



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2016

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	2
2	Gesamtentwicklung	6
3	Straßengüterverkehr	8
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	8
3.1.1	Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	8
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen	10
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	11
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	13
3.2.1	Kosten	13
3.2.2	Beförderungsentgelte	14
3.2.3	Ertragslage	16
3.2.4	Unternehmensinsolvenzen	17
3.2.5	Investitionen	18
4	Eisenbahngüterverkehr	19
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	19
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	21
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße	26
5	Binnenschiffsgüterverkehr	30
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	30
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	33
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	36

1 Zusammenfassung

Die deutsche Wirtschaft blieb im Jahr 2016 auf Wachstumskurs. Getragen insbesondere von den staatlichen und privaten Konsumausgaben sowie den Investitionen erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt im Vergleich zum Jahr 2015 preisbereinigt um rund 1,9 % und wuchs damit in einer ähnlichen Größenordnung wie in den beiden Jahren zuvor. In der Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland spiegelten sich die positiven Vorgaben aus der Gesamtwirtschaft nur bedingt wider: Im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen stieg das im In- und Ausland beförderte Güteraufkommen im Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2015 um 2,5 % auf rund 3,1 Mrd. t und lag damit erstmals über dem Niveau von 2008; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 0,3 % auf rund 315,7 Mrd. tkm. Die mautpflichtigen Fahrleistungen stiegen im Vergleichszeitraum insgesamt um 9,2 %; gebietsfremde Fahrzeuge wiesen mit einem Plus von 11,3 % überproportionale Steigerungen auf. Die Güterbahnen im öffentlichen Verkehr in Deutschland und die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verzeichneten hingegen Nachfragerückgänge. Im Schienengüterverkehr sank die Beförderungsmenge im Vergleichszeitraum um 1,0 % auf rund 363,5 Mio. t, die Verkehrsleistung sank um 0,4 % auf rund 116,2 Mrd. tkm. In der Binnenschifffahrt stagnierte das Transportaufkommen bei rund 221,3 Mio. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 1,8 % auf rund 54,3 Mrd. tkm und fiel damit auf den niedrigsten Wert seit Beginn des Jahrtausends. Mittelfristig werden für alle Landverkehrsträger Mengen- und Leistungszuwächse prognostiziert.

Gesamtverkehr

Im gewerblichen Straßengüterverkehr stiegen die Umsätze im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,0 %. Wachstumsimpulse kamen im Wesentlichen von der Aufkommenseite. Die Entgelte entwickelten sich insgesamt leicht rückläufig. Maßgeblich war vor allem der neuerliche Rückgang der Kraftstoffpreise; im Vergleich zum Jahr 2015 betrug er über 8 %. Dennoch stellte sich die Gesamtkostenentwicklung im gewerblichen Straßengüterverkehr uneinheitlich dar: Während bei einem Teil der Unternehmen die Gesamtkosten aufgrund der Kraftstoffpreisentwicklung nochmals abnahmen, befanden sie sich bei anderen bereits wieder im Steigen; letzteres vorrangig wegen erhöhter Aufwendungen für qualifiziertes Fahrpersonal. Insgesamt erwirtschaftete der Großteil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen im Jahr 2016 Erträge, die annähernd auf dem guten Vorjahresniveau lagen. Die genannten Umsatzrenditen bewegten sich überwiegend in einer Bandbreite von 1 % bis 3 %, teilweise bis zu 5 %. Nicht wenige Transportunternehmen erzielten innerhalb der genannten Bandbreiten Renditestеigerungen im Vergleich zum Vorjahr. Die Unternehmensinsolvenzen im deutschen Transportgewerbe nahmen weiter ab. Die Fahrzeuginvestitionen beschränkten sich im Jahr 2016 erneut in hohem Maße auf Ersatzinvestitionen. Erweiterungsinvestitionen standen zumeist im Zusammenhang mit Neugeschäften, Auftragsausweitungen von Bestandskunden oder einer Flexibilisierung des Fuhrparks, z.B. mittels Sattelanhängern.

Straßengüterverkehr

Im Gegensatz zu den Vorjahren blieb die Mengen- und Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr im Jahr 2016 weitgehend von Streik- und Umwelteinflüssen verschont. Rückgänge zeigten sich vor allem in der Montanindustrie sowie beim Transport chemischer Erzeugnisse. Der Marktführer zeigte sich erneut überdurchschnittlich hiervon betroffen und verlor weitere Marktanteile. Zuwächse ließen sich vor allem im unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Sattelanhängern beobachten. Daneben ergab sich ein deutliches Plus beim Transport von Erdöl sowie Mineralölerzeugnissen. Die Rückgänge entfielen überwiegend auf die Binnenverkehre, während der Empfang aus dem Ausland stagnierte und der Versand, ebenso wie die Durchgangsverkehre, ein deutliches Mengen- und Leistungswachstum aufweisen konnten. Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen musste sich der Schienengüterverkehr regelmäßig an der zumeist kostengünstigeren Straße messen lassen. Zusätzlich zeigte sich der Wettbewerb von der Personalverfügbarkeit sowie einer erhöhten Bautätigkeit im öffentlichen Schienennetz beeinflusst. Die Mehrzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen berichtete im Jahr 2016 über eine positive Auftrags- und Umsatzentwicklung. Kostensteigerungen zeigten sich vor allem in den Bereichen Infrastruktur, Personal und Verwaltung. Nennenswerte Entgelterhöhungen waren den Marktteilnehmern abseits von Gleitvereinbarungen nur selten möglich. Dies wirkte sich entsprechend auf die Ertragslage aus.

Schienengüterverkehr

Ursächlich für den erneuten Rückgang der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt waren im Jahr 2016 vor allem geringere Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle, Nahrungs- und Genussmitteln sowie die Abnahme der Durchgangsverkehre. Hingegen bedeuteten über 2,4 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit), die im Jahr 2016 auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert wurden, einen neuen Rekordwert. Wie im Jahr 2015 wurde der Schifffahrtsbetrieb zeitweise wasserstandsbedingt erheblich beeinträchtigt. Nach den deutlichen Steigerungen im Vorjahr verzeichnete die deutsche Binnenschifffahrt im Jahr 2016 hohe Umsatzeinbußen. Neben der Nachfrage- war hierfür die stark rückläufige Frachtenentwicklung maßgeblich. Letztere stand unter dem Einfluss eines sehr hohen Kapazitätsangebots im Rheinstromgebiet und einer rückläufigen Kostenentwicklung infolge des weiteren Rückgangs der Gasölpreise. Nach dem sehr guten Vorjahr schwächte sich die Ertragslage deutscher Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2016 mehr oder minder ab. Vor allem die Trockengüterschifffahrt blieb zum Teil deutlich hinter ihren Vorjahresergebnissen zurück. Dennoch zeigte sich ein Gutteil der vom Bundesamt befragten Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt mit ihrer Ertragslage nicht unzufrieden. Ausgehend von niedrigem Niveau nahm die Anzahl der Insolvenzverfahren erneut ab. Indes setzte sich der Rückgang der Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland jüngst weiter fort.

Binnenschifffahrt

Summary

The German economy kept staying on growth course in 2016. Underpinned by public and private consumer spending and by investments as well, the gross domestic product increased by just 1.9 % in comparison to 2015, adjusted for prices. It thereby increased at a similar magnitude to the one of the two previous years. Concerning the development of freight transport in Germany, the positive trends from the overall economy reflected only partly on that segment: As for the national and international road freight transport with German trucks, the total volume of goods transported increased in 2016, in comparison to the year 2015, by 2.5 % up to the amount of approximately 3.1 billion t, thus exceeding for the first time ever the level of 2008; transport performance rose by 0.3 % up to 315.7 billion tkm. Driving performance that is subject to the tolling increased globally in the comparison period by 9.2 %; with a surplus of 11.3 %, non-resident vehicles exhibited disproportionately high increases. Rail freight carriers operating at the public level in Germany and the inland waterway transport on German waterways registered, by contrast, declines in demand. The segment of rail freight transport witnessed a decrease of the volumes transported in the comparison period by 1.0 % to roughly 363.5 million t, the transport performance fell by 0.4 % down to approximately 116.2 billion tkm. As to inland navigation, the transport volumes remained static at around 221.3 million t, the transport performance dropped by 1.8 % to 54.3 billion tkm, thus decreasing to the lowest amount ever since the beginning of the new Millennium. In the medium-term, increases of quantity and performance are forecast for all transport modes.

Overall traffic

In 2016, turnovers in commercial road haulage rose by 1.0 %, in comparison to the figures of the previous year. Growth impulses basically came from the demand side. The freight rates witnessed a slight decreasing overall. This situation was mainly attributable to the renewed decline of fuel prices: compared to 2015, this amounted to over 8 %. Nevertheless, the development of total costs in commercial road haulage differed considerably: whereas one part of companies once again reduced their overall costs owing to the development of fuel prices, the other part were seeing those costs increase anew, the latter scenario primarily being owed to the increase in expenses for qualified personnel. Taken as a whole, the major part of companies included in the market observation of the Federal Office generated earnings in 2016 which were more or less on a par with the good figures for the previous year. The operating margins mentioned here mostly moved in a range from 1 % to 3 %, partially up to 5 %. Quite a number of transport companies achieved increased earnings within the specified ranges, by comparison to the preceding year. Corporate insolvencies in the German transport and haulage industry continued to be on a downward path. In 2016, vehicle investments were once again restricted to a large extent to replacement investments. Expansion investments were mostly associated with new business, contract extensions of existing customers or a flexibilisation of the vehicle fleet, e.g. via semi-trailers.

Road freight transport

In contrast to previous years, the development of volume and performance in rail freight transport remained largely spared from strike and environmental influences in 2016. A decline was noticed predominantly in the coal and steel industry and in the transport of chemical products as well. The market leader appeared once again affected by this situation to a larger than average degree and lost further market shares. Growth could especially be observed in unaccompanied combined transport with semi-trailers. In addition, there was a considerable increase in the transport of oil and petroleum products. The downturns primarily related to domestic traffic, whereas incoming cross-border transport remained static; shipment and transit traffic, on their part, could exhibit a significant growth in volumes and performance. On the basis of the existing framework conditions, the rail freight transport had to regularly get measured by the mostly cheaper road. Additionally, the competition was influenced by personnel availability and an increased construction activity on the public railway network as well. In 2016, the majority of railway undertakings reported of a positive development of orders and sales. Cost increases predominantly appeared in the sectors of infrastructure, personnel and administration. Apart from flexible agreements, market participants could very rarely afford significant remuneration increases. This had a corresponding effect on the earnings situation.

Rail freight transport

Lower transportations of agricultural products, charcoal, food products and beverages, as well as the decline of transit traffic, were the cause of the renewed decrease of transport performance in inland waterway transport in 2016. By contrast, over 2.4 million TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) transported on German waterways in 2016 were a synonym for a new record level. Just like in 2015, for a prolonged period shipping operations were significantly affected by low water levels. After the substantial increases of the previous year, the German inland waterway transport registered huge sales losses in 2016. In addition to the demand, the rapidly declining freight rates were relevant. The latter was influenced by a particularly high capacity offered in the Rhine Area and a declining cost development owing to the continued fall of fuel prices. After the very well-performed previous year, the earnings situation of German inland waterway transport companies considerably weakened more or less in 2016. Especially in the dry goods shipping sector the results remained significantly lower than in the previous year. Nevertheless, a good deal of companies operating in inland navigation that got questioned by the Federal Office were not unhappy with their earnings situation. On the basis of the low level, the number of insolvency proceedings decreased anew. In the meantime, the downturn in the number of companies acting in inland waterway transport recently kept going on in Germany.

Inland waterway transport

2 Gesamtentwicklung

Die deutsche Wirtschaft setzte im Jahr 2016 ihren Wachstumskurs fort.¹ Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Jahr 2015 preisbereinigt um rund 1,9 % und wuchs damit in einer ähnlichen Größenordnung wie in den beiden Jahren zuvor. Auf der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Impulse sowohl vom Produzierenden Gewerbe als auch von den Dienstleistungsbereichen. Die wirtschaftliche Leistung im Produzierenden Gewerbe stieg im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 1,8 %. Hierzu trugen vor allem das Verarbeitende Gewerbe und – u. a. begünstigt durch den milden Winter – das Baugewerbe bei. Der Dienstleistungssektor legte im Jahr 2016 preisbereinigt ebenfalls um 1,8 % zu. Nach Rückgängen in den Jahren 2014 und 2015 verzeichnete der Bereich Verkehr und Lagerei im Jahr 2016 mit einem Plus von 1,4 % wieder einen Anstieg. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts waren die privaten und staatlichen Konsumausgaben sowie die Investitionen für die positive Entwicklung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2016 maßgeblich. Die privaten Konsumausgaben verzeichneten im Vergleich zum Jahr 2015 preisbereinigt einen Zuwachs von 2,0 %. Dabei gaben die privaten Haushalte im Jahr 2016 für alle Verwendungszwecke mehr Geld aus als im Vorjahr. Die staatlichen Konsumausgaben stiegen im Vergleichszeitraum preisbereinigt sogar um 4,2 %. Eine deutliche Zunahme verzeichneten insbesondere die Aufwendungen für soziale Sachleistungen. Weiterhin positiv entwickelten sich die Investitionen: Die staatlichen und nicht-staatlichen Bauinvestitionen erhöhten sich im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 3,1 %, die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – um insgesamt 1,7 %.

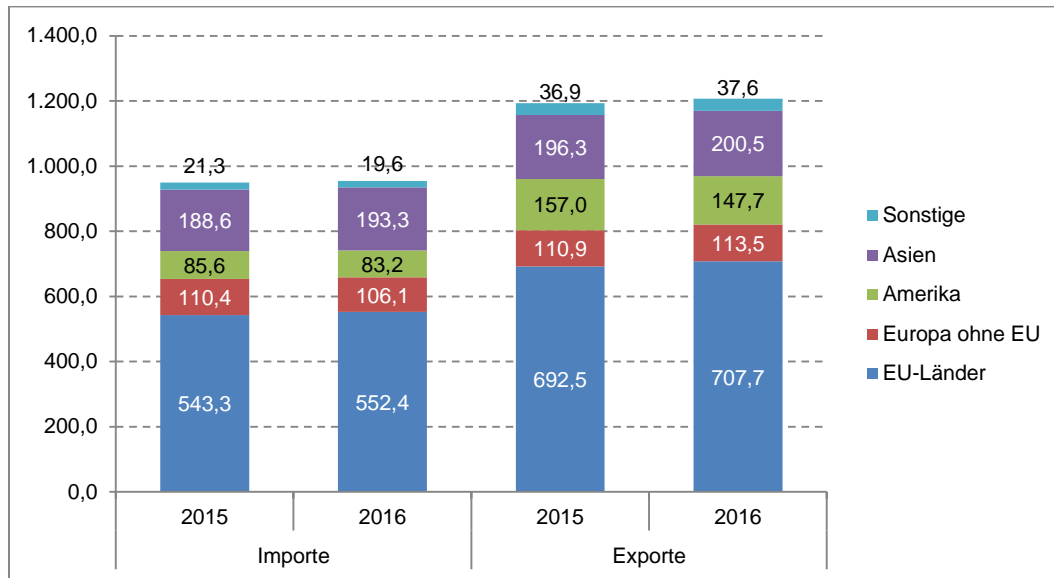
Bruttoinlandsprodukt

Die positive Entwicklung des deutschen Außenhandels schwächte sich im Jahr 2016 deutlich ab. Der Export lag mit rund 1.207,0 Mrd. Euro nominal nur noch um 1,1 % über dem Wert des Vorjahres; die Importe erhöhten sich mit rund 954,6 Mrd. Euro lediglich noch um 0,6 %. Mit einem Anteilswert von rund 58,3 % entfiel der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien und Amerika. Mit rund 707,7 Mrd. Euro stiegen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,2 %, die Einfuhren legten um 1,7 % auf 552,4 Mrd. Euro zu. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, nahm im Vergleichszeitraum hingegen um 0,8 % auf insgesamt rund 219,6 Mrd. Euro ab. Vor allem die deutschen Importe aus Russland und Norwegen gingen wertmäßig zurück. Rückläufig entwickelte sich im Jahr 2016 gleichsam der deutsche Außenhandel mit Amerika, darunter den Vereinigten Staaten und Brasilien.

Außenhandel

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Braakmann, Albert/Hauf, Stefan: Bruttoinlandsprodukt 2016, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 1/2017, S. 9 ff.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



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

Die positiven Vorgaben aus der Gesamtwirtschaft spiegelten sich im Jahr 2016 nur bedingt in der Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland wider. Nach vorliegenden Angaben stieg zwar die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2015 um etwa 2,0 % auf knapp 3,7 Mrd. t; mit rund 486,3 Mrd. tkm blieb die Verkehrsleistung allerdings etwas hinter ihrem Vorjahreswert zurück (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Mit Pluswerten von 2,5 % bzw. 0,3 % verzeichnete im Betrachtungszeitraum allein der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen Mengen- und Leistungszuwächse. Sowohl die Güterbahnen im öffentlichen Verkehr in Deutschland als auch die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wiesen im Vergleichszeitraum Nachfragerückgänge auf. Bei der Interpretation der Mengen- und Leistungswerte in Tabelle 1 ist folgendes zu berücksichtigen: Zum Zeitpunkt der Berichterstellung lagen dem Bundesamt für den Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen noch keine differenzierten Ausweisungen nach Verkehrsarten, Hauptverkehrsbeziehungen und Entfernungsbereichen sowie zur Verkehrsleistung im Inland vor. Daher sind in den Werten des Straßengüterverkehrs im Gegensatz zum Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr auch die Kabotage deutscher Lastkraftfahrzeuge sowie die im Ausland erbrachte Verkehrsleistung enthalten. Letzteres führt im Vergleich zu früheren Veröffentlichungen zu einer deutlich höheren Ausweisung der Verkehrsleistung sowohl in Bezug auf die deutschen Fahrzeuge als auch den Güterverkehr insgesamt.²

Gesamtverkehr

² Aus den genannten Gründen wird in diesem Bericht von einer Darstellung der Entwicklung des Modal Split abgesehen.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2015 und 2016 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹		
	2015	2016	Veränderung in %	2015	2016	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2,3}	3.035,3	3.110,5	2,5	314,8	315,7	0,3
Schienengüterverkehr	367,3	363,5	-1,0	116,6	116,2	-0,4
Binnenschiffsgüterverkehr	221,4	221,3	0,0	55,3	54,3	-1,8
Gesamter Güterverkehr ³	3.624,0	3.695,4	2,0	486,7	486,3	-0,1

¹ Straßengüterverkehr: Verkehrsleistung im In- und Ausland; Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr: Verkehrsleistung in Deutschland.

² Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Fahrzeuge, einschließlich Kabotage.

³ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2016/2017 – werden für das laufende Jahr 2017 und auf mittelfristige Sicht Zuwächse des Güterverkehrs in Deutschland erwartet.³ Danach soll die Verkehrsleistung im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr gesamtmodal um 1,5 % zulegen, die Beförderungsmenge um 1,2 %. Für den Zeitraum von 2018 bis 2020 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr von einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg der Verkehrsleistung in Höhe von 1,3 % und einem durchschnittlichen jährlichen Mengenwachstum in Höhe von 0,5 % ausgegangen. Am prognostizierten Wachstum sollen alle Landverkehrsträger mit Ausnahme der Rohölleitungen partizipieren. Mit Verkehrsleistungssteigerungen in Höhe von 1,9 % im Jahr 2017 sowie jahresdurchschnittlichen 1,4 % für den Zeitraum von 2018 bis 2020 fallen die Prognosen für den Straßengüterverkehr dabei am höchsten aus. Letzteres gilt mit Prognosewerten von 1,3 % für 2017 und jahresdurchschnittlichen 0,6 % für den Zeitraum von 2018 bis 2020 gleichsam in Bezug auf die Beförderungsmenge. Für die Binnenschifffahrt und den Schienengüterverkehr werden für das Jahr 2017 Leistungssteigerungen im Vergleich zum Jahr 2016 in Höhe von 0,9 % bzw. 1,0 % vorhergesagt, mittelfristig Jahresdurchschnittswerte von 0,7 % für die Wasserstraße bzw. 1,1 % für die Schiene. Wie im Straßengüterverkehr liegen die prognostizierten Mengenzuwächse im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr mit Werten von 0,4 % bzw. 0,3 % mittelfristig deutlich unter einem Prozent.

Mittelfristprognose

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

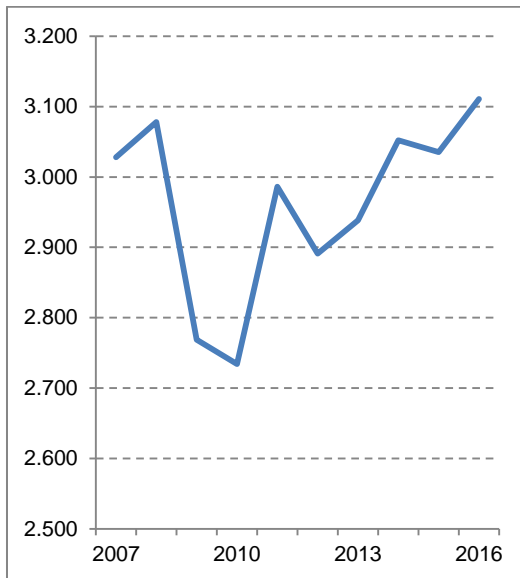
Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verzeichnete im Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2015 Mengen- und Leistungszuwächse. Das im In- und Ausland

Mengen- und Leistungszuwächse

³ Siehe hierzu und im Folgenden SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2016/2017, S. 23 ff., Waldkirch / Köln 2017.

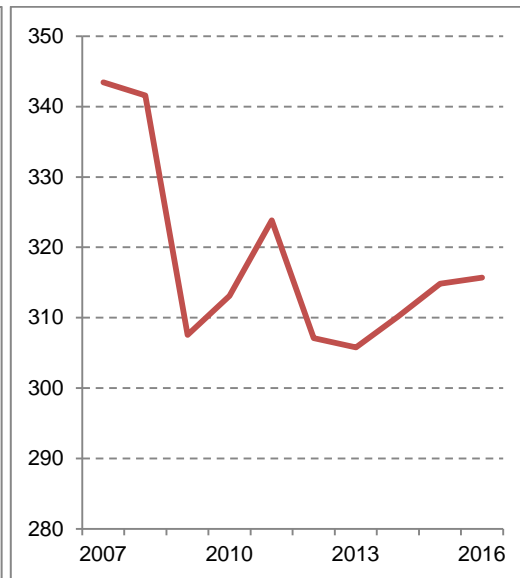
beförderte Transportaufkommen erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 75,2 Mio. t bzw. 2,5 % auf insgesamt 3.110,5 Mio. t; die Verkehrsleistung stieg um 0,3 % auf rund 315,7 Mrd. tkm. Im Jahr 2015 hatte die Beförderungsmenge im Vergleich zum Jahr 2014 um 0,5 % auf 3.035,3 Mio. t abgenommen, während die Verkehrsleistung noch um 1,5 % auf rund 314,8 Mrd. tkm angestiegen war. Wie Abbildung 2 zu entnehmen ist, lag die Beförderungsmenge im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2016 erstmals über dem Niveau des Jahres 2008. Die Verkehrsleistung blieb hingegen weiterhin deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurück (siehe Abbildung 3).

Abbildung 2: Beförderte Gütermenge im Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen in Mio. t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 3: Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge in Mrd. tkm

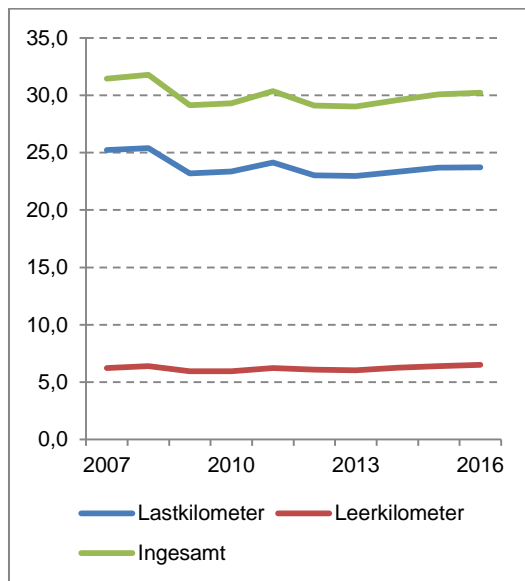


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Deutsche Lastkraftfahrzeuge legten im Jahr 2016 eine Gesamtstrecke von rund 30,2 Mrd. km zurück. Im Vergleich zum Jahr 2015 bedeutete dies ein Plus von rund 0,5 %. Dabei nahmen die Lastkilometer im Vergleichszeitraum um 0,1 % auf 23,7 Mrd. km und die Leerkilometer um 1,9 % auf rund 6,5 Mrd. km zu (siehe Abbildung 4). Der Anteil der Leerkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern erreichte im Jahr 2016 rund 21,5 % und lag damit um 0,3 Prozentpunkte über dem entsprechenden Wert des Vorjahres. Wie Abbildung 5 zu entnehmen ist, hat sich der Leerkilometeranteil in den letzten zehn Jahren sukzessive erhöht. Im Jahr 2007 lag er noch bei rund 19,8 %.

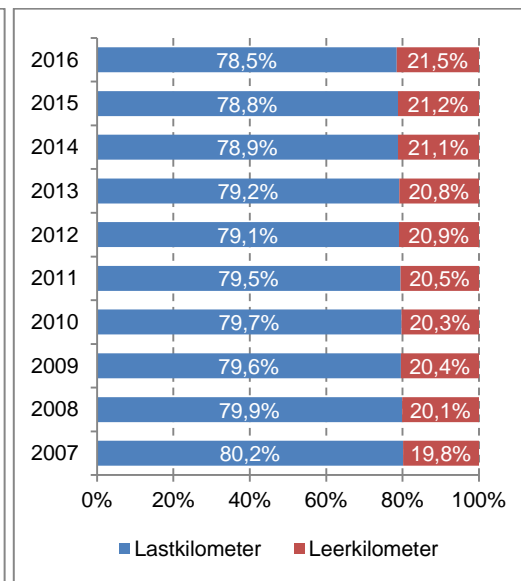
Last-/Leerkilometer

Abbildung 4: Fahrleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Zeitraum von 2007 bis 2016 in Mrd. km



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 5: Last-/Leerkilometeranteile deutscher Lastkraftfahrzeuge seit 2007 in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland stiegen im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 9,2 % auf rund 32,5 Mrd. km (siehe Tabelle 2). Ein wesentlicher Grund für den Fahrleistungsanstieg liegt in der Ausweitung der Mautpflicht im Jahr 2015, mithin in der geänderten Datenbasis. Das mautpflichtige Straßennetz wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2015 um mehr als 1.100 km autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen erweitert, die Mautpflicht zum 1. Oktober 2015 des Weiteren auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t ausgeweitet.⁴ Bei den gebietsfremden Lastkraftwagen waren im Jahr 2016 weiterhin höhere prozentuale Zuwachsraten zu verzeichnen als bei den inländischen Fahrzeugen. Während die mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Lastkraftwagen im Vergleich zum Jahr 2015 um 7,8 % auf rund 19,2 Mrd. km anstiegen, erhöhten sie sich bei gebietsfremden Fahrzeugen um 11,3 % auf rund 13,3 Mrd. km. Der Anteil letzterer an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland legte damit im Jahr 2016 auf rund 40,9 % zu. Der Fahrleistungsanteil inländischer Fahrzeuge sank im Gegenzug auf rund 59,0 %.⁵ Überdurchschnittliche Fahrleistungszuwächse verzeichneten im Vergleichszeitraum u. a. mautpflichtige Fahrzeuge aus Litauen, Rumänien, Polen und Bulgarien. Mit rund 4,8 Mrd. km erzielten polnische Mautfahrzeuge im Jahr 2016 bereits einen Anteil von rund 14,8 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Weiterhin zugenommen haben gleichsam die Anteile mautpflichtiger Fahrleistungen von Fahrzeu-

Fahrleistungs- und Einnahmewachse

⁴ Eine genaue Quantifizierung der Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Mautfahrleistungen und -einnahmen ist auf Grundlage der Mautstatistik nicht möglich.

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

gen aus Rumänien (3,2 %), Litauen (1,8 %), Bulgarien (1,4 %) und Slowenien (1,2 %). Die mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen aus den Niederlanden (3,1 %) und Österreich (1,0 %) sanken hingegen. Die Mauteinnahmen stiegen im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 6,0 % auf über 4,6 Mrd. Euro. Bei den Inländern ergaben sich Einnahmewüchse um 3,8 % auf knapp 2,7 Mrd. Euro, bei den Gebietsfremden um 9,2 % auf knapp 2,0 Mrd. Euro.

Tabelle 2: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	2015	2016	Veränderung in %	2015	2016	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	17,78	19,17	7,8	2,58	2,68	3,8
Ausland	11,92	13,27	11,3	1,79	1,95	9,2
Unbekannt	0,03	0,03	1,5	-	-	-
Insgesamt	29,73	32,48	9,2	4,37	4,63	6,0

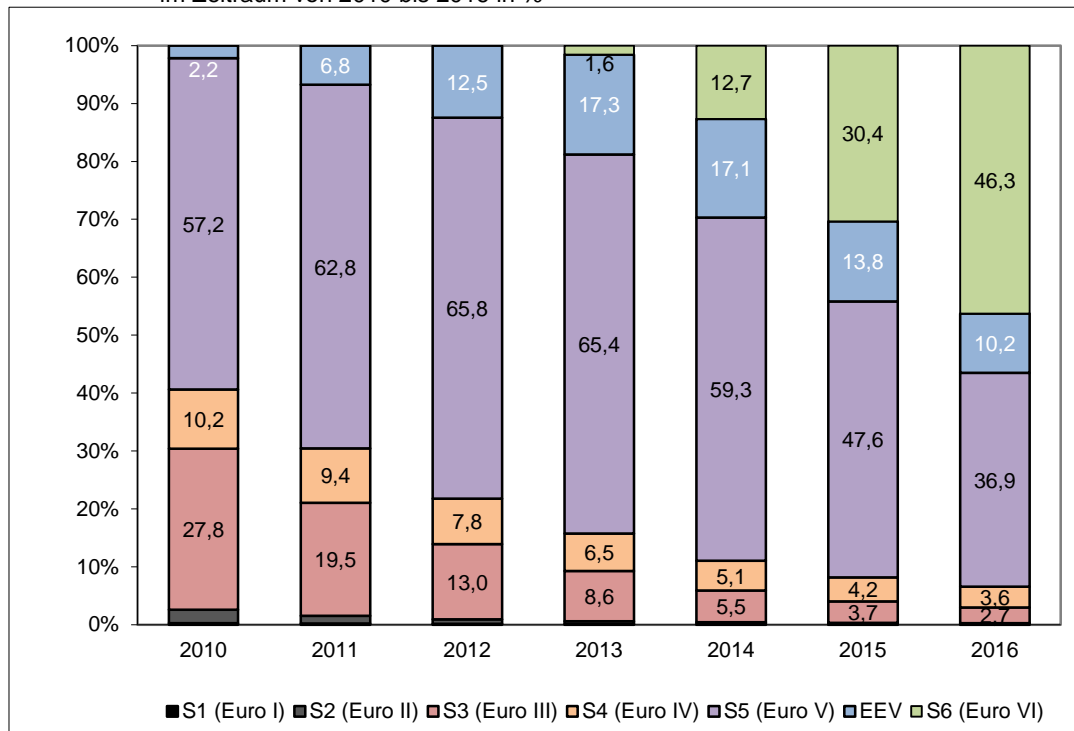
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Erstmals entfiel im Jahr 2016 das Gros der mautpflichtigen Fahrleistungen auf Mautfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI. Wie Abbildung 6 zu entnehmen ist, erhöhte sich deren Fahrleistungsanteil im Vergleich zum Jahr 2015 um 15,9 Prozentpunkte auf rund 46,3 %. Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Die Fahrleistungsanteile von Mautfahrzeugen der Schadstoffklassen EEV und Euro V gingen auf 10,2 % bzw. 36,9 % zurück. Der kumulierte Fahrleistungsanteil von Fahrzeugen der drei genannten Schadstoffklassen erreichte damit im Jahr 2016 rund 93,4 %. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro III und Euro IV schrumpfte im Vergleichszeitraum weiter und lag zuletzt bei rund 6,3 %. Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I und Euro II haben lediglich noch marginale Bedeutung.

Euro VI-Anteil wächst

Abbildung 6: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen im Zeitraum von 2010 bis 2016 in %

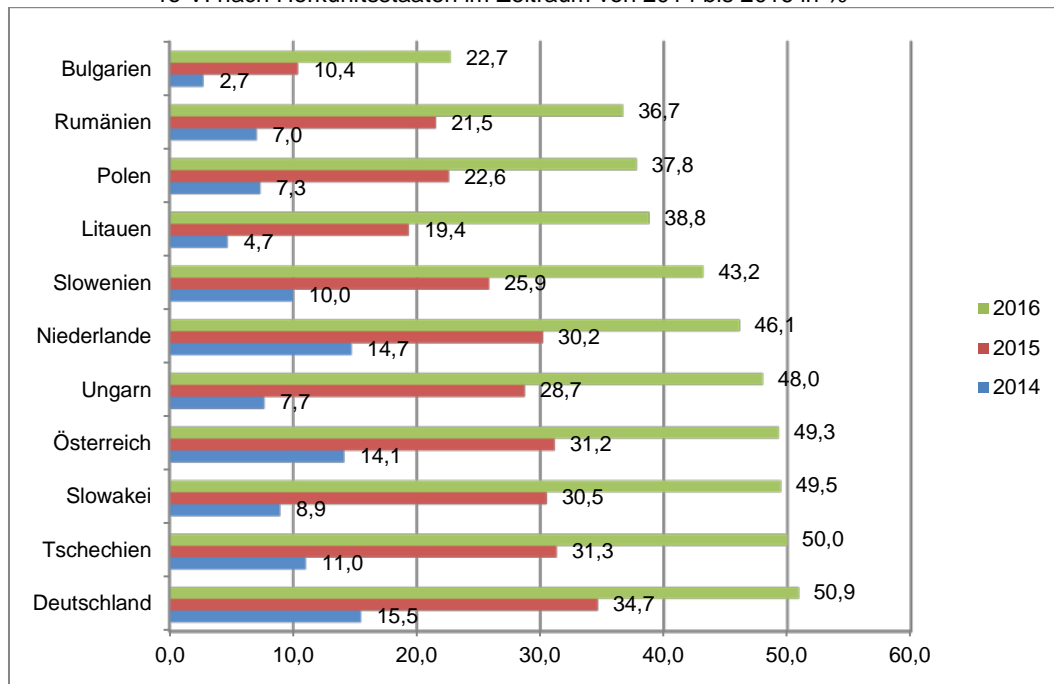


Anmerkungen: Ab 2012 bzw. 2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen auf zusätzlichen mautpflichtigen Bundesstraßen. Ab dem 01.10.2015 beinhalten die Zahlen Fahrleistungen von Lkw mit einem zGG ab 7,5 t. Die Auswirkungen auf die Anteile der Emissionsklassen sind marginal.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 7 stellt für deutsche und die aufkommensstärksten gebietsfremden Mautfahrzeuge jeweils die prozentualen Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen dar. Demnach ist der Anteil von Euro VI-Fahrzeugen zwar bei allen dargestellten Herkunftsstaaten in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Gemessen am Euro VI-Anteil deutscher Fahrzeuge im Jahr 2016 in Höhe von 50,9 % fiel der entsprechende Anteilswert bulgarischer Fahrzeuge mit rund 22,7 % allerdings noch vergleichsweise bescheiden aus. Polnische Mautfahrzeuge, die nach den Inländern die höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland erbringen, weisen mit einem Euro VI-Anteil in Höhe von 37,8 % im internationalen Vergleich ebenfalls eher einen moderaten Wert auf. Fahrzeuge aus Tschechien, der Slowakei und Ungarn erreichten im Jahr 2016 mit Anteilswerten zwischen 48,0 % und 50,0 % hingegen annähernd das Niveau deutscher Fahrzeuge. Die höchsten Euro VI-Anteile wiesen im Jahr 2016 Fahrzeuge aus Schweden (57,5 %), Spanien (53,9 %) und Dänemark (51,5 %) auf.

Abbildung 7: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI nach Herkunftsstaaten im Zeitraum von 2014 bis 2016 in %



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.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Kosten

Die Gesamtkostenentwicklung im gewerblichen Straßengüterverkehr stellte sich im Jahr 2016 uneinheitlich dar. Während bei einem Teil der Unternehmen die Gesamtkosten angesichts des neuerlichen Rückgangs der Kraftstoffpreise im Vergleich zum Jahr 2015 abnahmen, stagnierten bzw. stiegen sie bei einem Großteil bereits wieder. Trotz einer im Jahresverlauf steigenden Tendenz lagen die durchschnittlichen Einkaufspreise für Dieselmotorkraftstoff für Großverbraucher bei Abnahme von 50 bis 70 hl und Lieferung frei Verbrauchsstelle nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahresdurchschnitt 2016 um rund 8,4 % unter dem Niveau des Jahres 2015. Aufgrund des höheren Anteils der Kraftstoffkosten an den Gesamtkosten wirkten sich die Rückgänge der Dieselpreise im Regional- und vor allem im Fernverkehr wesentlich stärker aus als im Nahverkehr. Neben dem Rückgang des Preisniveaus trugen unternehmensseitig der zunehmende Einsatz von verbrauchsoptimierten Euro VI-Fahrzeugen und Telematiksystemen, Fahrerschulungen und Anreizsysteme für eine kraftstoffsparende Fahrweise sowie die Ausnutzung von Preisschwankungen beim Kraftstoffeinkauf zur Betriebstankstellenbevorratung sowie an Tankstellen verschiedentlich zur Senkung der Kraftstoffkosten bei.

Gesamtkosten,
Kraftstoffkosten

Gesamtkostensteigerungen resultierten im Jahr 2016 vorrangig aus dem weiteren Anstieg der Personalaufwendungen. So lagen allein die tariflichen Steigerungen der Fahrerlöhne örtlich bei über 3 %. Vielfach wurden übertarifliche Lohnerhöhungen gewährt. Die

Personalkosten

Gründe hierfür liegen insbesondere in einem verschärften Wettbewerb um Fachkräfte, der sich u. a. in gezielten Abwerbeversuchen innerhalb der Branche widerspiegelte, und zunehmenden Schwierigkeiten, vakante Stellen mit qualifizierten Kräften, die dem Anforderungsprofil der Arbeitgeber entsprechen, zu besetzen. In Marktgesprächen des Bundesamtes gab ein Großteil der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen an, seinen Fahrpersonalbedarf weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht decken zu können. Die Bindung von geeignetem Fahrpersonal, u. a. durch höhere Vergütungen, wird daher immer mehr zum wettbewerbsrelevanten Faktor. Zunehmende Gehaltsforderungen von Kraftfahrern zeigten sich mithin auch im Rahmen von Neueinstellungen. Um vor diesem Hintergrund bestehende Gehaltsstrukturen zu wahren, zog dies auf Unternehmensebene bisweilen weitere Lohnanpassungen nach sich.

Bei einem Jahresvergleich gilt es ferner, die Ausweitung der Mautpflicht zum 01.07.2015 um mehr als 1.100 km auf Abschnitte von Bundesstraßen und zum 01.10.2015 auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t zu berücksichtigen. Hiervon waren Güternahverkehr betreibende Unternehmen überproportional betroffen. Höhere streckenabhängige Mautkosten verzeichneten Transportunternehmen ferner im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Belgien aufgrund der dort zum 01.04.2016 eingeführten Lkw-Maut sowie im Zuge von Mauterhöhungen in Österreich, Italien und der Schweiz.

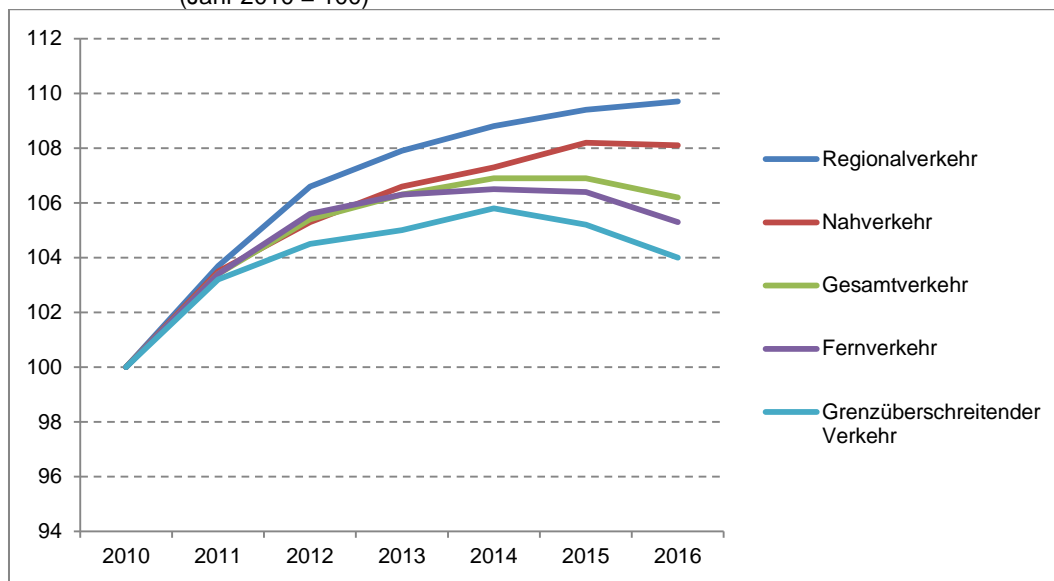
Mautkosten

3.2.2 Beförderungsentgelte

Der gewerbliche Straßengüterverkehr verzeichnete im Jahr 2016 insgesamt eine leicht rückläufige Entgeltentwicklung. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für Jahr 2016 über alle Segmente einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,7 % auf (siehe Abbildung 8). Ursächlich war vor allem ein deutlicherer Rückgang im 1. Quartal 2016, der von Marktteilnehmern vorrangig mit einer schwachen Nachfrage und dem temporären Tiefstand der Dieselpreise begründet wurde. Transportdienstleister mit Dieselpreisgleitklauseln mussten daher individuell vereinbarte Preisnachlässe gewähren; dauerhaft eingesetzten Frachtführern wurden häufig die Kraftstoffzuschläge gestrichen. Generell erschwerte es der neuerliche Rückgang der Kraftstoffpreise den gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2016, etwaige Kostensteigerungen, beispielsweise aufgrund gestiegener Personalaufwendungen, in Form höherer Entgelte an ihre Auftraggeber weiterzugeben. Erst zum Jahreswechsel 2016/2017 zeigten sich kleinere und mittelständische Bestandskunden, die sehr hohe Qualitätsansprüche an ihre vertraglich gebundenen Transportdienstleister mit hochwertigen logistischen Mehrwertdienstleistungen stellen, wieder eher zu moderaten Preisanpassungen im unteren einstelligen Prozentbereich bereit. Preisverhandlungen mit großen, konzerngebundenen Auftraggebern gestalteten sich weiterhin schwierig.

Gesamtentwicklung

Abbildung 8: Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr nach Verkehrsarten
(Jahr 2010 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Mit einem Plus von 0,3 % wies im Jahr 2016 einzig der Regionalverkehr leichte Entgeltsteigerungen gegenüber dem Vorjahr auf. Im gewerblichen Güternahverkehr stagnierten die Entgelte mit -0,1 % annähernd. Die im Vergleich zum Gesamtmarkt etwas positivere Entwicklung ist nach Informationen des Bundesamtes u. a. auf die o. g. Ausweitung der Mautpflicht zurückzuführen, die sich im Nah- und Regionalverkehrssegment kostenseitig überproportional auswirkte. Einfluss auf die Preisfindung hatte zudem die im Laufe der Jahre erfolgte Konsolidierung der Marktteilnehmer in diesen Segmenten, die sich für Spediteure örtlich in einer geringeren Verfügbarkeit an Subunternehmen und entsprechend höheren Beförderungsentgelten zeigte. Konjunkturell lösten z. B. gesteigerte Aktivitäten im privaten Wohnungsbau sowie Bautätigkeiten zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur einen Nachfrageschub nach Laderaum zur Beförderung von Baustoffen und Schüttgut aus.

Nah- und Regionalverkehr

Im Fernverkehr und insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr bedingte der abermalige Rückgang der Kraftstoffpreise in Verbindung mit einem hohen europaweiten Angebot an Laderaumkapazitäten im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr einen erneuten Rückgang der Beförderungsentgelte in Höhe von 1,0 % bzw. 1,1 %. Die Marktlage führte zu vermehrten Ausschreibungen und Druck auf die Beförderungsentgelte. Nicht selten verzichteten deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen daher auf die Anberaumung der sonst üblichen Preisverhandlungen. Angesichts des anhaltend hohen Wettbewerbs- und Preisdrucks zogen sich deutsche Transportunternehmen aus Beförderungen von standardisierten Komplettiladungen auf langen Strecken im Fernverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr mit eigenen Fahrzeugen weiter zurück.

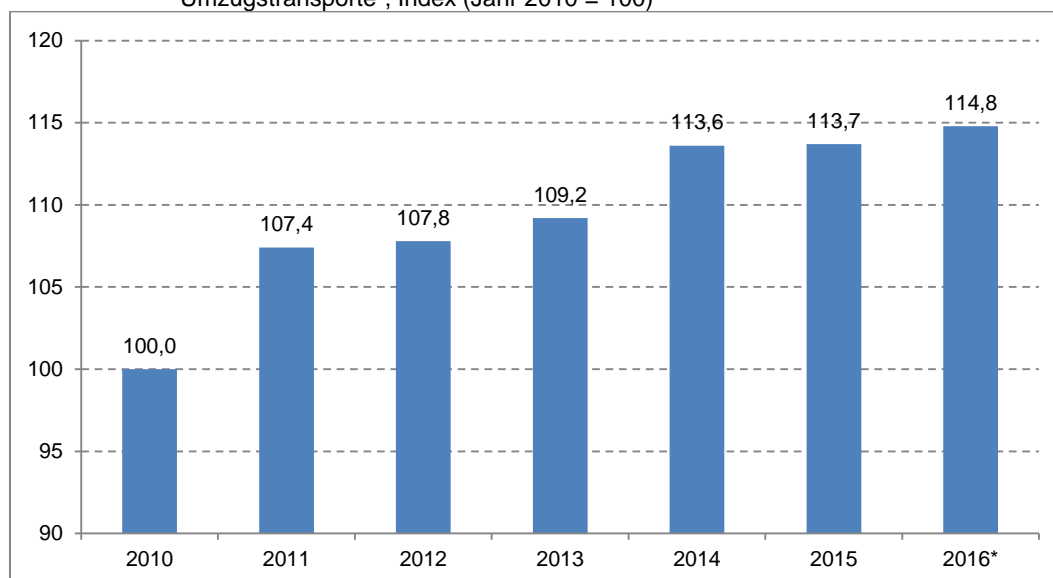
Fernverkehr, grenzüberschreitender Verkehr

3.2.3 Ertragslage

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 1,0 % (siehe Abbildung 9). Angesichts der stagnierenden bis leicht rückläufigen Entgeltentwicklung kamen die Wachstumsimpulse im Wesentlichen von der Aufkommenseite. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes wiesen Unternehmensvertreter in Teilen darauf hin, dass ein mögliches höheres Umsatzwachstum an den o. g. personellen Restriktionen gescheitert sei.

Umsatzentwicklung

Abbildung 9: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“, Index (Jahr 2010 = 100)



* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Großteil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen gab an, im Jahr 2016 Erträge in etwa auf dem Niveau des bereits guten Vorjahres erwirtschaftet zu haben. Die genannten Umsatzrenditen im Transportsegment lagen weiterhin überwiegend in einer Bandbreite von 1 % bis 3 %, in Fällen, in denen überdurchschnittliche Aufkommenszuwächse zu einer nachhaltigen Verbesserung der Kapazitätsauslastung und des Fahrzeugeinsatzes führten, auch bis zu 5 %. Nicht wenige Transportunternehmen erzielten innerhalb der genannten Bandbreiten Renditesteigerungen im Vergleich zum Vorjahr. Ein Faktor waren in diesem Zusammenhang Maßnahmen zur Kostenreduktion beim Einsatz des Eigenfuhrparks. Weiterhin im Fokus von Transportdienstleistern standen Aktivitäten, die darauf abzielten, möglichst für Direktkunden Lagerhaltung und hochwertige, innovative logistische Dienstleistungen zu erbringen. In diesen Geschäftsfeldern ließen sich je nach Umfang und Ausprägung der Leistungserbringung auch Umsatzrenditen über 5 % erzielen. Unzufrieden mit ihrer Ertragsentwicklung zeigten sich hingegen Transportunternehmen, die trotz Gesamtkostensteigerungen keine Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen konnten.

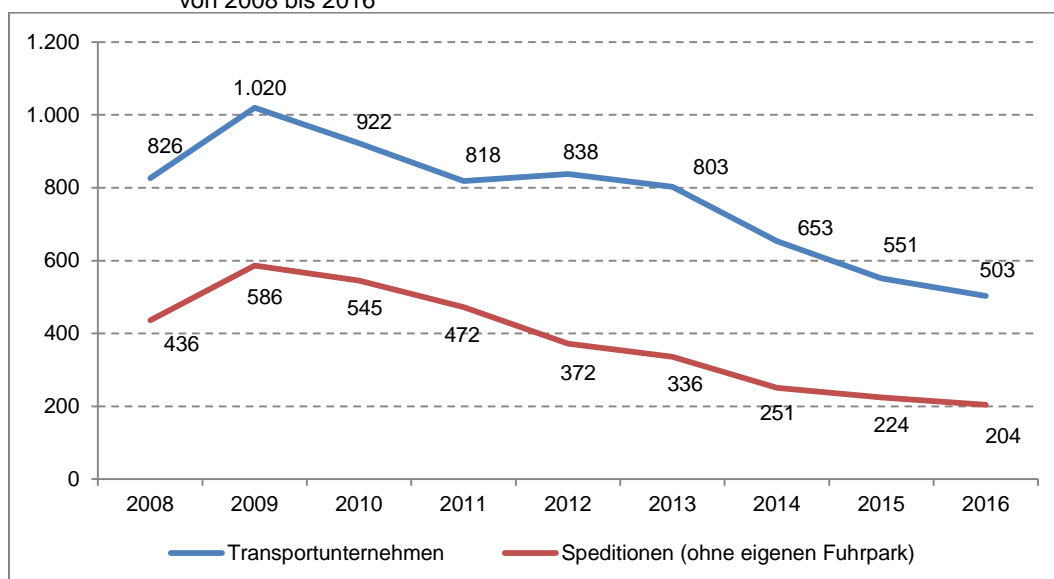
Umsatzrendite

3.2.4 Unternehmensinsolvenzen

Der bereits seit Jahren zu beobachtende Rückgang der Unternehmensinsolvenzen im Straßengüterverkehr setzte sich im Jahr 2016 fort. Angesichts einer stabilen Konjunkturentwicklung und anhaltend günstiger Finanzierungsbedingungen aufgrund des sehr niedrigen Zinsniveaus sank die Anzahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 8,7 % auf insgesamt 503; im Wirtschaftszweig „Spedition“ ging sie im Vergleichszeitraum um 8,9 % auf insgesamt 204 zurück (siehe Abbildung 10). Neben den positiven gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen waren hierfür anhaltende Anstrengungen der Unternehmen zur Optimierung von Kundenstrukturen, des Fuhrparkeinsatzes und innerbetrieblicher Abläufe maßgeblich. Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste fiel der prozentuale Rückgang der Unternehmensinsolvenzen im Vergleichszeitraum mit 3,2 % vergleichsweise niedriger aus. Für das Transportgewerbe wichtige Wirtschaftsbereiche wie das Verarbeitende Gewerbe (- 9,3 %), das Baugewerbe (- 4,6 %) oder der Handel (- 11,8 %) verzeichneten im Jahr 2016 gleichsam deutlich rückläufige Insolvenzzahlen. Trotz des abermaligen Rückgangs lag die Insolvenzquote, die sich aus der Zahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen errechnet, nach Angaben des Verbands der Vereine Creditreform e.V. im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im Jahr 2016 mit 141 nach wie vor über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt in Höhe von 67. Gleiches gilt für die vom Verband der Vereine Creditreform e.V. ermittelte Risikoquote. Sie stellt die Ausfallwahrscheinlichkeit von Krediten von Unternehmen (je 10.000 Unternehmen) dar, die ihrerseits an verschiedenen Kriterien (z.B. Insolvenzverfahren, Vermögensauskunft) gemessen wird. Sie lag im Jahr 2016 bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit 341 weiterhin erheblich über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt von 141.

Insolvenzen

Abbildung 10: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen im Zeitraum von 2008 bis 2016



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

3.2.5 Investitionen

Bei den Fahrzeuginvestitionen handelte es sich nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2016 erneut in hohem Maße um Ersatzinvestitionen. Ein Großteil der seitens des Bundesamtes befragten Güterkraftverkehrsunternehmen hielt seine Laderaumkapazitäten im Vergleich zum Vorjahr konstant. Erweiterungsinvestitionen wurden zumeist nur bei Neugeschäften, Auftragsausweitungen von Bestandskunden oder zwecks Flexibilisierung des Fuhrparks, insbesondere mittels Sattelanhängern und wechselbaren Ladungsträgern, getätigt. Als Investitionshemmnisse wurden von Güterkraftverkehrsunternehmen insbesondere die in einigen industriegeprägten Ballungsgebieten eingeschränkte Verfügbarkeit an geeignetem Fahrpersonal und die zum Teil als unbefriedigend empfundene Entwicklung der Beförderungsentgelte genannt. Auswirkungen auf die Fahrzeuginvestitionen hatten ferner der fortschreitende Rückzug deutscher Frachtführer aus standardisierten nationalen und internationalen Langstreckenverkehren sowie eine teilweise zu beobachtende Ausdehnung der Haltedauer von Lastkraftfahrzeugen. Insgesamt wurden im Jahr 2016 bundesweit knapp 43.900 Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t neu zugelassen. Im Vergleich zum Jahr 2015 entsprach dies einer Zunahme um rund 4,2 %. Die Anzahl der neu zugelassenen Sattelzugmaschinen belief sich im Jahr 2016 auf knapp 37.000, ein Plus von 1,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Neufahrzeuge wurden oftmals mit zusätzlichen Fahrerassistenzsystemen wie GPS-Tempomat und Abbiegeassistenten sowie Komfortpaketen geordert, nicht zuletzt zum Zwecke der Bindung von Fahrern an den eigenen Betrieb. Verkaufsfördernd wirkten die seit Jahresbeginn 2016 bei diversen Nutzfahrzeughändlern zu beobachtenden Listenpreissenkungen bzw. die Gewährung von Rabatten, günstige Sonderausstattungs- und Servicepakete sowie zinsgünstige Finanzierungsangebote. Typischerweise wurden für die neuen Fahrzeuge sogenannte Full-Service-Wartungsverträge abgeschlossen. Vor allem bei Unternehmen, die Güterverkehre mit einem hohen mautpflichtigen Streckenanteil abwickeln, besaß die Umstellung des Fuhrparks auf Euro VI-Fahrzeuge weiterhin hohe Priorität. Nach Informationen des Bundesamtes besteht der Fuhrpark großer Flottenbetreiber in zunehmendem Maße bereits zu 100 % aus Euro VI-Fahrzeugen; bei den meisten Transportunternehmen liegt deren Anteil inzwischen deutlich über 50 %.

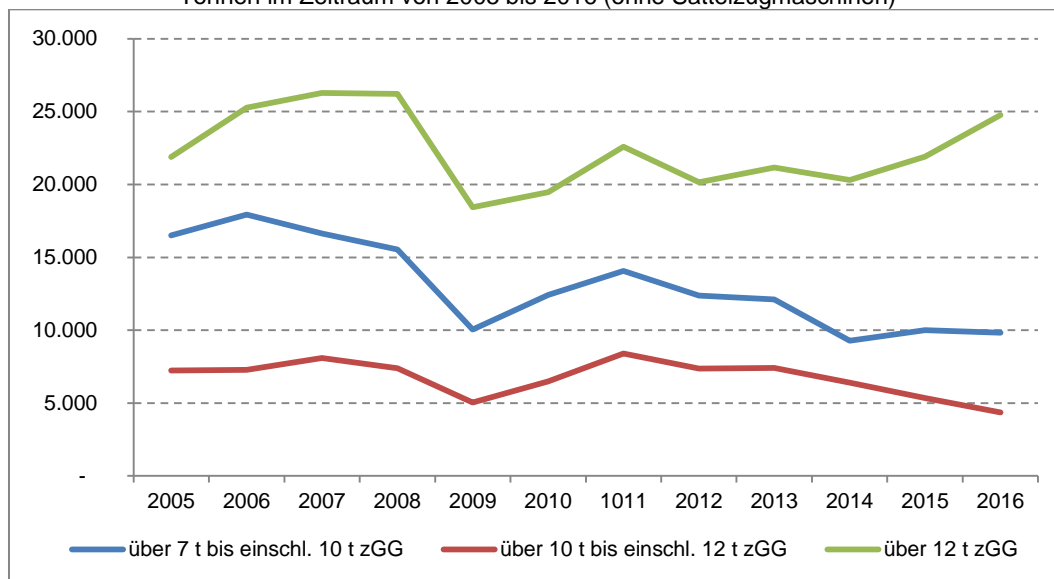
Fahrzeuginvestitionen

Wie Abbildung 11 veranschaulicht, verzeichneten Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 t im Jahr 2016 einen deutlichen Zuwachs. Im Vergleich zum Jahr 2015 stiegen sie um rund 13,2 % auf rund 24.800. Den Zuwächsen in den höheren Gewichtsklassen standen im Vergleichszeitraum mehr oder minder deutliche Rückgänge bei den Neuzulassungen von Lastkraftwagen der Gewichtsklassen über 7 t bis einschließlich 10 t zGG (-1,8 %) sowie über 10 t bis einschließlich 12 t zGG (-18,4 %) gegenüber. Die Entwicklung der Neuzulassungen deutet darauf hin, dass der Einsatz von Lastkraftwagen, die durch die Absenkung der Tonnagegrenze von 12 t auf 7,5 t zGG zum 1. Oktober 2015 neu unter die Mautpflicht fielen, für die Güterkraftver-

(Nicht-)mautpflichtige
Fahrzeuge

kehrunternehmen an Attraktivität verloren hat. Nach Informationen des Bundesamtes ersetzen Güterkraftverkehrsunternehmen bisher für Verteilerverkehre im Nahbereich eingesetzte Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 11,99 t vermehrt durch Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 18,0 t, die bei gleicher Mautkostenbelastung eine höhere Nutzlast sowie eine größere Anzahl an Palettenstellplätzen bieten. Für Kurier- und Sonderfahrten haben einige Güterkraftverkehrsunternehmen wieder häufiger kleinere Nutzfahrzeuge im Segment zwischen 2,8 - 3,5 t zGG beschafft.

Abbildung 11: Neuzulassungen von Lastkraftwagen ab einer zulässigen Gesamtmasse über 7 Tonnen im Zeitraum von 2005 bis 2016 (ohne Sattelzugmaschinen)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Trend einer verstärkten Anmietung von Fahrzeugen, um flexibler auf die zunehmend volatilere Transportnachfrage reagieren zu können und den eigenen Fuhrpark bei neuen Transportaufträgen nicht erweitern zu müssen, setzte sich im Jahr 2016 auf Seiten der Güterkraftverkehrsunternehmen fort. Dabei orientieren sich die Laufzeiten der Mietverträge typischerweise an den Laufzeiten der neuen Aufträge. Jenseits dessen investierten Logistikdienstleister bei zusätzlichen bzw. neuen Aufträgen örtlich in die Erweiterung bestehender oder in kundenbedarfsgerechte neue Lagerkapazitäten, ferner in die sicherheitstechnische Ausstattung der Lager sowie vermehrt in Speditionsoftware und Telematiksysteme – nicht zuletzt unter Nutzung der Fördermittel des Bundesamtes.

Weitere Aktivitäten

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung der Güterbahnen im öffentlichen Verkehr in Deutschland wiesen im Jahr 2016 jeweils eine leicht negative Entwicklung auf. Das Beförderungsaufkommen blieb mit insgesamt 363,5 Mio. t um 1,0 % bzw. 3,8 Mio. t hinter dem Vorjahresergebnis zurück; die Verkehrsleistung reduzierte sich um 0,4 % bzw.

Mengen- und
Leistungsentwicklung

0,4 Mrd. tkm auf 116,2 Mrd. tkm. Maßgeblich waren Mengen- und Leistungsrückgänge bei Beförderungen von u. a. Kohle, chemischen Erzeugnissen, sonstigen Mineralerzeugnissen, Fahrzeugen sowie von Roheisen und Stahl. Zuwächse u. a. in der Güterabteilung „Sonstige Produkte“, in der schwerpunktmäßig die im Kombinierten Verkehr transportierten Güter zusammengefasst werden, bei Erdöl, Mineralölerzeugnissen und in der Güterabteilung „Nahrungs- und Genussmittel“ konnten die Rückgänge nicht aufwiegen. Im Gegensatz zu den Vorjahren blieb der Schienengüterverkehr im Jahresverlauf weitgehend von nennenswerten negativen Streik- und Umwelteinflüssen verschont.

Tabelle 3: Güterverkehr der Eisenbahnen in den Jahren 2015 und 2016 nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderung in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderung in %
	2015	2016		2015	2016	
Binnenverkehr	241,7	234,8	-2,8	59,4	57,2	-3,7
Versand in das Ausland	47,5	49,2	3,6	21,3	22,0	3,2
Empfang aus dem Ausland	58,0	57,9	-0,2	22,9	22,9	0,0
Durchgangsverkehr	20,2	21,6	7,0	13,0	14,1	8,0
Insgesamt	367,3	363,5	-1,0	116,6	116,2	-0,4

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Mengen- und Leistungsrückgänge des Schienengüterverkehrs lagen im Jahr 2016 im Wesentlichen in der negativen Entwicklung des Binnenverkehrs begründet. Der Binnenverkehr verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme bei der Beförderungsmenge in Höhe von 6,8 Mio. t bzw. 2,8 % und bei der Verkehrsleistung in Höhe von 2,2 Mrd. tkm bzw. 3,7 % (siehe Tabelle 3). Überproportionale Mengenrückgänge zeigten sich dabei im Bereich der Kohletransporte (-3,9 Mio. t bzw. -13,4 %). Mengen- und Leistungsrückgänge zeigten sich des Weiteren bei den im Kombinierten Verkehr beförderten Gütern der Abteilung „Sonstige Produkte“ (-0,9 Mio. t bzw. -2,8 %; -0,7 Mrd. tkm bzw. -4,5 %). Die beförderte Menge an Eisenerzen legte um 0,3 Mio. t bzw. 1,7 % zu, während die Leistung um 0,1 Mrd. tkm bzw. 5,5 % abnahm.

Binnenverkehr

Im grenzüberschreitenden Verkehr setzte sich im Jahr 2016 beim Versand in das Ausland das Wachstum der Vorjahre sowohl bei der Aufkommensentwicklung (+1,7 Mio. t bzw. +3,6 %) als auch bei der Leistungsentwicklung (+0,7 Mrd. tkm bzw. 3,2 %) fort. Beim grenzüberschreitenden Empfang stagnierten beide Größen annähernd auf dem Niveau des Jahres 2015 – trotz einer deutlichen Zunahme der Beförderungsmenge von (Import-)Kohle (+0,9 Mio. t bzw. +9,6 %) sowie in den Güterabteilungen „Sonstige Produkte“ (+0,7 Mio. t bzw. +3,5 %) und „Metalle und Metallerzeugnisse“ (+0,4 Mio. t bzw. +6,2 %). Relationsabhängig zeigten sich teils deutliche Unterschiede bei der Beförderung der Gütergruppen „Fahrzeuge“ (Versand: +0,4 Mio. t, Empfang: -0,4 Mio. t) und „Flüssige

Grenzüberschreitender Verkehr

Mineralölerzeugnisse“ (Versand: +0,4 Mio. t, Empfang: -0,2 Mio. t) sowie in der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse etc.“ (Versand: -0,3 Mio. t, Empfang: +0,1 Mio. t).

Insgesamt belief sich das im Wechselverkehr zwischen Deutschland und dem Ausland beförderte Aufkommen im Jahr 2016 auf rund 107,1 Mio. Tonnen. Im Vergleich zum Jahr 2015 entsprach dies einer Zunahme um rund 1,6 Mio. t bzw. 1,5 %. Mit jeweils rund 0,7 Mio. t trugen insbesondere die Wechselverkehre mit Frankreich (+19,6 %), Polen (+10,2 %) und der Schweiz (+9,1 %) zur positiven Entwicklung bei. Deutliche Aufkommenszuwächse in Höhe von jeweils rund 0,4 Mio. t ließen sich ebenfalls im Wechselverkehr mit Schweden (+10,3 %) und Ungarn (+22,9 %) beobachten. Rückläufige Beförderungsmengen zeigten sich im Vergleichszeitraum hingegen beim Wechselverkehr mit Belgien (-0,4 Mio. t bzw. -5,2 %) insbesondere aufgrund einer Abnahme der Verkehre von bzw. nach Antwerpen sowie mit Tschechien (-0,2 Mio. t bzw. -3,0 %). Aufkommensrückgänge in Höhe von jeweils rund 0,1 Mio. t wiesen die Wechselverkehre mit Dänemark (-8,0 %), Luxemburg (-11,8 %), den Niederlanden (-0,6 %), Österreich (-0,8 %) und Slowenien (-13,3 %) auf. Dabei ließen sich beim Empfang aus den Niederlanden deutliche Aufkommensverschiebungen zwischen den Ausgangsregionen Amsterdam (+0,5 Mio. t) und Rotterdam (-0,6 Mio. t) feststellen.

Wechselverkehr
nach Staaten

Im Durchgangsverkehr stiegen im Vergleichszeitraum das Verkehrsaufkommen um 1,4 Mio. t bzw. 7,0 % und die Verkehrsleistung um 1,0 Mrd. tkm bzw. 8,0 %. Die Güterabteilung „Sonstige Produkte“ wies dabei mit einem Plus von 1,0 Mio. t bzw. 7,2 % die höchsten Mengenzuwächse auf. Bezogen auf die Verkehrsleistung lag das Plus bei rund 0,7 Mrd. tkm bzw. 7,4 %. In einzelnen Gütergruppen zu beobachtende Rückgänge konzentrierten sich weitestgehend auf Erzeugnisse der Automobilindustrie (-0,2 Mio. t bzw. -21,0 %) sowie Roheisen und Stahl (-0,1 Mio. t bzw. -6,5 %).

Transit durch Deutsch-
land

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

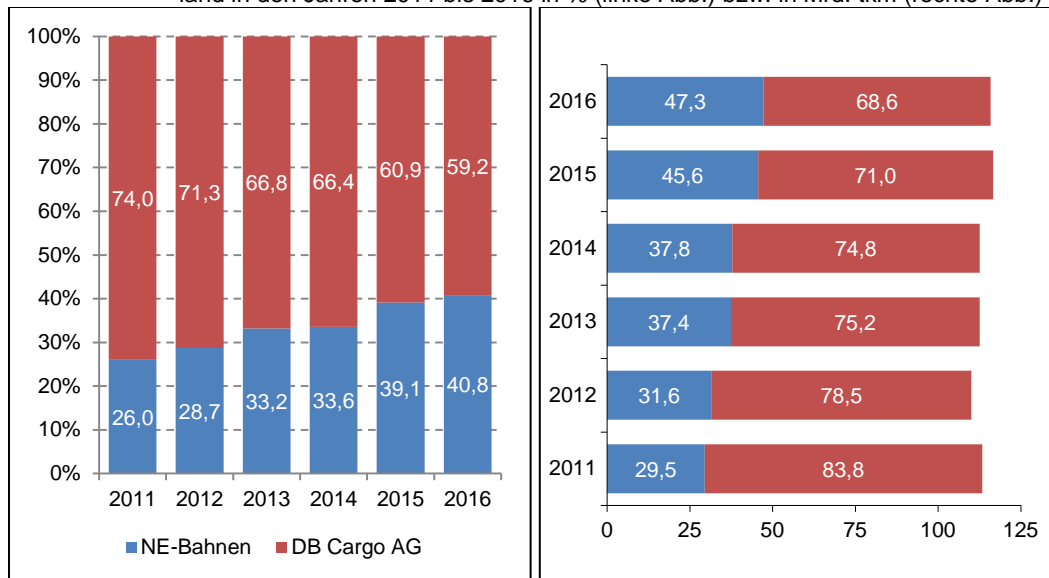
Unternehmensbezogen verlief die Aufkommens- und Leistungsentwicklung im Jahr 2016 heterogen. Während einzelne Marktteilnehmer, u. a. der Marktführer, über eine Stagnation oder einen Rückgang der genannten Größen berichteten,⁶ verzeichnete ein Gutteil der in Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine positive Entwicklung. Die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bauten ihren Marktanteil weiter aus. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung lag im Jahr 2016 bei rund 40,8 %, bezogen auf die Beförderungsmenge sogar bei rund 43,5 %. Die Marktanteilsverluste der DB Cargo AG beliefen sich demnach im Vergleich zum Jahr 2015 bezogen auf die Verkehrsleistung auf 1,7 Prozentpunkte, bezogen auf die Beförderungsmenge auf 2,7 Prozentpunkte. Nach einem Rückgang von 5,5 Prozentpunkten im Jahr 2015 fiel der letztjährige Anteilsrückgang des Marktführers in Bezug auf die Verkehrsleistung damit zwar deut-

Marktanteile

⁶ Siehe hierzu auch Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2016, Berlin 2017.

lich geringer aus, bezogen auf das beförderte Mengenaufkommen waren die Anteilsverluste allerdings größer (-1,4 Prozentpunkte). Intensiv war der intramodale Wettbewerb weiterhin in Segmenten, in denen seitens der EVU überwiegend einfache Traktionsleistungen erbracht werden, beispielsweise im Mineralölsegment. In Segmenten, in denen ausreichend Ladung am Markt vorhanden war, etwa aufgrund von Umstrukturierungen bei der DB Cargo AG, stellte sich die Wettbewerbssituation vergleichsweise entspannter dar. Gleiches berichteten Anbieter von Nischenverkehren.

Abbildung 12: Anteile der NE-Bahnen und der DB Cargo AG an der Verkehrsleistung in Deutschland in den Jahren 2011 bis 2016 in % (linke Abb.) bzw. in Mrd. tkm (rechte Abb.)



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

Nach Aussagen von Marktteilnehmern musste sich der Schienengüterverkehr im Jahr 2016 regelmäßig an den Angeboten des Straßengüterverkehrs messen lassen, insbesondere in Situationen, in denen ein Umstieg auf die Straße vergleichsweise schnell zu bewerkstelligen war. Als Gründe für eine Verschlechterung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs wurden u. a. die leicht rückläufige Entgeltentwicklung im Straßengüterverkehr vor dem Hintergrund abermals gesunkener Kraftstoffpreise und die Absenkung der Mautsätze zum 1. Oktober 2015 genannt sowie bahnseitige Kostensteigerungen u. a. im Rahmen der EEG-Umlage und der lärmabhängigen Trassenpreise. Vor diesem Hintergrund wurden vermehrt Forderungen nach einer stärkeren Anlastung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern laut. Daneben spielte einmal mehr die Bündelungsfähigkeit von Verkehren eine zentrale Rolle bei der Verkehrsträgerwahl.

Wettbewerb zur Straße

Kostensteigerungen zeigten sich im Wesentlichen im Bereich der Personal-, Infrastruktur- und Verwaltungskosten. Im Bereich Infrastruktur (einschließlich der Nutzung von Abstell- und Nebenanlagen) wurden diese mit bis zu 3 %, im Personalbereich mit bis zu 4 % beziffert. Maßgeblich für den Anstieg der Personalkosten war die anhaltend starke Nachfrage nach geeigneten Lokführern. Nach wie vor stellt deren Verfügbarkeit einen limitierenden Faktor für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland dar. Um die

Kostenentwicklung

eigene Attraktivität als Arbeitgeber zu festigen bzw. zu erhöhen, sahen viele EVU im Jahr 2016 die Notwendigkeit zu einer Anpassung der Löhne, beispielsweise durch Bonuszahlungen. Daneben zeigten sich teils deutliche Erhöhungen bei den tariflichen Löhnen sowie den Tagessätzen für Leiharbeitskräfte. Zur besseren Kalkulierbarkeit der stark nachfrageabhängigen Kosten bei der Beschäftigung von Leiharbeitskräften gab die Mehrzahl der vom Bundesamt befragten Marktteilnehmer an, aus Kostengründen den Anteil der Leiharbeit im eigenen Unternehmen im Jahr 2016 reduziert zu haben bzw. dieses Vorhaben künftig umsetzen zu wollen. Regelmäßig verwiesen EVU zudem auf deutliche Steigerungen bei den staatlich induzierten Kosten, die sich anteilig auf die Infrastruktur-, Fahrzeug-, Energie- und Verwaltungskosten auswirkten und nach Unternehmensangaben nur teilweise bzw. erst verzögert an Auftraggeber weitergegeben werden könnten. Nach Aussagen von Marktteilnehmern seien die aus politischen Vorgaben resultierenden Kosten meist nicht kalkulierbar und stellten vor allem kleinere EVU vor personelle und finanzielle Herausforderungen. Kostensenkungen ließen sich häufig bei den Diesel- und Energiekosten erzielen. Einsparungen, die sich im Rahmen der Liberalisierung des Bahnstrombezugs erzielen ließen, standen steigende Abgaben im Zusammenhang mit dem Erneuerbare-Energien-Gesetz sowie höhere Netznutzungsgebühren gegenüber.

Vor dem Hintergrund der skizzierten Wettbewerbssituation zum Straßengüterverkehr fielen die Entgelterhöhungen im Schienengüterverkehr im Jahr 2016 insgesamt sehr moderat aus. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für Jahr 2016 über alle Segmente im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um durchschnittlich rund 0,4 % auf (siehe Tabelle 4). Der Anstieg der Erzeugerpreise fiel damit – sowohl insgesamt als auch segmentbezogen – deutlich geringer aus als in den Vorjahren. Insbesondere bei kurzfristigen Verkehren spielten bei den Vertragsverhandlungen die schlechte Verfügbarkeit des Personals sowie der bei kurzfristiger Auftragserteilung regelmäßig entstehende höhere Aufwand eine wesentliche Rolle. Bei Bestandsverkehren zeigte sich das Entgelt-niveau abseits der bestehenden Gleitvereinbarungen überwiegend stabil, in Ausnahmefällen sogar rückläufig. Begründet wurde dies mit Qualitätsverlusten in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Schienentransporte (siehe unten) und dem gesunkenen Preisniveau im Straßengüterverkehr. Generell lässt sich beim Abschluss neuer Verträge ein anhaltender Trend zu immer kurzfristigeren Aufträgen beobachten, teilweise im Zusammenhang mit mehrjährigen Rahmenverträgen. Hierbei werden im Vorfeld bestimmte jährliche Aufkommensmengen vereinbart; genauere Informationen zu den jeweiligen Mengen und Lieferzeitpunkten werden den EVU jedoch erst kurzfristig mitgeteilt. Bei der Organisation solcher Verkehre ergibt sich für die EVU oftmals ein kurzfristig erhöhter Kapazitätsbedarf.

Entgeltsituation

Tabelle 4: Erzeugerpreisindex für Schienengüterverkehr in den Jahren 2010 bis 2016 nach Segmenten (Index 2010 = 100)

Jahr	Gesamtindex	darunter:	
		Einzelwagen- und Ganzzug- verkehre	Traktionsleistungen, Kombi- nierter Verkehr
2010	100,0	100,0	100,0
2011	101,2	101,5	100,2
2012	105,3	105,6	104,4
2013	108,3	109,1	106,1
2014	110,7	111,5	108,4
2015	112,5	113,7	109,2
2016	112,9	114,1	109,6

Quelle: Statistisches Bundesamt

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 2,2 %. Da die Kostensteigerungen jedoch nur teilweise durch die erzielten Entgelterhöhungen und Effizienzsteigerungen – etwa durch eine verbesserte Kapazitätsauslastung – aufgefangen werden konnten, berichtete der überwiegende Teil der Gesprächspartner des Bundesamtes mit Blick auf das Jahr 2016 entweder von einer gegenüber dem Vorjahr geschmäleren oder konstanten, wenngleich positiven Ertragslage. Eine zunehmende Anzahl von EVU sieht die Notwendigkeit zu einer Neuausrichtung bzw. Neustrukturierung des eigenen Unternehmens. Die Gründe hierfür sind vielfältig und reichen von der intermodalen Wettbewerbssituation über neu entstehende Möglichkeiten im Rahmen der Digitalisierung bis hin zu strukturellen Veränderungen in angestammten Segmenten wie der Montanindustrie. Neben der Suche nach neuen Tätigkeitsfeldern stehen dabei vor allem Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung im Fokus. Der Marktführer sowie weitere Güterverkehrstöchter der (ehemaligen) Staatsbahnen befinden sich bereits in einem solchen Prozess und haben in den zurückliegenden Jahren zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bzw. der Qualität verschiedene Maßnahmen bei der Produktion ihrer Schienengüterverkehre angestoßen. Diese spiegelten sich im Jahr 2016 vereinzelt bereits positiv in den Bilanzen der (ehemaligen) Staatsbahnen wider.

Ertragslage

Im Rahmen einer Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LUFV II) wurden die zum Erhalt und Ausbau des Schienennetzes vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel deutlich erhöht. Dies hatte im Jahr 2016 eine erhöhte Bautätigkeit im öffentlichen Schienennetz zur Folge. Marktteilnehmern begrüßten die zahlreichen, aus ihrer Sicht dringend erforderlichen Ausbau- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen im Schienennetz ebenso wie die Möglichkeit, bereits im Vorfeld der Baumaßnahmen stärker in den Planungsprozess einbezogen zu werden. Kritik an der heutigen Praxis wurde dahingehend geäußert, dass die Möglichkeit einer Beteiligung bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt erfolge, zu dem die innerbetriebliche Planung der betreffenden Verkehre in der Regel noch nicht abgeschlossen sei. Des Weiteren sei eine Beteiligung ausschließlich im

Infrastruktur

Fälle von Regelverkehren vorgesehen. Kurzfristige Verkehre, deren Anteil weiterhin steigt, blieben bei der Baustellenplanung hingegen unberücksichtigt.

Im Jahr 2016 zu beobachtende Verzögerungen im Betriebsablauf wurden von Marktteilnehmern vorrangig mit den o. g. Bauaktivitäten sowie deren teils als verbesserungswürdig angesehener Koordination begründet. Marktteilnehmer machten vor allem resultierende Umwegverkehre bzw. Verzögerungen dafür verantwortlich, dass Betriebsabläufe im Allgemeinen bzw. Rundläufe im Speziellen im Hinblick auf die Pünktlichkeit, die Dauer und letztlich die Kosten schwieriger zu kalkulieren waren. Vergleichbare Probleme entstanden in Situationen, in denen aufgrund fehlender personeller Ressourcen planmäßige Abfahrtzeiten nicht eingehalten werden konnten. Hierdurch entstandene Qualitätseinbußen im Schienengüterverkehr führten bei Kunden teils zu hoher Unzufriedenheit und zogen einzelne Auftrags- bzw. Kundenverluste nach sich.

Zuverlässigkeit

Gesprächspartner des Bundesamtes berichteten über eine gute Verfügbarkeit des rollenden Materials, insbesondere von Lokomotiven. Begründet wurde dies insbesondere mit den zunehmend als positiv empfundenen Rahmenbedingungen bei der Fahrzeugfinanzierung. Demnach zeigte sich neben einem attraktiven Zinsniveau ein im Jahresverlauf wieder zunehmendes Interesse der Banken an der Finanzierung von Schienenfahrzeugen. In der Folge ließ sich eine wachsende Investitionsfreudigkeit in der Branche feststellen. Zahlreiche befragte Marktteilnehmer beabsichtigen, sofern nicht bereits geschehen, spätestens im Jahr 2017 Investitionen in den Fuhrpark zu tätigen. Im Fokus standen bzw. stehen dabei vor allem Ersatzinvestitionen in Neufahrzeuge sowie in gebrauchte Lokomotiven der DB AG.

Lokomotiven

Der Anteil bereits umgerüsteter, lärmarmen Fahrzeuge innerhalb der Fuhrparks von EVU und Waggonvermietern variiert in Abhängigkeit von der jeweiligen Fuhrparkgröße. Während Betreiber größerer Flotten bereits einen vergleichsweise großen Teil ihrer Fuhrparks auf lärmreduzierte Fahrzeuge umgestellt haben, zeigen sich viele Waggonbesitzer mit kleineren Fuhrparks noch zurückhaltend. Daneben richtet sich das Augenmerk aktuell auf die Verwendung möglichst flexibel sowie effizient einsetzbarer Fahrzeuge, die oftmals in Kooperationen von Wagenhaltern mit Vertretern aus Wissenschaft und Forschung sowie den Kunden entwickelt bzw. optimiert werden. Dabei wird kundenseitig bezüglich der Waggonausstattung zunehmend ein Standard erwartet, wie er bereits im Straßengüterverkehr maßgebend ist, beispielsweise das Vorhandensein digitaler Systeme, mit denen u. a. eine Positionsbestimmung von Fahrzeugen möglich ist. Im Hinblick auf das Wartungs- und Instandhaltungsmanagement kommt dabei der Möglichkeit zur Datensammlung bzw. -auswertung eine immer wichtigere Rolle zu.

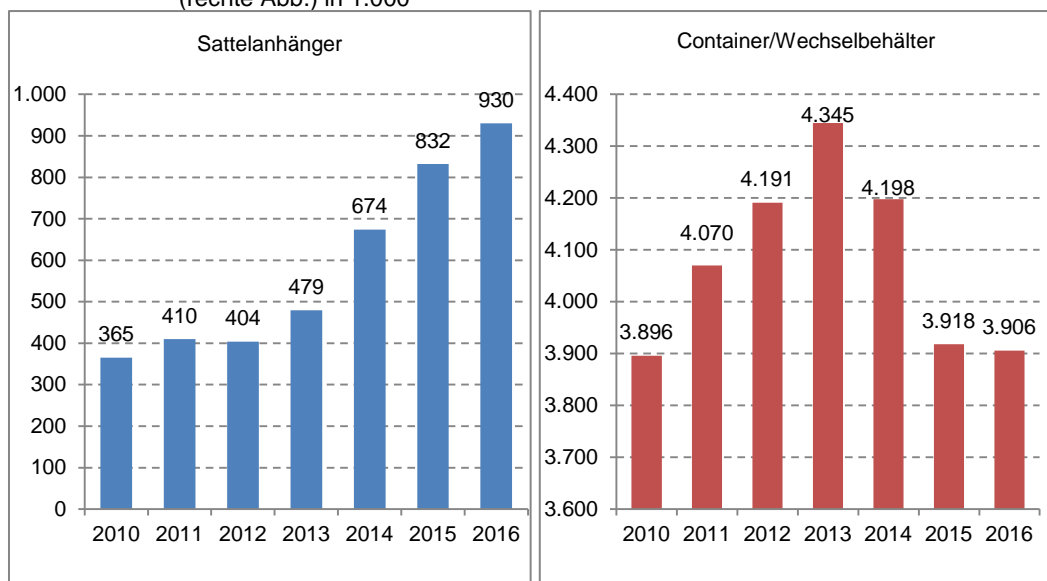
Waggons

4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr setzte sich im Jahr 2016 das Wachstum fort. Die insgesamt beförderten Ladeeinheiten legten um 1,8 %, die Transportmengen um 3,2 % und die erbrachte Verkehrsleistung um 2,8 % zu. Die Entwicklung in Deutschland war damit in Bezug auf die Anzahl der Sendungen und die Verkehrsleistung mit der europaweiten Entwicklung im Kombinierten Verkehr vergleichbar.⁷ Im begleiteten Kombinierten Verkehr wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2016 rund 97.000 Lkw bzw. Sattelzüge befördert – zu etwa gleichen Anteilen im grenzüberschreitenden Versand und Empfang. Dies entsprach einem Rückgang von 1,6 % im Vergleich zum Vorjahr. Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr verlief die Entwicklung erneut uneinheitlich: Während die Anzahl der beförderten Sattelanhänger um 11,7 % auf rund 930.000 anstieg, sank die Zahl der transportierten Container und Wechselbehälter um 0,3 % auf rund 3,9 Mio. Einheiten (siehe Abbildung 13).

Gesamtentwicklung

Abbildung 13: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2010 - 2016 jährlich transportierten Sattelanhänger (linke Abb.) und Container/Wechselbehälter (rechte Abb.) in 1.000



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Jahr 2016 erreichte das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr insgesamt rund 5,9 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Abnahme um rund 1,0 % (siehe Tabelle 5). Rückgänge waren ebenso in Bezug auf die Beförderungsmenge (-0,1 %) und die Verkehrsleistung (-0,6 %) festzustellen. Ausschlaggebend waren teils deutliche Rückgänge im Binnen- und Durchgangsverkehr, die allerdings vom Wachstum der wiedererstarteten grenzüberschreitenden Verkehre abgeschwächt wurden. Im Rahmen internationaler Verkehre zeigte sich dabei ein verstärkter Einsatz kleiner Containergrößen.

Container und Wechselbehälter

⁷ Siehe Verband der Operateure und Terminals des kombinierten Verkehrs (UIRR): Pressemitteilung vom 22.05.2017.

Tabelle 5: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015

Verkehrsrelation	TEU (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in
	2015	2016	%	2015	2016	%	2015	2016	%
Binnenverkehr	3.215	3.088	-3,9	30,9	30,1	-2,6	15,8	15,1	-4,1
Grenzüberschreitend	2.056	2.212	7,6	24,2	26,1	7,9	10,8	11,9	10,2
darunter Versand	1.007	1.096	8,8	12,8	14,1	9,9	5,6	6,3	13,1
darunter Empfang	1.049	1.116	6,4	11,4	12,0	4,8	5,2	5,6	7,6
Durchgangsverkehr	709	622	-12,3	9,2	8,2	-11,3	5,6	4,9	-12,1
Insgesamt	5.979	5.921	-1,0	64,4	64,3	-0,1	32,2	32,0	-0,6

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Beförderungen von Sattelanhängern wiesen im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Wachstumswerte auf. Dies galt sowohl für deren Anzahl (+11,7 %) als auch die Tonnage (+13,0 %) und die Verkehrsleistung (+11,3 %) (siehe Tabelle 6). Getragen wurde das Wachstum vor allem vom Durchgangsverkehr, der Zuwächse von über 40 % verzeichnete. Weiterhin positiv entwickelten sich der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Empfang. Der grenzüberschreitende Versand wies erstmals seit dem Jahr 2012 Rückgänge in Bezug auf die Anzahl der beförderten Einheiten (-3,9 %) und die erbrachte Verkehrsleistung (-2,9 %) auf. Mittlerweile bietet sich Marktteilnehmern ein vielfältiges Angebot für den Umschlag kranbarer und nicht-kranbarer Einheiten. Während das Angebot bzw. der Ausbau horizontaler Umschlagsysteme im Jahr 2016 hinter den Erwartungen der Marktteilnehmer zurückblieb, rückten Möglichkeiten zum vertikalen Umschlag nicht-kranbarer Sattelanhängern, beispielsweise mit Hilfe von Verladeplattformen oder durch die Nachrüstung von Fahrzeugen, stärker in den Unternehmensfokus. Des Weiteren zeigte sich nach Informationen des Bundesamtes kundenseitig ein zunehmendes Interesse an sogenannten Company-Trains.

Sattelanhängern

Tabelle 6: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhängern, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015

Hauptverkehrsverbinding	Einheiten (1.000)			Aufkommen (1.000. t)			Leistung (Mio. tkm)		
	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in
	2015	2016	%	2015	2016	%	2015	2016	%
Binnenverkehr	75	82	9,8	2.015	2.370	17,6	1.068	1.289	20,7
Grenzüberschreitend	558	556	-0,4	14.454	14.833	2,6	8.765	8.692	-0,8
darunter Versand	292	281	-3,9	7.847	7.894	0,6	4.734	4.598	-2,9
darunter Empfang	266	275	3,6	6.607	6.939	5,0	4.031	4.094	1,6
Durchgangsverkehr	200	292	46,1	4.971	7.030	41,4	3.240	4.574	41,2
Insgesamt	832	930	11,7	21.441	24.333	13,0	13.073	14.555	11,3

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Sattelanhängern werden im Wesentlichen im kontinentalen Kombinierten Verkehr befördert und verzeichneten hier wachsende Marktanteile zulasten von Containern bzw. Wechselbrücken. Die anhaltende Zunahme nicht-stapelbarer Sattelanhängern im Kombi-

Terminalsituation

nierten Verkehr stellte Betreiber von Terminals im Mischbetrieb, in denen Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger umgeschlagen werden, teils vor neue Herausforderungen. Sie verzeichneten im Jahr 2016 nicht selten eine erhöhte Auslastung ihrer Anlagen. In der Folge berichteten Marktteilnehmer verschiedentlich über eine Verkürzung von Zeitfenstern für die Annahme bzw. Abholung von Ladeeinheiten, teils in Verbindungen mit einer Erhöhung von Standgeldern. Anbieter alternativer Abstellmöglichkeiten im näheren Umfeld der betroffenen Terminals profitierten hiervon in Form einer verstärkten Nachfrage.

Die beiden europaweit größten Anbieter kontinentaler Verkehre berichteten über eine insgesamt positive Entwicklung im Jahr 2016, vor allem aufgrund der Entwicklungen im internationalen Verkehr. Die im Jahresverlauf zunehmende Auslastung der Zugangebote führte auf zahlreichen Relationen zu einer Erhöhung der Abfahrten, wenngleich es hier nicht selten zu Aufkommensverschiebungen zwischen den Anbietern kam. Trotz der politischen Entwicklungen in der Türkei erwiesen sich einmal mehr die Verkehre über die Mittelmeerhäfen in Richtung Türkei als Wachstumsmarkt. Eine große Bedeutung für den nationalen und europaweiten kontinentalen Kombinierten Verkehr kommt unter anderem dem Terminalstandort Ludwigshafen zu, der infolge einer Explosion im Oktober 2016 vorübergehend nur eingeschränkt nutzbar war.

Kontinentaler Kombiniertes Verkehr

Im maritimen Kombinierten Verkehr nahm die Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 4,2 % bzw. knapp 0,2 Mio. TEU auf knapp 4,0 Mio. TEU ab, nachdem bereits im Jahr 2015 ein Rückgang in Höhe von 2,3 % zu verzeichnen gewesen war (siehe Tabelle 7). Maßgeblich waren vor allem Rückgänge im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr in Höhe von insgesamt 4,6 % bzw. über 0,1 Mio. TEU. Negativ betroffen waren insbesondere Verkehre aus bzw. nach Bayern. Verkehre zwischen den ARA-Häfen und ausländischen Regionen, die von Baumaßnahmen auf der Betuwe-Linie beeinträchtigt wurden, wiesen mit einem Rückgang von rund 0,1 Mio. TEU Aufkommensverluste in ähnlicher Größenordnung auf. Vor allem Transitverkehre mit Italien nahmen ab. Zwischen den ARA-Häfen und Regionen in Deutschland reduzierte sich das Beförderungsaufkommen im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 6,1 % auf 0,4 Mio. TEU. Die größten Verluste verbuchten dabei Quell- und Zielregionen in Nordrhein-Westfalen. Einzig die Hinterlandverkehre der deutschen Seehäfen mit dem Ausland legten im Jahr 2016 insgesamt zu. Das Plus betrug hier rund 9,4 % bzw. knapp 0,1 Mio. TEU. Der überwiegende Teil der Aufkommenssteigerungen entfiel auf Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen Bremen bzw. Hamburg und Österreich. Jenseits der umschlagsstarken Containerhäfen der Nord-Range rückten im Jahr 2016 neben Wilhelmshaven auch Alternativrouten über einige Mittelmeerhäfen vermehrt ins Blickfeld von Hafengesellschaften und Operateuren, die versuchten, sich auf den entsprechenden Märkten für schienengebundene Hinterlandverkehre zu positionieren.

Maritimer Kombiniertes Verkehr

Tabelle 7: Im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierte Ladeeinheiten in den Jahren 2015 und 2016 nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindungen	Anzahl 1.000 TEU		Veränderungen 16/15	
	2015	2016	in %	absolut
Binnenverkehr	2.564,0	2.450,5	-4,6	-113,6
Deutsche Seehäfen → Deutsche Regionen	1.289,6	1.235,9	-4,3	-53,7
Deutsche Regionen → Deutsche Seehäfen	1.274,4	1.214,6	-4,7	-59,9
Grenzüberschreitender Verkehr	1.217,0	1.269,5	4,1	52,3
darunter mit deutschen Seehäfen	756,7	835,5	9,4	78,8
Deutsche Seehäfen → Ausländische Regionen	374,5	420,8	10,9	45,9
Ausländische Regionen → Deutsche Seehäfen	382,2	414,7	8,5	32,5
darunter mit ARA-Seehäfen	460,4	434,0	-6,1	-26,4
ARA-Seehäfen → Deutsche Regionen	237,3	221,1	-7,3	-16,2
Deutsche Regionen → ARA-Seehäfen	223,0	212,4	-4,8	-10,6
Durchgangsverkehr	359,1	252,8	-42,0	-106,3
ARA-Seehäfen → Ausländische Regionen	180,1	133,8	-34,6	-46,3
Ausländische Regionen → ARA-Seehäfen	179,0	119,1	-33,5	-59,9
Insgesamt	4.140,2	3.972,8	-4,2	-167,4
Deutsche Seehäfen	3.320,7	3.286,0	-1,1	-34,8
ARA-Seehäfen	819,5	686,8	-19,3	-132,7

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Ausgehend von einem geringen Niveau wurde im Jahr 2016 das Angebot schienengebundener Landverkehre zwischen Europa und Asien deutlich ausgebaut. Hierzu trug u. a. die Hanjiin-Insolvenz bei, aufgrund derer Verlagerer und Spediteure, vor allem aus dem Automobilsegment, verstärkt die vergleichsweise teurere, aber schnellere und zuverlässigere Landverbindung nachfragten. Die Transportgeschwindigkeit im Landverkehr hat sich zuletzt deutlich erhöht, so dass sich die Transportzeit nach China entsprechend reduziert hat. Nach Angaben von Marktteilnehmern habe sich die reine Transportzeit zwischen Deutschland und China in Abhängigkeit von der gewählten Route und Start- bzw. Zielorten im Jahr 2016 auf bis zu 15 Tage verkürzt. Ferner zeigten sich im Jahr 2016 ehrgeizige Planungen der chinesischen Regierung zur Einrichtung einer neuen Seidenstraße.

Asienverkehre

Sowohl im maritimen als auch im kontinentalen Verkehr wurde weiterhin von Qualitätsproblemen berichtet, die sich insbesondere in einer verminderten Zuverlässigkeit widerspiegeln, beispielsweise aufgrund von Verzögerungen bei der Zollabfertigung, bei Ankünften großer Containerschiffe oder als Folge von Bauarbeiten im Schienennetz. Nach Angaben von Marktteilnehmern habe sich dies insbesondere negativ auf die Verknüpfung von Sendungen bzw. Zügen im Rahmen von Hub-Verkehren ausgewirkt. Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität im Kombinierten Verkehr und des inter- und intramodalen Preisdrucks suchten Anbieter von entsprechenden Verkehren im Jahr 2016 nicht selten

Qualitätsprobleme

nach neuen Möglichkeiten, die Attraktivität der eigenen Leistungen, beispielsweise im Hinblick auf die angebotene Qualität, zu verbessern bzw. das Leistungsangebot zu erweitern. Eine bedeutende Rolle spielen dabei die Automatisierung von Abläufen bzw. die Verbesserung des Informationsaustauschs von sämtlichen an der Transportkette beteiligten Akteuren bzw. Ladeeinheiten. Erschwert werden die Bestrebungen der Marktteilnehmer durch strategische Entscheidungen der Reederallianzen bei der Wahl der Seehäfen bzw. die sich hieraus ergebenden Folgen für die Seehafen-Hinterlandverkehre.

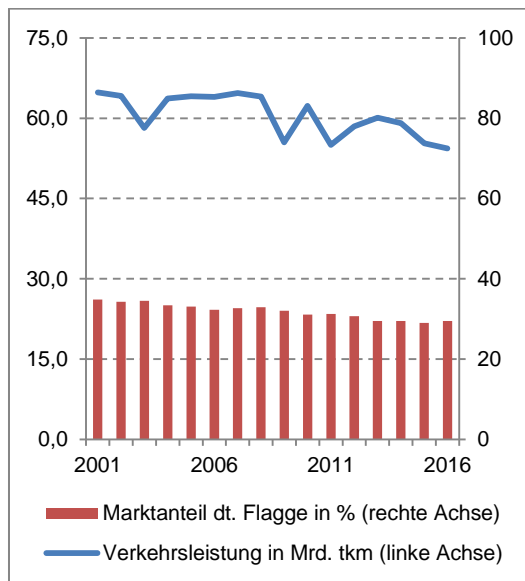
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen sank die Verkehrsleistung im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr nach Angaben des Statistischen Bundesamtes um 1,8 % auf rund 54,3 Mrd. tkm, mithin auf den niedrigsten Wert seit Beginn des Jahrtausends. Die Beförderungsmenge stagnierte im Vorjahresvergleich bei rund 221,3 Mio. t. Geschuldet war diese Entwicklung vor allem einer Abnahme der Durchgangsverkehre. Ein Basis-effekt infolge der hohen Mengen- und Leistungsrückgänge im Jahr 2015, das unter dem Einfluss einer stark ausgeprägten, längeren Niedrigwasserphase stand, blieb damit im Jahr 2016 weitgehend aus. Wie im Vorjahr kam es im Jahr 2016 zu wasserstandsbedingten Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebes; aufgrund von Niedrigwasser gab es ab September zum Teil erhebliche Beeinträchtigungen. Von den Leistungsrückgängen betroffen waren im Jahr 2016 ausschließlich gebietsfremde Schiffe. Schiffe unter deutscher Flagge hielten ihre Verkehrsleistung mit rund 16,1 Mrd. tkm auf Vorjahresniveau. Bezogen auf die Beförderungsmenge verzeichneten sie im Vergleichszeitraum sogar einen Anstieg um 2,0 % auf rund 66,4 Mio. t. Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge lag damit im Jahr 2016 auf Basis der Verkehrsleistung bei rund 29,5 %, auf Basis der Beförderungsmenge bei knapp 30,0 % (siehe Abbildung 14).

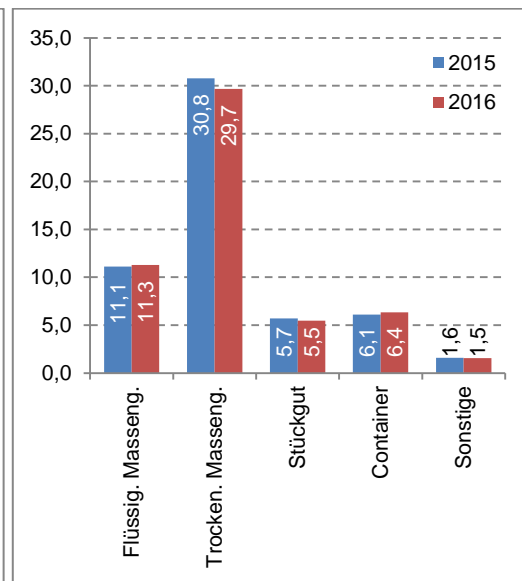
Verkehrsleistungs-
rückgang, Stagnation der
Beförderungsmenge

Abbildung 14: Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen und Marktanteile der deutschen Flagge seit 2001



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 15: Verkehrsleistung nach Ladungsarten in Mrd. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Ursächlich für die erneute Abnahme der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt waren im Jahr 2016 vor allem rückläufige Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle sowie Nahrungs- und Genussmitteln. Insgesamt wiesen die trockenen Massengüter im Vergleich zum Jahr 2015 ein Minus von rund 1,1 Mrd. tkm bzw. 3,6 % auf. Mit knapp 29,7 Mrd. tkm entfielen auf sie im Jahr 2016 rund 54,6 % der gesamten Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen (siehe Abbildung 15). Flüssige Massengüter verzeichneten im Vergleichszeitraum mit einem Plus von 0,2 Mrd. tkm bzw. 1,5 % eine leichte Zunahme. Diese resultierte hauptsächlich aus Zuwächsen bei chemischen Erzeugnissen. Gleichsam positiv entwickelten sich die Containerverkehre. Mit rund 6,4 Mrd. tkm wurde im Jahr 2016 die Verkehrsleistung des Vorjahres um rund 4,2 % übertroffen. Vor allem die Binnen- und Durchgangsverkehre legten zu. Mit einem Minus von 3,9 % auf rund 5,5 Mrd. tkm verzeichneten Stückgüter im Vergleichszeitraum von allen Ladungsarten die höchsten prozentualen Rückgänge.

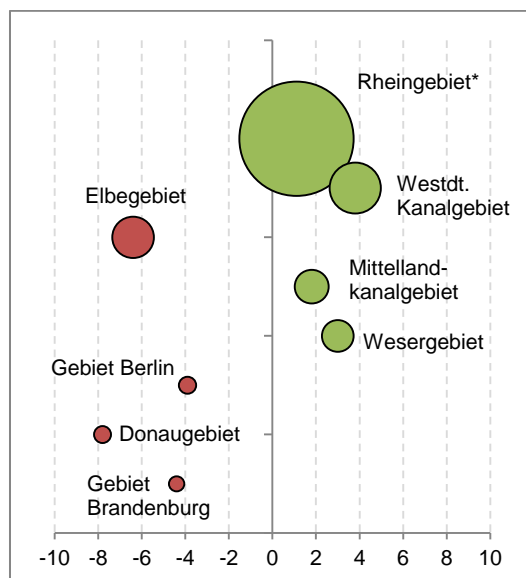
Entwicklung nach Ladungsarten

Nachdem im Jahr 2015 vor allem das Rheinstromgebiet und dessen Nebenflüsse aufgrund der längeren Niedrigwasserphase Rückgänge verbucht hatten, wiesen sie im Jahr 2016 ebenso wie das Wesergebiet positive Umschlagsergebnisse auf. Die Güterumschläge im Elbe- und Donaugebiet sowie in den Räumen Berlin und Brandenburg verzeichneten hingegen Rückgänge. Abbildung 16 stellt schematisch die prozentuale Veränderung des Güterumschlags in den einzelnen Wasserstraßengebieten im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015 sowie anhand der Kreisgrößen die Bedeutung der einzelnen Wasserstraßengebiete für den Gesamtgüterumschlag in Deutschland im Jahr 2016 dar. Im Rheinstromgebiet (Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar) erhöhte sich der Güterumschlag im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % bzw. 1,9 Mio. t auf rund

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

167,1 Mio. t, im westdeutschen Kanalgebiet um 3,8 % auf 33,5 Mio. t und im Mittellandkanalgebiet um 1,8 % auf 14,6 Mio. t. Nicht zuletzt aufgrund eines deutlichen Rückgangs in Hamburg wies der Güterumschlag im Elbegebiet im Vergleichszeitraum ein Minus von 6,4 % auf. Noch höher fiel die Abnahme des Güterumschlags mit 7,8 % im Donaugebiet aus. Mit insgesamt rund 3,7 Mio. t fiel der Güterumschlag im Donaugebiet damit im Jahr 2016 knapp hinter den Raum Berlin zurück, in dem – trotz einer Abnahme im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 % – im Jahr 2016 ebenfalls über 3,7 Mio. t Güter umgeschlagen wurden. Uneinheitlich entwickelte sich im Jahr 2016 die Statistik der umschlagsstärksten Binnenhäfen in Deutschland. Während Duisburg, Mannheim, Neuss, Frankfurt am Main, Gelsenkirchen und Hamm im Vergleich zum Jahr 2015 Umschlagszuwächse erzielten, verbuchten neben Hamburg auch Köln, Karlsruhe und Ludwigshafen mehr oder minder deutliche Rückgänge (siehe Tabelle 8).

Abbildung 16: Veränderung des Güterumschlags nach Wasserstraßengebieten in 2016 ggü. 2015 in %



Anm.: Vertikale Achse ordinal skaliert.

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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 8: Güterumschlag in ausgewählten dt. Binnenhäfen in 2016

Hafen	1.000 t	Veränd. ggü. 2015	
		in 1.000 t	in %
Duisburg	55.576,3	1.444,7	2,7
Hamburg	11.291,1	-812,9	-6,7
Köln	10.976,2	-87,2	-0,8
Mannheim	8.692,7	484,3	5,9
Neuss	7.666,1	479,1	6,7
Karlsruhe	6.283,1	-293,3	-4,5
Ludwigshafen	6.649,7	-390,4	-5,5
Frankfurt/Main	4.610,9	384,0	9,1
Gelsenkirchen	4.343,6	457,3	11,8
Hamm	4.276,3	247,6	6,1

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Das Beförderungsaufkommen zwischen deutschen Häfen erhöhte sich im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % auf rund 55,2 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg um 0,4 % auf rund 10,9 Mrd. tkm (siehe Tabelle 9). Transportzuwächse im Binnenverkehr zeigten sich vorrangig bei Containern sowie Schüttgütern wie Steinen und Erden. Beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand wiesen flüssige Massengüter und Container im Vergleichszeitraum positive Vorzeichen auf, während Beförderungen von Schüttgütern leicht abnahmen. Insgesamt legten die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand jeweils um 0,7 % auf 49,2 Mio. t bzw. 12,8 Mrd. tkm zu. Im grenzüberschreitenden Empfang kam es im Jahr 2016 mit rund 102,6 Mio. t im Vergleich zum Vorjahr bezogen auf die Beförderungsmenge annähernd

Binnenschiffgüterverkehr
nach Hauptverkehrs-
verbindungen

zu einer Stagnation, die Verkehrsleistung sank um 2,0 % auf 21,2 Mrd. tkm. Letzteres war vor allem geringeren Verkehrsleistungen bei Beförderungen von Kohle und Eisenerzen geschuldet. Wie im Vorjahr wiesen die Durchgangsverkehre von allen Hauptverkehrsverbindungen im Jahr 2016 die höchsten prozentualen und absoluten Mengen- und Leistungsrückgänge auf. Zwar erhöhte sich das Beförderungsaufkommen an flüssigen Massengütern und Containern. Dies konnte Rückgänge im Schütt- und Stückgutbereich jedoch nur teilweise kompensieren.

Tabelle 9: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen in den Jahren 2015 und 2016 nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2015	2016	Veränd. in %	2015	2016	Veränd. in %
	Mio. t			Mrd. tkm		
Binnenverkehr	54,6	55,2	1,1	10,8	10,9	0,4
Versand in das Ausland	48,8	49,2	0,7	12,7	12,8	0,7
Empfang aus dem Ausland	102,5	102,6	0,1	21,6	21,2	-2,0
Durchgangsverkehr	15,5	14,4	-7,0	10,1	9,5	-6,7
Insgesamt	221,4	221,3	0,0	55,3	54,3	-1,8

Quelle: Statistisches Bundesamt.

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nach deutlichen Steigerungen im Vorjahr verzeichnete die deutsche Binnenschifffahrt im Jahr 2016 hohe Umsatzeinbußen. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sanken die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Vergleich zum Jahr 2015 um 15,3 % und fielen damit sogar unter das Niveau von 2009 (siehe Abbildung 17). Neben der moderaten Nachfrage zeichnete hierfür die stark rückläufige Entwicklung der Frachtraten – vor allem der Tagesfrachten – verantwortlich.⁸ Diese hatten im Jahr 2015 während der Niedrigwasserphase sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt stark angezogen.⁹ Während der Niedrigwasserphase reduzierten sich die maximal möglichen Beladungsgrade der Schiffe, d. h. die Schiffe konnten weniger laden, das Kapazitätsangebot sank. In der Folge stieg die Nachfrage nach Schiffsraum segmentübergreifend zeitweise deutlich an. Mit der Rückkehr zu weitgehend normalen Wasserständen im Jahr 2016 stieg auch die gewichtsmäßige Auslastung der Schiffe wieder an. Wie Abbildung 18 verdeutlicht, erreichte sie allerdings nicht

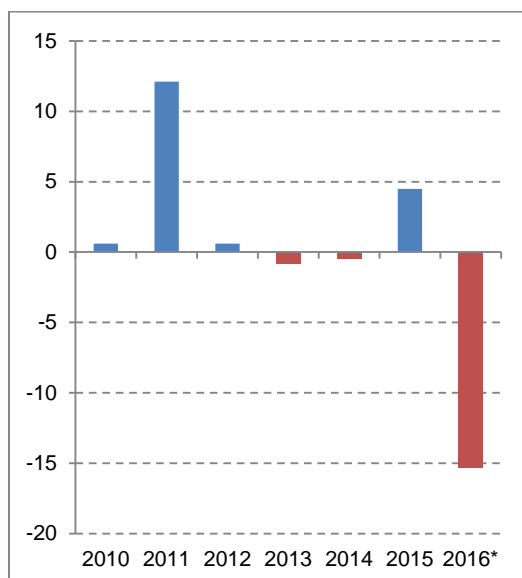
Umsatzeinbruch

⁸ Im Gegensatz zum Straßen- und Schienengüterverkehr gibt es in Deutschland für die Binnenschifffahrt bislang keinen Erzeugerpreisindex, liegen Daten aus der deutschen amtlichen Statistik zur Entwicklung der Frachten mithin nicht vor. Ein Indikator hierfür ist der Preisindex für die Binnenschifffahrt des niederländischen Statistikamtes (CBS). Dieser weist für das Jahr 2016 für die Binnenschifffahrt insgesamt einen Preisrückgang im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von knapp 10 Prozent aus.

⁹ Siehe hierzu und im Folgenden auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Jahresbericht 2015, S. 43 f, Köln 2016.

annähernd das Niveau der vorherigen Jahre. Hier kommt einerseits die neuerliche Niedrigwasserperiode im Herbst 2016 zum Tragen, die auf Jahressicht allerdings kürzer als im Vorjahr ausfiel. Andererseits wurden nach Informationen des Bundesamtes im vergangenen Jahr in den Niederlanden aufgrund der hohen Nachfrage während der Niedrigwasserphase Schiffe, die zuvor von Banken aufgrund notleidender Kredite an die Kette gelegt wurden, wieder in Fahrt gesetzt. Diese stehen dem Markt nunmehr wieder dauerhaft zur Verfügung und erhöhen den Wettbewerbsdruck im Rheinstromgebiet. Im Bereich der Tankschifffahrt trug der seit 01.01.2016 gesetzlich vorgeschriebene Einsatz von Doppelhüllenschiffen für die Beförderung bestimmter Stoffe, u. a. von Benzin bzw. Ottokraftstoffen, nach Einschätzung von Marktteilnehmern nicht zu einer Entspannung der Wettbewerbssituation bei, zumal der Einsatz dieser Schiffe bereits vor Ablauf der Übergangsfristen von fast allen großen Mineralöl- und Chemieunternehmen für den Transport sämtlicher Stoffe verlangt worden sei. Mithin schlug das hohe Angebot an Beförderungskapazitäten – insbesondere im Rheinstromgebiet – im Jahr 2016 zumindest bis zum Herbst voll auf den Markt und die Preise durch. Entsprechend verblieben im Jahr 2016 die Kontraktfrachten nach Angaben von Marktteilnehmern auf dem relativ niedrigen Niveau der Vorjahre, bei Neuabschlüssen für das Jahr 2017 waren zum Teil leichte Rückgänge zu verzeichnen. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern nimmt die Bedeutung von länger laufenden Kontrakten zugunsten kurzfristiger Vereinbarungen, d.h. Transporten, die zu Tagesfrachten abgewickelt werden, ab.

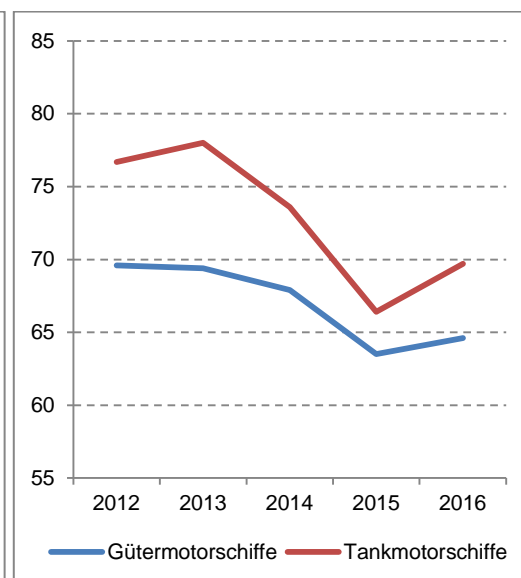
Abbildung 17: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahr in %



* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 18: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten seit 2012 in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Kostenentwicklung in der Binnenschifffahrt war im Jahr 2016 erneut rückläufig. Ursächlich hierfür war insbesondere der weitere Rückgang der Gasölkosten, auf die ein er-

Kostenrückgang

heblicher Teil der Betriebskosten entfällt. Der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl lag im Jahr 2016 knapp 14 % unter dem Niveau des Vorjahres. Zum Ausgleich von Preisschwankungen sind sogenannte Gasölklauseln in der Binnenschifffahrt weit verbreitet. Wie in den Vorjahren kamen im Jahr 2016 damit entsprechende Abschläge zur Verrechnung. Dies spiegelt sich gleichsam in der negativen Umsatzentwicklung wider. Neben den Gasölkosten sanken auch die Kapitalkosten und hier – vor dem Hintergrund der Zinsentwicklung an den Kapitalmärkten – insbesondere die Zinskosten. Die Arbeitskosten verzeichneten im Jahr 2016 hingegen einen weiteren Anstieg. Für tarifgebundene Beschäftigte in der Güter- und Fahrgastschifffahrt erhöhten sich die Löhne und Gehälter zum 1. September 2016 um 2,6 %. Die Versicherungskosten blieben im Jahr 2016 nach Informationen des Bundesamts nahezu konstant; ein moderater Anstieg zeigte sich mit Blick auf die Reparatur- und Wartungskosten. Allgemein variierte damit der Umfang des Gesamtkostenrückgangs in Abhängigkeit vom Schiffstyp, dem Fahrtgebiet und der Betriebsform. Die größten Kostenrückgänge zeigten sich mithin bei Unternehmen mit kapitalintensiven Schiffen sowie mit Schiffen, die in der sogenannten Continue-Fahrt eingesetzt werden und einen entsprechend hohen Gasölkostenanteil an den Gesamtkosten aufweisen.

Im Vergleich zum sehr guten Vorjahr hat sich die Ertragslage der deutschen Binnenschiff- fahrtsunternehmen im Jahr 2016 angesichts der skizzierten Rahmenbedingungen mehr oder minder abgeschwächt. Vor allem Unternehmen aus dem Bereich der Trockengüter- schifffahrt blieben zum Teil deutlich hinter ihren Vorjahresergebnissen zurück. Ein Gutteil der vom Bundesamt befragten Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt äußerte sich dennoch nicht unzufrieden mit ihrer Ertragssituation. Dies galt insbesondere für Un- ternehmen, die außerhalb des Rheinstromgebiets aktiv waren. Befrachtungsunternehmen mussten während der Niedrigwasserperiode zum Teil Schiffsraum zu Konditionen einkaufen, die über den ursprünglich mit der Kundschaft vereinbarten Vertragsfrachten lagen. Zusätzlich belastend wirkten Gasölabschläge, die den Auftraggebern aufgrund der niedrigeren Gasölpreise gutgeschrieben werden mussten. Gleichwohl sprachen sie mehrheitlich von zufriedenstellenden Ergebnissen.

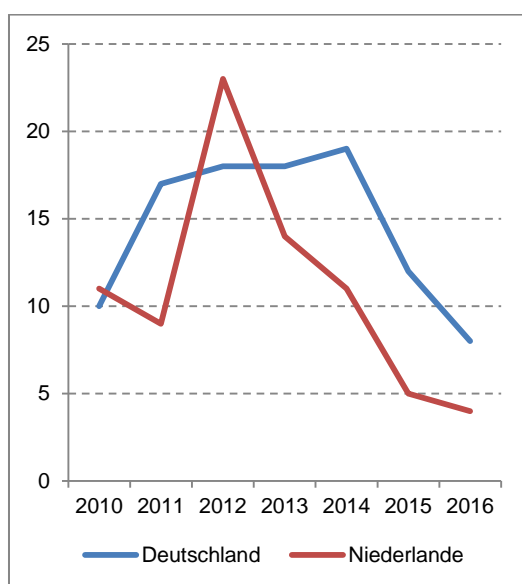
Ertragslage

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Anzahl der Insolvenzverfahren in der deutschen Binnenschifffahrt im Jahr 2016 mit insgesamt acht erneut unter dem Vorjahresniveau (siehe Abbildung 19). Davon wurden sieben Verfahren eröffnet, eins mangels Masse abgewiesen. Im Jahr 2015 waren für den Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ (Tank- und Trockengüterschifffahrt) von der amtlichen Statistik noch insgesamt 12 Insolvenzverfahren ausgewiesen worden. In den Niederlanden entwickelten sich die Insolvenzen im Jahr 2016 ebenfalls rückläufig. Nach fünf Unternehmen im Jahr 2015 traten nach Angaben des niederländischen Statistikamtes (CBS) im Jahr 2015 nur noch vier Binnenschiffahrtsunternehmen (Güter- und Schleppschiff- fahrt) den Gang in die Insolvenz an. Indes setzte sich der Rückgang der Unternehmen in

Insolvenzen, Anzahl der Unternehmen

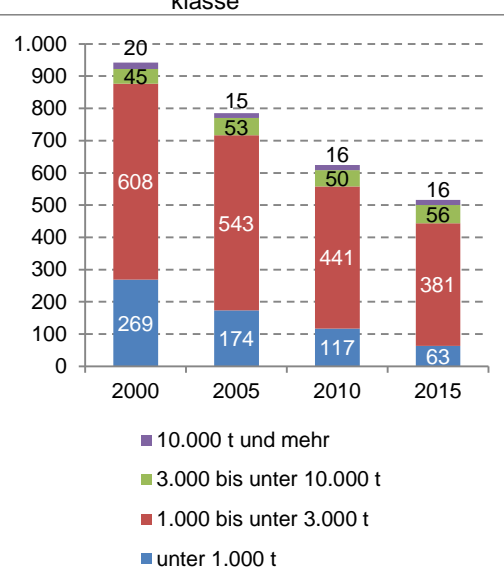
der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland jüngst weiter fort. Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes waren zum 30.06.2015 in Deutschland 516 Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt tätig. Ein Jahr zuvor waren es noch 549 Unternehmen. Wie Abbildung 20 verdeutlicht, hat die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland seit Beginn des Jahrtausends um rund 45 % abgenommen. Dabei entwickelte sich vor allem die Zahl der Unternehmen mit einer Ladekapazität unter 3.000 t, d.h. insbesondere die Zahl der sogenannten Partikulierunternehmen, stark rückläufig.

Abbildung 19: Insolvenzverfahren



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

Abbildung 20: Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt in Deutschland nach Ladekapazitätsgrößenklasse



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

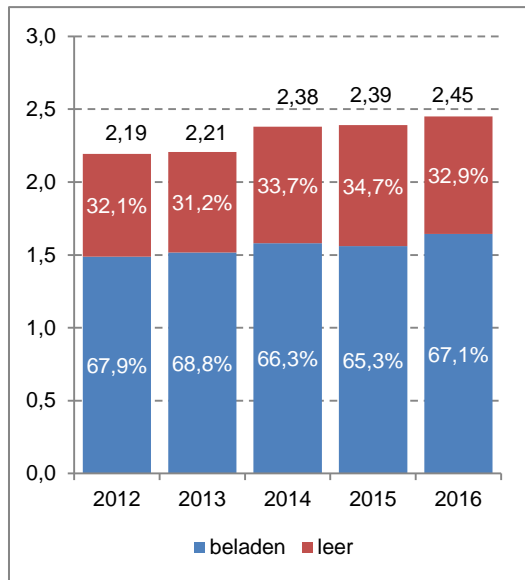
5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Im Jahr 2016 wurden in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen über 2,4 Mio. TEU befördert – damit wurde der bisherige Rekordwert aus dem Vorjahr übertroffen. Im Vergleich zum Jahr 2015 erhöhte sich die Anzahl der beförderten Standardcontainer insgesamt um rund 2,5 %. Während Transporte von beladenen Standardcontainern im Vergleichszeitraum um 5,4 % auf über 1,6 Mio. TEU anstiegen, nahmen jene von leeren Containern um 2,9 % auf rund 0,8 Mio. TEU ab. Der Anteil der Leercontainer an der Gesamtzahl der beförderten Standardcontainer reduzierte sich damit im Jahr 2016 auf rund 32,9 % (siehe Abbildung 21). Die Zunahme der beladenen Standardcontainer spiegelte sich im Jahr 2016 gleichsam in der Tonnage wider, die in den Containern befördert wurde: Sie erreichte ein Volumen von rund 17,8 Mio. t; im Vergleich zum Jahr 2015 entsprach dies einem Anstieg um über 0,8 Mio. t bzw. 4,9 %. Mit einem Anteil von rund 82 % im Jahr 2016 erfolgt der Großteil des Containerumschlags im Rheinstromgebiet. Mit deutlichem Abstand folgen das Weser-, Elbe- und Mittellandkanalgebiet sowie das westdeut-

Gesamtentwicklung

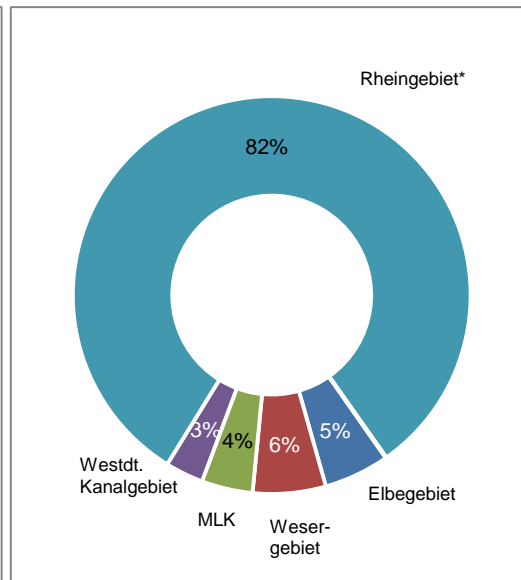
sche Kanalgebiet (siehe Abbildung 22). Insgesamt entfielen mit einer Verkehrsleistung von knapp 6,4 Mrd. tkm bzw. einer Beförderungsmenge von rund 22,7 Mio. t (einschließlich Eigengewichte der Ladungsträger) im Jahr 2016 rund 11,7 % der gesamten Verkehrsleistung bzw. 10,2 % des Gesamtaufkommens der Binnenschifffahrt auf den Containerverkehr.

Abbildung 21: Containerbeförderungen nach Beladungszuständen (Mio. TEU)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 22: Containerumschlag im Jahr 2016 nach Wasserstraßengebieten



* einschl. Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Eine Differenzierung der Containerverkehre nach Hauptverkehrsverbindungen ergibt für das Jahr 2016 ein eindeutiges Bild. Sowohl in Bezug auf die Beförderungsmenge als auch die Anzahl der Ladungsträger und der TEU wiesen im Jahr 2016 alle Hauptverkehrsverbindungen im Vergleich zum Jahr 2015 Zuwächse auf (siehe Tabelle 10). Die höchsten prozentualen Steigerungen zeigten sich dabei in Bezug auf alle Merkmalsausprägungen beim Binnenverkehr und bei den Durchgangsverkehren. Letztere hatten im Jahr 2015 noch zweistellige prozentuale Rückgänge verbucht. Im grenzüberschreitenden Empfang und Versand hielten sich sowohl die Anzahl der beförderten Ladungsträger als auch der TEU im Jahr 2016 annähernd die Waage. Die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Versand überwog jene im grenzüberschreitenden Empfang weiterhin deutlich. Ursächlich ist der wesentlich höhere Anteil an beladenen Containern beim Versand ins Ausland gegenüber dem Empfang aus dem Ausland.

Entwicklung nach Hauptverkehrsbeziehungen

Tabelle 10: Containerbeförderung nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2016

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	22,67	2,43	6,66	11,10	2,48
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,58	0,18	0,60	0,63	0,16
TEU (in Mio.)	2,45	0,28	0,93	0,99	0,25
<i>Veränderung 2016 ggü. 2015 in %</i>					
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	4,4	12,1	4,3	0,6	15,8
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	2,5	5,7	1,3	1,4	8,0
TEU (in Mio.)	2,5	7,9	0,9	1,1	9,5

¹ Einschließlich Eigengewichte der Ladungsträger.
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt im Seehafen-Hinterlandverkehr erreichten im Jahr 2016 ein Volumen von rund 2,3 Mio. TEU. Dies entsprach rund 94,4 % des gesamten Containeraufkommens in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen. Wie Tabelle 11 zu entnehmen ist, entfiel der Großteil auf Quell-/Zielverkehre zwischen Rotterdam und Antwerpen und dem deutschen Hinterland. Beide Häfen verzeichneten im Jahr 2016 Zuwächse beim Containerumschlag. Mit deutlichem Abstand folgten Verkehre zwischen Hamburg und dem deutschen Binnenland. Durchgangsverkehre fanden im Jahr 2016 in der Hauptsache zwischen Rotterdam bzw. Antwerpen und Häfen in der Schweiz sowie Frankreich statt. Allein auf diese Relationen entfielen im Jahr 2016 über 98 % des gesamten Durchgangsverkehrs über deutsche Wasserstraßen.

Seehafen-
Hinterlandverkehr

Tabelle 11: Containerbeförderungen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2016

Empfangs-/Versandregion	Hafen						
	Amsterdam	Antwerpen	Bremen	Hamburg	Rotterdam	Zeebrügge	Sonstige
Deutschland	3.818	831.449	60.944	120.613	1.035.823	11.396	116
Belgien	-	-	-	-	282	-	-
Frankreich	-	18.997	-	-	20.879	-	-
Niederlande	-	282	-	-	-	-	-
Österreich	-	213	-	-	321	-	-
Schweiz	-	96.166	-	-	108.753	-	-
Tschechien	-	2.954	-	-	35	-	-
Übrige Staaten	-	24	-	-	-	-	-
Insgesamt	3.818	950.085	60.944	120.613	1.166.093	11.396	116

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: Juni 2017

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
