



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2017

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung / Summary	2
2 Gesamtentwicklung	6
3 Straßengüterverkehr	9
3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	9
3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen	10
3.1.3 Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen	10
3.1.4 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	12
3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung	14
3.2.1 Kosten	14
3.2.2 Beförderungsentgelte	15
3.2.3 Ertragslage	16
3.2.4 Unternehmensinsolvenzen	18
3.2.5 Investitionen	19
4 Eisenbahngüterverkehr	21
4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	21
4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	23
4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	26
5 Binnenschiffsgüterverkehr	31
5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	31
5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	34
5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße	38

1 Zusammenfassung

Mit einem Anstieg des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts um 2,2 % im Vergleich zum Vorjahr blieb die deutsche Wirtschaft im Jahr 2017 auf Wachstumskurs. Wie im Jahr 2016 spiegelte sich dies nur bedingt in der Entwicklung des Güterverkehrs wider. Nach der amtlichen Statistik erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr zwar insgesamt um 0,9 % auf rund 3,71 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland sank hingegen um 0,9 % auf rund 458,7 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Allein die Binnenschifffahrt verzeichnete im Vergleichszeitraum mit Pluswerten von 0,6 % bzw. 2,2 % sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verbuchte einen Mengenanstieg um 1,5 % bei einer gleichzeitigen Abnahme der Verkehrsleistung um 0,5 %. Etwaige Nachfragezuwächse auf der Straße dürften mithin vor allem von gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen aufgefangen worden sein. Deren mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland stiegen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr mit rund 7,7 % erneut überproportional, während die Inländer lediglich ein Plus von 0,4 % aufwiesen. Für den Schienengüterverkehr, der im Jahr 2017 unter dem Einfluss längerer Streckensperrungen sowie Unwetterlagen stand, weist die amtliche Statistik, die u.U. noch korrigiert wird, im Vergleich zum Jahr 2016 Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von 4,1 % bzw. 3,4 % aus.

Gesamtverkehr

Vor dem Hintergrund anhaltend guter konjunktureller Rahmenbedingungen stiegen die Umsätze im gewerblichen Straßengüterverkehr im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 3,9 %. Dies war das höchste Umsatzwachstum seit dem Jahr 2014. In Marktgesprächen des Bundesamtes wurden in Kontinuität zu den Vorjahren überwiegend Umsatzrenditen für das Jahr 2017 in einer Bandbreite von 1 % bis 3 %, teils auch deutlich darüber, genannt. Nicht wenige Transportunternehmen erzielten innerhalb der genannten Bandbreiten im Vergleich zum Vorjahr moderate Renditesteigerungen. Die Insolvenzen im deutschen Güterkraftverkehrs- und Speditionsgewerbe gingen erneut zurück. Erstmals seit vier Jahren stieg im Jahresdurchschnitt 2017 das Preisniveau für Dieselmotorkraftstoff. Des Weiteren erhöhten sich angesichts des anhaltend positiven Konjunkturverlaufs und der hiermit einhergehenden hohen Nachfrage nach Fachkräften abermals die Personalaufwendungen. Insbesondere beim verfügbaren Fahrpersonal kam es zu einer weiteren Verknappung. Die Beförderungsentgelte im gewerblichen Straßengüterverkehr stiegen im Jahr 2017 insgesamt moderat. Vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr machte sich der dämpfende Einfluss mittel-, ost- und südosteuropäischer Wettbewerber weiterhin bemerkbar. Bei den Fuhrparkinvestitionen dominierten Ersatzinvestitionen, im Rahmen derer die Fahrzeugflotten weiter modernisiert wurden. Erweiterungsinvestitionen erfolgten vorrangig im Rahmen von Neugeschäften sowie Expansionen wichtiger Bestandskunden.

Straßengüterverkehr

Die Unternehmen des Schienengüterverkehrs einschließlich des Kombinierten Verkehrs verzeichneten im Jahr 2017 eine starke Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen. Getrübt wurde die Aufkommens- und Leistungsentwicklung jedoch von zahlreichen Betriebseinschränkungen aufgrund von Streckensperrungen, Unwetterlagen oder Baustellen. Diese hatten nicht selten einen verstärkten Ressourceneinsatz zur Folge, der seinerseits einer Ausweitung von Angeboten entgegen stand, und wirkten sich teils deutlich negativ auf die wahrgenommene Qualität der im Schienengüterverkehr bzw. im Kombinierten Verkehr erbrachten Leistungen aus. Dennoch nahm das kundenseitige Interesse an Schienengüterverkehrsleistungen weiter zu, u.a. aufgrund hoher Auslastungsgrade im gewerblichen Straßengüterverkehr. Im intermodalen Wettbewerb musste sich der Schienengüterverkehr dabei regelmäßig an den Angeboten des Straßengüterverkehrs messen lassen. Dies spiegelte sich in einem entsprechenden Druck auf die Beförderungsentgelte wider. Nach Informationen des Bundesamtes reichten die zu verzeichnenden Entgeltsteigerungen in ihrer Höhe regelmäßig nicht aus, um das ebenfalls steigende Kostenniveau auszugleichen. Letzteres resultierte insbesondere aus höheren Personalaufwendungen für die Bindung und Rekrutierung von Fahrpersonal sowie einem erhöhten Ressourceneinsatz. In zunehmendem Maße stellt die Verfügbarkeit des Fahrpersonals einen limitierenden Faktor für die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs dar. Die gute Nachfragesituation und gezielte Investitionen ermöglichten es vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen dennoch, ihre Betriebsergebnisse positiv durch die Optimierung von Betriebsabläufen zu beeinflussen.

Schienengüterverkehr

Nach rückläufigen Ergebnissen in den Vorjahren verzeichnete die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2017 einen Anstieg der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge. Begünstigt wurde die positive Entwicklung durch eine starke Nachfrage nach trockenen und flüssigen Massenguttransporten. Ebenso entwickelten sich die Containerverkehre weiterhin wachstumsfördernd. Belastend wirkten sich indes ein mittelfristiger Rückgang der Kohlebeförderung sowie lange Wartezeiten in den Häfen Rotterdam und Antwerpen, in einigen Fällen von bis zu fünf Tagen, aus. Insgesamt verzeichnete die Binnenschifffahrt im Jahr 2017 Umsatzsteigerungen, die jedoch den verhältnismäßig hohen Rückgang im Jahr 2016 nicht kompensierten. Begünstigt von höheren Tagesfrachten berichteten die seitens des Bundesamtes befragten Unternehmen mehrheitlich von einer zufriedenstellenden Ertragslage im Berichtsjahr. So bedingten Niedrigwasserphasen zeitweise eine geringere durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der Schiffe und in der Folge einen zusätzlichen Bedarf an Schiffsraum. Steigende Gasölpreise und Personalaufwendungen trugen im Jahr 2017 zu einem Anstieg der Gesamtkosten bei. Die Anzahl der zugelassenen Insolvenzen sank im Jahr 2017 mit insgesamt zwei auf einen vergleichsweise sehr niedrigen Wert.

Binnenschifffahrt

Summary

With an increase in the price-adjusted gross domestic product of 2.2% compared to the previous year, the German economy remained on its growth course in 2017. As in 2016, this was reflected only to a limited extent in the development of freight transport. According to official statistics, the volume of goods transported by road, rail and inland waterway transport in 2017, in fact increased in comparison with the previous year by 0.9 % to around 3.71 billion tonnes; while transport performance fell by 0.9 % to around 458.7 billion tkm (excluding road freight transport by foreign vehicles in Germany). Inland waterway transport alone recorded a growth of both volume and transport performance over the same period, with an increase of 0.6 % and 2.2 %, respectively. Road freight transport by German heavy goods vehicles registered a volume increase of 1.5 % with a simultaneous decrease in transport performance of 0.5 %. Any growth in demand on the road probably should therefore have been absorbed mainly by non-resident trucks. Compared to the previous year, their driving performance subject to toll in Germany again increased at a disproportionate rate of 7.7 % in 2017, while residents showed only a plus of 0.4%. With regard to rail freight transport, which was affected by prolonged line closures and severe weather in 2017, the official statistics, which may still be adjusted, show a decrease in volume and performance in comparison to the year 2016 of 4.1 % and 3.4 %, respectively.

Total transport

Against the background of continuing good economic framework conditions, turnover in commercial road freight transport increased by a total of 3.9 % in 2017 compared to the previous year. This was the highest sales growth since 2014. As in previous years, the returns on sales for the year 2017 mentioned by market participants moved in the range of 1 % to 3 %, in some cases significantly higher. Quite a few transport companies achieved moderate increases in profitability within the aforementioned ranges compared to the previous year. The insolvencies in the German road haulage and freight forwarding business declined again. For the first time in four years, the price level for diesel fuel rose on an annual average in 2017. In addition, personnel expenses increased again due to the continuing positive economic trend and the associated high demand for skilled employees. In particular, with regard to available drivers, there was a further shortage. Overall, the transport charges in commercial road freight transport rose in 2017 moderately. Especially, in cross-border traffic, the dampening influence of competitors from Central, Eastern and South-eastern Europe continued to have an impact. Fleet investments were dominated by replacement investments, in which vehicle fleets were further modernized. Expansion investments were primarily made in the context of new business and expansions of important existing customers.

Road freight transport

Rail freight transport companies, including combined transport, recorded a strong demand for rail transport services in 2017. However, the development of volume and per-

Rail freight transport

formance was clouded by numerous operational restrictions due to road closures, bad weather conditions or construction sites. These often led to an increased use of resources, which in turn prevented an expansion of offers, and in some cases had a clearly negative impact on the perceived quality of services provided in rail freight or combined transport. Nevertheless, customer interest in rail freight transport services continued to increase, i. a. due to high occupancy rates in commercial road freight transport. In intermodal competition, rail freight transport had to be regularly measured against the offers of road freight transport. This was reflected in a corresponding pressure on the transport charges. According to information provided by the Federal Office, the increase in rates to be recorded was generally insufficient in order to compensate for the rising level of costs. The latter resulted, in particular, from higher personnel expenses for the retention and recruitment of drivers as well as an increased use of resources. Increasingly, the availability of driving personnel is a limiting factor for the further development of rail freight transport. However, the good demand situation and targeted investments have enabled many railway companies to positively influence their operating results by optimizing operational procedures.

Following declining results in previous years, inland waterway transport on German waterways in 2017 recorded an increase in transport performance and volumes. The positive development was favoured by a strong demand for dry and liquid bulk consignments. Likewise, container traffic continued to grow. Meanwhile, a medium-term decline in coal transport and long waiting times in the ports of Rotterdam and Antwerp, in some cases up to five days, had a negative impact. Overall, inland waterway transport registered sales increases in 2017, but this did not compensate for the relatively high decline in 2016. Favoured by higher daily freights, the companies surveyed by the Federal Office reported a majority of satisfactory earnings in the reporting year. For example, periods of low water caused a lower average weight utilization of the vessels and, consequently, an additional need for shipping space. Rising gas oil prices and personnel expenses contributed to an increase in total costs in 2017. With a total of two, the number of admitted insolvencies in 2017 dropped to a relatively low level.

Inland waterway
transport

2 Gesamtentwicklung

Die deutsche Wirtschaft verzeichnete im Jahr 2017 ein solides Wachstum.¹ Nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes stieg das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 %, der höchste Wert seit 2012. Auf der Entstehungsseite des BIP trugen insbesondere das Produzierende Gewerbe sowie der Dienstleistungssektor zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung bei. Hierbei erzielten nahezu alle Wirtschaftsbereiche bedeutende Wachstumsraten. Das Produzierende Gewerbe stieg im Jahr 2017 preisbereinigt um 2,4 % (Vorjahr: 1,9 %). Ausschlaggebend für das stabile Wachstum war überwiegend das Verarbeitende Gewerbe, wobei das Baugewerbe ebenfalls einen Zuwachs registrierte. Nach 1,9 % im Jahr 2016 legten die Dienstleistungsbereiche im Jahr 2017 preisbereinigt um 2,2 % zu. Ein starkes Wachstum verzeichnete der Bereich Verkehr und Lagerei mit einem Anstieg von 2,1 %. Dies entspricht einem Plus von 0,7 Prozentpunkten im Vergleich zu den Vorjahresergebnissen. Auf der Verwendungsseite des BIP kamen positive Wachstumsimpulse vorrangig aus dem Inland: Sowohl die privaten als auch die staatlichen Konsumausgaben sowie die Bruttoinvestitionen waren im Jahr 2017 höher als im Vorjahr. Die privaten Konsumausgaben wuchsen im Jahr 2017 preisbereinigt um 2,0 %. Wie bereits im Jahr zuvor, gaben die privaten Konsumenten für alle Verwendungszwecke einen höheren Geldbetrag aus. Insbesondere die Bereiche Verkehr und Nachrichtenübermittlung sowie Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren verzeichneten überdurchschnittliche Wachstumsraten. Die Konsumausgaben des Staates waren im Jahr 2017 preisbereinigt um 1,4 % größer als im Jahr 2016. Obwohl die Leistungen der Gebietskörperschaften und die sozialen Sachleistungen nominal stiegen, kann dieser Wert verglichen mit 2015 und 2016 als ein eher unterdurchschnittliches Wachstum der staatlichen Konsumausgaben eingestuft werden. Die Investitionen hingegen setzten ihren seit 2010 zu beobachtenden Wachstumskurs fort und stiegen im Jahr 2017 preisbereinigt um 3,6 %. Dabei erhöhten sich die Ausrüstungsinvestitionen – einschließlich militärischer Waffensysteme – im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 % und die Bauinvestitionen um 2,6 %.

Steigendes BIP-
Wachstum

Der deutsche Außenhandel zeigte sich in der Berichtsperiode ebenfalls wachstumsfördernd.² Nominal stiegen die Exporte um 6,2 % auf 1.279,1 Mrd. Euro, die Importe um 8,3 % auf 1.034,3 Mrd. Euro. Erstmals seit 2009 verringerte sich der deutsche Außenhandelsaldo, nämlich von 248,9 Mrd. Euro im Jahr 2016 auf 244,7 Mrd. Euro im Jahr 2017. Wie Abbildung 1 veranschaulicht, entfiel mit einem Exportanteil von 58,8 % und einem Importbeitrag von 57,1 % der größte Teil des deutschen Außenhandels auf EU-Länder, gefolgt von Asien (Exporte: 16,6 %, Importe: 20,6 %). Trotz der weiterhin beste-

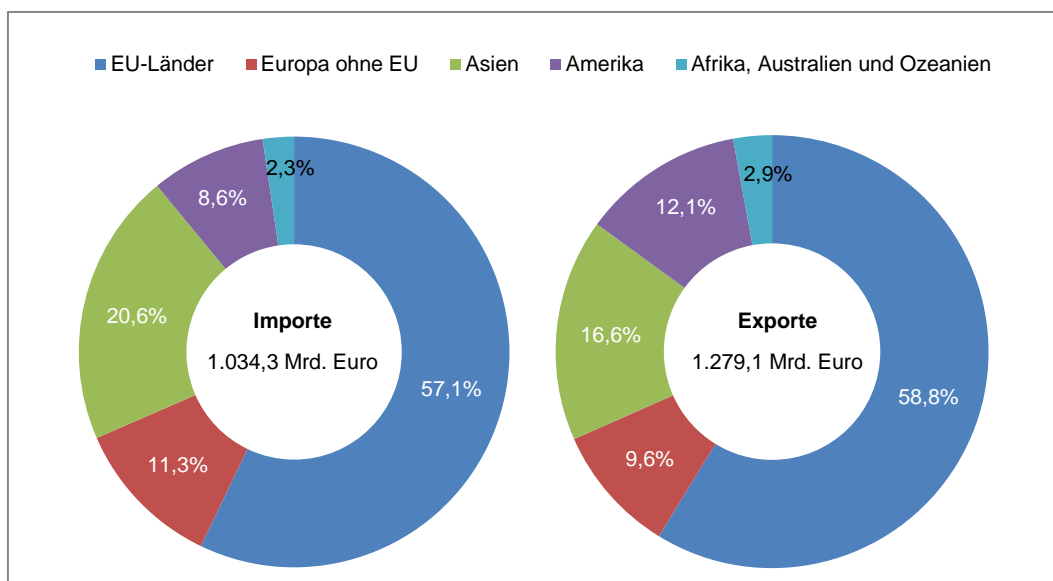
Außenhandel

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Stefan Hauf/Dieter Schäfer: Bruttoinlandsprodukt 2017, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 1/2018, S. 76 ff.

² Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: FS 7 R 1 – vorläufige Jahresergebnisse 2017.

henden EU-Sanktionen stiegen im Jahr 2017 die Exporte nach Russland im Vergleich zum Vorjahr um 20,2 %, die Importe um 18,7 %. Ein überdurchschnittliches Exportwachstum in Höhe von 13,3 % verzeichnete Deutschland ebenso mit China, wohingegen die Importe aus China mit einem Plus von 6,7 % hinter der durchschnittlichen Gesamtentwicklung der deutschen Importe zurückblieben. Gemessen in Euro waren im Jahr 2017 die USA, Frankreich, China, die Niederlande und das Vereinigte Königreich für Deutschland die wichtigsten Exportländer. Dagegen kamen wertmäßig die meisten Importe aus China, den Niederlanden, Frankreich, den USA sowie Italien.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in 2017 in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die verkehrliche Entwicklung in Deutschland verlief im Jahr 2017 zweigeteilt. Nach den amtlichen Ausweisungen stieg die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2016 zwar insgesamt um rund 0,9 % auf über 3,7 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland nahm allerdings um 0,9 % auf rund 458,7 Mrd. tkm ab (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsträger zeigte sich ebenfalls ein uneinheitliches Bild (siehe Tabelle 1). Mit Pluswerten von 0,6 % bzw. 2,2 % verzeichnete demnach allein die Binnenschifffahrt im Vergleichszeitraum sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verbuchte im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenanstieg um 1,5 % bei einer gleichzeitigen Abnahme der Verkehrsleistung um 0,5 %. Für den Schienengüterverkehr, dessen Entwicklung u.a. durch längere Streckensperrungen sowie Unwetterlagen beeinträchtigt wurde, weist die amtliche Statistik für das Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr Rückgänge der Beförderungsmenge um 4,1 % und der Verkehrsleistung um 3,4 % aus.

Gesamtverkehr

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2016 und 2017 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2016	2017	Veränderung in %	2016	2017	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2), 3)}	3.097,8	3.145,5	1,5	292,4	291,0	-0,5
Schienengüterverkehr	363,5	348,6	-4,1	116,2	112,2	-3,4
Binnenschiffsgüterverkehr	221,3	222,7	0,6	54,3	55,5	2,2
Gesamter Güterverkehr ³⁾	3.682,7	3.716,8	0,9	462,9	458,7	-0,9

¹⁾ Verkehrsleistung in Deutschland.

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

³⁾ Ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland.

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

Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2017/2018 – werden für das laufende Jahr 2018 und auf mittelfristige Sicht Zuwächse des Güterverkehrs in Deutschland erwartet.³ Gesamtmodal soll danach die Verkehrsleistung im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,0 % steigen, die Beförderungsmenge um 1,4 %. Für den Zeitraum von 2019 bis 2021 werden für den gesamtmodalen Güterverkehr ein jahresdurchschnittlicher Anstieg der Verkehrsleistung in Höhe von 0,3 % und ein durchschnittliches jährliches Mengenwachstum in Höhe von 0,2 % prognostiziert. Mittelfristig wird insoweit eine Abschwächung des Verkehrswachstums erwartet. Mit Ausnahme der Binnenschifffahrt und der Rohölleitungen sollen am mittelfristigen Wachstum alle Landverkehrsträger partizipieren. Mit Verkehrsleistungssteigerungen in Höhe von 1,6 % bzw. 1,5 % im Jahr 2018 sowie jahresdurchschnittlichen Zuwächsen in Höhe von jeweils 0,4 % für den Zeitraum von 2019 bis 2021 fallen die Prognosewerte für den Straßen- und den Schienengüterverkehr prozentual nahezu identisch aus. Entsprechendes gilt in Bezug auf die Beförderungsmenge mit prognostizierten Steigerungsraten von jeweils 1,1 % für das Jahr 2018 und jahresdurchschnittlichen 0,2 % für den Zeitraum von 2019 bis 2021. Für die Binnenschifffahrt werden für das Jahr 2018 zunächst noch Mengen- und Leistungssteigerungen im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von jeweils 0,9 % vorhergesagt, für den Zeitraum von 2019 bis 2021 ein jahresdurchschnittlicher Rückgang der Beförderungsmenge in Höhe von 0,1 % und der Verkehrsleistung in Höhe von 0,3 %.

Mittelfristprognose

³ Siehe hierzu und im Folgenden SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2017/2018, S. 22 ff., Waldkirch / Köln 2018.

3 Straßengüterverkehr

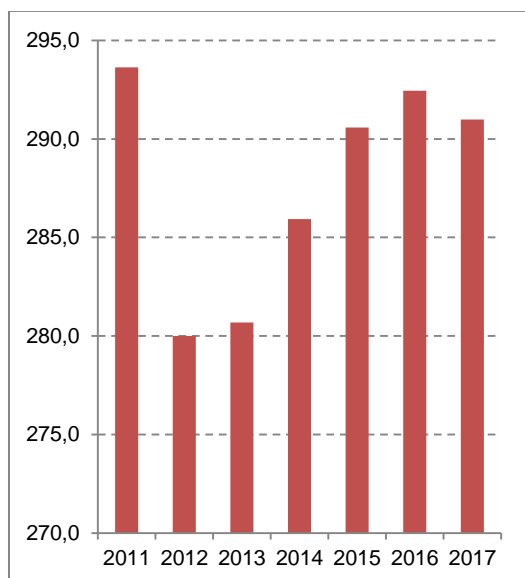
3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes verzeichnete der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2017 eine gegenläufige Entwicklung der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge. Die Verkehrsleistung im Inland sank im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 1,5 Mrd. tkm bzw. 0,5 % auf knapp 291,0 Mrd. tkm (siehe Abbildung 2). Die korrespondierende Beförderungsmenge erhöhte sich im Vergleichszeitraum hingegen um rund 1,5 % auf über 3,1 Mrd. t (siehe Abbildung 3). Dies ist der höchste ausgewiesene Wert seit der Jahrtausendwende. Ein Grund für die gegenläufige Mengen- und Leistungsentwicklung war nach Informationen des Bundesamtes der Rückzug deutscher Frachtführer aus standardisierten nationalen und internationalen Langstreckenverkehren zu Gunsten eines verstärkten Selbsteintritts im Regionalverkehr. Etwaige Nachfragezuwächse im Fernverkehr dürften mithin vor allem von gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen aufgefangen worden sein. Ein Indikator hierfür ist deren abermals überproportionaler Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2017. Differenzierte Ausweisungen für den Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten, Hauptverkehrsbeziehungen und Entfernungsbereichen lagen dem Bundesamt zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht vor.

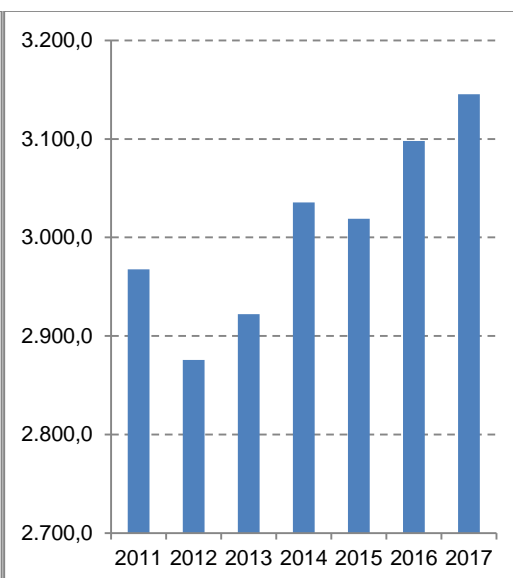
Mengenzuwächse,
Leistungsrückgänge

Abbildung 2: Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland in Mrd. tkm



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 3: Transportiertes Gütergewicht im Inland durch deutsche Lastkraftfahrzeuge in Mio. t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland erhöhten sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 3,3 % auf insgesamt knapp 33,6 Mrd. km. Mit einem Plus von 0,4 % auf knapp 19,3 Mrd. km verzeichneten mautpflichtige Fahrzeuge aus Deutschland im Vergleichszeitraum lediglich geringe Fahrleistungszuwächse. Ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland reduzierte sich von rund 59,0 % im Jahr 2016 auf rund 57,4 % im Jahr 2017. Die Fahrleistungen gebietsfremder Mautfahrzeuge stiegen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr mit 7,7 % erneut überproportional. Mit rund 14,3 Mrd. km lag ihr Anteil an den Gesamtfahrleistungen im Jahr 2017 bei rund 42,6 %. Überdurchschnittliche Fahrleistungssteigerungen verzeichneten dabei im Vergleichszeitraum Fahrzeuge aus Litauen (21,1 %), Rumänien (14,1 %), Polen (12,5 %), Slowenien (11,8 %) und Bulgarien (10,9 %). Mit rund 5,4 Mrd. km erreichten polnische Mautfahrzeuge im Jahr 2017 allein einen Anteil von rund 16,1 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Unter den Gebietsfremden folgten Mautfahrzeuge aus Tschechien und Rumänien mit Anteilswerten von 4,1 % bzw. 3,5 %. Die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren stiegen im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 insgesamt um 1,1 % auf knapp 4,7 Mrd. Euro. Bei den Inländern ergaben sich im Vergleichszeitraum Einnahmerückgänge um 1,8 % auf rund 2,6 Mrd. Euro, bei den Gebietsfremden Steigerungen um 5,2 % auf knapp 2,1 Mrd. Euro.

Fahrleistungs- und Einnahmewachse

Tabelle 2: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	2016	2017	Veränderung in %	2016	2017	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	19,17	19,26	0,4	2,68	2,63	-1,8
Ausland	13,28	14,30	7,7	1,95	2,05	5,2
Unbekannt	0,03	0,00	-91,0	-	-	-
Insgesamt	32,48	33,55	3,3	4,63	4,68	1,1

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

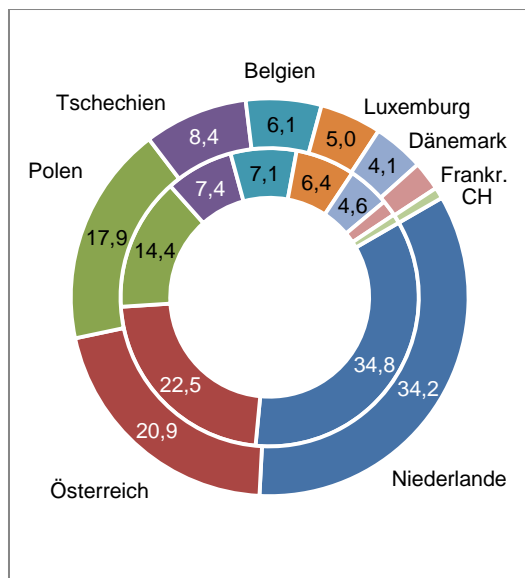
3.1.3 Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen

Die Anzahl der ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Fahrzeuge an den deutschen Grenzübergängen belief sich im Jahr 2017 auf knapp 44,9 Mio. Im Vergleich zum Jahr 2016 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 2,3 Mio. Fahrzeugen bzw. knapp 5,3 %. An den Grenzen zu allen Nachbarstaaten nahmen im Vergleichszeitraum die Ein- und Ausfahrten zu. Wie Abbildung 4 veranschaulicht, erfolgten mit rund 15,3 Mio. bzw. einem Anteil von knapp 34,2 % die meisten Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge im Jahr

Zunahme der Ein- und Ausfahrten an deutschen Grenzübergängen

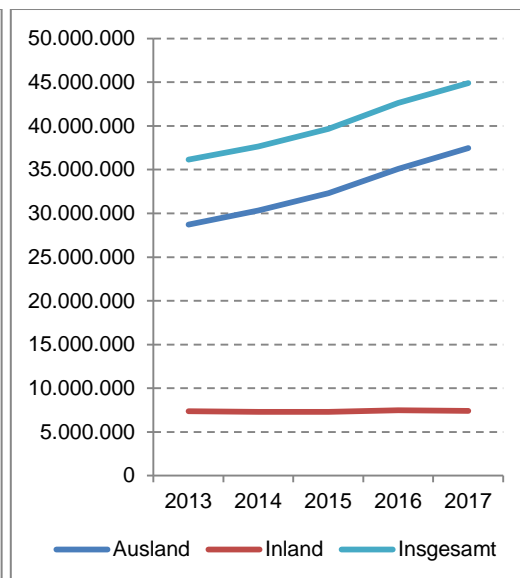
2017 über die erfassten deutsch-niederländischen Grenzübergänge, gefolgt von deutsch-österreichischen und deutsch-polnischen Grenzübergängen mit Anteilswerten von 20,9 % bzw. 17,9 %. Ein Vergleich der Anteilswerte des Jahres 2017 mit jenen des Jahres 2008 offenbart, dass die Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge über die erfassten deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzübergänge anteilig zugenommen haben, während sie an den Grenzen zu den Benelux-Staaten und Dänemark abnahmen. Absolut erhöhte sich die Anzahl der ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Fahrzeuge an den erfassten deutschen Grenzübergängen von insgesamt rund 35,9 Mio. im Jahr 2008 auf knapp 44,9 Mio. im Jahr 2017, mithin um rund 25,1 %. Die höchsten absoluten Zuwächse waren dabei im Vergleichszeitraum an den erfassten Grenzen zu Polen und den Niederlanden mit knapp 2,9 Mio. bzw. rund 2,8 Mio. Fahrzeugen zu verzeichnen.

Abbildung 4: Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge nach Grenzübergängen in den Jahren 2008 (innerer Ring) und 2017 (äußerer Ring), Anteile in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 5: Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge nach Fahrzeugherkunft im Zeitraum von 2013 bis 2017



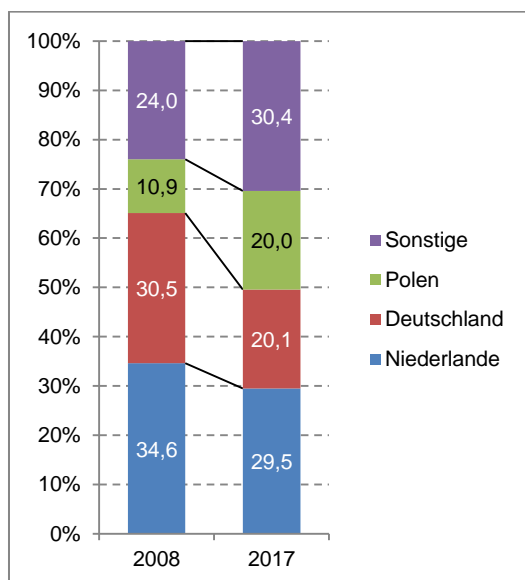
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine Differenzierung der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge nach Nationalitäten zeigt, dass die Anzahl der Ein- und Ausfahrten inländischer mautpflichtiger Fahrzeuge im Zeitraum von 2013 bis 2017 entgegen dem Gesamttrend stagnierte (siehe Abbildung 5). Im Jahr 2017 passierten rund 7,4 Mio. inländische mautpflichtige Fahrzeuge die erfassten Grenzübergänge. Der Anteil inländischer Mautfahrzeuge an der Gesamtzahl der Ein- und Ausfahrten lag damit im Jahr 2017 bei rund 16,5 %. Den höchsten diesbezüglichen Anteil erreichten im Jahr 2017 Fahrzeuge aus Polen mit rund 27,0 %. Auf den weiteren Plätzen folgten Fahrzeuge aus den Niederlanden (11,1 %), Tschechien (7,1 %) und Rumänien (6,6 %). Allein auf die fünf genannten Nationalitäten entfielen im Jahr 2017 mithin kumuliert über zwei Drittel aller ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den erfassten Grenzübergängen. Die Veränderungen der jeweiligen Flottenanteile im Zeitablauf zeigen

Ein- und Ausfahrten nach Fahrzeugherkunft

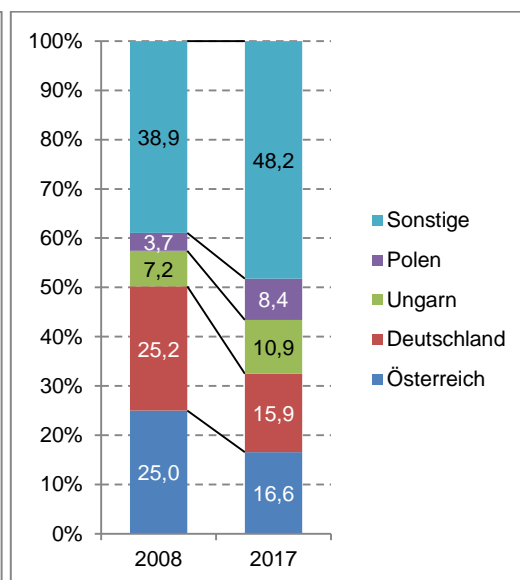
die Abbildungen 6 und 7 exemplarisch für die erfassten deutsch-niederländischen und deutsch-österreichischen Grenzübergänge. Entfielen im Jahr 2008 noch rund 30,5 % aller Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge über die erfassten deutsch-niederländischen Grenzübergänge auf Inländer, so waren es im Jahr 2017 lediglich noch rund 20,1 %. Der Anteil niederländischer Fahrzeuge reduzierte sich im selben Zeitraum von 34,6 % auf 29,5 %. Der Anteil niederländischer Fahrzeuge reduzierte sich im selben Zeitraum von 34,6 % auf 29,5 %. Im Gegenzug stieg der Anteil von Fahrzeugen aus Polen und anderen Nationen entsprechend an. Ähnlich stellte sich die Entwicklung an den erfassten Grenzübergängen zu Österreich dar. Erreichten deutsche und österreichische Mautfahrzeuge bezogen auf die Anzahl der Ein- und Ausfahrten hier im Jahr 2008 noch einen kumulierten Anteil von rund 50,2 %, so hat sich dieser in der Folge bis auf rund 32,5 % im Jahr 2017 reduziert.

Abbildung 6: Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge an den erfassten deutsch-niederländischen Grenzübergängen nach Fahrzeugherkunft in 2008 und 2017, Anteile in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 7: Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge an den erfassten deutsch-österreichischen Grenzübergängen nach Fahrzeugherkunft in 2008 und 2017, Anteile in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

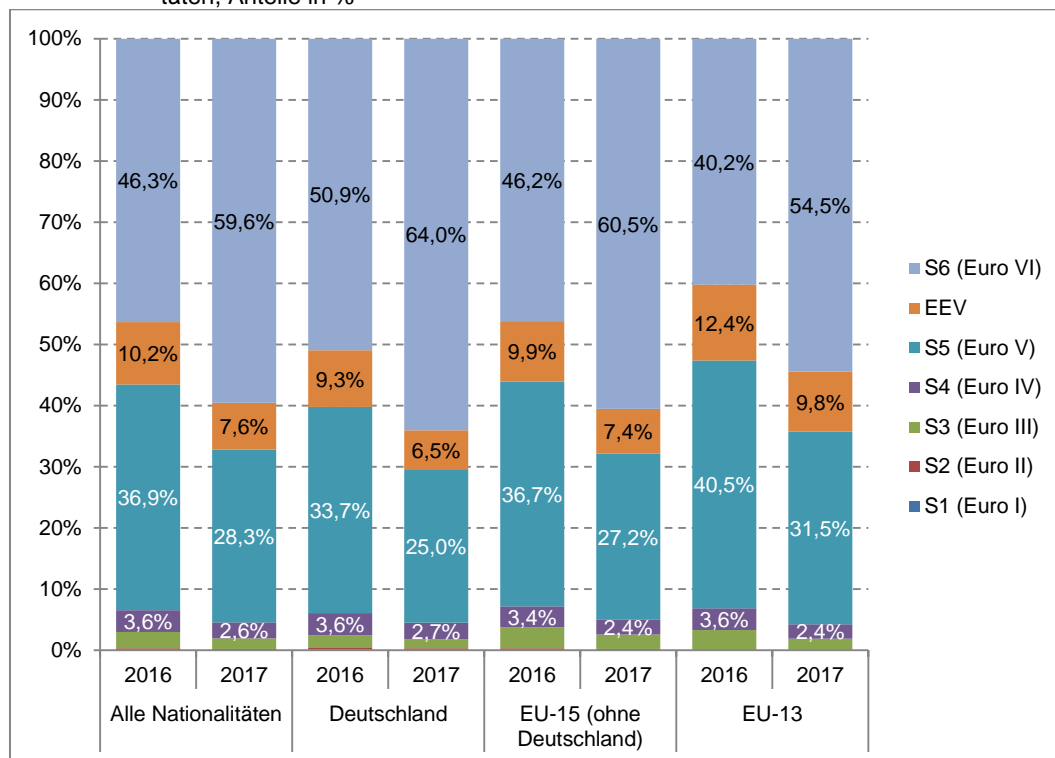
3.1.4 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nahm im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen erhöhte sich im Vergleichszeitraum von rund 46,3 % auf rund 59,6 %. Mithin wurden im Jahr 2017 mehr als die Hälfte aller mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro VI erbracht. Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken (siehe Abbildung 8). Der Anteil der Fahrleistungen von Mautfahrzeugen der Schadstoffklasse EEV ging um 2,6 Prozentpunkte auf rund 7,6 % zurück, jener von Euro V-Fahrzeugen um 8,6 Prozentpunkte auf rund 28,3 %. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro III und Euro IV schrumpfte

Anteile umweltfreundlicherer Lkw wachsen

im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 um 1,9 Prozentpunkte auf rund 4,3 %. Der aufsummierte Anteil von Euro I- und Euro II-Fahrzeugen lag im Jahr 2017 lediglich noch bei rund 0,2 %.

Abbildung 8: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Nationalitäten, Anteile in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine länder- bzw. ländergruppenbezogene Betrachtung veranschaulicht, dass deutsche Euro VI-Fahrzeuge im Jahr 2017 einen überdurchschnittlichen Fahrleistungsanteil in Höhe von rund 64,0 % erreichten. Im Rahmen turnusmäßiger Ersatzinvestitionen wird die Modernisierung des Fuhrparks kontinuierlich vorangetrieben. Nach Informationen des Bundesamtes besteht der Fuhrpark großer deutscher Flottenbetreiber in zunehmendem Maße bereits zu 100 % aus Euro VI-Fahrzeugen. Noch höhere Euro VI-Anteile wiesen im Jahr 2017 Mautfahrzeuge aus Schweden (70,0 %), Spanien (69,1 %), Dänemark (67,9 %), Ungarn (65,6 %), Luxemburg (65,6 %), Tschechien (65,4 %), der Slowakei (64,3 %) und Österreich (64,1 %) auf. Im Jahr 2016 galt dies lediglich für Mautfahrzeuge aus Schweden, Spanien und Dänemark. Die Fahrleistungsanteile von deutschen Fahrzeugen anderer Schadstoffklassen sanken im Vergleichszeitraum. Die Fahrleistungsanteile deutscher EEV-Fahrzeuge gingen um 2,8 Prozentpunkte auf 6,5 % zurück; der Anteil von Fahrzeugen mit Euro V-Einstufung sank um 8,7 Prozentpunkte auf rund 25,0 %. Auf die Schadstoffklassen von Euro I bis Euro IV entfiel im Jahr 2017 lediglich noch ein kumulierter Anteil von rund 4,5 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Inländern. Der Trend zum Einsatz vergleichsweise umweltfreundlicherer Fahrzeuge zeigt sich länder- bzw. ländergruppenübergreifend. Sowohl bei gebietsfremden Mautfahrzeugen aus den alten EU-Staaten (EU-15 ohne Deutschland) als auch aus den jungen Mit-

Entwicklung nach
Fahrzeugherkunft

gliedstaaten (EU-13) erhöhten sich die Euro VI-Anteile im Vergleichszeitraum deutlich: Bei den Gebietsfremden aus den alten EU-Staaten stiegen sie um 14,3 Prozentpunkte auf 60,5 %, bei den Mautfahrzeugen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten gleichsam um 14,3 Prozentpunkte auf 54,5 %. In Bezug auf die anderen Schadstoffklassen glichen sich die alten und jungen EU-Mitgliedstaaten ebenfalls weiter an. Mit kumuliert 4,3 % lag der Anteil von Mautfahrzeugen mit einer Einstufung in die Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV bei den Gebietsfremden aus den jungen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2017 weiterhin niedriger als bei jenen aus den alten EU-Mitgliedstaaten (5,0 %).

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Kosten

Die Gesamtkostenentwicklung im gewerblichen Straßengüterverkehr war im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr tendenziell von einem Anstieg geprägt. Ursächlich waren vor allem höhere Aufwendungen für Löhne und Gehälter sowie Kraftstoffe. Angesichts des anhaltend positiven Konjunkturverlaufs und der hiermit einhergehenden hohen Nachfrage nach Fachkräften kam es im Jahr 2017 zu einer weiteren Verknappung des verfügbaren Fahrpersonals. Dies schlug sich u.a. in dessen höheren Gehaltsforderungen nieder. Gezielte Abwerbungsversuche, insbesondere von Kraftfahrern, nahmen nach Erkenntnissen des Bundesamtes erneut zu. Spiegelbildlich gewannen betriebliche Maßnahmen zur Bindung des eigenen Fahrpersonals an Bedeutung. Nicht selten wurden Lohnerhöhungen gewährt, die über den tariflichen Lohnsteigerungen lagen. Letztgenannte bewegten sich regional zuletzt zwischen 2 % und über 3 %. Weitere Maßnahmen zur Personalbindung und attraktiveren Gestaltung der Arbeitsbedingungen umfassten u.a. die Anhebung von Spesensätzen, die (Wieder-)Einführung von Prämiensystemen sowie die Beteiligung des Fahrpersonals bei der Auswahl bzw. Sicherheits- und Komfortausstattung von Lastkraftfahrzeugen.

Gesamtkosten,
Personalkosten

Erstmals seit vier Jahren stieg im Jahresdurchschnitt das Preisniveau für Dieselmotorkraftstoff. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhten sich für Großverbraucher bei Abnahme von 50 bis 70 hl und Lieferung frei Verbrauchsstelle die durchschnittlichen Einkaufspreise für Dieselmotorkraftstoff im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um rund 8,1 %. Der Güterfernverkehr war hiervon aufgrund des typischerweise höheren Anteils der Kraftstoffan den Gesamtkosten stärker betroffen als der Regional- und Nahverkehr. Betriebswirtschaftliche Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs richteten sich weiterhin auf den zunehmenden Einsatz von Euro VI-Fahrzeugen sowie unterstützenden Fahrerassistenz- und Telematiksystemen, Fahrerschulungen und Anreizsysteme für eine kraftstoffsparende Fahrweise sowie Versuche, Preisschwankungen beim Kraftstoffeinkauf zur Betriebstankstellenbevorratung oder an Tankstellen auszunutzen.

Kraftstoffkosten

Ferner berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes vermehrt von höheren Reifenkosten, u.a. aufgrund eines zunehmenden Einsatzes vergleichsweise teurerer Energiesparreifen. Höhere Aufwendungen wurden des Weiteren im Zusammenhang mit Versicherungsprämien sowie im Zuge der Digitalisierung mit der betrieblichen Hard- und Softwareausstattung, der Datensicherheit und hiermit verbundenen Dienstleistungen genannt.

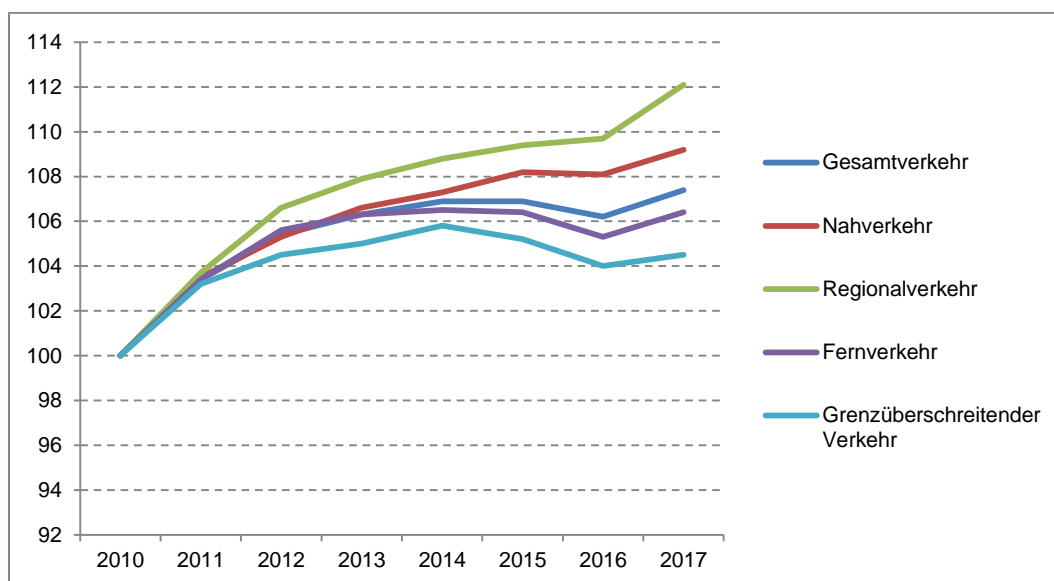
Sonstige Kosten

3.2.2 Beförderungsentgelte

Die Entgelte für Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr stiegen im Jahr 2017 insgesamt moderat. Nach Ausweisungen des Statistischen Bundesamtes legte der Gesamtindex der Erzeugerpreise für den Straßengüterverkehr über alle Verkehrsarten im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 1,1 % zu (siehe Abbildung 9). Auf Jahressicht erfolgten die Anpassungen der Beförderungsentgelte an das gestiegene Kostenniveau kundenabhängig erst zeitverzögert. Während sie zunächst vorrangig bei kleineren und mittelständischen Bestandskunden mit hohen qualitativen, spezialisierten Anforderungsprofilen wirksam wurden, zeigten sie sich bei größeren Auftraggebern, etwa für Stückgut- und Verteilerverkehre, vor dem Hintergrund von Laderaumengpässen teilweise erst im späteren Jahresverlauf. Zum einen nutzten vorwiegend große, konzerngebundene Auftraggeber den verhaltenen Start ins Jahr 2017 vielfach noch zu gesteigerten Ausschreibungsaktivitäten, um Druck auf das Entgeltniveau auszuüben. Im Teilladungssegment resultierte letzterer nach Angaben von Marktakteuren zudem durch den verstärkten Einsatz osteuropäischer Kleintransporter (vorrangig aus Polen). Zum anderen initiierten Transport- und Logistikdienstleister aufgrund der vorherrschenden Rahmenbedingungen Preisverhandlungen ihrerseits in weiten Teilen erst im Herbst 2017. Zum Teil deutlich höhere Preisausschläge nach oben zeigten sich vor dem Hintergrund der anhaltend guten konjunkturellen Entwicklung und zeitweise hoher Nachfrageüberhänge nach Laderaum im Jahresverlauf 2017 am Spotmarkt. Hier mussten gerade Spediteure ohne eigenen Fuhrpark Laderaum zu teils erheblich höheren Beförderungsentgelten einkaufen. Während der Sperrung der Bahnstrecke zwischen Rastatt und Baden-Baden im Sommer 2017 wurde nach Informationen des Bundesamtes ein Gutteil der noch frei verfügbaren Laderaumkapazitäten in Europa für Ersatzverkehre gechartert.

Gesamtentwicklung

Abbildung 9: Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr nach Verkehrsarten
(Jahr 2010 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Überproportionale Zuwächse wies der Erzeugerpreisindex im Jahr 2017 im Regionalverkehr mit 2,2 % aus, die Anstiege im Nah- und Fernverkehr beliefen sich auf jeweils 1,0 %, im grenzüberschreitenden Verkehr auf 0,4 %. Die überproportionalen Preissteigerungen im Regionalverkehr waren u.a. der sehr guten Auftragslage im Segment der Schüttgut- und Bautransporte vor dem Hintergrund anhaltend hoher privater und staatlicher Bauinvestitionen geschuldet. Die hohe Nachfrage nach Beförderungskapazitäten traf dabei örtlich auf ausgeprägte Laderaumengpässe, die nicht allein in der konjunkturellen Entwicklung, sondern auch in strukturellen Marktbereinigungen im Regionalverkehr in den vergangenen Jahren begründet lagen. Die gute Konjunktorentwicklung in Verbindung mit hohen Auslastungsgraden der Güterkraftverkehrsunternehmen ebnete im Fernverkehr ebenfalls den Weg für höhere Beförderungsentgelte. Allerdings wurde der Verhandlungsspielraum, vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr, weiterhin durch den Wettbewerb zu Unternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa limitiert. Dies galt insbesondere im Hinblick auf standardisierte Komplettladungsverkehre.

Überproportionaler Anstieg im Regionalverkehr

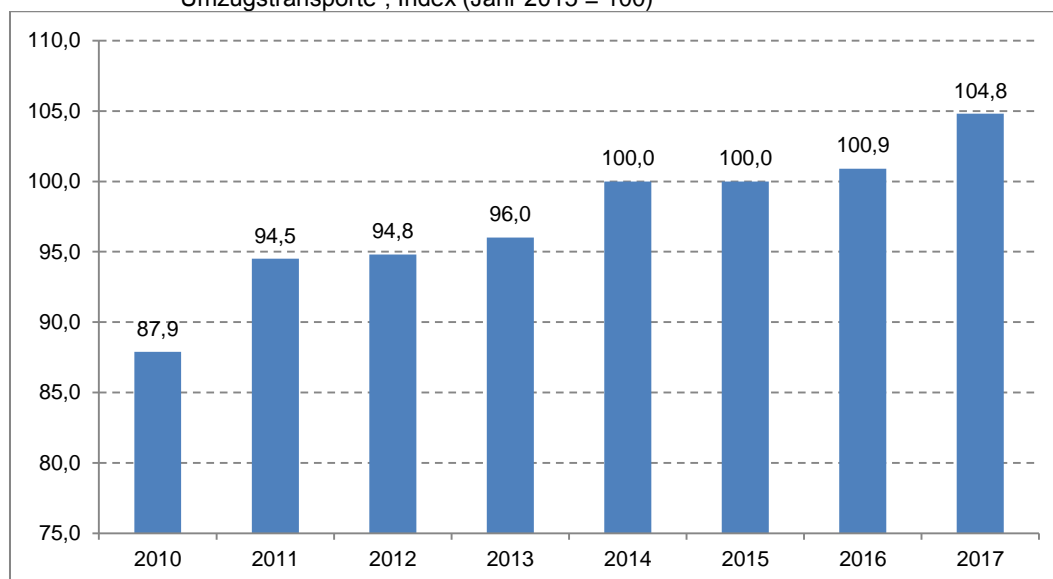
3.2.3 Ertragslage

Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ stiegen im Jahr 2017 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 3,9 % (siehe Abbildung 10). Dies war das höchste Umsatzwachstum seit dem Jahr 2014. Auf Unternehmensebene wurde gegenüber dem Bundesamt vielfach von möglichen höheren Umsatzsteigerungen berichtet, die aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit von Kraffahrern jedoch nicht realisiert werden konnten. Viele Güterkraftverkehrsunternehmen konzentrierten sich nach eigenen Angaben im Jahr 2017

Umsatzentwicklung

auf die Bedienung wichtiger Stammkunden und lehnten andere Aufträge aus Kapazitätsgründen zunehmend ab.

Abbildung 10: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“, Index (Jahr 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

In Kontinuität zu den Vorjahren setzte sich die positive Entwicklung der Ertragslage beim überwiegenden Teil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2017 fort. Auf Jahressicht erwirtschafteten die befragten Unternehmen nach eigenen Angaben im Transportsegment weiterhin zumeist Umsatzrenditen in einer Bandbreite zwischen 1 % und 3 %. Unternehmen, die zu Zeiten ausgeprägter Laderaumengpässe am Markt freie Fuhrparkkapazitäten zu vergleichsweise höheren Beförderungsentgelten einsetzen konnten, nannten auf Jahressicht zum Teil Umsatzrenditen von 5 % und mehr. Nicht wenige Transportunternehmen erzielten innerhalb der genannten Bandbreiten im Vergleich zum Vorjahr moderate Renditesteigerungen. Hierzu trugen betriebswirtschaftliche Maßnahmen zum effizienten Einsatz der eigenen Fuhrparkkapazitäten mit bei. Ebenfalls fortgesetzt haben sich im Jahr 2017 Bestrebungen von Transportdienstleistern, für Direktkunden Lagerhaltung und hochwertige, innovative logistische Dienstleistungen zu erbringen – vorzugsweise in wachstumsorientierten Branchen. In diesen Geschäftsfeldern waren abhängig von Umfang und Ausprägung der Leistungserbringung Umsatzrenditen über 5 % erzielbar. Dienstleister mit einem hohen Logistikanteil zeigten sich in Gesprächen mit dem Bundesamt mit der Entwicklung ihrer Ertragslage daher in der Regel zufrieden – im Gegensatz zu Transportunternehmen, die trotz Gesamtkostensteigerungen keine Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen konnten. Ertragsminderungen verzeichneten darüber hinaus in Teilen Unternehmen, die zu Zeiten expansiver Nachfrage Laderaumkapazitäten am freien Markt vergleichsweise teuer einkaufen mussten, um ihren vertraglichen Leistungsverpflichtungen nachkommen zu können.

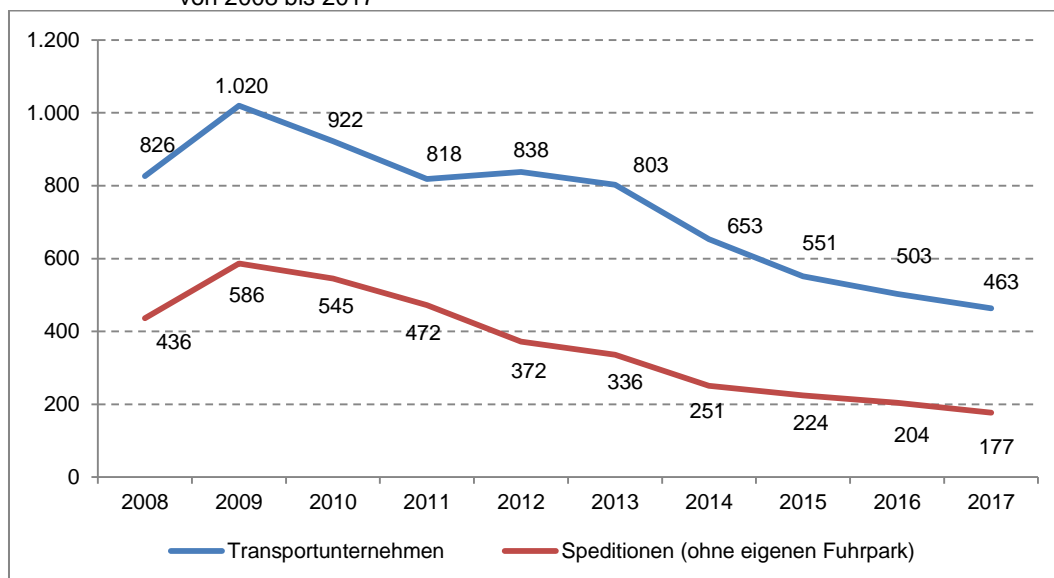
Umsatzrendite

3.2.4 Unternehmensinsolvenzen

Die Insolvenzen im Straßengüterverkehrs- und Speditionsgewerbe gingen im Jahr 2017 weiter zurück. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die Anzahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 8,0 % auf insgesamt 463. Im Wirtschaftszweig „Spedition“ fiel die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vergleichszeitraum sogar um rund 13,2 % auf insgesamt 177 (Abbildung 11). Kumuliert nahm die Anzahl der Insolvenzverfahren im Transport- und Speditionsgewerbe im Vergleichszeitraum damit um rund 9,5 % ab. Neben der anhaltend soliden Wirtschaftsentwicklung, die sich in einer sehr guten Auslastung der Fuhrparkkapazitäten widerspiegelte, trugen hierzu u.a. fortwährende Bemühungen der Unternehmen zur Einsatzoptimierung des Fuhrparks sowie zur Konsolidierung der Kundenstrukturen bei. Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste fiel der prozentuale Rückgang der Insolvenzverfahren wie im Vorjahr mit 3,3 % vergleichsweise geringer aus. Insgesamt belief sich die Zahl der Insolvenzverfahren hier im Jahr 2017 auf 264. Für das Transport- und Logistikgewerbe besonders relevante Wirtschaftszweige wie das Baugewerbe (-10,7 %) oder der Handel (-4,0 %) verzeichneten im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls eine deutliche Abnahme der Insolvenzverfahren. Im Verarbeitenden Gewerbe nahmen letztere gegen den Trend im Vergleichszeitraum um 1,1 % zu.

Insolvenzen

Abbildung 11: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen im Zeitraum von 2008 bis 2017



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Trotz einer leichten Verbesserung gegenüber dem Vorjahr fiel die Insolvenzquote, die sich aus der Anzahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen errechnet, im Jahr 2017 nach Angaben des Verbands der Vereine Creditreform e.V. im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ mit 134 weiterhin mehr als doppelt so hoch aus wie die Gesamtquote über alle Wirtschaftszweige (62). Gleiches gilt für die ebenfalls

Insolvenz- und Risikoquote

vom Verband der Vereine Creditreform e.V. ermittelte Risikoquote, die die Ausfallwahrscheinlichkeit von Krediten von Unternehmen (je 10.000 Unternehmen) anhand verschiedener Kriterien bemisst (u.a. Insolvenzverfahren, Vermögensauskunft). Allerdings hat das Güterkraftverkehrsgewerbe mit Blick auf diese für Kreditgeber wichtige Quote zuletzt deutlich an Boden gutgemacht. So sank die Risikoquote im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ von 341 im Jahr 2016 auf 317 im Jahr 2017, während sie über alle Branchen mit zuletzt 142 im Vergleichszeitraum nahezu unverändert blieb.

3.2.5 Investitionen

Bei den Fahrzeuginvestitionen dominierten im Jahr 2017 weiterhin die Ersatzinvestitionen. Trotz anhaltend günstiger Finanzierungsbedingungen hielt ein Großteil der vom Bundesamt in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen seine Laderaumkapazitäten im Vergleich zum Jahr 2016 bei. Erweiterungsinvestitionen erfolgten vorrangig bei Neugeschäften und einer expandierenden Nachfrage von Bestandskunden. Aufgrund von Laderaumengpässen am freien Markt waren bei einigen mittleren und großen Logistikunternehmen ferner Bestrebungen zu erkennen, einen eigenen Nahverkehrsfuhrpark aufzubauen, um die Bedienung wichtiger Stammkunden sicherzustellen. Als Investitionshemmnis erwies sich insbesondere die zunehmend eingeschränkte Verfügbarkeit von geeignetem Fahrpersonal. Hiervon zeigten sich kleine und mittelständische Transportunternehmen stärker betroffen als große Unternehmen, denen es nach Informationen des Bundesamtes noch eher gelang Fahrpersonal zu rekrutieren. Vermehrt berichteten Transportdienstleister, dass sie aufgrund eines Mangels an Fahrern Teile ihres Fuhrparks zeitweilig nicht einsetzen konnten, beispielsweise bei krankheitsbedingten Ausfällen, oder ihren Fuhrpark gar dauerhaft verkleinerten. Auswirkungen auf die Fahrzeuginvestitionen hatte des Weiteren der fortschreitende Rückzug deutscher Frachtführer aus standardisierten nationalen und internationalen Langstreckenverkehren zu Gunsten eines verstärkten Selbsteintritts im Regionalverkehr mit einem speziell auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittenen Fuhrpark. Insgesamt wurden im Jahr 2017 bundesweit mehr als 42.500 Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t neu zugelassen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang von rund 3 %. Die Anzahl der neu zugelassenen Sattelzugmaschinen stieg im Vergleichszeitraum hingegen um rund 1,7 % auf knapp 37.600. Verbreitet wurden Neufahrzeuge mit der neuesten verfügbaren Generation von Fahrerassistenzsystemen wie Abbiegeassistenten und GPS-Tempomat sowie teils mit Systemlösungen für eine vorausschauende Wartung bestellt.

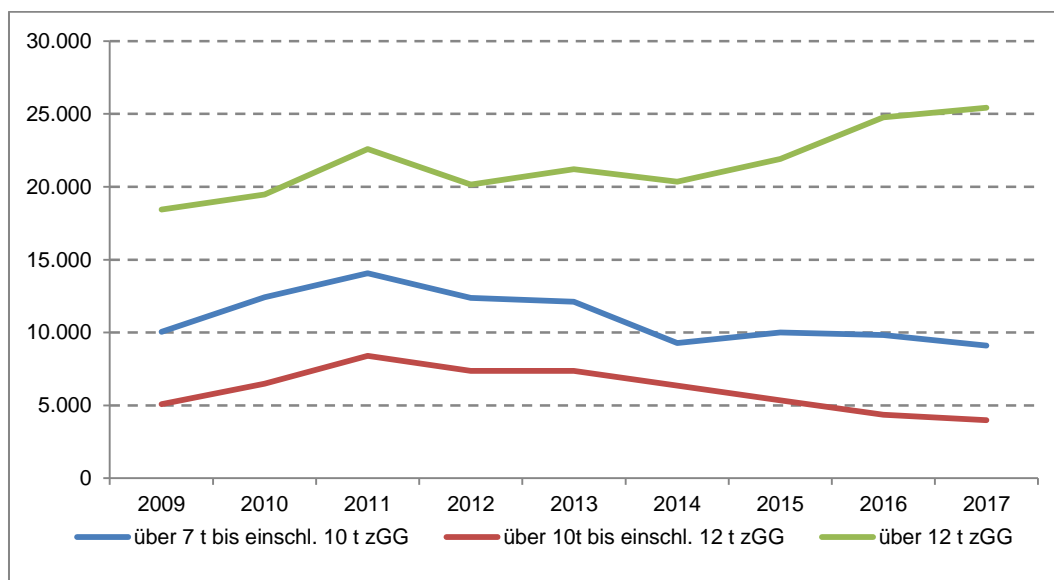
Fahrzeuginvestitionen

Nachdem die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 t im Jahr 2016 mit einem Plus von 13,2 % im Vergleich zum Vorjahr starke Zuwächse verzeichnet hatten, schwächte sich das Wachstum in dieser Gewichtsklasse im Jahr 2017 auf rund 2,7 % ab (siehe hierzu auch Abbildung 12). Den Zunahmen in den höheren Gewichtsklassen standen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr deutliche pro-

(Nicht-) mautpflichtige
Fahrzeuge

zentuale Rückgänge bei den Neuzulassungen von Lastkraftwagen der Gewichtsklassen über 7 t bis einschließlich 10 t zGG (-7,2 %) sowie über 10 t bis einschließlich 12 t zGG (-8,6 %) 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 Güterkraftverkehrsunternehmen weiter an Attraktivität verloren hat. Nach Informationen des Bundesamtes setzen Transportunternehmen für Verteilerverkehre im Nahbereich nunmehr vermehrt größere Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 18,0 t ein, die bei gleicher Mautkostenbelastung eine höhere Nutzlast sowie eine größere Anzahl an Palettenstellplätzen bieten. Zwecks Fuhrparkdiversifizierung und Abrundung des Angebotsportfolios investierten einige Güterkraftverkehrsunternehmen im Hinblick auf Kurier- und Sonderfahrten verstärkt in kleinere Nutzfahrzeuge der Gewichtsklasse von 2,8 bis 3,5 t zGG.

Abbildung 12: Neuzulassungen von Lastkraftwagen ab einer zulässigen Gesamtmasse über 7 Tonnen im Zeitraum von 2009 bis 2017 (ohne Sattelzugmaschinen)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Jenseits des Fuhrparks investierten Transport- und Logistikdienstleister im Zuge der Digitalisierung zunehmend in die Erneuerung und Aufrüstung ihrer Informationstechnik, beispielsweise um sich im Segment des rasant wachsenden Online-Handels für das Fulfillment zu etablieren. Mehrere größere Unternehmen berichteten dem Bundesamt von einer Komplettumstellung ihrer Speditionsoftware, u.a. zur Modernisierung und Vereinheitlichung der Prozesssteuerung in Netzwerken sowie Integration neuer Unternehmen. Ferner war im Bereich der Logistik im Jahr 2017 ein reger, kundenbedarfsgerechter Ausbau von Lagerkapazitäten, Logistikflächen nebst automatisierter Flurfördertechnik und Sicherheitssystemen sowie Umschlagsanlagen zu beobachten. Örtlich, vor allem in einigen Ballungsgebieten, übertraf der nachgefragte Flächenbedarf dabei das Angebot. Deshalb

Weitere Aktivitäten

sahen Logistikdienstleister Investitionen in Logistikimmobilien vielfach als strategisch entscheidende zukunftssichernde Maßnahme an.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Die statistischen Angaben zum Schienengüterverkehr basieren im Folgenden auf der Jahresveröffentlichung des Statistischen Bundesamtes zum Eisenbahnverkehr 2017. Bezüglich der Höhe der ausgewiesenen Mengen- und Leistungsdaten weist die aktuelle Jahresveröffentlichung Abweichungen zu den korrespondierenden Monatsveröffentlichungen der Fachserie (FS 8 R 2) sowie zu den ebenfalls vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Betriebsdaten des Schienenverkehrs (FS 8 R 2.1, aktuell bis 2016 verfügbar) auf.⁴ Ursächlich hierfür sind Unterschiede beim in die jeweilige Erhebung einbezogenen Berichtskreis.⁵ Demnach ist von einer deutlichen Untererfassung des Schienengüterverkehrs in Deutschland in der aktuellen Jahresstatistik auszugehen. Eine nachträgliche Korrektur der veröffentlichten und hier verwendeten sowie ggf. weiterer Jahresdaten zum Schienengüterverkehr ist daher nicht auszuschließen.

Vorbemerkung

Die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung der Güterbahnen in Deutschland verzeichneten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2017 einen deutlichen Rückgang. Im öffentlichen Verkehr in Deutschland wurden demnach insgesamt rund 348,6 Mio. t Güter befördert. Damit blieb das statistisch erfasste Beförderungsaufkommen um 4,1 % bzw. 15,0 Mio. t hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Maßgeblich hierfür waren teils deutliche Rückgänge in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-16,6 % bzw. -6,5 Mio. t), „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ (-9,8 % bzw. -4,2 Mio. t) sowie „Sonstige Produkte“ (-3,3 % bzw. -3,0 Mio. t). Die Verkehrsleistung reduzierte sich im Vergleichszeitraum um insgesamt 3,4 % bzw. 3,9 Mrd. tkm auf rund 112,2 Mrd. tkm. Die deutlichsten Rückgänge verzeichneten diesbezüglich Güter der Abteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ in Höhe von 7,9 % bzw. 0,9 Mrd. tkm.

Mengen- und
Leistungsentwicklung

⁴ Besonders hoch fällt die Diskrepanz zwischen der FS 8 R 2 und der FS 8 R 2.1 aus. Während in FS 8 R 2 für das Jahr 2016 Mengen- und Leistungswerte für den Schienengüterverkehr in Höhe von 363,5 Mio. t bzw. 116,2 Mrd. tkm ausgewiesen werden, belaufen sich die entsprechenden Werte in der FS 8 R 2.1 auf 399,0 Mio. t bzw. 128,3 Mrd. tkm.

⁵ Das Statistische Bundesamt führt hierzu in seiner Jahresveröffentlichung zum Eisenbahnverkehr folgendes aus: „Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass der Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Millionen Tonnenkilometern bzw. 1 Millionen Tonnenkilometern im kombinierten Verkehr erbracht haben). Alle nachgewiesenen Veränderungen beziehen sich damit auch nur auf diesen Berichtskreis. Veränderungen bei transportierten Mengen, Transportleistungen usw. spiegeln daher nicht in jedem Fall die Entwicklung des gesamten Schienengütertransports wieder. Vielmehr können auch Verschiebungen eine Rolle spielen, die zwischen den hier nachgewiesenen größeren Unternehmen und Unternehmen stattfinden, die nicht in die Erhebung einbezogen sind.“ Siehe Statistisches Bundesamt: Eisenbahnverkehr 2017, Fachserie 8 Reihe 2, S. 3, Wiesbaden 2018.

Tabelle 3: Güterverkehr der Eisenbahnen in den Jahren 2016 und 2017 nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderung in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderung in %
	2016	2017		2016	2017	
Binnenverkehr	234,8	226,1	-3,7	57,2	56,1	-2,0
Versand in das Ausland	49,2	46,8	-5,0	22,0	20,9	-5,0
Empfang aus dem Ausland	57,9	55,0	-5,0	22,9	22,1	-3,4
Durchgangsverkehr	21,6	20,7	-4,0	14,1	13,2	-6,3
Insgesamt	363,5	348,6	-4,1	116,2	112,2	-3,4

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Auf allen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich im Schienengüterverkehr im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr Mengen- und Leistungsrückgänge. Vor dem Hintergrund einer anhaltend guten Binnenkonjunktur fielen die prozentualen Mengen- und Leistungsrückgänge bei den nationalen Verkehren in Höhe von 3,7 % bzw. 2,0 % im Vergleich zu den grenzüberschreitenden Verkehren und zum Gesamtverkehr geringer aus (siehe Tabelle 3). Überproportionale Aufkommensrückgänge zeigten sich vor allem im Bereich der Massengüter, vorrangig bei Kohletransporten, die um 14,7 % bzw. 3,7 Mio. t abnahmen. Weiterhin reduzierten sich Beförderungen von flüssigen Mineralölerzeugnissen sowie pharmazeutischen und paracheimischen Erzeugnissen teils deutlich. Größere Aufkommenszuwächse waren hingegen bei Metallen und Metallerzeugnissen sowie Gütern der Abteilung „Sonstige Abfälle, Sekundärrohstoffe“ festzustellen. Die Güterabteilung „Sonstige Produkte“, in der schwerpunktmäßig die im Kombinierten Verkehr transportierten Güter zusammengefasst werden, wies im Vergleichszeitraum ein rückläufiges Güteraufkommen bei einer gleichzeitigen leichten Zunahme der Verkehrsleistung auf.

Binnenverkehr

Beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand zeigten sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr jeweils Rückgänge bei der Aufkommensmenge in Höhe von 5,0 %. Absolut entsprach dies Abnahmen um rund 2,5 bzw. 2,9 Mio. t. Die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand sank im Vergleichszeitraum gleichsam um 5,0 % bzw. 1,1 Mrd. tkm, im grenzüberschreitenden Empfang um 3,4 % bzw. 0,8 Mrd. tkm. Mit Mengen- und Leistungsrückgängen von 4,0 % bzw. 6,3 % verfehlte der Durchgangsverkehr im Jahr 2017 sein Vorjahresergebnis ebenfalls deutlich. Die drei Hauptverkehrsrelationen verzeichneten allesamt Rückgänge im Kombinierten Verkehr. Maßgeblich für die Rückgänge im grenzüberschreitenden Versand waren zudem Entwicklungen bei den flüssigen Mineralölerzeugnissen und den Erzeugnissen der Automobileindustrie. Beim grenzüberschreitenden Empfang sowie im Durchgangsverkehr verzeichneten beide Güterabteilungen hingegen eine positive Entwicklung. Deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge ließen sich beim grenzüberschreitenden Empfang indes beim Transport von Kohle und in der Güterabteilung „Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf“ feststellen. Im Durchgangsverkehr nahmen Beförderungen von Nahrungs- und Genussmitteln überproportional ab.

Grenzüberschreitende Verkehre

Insgesamt wurden im Wechselverkehr zwischen Deutschland und dem Ausland im Jahr 2017 rund 101,7 Mio. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2016 entsprach dies einem Rückgang um rund 5,4 Mio. t bzw. 5,0 %. Deutliche Aufkommensrückgänge verzeichneten die Verkehre mit der Schweiz. In Richtung Schweiz beliefen sich diese auf rund 17,7 % bzw. 1,0 Mio. t, in der Gegenrichtung auf rund 9,4 % bzw. 0,2 Mio. t. Die Schienengüterverkehre von Deutschland nach Italien nahmen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 % bzw. 0,4 Mio. t ab, während sie von Italien nach Deutschland um 1,8 % bzw. 0,2 Mio. t zulegten. Mit einem Minus von 2,0 Mio. t bzw. 10,9 % waren die größten absoluten Aufkommensrückgänge im Jahr 2017 bei Verkehren von den Niederlanden nach Deutschland zu verzeichnen, vorrangig aufgrund einer Abnahme der Seehafen-Hinterlandverkehre Amsterdams und Rotterdams. Ebenfalls rückläufig zeigte sich laut Verkehrsstatistik die Aufkommensentwicklung im Wechselverkehr mit den skandinavischen Ländern. Verkehre vom belgischen Hafenstandort Antwerpen nach Deutschland verbuchten – im Gegensatz zum gesamten Wechselverkehr zwischen Belgien und Deutschland – Zuwächse. Aufkommenssteigerungen ließen sich im Jahr 2017 ferner bei Verkehren mit mehreren jungen EU-Mitgliedstaaten sowie mit Spanien feststellen. Allerdings bewegten sich diese in absoluten Größen auf einem eher geringen Niveau.

Wechselverkehr
nach Staaten

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Nachdem der Schienengüterverkehr im Jahr 2016 weitgehend von nennenswerten externen Einflüssen verschont geblieben war, wurde das Güteraufkommen im Jahr 2017 von verschiedenen Faktoren negativ beeinflusst. Neben der mehrwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt zählten hierzu die Folgen mehrerer Sturmtiefs, die Wiederaufnahme von Grenzkontrollen sowie weitere Einflussfaktoren, die überwiegend zu unplanmäßigen Betriebseinschränkungen auf Seiten der Eisenbahnen führten. Zusätzliche Einschränkungen ergaben sich aufgrund einer insgesamt hohen Bautätigkeit vor allem im nationalen Schienennetz. Aufgrund knapper personeller Ressourcen fehlten Eisenbahnverkehrsunternehmen in diesem Zusammenhang häufig die Möglichkeiten, um auf resultierende Umwegverkehre entsprechend reagieren zu können. Die genannten Einflussfaktoren wirkten sich teils deutlich negativ auf die Qualität der angebotenen Schienenverkehrsleistungen aus, insbesondere hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Mehrfach berichteten Marktteilnehmer von Vertrauensverlusten in den Schienengüterverkehr, speziell in den Kombinierten Verkehr.

Rahmenbedingungen

Vor dem Hintergrund eines soliden Wirtschaftswachstums in Deutschland berichteten im Jahr 2017 branchenabhängig dennoch lediglich einzelne Marktteilnehmer gegenüber dem Bundesamt über eine stagnierende bzw. rückläufige Aufkommens- und Leistungsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Betroffen hiervon war u.a. der Marktführer.⁶ Die Mehrzahl der in Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verbuchte

Marktanteile

⁶ Siehe hierzu Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2017, Berlin 2018.

nach eigenen Angaben im Jahr 2017 hingegen Aufkommens- bzw. Leistungssteigerungen. Diese ergaben sich vorrangig aus konjunkturellen Nachfragezuwächsen sowie Neuverkehren, die zuvor vom Marktführer erbracht wurden. Nach Informationen des Bundesamtes dürfte es im Jahr 2017 daher insgesamt zu weiteren Marktanteilsverlusten der DB Cargo AG an nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen gekommen sein. Intensiv war der intramodale Wettbewerb weiterhin in Segmenten, in denen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend einfache Traktionsleistungen erbracht werden mussten. Jenseits dessen wurde die intramodale Wettbewerbssituation vor dem Hintergrund einer vielfach guten Auftragslage von Marktteilnehmern als moderat beschrieben. Insbesondere im Zusammenhang mit den betrieblichen Einschränkungen auf der Rheintalstrecke sowie bei den Bestrebungen zur Schaffung verbesserter intermodaler Wettbewerbsbedingungen wurde von Eisenbahnverkehrsunternehmen eher von einem kooperativen Miteinander berichtet.

Mit zunehmender Dauer der Streckensperrung bei Rastatt wurden nach Aussagen von Marktteilnehmern größere Beförderungsmengen von der Schiene auf die Straße verlagert. Schwerpunktmäßig betroffen waren alpenquerende Verkehre durch die Schweiz bzw. Wechselverkehre mit der Schweiz. Marktteilnehmer berichteten in der Folge von einem Vertrauensverlust der Auftraggeber in schienengebundene Transporte, der sich insbesondere bei zeitkritischen Verkehren zeige. Dennoch mehrten sich nach Angaben von Marktteilnehmern gegen Ende des Jahres 2017 wieder die Anfragen potentieller Auftraggeber, die sich mit Blick auf hohe Auslastungsgrade im Straßengüterverkehr Kapazitäten auf der Schiene, vor allem im Kombinierten Verkehr, sichern wollten. Messen lassen muss sich der Schienengüterverkehr dabei regelmäßig an den Angeboten des Straßengüterverkehrs. Weiterhin Anlass zu Kritik geben daher aus Sicht des Eisenbahngewerbes uneinheitliche Rahmenbedingungen und hieraus resultierende Kostenvorteile des Straßengüterverkehrs gegenüber der Schiene. Positiv bewertet werden hingegen die verstärkten Bestrebungen staatlicherseits, die Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs weiter zu verbessern, beispielsweise im Rahmen des Masterplans Schienengüterverkehr.

Intermodaler Wettbewerb

Als Kostentreiber erwies sich im Jahr 2017 für die Eisenbahnverkehrsunternehmen vor allem die Personalkostenentwicklung. Angesichts bestehender Fachkräfteengpässe, insbesondere bei Lokführern, standen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Personalgewinnung segmentübergreifend verstärkt zueinander in Wettbewerb. Um bestehendes Personal weiterhin an das Unternehmen zu binden, waren in der Regel Zugeständnisse bei den Löhnen notwendig. Gleichzeitig verwiesen Marktteilnehmer auf steigende Aufwendungen für die Personalgewinnung sowohl im Bereich der Leiharbeit als auch bei der Rekrutierung neuer Mitarbeiter. Die Kosten für die Infrastrukturnutzung, die Fahrzeugbeschaffung bzw. -wartung sowie den Energieverbrauch verhielten sich für die EVU weitgehend konstant bis leicht ansteigend und konnten überwiegend durch bestehende Gleit-

Kostenentwicklung

preisvereinbarungen aufgefangen werden. In Abhängigkeit von den durchgeführten Verkehren und dem geographischen Tätigkeitsgebiet ergaben sich für betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen teils deutlichere Kostensteigerungen in den Bereichen Fahrpersonal, Fahrzeuge und Infrastruktur infolge von Umwegverkehren, insbesondere aufgrund baustellenbedingter Einschränkungen. Vor dem Hintergrund einer guten Auftragslage war es mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben möglich, ihre Betriebsabläufe zu optimieren und zu verzeichnende Kostensteigerungen hierdurch teilweise auszugleichen. Eine Optimierung der Betriebsabläufe wurde in Teilen zudem über gezielte Investitionen in die Fuhrparks (Hybridloks etc.) sowie die Digitalisierung von Geschäftsprozessen erreicht.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhten sich die Entgelte im Schienengüterverkehr im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 segmentübergreifend um durchschnittlich rund 0,3 %. Dies entsprach annähernd dem prozentualen Anstieg des Vorjahres (siehe Tabelle 4). Nach Informationen des Bundesamtes waren die Verhandlungsspielräume bei kurzfristigen Verkehren etwas größer als bei längerfristigen Vereinbarungen. Angesichts der moderaten Entgeltentwicklung im Straßengüterverkehr war es den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2017 lediglich in Einzelfällen möglich, deutlichere Entgelterhöhungen durchzusetzen. Inwieweit Eisenbahnverkehrsunternehmen von der seitens der Bundesregierung für das Jahr 2018 in Aussicht gestellten Trassenpreisabsenkung finanziell profitieren werden, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehen, zumal sich nach deren Verkündung nach Informationen des Bundesamtes bereits zahlreiche Auftraggeber bei ihren Schienengüterverkehrsdienstleistern nach hieraus resultierenden Preisnachlässen erkundigt haben.

Entgeltsituation

Tabelle 4: Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr in den Jahren 2010 bis 2017 nach Segmenten (Index 2010 = 100)

Jahr	Gesamtindex	darunter:	
		Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehre
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
2017	113,2	114,3	110,3

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Gesprächspartner des Bundesamtes berichteten im Jahr 2017 weiterhin über eine allgemein gute Verfügbarkeit des rollenden Materials, teils in Verbindung mit vergleichsweise günstigen Kauf- bzw. Mietkonditionen. Das Investitionsumfeld wurde ebenfalls als grund-

Lokomotiven und Waggons

sätzlich gut beschrieben. Gleichwohl tätigten Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2017 überwiegend Ersatzinvestitionen. Begründet wurde dies vor allem mit den niedrigen Margen im Schienengüterverkehr und der geringen Verfügbarkeit von Lokführern, die zusätzliche bzw. langfristige Investitionen häufig als risikoreich erscheinen ließen. Ein Investitionsschwerpunkt lag nach Unternehmensangaben im Jahr 2017 auf der Beschaffung von Hybridloks für die letzte Meile. Zielsetzung ist hierbei die Vorhaltung möglichst flexibel einsetzbarer Lokomotiven. Sowohl bei Lokomotiven als auch Waggons lassen sich zunehmend innovative, auf die jeweiligen Bedürfnisse der Nutzer ausgerichtete Fahrzeugkonzepte beobachten. Weiteren Einzug in die Waggonflotten bzw. das hiermit verbundene Wartungs- und Instandhaltungsmanagement hielt im Jahr 2017 die Digitalisierung.

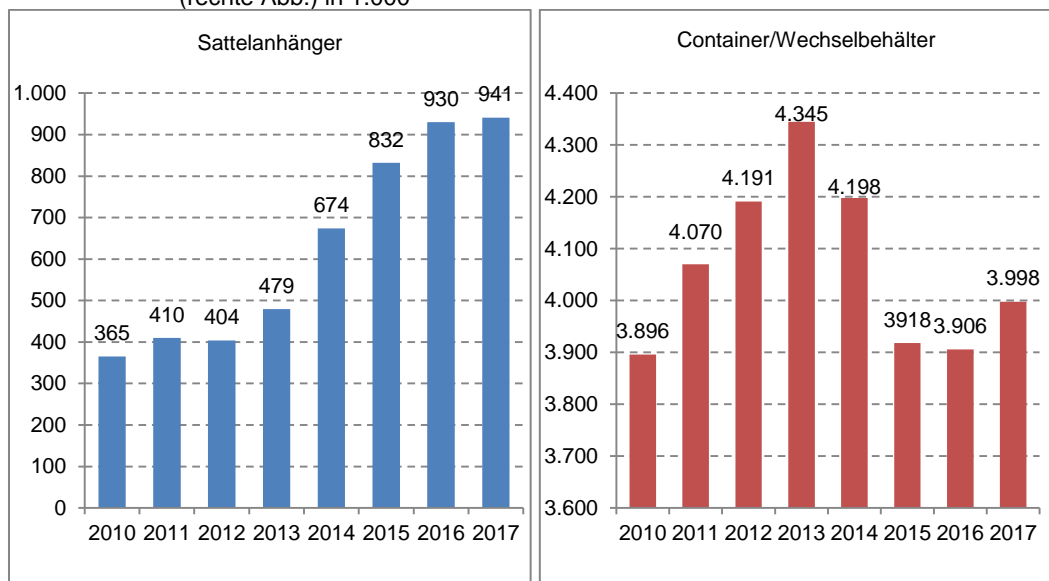
4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

Nach dem Wachstum der Vorjahre verzeichnete der unbegleitete Kombinierte Verkehr nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr Rückgänge der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung in Höhe von jeweils 4,3 %. Lediglich bei der Anzahl der insgesamt beförderten Ladeeinheiten war ein Plus von 2,1 % zu verzeichnen.⁷ Dieses zeigte sich sowohl bei Containern bzw. Wechselcontainern als auch bei Sattelanhängern. So stieg die Anzahl beförderter Sattelanhänger im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 % auf rund 941.000 Einheiten, die Anzahl der Container bzw. Wechselbehälter um 2,4 % auf rund 4,0 Mio. Einheiten (siehe Abbildung 13). Im begleiteten Kombinierten Verkehr wurden im Jahr 2017 – wie im Vorjahr – rund 97.000 Lkw bzw. Sattelzüge befördert. Standortbedingt blieb die einzig verbliebene RoLa-Verbindung von bzw. nach Deutschland von den Folgen der Rheintalsperrung weitgehend verschont.

Gesamtentwicklung

⁷ Europaweit ließ sich hingegen eine anhaltend positive Entwicklung in Bezug auf alle drei genannten Größen feststellen. Siehe hierzu Verband der Operateure und Terminals des kombinierten Verkehrs (UIRR): 2017: A robust year for Combined Transport. Pressemitteilung vom 24.05.2018.

Abbildung 13: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2010 bis 2017 jährlich transportierten Sattelanhänger (linke Abb.) und Container/Wechselbehälter (rechte Abb.) in 1.000



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr belief sich im Jahr 2017 auf insgesamt knapp 6,1 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Dies bedeutete eine Zunahme im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,4 % (siehe Tabelle 5). Maßgebend für diesen Anstieg waren die Binnenverkehre, die um rund 5,3 % zulegten, und der grenzüberschreitende Versand, der um rund 1,2 % wuchs. Die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung nahmen im Vergleichszeitraum insgesamt um 4,7 % bzw. 4,4 % ab und blieben damit deutlich hinter den Vorjahresergebnissen zurück. Die rückläufige Entwicklung beider Größen zeigte sich auf allen Hauptverkehrsrelationen.

Container und Wechselbehälter (TEU)

Tabelle 5: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2017 gegenüber dem Jahr 2016

Verkehrsrelation	TEU (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	Jahr		Δ in %	Jahr		Δ in %	Jahr		Δ in %
	2016	2017		2016	2017		2016	2017	
Binnenverkehr	3.088	3.252	5,3	30,1	28,1	-6,7	15,1	14,7	-2,9
Grenzüberschreitend*	2.212	2.201	-0,5	26,1	25,5	-2,3	11,9	11,4	-4,2
darunter Versand	1.096	1.109	1,2	14,1	13,6	-3,2	6,3	6,0	-5,5
darunter Empfang	1.116	1.092	-2,1	12,0	11,9	-0,4	5,6	5,4	-2,2
Durchgangsverkehr	622	611	-1,7	8,2	7,6	-6,2	4,9	4,4	-9,9
Insgesamt	5.921	6.065	2,4	64,3	61,3	-4,7	32,0	30,6	-4,4

* Summe bzw. prozentuale Veränderung der gerundeten Werte.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nachdem Beförderungen von Sattelanhängern in den zurückliegenden Jahren regelmäßig zweistellige prozentuale Wachstumsraten verzeichneten, wies die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Sattelanhänger im Jahr 2017 mit einem

Sattelanhänger

Plus von 1,2 % im Vergleich zum Vorjahr nur noch eine vergleichsweise geringe Zunahme auf (siehe Tabelle 6). Zuwächsen im grenzüberschreitenden Verkehr und im Binnenverkehr standen dabei Rückgänge im Durchgangsverkehr gegenüber. Die Mehrzahl der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen berichtete über eine anhaltend hohe Nachfrage vor allem großer Speditionen nach Beförderungsangeboten im Kombinierten Verkehr mit Sattelanhängern. Verstärkt kämen dabei auch Sattelanhänger mit Kühlaggregaten im Rahmen von temperaturgeführten Transporten zum Einsatz. Trotz der erneuten Zunahme der beförderten Einheiten, zeigten sich im Jahr 2017 erstmalig seit dem Jahr 2012 Abnahmen in Bezug auf die mit Sattelanhängern insgesamt beförderte Aufkommensmenge (-3,8 %) und die erzielte Verkehrsleistung (-4,1 %). Ursächlich waren die im Vergleich zum Jahr 2016 rückläufigen Entwicklungen bei den Wechsel- und Durchgangsverkehren. Im Binnenverkehr waren im Vergleichszeitraum hingegen Mengen- und Leistungssteigerungen zu verzeichnen.

Tabelle 6: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2017 gegenüber dem Jahr 2016

Hauptverkehrsverbindung	Einheiten (1.000)			Aufkommen (1.000. t)			Leistung (Mio. tkm)		
	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in	Jahr		Δ in
	2016	2017	%	2016	2017	%	2016	2017	%
Binnenverkehr	82	92	12,4	2.370	2.663	12,3	1.289	1.387	7,6
Grenzüberschreitend	556	569	2,3	14.833	14.033	-5,4	8.692	8.308	-4,4
darunter Versand	281	283	0,6	7.894	7.413	-6,1	4.598	4.391	-4,5
darunter Empfang	275	286	4,0	6.939	6.620	-4,6	4.094	3.917	-4,3
Durchgangsverkehr	292	280	-4,1	7.030	6.620	-5,8	4.574	4.266	-6,7
Insgesamt	930	941	1,2	24.333	23.316	-3,8	14.555	13.961	-4,1

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Situation in den Terminals war im Jahr 2017 aus unterschiedlichen Gründen angespannt. Ursächlich war vorrangig die Unpünktlichkeit einer hohen Anzahl von Zügen. Neben baustellenbedingten Verspätungen sorgten beispielsweise die im alpenquerenden Verkehr über Österreich verstärkt durchgeführten Grenzkontrollen für Verzögerungen im Betriebsablauf. Aufgrund zwischenzeitlich erforderlicher Schließungen, beispielsweise im Zuge von durchziehenden Sturmtiefs, mussten Terminals zudem ihre Abläufe nicht selten an die Reihenfolge ankommender Züge anpassen. Hierdurch wurden regelmäßig zusätzliche Abstimmungsprozesse mit Unternehmen der vor- bzw. nachgelagerten Straßentransporte notwendig. Erneut wurde ferner von Herausforderungen berichtet, die im Zusammenhang mit der weiterhin anhaltenden Zunahme nicht-stapelbarer Sattelanhänger im Kombinierten Verkehr stehen. Zur Verbesserung der Situation setzen Marktteilnehmer auf eine weitere Automatisierung von Abläufen sowie eine stetige Verbesserung des Informationsaustauschs sämtlicher an der Transportkette beteiligter Akteure.

Terminalsituation

Unter dem Einfluss der genannten Faktoren entwickelte sich das Sendungsaufkommen der beiden europaweit größten Anbieter kontinentaler Verkehre im Jahr 2017 uneinheit-

Kontinentaler
Kombinierter Verkehr

lich. Während Kombiverkehr im Vergleich zum Jahr 2016 insgesamt einen leichten Rückgang bei den beförderten Einheiten verzeichnete, legte die HUPAC-Gruppe leicht zu.⁸ Die wohl bedeutendsten Auswirkungen zeigten sich für die Marktteilnehmer in Folge der mehrwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke. Hiervon betroffen waren in erster Linie die alpenquerenden Kombinierten Verkehre. Positiv entwickelte sich hingegen das Sendungsaufkommen innerhalb Deutschlands. Die teils nur regional bzw. auf einzelnen Korridoren zu verzeichnenden Störungen nahmen, u.a. aufgrund eines höheren Ressourcenbedarfs, nicht selten Einfluss auf die Planbarkeit des gesamten Leistungsangebots. So wurden ursprünglich zur Ausweitung des Verkehrsangebotes vorgesehene Kapazitäten fallweise zur Aufrechterhaltung bestehender Angebote benötigt. Aufgrund der anhaltenden Nachfrage nach Leistungen im kontinentalen Kombinierten Verkehr sowie neuer Geschäftsfelder zeigten sich die Marktteilnehmer mit Blick auf die im Jahr 2018 zu erwartenden Entwicklungen optimistisch. Mit der Übernahme der ERS Railways BV im Mai 2018 stärkte die HUPAC-Gruppe zusätzlich ihr Engagement im Bereich des maritimen Kombinierten Verkehrs, insbesondere bei Verkehren mit den deutschen Seehäfen.⁹

Im maritimen Kombinierten Verkehr nahm die Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 % auf rund 4,0 Mio. Einheiten zu (siehe Tabelle 7). Eine positive Entwicklung zeigte sich dabei vor allem bei den nationalen Seehafen-Hinterlandverkehren, die im Vergleichszeitraum um 2,8 % zulegten. Mit einem Plus von 4,8 % verzeichneten insbesondere die Verkehre in Richtung der deutschen Seehäfen deutliche Steigerungen. In der Gegenrichtung wuchs das Aufkommen mit 0,7 % lediglich unterproportional. Beim grenzüberschreitenden Verkehr zwischen deutschen Seehäfen und Start- bzw. Zielorten im Ausland zeigte sich mit einem Plus von 4,4 % hingegen ein deutlicheres Wachstum in Richtung des Hinterlandes, während die zum Seehafen gerichteten Verkehre um 2,2 % abnahmen. Verkehre zwischen den ARA-Häfen und Regionen in Deutschland verloren leicht an Sendungsaufkommen (-0,8 %); Durchgangsverkehre in und aus Richtung der ARA-Häfen, die stark von der mehrwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke betroffen waren, verzeichneten zweistellige prozentuale Rückgänge, die sich kumuliert auf rund 24,6 % beliefen. In besonderem Maße beeinflusst wurden die maritimen Verkehre im Jahr 2017 des Weiteren durch die Häufung von Extremwetterereignissen, insbesondere durch Sturmtiefs, während derer sowohl die Umschlagsaktivitäten als auch die Hinterlandverkehre vorübergehend eingestellt werden mussten.

Maritimer Kombiniertes
Verkehr

⁸ Siehe hierzu Hupac Intermodal SA: Verkehrswachstum trotz Rastatt-Sperre, Pressemitteilung vom 01.02.2018.

⁹ Siehe hierzu Hupac Intermodal SA: Hupac wird ERS Railways übernehmen, um ihre Position im maritimen Hinterlandverkehr zu stärken, Pressemitteilung vom 02.05.2018.

Tabelle 7: Im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierte Ladeeinheiten in den Jahren 2016 und 2017 nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindungen	Anzahl (in 1.000 TEU)		Veränderungen 17/16	
	2016	2017	in %	Absolut
Binnenverkehr	2.450,5	2.520,8	2,8	70,3
Deutsche Seehäfen → Deutsche Regionen	1.235,9	1.244,8	0,7	8,9
Deutsche Regionen → Deutsche Seehäfen	1.214,6	1.276,0	4,8	61,5
Grenzüberschreitender Verkehr	1.269,5	1.276,5	0,5	7,0
darunter mit deutschen Seehäfen	835,5	846,2	1,3	10,7
Deutsche Seehäfen → Ausländische Regionen	420,8	440,4	4,4	19,6
Ausländische Regionen → Deutsche Seehäfen	414,7	405,8	-2,2	-8,9
darunter mit ARA-Seehäfen	434,0	430,4	-0,8	-3,6
ARA-Seehäfen → Deutsche Regionen	221,1	220,3	-0,4	-0,9
Deutsche Regionen → ARA-Seehäfen	212,4	210,1	-1,1	-2,3
Durchgangsverkehr	252,8	202,9	-24,6	-49,9
ARA-Seehäfen → Ausländische Regionen	133,8	106,4	-25,7	-27,3
Ausländische Regionen → ARA-Seehäfen	119,1	96,5	-23,4	-22,6
Insgesamt	3.972,8	4.000,2	0,7	27,4
Deutsche Seehäfen	3.286,0	3.366,9	2,4	80,9
ARA-Seehäfen	686,8	633,3	-8,4	-53,5

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung

Als bedeutender Wachstumsmarkt wurden von Marktteilnehmern erneut die schienengebundenen Landverkehre zwischen Europa und Asien herausgestellt. Hier zeigten sich im Jahr 2017 zahlreiche neue Angebote und eine Steigerung der Abfahrtsfrequenzen bei bereits etablierten Angeboten. Durch eine weitere Qualitätsverbesserung der angebotenen Leistungen, die Erhöhung der Transportgeschwindigkeit sowie einen im Vergleich zur früheren Abwicklung vereinfachten Zugang wurde im Jahr 2017 weiteres Interesse bei potentiellen Nutzern geweckt, das sich in den Anfragen der Dienstleister entsprechend widerspiegelte.

Asienverkehre

Angesichts der anhaltend guten Nachfrage und einer zunehmenden öffentlichen Wahrnehmung bezeichneten Gesprächspartner des Bundesamtes die letztjährige und die aktuelle Situation im Schienengüterverkehr bzw. im Kombinierten Verkehr als grundsätzlich positiv. Zur positiven Grundstimmung trägt nicht zuletzt der im Jahr 2017 gemeinsam von Gewerbe und Politik erarbeitete Masterplan Schienengüterverkehr bei. Durch die Umsetzung der darin aufgeführten Maßnahmen erwarten sich Unternehmen eine Verbesserung der Wettbewerbssituation bzw. eine Lösung aktueller Problemfelder. Aktuell lassen sich zahlreiche Aktivitäten bzw. Projekte zur Verbesserung bzw. Vereinfachung einer Nutzung des Schienengüterverkehrs bzw. des Kombinierten Verkehrs beobachten.

Positive Grundstimmung

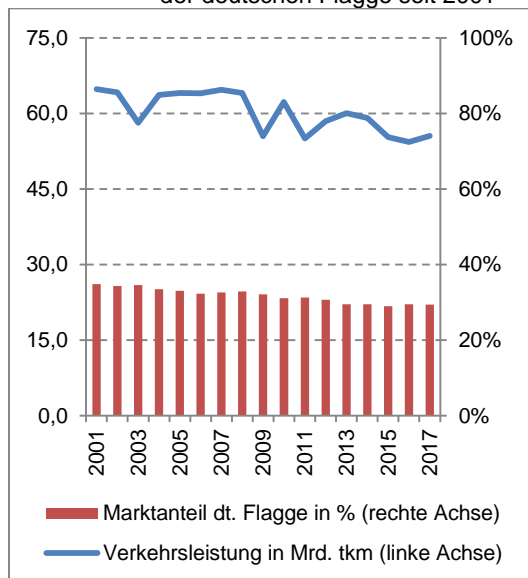
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verzeichnete im Jahr 2017 einen Aufschwung sowohl bei der Verkehrsleistung als auch bei der Beförderungsmenge. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg die Beförderungsleistung im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf rund 55,5 Mrd. tkm und die transportierte Gütermenge um 0,6 % auf rund 222,7 Mio. t. Ursächlich für die positive Entwicklung waren primär der Anstieg von Verkehren ins Ausland sowie des Durchgangsverkehrs. Erzielt wurde das gute Ergebnis trotz zeitweiliger ungünstiger Wasserstände durch Niedrig- oder Hochwassersituationen. Obgleich das Wachstum wesentlich von gebietsfremden Schiffen getragen wurde, registrierte die deutsche Binnenschiffsflotte ebenfalls Zuwächse. Die Verkehrsleistung von Schiffen unter deutscher Flagge betrug im Jahr 2017 rund 16,3 Mrd. tkm – ein Plus von 1,8 % im Vergleich zum Jahr 2016. Die Beförderungsmenge der deutschen Flotte stieg im Vergleichszeitraum um 0,3 % auf rund 66,6 Mio. t. Ähnlich wie im Vorjahr betrug der Marktanteil der deutschen Flotte auf nationalen Wasserstraßen im Jahr 2017 gemessen an der Verkehrsleistung rund 29,4 %, an der Tonnage rund 29,9 % (siehe Abbildung 14).

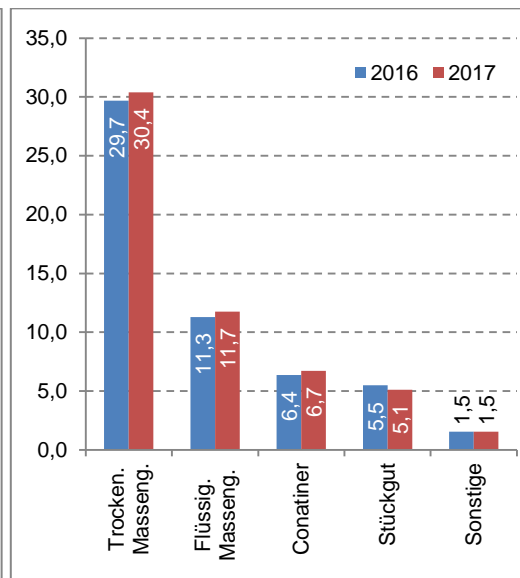
Mengen- und Verkehrsleistungsanstieg

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



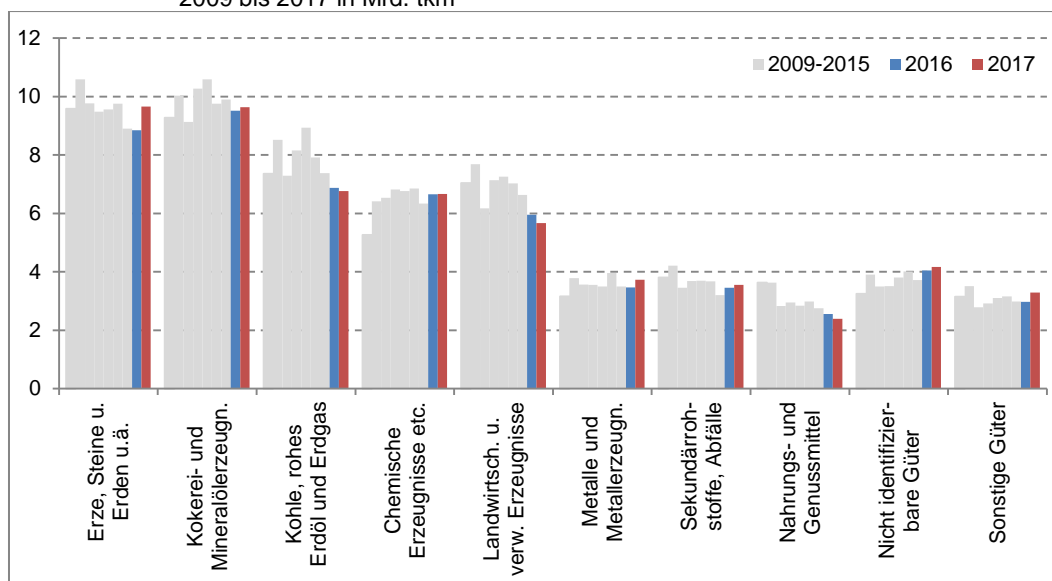
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Zunahme der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt resultierte überwiegend aus Zuwächsen der transportierten Massengüter. Rund 76 % der Verkehrsleistung in der gewerblichen Binnenschifffahrt wurde im Jahr 2017 mit Massenguttransporten erzielt. Die Transportleistung von trockenen Massengütern stieg zuletzt um rund 2,4 %, von flüssigen Massengütern sogar um rund 4,1 % (siehe Abbildung 15). Weiterhin wachsend entwickel-

Entwicklung nach Ladungsarten

te sich der Containertransport auf deutschen Wasserstraßen. Mit einer Transportleistung von rund 6,7 Mrd. tkm fiel das Ergebnis der Containerschifffahrt im Jahr 2017 um 5,7 % höher aus als im Vorjahr. Dennoch war ihr Anteil an der Gesamtleistung mit rund 12,1 % im Jahr 2017 noch verhältnismäßig gering. Wachstumshemmend wirkte das Stückgutsegment. Im Jahr 2017 sank die Verkehrsleistung im Stückgutbereich um rund 6,5 % auf insgesamt 5,1 Mrd. tkm. Im Jahr 2013 betrug dieser Wert noch knapp 6,2 Mrd. tkm, seitdem nahm er stetig ab. Bei den Güterarten erzielten Erze, Steine und Erden im Jahr 2017 mit einem Plus von rund 0,8 Mrd. tkm bzw. 9,1 % sowohl absolut als auch relativ den höchsten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr (siehe Abbildung 16). Nach einer vorübergehenden Abschwächung im Jahr 2015 legte die Verkehrsleistung von chemischen Erzeugnissen in der Folge wieder zu. Im Zuge der Energiewende und des in diesem Zusammenhang mittelfristig geplanten Kohleausstiegs ist ein rückläufiger Trend bei den Kohletransporten auf deutschen Wasserstraßen zu beobachten. Seit dem Jahr 2013 reduzierte sich die Verkehrsleistung der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ um rund 2,2 Mrd. tkm auf insgesamt 6,7 Mrd. tkm im Jahr 2017. Ferner ging im Jahr 2017 die Transportleistung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen um rund 4,8 % und von Nahrungs- und Genussmitteln um rund 6,4 % im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Abbildung 16: Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2009 bis 2017 in Mrd. tkm



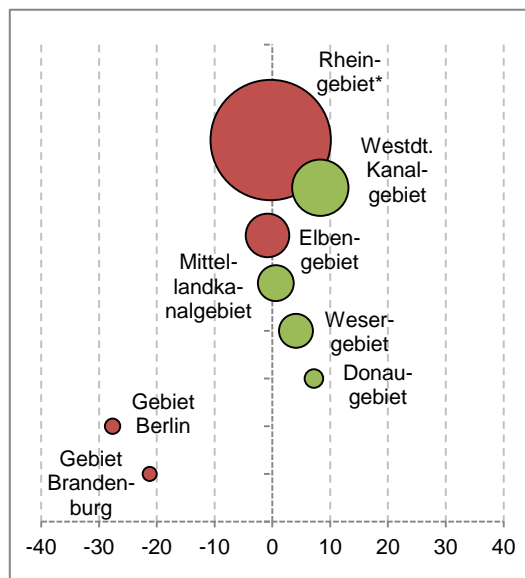
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Entwicklung des Güterumschlags in den einzelnen Wasserstraßengebieten erwies sich im Jahr 2017 als vornehmlich heterogen. Der Güterumschlag am Rhein und an der Elbe zeigte sich mit einem moderaten Rückgang von 0,3 % bzw. 0,8 % weitestgehend stabil (siehe Abbildung 17). Mit einem Umschlagsvolumen von rund 166,6 Mio. t bzw. einem Anteil von nahezu 64 % am Gesamtumschlag bekräftigte mithin das Rheingebiet seine Stellung als wichtigstes Wasserstraßengebiet in Deutschland. Wie Tabelle 8 zu entnehmen ist, sank der Güterumschlag in den Häfen Duisburg mit 3,4 Mio. t und Ludwigshafen mit 1,1 Mio. t im Vergleichszeitraum verhältnismäßig stark. Nach Angaben der

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

Duisport-Gruppe nahm der Güterumschlag in Duisburg im Geschäftsjahr 2017 primär aufgrund der rückläufigen Nachfrage nach Kohle ab.¹⁰ Aufgrund einer Explosion im Herbst 2016 stellte die BASF den Betrieb am Landeshafen Nord in Ludwigshafen bis Ende 2017 ein. Jährlich wurden dort rund 2,6 Mio. t chemische Erzeugnisse umgeschlagen. Nach Medienberichten hat sich infolgedessen der betroffene Gütertransport teilweise zum Hafen Mannheim und auf die Straße verlagert.¹¹ Im westdeutschen Kanalgebiet stieg der Güterumschlag im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,8 Mio. t bzw. 8,3 %. Dieses Ergebnis ist partiell auf die positive Entwicklung im Hafen Bottrop zurückzuführen, der ein Umschlagsplus von rund 1,1 Mio. t bzw. 36,0 % erzielte. Die Gebiete Berlin und Brandenburg registrierten laut der amtlichen Statistik im Jahr 2017 Umschlagsrückgänge von rund 1,0 Mio. t bzw. rund 0,6 Mio. t. Verglichen mit dem Jahr 2016 entsprach dies Verlusten von jeweils etwa einem Viertel der umgeschlagenen Gütermengen.

Abbildung 17: Veränderung des Güterumschlags nach Wasserstraßengebieten in 2017 ggü. 2016 in %



Anm.: Vertikale Achse ordinal skaliert.

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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung. Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 8: Güterumschlag in ausgewählten dt. Binnenhäfen in 2017

Hafen	1.000 t	Veränd. ggü. 2016	
		in 1.000 t	in %
Duisburg	52.150,4	-3.425,9	-6,2
Köln	10.756,0	-220,2	-2,0
Hamburg	10.692,8	-598,3	-5,3
Mannheim	9.655,2	962,5	11,1
Neuss	8.000,7	334,6	4,4
Karlsruhe	7.231,8	948,6	15,1
Ludwigshafen	5.553,8	-1.095,9	-16,5
Gelsenkirchen	4.732,6	389,0	9,0
Frankfurt/Main	4.599,3	-11,6	-0,3
Bottrop	4.283,3	1.134,7	36,0

Die Verkehre ins Ausland stiegen im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 sowohl in Bezug auf die Gütermenge mit 4,1 % als auch die Verkehrsleistung mit 4,6 % überproportional. Mit einem Gütermengenwachstum von rund 1,7 % und einer Verkehrsleistungssteigerung von rund 2,1 % erhöhte sich im Jahr 2017 ebenso der Durchgangsverkehr. Nahezu die Hälfte der transportierten Güter und der tonnenkilometrischen Verkehrsleis-

Binnenschiffsgüterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

¹⁰ Siehe Duisburger Hafen AG: duisport weiter auf Wachstumskurs, Pressemitteilung vom 28.03.2018 (<http://presse.duisport.de/newsroom/duisport-weiter-auf-wachstumskurs-404.html>, aufgerufen am 01.06.2018).

¹¹ Siehe Mannheimer Morgen: Ludwigshafen hängt am Mannheimer Tropf, Presseartikel vom 14.03.2017 (https://www.morgenweb.de/mannheimer-morgen_artikel,-metropolregion-ludwigshafen-haengt-am-mannheimer-tropf-_arid,1010159.html, aufgerufen am 01.06.2018).

tung entfielen im Jahr 2017 auf den grenzüberschreitenden Empfang aus dem Ausland. Beim Empfang aus dem Ausland sank der Massenguttransport um etwa 1,8 Mio. t, wodurch die transportierte Gütermenge im Jahr 2017 insgesamt um rund 1,1 % abnahm; die Verkehrsleistung stieg um rund 2,7 % an. Im Binnenverkehr erhöhte sich im Jahr 2017 die transportierte Gütermenge um rund 0,4 %, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 1,7 %. In diesem Segment stiegen die Massen- und Stückguttransporte gemessen an der Tonnage, der Containertransport ging zurück.

Tabelle 9: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen in den Jahren 2016 und 2017 nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2016	2017	Veränd. in %	2016	2017	Veränd. in %
	Mio. t			Mrd. tkm		
Binnenverkehr	55,2	55,4	0,4	10,9	10,7	-1,7
Versand in das Ausland	49,2	51,2	4,1	12,8	13,4	4,6
Empfang aus dem Ausland	102,6	101,5	-1,1	21,2	21,8	2,7
Durchgangsverkehr	14,4	14,7	1,7	9,4	9,6	2,1
Insgesamt	221,3	222,7	0,6	54,3	55,5	2,2

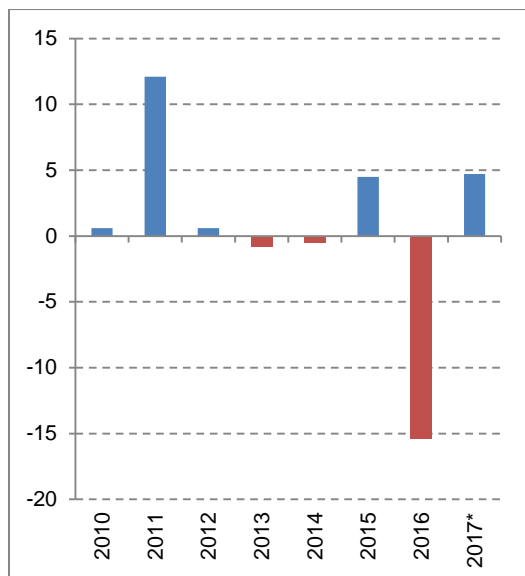
Quelle: Statistisches Bundesamt.

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ regenerierten sich im Jahr 2017 in gewissem Umfang. Nach dem verhältnismäßig hohen Rückgang im Jahr 2016 erzielten die Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2017 eine Umsatzsteigerung von 4,7 % (siehe Abbildung 18). Der Zuwachs beglich jedoch die verhältnismäßig hohen Verluste im Jahr 2016 nicht im vollen Umfang, mithin blieb das Umsatzniveau im Jahr 2017 unter dem jahresdurchschnittlichen Niveau der Vorjahre (siehe Abbildung 19).

Umsatzentwicklung

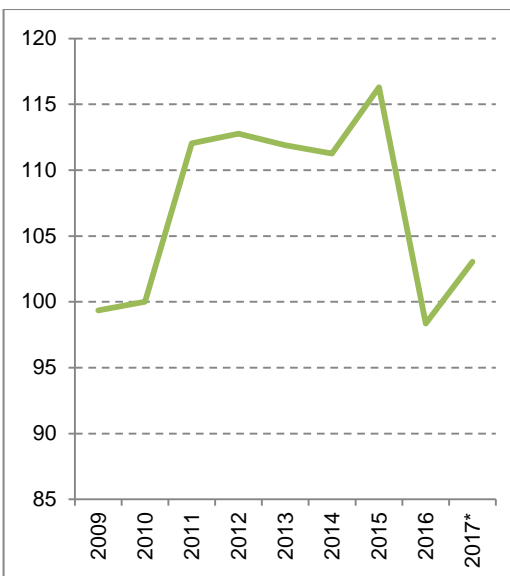
Abbildung 18: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahr in %



* Vorläufiger Wert

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 19: Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt seit 2009, Index (2010=100)

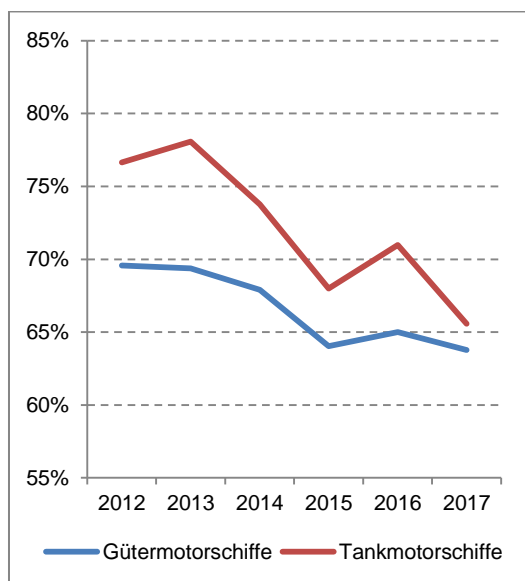


* Vorläufiger Wert

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

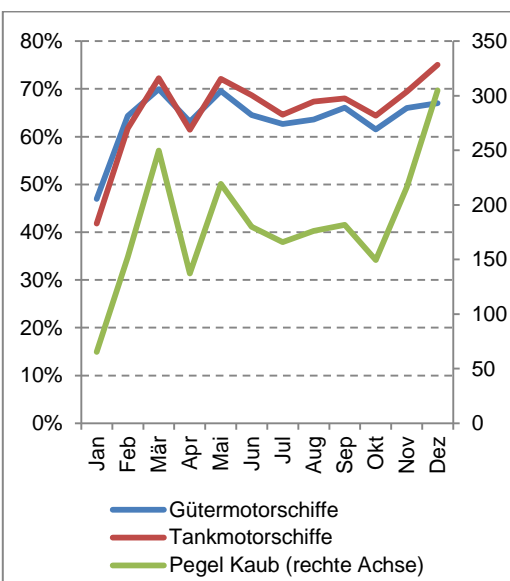
Der gewichtsmäßige Auslastungsgrad der Güter- und Tankmotorschiffe folgte einem langfristig abschwingenden Trend (siehe Abbildung 20). Mit einer durchschnittlichen Auslastung von rund 63,8 % bzw. rund 65,6 % im Jahr 2017 befanden sich die Werte unter dem Jahresdurchschnitt der letzten 5 Jahre. Wie Abbildung 21 zeigt, lassen sich die Rückgänge insbesondere mit den Niedrigwasserphasen zu Jahresbeginn 2017 begründen, in denen Frachtschiffe mit geringerer Abladung fuhren. In der zweiten Jahreshälfte erreichten die Güter- und Tankmotorschiffe Auslastungsquoten, die mit den durchschnittlichen Niveaus der Vorjahre vergleichbar waren.

Abbildung 20: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten seit 2012 in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 21: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten und Pegelstand (cm) in Kaub/Rhein in 2017

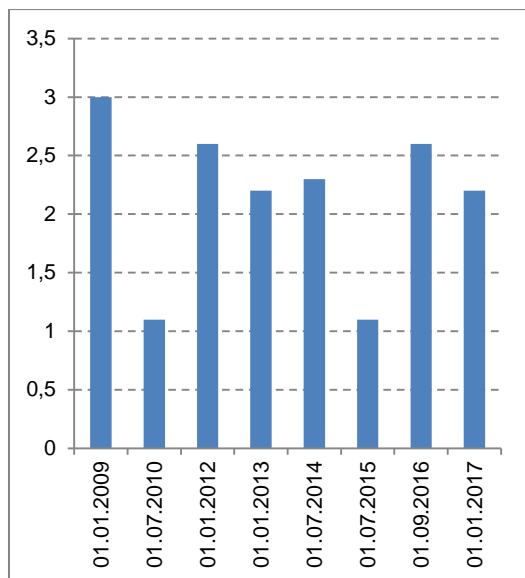


Quelle: Statistisches Bundesamt, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Nachdem die Vorjahre von Kostenreduktionen gekennzeichnet waren, stiegen einzelne Kostenarten im Jahr 2017 deutlich, sodass die Gesamtkosten in der Binnenschifffahrt in der Summe einen Anstieg aufwiesen. Insbesondere die Gasölkosten leiteten seit Anfang 2016 eine Trendwende ein. Im Jahr 2017 waren die Gasölkosten im Durchschnitt um 14,7 % höher als im Jahr 2016. Gleichwohl lag das durchschnittliche Gasölpreinsniveau im Jahr 2017 weiterhin unterhalb des Jahresmittelwertes des Zeitraums von 2009 bis 2016. Von steigenden Gasölpreisen sind jene Unternehmen besonders stark betroffen, deren Brennstoffkosten einen relativ hohen Anteil an den Gesamtkosten ausmachen. Dies beinhaltet vor allem Schiffe, die relativ viele Stunden in Betrieb sind und in der sogenannten Continue-Fahrt eingesetzt werden. Bei der Interpretation zu berücksichtigen ist die in der Binnenschifffahrt weit verbreitete Nutzung von Gasölklauseln. Die Personalkosten trugen ebenfalls zu einem Anstieg der Gesamtkosten bei. Nach der Tarifvereinbarung 2016/2017 erhöhten sich die Löhne des tarifgebundenen fahrenden Personals ab dem 1. September 2016 um 2,6 % und ab dem 1. Januar 2017 um weitere 2,2 % (siehe Abbildung 22). Darüber hinaus nahmen im Jahr 2017 Reparatur-, Wartungs- und Versicherungskosten im Durchschnitt zu, während Zinsaufwendungen zurückgingen. Höhere Kosten verzeichneten des Weiteren Unternehmen, die während der Niedrigwasserphasen zusätzlichen Schiffsraum buchen mussten.

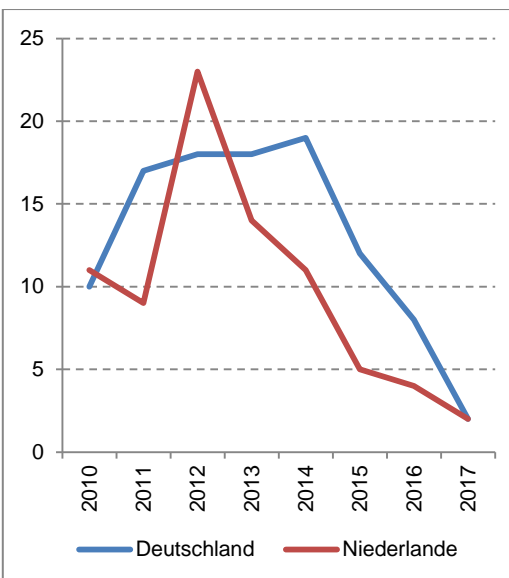
Kosten

Abbildung 22: Entwicklung der Löhne von tarifverbundenem fahrendem Personal, Veränderung zum Stichtag in %



Quelle: Bundesverband der Binnenschifffahrt e.V. Eigene Darstellung.

Abbildung 23: Anzahl der zugelassenen Insolvenzverfahren



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

Die Geschäftslage in der gewerblichen Güterschifffahrt war im Jahr 2017 von einer überwiegend positiven konjunkturellen Entwicklung geprägt. Nach Auskunft der vom Bundesamt befragten Unternehmen wurden im Vergleich zum Vorjahr mehrheitlich moderate Ertragssteigerungen in der Güter-, Tank- sowie Containerschifffahrt erzielt. Begünstigt wurde die weitestgehend als zufriedenstellend bezeichnete Ertragslage insbesondere von höheren Tagesfrachten sowie Kleinwasserzuschlägen. Belastend wirkten mehrtägige und außerordentlich lange Warte- bzw. Liegezeiten der Schiffe an den Containerterminals in den Häfen Rotterdam und Antwerpen. Zur Kompensation wurden deshalb ab Juli 2017 von einigen Schifffahrtsunternehmen Congestion-Zuschläge für Containertransporte im Rheingebiet über die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen berechnet.

Ertragslage

In Deutschland verringerte sich die Anzahl der Insolvenzen in der Binnenschifffahrt erneut deutlich. Insgesamt wurden im Jahr 2017 zwei Insolvenzverfahren eröffnet, von denen keines mangels Masse abgewiesen wurde. Nachdem in Deutschland im Jahr 2014 noch 19 Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ (Tank- und Trockengüterschifffahrt) ausgewiesen worden waren, reduzierte sich die Anzahl seitdem stetig (siehe Abbildung 23). Vergleichbar stellt sich die Entwicklung in den Niederlanden dar. Laut dem niederländischen Statistikamt (CBS) wurden dort im Jahr 2017 ebenfalls zwei Insolvenzverfahren von Binnenschifffahrtsunternehmen (Güter- und Schleppschifffahrt) registriert.

Insolvenzen

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Die Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen nahmen einen weiteren Aufschwung. Mit insgesamt knapp 2,6 Mio. TEU im Jahr 2017 wurde das bis dato höchste Volumen erzielt (siehe Abbildung 24). Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung von rund 5,3 %. Die Beförderung von beladenen Containern nahm dabei mit 7,0 % stärker zu als von Leercontainern mit 1,8 %. Infolgedessen verringerte sich im Jahr 2017 der Leercontaineranteil an der Gesamtbeförderungsmenge auf rund 31,8 %. Mit rund 2,1 Mio. TEU wurden im Jahr 2017 etwa 82 % des Containerumschlags am Rhein abgewickelt (siehe Abbildung 25). blieb die Bedeutung des Rheingebiets weitestgehend konstant, so fanden zwischen den anderen deutschen Wasserstraßengebieten verglichen mit dem Jahr 2016 leichte Anteilsverschiebungen statt: Im Wesergebiet ging der Containerumschlag um 11,4 % zurück, das Elbe- und Mittellandkanalgebiet registrierten Zuwächse von 2,6 % bzw. 7,9 %.

Gesamtentwicklung

Abbildung 24: Containerbeförderung nach Beladungszuständen in Mio. TEU

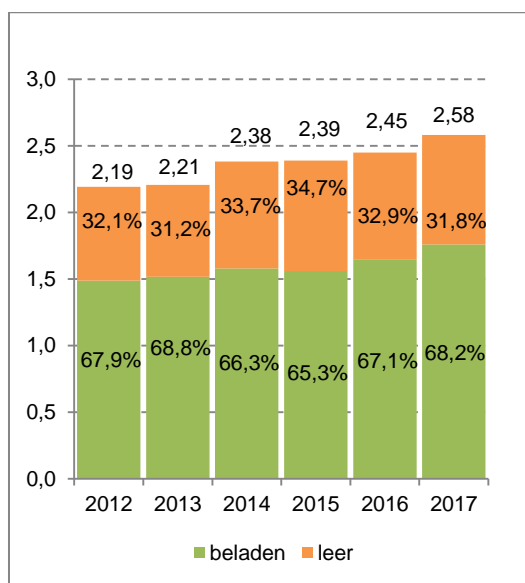
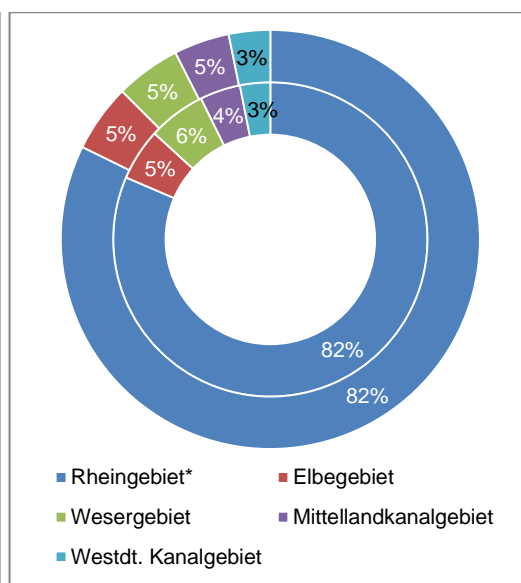


Abbildung 25: Containerumschlag in 2017 äußerer Ring) und 2016 (innerer Ring) nach Wasserstraßengebieten, Anteile in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

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

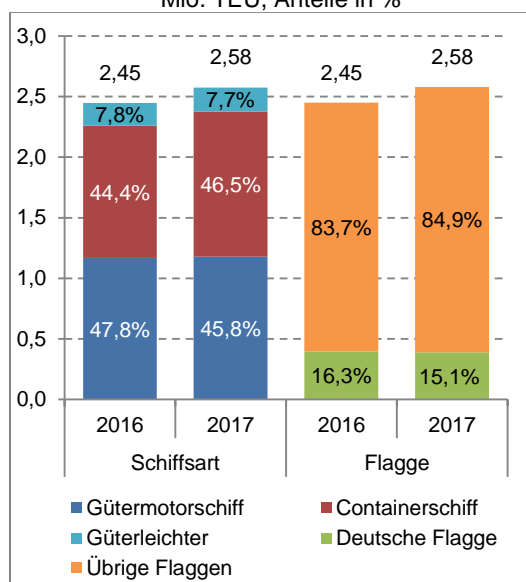
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen erfolgen überwiegend durch gebietsfremde Schiffe. Mit knapp 0,4 Mio. TEU erreichten Schiffe unter deutscher Flagge im Jahr 2017 lediglich einen Marktanteil von rund 15,1 %. Mit knapp 2,2 Mio. TEU bzw. einem Anteil von rund 84,9 % entfiel das Gros auf Schiffe unter ausländischer Flagge (siehe Abbildung 26). Nur ein Teil der Containerbeförderungen erfolgt durch Containerbinschiffe. Ihr Anteil an der Gesamtcontainerbeförderung auf deutschen Wasserstraßen lag im Jahr 2017 auf TEU-Basis bei rund 46,5 %. Auf Gütermotorschiffe und Güterleichter entfielen im Jahr 2017 Anteile von 45,8 % bzw. 7,7 %. Die auf deutschen Wasserstraßen

Containerschiffe

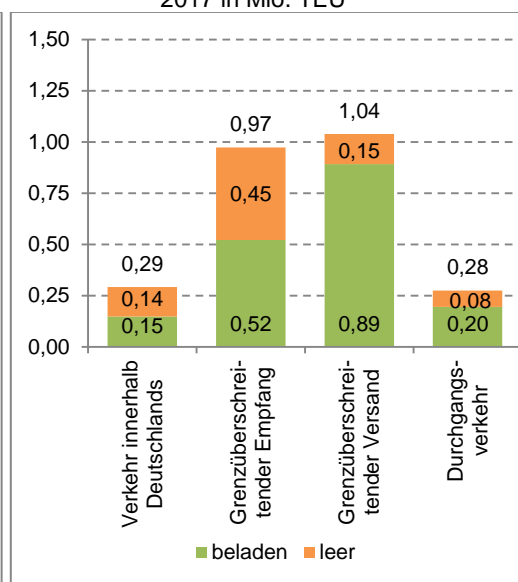
verkehrenden Containerbinnenschiffe fahren überwiegend unter niederländischer Flagge. Im Jahr 2017 lag ihr Marktanteil gemessen in Tonnenkilometern bei rund 72,4 %. Containerbinnenschiffe unter deutscher Flagge erreichten diesbezüglich lediglich einen Anteil von rund 18,4 %. Die übrigen Länder, darunter hauptsächlich Belgien und die Schweiz, vereinten im Jahr 2017 zusammen einen Marktanteil von rund 9,2 %.

Abbildung 26: Containerbeförderung nach Schiffsarten und Flaggen in Mio. TEU, Anteile in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 27: Containerbeförderung nach Hauptverkehrsbeziehung in 2017 in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Bei einer differenzierten Betrachtung nach Hauptverkehrsbeziehungen wiesen Containerverkehre in bzw. aus dem Ausland sowie der Durchgangsverkehr im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr Zuwächse in Bezug auf Beförderungsmenge, Anzahl der Ladungsträger und Standardcontainer (TEU) auf. Im Binnenverkehr nahmen sowohl die Anzahl der beförderten Container als auch der TEU zu. Lediglich die beförderte Tonnage reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,7 %. Begründet liegt dies weitestgehend im Rückgang von Transporten beladener Container um rund 8,2 % auf insgesamt 2,0 Mio. t. Im selben Zeitraum stieg die Beförderung von Leercontainern um rund 16,7 % auf insgesamt 0,3 Mio. t. Wie Abbildung 27 zu entnehmen ist, wiesen die Anteile von leeren und beladenen Containern in Abhängigkeit von der betrachteten Hauptverkehrsbeziehung im Jahr 2017 deutliche Unterschiede auf. Beim Verkehr innerhalb Deutschlands und beim Empfang aus dem Ausland waren die Anteile von beladenen Containern mit rund 50,9 % bzw. rund 53,6 % annähernd gleich hoch wie die von Leercontainern. Beladene Container erreichen hingegen einen deutlich höheren Anteil beim Versand in das Ausland (86,0 %) und beim Durchgangsverkehr (71,3 %).

Entwicklung nach Hauptverkehrsbeziehungen

Tabelle 10: Containerbeförderung nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2017

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	23,62	2,29	6,99	11,75	2,59
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,64	0,19	0,62	0,66	0,17
TEU (in Mio.)	2,58	0,29	0,97	1,04	0,28
<i>Veränderung 2017 ggü. 2016 in %</i>					
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	4,2	-5,7	4,8	5,9	4,4
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	4,3	6,7	2,6	4,6	6,8
TEU (in Mio.)	5,3	5,3	4,3	4,9	10,7

¹ Einschließlich Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr auf deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 2017 rund 2,4 Mio. TEU befördert, rund 4,8 % mehr als im Jahr 2016. Sein Anteil an der gesamten Containerbeförderung in der Binnenschifffahrt betrug damit knapp 94,0 %. Die Containerverkehre zwischen den Häfen Rotterdam und Antwerpen und Empfangs-/Versandregionen in Deutschland legten im Jahr 2017 zu (siehe Tabelle 11). Auf sie allein entfiel ein Anteil von rund 92,7 % des gesamten Seehafen-Hinterlandverkehrs. Containerbeförderungen zwischen den Häfen Bremen bzw. Hamburg und dem deutschen Binnenland verzeichneten im Vergleich zum Jahr 2016 leichte Rückgänge. Im Durchgangsverkehr erfolgten nach wie vor die meisten Containertransporte zwischen Antwerpen bzw. Rotterdam und der Schweiz, gefolgt von Frankreich.

Seehafen-Hinterlandverkehr

Tabelle 11: Containerbeförderung im Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2017 in TEU

Empfangs-/ Versandregion	Hafen						
	Amsterdam	Antwerpen	Bremen	Hamburg	Rotterdam	Zeebrügge	Sonstige
Deutschland	5.356	864.507	51.331	117.643	1.107.406	2.215	505
Belgien	-	-	141	-	-	-	-
Frankreich	-	28.741	-	-	18.902	-	-
Niederlande	-	-	267	-	-	-	-
Österreich	-	-	-	-	-	-	-
Schweiz	-	102.472	-	-	122.083	-	-
Tschechien	-	-	-	189	-	-	-
Übrige Staaten	-	3.119	-	-	-	-	-
Insgesamt	5.356	998.839	51.739	117.832	1.248.391	2.215	505

Anm.: Färbung kennzeichnet Zu- bzw. Abnahme der Containerbeförderung im Vergleich zum Jahr 2016.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung.



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: Juli 2018

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
