



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten

Der Anteil der Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland stieg von 39,2 % im Jahr 2014 auf 40,1 % im Jahr 2015. Während der Anteil der Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2015 besonders stark ausfiel (40,9 %), verringerte sich dieser Anteil im 2. Halbjahr 2015 (39,5 %).⁴ Im Umkehrschluss sank der Anteil der Fahrleistungen inländischer Fahrzeuge von 60,7 % im Jahr 2014 auf 59,8 % im Jahr 2015.⁵ Abbildung 3 zeigt die Anteile gebiets-

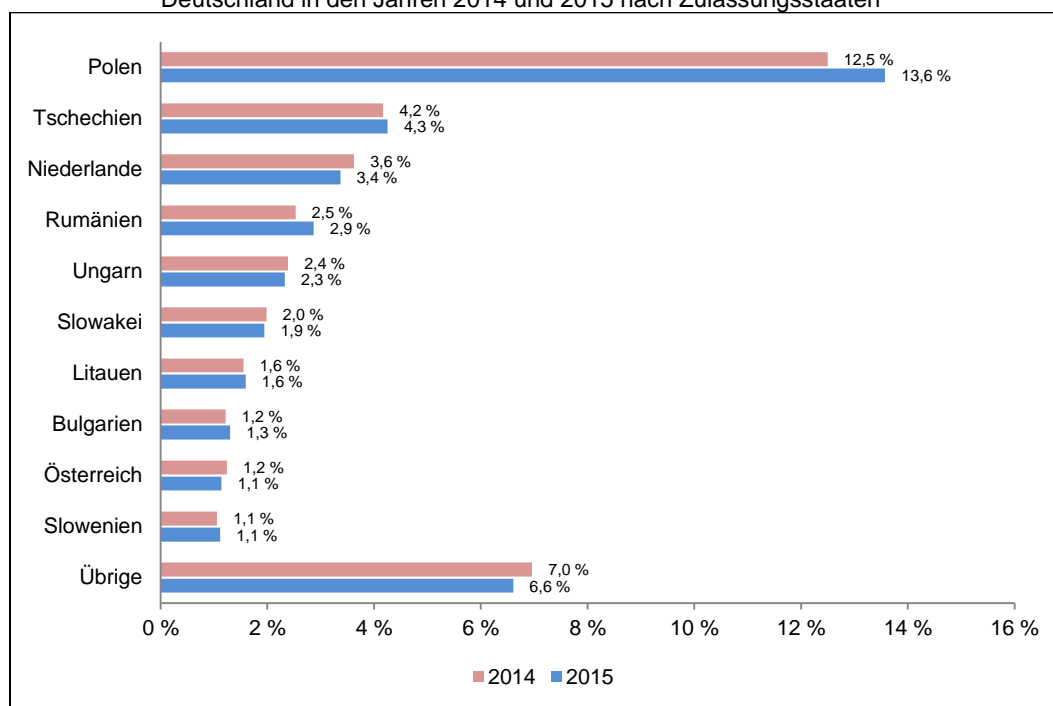
Fahrleistungen gebietsfremder Lkw

⁴ Statistische Analysen des Bundesamtes legen nahe, dass die Ausweitung der Mautpflicht auf autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen zum 01.07.2015 überproportional gestiegene Fahrleistungen durch Inländer zur Folge hatte.

⁵ Die übrigen 0,1 % waren keiner Nationalität zurechenbar.

fremder Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland in den Jahren 2014 und 2015 nach Zulassungsstaaten. Besonders stark wuchs erneut der Anteil mautpflichtiger Fahrleistungen von polnischen Fahrzeugen, der um 1,1 Prozentpunkte auf rund 13,6 % im Jahr 2015 stieg. Ebenfalls zugenommen haben die Anteile mautpflichtiger Fahrleistungen von Fahrzeugen aus Tschechien (4,3 %), Rumänien (2,9 %), Litauen (1,6 %), Bulgarien (1,3 %) und Slowenien (1,1 %). Die mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen aus den Niederlanden (3,4 %), Ungarn (2,3 %), der Slowakei (1,9 %) und Österreich (1,1 %) sanken hingegen.

Abbildung 3: Anteile gebietsfremder Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland in den Jahren 2014 und 2015 nach Zulassungsstaaten



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.3 Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen

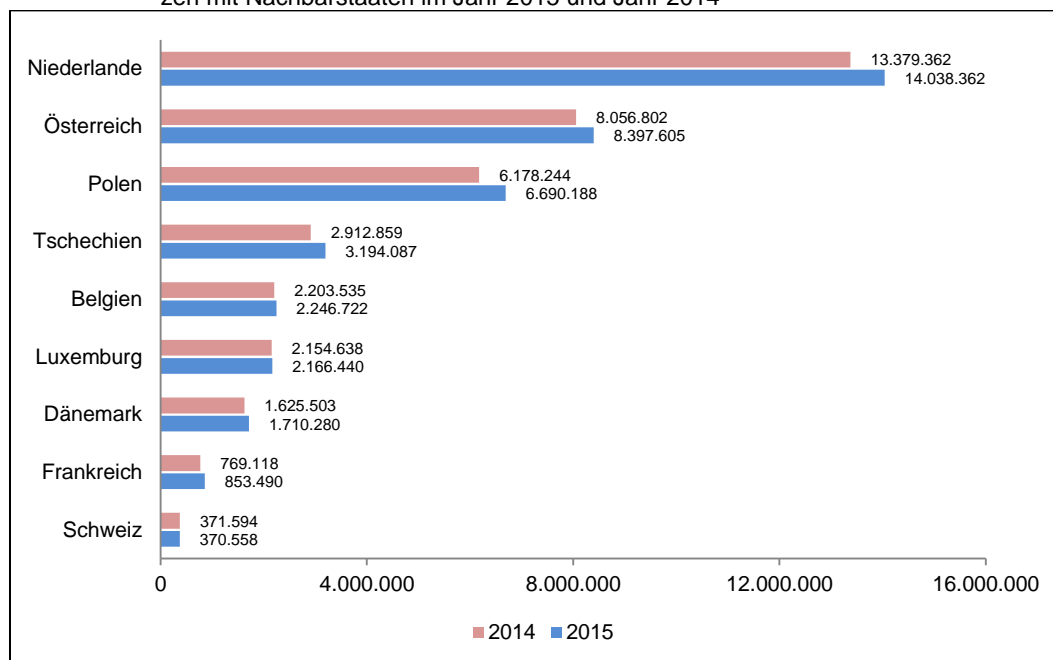
Im Jahr 2015 stieg die Anzahl der mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten an den deutschen Grenzübergängen gegenüber dem Vorjahr um 5,4 % auf rund 39,7 Mio.⁶ Abbildung 4 stellt die summierten Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge differenziert nach den Grenzen mit den deutschen Nachbarstaaten für die Jahre 2014 und 2015 dar. Die meisten mautpflichtigen Grenzübertritte wurden zwischen den Niederlanden und Deutschland erfasst, die um 4,9 % auf rund 14,0 Mio. anwuchsen. Ebenfalls angestiegen sind die mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten zwischen Österreich und Deutschland, deren Zahl um 4,2 % auf rund 8,4 Mio. stieg. In den Monaten September bis Dezember wiesen die monatlichen Mautstatistiken sowohl unter- als auch überdurchschnittliche Entwicklungen an den einzelnen Grenzübergängen zwischen Österreich und Deutsch-

Ein- und Ausfahrten
nach Grenzen mit
Nachbarstaaten

⁶ Zu einem Teil gehen diese Zuwächse auf die Ausweitungen der Mautpflicht im Jahr 2015 zurück.

land auf und deuten dahingehend Ausweichverkehre zwischen einzelnen Grenzübergängen an. Angesichts der insgesamt gestiegenen mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten zwischen Österreich und Deutschland liegen quantitative Einschränkungen des grenzüberschreitenden gewerblichen Verkehrs aufgrund der seit September 2015 eingeführten Kontrollen des Grenzverkehrs entlang der deutsch-österreichischen Grenze nicht nahe. Des Weiteren stieg die Zahl der mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten an den Grenzen zu Polen (8,3 %), Tschechien (9,7 %), Belgien (2,0 %), Luxemburg (0,5 %), Dänemark (5,2 %) und Frankreich (11,0 %). Die Zunahme der mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten an den deutschen Grenzen deuten auf Steigerungen des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Deutschland und seinen Nachbarstaaten sowie der Transitfahrten durch Deutschland hin.

Abbildung 4: Anzahl der Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge differenziert nach Grenzen mit Nachbarstaaten im Jahr 2015 und Jahr 2014



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die meisten mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten an den deutschen Grenzübergängen waren im Jahr 2015 auf polnische Fahrzeuge zurückzuführen, die gegenüber dem Vorjahr um 13,1 % auf rund 9,7 Mio. wuchsen. Am zweithäufigsten wurden mautpflichtige Ein- und Ausfahrten durch deutsche Fahrzeuge gemessen, die gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert (0,0 %) bei rund 7,3 Mio. lagen. Es folgten Fahrzeuge aus den Niederlanden (-0,1 %; rund 4,9 Mio.) und Tschechien (6,6 %; rund 2,9 Mio.). Sehr stark stieg die Zahl der mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten durch rumänische Fahrzeuge – und zwar um 20,7 % auf rund 2,1 Mio. Auf Fahrzeuge aus diesen fünf Herkunftsstaaten entfielen im Jahr 2015 kumuliert über zwei Drittel aller mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten. Auffallend ist, dass hohe Anteile der polnischen (32,2 %), tschechischen (25,1 %) und rumänischen (46,0 %) mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten auf Staaten westlich von Deutschland (Niederlande, Belgien, Luxemburg und Frankreich) entfielen. Diese Zahlen

Ein- und Ausfahrten
nach Herkunftsstaaten

belegen eine hohe Zahl von Dreiländerverkehren sowie Transitfahrten durch Deutschland seitens polnischer, tschechischer und rumänischer Lkw. Mautpflichtige Grenzübertritte durch niederländische Fahrzeuge erfolgten im Jahr 2015 hingegen überwiegend über die deutsch-niederländische Grenze (90,0 %). Weitere rund 4,9 % der mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten durch niederländische Fahrzeuge entfielen auf Grenzübergänge zwischen Deutschland und Belgien, Luxemburg sowie Frankreich. Eine große Zahl von Transitfahrten niederländischer Lkw durch Deutschland liegt demnach nicht nahe. Deutsche mautpflichtige Fahrzeuge überschritten am häufigsten die niederländische (41,1 %) und österreichische (20,1 %) Grenze. Ein vergleichsweise geringer Anteil der mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten deutscher Fahrzeuge entfiel auf die Grenzen zwischen Deutschland und Tschechien (2,7 %) sowie Polen (3,2 %).

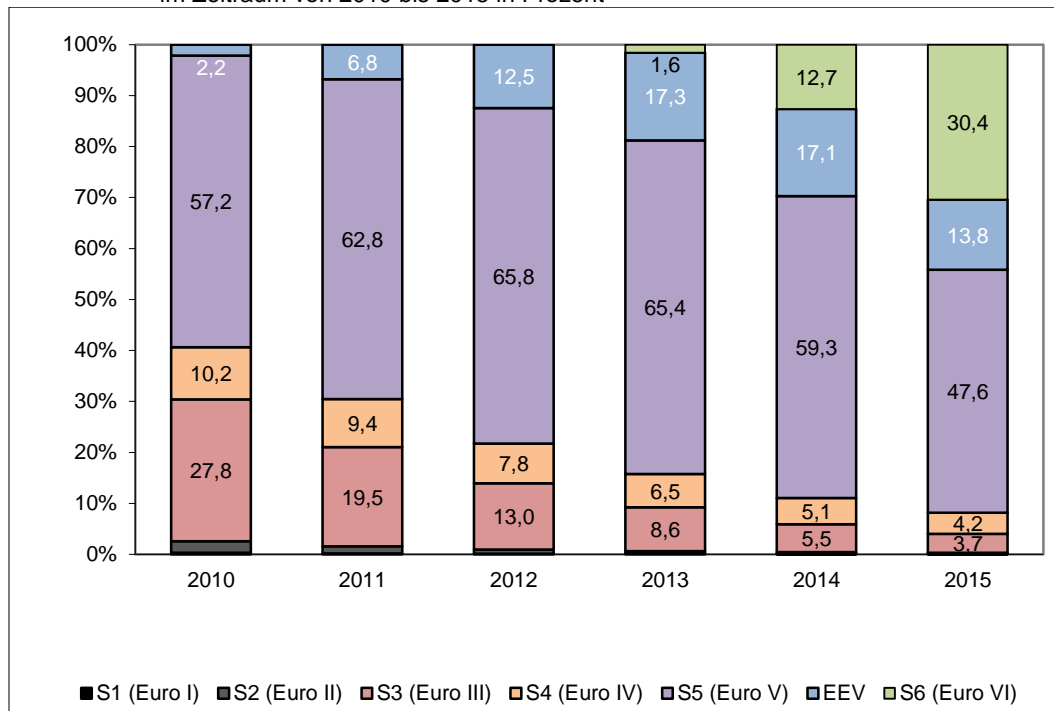
3.1.4 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Die unterschiedlichen Mautsätze für die verschiedenen Schadstoffklassen stellen ökonomische Anreize für den Einsatz umweltfreundlicherer Lkw dar. Für Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 1 (Euro I), die aufgrund ihrer hohen Schadstoff-Grenzwerte verhältnismäßig umweltschädlich sind, werden je nach Achszahl 16,4 bis 21,8 Euro-Cent pro km gezahlt. Die Kosten für die Luftverschmutzung werden bei der Schadstoffklasse S 1 (Euro I) mit 8,3 Euro-Cent pro km bemessen. Für vergleichsweise umweltfreundlichere Lkw der Schadstoffklasse Euro VI werden keine Kosten für Luftverschmutzung berechnet. Die Mautsätze der Schadstoffklasse S 6 (Euro VI) betragen abhängig von der Achszahl 8,1 bis 13,5 Euro-Cent pro km. Abbildung 5 zeigt die prozentualen Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen für den Zeitraum von 2010 bis 2015. Der Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen der vergleichsweise umweltfreundlicheren Lkw der Schadstoffklasse Euro VI stieg im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 17,7 Prozentpunkte auf rund 30,4 %. Die Kategorien EEV und Euro V mit moderaten Grenzwerten für Schadstoffe sanken hingegen um 3,3 bzw. 11,7 Prozentpunkte auf rund 13,8 bzw. 47,6 %.⁷ Der kumulierte Anteil der verhältnismäßig umweltschädlicheren Schadstoffklassen Euro I, Euro II, Euro III und Euro IV sank im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 2,8 Prozentpunkte auf rund 8,2 %. Im Jahr 2010 erreichte der aufsummierte Anteil dieser Schadstoffklassen noch einen Wert von rund 40,6 % an den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Demnach verstetigte sich im Jahr 2015 der deutliche Trend hin zu vergleichsweise umweltfreundlicheren Fahrzeugen auf deutschen mautpflichtigen Straßen.

Anteile umweltfreundlicherer Lkw

⁷ Die Schadstoffklassen EEV und Euro V sind in ihrem Emissionsniveau vergleichbar und können nahezu gleichgesetzt werden. Die Grenzwerte der Schadstoffklassen können auf den Internetseiten des Umweltbundesamtes eingesehen werden:
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/420/bilder/dateien/5_tab_grenzwerte-lkw.pdf.

Abbildung 5: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen im Zeitraum von 2010 bis 2015 in Prozent



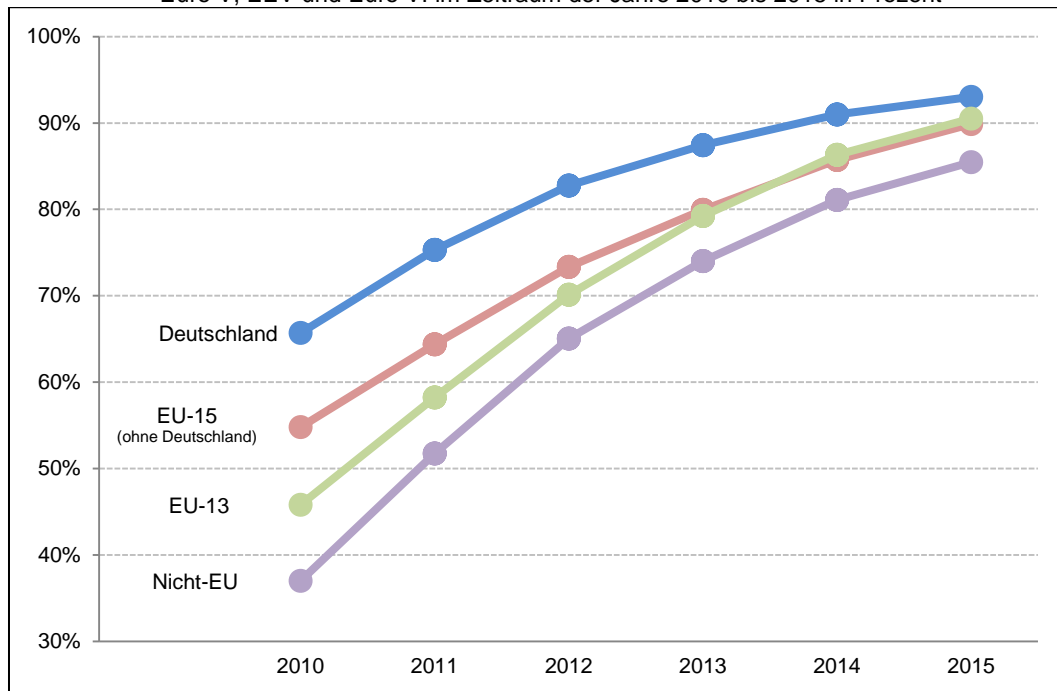
Anmerkungen: Ab 2012 bzw. 2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen auf zusätzlichen mautpflichtigen Bundesstraßen. Ab dem 01.10.2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen von Lkw mit einem zGG ab 7,5 t. Die Auswirkungen auf die Anteile der Emissionsklassen sind marginal.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 6 zeigt die prozentualen Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Lkw der umweltfreundlicheren Schadstoffklassen (Euro V, EEV, Euro VI) für die Jahre 2010 bis 2015. Auffällig sind die deutlichen Unterschiede, die im Jahr 2010 zwischen Fahrzeugen aus Deutschland (65,7 %), den alten EU-Mitgliedsstaaten (EU-15 ohne Deutschland; 54,8 %), den jungen EU-Mitgliedsstaaten (EU-13; 45,8 %) und den übrigen Herkunftsstaaten (Nicht-EU; 37,0 %) bestanden. Im Laufe der letzten sechs Jahre stiegen die Anteile vergleichsweise umweltfreundlicher Lkw in allen Herkunftsstaaten. Darüber hinaus glichen sich die Anteile von Fahrzeugen der Klassen Euro V, EEV und Euro VI im Zeitablauf an. Während Lkw aus Deutschland im Jahr 2015 weiterhin den höchsten Anteil aufwiesen (93,0 %), stieg der Anteil moderner Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedsstaaten stark an (90,5 %) und erreichte das Niveau der alten EU-Mitgliedstaaten (89,9 %). Die Fahrleistungen von Fahrzeugen der Klassen Euro V, EEV und Euro VI aus den übrigen Herkunftsstaaten stieg auf 85,5 % im Jahr 2015.

Entwicklung nach
Fahrzeugherkunft

Abbildung 6: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro V, EEV und Euro VI im Zeitraum der Jahre 2010 bis 2015 in Prozent



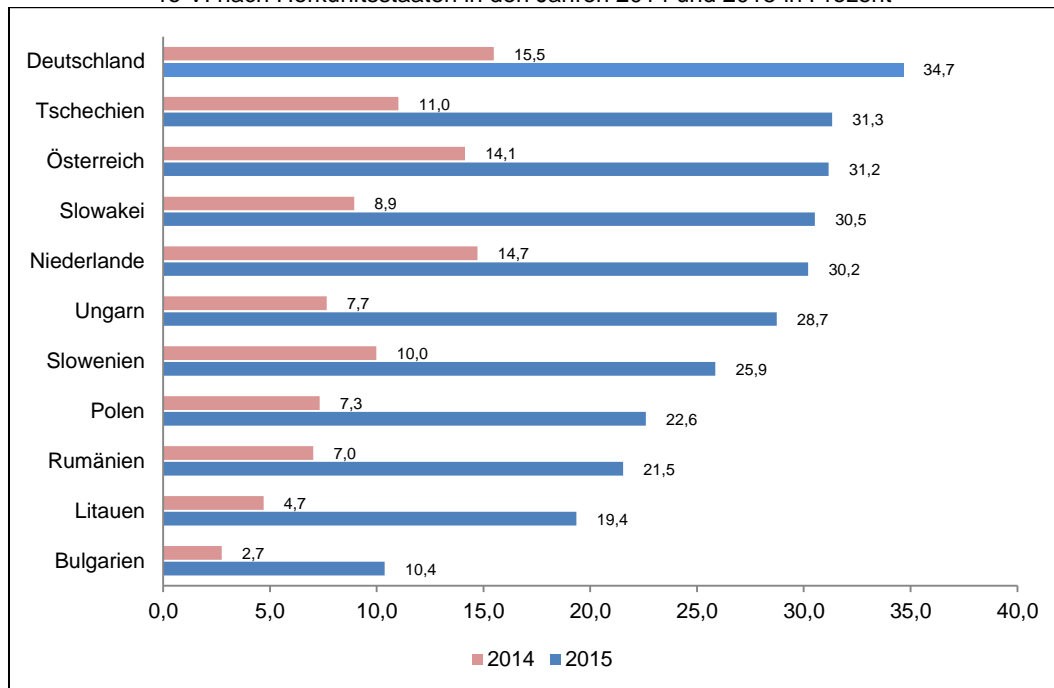
Anmerkungen: Ab 2012 bzw. 2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen auf zusätzlichen mautpflichtigen Bundesstraßen. Ab dem 01.10.2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen von Lkw mit einem zGG ab 7,5 t. Die Auswirkungen auf die Anteile der Emissionsklassen sind marginal.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Wenngleich sich die Anteile der Lkw, die mindestens der Schadstoffklasse Euro V angehören, bei den verschiedenen Herkunftsstaaten in den letzten Jahren angeglichen, gab es im Jahr 2015 weiterhin deutliche Unterschiede bei den Anteilen der modernsten Schadstoffklasse Euro VI. Abbildung 7 stellt die prozentualen Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI nach ausgewählten Herkunftsstaaten in den Jahren 2014 und 2015 dar. Bei allen dargestellten Herkunftsstaaten stieg der Anteil der Euro VI-Fahrzeuge stark an. Rund ein Drittel der deutschen (34,7 %), tschechischen (31,3 %), österreichischen (31,2 %), slowakischen (30,5 %) und niederländischen (30,2 %) Mautfahrleistungen entfielen im Jahr 2015 auf die modernste Fahrzeugkategorie. Niedrigere Anteile wiesen die Herkunftsstaaten Ungarn (28,7 %), Slowenien (25,9 %), Polen (22,6 %), Rumänien (21,5 %) und Litauen (19,4 %) auf. Bei bulgarischen Fahrzeugen entfiel trotz eines starken Anstiegs ein vergleichsweise geringer Anteil (10,4 %) auf Fahrleistungen durch Euro VI-Fahrzeuge.

Euro VI nach
Fahrzeugherkunft

Abbildung 7: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI nach Herkunftsstaaten in den Jahren 2014 und 2015 in Prozent



Anmerkungen: Ab dem Jahr 2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen auf zusätzlichen mautpflichtigen Bundesstraßen. Ab dem 01.10.2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen von Lkw mit einem zGG ab 7,5 t. Die Auswirkungen auf die Anteile der Emissionsklassen sind marginal.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

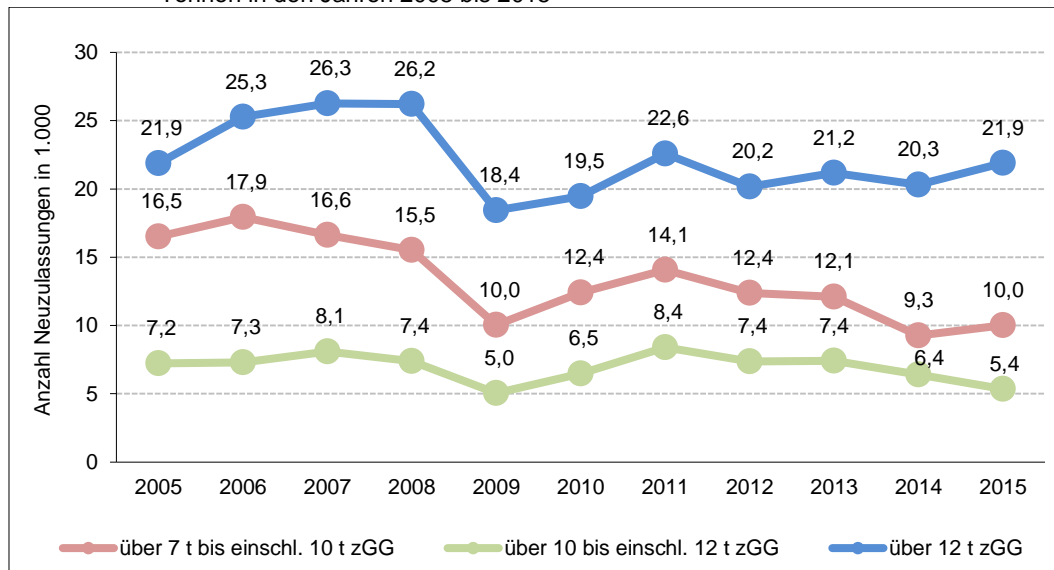
3.1.5 Einsatz mautpflichtiger und nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht bestehen Anreize, Lastkraftfahrzeuge einzusetzen, deren zulässiges Gesamtgewicht knapp unterhalb der Mautpflicht liegt. Beispielsweise vermieden in den letzten Jahren einzelne Unternehmen bei großvolumigen Leichtprodukten (z.B. Styropor) die Zahlung der Mautgebühren, indem Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 12 Tonnen eingesetzt wurden. Statistisch konnte dahingehend jedoch in den zurückliegenden Jahren kein Massenphänomen festgestellt werden. Abbildung 8 stellt die Zahl der Neuzulassungen von Lkw verschiedener Gewichtskategorien in den Jahren 2005 bis 2015 dar. Nach Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005 kam es nicht zu sprunghaften Anstiegen der relevanten Gewichtsklasse (zulässiges Gesamtgewicht) zwischen 10 und 12 Tonnen. Zwischen 2005 und 2008 verharrten die Neuzulassungen von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht auf einem Korridor zwischen 7.200 und 8.100.⁸

Gewichtsoptimierte
Fahrzeuge

⁸ Die Zulassungsstatistik weist grundsätzlich die Gewichtsklasse über 10 bis 12 t aus, obwohl Kraftfahrzeuge mit 12,0 t bereits mautpflichtig sind. Eine genauere Prüfung hat ergeben, dass eine Berechnung auf der Grundlage von 10 bis 11,99 t keine nennenswerten Abweichungen ergeben würde. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind die Berechnungen deshalb auf der Grundlage der üblichen Einteilung der Gewichtsklassen der Zulassungsstatistik durchgeführt worden.

Abbildung 8: Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7 Tonnen in den Jahren 2005 bis 2015



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung

Durch das Herabsetzen der Tonnagegrenze der Mautpflicht von 12 Tonnen auf 7,5 Tonnen ab dem 1. Oktober 2015 entfiel der Anreiz, durch den Einsatz von Fahrzeugen knapp unter 12 Tonnen die Mautpflicht zu umgehen. Auffällig ist dahingehend das starke Absinken der relevanten Gewichtsklasse zwischen 10 und 12 Tonnen in den Jahren 2014 (-13,6 %) und 2015 (-16,3 %). Die Neuzulassungen der Gewichtsklasse zwischen 7 und 10 Tonnen stiegen im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr zwar wieder (7,9 %), jedoch war deren Zahl im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr deutlich gefallen (-23,4 %). Die Zahl der Neuzulassungen von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 Tonnen stieg im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um rund 7,9 % und überkompensierte damit den Rückgang im Jahr 2014 (-4,1 %). Während sich die Neuzulassungen der Gewichtsklassen 7 bis 10 Tonnen (rund 10.000) sowie 10 bis 12 Tonnen (rund 5.400) im Jahr 2015 auf Niveau des Krisenjahres 2009 bewegten, überstiegen die Neuzulassungen von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 12 Tonnen (rund 21.900) deutlich das Niveau aus dem Jahr 2009. Demzufolge liegt es nahe, dass der Einsatz von Lkw, die seit dem 1. Oktober 2015 unter die Mautpflicht fallen, für die Transportunternehmen an Attraktivität verloren hat.

Reaktion auf Ausweitung der Mautpflicht

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

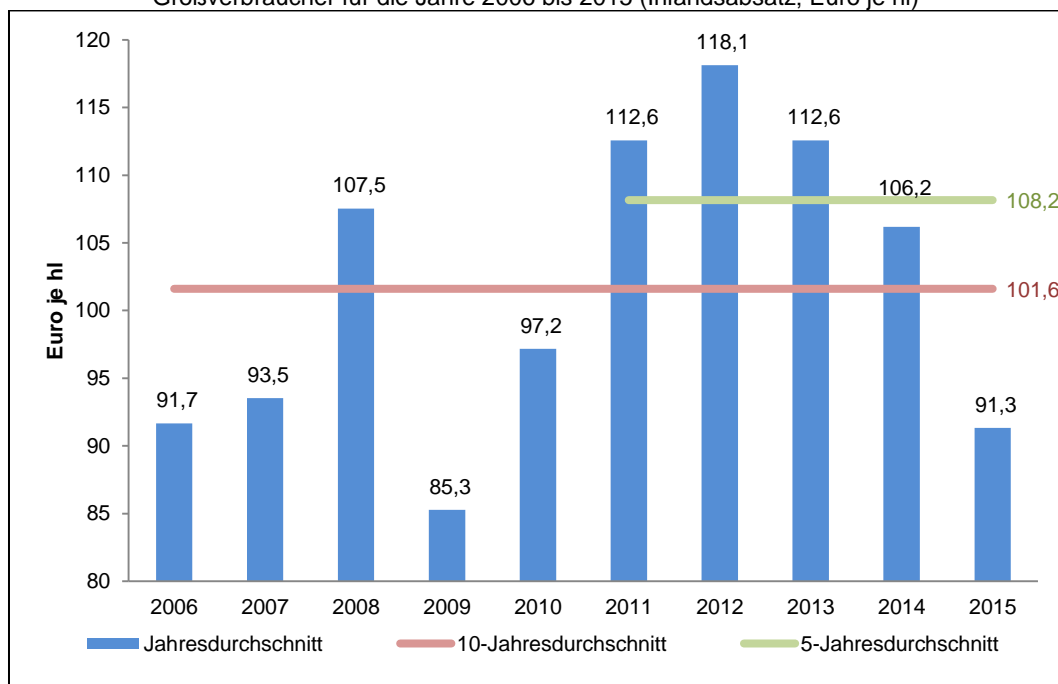
3.2.1 Kosten

Ein großer Teil der im Rahmen der Marktgespräche des Bundesamtes befragten Unternehmen im gewerblichen Straßengüterverkehr berichtete von leicht gesunkenen Gesamtkosten im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr. Getrieben wurde diese Entwicklung durch die stark gesunkenen Preise für Dieselkraftstoffe. Abbildung 9 zeigt die durchschnittlichen Erzeugerpreise für Dieselkraftstoff bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher in Euro je hl für den Zeitraum von 2006 bis 2015. Im Jahr 2015 sanken die

Dieselmkraftstoff

durchschnittlichen Preise für Dieseldieselkraftstoffe gegenüber dem Vorjahr um 14,0 % auf rund 91,3 Euro je hl. Innerhalb der letzten zehn Jahre lag der Preis für Dieseldieselkraftstoffe im Jahresdurchschnitt lediglich im Krisenjahr 2009 (85,3 Euro je hl) unterhalb dieses Wertes. Ferner lag der Preis für Dieseldieselkraftstoffe im Jahr 2015 deutlich unter den Jahresdurchschnittspreisen der letzten zehn (-10,1 %; 101,6 Euro je hl) bzw. fünf (-15,6 %; 108,2 Euro je hl) Jahre. Im Jahresverlauf sank der Erzeugerpreis für Dieseldieselkraftstoffe nach einer leichten Erholung im Frühjahr in der zweiten Jahreshälfte nahezu kontinuierlich. Den Tiefpunkt bildete der Dezember mit einem monatlichen Durchschnittspreis von 79,8 Euro je hl. Die befragten Unternehmen des Straßengüterverkehrs konnten jedoch nicht in gleichem Maße Kostenentlastungen durch den Rückgang der Preise für Dieseldieselkraftstoffe realisieren. Einerseits sind die Preise für Dieseldieselkraftstoffe abhängig von Bezugszeitpunkten, -mengen und Einkaufsmodalitäten.⁹ Andererseits gab ein Teil der vom Bundesamt befragten Transportunternehmen an, dass ihre Verträge Dieseldieselpreisgleitklauseln enthielten, die die Kostenersparnisse an die Auftraggeber weiterreichten.

Abbildung 9: Durchschnittliche Erzeugerpreise für Dieseldieselkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher für die Jahre 2006 bis 2015 (Inlandsabsatz; Euro je hl)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der kostensenkende Effekt sinkender Kraftstoffpreise wurde im Jahr 2015 durch steigende Personalkosten im gewerblichen Straßengüterverkehr gedämpft. Einige befragte Transportunternehmen gaben an, dass dies zu einer konstanten Entwicklung der Gesamtkosten geführt habe. In seltenen Fällen berichten einzelne Unternehmen von gestie-

Personalkosten

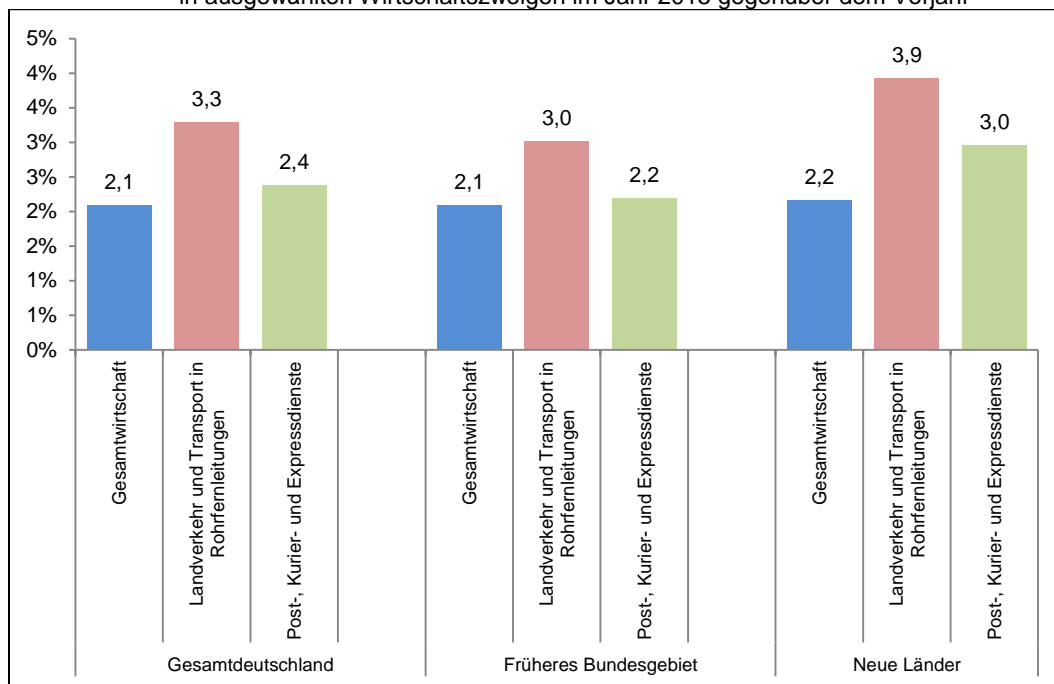
⁹ Beispielsweise hat eine Untersuchung des ADAC ergeben, dass die Preise für Dieseldieselkraftstoffe an Tankstellen in den Abendstunden um bis zu 4,9 Euro-Cent unter dem durchschnittlichen Preis liegen, während die Preise in den Morgenstunden um bis zu 3,8 Euro-Cent über dem Durchschnitt liegen. Vgl.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

genen Gesamtkosten infolge gestiegener Personalkosten. Der in Folge des MiLoG zum 1. Januar 2015 in Deutschland eingeführte flächendeckende Mindestlohn von 8,50 Euro brutto je Stunde hatte vergleichsweise geringfügige direkte Auswirkungen auf das Lohnniveau im Straßengüterverkehr. Die regionalen Tariflöhne im gewerblichen Straßengüterverkehr lagen nach Informationen des Bundesamtes bundesweit über dem Niveau des gesetzlichen Mindestlohns. Somit war der Mindestlohn bei tarifgebundenen Transportunternehmen nicht bindend. Ein Gutteil der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs ist nach Erkenntnissen des Bundesamtes allerdings nicht an einen Tarifvertrag gebunden.¹⁰ Lohnerhöhungen bei nicht-tarifgebundenen Transportunternehmen wurden in den Marktgesprächen des Bundesamtes überwiegend in den neuen Bundesländern festgestellt, in denen branchenübergreifend das Lohnniveau niedriger ausfällt als in den alten Bundesländern. Indirekte Auswirkungen des MiLoG auf die Kosten der Transportunternehmen entstanden den Marktteilnehmern durch die Verpflichtung zur Dokumentation der Arbeitszeiten sowie Maßnahmen im Zusammenhang mit der Auftraggeberhaftung.¹¹ Darüber hinaus erhöhte ein Gutteil der befragten Transportunternehmen die Löhne ihrer Kraftfahrer mit dem Zweck der Mitarbeiterbindung bzw. -rekrutierung. In diesem Zusammenhang berichtete ein Teil der befragten Marktteilnehmer von Schwierigkeiten, vakante Stellen zu besetzen. Schließlich erhöhten sich die Arbeitskosten aufgrund tariflich vereinbarter Lohnsteigerungen. Abbildung 10 zeigt die prozentualen Veränderungen der tariflichen Monatsverdienste mit Sonderzahlungen für die Wirtschaftszweige Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen, Post-, Kurier- und Expressdienste sowie die Gesamtwirtschaft für das Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr. Auffallend ist, dass die Tariflöhne im Wirtschaftszweig Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen mit rund 3,3 % im Jahr 2015 deutlich stärker stiegen als im gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt (2,1 %). Die Tarifverdienste im Wirtschaftszweig Post-, Kurier- und Expressdienste stiegen im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr leicht überdurchschnittlich (2,4 %). Des Weiteren verdeutlicht die Abbildung die überdurchschnittliche Tariflohnentwicklung des Transportgewerbes in den neuen Bundesländern. Während der branchenübergreifende Unterschied der Tariflohnsteigerungen zwischen alten und neuen Bundesländern marginal war (0,1 Prozentpunkte), erhöhten sich die Tariflöhne in den Wirtschaftszweigen Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen (0,9 Prozentpunkte) sowie Post-, Kurier- und Expressdienste (0,8 Prozentpunkte) in den neuen Bundesländern deutlich stärker.

¹⁰ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr (2015): Marktbeobachtung Güterverkehr. Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2015-I. Fahrerberufe.

¹¹ Nach Erkenntnissen des Bundesamtes lassen sich Unternehmen im Zusammenhang mit der Auftraggeberhaftung nach § 13 MiLoG zur eigenen Absicherung vor Auftragsvergabe regelmäßig von Auftragnehmern schriftlich bestätigen, dass der Mindestlohn gezahlt werde. Dies geschieht etwa im Rahmen einer Verpflichtungserklärung.

Abbildung 10: Prozentuale Veränderungen der tariflichen Monatsverdienste mit Sonderzahlungen in ausgewählten Wirtschaftszweigen im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr



Anmerkungen: Die Veränderungsrate wurden auf Basis von Indizes berechnet und stellen die Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr dar.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Weitere für den Straßengüterverkehr relevante Kostenarten entwickelten sich im Jahr 2015 vergleichsweise moderat. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Erzeugerpreise für Lkw (mit Kolbenverbrennungsmotor, mit Selbstzündung) und für Sattelzugmaschinen (ohne Zugkraftkarren) im Jahr 2015 um 0,7 bzw. 1,1 %.¹² Ein Teil der befragten Transportunternehmen verwies in den Marktgesprächen weiterhin auf die höheren Anschaffungskosten durch die im Jahr 2014 eingeführte Schadstoffklasse Euro VI. Ein Gutteil der Marktteilnehmer stellte jedoch im Zusammenhang mit Euro VI-Fahrzeugen Kostenvorteile durch einen gesenkten Kraftstoffverbrauch sowie niedrigere Mautgebühren fest. Das sehr niedrige Zinsniveau senkte weitergehend die Kosten für die Fremdfinanzierung des Fuhrparks. Ferner berichteten einige Transportunternehmen von gesunkenen Wartungs- und Kraftstoffkosten in Folge von Fahrerschulungen und Optimierungen im Betriebsablauf. In Einzelfällen gaben befragte Marktteilnehmer steigende Versicherungskosten an. Schließlich berichteten Unternehmen, die logistische Dienstleistungen anbieten und Lager betreiben, über gestiegene Stromkosten.

Weitere Kostenstellen

3.2.2 Beförderungsentgelte

Insgesamt stagnierten die Beförderungsentgelte im gewerblichen Straßengüterverkehr im Jahr 2015. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes wies im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr über alle Segmente der Güterbeförderung im Straßenverkehr eine Veränderungsrate von 0,0 % auf. Während die Preise für den gesamten Straßengüter-

Kurzfristige Entwicklung

¹² Vgl. Statistisches Bundesamt (2016): Erzeugerpreisindizes gewerblicher Produkte.

verkehr im Jahr 2015 im 2. Quartal gegenüber dem Vorquartal noch leicht anstiegen (0,4 %), sanken die Preise im 4. Quartal (-0,3 %). Das 1. Quartal (-0,1 %) und das 3. Quartal (0,0 %) des Jahres 2015 waren hingegen von Stagnation geprägt. Befragte Marktteilnehmer gaben an, dass Erhöhungen der Beförderungsentgelte aufgrund der stark gesunkenen Kraftstoffpreise selten durchsetzbar seien. Aufgrund der Verbreitung von Dieselpreisgleitklauseln mussten einige Transportunternehmen automatische Preisabschläge hinnehmen. Über Erhöhungen der Beförderungsentgelte, die mit dem Anstieg der Lohnkosten begründet wurden, berichteten die befragten Marktteilnehmer vergleichsweise selten. Unterschiede konnten bei den verschiedenen Segmenten des Straßengüterverkehrs festgestellt werden. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Beförderungsentgelte im Jahr 2015 im Nah- und Regionalverkehr leicht um 0,8 bzw. 0,6 %. Nach Informationen des Bundesamtes konnten vorwiegend Transportunternehmen, die im Bau-sektor aktiv sind, von den leicht gestiegenen Preisen im Nah- und Regionalverkehr profitieren. Darüber hinaus gaben befragte Transportunternehmen, die logistische Dienstleistungen anbieten oder Fahrzeuge mit Sonderaufbauten einsetzen, in Teilen höhere Beförderungsentgelte an. Die Preise im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr sanken hingegen leicht um 0,1 bzw. 0,6 %. Befragte Marktteilnehmer begründeten die Preisentwicklung im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr überwiegend mit dem anhaltend hohen Wettbewerbsdruck durch Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa. Darüber hinaus beeinflusste der Wettbewerb zwischen Konzernspeditionen und Stückgutkooperationen die Entwicklung der Beförderungsentgelte negativ. Preissenkungen würden nach Angaben der Marktteilnehmer insbesondere bei Neuausschreibungen von Transportaufträgen auftreten. Darüber hinaus stieg der Erzeugerpreisindex im Wirtschaftszweig Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 0,9 %. Die gestiegenen Beförderungsentgelte bei den KEP-Verkehren begründeten befragte Marktteilnehmer mit einer erhöhten Nachfrage in diesem Segment.

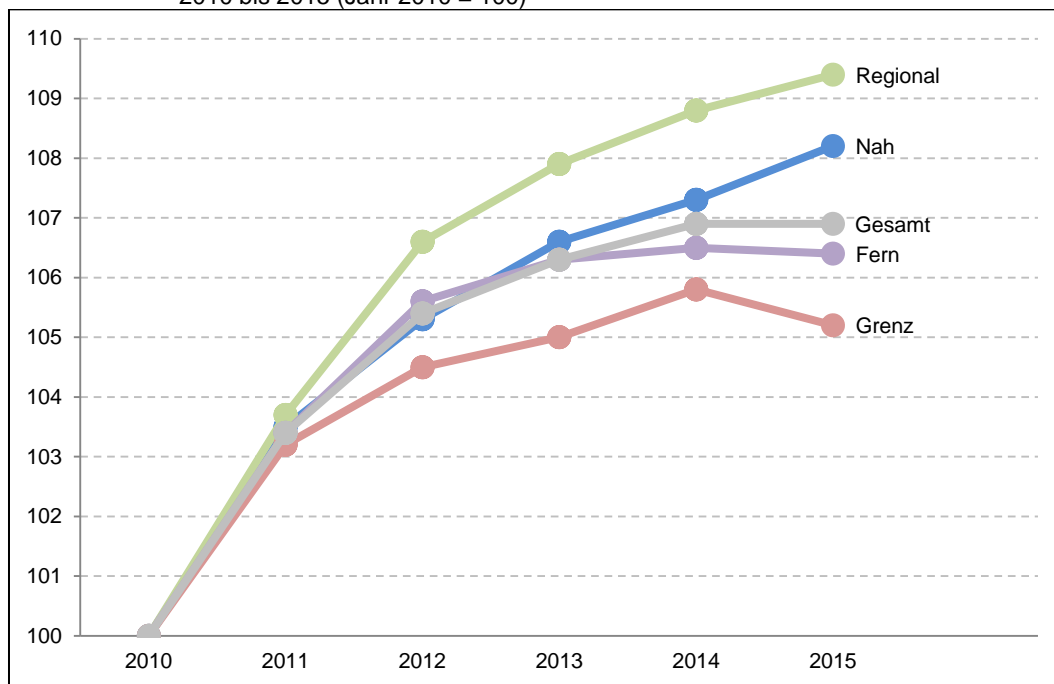
Abbildung 11 stellt die langfristige Entwicklung der Erzeugerpreisindizes für den Straßengüterverkehr differenziert nach der Verkehrsart für die Jahre 2010 bis 2015 dar. Hierbei sind zwei Entwicklungen auffallend. Erstens flachte die Preisentwicklung über alle Verkehrsbereiche hinweg im Zeitablauf ab. Während in den Jahren 2011 und 2012 die Beförderungsentgelte noch vergleichsweise stark anstiegen, verringerten sich die Preissteigerungen in den Folgejahren bis hin zur Stagnation im Jahr 2015. Diese Entwicklung verlief parallel zur gesamtwirtschaftlichen Preisentwicklung der letzten fünf Jahre in Deutschland.¹³ Zweitens zeigt die Abbildung die Spreizung der Preise zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. In den letzten fünf Jahren fanden im Regional- und Nahverkehr überdurchschnittliche Preissteigerungen statt. Die Beförderungsentgelte im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr entwickelten sich hingegen unterproportional und zuletzt sogar negativ. Dieses Auseinanderdriften des Preisniveaus kann einerseits damit erklärt werden, dass der Wettbewerbsdruck durch Transportunternehmen aus

Langfristige Entwicklung

¹³ Vgl. Angaben des Statistischen Bundesamtes zur Inflationsrate.

Mittel-, Ost- und Südosteuropa im Nah- und Regionalverkehr bislang geringer ausfiel. Andererseits liegen strukturelle volkswirtschaftliche Gründe nahe. Beispielsweise führte nach Informationen des Bundesamtes die positive bauwirtschaftliche Entwicklung zu einer erhöhten Nachfrage von Laderaum im Segment der Baustellenfahrzeuge, die überwiegend im Nah- und Regionalverkehr eingesetzt werden. Die erhöhte Nachfrage in diesem Bereich bedingte wiederum Preissteigerungen bei Beförderungen im Baugewerbe bzw. im Nah- und Regionalverkehr.

Abbildung 11: Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr differenziert nach Verkehrsart von 2010 bis 2015 (Jahr 2010 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt wurden von der Mehrheit der befragten Transportunternehmen weiterhin als volatil beschrieben. Nach Aussagen von Marktteilnehmern sei der Wettbewerbsdruck durch Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa in diesem Bereich besonders stark und führe zu einem niedrigen Preisniveau. Lediglich in Kalenderwochen mit Feiertagen ließen sich aufgrund des verknappten Laderaumangebots höhere Beförderungsentgelte erzielen. Im Jahresverlauf entwickelten sich die Beförderungsentgelte nach Informationen des Bundesamtes in den Wintermonaten unterdurchschnittlich. Im Rückladungsbereich beklagt weiterhin ein Teil der vom Bundesamt befragten Marktteilnehmer niedrige Preise für Beförderungsleistungen. Insbesondere Rückladungen kurz vor dem Wochenende in Fahrtrichtung von West nach Ost stehen nach Informationen des Bundesamtes unter Preisdruck.

Spotmarkt und Rückladungen

3.2.3 Ertragslage

Die Unternehmen des deutschen gewerblichen Straßengüterverkehrs verzeichneten im Jahr 2015 eine stagnierende Umsatzentwicklung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes und Erkenntnissen der Marktbeobachtung verharren die Umsätze im Wirtschaftszweig Güterbeförderung im Straßenverkehr und Umzugstransporte im Jahr 2015 nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (-0,2 %).¹⁴ Zwar konnten die deutschen Transportunternehmen in Teilen von der guten Konjunktur in Deutschland profitieren und leichte Aufkommenszuwächse verbuchen, allerdings schlägt sich dies aufgrund der überwiegend stagnierenden Beförderungsentgelte sowie der in Teilen an die Auftraggeber weitergereichten Rückgänge der Kraftstoffpreise nicht in den Umsatzzahlen wider. Aussagen von befragten Marktteilnehmern deuten darauf hin, dass Unternehmen, die Beförderungen für das Baugewerbe durchführten, leichte Umsatzsteigerungen verbuchten. Gemäß den Erhebungen des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste“ im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr hingegen um rund 2,1 %.¹⁵ Nach Informationen des Bundesamtes führte die weiter wachsende Bedeutung des Online-Handels sowohl zu Aufkommens- als auch Preissteigerungen im KEP-Bereich.

Umsätze

Im Jahr 2015 gab weiterhin ein großer Teil der befragten Transportunternehmen an, unveränderte Umsatzrenditen von 1 bis 3 % zu erwirtschaften. Allerdings berichteten in einigen Regionen befragte Marktteilnehmer vermehrt von leicht gestiegenen Umsatzrenditen, die in Teilen über 3 % lagen. In den Marktgesprächen gaben befragte Unternehmen, die zusätzliche logistische Dienstleistungen und Lagerhaltung anbieten oder in speziellen Segmenten (z.B. Baustellenlogistik) tätig sind, häufig höhere Umsatzrenditen in einem Korridor von 5 bis 10 % an. In seltenen Einzelfällen lagen die Umsatzrenditen in diesem Bereich regional über 10 %. Trotz dieser leicht positiven Entwicklung bewegten sich nach Einschätzung des Bundesamtes die Umsatzrenditen im Transportgewerbe weiterhin unterhalb des gesamtwirtschaftlichen Niveaus. Verbesserungen der Umsatzrentabilität begründeten die befragten Marktteilnehmer überwiegend mit gesunkenen Kosten für Dieselkraftstoffe. Als limitierende Faktoren für weitere Anstiege der Umsatzrenditen nannten die befragten Transportunternehmen das stagnierende Niveau der Beförderungsentgelte und steigende Lohnkosten. Schließlich gaben einzelne Unternehmen an, Gewinnsteigerungen durch eine höhere Effizienz, beispielsweise durch den Einsatz digitaler Technologien oder die Modernisierung des Fuhrparks, erreicht zu haben.

Umsatzrenditen

¹⁴ Die prozentualen Veränderungswerte basieren auf den Indizes des Umsatzes im Dienstleistungsbereich des Statistischen Bundesamtes. Die Indizes für das Jahr 2015 basieren auf vorläufigen Werten, die im Jahresverlauf angepasst werden und von den endgültigen Werten abweichen können.

¹⁵ Aufgrund von Abgrenzungsproblemen können Überschneidungen zwischen den Wirtschaftszweigen „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ (WZ08-494) sowie „Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste“ (WZ08-532) vorliegen.

3.2.4 Investitionen

Die Entwicklung der Investitionen bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs war im Jahr 2015 ambivalent. Einerseits hielt die Mehrheit der befragten Marktteilnehmer ihre Fuhrparkgröße konstant. Andererseits nutzte ein Gutteil der befragten Transportunternehmen die vergleichsweise positive Entwicklung der Ertragslage, um die Modernisierung ihres Fuhrparks voranzutreiben bzw. in den letzten Jahren ausgebliebene Investitionen nachzuholen. Bei den getätigten Ersatzinvestitionen handelte es sich überwiegend um Anschaffungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI. Die stark gestiegenen mautpflichtigen Fahrleistungen durch deutsche Euro VI-Fahrzeuge verdeutlichen diese Entwicklung (siehe Abschnitt 3.1.4). In einzelnen Fällen erwarben befragte Transportunternehmen weiterhin aufgrund des niedrigeren Kaufpreises gebrauchte Lkw der Schadstoffklasse Euro V, allerdings sank die Zahl dieser Käufe nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2015. Erweiterungsinvestitionen oder Verkleinerungen des Fuhrparks seitens des deutschen Transportgewerbes wurden im Beobachtungszeitraum vergleichsweise selten berichtet. Des Weiteren deuteten die Statistiken der Neuzulassungen des Kraftfahrt-Bundesamtes auf Umstrukturierungen bei den Fuhrparks der deutschen Verkehrsunternehmen hin. Während in der Haltergruppe Verkehr und Lagerei im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr weniger Neuzulassungen von Lkw (20.362; -25,4 %) registriert wurden, stieg die Zahl der Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen um 6,6 % auf 19.586. Schließlich gaben einige befragte Transportunternehmen an, vermehrt Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sonderaufbauten einzusetzen.

Fuhrparkinvestitionen

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verliefen die Investitionen im Wirtschaftszweig Güterbeförderung im Straßenverkehr in den vergangenen Jahren auf einem Korridor von 2 bis 3 Mrd. Euro pro Jahr und dürften sich im Jahr 2015 nach Einschätzung des Bundesamtes ebenfalls in dieser Größenordnung bewegt haben.¹⁶ Neben der Fuhrparkmodernisierung flossen die Investitionen der Unternehmen des deutschen Transportgewerbes in weiteres Sachkapital. Marktteilnehmer, die logistische Dienstleistungen und Lagerhaltung anbieten, investierten im Beobachtungszeitraum in den Ausbau ihrer Lager- und Logistikflächen. Um die Kosten für Dieselkraftstoff sowie Wartungsarbeiten zu senken, investierten einige Unternehmen in eigene Tankanlagen und Werkstätten. Zudem verstärkten sich nach Informationen des Bundesamtes die Investitionen in digitale Technologien (z.B. speditionelle Software und Telematiksysteme). Ferner wurden zur weiteren Effizienzsteigerung sowie zur Erhöhung der Sicherheit Investitionen in Humankapital festgestellt. Mit Unterstützung des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ des Bundesamtes konnten Aus- und Weiterbildungen der Mitarbeiter finanziert werden. Schließlich nutzten einige Transportunternehmen Förderungen des

Weitere Investitionen

¹⁶ Vgl. Statistisches Bundesamt (2015): Strukturhebung im Dienstleistungsbereich. Verkehr und Lagerei. Fachserie 9 Reihe 4.1.

Programms „De-minimis“, um Investitionen beispielsweise in Reifen, Ausrüstungen zu Ladungssicherung und Arbeitskleidung zu tätigen.

Die zögerliche Bereitschaft der befragten Transportunternehmen, Erweiterungsinvestitionen zu tätigen, wird von den Marktteilnehmern unterschiedlich begründet. Ein häufig angesprochenes Hemmnis, um expansiv tätig zu werden, stellt die Schwierigkeit dar, geeignetes Fahrpersonal zu finden. Ein weiterer Teil der befragten Unternehmen begründet die vorwiegend konservative Expansionsstrategie mit den Erwartungen an die Entwicklung der Umsatzrenditen. Der anhaltend hohe Wettbewerbsdruck durch Transportunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa ließe die Beförderungsentgelte mittelfristig nicht steigen, während in den künftigen Jahren mit einer Erholung der Kraftstoffpreise gerechnet werde. Aus Flexibilitätsgründen sei zudem die Fremdvergabe an Subunternehmen oder die kurzfristige Anmietung von Lkw sinnvoller als eine Erweiterung des Fuhrparks. Schwierigkeiten bei der Kreditvergabe sowie Skepsis gegenüber Euro VI-Fahrzeugen spielten hingegen lediglich eine untergeordnete Rolle bei den Investitionsentscheidungen.

Investitionshemmnisse

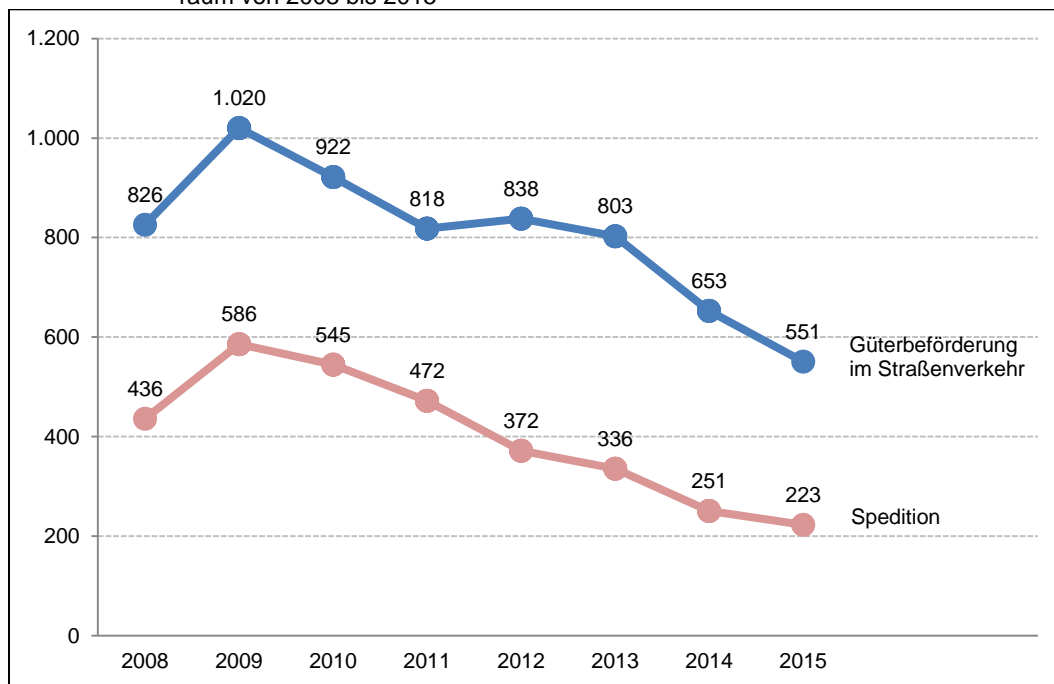
3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, -neugründungen und -aufgaben

Vor dem Hintergrund eines stabilen Konjunkturverlaufs und günstiger Finanzierungsbedingungen aufgrund des weiterhin sehr niedrigen Zinsniveaus sanken die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im Jahr 2015 erneut. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die Zahl der Insolvenzverfahren branchenübergreifend in Deutschland im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 4,0 % auf 23.123. Im Zuge gesunkener Kraftstoffpreise spiegelte sich diese positive Entwicklung im deutschen Transportgewerbe überverhältnismäßig stark wider. Abbildung 12 stellt die Anzahl der Insolvenzverfahren für die Wirtschaftszweige „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ und „Spedition“ für die Jahre 2008 bis 2015 dar. Die Insolvenzen bei den Straßengüterverkehrsunternehmen nahmen im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr überproportional um 15,6 % auf 551 ab. Bei den Speditionen sank die Zahl der Insolvenzen ebenfalls überproportional um 11,2 % auf 223. Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen im deutschen Transportgewerbe folgte demnach dem abnehmenden Trend nach dem Krisenjahr 2009 und lag im Jahr 2015 weit unterhalb des Vorkrisenniveaus aus dem Jahr 2008. Bei Unternehmen aus dem KEP-Bereich sanken die Insolvenzzahlen hingegen weniger stark (-2,2 %). Die mit dem Transportgewerbe verzahnten Wirtschaftsbereiche Verarbeitendes Gewerbe (-2,8 %), Baugewerbe (-2,7 %) und Handel (-5,9 %) verbuchten im Jahr 2015 ebenfalls Rückgänge bei den Unternehmensinsolvenzen. Zwar näherten sich die Insolvenzzahlen im Transportgewerbe im Jahr 2015 anderen Wirtschaftszweigen weiter an, allerdings lag die Zahl der Insolvenzen in Relation zu der Zahl der Unternehmen im Transportgewerbe weiter oberhalb des gesamtwirtschaftlichen Durchschnitts. Nach Informationen des Verbands der Vereine

Insolvenzen

Creditreform e.V. lag die Insolvenzquote¹⁷ im Jahr 2015 im Wirtschaftszweig Güterbeförderung im Straßenverkehr bei 149 (-12,4 %), während sie über alle Wirtschaftsbereiche hinweg bei 72 (-2,7 %) lag. Die vom Verband der Vereine Creditreform e.V. ermittelte Risikoquote¹⁸ lag bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit 345 (-11,8 %) ebenfalls deutlich über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt von 155 (-16,7 %).

Abbildung 12: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen für den Zeitraum von 2008 bis 2015



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die positive Entwicklung im Jahr 2015 spiegelte sich auch in den Werten des Statistischen Bundesamtes zu den Neugründungen und Aufgaben im Wirtschaftszweig Landverkehr und Transport in Rohrleitungen wider. Die Zahl der Neugründungen in diesem Wirtschaftszweig stieg im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 0,5 % auf 2.006. Im gleichen Zeitraum wuchs die Zahl der sonstigen Neugründungen¹⁹ um 3,7 % auf 6.750. Die Betriebsaufgaben sanken hingegen im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 0,5 % auf 2.243. Die Zahl der sonstigen Stilllegungen²⁰ verringerte sich im gleichen Zeitraum um 9,2 % auf 7.743.²¹ Zwar überwogen die Betriebsaufgaben bzw. Stilllegungen damit weiterhin die Neugründungen, jedoch verringerte sich deren Differenz.

Neugründungen und Aufgaben

¹⁷ Die Insolvenzquote errechnet sich aus der Zahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen in einer Branche.

¹⁸ Die Risikoquote stellt die Ausfallwahrscheinlichkeit von Krediten von Unternehmen (je 10.000 Unternehmen) dar, die an verschiedenen Kriterien (z.B. Insolvenzverfahren, Vermögensauskunft) gemessen wird.

¹⁹ Zu den sonstigen Neugründungen gehören Kleinunternehmen und Nebenerwerbsbetriebe. Beim Kleinunternehmen gründet ein(e) Nicht-Kaufmann/-frau eine Hauptniederlassung. Das Kleinunternehmen ist nicht im Handelsregister eingetragen, besitzt keine Handwerkskarte und beschäftigt keine Arbeitnehmer.

²⁰ Siehe sonstige Neugründungen.

²¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (2016): Unternehmen und Arbeitsstätten. Gewerbeanzeigen. Fachserie 2 Reihe 5.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Die Güterbahnen im öffentlichen Verkehr in Deutschland verzeichneten im Jahr 2015 insgesamt eine leicht positive Entwicklung. Das Beförderungsaufkommen lag mit 367,3 Mio. t um 0,6 % bzw. 2,3 Mio. t über dem Vorjahresergebnis. Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 3,6 % bzw. 4,0 Mrd. tkm auf 116,6 Mrd. tkm. Während in der ersten Jahreshälfte, insbesondere beeinflusst durch Streiks, sowohl das Beförderungsaufkommen als auch die Beförderungsleistung noch Rückgänge aufwiesen, drehten die Vorzeichen in der zweiten Jahreshälfte ins Plus. Zu letzterem dürften einerseits Basiseffekte aus der Streikperiode im Oktober und November des Jahres 2014, andererseits Verlagerungen von der Binnenschifffahrt während der Niedrigwasserphase beigetragen haben.

Mengen- und Leistungsentwicklung

Bezogen auf die einzelnen Güterabteilungen zeigten sich im Jahr 2015 gegensätzliche Entwicklungen. Deutliche Mengenzuwächse im Vergleich zum Jahr 2014 wiesen die Güterabteilungen „Sonstige Produkte“ (+3,3 Mio. t bzw. +3,9 %), in der schwerpunktmäßig die im Kombinierten Verkehr transportierten Güter zusammengefasst werden, „Maschinen, Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ (+1,3 Mio. t bzw. +9,5 %) sowie „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ (+1,2 Mio. t bzw. +2,8 %) auf. Im Vergleichszeitraum weitestgehend unverändert blieb das Mengenaufkommen in der Güterabteilung „Kokerei und Mineralölprodukte“. Deutliche Mengenrückgänge zeigten sich hingegen, insbesondere beeinflusst durch einen Rückgang bei Eisenerzen (-0,7 Mio. t) und Baustoffen (-0,6 Mio. t), in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (-1,2 Mio. t bzw. -2,3 %). Daneben verzeichnete die Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ Rückgänge in Höhe von 1,0 Mio. t bzw. 2,3 %. Innerhalb dieser Güterabteilung stand einer stark negativen Entwicklung bei den Kohletransporten eine deutliche Zunahme bei den Erdöltransporten gegenüber. Mit Rückgängen von jeweils 0,8 Mio. t verbuchten die Güterabteilungen „Metalle und Metallerzeugnisse“ und „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ prozentuale Abnahmen von 1,4 % bzw. 5,4 %. Die anteilig größten Mengenverluste entfielen mithin auf Güterabteilungen, die wesentlich von der wirtschaftlichen Entwicklung der deutschen Stahlindustrie geprägt werden.

Entwicklung der Güterabteilungen unterteilt nach Aufkommen...

Bezogen auf die Verkehrsleistung entwickelten sich die Güterabteilungen überwiegend positiv. Das größte absolute Wachstum verzeichneten diesbezüglich ebenfalls die „Sonstigen Produkte“ (+2,2 Mrd. tkm bzw. +5,3 %). Eine rückläufige Entwicklung wiesen „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ (-0,1 Mrd. tkm bzw. -3,0 %) sowie „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ (-0,1 Mrd. tkm bzw. -0,7 %) auf. Des Weiteren standen Verkehrsleistungsrückgänge bei chemischen Erzeugnissen Zuwächse bei Mineralerzeugnissen gegenüber.

...und Leistung

Die Mengen- und Leistungszuwächse im Schienengüterverkehr wurden im Jahr 2015 maßgeblich durch die insgesamt positive Entwicklung im Binnenverkehr beeinflusst. Mit einem Anstieg um rund 3,0 Mio. t bzw. 1,3 % auf 241,7 Mio. t entwickelte sich die Beförderungsmenge im Binnenverkehr ebenso positiv wie die Verkehrsleistung, die im Vergleich zum Jahr 2014 um 3,0 Mrd. tkm bzw. 5,4 % auf rund 59,4 Mrd. tkm zunahm (siehe Tabelle 3). Eine positive Entwicklung zeigte sich hier insbesondere bei Gütern der Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“, die – beeinflusst durch eine positive Entwicklung bei den Fahrzeugtransporten – sowohl in Bezug auf die Aufkommensmenge als auch die Verkehrsleistung ein deutliches zweistelliges Wachstum aufwies. Die positive Entwicklung der Erdöltransporte spiegelte sich national zudem in vergleichsweise starken Aufkommens- und Leistungssteigerungen in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ wider. Prozentuale Aufkommens- und Leistungsrückgänge in zweistelliger Höhe ließen sich bei Beförderungen von Gütern der Abteilung „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ feststellen.

Binnenverkehr

Tabelle 3: Güterverkehr der Eisenbahnen in den Jahren 2014 und 2015 nach Hauptverkehrsrelationen

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderung in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderung in %
	2014	2015		2014	2015	
Binnenverkehr	238,7	241,7	1,3	56,4	59,4	5,4
Versand in das Ausland	45,9	47,5	3,5	20,3	21,3	4,6
Empfang aus dem Ausland	61,9	58,0	-6,3	23,9	22,9	-4,2
Durchgangsverkehr	18,5	20,2	8,7	12,0	13,0	8,5
Insgesamt	365,0	367,3	0,6	112,6	116,6	3,6

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Beim grenzüberschreitenden Verkehr zeigten sich im Jahr 2015 unterschiedliche Tendenzen. Während sich Aufkommen und Leistung beim Versand in das Ausland positiv entwickelten, reduzierten sich beide Größen beim grenzüberschreitenden Empfang im Vergleich zum Jahr 2014 deutlich. Ursächlich für die sich im stärkeren Maße beim Aufkommen zeigenden Rückgänge waren deutliche Verluste der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ im grenzüberschreitenden Empfang (-2,0 Mio. t bzw. -0,2 Mrd. tkm). Daneben wiesen Transporte von Kokerei- und Mineralölzeugnissen größere Aufkommens- und Leistungsverluste in Höhe von 0,9 Mio. t bzw. 0,4 Mrd. tkm auf. Im Gegensatz zu den nationalen Verkehren zeigten sich grenzüberschreitend zudem teils deutliche Verluste beim Transport chemischer Erzeugnisse und sonstiger Mineralerzeugnisse. Die positive Entwicklung im grenzüberschreitenden Versand wurde von der Güterabteilung „Sonstige Produkte“ beeinflusst. Hier zeigte sich ein Zugewinn sowohl beim Aufkommen in Höhe von 1,4 Mio. t bzw. 6,8 % als auch bei der Leistung in Höhe von 0,6 Mrd. tkm bzw. 6,0 %. Im grenzüberschreitenden Empfang wiesen beide Größen

Grenzüberschreitender Verkehr

hingegen Rückgänge auf. Die Transitverkehre durch Deutschland, die im Wesentlichen von Gütern der Abteilung „Sonstige Produkte“ geprägt werden, verzeichneten im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr ein zusätzliches Mengenaufkommen in Höhe von 1,6 Mio. t bzw. 8,7 % sowie einen Anstieg der Verkehrsleistung um 1,0 Mrd. tkm bzw. 8,5 %.

Das Beförderungsaufkommen im Wechselverkehr zwischen Deutschland und dem Ausland erreichte im Jahr 2015 rund 105,5 Mio. t und blieb damit rund 2,1 % bzw. 2,3 Mio. t hinter dem entsprechenden Wert des Vorjahres zurück. Bei einer differenzierten Betrachtung nach Staaten zeigte sich bei den Wechselverkehren mit Dänemark und Spanien im Jahr 2015 in beiden Richtungen zum wiederholten Male ein Wachstum. Die Wechselverkehre mit Frankreich und der Schweiz wiesen im Vergleich zum Jahr 2014 ebenfalls eine positive Mengenentwicklung auf. Bei den Verkehren mit Belgien, Italien, den Niederlanden und Ungarn waren lediglich beim grenzüberschreitenden Versand Zuwächse zu beobachten. Bei allen vier Staaten überwogen diese Zuwächse die Aufkommensrückgänge beim grenzüberschreitenden Empfang, so dass insgesamt ein positives Ergebnis zu Buche stand. Beim grenzüberschreitenden Verkehr mit Schweden überwogen hingegen die Aufkommenssteigerungen beim grenzüberschreitenden Empfang die negative Entwicklung der Gegenrichtung. Im Wechselverkehr mit Österreich entwickelten sich die Versandmengen zwar positiv, allerdings führte die Abnahme beim Empfang zu einem rückläufigen Gesamtaufkommen. In beiden Richtungen rückläufig zeigten sich die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Polen, der Slowakei, Slowenien sowie Tschechien.

Wechselverkehr
nach Staaten

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die beschriebene statistische Mengen- und Leistungsentwicklung war zum wiederholten Male geprägt von der erneut negativen Aufkommens- und Leistungsentwicklung des Marktführers. Mit einem Minus von rund 3,9 Mio. t bzw. 1,8 % schwächten sich im Jahr 2015 dessen Rückgänge beim Beförderungsaufkommen in Deutschland zwar im Vergleich zu den Vorjahren weiter ab.²² Bei der Beförderungsleistung zeigten sich mit -3,8 Mrd. tkm bzw. -5,1 % jedoch deutlichere Verluste. Nach Angaben der DB AG zeichneten hierfür einerseits eine hohe Kundenverunsicherung in Folge der Streiks, andererseits Qualitätsprobleme verantwortlich.²³ In Gesprächen mit dem Bundesamt berichteten Bahnkunden in diesem Zusammenhang, dass ihnen aufgrund der Streikmaßnahmen sowie einer vergleichsweise geringen Pünktlichkeit zunehmend die Grundlage für die Planbarkeit von Schienenverkehren bzw. hiermit in Zusammenhang stehenden Produktions- und Distributionsprozessen entzogen würde. Auf Seiten der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) zeigte sich bei der Aufkommens- und Leistungsentwicklung hinge-

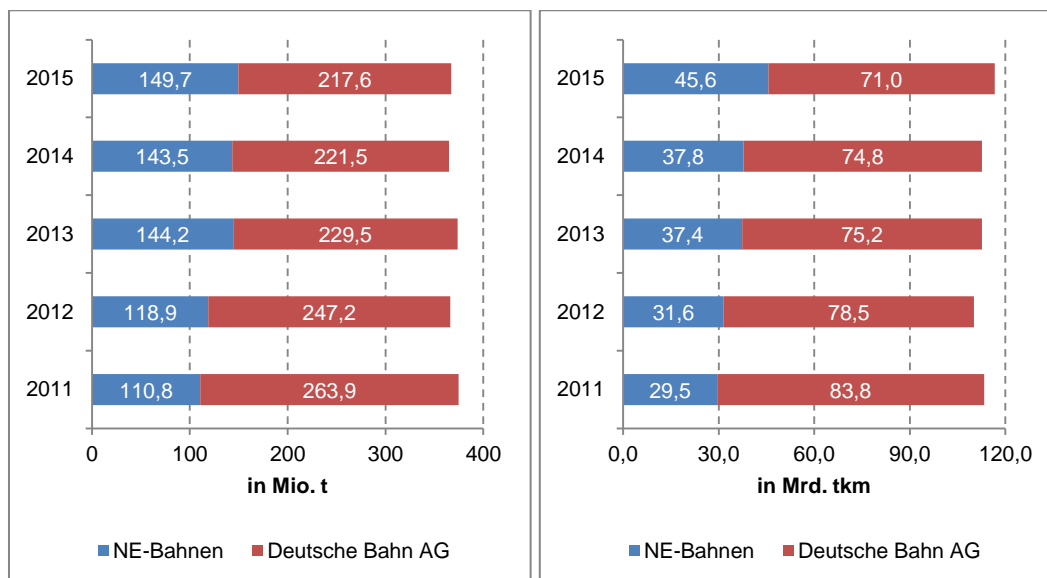
Marktanteilsent-
wicklung

²² Vgl. hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2015. Berlin 2016.

²³ Vgl. hierzu Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2015. Berlin 2016.

gen ein deutliches Wachstum. Zu einem nicht unwesentlichen Teil trugen hierzu intramodale Verkehrsverlagerungen vom Marktführer zu den NE-Bahnen bei. Als Folge reduzierte sich im Jahr 2015 der Marktanteil der DB AG sowohl in Bezug auf das Mengenaufkommen als auch die Verkehrsleistung. Unter Zugrundelegung der Angaben der Deutsche Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes errechnet sich für die NE-Bahnen im Jahr 2015 ein Marktanteil am Mengenaufkommen in Höhe von 40,8 % (siehe hierzu auch Abbildung 13). In den Jahren zuvor lag ihr entsprechender Anteilswert bei 39,3 % (2014), 38,6 % (2013) bzw. 32,5 % (2012). Bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung bauten die NE-Bahnen ihren Marktanteil von 33,6 % im Jahr 2014 auf 39,1 % im Jahr 2015 deutlich aus. Im März 2016 gab die DB Cargo Deutschland AG bekannt, im Bereich Schienengüterverkehr einen umfassenden Umbau- und Verschlankeungsprozess durchführen zu wollen.²⁴ Nach Angaben von Marktteilnehmern überprüfe die Deutsche Bahn AG in diesem Zusammenhang aktuell vor allem die Wirtschaftlichkeit der Bedienung ihrer Güterverkehrsstellen. Marktteilnehmer rechnen damit, dass die DB AG bereits im laufenden Jahr zahlreiche Güterverkehrsstellen schließen und es infolgedessen zu einer weiteren Verschiebung von Marktanteilen zugunsten der NE-Bahnen kommen werde.

Abbildung 13: Verkehrsaufkommen und -leistung von NE-Bahnen und Deutsche Bahn AG
- Vergleich der Jahre 2011, 2012, 2013, 2014 und 2015



Quellen: Deutsche Bahn AG, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im Jahr 2015 sowie in den ersten Monaten des Jahres 2016 berichteten in Deutschland tätige NE-Bahnen bei überregionalen Verkehren von einer anhaltend starken Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen. Im Jahr 2015 sei diese vor allem von Bestandskunden ausgegangen. Daneben habe es jedoch verstärkt Anfragen von Kunden gegeben, die zuvor ausschließlich mit dem Marktführer zusammengearbeitet hätten. Als Folge berichteten NE-Bahnen mit Blick auf Personal und Fuhrpark überwiegend über voll aus-

Auftrags- und Beschäftigungslage

²⁴ Vgl. hierzu und im Folgenden DB Cargo Deutschland AG: Pressemitteilungen vom 07.03.2016.

gelastete Kapazitäten. Während die Verfügbarkeit des rollenden Materials als gut beschrieben wurde, stellte das verfügbare (Fahr-)Personal im Jahr 2015 erneut einen limitierenden Faktor dar. Bei vorwiegend regional tätigen NE-Bahnen zeigte sich die Beschäftigungslage, in Abhängigkeit vom Aufkommen der Kooperationspartner, weitestgehend stabil bis leicht rückläufig.

Intramodaler Wettbewerb zeigte sich vor allem bei vergleichsweise einfach durchzuführenden Traktionsleistungen im Mineralölsegment sowie bei Kombinierten Verkehren. Aufgrund der hohen Kapazitätsauslastung auf der einen sowie einer anhaltend starken Nachfrage auf der anderen Seite wurde der intramodale Wettbewerb bei überregionalen Verkehren in anderen Segmenten hingegen als vergleichsweise gemäßigt beschrieben. Mit Blick auf den intermodalen Wettbewerb berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über Verlagerungen von der Schiene auf die Straße. Diese seien insbesondere eine Folge der Streikmaßnahmen zu Jahresbeginn 2015 gewesen und hätten sich vor allem im Kombinierten Verkehr bzw. bei kurzfristigen oder leicht zu verlagernden Verkehren gezeigt. Mit Blick auf die Straße verwiesen Marktteilnehmer auf das aus ihrer Sicht niedrige Preisniveau im Straßengüterverkehr im Vergleich zur Schiene. Dieses habe in Verbindung mit den Streikmaßnahmen bzw. den hieraus zum Teil entstandenen Qualitätsverlusten dazu beigetragen, dass ein Teil der verlagerten Verkehre längerfristig an die Straße verloren gegangen sei. Bei längerfristigen Aufträgen sei es im Jahr 2015 hingegen nur vereinzelt zu nennenswerten Verlusten gekommen. Obwohl die Marktteilnehmer von einem erlittenen Imageverlust des Schienengüterverkehrs aufgrund der Streiks ausgehen, zeige sich ein anhaltend hohes Interesse der verladenden Wirtschaft an einer Nutzung bzw. Stärkung von Schienenverkehren. Verlagerungen von der Straße auf die Schiene konnten insbesondere dann beobachtet werden, wenn hierfür bündelungsfähige Transportmengen vorhanden waren. Mit anhaltender Dauer der Niedrigwasserperiode profitierte die Schiene in der zweiten Jahreshälfte temporär von Verlagerungen von der Wasserstraße.

Intra- und intermodaler Wettbewerb

Marktteilnehmer berichteten im Jahr 2015 von einem überwiegend konstanten bis leicht gestiegenen Kostenniveau. Erneut waren Kostensteigerungen beim Personal sowie für die Infrastrukturnutzung (Trassen und Nebenanlagen) zu verzeichnen. Vereinzelt zeigten sich zudem Kostensteigerungen für Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen, insbesondere dann, wenn keine Kapazitäten in nahegelegenen Einrichtungen verfügbar waren. Die Kosten für die Beschaffung von rollendem Material blieben nach Angaben von Marktteilnehmern im Vergleich zum Jahr 2014 unverändert. Im alpenquerenden Verkehr über die Schweiz tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen beklagten weiterhin ein erhöhtes Kostenniveau aufgrund der Stärke des Schweizer Franken. Als zu hoch wurden bzw. werden weiterhin die im Jahr 2015 durch verschiedene gesetzliche Auflagen entstandenen Kosten angesehen, beispielsweise im Zusammenhang mit der angestrebten Lärmreduzierung des Verkehrsträgers Schiene. Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Fristen

Kostenentwicklung

zur Umrüstung von Schienenfahrzeugen auf eine lärmreduzierte Bremstechnik rechnen Marktteilnehmer für die kommenden Jahre mit einer weiter zunehmenden Kostenbelastung des Schienengüterverkehrs.

Kosteneinsparungen erzielte die Mehrzahl der vom Bundesamt befragten Marktteilnehmer im Bereich der elektrischen Traktion bei den Energie- bzw. Stromkosten. Im Rahmen einer Anpassung des Preissystems der DB AG haben die Marktteilnehmer bisher nur vereinzelt von der Möglichkeit zu einem Wechsel des Energielieferanten Gebrauch gemacht. Als Begründung verwies ein Teil der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen darauf, dass sich zwischenzeitlich die von DB Energie angebotenen Konditionen auch ohne einen Anbieterwechsel verbessert hätten. Ein anderer Teil führte hingegen praxisferne Rahmenbedingungen als Begründung an. So hätten einem Wechsel entweder Schwierigkeiten bei der Leistungsabrechnung entgegengestanden, beispielsweise im Rahmen eines unternehmensübergreifenden Fahrzeugtauschs. Oder es hätten sich für das jeweilige EVU Schwierigkeiten dadurch ergeben, dass den Energielieferanten im Vorfeld der Transportdurchführung kontinuierliche Bedarfsprognosen hätten übermittelt werden müssen, was für das eigene Unternehmen aufgrund von unplanmäßigen Verkehren (Spot- bzw. Rangierverkehren) nahezu unmöglich erschien. Von den Neuregelungen bei der Energielieferung profitierten vor allem EVU, die über einen großen Anteil planbarer Verkehre verfügen oder, beispielsweise als Werksbahn, Teil einer energieintensiven Branche sind. Weitere Kostensenkungen waren im Rahmen der Dieseltraktion zu verzeichnen. Allerdings erzielte der überwiegende Teil der EVU mit dieselbetriebenen Fahrzeugen aufgrund bestehender Gleitklauseln hieraus keine nennenswerten Vorteile.

Einsparpotentiale

Für das Jahr 2015 weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes einen Preisanstieg für Schienengüterverkehrsleistungen in Höhe von rund 1,6 % gegenüber dem Vorjahr aus. Die Gesamtentwicklung wurde dabei im Wesentlichen von einem Anstieg der Erzeugerpreise im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr beeinflusst (+2,0 %). Traktionsleistungen sowie Leistungen im Kombinierten Verkehr wiesen mit rund 0,7 % hingegen einen deutlich geringeren Anstieg gegenüber dem Jahr 2014 auf. Die vom Bundesamt befragten EVU berichteten über eine vergleichbare durchschnittliche Entgeltentwicklung. Als positiv beschrieben EVU ebenfalls die Entwicklung im Bereich der Arbeits- und Bauzugleistungen. Für Neu- bzw. Ad hoc-Verkehre konnten gleichsam Preissteigerungen erzielt werden, allerdings lagen diese meist nur geringfügig über den Entgelten längerfristiger Verträge.

Erzeugerpreise

Angesichts der guten Auftrags- und Beschäftigungslage zeigte sich die Mehrzahl der NE-Bahnen unzufrieden mit der weitestgehend unveränderten bzw. leicht verbesserten Ertragslage des eigenen Unternehmens, wenngleich diese meist im positiven Bereich lag. Begründet wurde dies seitens des Gewerbes mit einem zu niedrigen Entgeltniveau, dessen Ursachen vor allem im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr sowie mit den

Ertragslage

(ehemaligen) Staatsbahnen lägen. In Preisverhandlungen für verlagerungsaffine Verkehre sei im Jahresverlauf von Kundenseite regelmäßig auf bestehende Preisvorteile des Straßengüterverkehrs hingewiesen worden.

Im Jahr 2015 wurde die Verfügbarkeit von Lokomotiven und Waggons weiterhin als gut bezeichnet, unabhängig davon, ob es sich um Kauf- oder Mietfahrzeuge handelte. Gegenüber dem Jahr 2014 zeigte sich zumindest bei den finanzkräftigeren EVU eine Zunahme der Investitionstätigkeit bei Lokomotiven und Waggons. Bei den getätigten Investitionen handelte es sich überwiegend um Fuhrparkerweiterungen. Daneben wurde mehrfach über Investitionen in Immobilien und Gleisanlagen berichtet. Ausschlaggebend für die Investitionsentscheidungen waren neben dem niedrigen Zinsniveau vor allem die gute Auftrags- und Beschäftigungslage der NE-Bahnen.

Fahrzeuge

Im Jahr 2015 berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen von einer anhaltend schwierigen Situation sowohl bei der Gewinnung als auch bei der Bindung des Fahrpersonals bzw. von Fachkräften in technischen Eisenbahnberufen. Durch die anhaltende Nachfrage verbesserte sich die Verhandlungsposition der Lokführer zusehends. Entsprechend stiegen deren arbeitsplatzbezogene Forderungen, beispielsweise in Bezug auf die Bauart der zu führenden Fahrzeuge, das Einsatzgebiet oder die Vergütung. Vereinzelt wurden im Jahr 2015 Zulagen für vergleichsweise unattraktive Einsatzgebiete gezahlt, um einer Abwanderung von Lokführern vorzubeugen. Weiterhin waren Eisenbahnverkehrsunternehmen bestrebt, auf eigene Lokführer zu setzen und den Anteil der beschäftigten Leihloführer nach Möglichkeit zu reduzieren, u.a. aufgrund eines anhaltend hohen Kostenniveaus beim Leihpersonal. In der Folge wurde der eigenen Aus- und Weiterbildung weiterhin hohe Bedeutung beigemessen. Bei der Besetzung von Ausbildungsplätzen zeigten sich nach Unternehmensangaben – trotz guter Berufsaussichten – aufgrund einer geringen Anzahl von Bewerbern sowie der in Teilen nicht vorhandenen Eignung von Bewerbern für den Beruf des Lokführers jedoch häufig Schwierigkeiten.

Personal

Mit der Rail Cargo Group (RCG), der Güterverkehrssparte der Österreichischen Bundesbahn Holding ÖBB, sowie mit der Rhenus SE & Co. KG haben zuletzt zwei bedeutende Marktteilnehmer durch den Erwerb von Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Unternehmensanteilen ihre Marktposition im deutschen bzw. europaweiten Schienengüterverkehr gestärkt. Für die RCG stellen die Übernahmen der deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen EBM Cargo GmbH und PCT Private Car Train GmbH nach eigenen Angaben einen weiteren Schritt in Richtung der Eigenproduktion europaweiter Verkehre dar.²⁵ Durch den Erwerb bzw. die Aufstockung von Anteilen an den Eisenbahnverkehrsunternehmen LTE Logistik- und Transport-GmbH (Österreich) sowie der Eisenbahngesellschaft Cross-

Europaweite Verbindungen im Fokus

²⁵ Vgl. hierzu www.railcargo.com. Pressemitteilungen vom 23.09.2015 und 13.03.2016.

rail (Schweiz) verstärkt die Rhenus-Gruppe ihre Aktivitäten auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt.²⁶

4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr verzeichnete im Jahr 2015 im Vergleich zum Jahr 2014 sowohl beim Gesamtverkehrsaufkommen (+2,3 %) als auch bei der insgesamt erbrachten Verkehrsleistung (+5,4 %) eine positive Entwicklung. Erneut zeigten sich dabei deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von der betrachteten Ladeinheit. Bei grenzüberschreitenden Beförderungen von Containern und Wechselbehältern waren teils deutliche Aufkommens- und Leistungsrückgänge zu beobachten, während die nationalen Verbindungen sowohl beim Aufkommen (+1,2 %) als auch bei der Leistung (+5,3 %) eine gegensätzliche Entwicklung verzeichneten. Beim Kombinierten Verkehr mit Sattelanhängern wiesen hingegen alle Hauptverkehrsrelationen mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Empfangs zweistellige Wachstumsraten auf. Während sich die nationalen Verkehre ebenso wie die Durchgangsverkehre hierbei besonders dynamisch entwickelten, zeigte sich bei Verkehren nach Deutschland ein leichter Rückgang beim Aufkommen (-1,3 %) sowie ein starker, gemessen an den anderen Hauptverkehrsrelationen jedoch vergleichsweise gemäßigerer Anstieg bei der Leistung (+9,4 %).

Gesamtentwicklung

Im Kombinierten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern wurden im Jahr 2015 insgesamt rund 6,0 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Units) befördert (siehe Tabelle 4). Das Ergebnis blieb damit rund 4,7 % hinter dem Vorjahreswert zurück. Während bei den nationalen Verkehren die Anzahl der beförderten TEU nur vergleichsweise leicht zurückging (-1,1 %), zeigte sich das Gesamtergebnis maßgeblich von teils deutlichen Rückgängen auf den internationalen Relationen beeinflusst. Damit verschoben sich die Aufkommensanteile an den beförderten TEU erneut zugunsten der nationalen Verkehre. Ein Rückgang in Höhe von 6,7 % war bei der Anzahl der beförderten Container und Wechselbehälter zu verzeichnen, sie reduzierte sich auf insgesamt 3,9 Mio. Einheiten. Beim Gesamtverkehrsaufkommen (-3,2 %) sowie bei der Gesamtverkehrsleistung (-1,4 %) der beförderten Container und Wechselbehälter wirkte die positive Entwicklung der nationalen Verkehre dem stark negativen Einfluss der internationalen Verkehre entgegen. Während bei den nationalen Verkehren ebenso wie bei den Durchgangsverkehren ein zunehmender Einsatz großer Ladungseinheiten zu beobachten war, verzeichneten grenzüberschreitende Verkehre im Jahr 2015 lediglich ein Wachstum bei kleineren Einheiten.

Container und Wechselbehälter

²⁶ Vgl. hierzu www.de.rhenus.com. Pressemitteilungen vom 02.07.2015.

Tabelle 4: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung in den Jahren 2014 und 2015

Verkehrsrelation	TEU (in 1.000)			Aufkommen (in Mio. t)			Leistung (in Mrd. tkm)		
	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in
	2014	2015	%	2014	2015	%	2014	2015	%
Binnenverkehr	3.251	3.215	-1,1	30,6	30,9	1,2	15,0	15,8	5,3
Grenzüberschreitend	2.243	2.056	-8,3	26,1	24,2	-7,3	11,6	10,8	-6,9
darunter Versand	1.118	1.007	-9,9	13,7	12,8	-6,3	5,9	5,6	-4,9
darunter Empfang	1.125	1.049	-6,8	12,4	11,4	-8,2	5,7	5,2	-10,0
Durchgangsverkehr	778	709	-8,9	9,8	9,2	-5,9	6,0	5,6	-6,8
Insgesamt	6.272	5.979	-4,7	66,5	64,4	-3,2	32,7	32,2	-1,4

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr wurden im Jahr 2015 insgesamt rund 832.000 Sattelanhänger befördert (siehe Tabelle 5). Im Vergleich zum Jahr 2014 erhöhte sich die Anzahl der beförderten Sattelanhänger um 23,6 %. Der sich insbesondere seit dem Jahr 2012 zeigende Trend zur Nutzung des Sattelanhängers wurde somit erneut bestätigt und zeigte sich im Jahr 2015 zunehmend auch bei nationalen Verkehren. Marktteilnehmer begründeten dies mit der höheren Flexibilität im Vergleich zum Einsatz von Containern/Wechselbehältern bzw. zum reinen Straßengüterverkehr. Die Entwicklung bei der Beförderung von Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr ging einher mit der Fortentwicklung von Lösungen zur Kranbarmachung sogenannter nicht-kranbarer Sattelanhänger. Als Folge stellte die Verfügbarkeit von Schienenfahrzeugen, die für die Beförderung von Sattelanhängern geeignet sind, vereinzelt einen limitierenden Faktor dar. Mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Empfangs waren auf allen Hauptverkehrsrelationen sowohl bei der Anzahl der beförderten Einheiten als auch beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung im Jahr 2015 zweistellige Wachstumsraten im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Sattelanhänger

Tabelle 5: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger nach Anzahl, Verkehrsaufkommen und -leistung in den Jahren 2014 und 2015

Verkehrsrelation	Einheiten (in 1.000)			Aufkommen (in 1.000 t)			Leistung (in Mio. tkm)		
	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in
	2014	2015	%	2014	2015	%	2014	2015	%
Binnenverkehr	50	75	48,0	1.299	2.015	55,2	671	1.068	59,2
Grenzüberschreitend	509	558	9,6	13.240	14.454	9,2	7.544	8.765	16,2
darunter Versand	255	292	14,4	6.550	7.847	19,8	3.861	4.734	22,6
darunter Empfang	253	266	4,8	6.691	6.607	-1,3	3.683	4.031	9,4
Durchgangsverkehr	114	200	75,0	2.883	4.971	72,5	2.074	3.240	56,2
Insgesamt	674	832	23,6	17.422	21.441	23,1	10.289	13.073	27,1

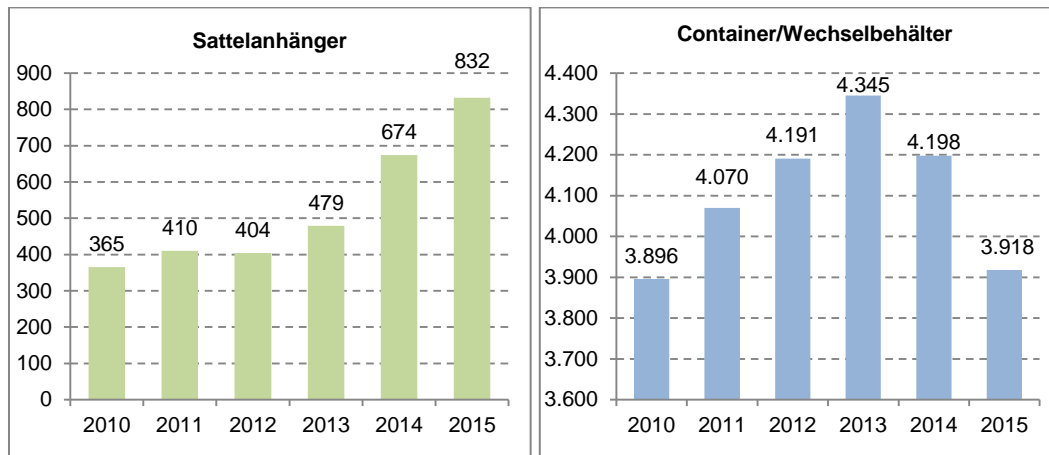
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Anzahl der insgesamt beförderten Sattelanhänger entwickelte sich erneut konträr zur Anzahl der beförderten Container/Wechselbehälter (siehe hierzu Abbildung 14). Bei den Sattelanhängern ist seit dem Jahr 2013 ein deutliches jährliches Wachstum zu verzeich-

Sattelanhänger versus
Container/Wechselbehälter

nen. Die Anzahl der beförderten Container/Wechselbehälter entwickelte sich in den Jahren 2014 und 2015 hingegen rückläufig und belief sich zuletzt auf rund 3,9 Mio. Einheiten.

Abbildung 14: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr in den Jahren 2010 - 2015 jährlich transportierten Ladeeinheiten (Sattelanhänger, Container/Wechselbehälter) in 1.000



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Aufkommen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr lässt sich unterscheiden in kontinentale und maritime Verkehre. Zu den maritimen Verkehren werden in der Regel Verkehre mit Bezug zum Seeverkehr gezählt. Es handelt sich dabei um Seehafen-Hinterlandverkehre, bei denen ein Umschlag der Ladeeinheit zwischen dem Seeverkehr und dem Schienenverkehr erfolgt. Zum Einsatz kommen hierbei vorwiegend Ladeeinheiten, die in der amtlichen Statistik unter Container/Wechselbehälter gefasst werden. Die beförderten Container/Wechselbehälter werden sowohl nach TEU als auch nach der Anzahl der beförderten Einheiten ausgewiesen. Kontinentale Verkehre erfolgen hingegen überwiegend auf dem Landweg bzw. in Kombination mit Fährverkehren. Bei den kontinentalen Verkehren kommen sowohl die unter Container/Wechselbehälter gefassten Ladeeinheiten als auch Sattelanhänger zum Einsatz. Im Folgenden wird die Entwicklung der kontinentalen und maritimen Kombinierten Verkehre separat dargestellt.

Untergliederung nach kontinentalen und maritimen Verkehren

Nach Angaben von Marktteilnehmern zeigte sich im Jahr 2015 auf Kundenseite ein zunehmendes Interesse an der Durchführung von Transporten im unbegleiteten Kombinierten Verkehr. Im kontinentalen Verkehr richtete sich dieses verstärkt auf die Durchführung von Beförderungen mit Sattelanhängern. Marktteilnehmer im kontinentalen Kombinierten Verkehr verzeichneten im Jahr 2015 eine insgesamt positive Entwicklung ihres Sendungsaufkommens. Erneut sorgten dabei vor allem internationale Verkehre für positive Akzente. Das Sendungsaufkommen im deutschen Binnenverkehr zeigte sich in der ersten Jahreshälfte 2015 vor allem negativ von den Streiks im Eisenbahnbereich beeinflusst. Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Dieselpreise stieg intermodal der Wettbewerbsdruck durch den Straßengüterverkehr. Von einem intensiven Wettbewerb bei nationalen

Kontinentaler Kombiniertes Verkehr

wie internationalen Verkehren zeugten im Jahr 2015 vermehrt zu verzeichnende intramodale Aufkommensverlagerungen. Zur Erhöhung der Auslastung wurden auf einzelnen Relationen gemeinschaftliche Angebote realisiert. Aufgrund der zunehmend positiven Rahmenbedingungen in der zweiten Jahreshälfte 2015 sowie in den ersten Monaten des Jahres 2016 rechnen die Anbieter kontinentaler Kombierter Verkehre im Jahr 2016 überwiegend mit einer leicht positiven Marktentwicklung bei nationalen wie internationalen Verkehren. Zudem erwarten sich einzelne Marktteilnehmer positive Effekte von im Jahr 2015 angestoßenen Maßnahmen zur Qualitätssteigerung sowie von einer ansteigenden Nachfrage nach sogenannten Company Trains. Als Wachstumsmärkte gelten weiterhin Verkehre nach Südosteuropa, insbesondere in Richtung der Mittelmeeranrainerstaaten, einschließlich der Türkei.

Im maritimen Kombierten Verkehr (TEU) zeigte sich im Jahr 2015 ein Rückgang des Gesamtaufkommens in Höhe von 2,3 %. Das Aufkommen zu bzw. von den deutschen Seehäfen reduzierte sich um rund 4,0 % auf insgesamt 3,3 Mio. TEU, während das Aufkommen zu bzw. von den ARA-Seehäfen um etwa 5,3 % auf 0,8 Mio. TEU anstieg (siehe Tabelle 6). Die Aufkommensentwicklung nach Richtung bzw. Seehafenstandort und Hinterlandregion stellte sich erneut differenziert dar. Bei den nationalen Verkehren zeigte sich insgesamt ein Wachstum in Höhe von rund 1,0 %. Dabei überwog die positive Entwicklung der Verkehre in Richtung der deutschen Seehäfen das leicht rückläufige Aufkommen der ins Hinterland gerichteten Verkehre. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen deutschen Seehäfen und ausländischen Regionen zeigten sich hingegen in beiden Richtungen deutliche Rückgänge. Hierfür zeichneten im Wesentlichen die rückläufigen Verkehre zwischen Tschechien und den Seehäfen Hamburg und Bremen verantwortlich. Ebenfalls in beiden Richtungen rückläufig entwickelten sich die Verkehre durch Deutschland zwischen den ARA-Seehäfen und ausländischen Regionen. Hiervon betroffen waren insbesondere Verkehre von und nach Italien. Eine deutliche Erhöhung der Aufkommensmengen war hingegen in beiden Richtungen bei Verkehren zwischen dem Seehafen Rotterdam und Tschechien festzustellen sowie von Rotterdam in Richtung Polen. Ebenfalls positiv entwickelten sich die Verkehre zwischen den ARA-Seehäfen und deutschen Hinterlandregionen (+21,9 %). Hier ließen sich in beiden Richtungen zweistellige prozentuale Wachstumsraten beobachten.

Maritimer Kombierter Verkehr

Im Seehafen-Hinterlandverkehr berichteten Marktteilnehmer von einem anhaltend hohen Wettbewerbsdruck. Dieser habe sich im Jahr 2015 zusätzlich aufgrund des insgesamt leicht rückläufigen Seecontaineraufkommens in der Hamburg - Le Havre Range und dem gleichzeitig zunehmenden Wettbewerb zwischen den einzelnen Seehafenstandorten weiter verstärkt. Als Begründung hierfür wurden insbesondere die Bildung von Reeder-Allianzen bzw. die hierdurch entstehende Konzentration des Containeraufkommens auf bestimmte Seehafenstandorte sowie die gleichzeitige Inbetriebnahme erweiterter Terminalkapazitäten angegeben. Beeinflusst durch die beschriebenen Entwicklungen zeigten

Wettbewerb

sich Marktteilnehmer im Jahr 2015 bestrebt, ihr Leistungsangebot im Seehafen-Hinterlandverkehr auszuweiten, was zu einem zusätzlichen Wettbewerbsdruck führte. So wurden im Jahr 2015 beispielsweise zusätzliche Terminalstandorte in Netzwerke eingebunden, neue europaweite Verbindungen angeboten sowie weitere Investitionen in eigenes rollendes Material getätigt. Zudem wurde von einer Tendenz zur stärkeren Durchmischung von maritimen und kontinentalen sowie konventionellen Verkehren berichtet. Positiv auf das Aufkommen wirkten sich die teilweise zu beobachtenden Verlagerungen vom Binnenschiff auf die Schiene aufgrund des Niedrigwassers in der zweiten Jahreshälfte 2015 aus. Der insgesamt hohe Wettbewerbsdruck spiegelte sich nach Angaben von Gesprächspartnern des Bundesamtes im Entgeltniveau wider und belastete in Verbindung mit den Aufwendungen für die beschriebene Ausweitung des Leistungsangebotes die Ertragslage der Marktteilnehmer.

Tabelle 6: Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten (in TEU) nach Hauptverkehrsrelation in den Jahren 2014 und 2015

Verkehrsrelation	Anzahl (in 1.000 TEU)		Veränderungen	
	2014	2015	in %	absolut
Binnenverkehr	2.537,5	2.564,0	1,0	26,5
Deutsche Seehäfen → Deutsche Regionen	1.298,4	1.289,6	-0,7	-8,8
Deutsche Regionen → Deutsche Seehäfen	1.239,1	1.274,4	2,9	35,4
Grenzüberschreitender Verkehr	1.298,2	1.217,0	-6,3	-81,2
darunter mit deutschen Seehäfen	920,7	756,7	-17,8	-164,0
Deutsche Seehäfen → Ausländische Regionen	451,6	374,5	-17,1	-77,1
Ausländische Regionen → Deutsche Seehäfen	469,1	382,2	-18,5	-86,9
darunter mit ARA-Seehäfen	377,5	460,4	21,9	82,9
ARA-Seehäfen → Deutsche Regionen	198,7	237,3	19,5	38,7
Deutsche Regionen → ARA-Seehäfen	178,9	223,0	24,7	44,2
Durchgangsverkehr	401,0	359,1	-10,5	-41,9
ARA-Seehäfen → Ausländische Regionen	204,0	180,1	-11,7	-23,9
Ausländische Regionen → ARA-Seehäfen	197,0	179,0	-9,2	-18,0
Insgesamt	4.236,8	4.140,2	-2,3	-96,6
Deutsche Seehäfen	3.458,2	3.320,7	-4,0	-137,5
ARA-Seehäfen	778,5	819,5	5,3	40,9

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im Jahr 2016 rechnen Marktteilnehmer im maritimen Kombinierten Verkehr mit zusätzlichen Herausforderungen für die an den Transporten im Seehafen-Hinterland beteiligten Akteure. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Auswirkungen der Baumaßnahmen am deutschen Streckenabschnitt der Betuwe-Linie sowie um die im Rahmen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) notwendig werdende Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern. Dem-

Künftige Herausforderungen

nach muss ab dem 01.07.2016 im Vorfeld der Verladung eines Containers auf ein Seeschiff zwingend das Bruttogewicht des Containers nachgewiesen werden.

Im Jahr 2015 belief sich das insgesamt von bzw. nach Deutschland über die Verbindungen der Rollenden Landstraße beförderte Aufkommen auf rund 110.000 Fahrzeuge. Die Anzahl der beförderten Fahrzeuge lag damit geringfügig (+0.8 %) über dem Aufkommen des Jahres 2014. Auf der Rollenden Landstraße über die Lötschbergroute, von Freiburg über die Schweiz nach Novara (Italien), wurde mit insgesamt 100.349 Fahrzeugen erstmals ein sechsstelliges Gesamtaufkommen erreicht. Die Anzahl der von Regensburg über Österreich nach Trento (Italien) auf der Rollenden Landstraße beförderten Einheiten reduzierte sich im Jahr 2015 erneut. Mit einem Rückgang um rund 5 % auf 9.380 Fahrzeuge zeigten sich die Rückgänge gegenüber den Vorjahresverlusten jedoch deutlich abgeschwächt.

Begleiteter Kombierter Verkehr (Rollende Landstraße)

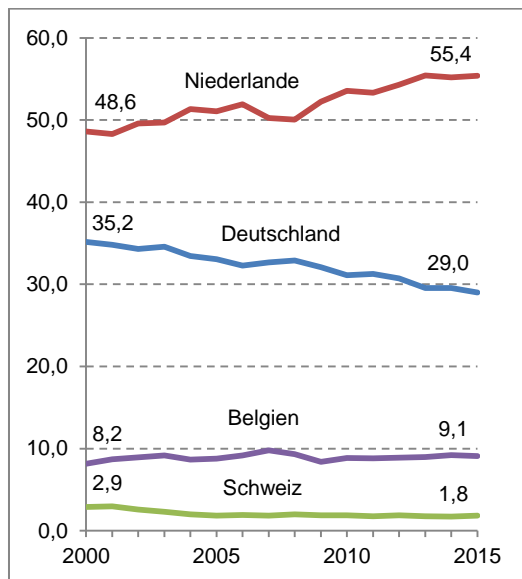
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung der Binnenschifffahrt stand im Jahr 2015 unter dem Einfluss einer stark ausgeprägten, längeren Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte. Die resultierenden Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes – insbesondere im Rheinstromgebiet – bescherten der Binnenschifffahrt im Vergleich zum Jahr 2014 deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Vergleichszeitraum um rund 3,1 % auf 221,4 Mio. t; die Verkehrsleistung reduzierte sich um 6,4 % auf rund 55,3 Mrd. tkm. Letzteres war der zweitniedrigste Wert der letzten 25 Jahre. Schiffe unter deutscher Flagge waren von den Rückgängen überproportional betroffen. Sie verzeichneten im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenrückgang von 5,9 % auf rund 65,1 Mio. t und einen Leistungsrückgang um 8,1 % auf rund 16,0 Mrd. tkm. Bezogen auf die Verkehrsleistung erreichten Schiffe unter deutscher Flagge damit im Jahr 2015 lediglich noch einen Marktanteil von rund 29,0 %. Im Vergleich zum Jahr 2014 bedeutete dies eine Abnahme um 0,5 Prozentpunkte. Mit einem Marktanteil von rund 55,4 % waren Schiffe unter niederländischer Flagge auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2015 weiterhin dominierend (siehe Abbildung 15).

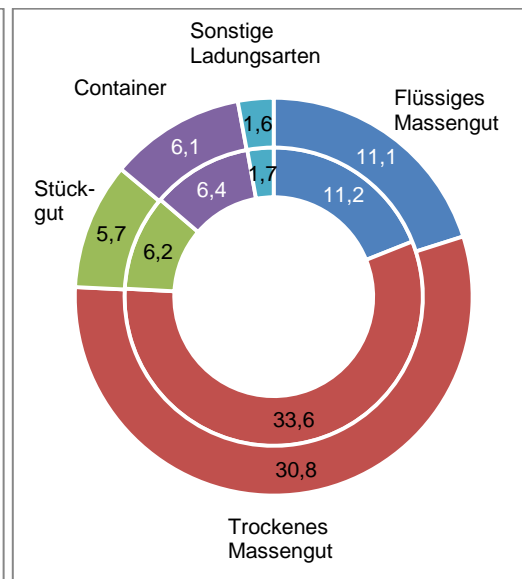
Mengen- und Leistungsrückgänge, Marktanteilsverluste

Abbildung 15: Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen In % (Basis: tkm)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 16: Verkehrsleistung nach Ladungsarten in 2014 (innerer Ring) und 2015 (äußerer Ring) in Mrd. tkm

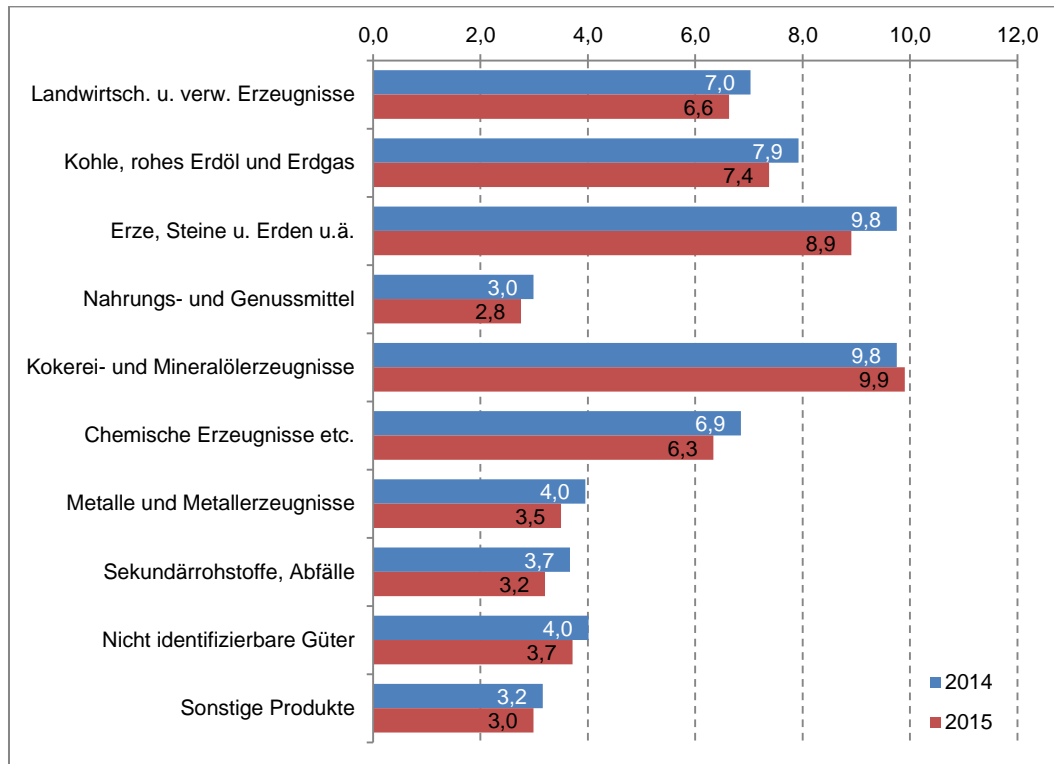


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Von den Verkehrsleistungsrückgängen waren im Jahr 2015 alle Ladungsarten mehr oder minder stark betroffen. Wie Abbildung 16 zu entnehmen ist, wiesen die trockenen Massengüter im Vergleich zum Jahr 2014 mit einem Minus von rund 2,8 Mrd. tkm bzw. 8,4 % die höchsten absoluten bzw. prozentualen Rückgänge auf. Mit rund 30,8 Mrd. tkm entfielen auf sie im Jahr 2015 rund 55,7 % der gesamten Beförderungsleistung der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen. Flüssige Massengüter verzeichneten im Vergleichszeitraum mit einem Minus von 0,1 Mrd. tkm bzw. 0,8 % hingegen nur eine moderate Abnahme. Geschuldet war dies vor allem der sehr positiven Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2015, in der die Tankschifffahrt angesichts einer deutlichen Zunahme der deutschen Einfuhren von leichtem Heizöl noch ein Verkehrsleistungsplus von über 10 % im Vergleich zum Vorjahr erzielt hatte. Mit einem Minus von über 0,8 Mrd. tkm fielen die Rückgänge in der volumenträchtigen Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr absolut am höchsten aus (siehe Abbildung 17). Die Leistungswerte für die bedeutsamen Beförderungen von Kohle, chemischen Erzeugnissen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen wiesen ebenfalls negative Vorzeichen auf. Prozentuale Rückgänge im niedrigen zweistelligen Prozentbereich ergaben sich im Vergleichszeitraum für die Güterabteilungen „Metalle und Metallerzeugnisse“ sowie „Sekundärrohstoffe, Abfälle“. Von allen in Abbildung 17 dargestellten Güterabteilungen verzeichneten einzig Kokerei- und Mineralölerzeugnisse einen leichten Anstieg der Verkehrsleistung.

Entwicklung nach Güterarten

Abbildung 17: Verkehrsleistung nach Güterabteilungen in 2014 und 2015 in Mrd. tkm



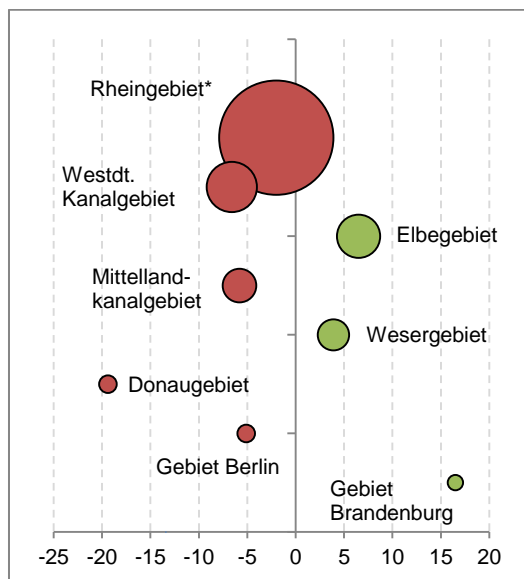
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Vor dem Hintergrund der eingangs skizzierten Niedrigwasserphase, von der vor allem das Rheinstromgebiet und damit auch dessen Nebenflüsse betroffen waren, wies der Güterumschlag in den einzelnen Wasserstraßengebieten im Jahr 2015 eine zweigeteilte Entwicklung auf: Während das Rheinstromgebiet, das westdeutsche und das Mittellandkanalgebiet ebenso wie das Donaugebiet Umschlagsrückgänge verzeichneten, legte der Güterumschlag im Elbe- und Wesergebiet sowie im Raum Brandenburg zu. Abbildung 18 stellt schematisch die prozentuale Veränderung des Güterumschlags in den einzelnen Wasserstraßengebieten im Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 2014 sowie anhand der Kreisgrößen die Bedeutung der einzelnen Wasserstraßengebiete für den Gesamtgüterumschlag in Deutschland im Jahr 2015 dar. Das Rheinstromgebiet (Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar) verzeichnete im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang des Güterumschlags in Höhe von rund 2,0 % bzw. 3,3 Mio. t. Es wies damit im Vergleich zu den Kanalgebieten oder dem Donaugebiet zwar einen moderateren prozentualen Umschlagsrückgang auf. Aufgrund seiner Bedeutung verbuchte das Rheinstromgebiet von allen Wasserstraßengebieten jedoch die höchsten absoluten Rückgänge. Mit rund 166,3 Mio. t war der Güterumschlag im Rheinstromgebiet im Jahr 2015 fünfmal höher als im westdeutschen Kanalgebiet, das einen Güterumschlag in Höhe von rund 32,3 Mio. t aufwies. Im Vergleich zum Jahr 2014 entsprach dies einem Rückgang von 6,6 %. Das Elbe- und Wesergebiet wiesen mit Umschlagszuwächsen von 6,5 % bzw. 3,9 % auf 23,6 bzw. 12,4 Mio. t im Vergleichszeitraum zwar deutliche Pluswerte auf, aufgrund ihrer vergleichsweise geringeren Bedeutung konnten sie jedoch nur einen Teil der Umschlagsrückgänge in anderen Wasserstraßengebieten ausgleichen. Die wasser-

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

standsbedingten Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes spiegelten sich im Jahr 2015 letztlich auch in der Statistik der umschlagsstärksten Binnenhäfen wider. Während Duisburg und Neuss im Vergleich zum Jahr 2014 – vor allem aufgrund zusätzlicher Umladungen, u. a. von der Wasserstraße auf die Schiene – Umschlagszuwächse erzielten, verbuchten alle übrigen in Tabelle 7 aufgeführten Binnenhäfen im Rheinstromgebiet mehr oder minder deutliche Rückgänge. Vor dem Hintergrund neuerlicher Zuwächse verdrängte Hamburg im Jahr 2015 Köln von Rang 2 der umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen.

Abbildung 18: Veränderung des Güterumschlags nach Wasserstraßengebieten in 2015 ggü. 2014 in %



Anm.: Vertikale Achse ordinal skaliert.

* einschl. Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 7: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Binnenhäfen in 2015

Hafen	1.000 t	Veränd. ggü. 2014	
		in 1.000 t	in %
Duisburg	54.131,7	1.700,9	3,2
Hamburg	12.104,0	433,2	3,7
Köln	11.063,4	-953,4	-7,9
Mannheim	8.208,3	-286,3	-3,4
Neuss	7.187,1	103,8	1,5
Ludwigshafen	7.040,1	-236,1	-3,2
Karlsruhe	6.576,4	-60,2	-0,9
Frankfurt/Main	4.226,9	-262,9	-5,9
Gelsenkirchen	3.886,3	1,5	0,0
Hamm	3.526,5	-87,8	-2,4

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Das Beförderungsaufkommen zwischen deutschen Häfen sank im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % auf rund 54,6 Mio. t, die Verkehrsleistung nahm um 3,2 % auf rund 10,8 Mrd. tkm ab (siehe Tabelle 8). Die Aufkommensverluste im Binnenverkehr resultierten vorrangig aus der Abnahme der beförderten trockenen Massengüter, insbesondere von Steinen und Erden. Beförderungen von flüssigen Massengütern, insbesondere von Mineralölerzeugnissen, legten hingegen leicht zu. Beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand wiesen sowohl die trockenen als auch die flüssigen Massengüter im Vergleichszeitraum negative Vorzeichen auf. Gleiches galt für Containerbeförderungen im grenzüberschreitenden Versand. Containertransporte von ausländischen zu deutschen Häfen legten hingegen zu. Insgesamt reduzierten sich die Aufkommensmengen im grenzüberschreitenden Versand um 3,4 % auf 48,8 Mio. t und im grenzüberschreitenden Empfang um 1,4 % auf 102,5 Mio. t, die Verkehrsleistungen sanken um 3,8 % auf 12,7 Mrd. tkm bzw. um 4,1 % 21,6 Mrd. tkm. Die Durchgangsverkehre wiesen im Vergleichszeitraum bezüglich Beförderungsaufkommen und Verkehrsleistung zweistellige

Binnenschiffgüterverkehr
nach Hauptverkehrsverbindungen

prozentuale Rückgänge auf und verbuchten damit zugleich die höchsten absoluten Rückgänge aller Hauptverkehrsverbindungen. Sämtliche Ladungsarten verzeichneten dabei im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr deutliche Abschläge.

Tabelle 8: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen in den Jahren 2014 und 2015 nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2014	2015	Veränd. in	2014	2015	Veränd. in
	Mio. t		%	Mrd. tkm		%
Binnenverkehr	55,6	54,6	-1,9	11,2	10,8	-3,2
Versand in das Ausland	50,6	48,8	-3,4	13,2	12,7	-3,8
Empfang aus dem Ausland	103,9	102,5	-1,4	22,6	21,6	-4,1
Durchgangsverkehr	18,4	15,5	-15,8	12,1	10,1	-16,4
Insgesamt	228,5	221,4	-3,1	59,1	55,3	-6,4

Quelle: Statistisches Bundesamt.

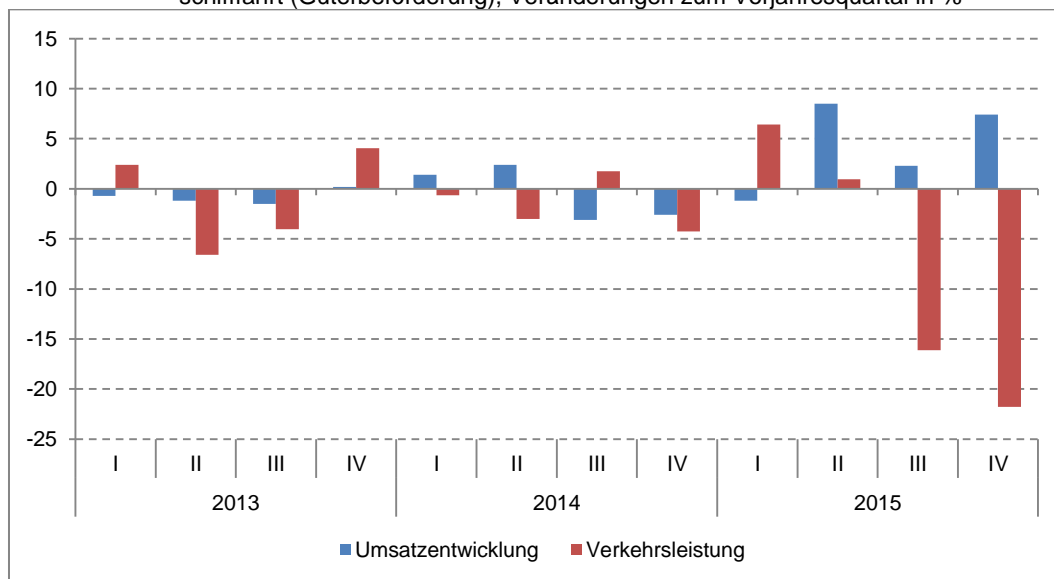
5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Trotz rückläufiger Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen verzeichnete die deutsche Binnenschifffahrt im Jahr 2015 deutliche Umsatzsteigerungen. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhten sich die Umsätze im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 %. Nach Umsatzrückgängen in den Jahren 2013 und 2014 war dies das erste Umsatzwachstum in der Güterschifffahrt seit 2012. Während der Niedrigwasserphase reduzierten sich die maximal möglichen Beladungsgrade der Schiffe, d.h. die Schiffe konnten weniger laden, das Kapazitätsangebot sank. In Abhängigkeit vom Schiffstyp und Fahrtgebiet konnten Güterschiffe nach Informationen des Bundesamts teilweise nur noch zu einem Drittel beladen werden. In der Folge stieg die Nachfrage nach Schiffsraum segmentübergreifend zeitweise deutlich an. Dies galt insbesondere am Oberrhein und in angrenzenden Flussregionen, da nicht mehr alle Schiffe in der Lage waren, den Mittelrhein zu passieren. Die resultierende Verbesserung der Verhandlungsposition der Binnenschifffahrtsunternehmen gegenüber ihren Auftraggebern fand ihren Niederschlag in einem temporären deutlichen Anstieg der Tagesfrachten sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt. Die Vergütung von vertraglich vereinbarten Kleinwasserzuschlägen trug zusätzlich zu den Umsatzsteigerungen bei. Im Gegensatz zum temporären deutlichen Anstieg der Tagesfrachten bewegten sich Kontraktfrachten im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr weitestgehend unverändert auf relativ niedrigem Niveau. Abbildung 19 verdeutlicht die divergierende Entwicklung des Umsatzes und der Verkehrsleistung in der deutschen Binnenschifffahrt insbesondere im 3. und 4. Quartal 2015: Während die Verkehrsleistungen der Schiffe unter deutscher Flagge im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen um 16,1 % bzw. 21,8 % zurückgingen, erhöhten sich die Umsätze der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen um 2,3 % bzw.

Umsatzwachstum

7,4 %. Im 1. Quartal 2015, das weitgehend frei von witterungsbedingten Einschränkungen, mithin frei von Sondereffekten war, waren die Umsätze im Vergleich zum 1. Quartal 2014 angesichts eines bis heute anhaltenden Überangebots an Beförderungskapazitäten im Rheinstromgebiet trotz steigender Verkehrsleistungen noch gesunken. Nach Informationen des Bundesamtes wurden in den Niederlanden aufgrund der hohen Nachfrage während der Niedrigwasserphase zuvor stillgelegte Schiffe wieder in Fahrt gesetzt. Diese stehen dem Markt nunmehr wieder dauerhaft zur Verfügung und tragen – nachdem sich die Wasserstände zum Jahresende 2015 wieder normalisiert haben – zu einer neuerlichen Erhöhung des Wettbewerbsdrucks im Rheinstromgebiet bei.

Abbildung 19: Entwicklung des Umsatzes und der Verkehrsleistung in der deutschen Binnenschifffahrt (Güterbeförderung), Veränderungen zum Vorjahresquartal in %



Anmerkung: Dargestellt wird die Umsatzentwicklung deutscher Binnenschifffahrtsunternehmen sowie die Entwicklung der Verkehrsleistung von Schiffen unter deutscher Flagge.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Den preisinduzierten Umsatzzuwächsen standen im Jahr 2015 in Abhängigkeit vom Schiffstyp, von der Betriebsart und vom Fahrtgebiet zum Teil deutliche Kostenrückgänge gegenüber. Ursächlich hierfür war insbesondere der weitere Rückgang der Gasölkosten, auf die ein erheblicher Teil der Betriebskosten entfällt. Der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl lag im Jahr 2015 rund 20 % unter dem Niveau des Vorjahres. Zum Ausgleich von Preisschwankungen sind sogenannte Gasölklauseln in der Binnenschifffahrt weit verbreitet. Einen moderaten Anstieg verzeichneten hingegen die Arbeitskosten. Für tarifgebundene Beschäftigte in der Güter- und Fahrgastschifffahrt erhöhten sich die Löhne und Gehälter zum 1. Juli 2015 um 1,1 %. Da die Tariflöhne des fahrenden Personals in der deutschen Binnenschifffahrt über dem gesetzlichen Mindestlohn liegen und nach Aussage von Gesprächspartnern der Marktbeobachtung die gezahlten Stundenlöhne der nicht tarifvertraglich gebundenen Unternehmen in der Regel bereits vor der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns ebenfalls über der Lohnuntergrenze in Höhe von 8,50 Euro pro Stunde lagen, hatte die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns

Kostenrückgang

zum 1.1.2015 nach Informationen des Bundesamtes keine nennenswerten Auswirkungen auf das in Rede stehende Lohnniveau. Allerdings erhöhten sich nach Informationen des Bundesamtes die Büroriekosten vieler Unternehmen durch die sich aus dem Mindestlohngesetz ergebenden Pflichten zur Aufzeichnung der Arbeitszeiten an Bord der Schiffe sowie aufgrund von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Auftraggeberhaftung. Kaum Veränderungen zeigten sich im Jahr 2015 in Bezug auf die Versicherungskosten. Eine moderate Entwicklung zeigte sich nach Angaben von Marktteilnehmern auch hinsichtlich der Reparatur- und Wartungskosten.

Die skizzierten Rahmenbedingungen deuten insgesamt auf eine wesentliche Verbesserung der Ertragslage der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen im Jahr 2015 im Vergleich zum Jahr 2014 hin. Die Mehrheit der vom Bundesamt befragten Unternehmen der gewerblichen Güterschiffahrt äußerte sich sehr zufrieden mit ihrer Ertragssituation im Jahr 2015. Da Befrachtungsunternehmen während der Kleinwasserperiode zum Teil Schiffsraum zu Konditionen einkaufen mussten, die deutlich über den ursprünglich mit der Kundschaft vereinbarten Vertragsfrachten lagen, äußerten sie sich bezüglich ihrer Ertragslage im Geschäftsjahr 2015 zurückhaltender. Belastend wirkten hier auch Gasölabschläge, die den Auftraggebern aufgrund der niedrigeren Gasölkosten gutgeschrieben werden mussten. Gleichwohl sprachen sie mehrheitlich von zufriedenstellenden Ergebnissen. Als weiterer Indikator für die deutliche Verbesserung der Ertragssituation im Jahr 2015 lässt sich werten, dass im Jahr 2015 nach Informationen des Bundesamtes ein wesentlich höherer Anteil niederländischer Unternehmen, die mit jungen, in hohem Maße fremdfinanzierten Schiffen am Markt operieren, seine Kapitalkosten vollständig bedienen konnte als in den Jahren zuvor. Des Weiteren holten viele Binnenschiffahrtsunternehmen zum Jahresende 2015 bzw. zu Jahresbeginn 2016 kleinere Reparatur- und Wartungsarbeiten nach, die zuvor aus finanziellen Gründen aufgeschoben wurden.

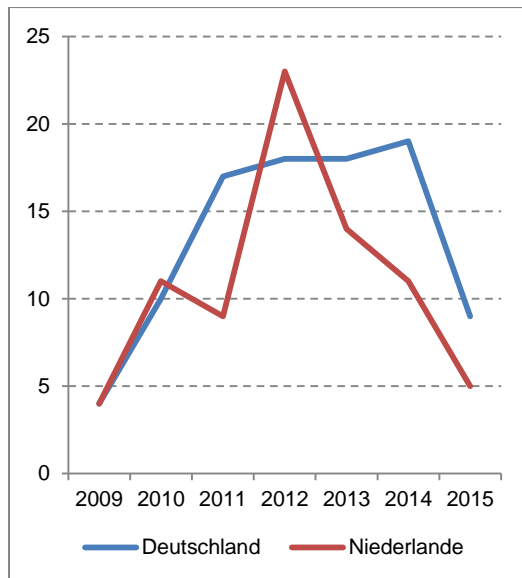
Ertragslage

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Anzahl der Insolvenzverfahren in der deutschen Binnenschiffahrt im Jahr 2015 mit insgesamt neun deutlich unter dem Vorjahresniveau (siehe Abbildung 20). Im Jahr 2014 wurden im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt“ (Tank- und Trockengüterschiffahrt) noch 17 Insolvenzverfahren eröffnet, sowie zwei weitere mangels Masse abgewiesen. In den Niederlanden weist die amtliche Statistik ebenfalls einen Rückgang der Insolvenzen aus. Nach elf Unternehmen im Jahr 2014 gingen nach Angaben des niederländischen Statistikamtes (CBS) im Jahr 2015 nur noch fünf Binnenschiffahrtsunternehmen (Güter- und Schleppschiffahrt) in die Insolvenz. Indes setzte sich der Rückgang der Unternehmen in der gewerblichen Güterschiffahrt in Deutschland jüngst weiter fort. Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes waren zum 30.06.2014 in Deutschland 549 Unternehmen in der gewerblichen Güterschiffahrt tätig. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitpunkt waren dies 39 Einheiten weniger. Wie Abbildung 21 verdeutlicht, hat die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschiffahrt in Deutschland seit Beginn des

Insolvenzen, Anzahl der Unternehmen

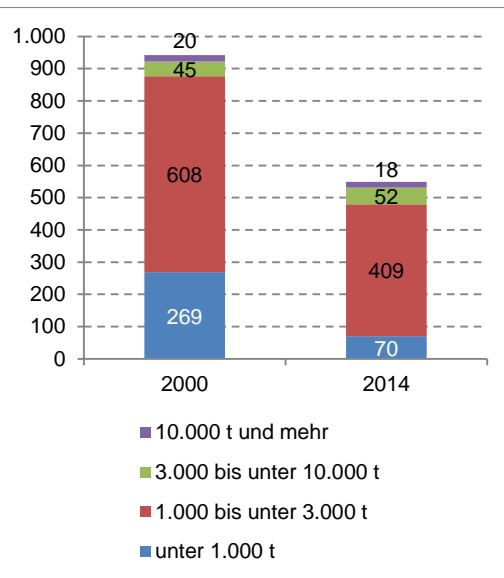
Jahrtausends um über 40 % abgenommen. Dabei entwickelte sich vor allem die Zahl der Unternehmen mit einer Ladekapazität unter 3.000 t, d.h. insbesondere die Zahl der Partikulierunternehmen, stark rückläufig.

Abbildung 20: Insolvenzverfahren



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

Abbildung 21: Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt in Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Im Jahr 2015 wurden in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 2,4 Mio. TEU befördert – so viele wie nie zuvor. Im Vergleich zum Jahr 2014 erhöhte sich die Anzahl der beförderten Standardcontainer um rund 0,4 %. Allerdings resultierte der Aufkommenszuwachs ausschließlich aus der Zunahme leerer Container, die im Vergleichszeitraum um rund 3,6 % auf über 0,8 Mio. TEU zulegte. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der beförderten Container erreichte damit im Jahr 2015 rund 34,7 % (siehe Abbildung 22). Die Beförderungen von beladenen Standardcontainern gingen hingegen um 1,2 % auf knapp 1,6 Mio. TEU zurück. Letzteres spiegelte sich auch in den Mengen wider, die in Containern befördert wurden: Sie erreichten im Jahr 2015 ein Volumen von knapp 17,0 Mio. t; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang von knapp 0,5 Mio. t bzw. 2,8 %. Aussagen zur Befüllung der Container sind nur eingeschränkt möglich (siehe Abbildung 23). Insgesamt entfielen mit einer Verkehrsleistung von rund 6,1 Mrd. tkm bzw. einer Beförderungsmenge von rund 21,7 Mio. t (einschließlich Eigengewichte der Ladungsträger) im Jahr 2015 rund 11,0 % der gesamten Verkehrsleistung bzw. 9,8 % des Gesamtaufkommens der Binnenschifffahrt auf den Containerverkehr.

Gesamtentwicklung

Abbildung 22: Containerbeförderungen nach Beladungszuständen (Mio. TEU)

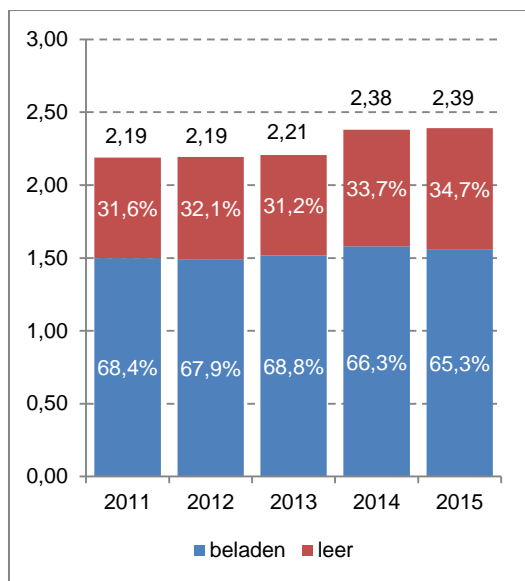
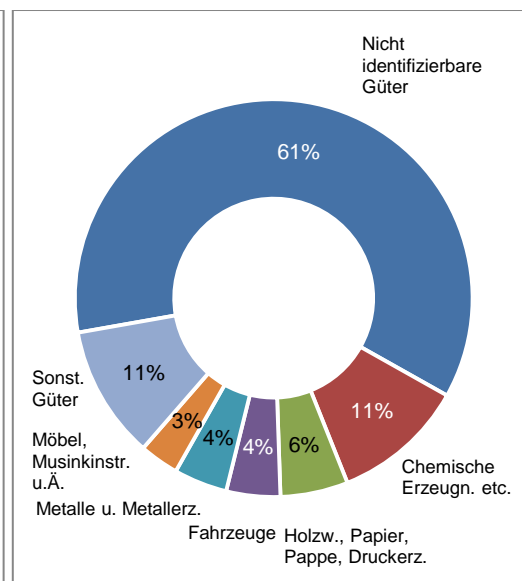


Abbildung 23: Containerumschlag nach Güterabteilungen im Jahr 2015



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Eine Differenzierung der Containerverkehre nach Hauptverkehrsverbindungen ergibt für das Jahr 2015 ein uneinheitliches Bild. Bezogen auf die Beförderungsmenge wiesen im Jahr 2015 alle Hauptverkehrsverbindungen mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Empfangs Rückgänge im Vergleich zum Jahr 2014 auf. Bezogen auf die Anzahl der Ladungsträger und der TEU galt dies lediglich für den Durchgangsverkehr (siehe Tabelle 9). Letzterer verbuchte im Vergleichszeitraum im Hinblick auf alle Merkmalsausprägungen zweistellige prozentuale Rückgänge. Während sich beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand sowohl die Anzahl der beförderten Ladungsträger als auch der TEU im Jahr 2015 annähernd die Waage hielten, überwog die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Versand jene im grenzüberschreitenden Empfang erneut deutlich. Ursächlich ist der wesentlich höhere Anteil an beladenen Containern beim Versand ins Ausland (86,1 %) gegenüber dem Empfang aus dem Ausland (46,8 %).

Entwicklung nach Hauptverkehrsbeziehungen

Tabelle 9: Containerbeförderung nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2015

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	21,72	2,17	6,39	11,03	2,14
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,54	0,17	0,60	0,62	0,15
TEU (in Mio.)	2,39	0,26	0,92	0,98	0,23
<i>Veränderung 2015 ggü. 2014 in %</i>					
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	-2,1	-0,8	2,2	-1,3	-17,4
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	-0,5	1,7	2,2	0,2	-14,2
TEU (in Mio.)	0,4	4,8	2,3	1,1	-13,4

¹ Einschließlich Eigengewichte der Ladungsträger.

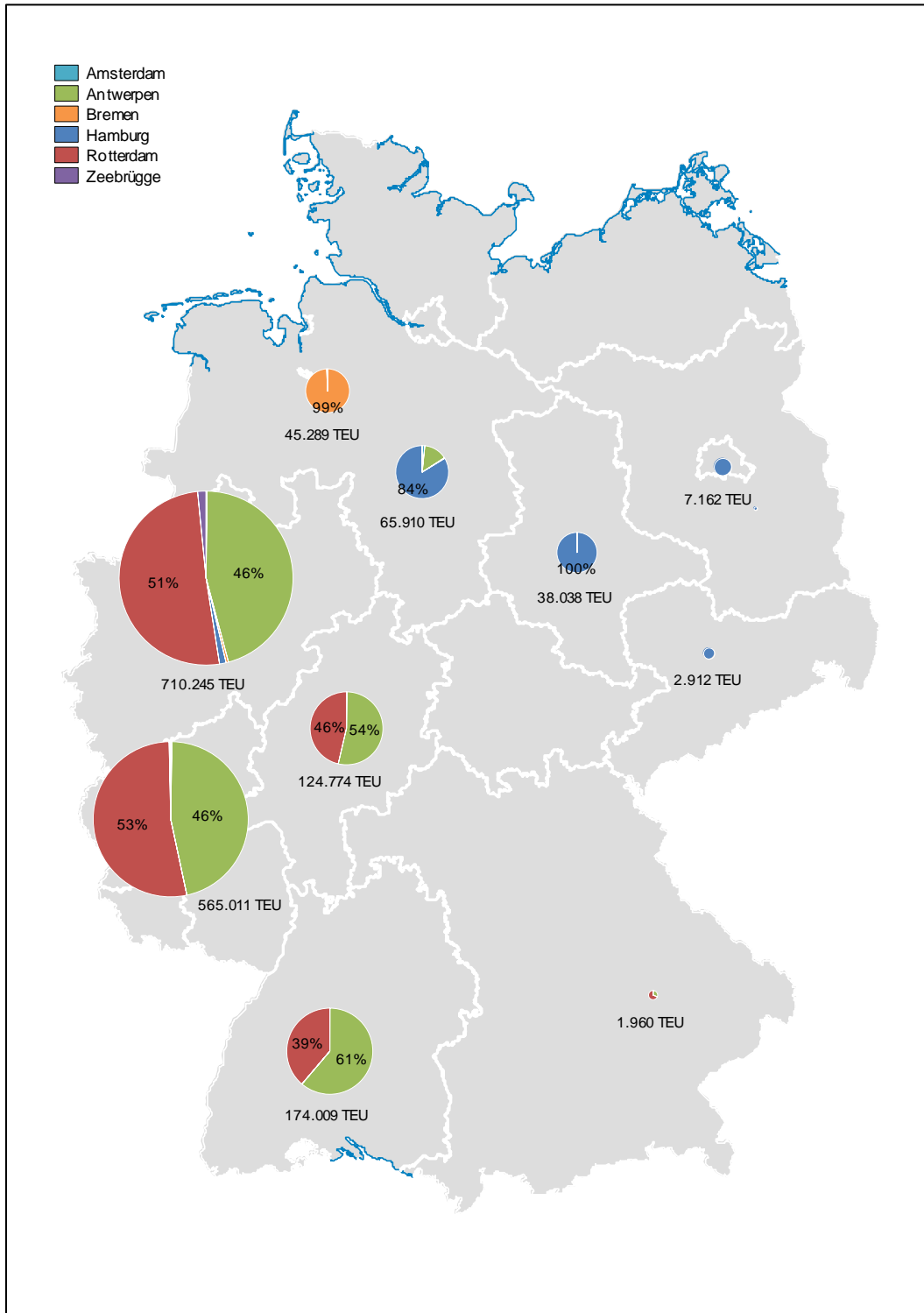
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Mit knapp 2,0 Mio. TEU entfielen im Jahr 2015 rund 82,1 % der Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt auf Seehafen-Hinterlandverkehre. Im Vergleich zum Jahr 2014 nahmen sie um 0,4 % ab. Die deutschen Quell- bzw. Zielregionen dieser Verkehre sowie die korrespondierenden Seehäfen werden in Abbildung 24 schematisch dargestellt. Deutlich wird die hohe Bedeutung der west- und südwestlichen Länder als Quelle und Ziel von Seehafen-Hinterlandverkehren und deren Ausrichtung auf die Westhäfen, insbesondere Rotterdam und Antwerpen. Mit rund 0,7 Mio. TEU entfiel der größte Teil der Quell-/Zielverkehre im Jahr 2015 auf Nordrhein-Westfalen. Im Vergleich zum Jahr 2014 entsprach dies einer Zunahme von rund 6,5 %. Rheinland-Pfalz wies mit einem Plus von 2,8 % auf knapp 0,6 Mio. TEU im Vergleichszeitraum ebenfalls ein steigendes Verkehrsaufkommen im Seehafen-Hinterlandverkehr auf; Hessen (-5,2 %) und Baden-Württemberg (-10,7 %) verzeichneten angesichts der temporären wasserstandsbedingten Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebs hingegen Rückgänge. Aufgrund der geographischen Lage und der bestehenden Infrastruktur sind Containerverkehre mit Quelle bzw. Ziel in Niedersachsen, Sachsen, Berlin und Sachsen-Anhalt wasserseitig in der Hauptsache auf den Seehafen Hamburg ausgerichtet. In ihrer Bedeutung stehen sie deutlich hinter den Containerverkehren auf dem Rhein zurück. Im Rahmen von Transitverkehren wurden im Jahr 2015 rund 0,2 Mio. TEU auf deutschen Wasserstraßen transportiert, rund 13,4 % weniger als im Jahr zuvor. Mit rund 85,4 % entfiel der weit überwiegende Anteil hiervon auf Containerverkehre zwischen der Schweiz und Rotterdam bzw. Antwerpen. In Rotterdam kam es sowohl im Jahr 2015 als auch zu Beginn des Jahres 2016 an den Containerterminals erneut zu größeren zeitlichen Verzögerungen bei der Abfertigung von Binnenschiffen von bis zu drei Tagen, während Streikmaßnahmen²⁷ sogar von bis zu sechs Tagen. Gründe hierfür seien nach Angaben von Marktteilnehmern technische Anlaufschwierigkeiten in den hochautomatisierten Terminals auf der Maasvlakte 2 sowie personelle und sonstige Kapazitätseinschränkungen an anderen Terminals im Hafen Rotterdam. In der Folge kam es erneut zu einer massiven Störung der Schiffsumläufe. Teilweise mussten Anbieter von Containerliniendiensten auf eigene Kosten zusätzlichen Schiffsraum chartern, um Fahrpläne einhalten zu können.

Seehafen-
Hinterlandverkehr

²⁷ Diese richteten sich insbesondere gegen einen möglichen Stellenabbau infolge der zunehmenden Automatisierung des Containerhandlings in Rotterdam.

Abbildung 24: Seehafen-Hinterlandverkehr nach Regionen und Anteilen der Seehäfen (Basis: TEU)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

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

Stand des Berichtes Juni 2016

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

... aktiv für den Güterverkehr
