



Bundesamt
für Güterverkehr

>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs.....	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern.....	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen	8
2.3	Entwicklung des Modal Split.....	11
3	Straßengüterverkehr	12
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	12
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.....	12
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich .	14
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.....	15
3.1.4	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)	16
3.1.5	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	17
3.1.6	Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten	18
3.1.7	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	18
3.1.8	Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge	21
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	22
3.2.1	Beförderungsentgelte.....	22
3.2.2	Kosten	23
3.2.3	Ertragslage	26
3.2.4	Investitionen	27
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	28
4	Eisenbahngüterverkehr	30
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung.....	30
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	33
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße.....	36
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	36
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)	38
5	Binnenschiffsgüterverkehr	39
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung.....	39
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	44
5.2.1	Kostenentwicklung	44
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	45
5.2.3	Tankschifffahrt.....	47
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Binnenschiff.....	50

1 Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund des kräftigen Wirtschaftswachstums in Deutschland legte die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Jahr 2011 deutlich zu. Die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2010 um 7,9 %, die Verkehrsleistung um 2,3 % (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Dabei entwickelte sich die zweite Jahreshälfte insgesamt schwächer als die erste Jahreshälfte. Ein Grund war die neuerliche Konjunkturschwäche am Ende des vergangenen Jahres. Wachstumsträger waren im Jahr 2011 die Straße und die Schiene mit jeweils überproportionalen Leistungszuwächsen. Die Binnenschifffahrt konnte angesichts schwieriger Rahmenbedingungen nicht an das Wachstum des Vorjahres anknüpfen und verlor deutliche Anteile am Modal Split.

Gesamtverkehr

Im Straßengüterverkehr kam es im Jahr 2011 erstmals seit der Wirtschafts- und Finanzkrise wieder zu einem kräftigen Wachstum. Sowohl die Mengen als auch die Leistungen verzeichneten überproportionale Zuwachsraten. Allerdings wurde das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht. Als Wachstumsträger erwies sich der Binnenverkehr, der unter anderem von den Nachfragesteigerungen aus der Bauindustrie profitierte. Vor allem der Nah- und Regionalbereich erzielten im Vergleich zum Jahr 2010 hohe Steigerungsraten. Die Leistungswerte im grenzüberschreitenden Verkehr blieben im Jahr 2011 hingegen hinter dem Vorjahresniveau zurück. Mit einem Plus von 3,7 % verzeichneten die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Vergleichszeitraum ebenfalls einen deutlichen Zuwachs. Gebietsfremde Fahrzeuge partizipierten hieran in einem höheren Maße als ihre deutschen Wettbewerber. Wie in den Jahren zuvor nahm der Anteil vergleichsweise umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu: Knapp 70 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen wurden im Jahr 2011 bereits mit Euro V- und EEV-Fahrzeugen erbracht.

Straßengüterverkehr

Der deutliche Nachfrageanstieg im Straßengüterverkehr führte im Jahr 2011 regional zu temporären Laderaumengpässen und über weite Strecken des Jahres zu einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage der deutschen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes konnte die Mehrheit der Unternehmen ihre Gewinne im Jahr 2011 moderat steigern oder zumindest ein ausgeglichenes Betriebsergebnis vorlegen. Da eine Erhöhung der Vertragsfrachten über die gestiegenen Gesamtkosten hinaus nur vergleichsweise selten am Markt durchgesetzt werden konnte, blieben die zu erzielenden Gewinnmargen eng. Als Hauptkostentreiber erwiesen sich erneut die Mineralölpreise. Zunehmend werden daher Dieselpreisgleitklauseln in die Transportverträge integriert. Trotz höherer Nachfrage und hoher Auslastung der Fuhrparkkapazitäten beschränkte sich ein Großteil der Unternehmen weiterhin auf Ersatzinvestitionen. Erweiterungsinvestitionen wurden zumeist von Unternehmen getätigt, die neben dem Transport in erheblichem Umfang logistische Dienstleistungen erbringen und sich in ihren kundenseitigen Beziehungen gut aufgestellt sehen. Die Verbesserung der

Betriebswirtschaftliche Entwicklung

wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zeigte sich im Jahr 2011 auch in einer geringeren Anzahl von Unternehmensinsolvenzen sowie einer rückläufigen Anzahl von Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen größerer Unternehmen. Allerdings erhöhten sich im Vergleich zum Jahr 2010 die Marktaustritte von Kleinbetrieben.

Auf der Schiene bedingte die anhaltend hohe Verkehrsnachfrage seitens Bestands- und Neukunden insbesondere im deutschen Binnenverkehr im Jahr 2011 eine gute, dem Vorkrisenniveau vergleichbare Auftrags- und Beschäftigungslage. Trotz einer Abschwächung des Aufkommenswachstums in der zweiten Jahreshälfte berichteten die Eisenbahnunternehmen über einen hohen Auslastungsgrad ihrer Kapazitäten sowie einen zusätzlichen Bedarf an qualifiziertem Personal und rollendem Material. Regional zeigte sich eine nachlassende Wettbewerbsintensität bei einem gleichzeitig wachsenden Kooperationsinteresse. Überregional war der Wettbewerb intra- wie intermodal weiterhin stark preisgetrieben. Im Rahmen bestehender Verträge war es den Unternehmen nur selten möglich, die zu beobachtenden, meist deutlichen Kostensteigerungen in voller Höhe an die Auftraggeber weiter zu reichen. Aufgrund der positiven Auftrags- und Beschäftigungslage sowie sich hieraus ergebender Synergieeffekte bezeichnete die Mehrheit der Unternehmen die eigene Ertragssituation dennoch als insgesamt zufriedenstellend. Trotz guter Auftragslage blieb die Investitionsneigung vieler Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2011 zurückhaltend. Unzufrieden zeigten sich Eisenbahnunternehmen aufgrund zunehmender kapital- bzw. personalintensiver Auflagen, die aus ihrer Sicht zu einer weiteren Konzentration des Marktes führen werden.

Schiengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt verlief die Mengen- und Leistungsentwicklung im Jahr 2011 aufgrund havarie- und witterungsbedingter Beeinträchtigungen – insbesondere im Rheinstromgebiet – sowie einer in Teilsegmenten geringeren Nachfrage insgesamt rückläufig. Dennoch war die Beschäftigungslage in der Trockengüterschifffahrt und der Tankschifffahrt, die von den Rückgängen besonders stark betroffen war, nach Aussagen von Marktteilnehmern in Teilen besser als im Jahr 2010. Ursächlich waren zwei längere Niedrigwasserphasen im Frühjahr und Spätherbst 2011, infolge derer es zu temporären Verknappungen des Laderaumangebots kam. Die zeitweilige Annäherung von Angebot und Nachfrage bedingte eine vorübergehende Entspannung der Wettbewerbssituation und in Verbindung mit Kleinwasserzuschlägen einen deutlichen Anstieg der Tagesfrachten. Dies wirkte sich zwar grundsätzlich positiv auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung der Branche aus. Nach Aussagen von Marktteilnehmern reichte dies in der Tankschifffahrt vielfach jedoch nicht aus, um das Transportgeschäft in die Gewinnzone zurückzuführen. Hingegen zeigten sich Vertreter von im Rheinstromgebiet aktiven Unternehmen der Trockengüterschifffahrt mit der Geschäftsentwicklung des vergangenen Jahres überwiegend zufrieden. Dennoch bleibt das Marktumfeld in der Binnenschifffahrt angesichts anhaltender Überkapazitäten in verschiedenen Segmenten wettbewerbsintensiv und eine nachhaltige Verbesserung der finanziellen Situation vieler Unternehmen weiter abzuwarten.

Binnenschifffahrt

Summary

Against the backdrop of strong economic growth in Germany, demand in the German freight transport market increased significantly in 2011. The amount of goods transported by road, rail and inland waterways increased by 7.9 % in comparison to the year 2010, and transport performance increased by 2.3 % (excluding freight carried by foreign vehicles on German roads). In the second half of the year, traffic increased less overall than in the first half of the year. One reason was due to the recent economic downturn at the end of last year. The growth drivers in 2011 were road and rail, each with disproportionately high increases in transport performance. In the face of difficult framework conditions, inland navigation could not build on the growth of the previous year and lost a significant share of the modal split.

All transport modes

In 2011, road freight transport experienced robust growth for the first time since the economic and financial crisis. Above-average growth rates were recorded for freight quantity as well as transport performance. However, they have not yet returned to pre-crisis levels. Growth drivers turned out to be domestic freight transport, which benefited from increases in demand in the construction industry, among others. Primarily local and regional traffic attained high growth rates in comparison to 2010. However, cross-border traffic in 2011 remained below the previous year's level. In 2011 there was a significant increase in driving mileage subject to tolls in Germany, a growth of 3.7 %. Non-domestic vehicles participated to a larger extent than their German competitors. As in previous years, the proportion of comparatively environmentally friendlier vehicles increased: Nearly 70 % of all driving mileage subject to tolls in 2011 was attained with Euro V- and EEV-vehicles.

Road haulage

The significant increase in demand for road transport led to temporary capacity shortages regionally in 2011, and for most of the year, ensured plenty of orders and good capacity utilization for German transport, freight forwarding and logistics companies. The majority of companies were able to modestly increase their profits in 2011, or at least to break even. Since it was comparatively rare that increased contract freight charges could be imposed on the market to cover rising overall costs, profit margins remained narrow. Oil prices proved once again to be a major cost driver. As a result, diesel price escalation clauses were increasingly integrated into transport contracts. Despite higher demand and high utilization of fleet capacities, most companies continued to limit themselves to investing in the replacement of existing capacity. Investments in capacity expansion were mostly made by companies, which in addition to transporting freight, provide significant logistical services and enjoy good customer relations. An improvement in the economic environment in 2011 is also evidenced by the reduced number of company insolvencies, as well as declining numbers of business closures or deletions of larger companies from

Business trends

the business registry. However, the number of small businesses leaving the market increased compared with 2010.

On the rails there was consistently high demand from new and existing customers, particularly due to German domestic freight traffic in 2011, where there was a good order and employment situation, comparable to pre-crisis levels. Despite a slowdown in volume growth in the second half of the year, the railway companies reported a high level of capacity utilization, plus additional demand for qualified personnel and rolling stock. Regionally, a decreasing level of competition was demonstrated, and at the same time, a growing interest in cooperation. Nationally, intra- and intermodal competition continued to be strongly driven by price. Under existing contracts, it was rarely possible to pass on the most significant observable cost increases in full to the customer. Due to the healthy level of orders, good facility utilization and resulting synergistic effect on earnings, the majority of companies indicated that their profit situations were altogether satisfactory. Despite the healthy level of orders, many rail freight companies in 2011 tended to remain restrained in their investing. Rail companies appeared to be dissatisfied, due to increasing requirements for capital or labor, which from their point of view will lead to further market concentration.

Rail freight transport

For inland waterway shipping, volume and transport performance declined overall in 2011, due to accidents and weather-related impacts – especially in the Rhine basin – as well as due to lower demand in some sub-segments. However, capacity utilization in dry bulk cargo and tanker transport, the latter one was especially hard hit by the decline, were in part better than in 2010, according to statements by market participants. This was caused by two extended low-water periods in the spring and late fall of 2011, which resulted in temporary freight capacity shortages. The temporary alignment of supply and demand caused a short-lived relaxation in the competitive situation, which in conjunction with low-water surcharges, resulted in a substantial increase in daily freight rates. This impacted in a generally positive way on the sales and earnings performance of the industry. However, according to statements by market participants, this was often not sufficient in tanker transport to return this business to profitability. Representatives of dry freight shipping companies active in the Rhine basin appeared to be mostly satisfied with the past year's business trends. Nevertheless, the market environment for inland waterway transport, in the face of persistent overcapacity in various segments, remains intensely competitive, and a sustainable improvement in the financial situation of many companies remains to be seen.

Inland navigation

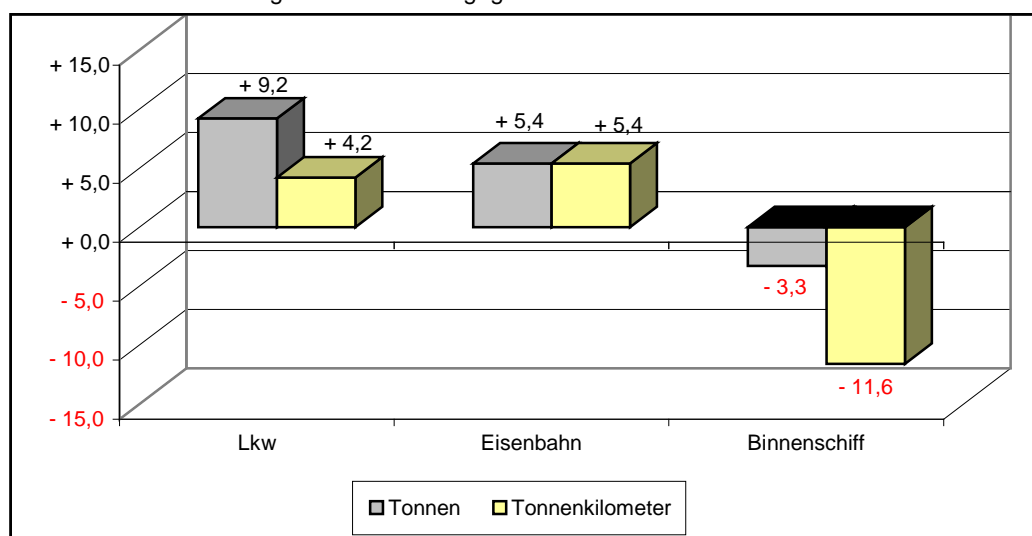
2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Die deutsche Wirtschaft verzeichnete im Jahr 2011 erneut ein kräftiges Wachstum. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Vorjahr um 3,0 %. Damit erreichte und überschritt die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland im Verlauf des vergangenen Jahres wieder das Niveau von vor der Wirtschafts- und Finanzkrise von Anfang des Jahres 2008. Der wirtschaftliche Aufholprozess fand primär in der ersten Jahreshälfte statt, während sich im weiteren Jahresverlauf im Zuge der so genannten Schuldenkrise in einigen Ländern der EU die Konjunkturerwartungen eintrübten und das Wachstum in Deutschland nachließ. Wichtiger Wachstumstreiber war im vergangenen Jahr die Binnenwirtschaft. So stiegen die privaten Konsumausgaben um 1,5 % im Vergleich zum Jahr 2010. Zudem war eine deutliche Investitionsfreude am Markt erkennbar: Die Ausrüstungsinvestitionen wuchsen im Vorjahresvergleich preisbereinigt um 8,3 %, die Bauinvestitionen um 5,4 %. Der Außenhandel leistete zwar einen geringeren Beitrag als die Binnennachfrage zum konjunkturellen Aufschwung, dennoch gingen von ihm wichtige Wachstumsimpulse aus. So exportierte Deutschland im Jahr 2011 preisbereinigt 8,2 % mehr Waren und Dienstleistungen als im Vorjahr. Die Importe wuchsen um 7,2 %. Trotz temporärer konjunktureller Schwächephase zum Jahreswechsel 2011/2012 verzeichneten die deutschen Aus- und Einfuhren im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zu Beginn des Jahres 2012 erneut deutliche Wachstumsraten. Insgesamt erwarten die an der Gemeinschaftsdiagnose beteiligten wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute in Deutschland im Jahr 2012 ein Wachstum des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts um 0,9 %.¹

Weiteres
Wachstum des
BIP

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 in %



Entwicklung der
einzelnen Verkehrs-
träger uneinheitlich

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

¹ Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Rösler: Die deutsche Wirtschaft kommt wieder in Schwung, Pressemitteilung vom 19.04.2012, Berlin 2012.

Die Fortsetzung des wirtschaftlichen Aufschwungs hat dem deutschen Güterverkehrsmarkt im vergangenen Jahr weiteren Auftrieb verliehen. Die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2010 insgesamt um 7,9 % auf knapp 3,6 Mrd. t, die erbrachte Verkehrsleistung stieg um 2,3 % auf 461,8 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Der Aufholprozess nach der Wirtschaftskrise setzte sich damit auch im Güterverkehr weiter fort. Allerdings entwickelten sich die Mengen und Leistungen bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich. Hohen Zuwachsraten im Straßen- und Schienengüterverkehr standen Rückgänge in der Binnenschifffahrt gegenüber (siehe hierzu auch Schaubild 1). Letztere sind im Wesentlichen auf erhebliche witterungsbedingte Beeinträchtigungen im Frühjahr und Spätherbst 2011 sowie die mehrwöchige massive Behinderung der Rheinschifffahrt infolge einer Schiffshavarie bei St. Goarshausen zu Jahresbeginn 2011 zurückzuführen.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2010	2011	Veränderungen ²⁾ in %	2010	2011	Veränderungen ²⁾ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Eisenbahn	355,7	375,0	5,4	107,3	113,2	5,4
Binnenschifffahrt	229,6	222,0	- 3,3	62,3	55,0	- 11,6
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ³⁾	2.722,1	2.972,6	9,2	281,9	293,6	4,2
- gewerblicher Verkehr	1.955,7	2.153,9	10,1	236,3	247,4	4,7
- Werkverkehr	766,4	818,7	6,8	45,6	46,3	1,4
- Verkehr im Nahbereich ⁴⁾	1.476,4	1.659,8	12,4	26,5	29,4	10,6
- Verkehr im Regionalbereich ⁴⁾	607,5	658,2	8,3	54,6	58,9	7,9
- Verkehr im Fernbereich ⁴⁾	638,2	654,6	2,6	200,8	205,4	2,3
Gesamter Güterverkehr ⁵⁾	3.307,4	3.569,6	7,9	451,5	461,8	2,3

¹⁾ Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

²⁾ Die Veränderungsdaten sind aus den mehrstelligen Originalwerten errechnet.

³⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

⁴⁾ Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

⁵⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Entwicklung
der einzelnen
Verkehrsträger

Der Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verzeichnete im Jahr 2011 ein beachtliches Wachstum der beförderten Gütermenge im Vergleich zum Vorjahr um 9,2 % auf 2,97 Mrd. t.; die Beförderungsleistung im Inland stieg um 4,2 % auf 293,6 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1). Damit erzielte der Straßengüterverkehr im Jahr 2011 in Bezug auf die Beförderungsmenge die höchste jährliche Wachstumsrate im laufenden Jahrtausend. Wachstumsträger war vor allem der Binnenverkehr, der um 249,3 Mio. t. zulegte. Hingegen stieg der grenzüberschreitende Verkehr lediglich um 1,1 Mio. t an. Der deutliche Nachfrageanstieg führte zeitweise zu regional auftretenden Laderaumengpässen und über weite Strecken des vergangenen Jahres zu einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage der deutschen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen. Gleichwohl reichten die Mengen- und

Hohes Wachstum
auf der Straße...

Leistungswerte im Jahr 2011 noch nicht wieder an das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 heran. Weder im Binnenverkehr noch im grenzüberschreitenden Verkehr erreichten deutsche Fahrzeuge bislang wieder ihre damaligen Aufkommens- und Leistungswerte. Bei der Interpretation der hohen Wachstumsraten im Straßengüterverkehr ist zu berücksichtigen, dass die dynamische Mengen- und Leistungsentwicklung in Teilen auf witterungsbedingten Nachholeffekten zu Jahresbeginn 2011 beruht. Aufgrund des frühen Winter einbruchs im Jahr 2010 dürfte ein Teil der Beförderungen vom letzten Quartal 2010 ins Berichtsjahr 2011 verschoben worden sein. Die überwiegend milden Witterungsbedingungen zu Beginn und am Ende des Jahres 2011 begünstigten zudem eine rege Bautätigkeit.

Nach zweistelligen prozentualen Mengen- und Leistungssteigerungen im Jahr 2010 setzte der Schienengüterverkehr im Jahr 2011 seinen Aufwärtstrend fort. Mit rund 375,0 Mio. t beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Jahr 2011 rund 5,4 % mehr Güter als im Jahr 2010; 113,2 Mrd. tkm bedeuteten eine Verkehrsleistungssteigerung von ebenfalls 5,4 %. Hingegen konnte die Binnenschifffahrt im Jahr 2011 nicht an das Wachstum des Vorjahres anknüpfen. Nach zweistelligen prozentualen Zuwächsen im Jahr 2010 blieben die Mengen- und Leistungswerte aufgrund schwieriger Rahmenbedingungen im Jahr 2011 deutlich hinter den Vorjahresergebnissen zurück. Insgesamt nahmen die Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2011 um 3,3 % auf rund 222,0 Mio. t ab. Die Verkehrsleistung sank im Vergleich zum Jahr 2010 um 11,6 % auf rund 55,0 Mrd. tkm.

...und der Schiene.
Hohe Rückgänge in
der Binnenschifffahrt.

Nach einer Eintrübung der Nachfrage um die Jahreswende 2011/2012 wird die aktuelle Auftragslage im Güterkraftverkehrsgewerbe von der weit überwiegenden Anzahl der in die Marktbeobachtung einbezogenen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen mittlerweile wieder als gut bezeichnet. Nachdem sich die Mengen und Leistungen gefestigt haben, sind die Unternehmen für den weiteren Jahresverlauf grundsätzlich positiv gestimmt. Allerdings wird vor dem Hintergrund unsicherer Konjunkturaussichten und hoher Energiepreise für den weiteren Jahresverlauf eine Abschwächung des Wachstums im Straßengüterverkehr erwartet. Ein Indikator für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist die bislang für das 1. Quartal 2012 vorliegende Mautstatistik. Demnach lagen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Zeitraum von Januar bis März 2012 insgesamt 0,5 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Dabei erhöhten sich die von gebietsfremden Fahrzeugen im 1. Quartal 2012 zurückgelegten mautpflichtigen Strecken um 2,7 %, während die Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge um 0,9 % abnahmen.

Aussichten auf der
Straße

Im Schienengüterverkehr war in den ersten zwei Monaten des Jahres 2012 eine auf dem Vorjahresniveau stagnierende Entwicklung der Aufkommens- und Leistungsmengen zu verzeichnen. Deutliche Rückgänge beim Transport von Baustoffen konnten insbesondere durch eine positive Entwicklung von Kohletransporten sowie bei kombinierten Verkehrs-

Aussichten auf der
Schiene

leistungen ausgeglichen werden. Während die Durchgangsverkehre weiterhin hohe Rückgänge aufwiesen, verzeichnete der grenzüberschreitende Versand eine überdurchschnittlich positive Entwicklung. In der beschriebenen Aufkommens- und Leistungsentwicklung spiegeln sich die Erwartungen der Eisenbahnunternehmen für das Jahr 2012 wider, nach denen aufgrund der anhaltenden Nachfrage auch für den weiteren Jahresverlauf mit einer jeweils stabilen bis leicht steigenden Auftrags- und Beschäftigungslage sowie Entgeltsituation zu rechnen ist.

In der Binnenschifffahrt führten die zwei längeren Niedrigwasserphasen im Frühjahr und Spätherbst des vergangenen Jahres temporär zu Verknappungen des Laderaumangebots und damit zu einer Annäherung von Angebot und Nachfrage. Die Erreichung eines Gleichgewichtszustandes – insbesondere in der Tankschifffahrt – dürfte gleichwohl noch geraume Zeit auf sich warten lassen. So gingen die Tagesfrachten zum Ende des Jahres 2011 vor dem Hintergrund steigender Rheinpegel und in Teilen schwacher Nachfrage wieder deutlich zurück und bewegten sich auch zu Beginn des laufenden Jahres auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Aufgrund des Basiseffekts aus dem Jahr 2011 dürften die Mengen und Leistungen in der Binnenschifffahrt im laufenden Jahr merklich zulegen. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im Januar 2012 rund 15,6 % bzw. 44,9 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Ob es zu einem nachhaltigen Nachfrageschub kommen wird, bleibt gleichwohl abzuwarten.

Aussichten auf der Wasserstraße

Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Intraplan Consult GmbH erstellte „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Mittelfristprognose Winter 2011/2012“ erwartet für das laufende Jahr eine Stagnation des gesamtmodalen Transportaufkommens in Deutschland; für die Leistung zeichnet sich dagegen noch ein moderater Anstieg um gut 2 % ab. Nach der Prognose werden im Jahr 2012 nahezu alle transportintensiven Branchen deutlich schwächer wachsen als im Vorjahr. In den Folgejahren bis einschließlich 2015 erwartet Intraplan für den gesamten Güterverkehr in Deutschland ein durchschnittliches Mengen- und Leistungswachstum von 1,9 % bzw. 2,9 % p.a.

Ausblick bis 2015

2.2 Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen

Die bedeutendsten Industriesektoren in Deutschland konnten im Jahr 2011 den positiven Trend in der wirtschaftlichen Entwicklung aus dem Vorjahr fortsetzen. Dabei wiesen die Wachstumsraten in den einzelnen Wirtschaftsbereichen mitunter deutliche Unterschiede auf und fielen teilweise niedriger aus als im Vorjahr. Gleichzeitig flaute die Wirtschaftskraft gegen Ende des Jahres in einigen Sektoren teilweise ab. Die niedrigeren Wachstumsraten im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr sind zum einen auf den Basiseffekt zurückzuführen. Zum anderen trug u.a. die Schuldenkrise in Europa zu einer Verlangsa-

Positive wirtschaftliche Entwicklung

mung des weltweiten Wirtschaftswachstums bei. Die wirtschaftliche Entwicklung der verschiedenen Wirtschaftssektoren schlägt sich in der Transportleistung der drei Landverkehrsträger in den Güterabteilungen nieder (Tabelle 2). Insgesamt stieg die Transportleistung per Lkw, Eisenbahn und Binnenschiff im Jahr 2011 um 1,9 % gegenüber dem Vorjahr an.

Vergleichsweise deutliche Zuwächse konnte die Bauindustrie im Jahr 2011 verbuchen. Primär ausschlaggebend hierfür war zum einen der Wohnungsbau, der von einer positiven Arbeitsmarktentwicklung, steigenden Einkommen und der aus der Schuldenkrise in Europa resultierenden verstärkten Nachfrage nach Vermögensanlagen in Immobilien profitieren konnte. Zum anderen trug der Wirtschaftsbau zur positiven Nachfrage nach der Bauproduktion in Deutschland entscheidend bei. In der Transportleistung der drei Landverkehrsträger spiegelt sich diese Entwicklung in den Zuwächsen in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse“ wider. Im Jahr 2011 stieg die Verkehrsleistung in diesen beiden Güterabteilungen um 4,7 % bzw. 7,6 % im Vergleich zum Vorjahr an. Hiervon profitierten die Straße und die Eisenbahn, während die Binnenschifffahrt Rückgänge verkraften musste.

Wachstum der Bauindustrie

Ein insgesamt verhalteneres Wachstum zeigte die Stahlindustrie in Deutschland. Sie wuchs im Jahr 2011 um insgesamt 1 % gegenüber dem Vorjahr. Nach der guten Entwicklung im Jahr 2010 trug insbesondere die nachlassende Stahlkonjunktur in der zweiten Jahreshälfte 2011 zur Abschwächung der Stahlproduktion bei, die u.a. im Abbau der in den ersten Monaten des Jahres gefüllten Lagerbestände begründet liegt. Die Transportleistung in der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ stieg in der Summe der drei Landverkehrsträger im vergangenen Jahr um 5,0 % an. Die Zuwächse kamen dabei ausschließlich der Straße und Schiene zugute. Die Transportleistung in der Binnenschifffahrt war in diesem Bereich rückläufig.

Verhaltenes Wachstum in der Stahlbranche

Ein Wachstum von insgesamt 2,2 % wies die Chemieproduktion in Deutschland im Jahresvergleich 2011 zu 2010 auf. Wenngleich die Nachfrage nach chemischen Erzeugnissen im Jahresverlauf zurückging und die Chemieproduktion in der zweiten Jahreshälfte sank, lag die Kapazitätsauslastung mit zuletzt rund 82 % noch im Normalbereich. Die Transportleistung in der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse“ auf Straße, Schiene und Wasserstraße stieg im Jahr 2011 um insgesamt 2,9 % an. Dabei verzeichneten alle drei Landverkehrsträger Zuwächse. Der höchste absolute Anstieg entfiel mit einem Plus von 634 Mio. tkm auf die Straße, den höchsten prozentualen Zuwachs erreichte mit 5,3 % der Schienengüterverkehr.

Gedämpfte Nachfrage nach chemischen Erzeugnissen

Tabelle 2: Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen (NST-2007) im Vergleich der Jahre 2010 und 2011

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnen-schifffahrt			Straße			Gesamt-verkehr		
	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%
	2010	2011	Veränderung	2010	2011	Veränderung	2010	2011	Veränderung	2010	2011	Veränderung
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	3.168	2.190	-30,9	7.690	6.171	-19,8	22.503	21.704	-3,6	33.362	30.064	-9,9
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	5.453	6.309	15,7	8.514	7.286	-14,4	512	585	14,2	14.479	14.180	-2,1
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	11.096	13.086	17,9	10.591	9.765	-7,8	26.321	27.427	4,2	48.008	50.278	4,7
Nahrungs- und Genussmittel	1.046	1.130	8,0	3.636	2.835	-22,0	56.205	55.365	-1,5	60.886	59.330	-2,6
Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	15	13	-13,3	15	6	-61,4	2.593	2.497	-3,7	2.623	2.516	-4,1
Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse	5.307	5.451	2,7	982	811	-17,5	25.040	24.809	-0,9	31.329	31.070	-0,8
Kokerei- und Mineralölzeugnisse	11.675	10.983	-5,9	10.028	9.137	-8,9	9.147	9.137	-0,1	30.850	29.257	-5,2
Chemische Erzeugnisse etc.	9.165	9.650	5,3	6.413	6.537	1,9	27.389	28.024	2,3	42.968	44.211	2,9
Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	2.404	2.409	0,2	1.428	1.015	-28,9	26.549	29.252	10,2	30.381	32.676	7,6
Metalle und Metallerzeugnisse	13.083	14.340	9,6	3.782	3.563	-5,8	25.495	26.567	4,2	42.359	44.470	5,0
Maschinen, Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	408	393	-3,7	218	218	0,1	11.450	11.674	2,0	12.076	12.285	1,7
Fahrzeuge	4.381	4.605	5,1	290	287	-1,1	13.416	14.070	4,9	18.088	18.962	4,8
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	31	22	-29,0	43	71	63,7	3.800	3.681	-3,1	3.875	3.774	-2,6
Sekundärstoffe, Abfälle	2.748	2.933	6,7	4.213	3.452	-18,1	17.857	19.320	8,2	24.818	25.705	3,6
Post, Pakete	-	-	-	-	-	-	6.236	7.294	17,0	6.236	7.294	17,0
Geräte und Material für die Güterbeförderung	1.644	1.401	-14,8	529	364	-31,2	8.605	8.330	-3,2	10.777	10.095	-6,3
Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmende Güter	22	15	-31,8	1	1	0,0	3.243	5.640	73,9	3.266	5.656	73,2
Sammelgut	1.061	1.547	45,8	-	3	-	21.602	27.460	27,1	22.663	29.010	28,0
Gutart unbekannt	34.608	36.292	4,9	3.905	3.500	-10,4	5.128	990	-80,7	43.641	40.782	-6,5
Sonstige Güter a.n.g.	-	391	-	-	6	-	6	22	255,6	6	419	6555,6
Insgesamt	107.317	113.160	5,4	62.278	55.027	-11,6	313.097	323.848	3,4	482.692	492.035	1,9

¹⁾ Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Neue Rekordwerte bei der Pkw-Produktion und dem Export erzielte im vergangenen Jahr die Automobilindustrie in Deutschland. Die Neuzulassungen von Pkw stiegen in Deutschland im Gesamtjahr 2011 um rund 9 % im Vergleich zum Vorjahr. Deutliche Zuwachsraten wurden im vergangenen Jahr ebenso in der Herstellung von Nutzfahrzeugen erreicht. Bei der Transportleistung der drei Landverkehrsträger spiegelt sich diese Aufschwungphase der Automobilindustrie in Deutschland in einem Anstieg in der Güterabteilung „Fahrzeuge“ um 4,8 % im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr wider. Der Zuwachs basiert dabei auf Steigerungen der Verkehrsleistung von Lkw und Eisenbahn. Das Binnenschiff musste ausgehend von einem niedrigen Niveau einen leichten Verlust hinnehmen.

Rekordzahlen in der Automobilindustrie

Rückgänge waren im Jahresvergleich 2011 zu 2010 u.a. bei der Transportleistung in den Abteilungen „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft“, „Nahrungs- und Genussmittel“ sowie „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ zu beobachten. Der Rückgang in letztgenannter Güterabteilung belief sich auf insgesamt 5,2 %. Dies ist vor allem auf den andauernden Absatzrückgang von leichtem Heizöl in Deutschland zurückzuführen. Absolut und prozentual am stärksten hiervon betroffen war die Binnenschifffahrt.

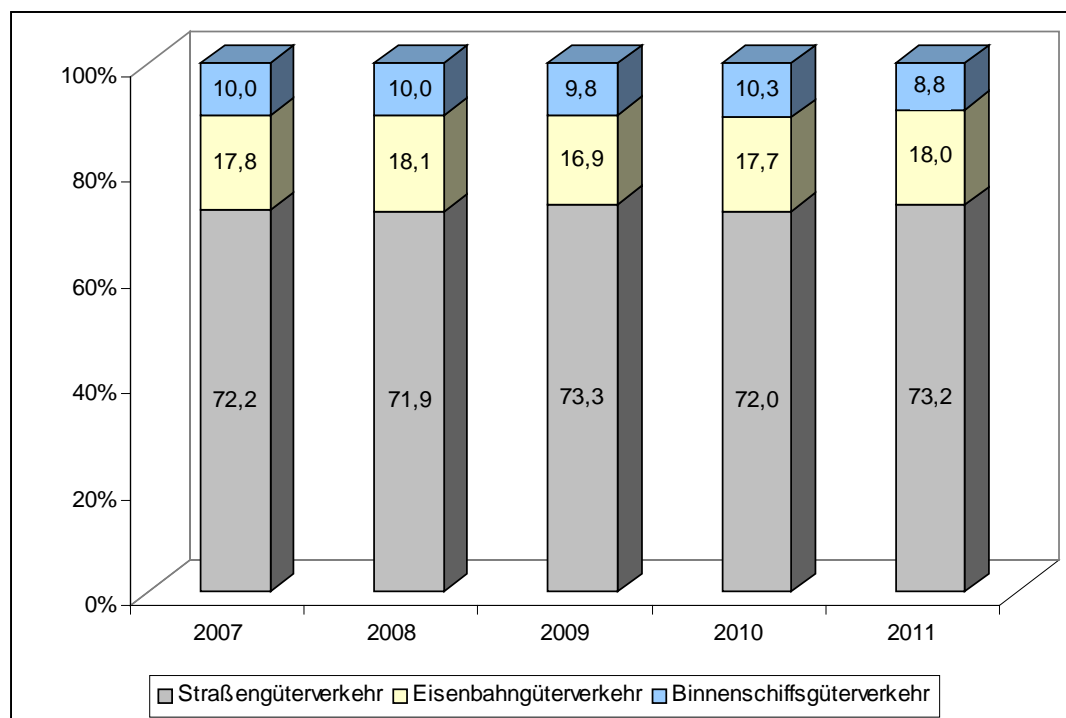
Rückgänge u.a. bei land- und forstwirtschaftlichen sowie Mineralölerzeugnissen

2.3 Entwicklung des Modal Split

Die nach Verkehrsträgern unterschiedliche Entwicklung der Transportleistung im vergangenen Jahr schlägt sich in den jeweiligen Anteilen am Modal Split nieder. Das nachfolgende Schaubild stellt die Entwicklung der Modal Split-Anteile der drei Landverkehrsträger seit dem Jahr 2007 dar. Dabei werden gebietsfremde Fahrzeuge in die Berechnung mit einbezogen. Diese verzeichneten im vergangenen Jahr nach aktuellen Schätzungen in Bezug auf die Beförderungsleistung mit einer Steigerung um 7,1 % im Vergleich zum Jahr 2010 ein deutlich höheres Wachstum als ihre inländischen Wettbewerber. Letztgenannte konnten im Vorjahresvergleich die Transportleistung im Inland um 4,2 % ausweiten. Zuwächse verbuchte ebenso der Schienengüterverkehr, dessen Transportleistung im Vergleich der Jahre 2011 zu 2010 um 5,4 % anstieg. Die Binnenschifffahrt erlitt hingegen einen deutlichen Einbruch der Transportleistung. Diese sank im Jahr 2011 um 11,6 % gegenüber dem Jahr 2010. Dieser vergleichsweise hohe Rückgang entfaltete seine Wirkung auf die Verteilung der Gesamtverkehrsleistung auf die drei Landverkehrsträger in Deutschland: Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split sank im Vorjahresvergleich um 1,5 Prozentpunkte auf 8,8 % ab. Wenngleich bereits in den Vorjahren der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt tendenziell rückläufig war, stellt dies im Vergleich zu den vorliegenden Daten aus der Vergangenheit den mit Abstand niedrigsten Anteilswert dar. Im Gegenzug konnten der Eisenbahn- und Straßengüterverkehr im vergangenen Jahr ihre Anteile am Modal Split ausbauen. So stieg der Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung der drei Landverkehrsträger in Deutschland im Jahr 2011 auf 18,0 %. Der Lkw erreichte einen Modal Split-Anteil von 73,2 %.

Deutlicher Rückgang der Binnenschifffahrt; Anteile von Eisenbahn und Straße wachsen

Schaubild 2: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2007 bis 2011 in Prozent



Anmerkung: Daten für den Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge werden regelmäßig an die neuen Prognosewerte bzw. an vorliegende endgültige Werte angepasst. Dies erklärt mögliche Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen.

Quellen: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes; Statistisches Bundesamt Reihen 2 und 4; Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2010, Kurzfristprognose Sommer 2011 Mittelfristprognose Winter 2011/2012; Statistisches Amt der Europäischen Union (Eurostat).

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nachdem sich die Nachfrage auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt im Jahr 2010 bereits belebt hatte, kam es im Straßengüterverkehr im Gesamtjahr 2011 erstmals nach der Wirtschafts- und Finanzkrise wieder zu einem kräftigen Wachstum der Mengen und Leistungen. Begleitet wurde dies von temporär auftretenden Laderaumengpässen. Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2010 um 250,5 Mio. t bzw. 9,2 % auf 2,97 Mrd. t. Damit erreichte der Straßengüterverkehr im Jahr 2011 das höchste prozentuale Wachstum dieses Jahrtausends. Die Beförderungsleistung lag mit rund 293,6 Mrd. tkm um 4,2 % über dem entsprechenden Wert des Jahres 2010. Obwohl sich die Wachstumsdynamik im Laufe des 2. Halbjahres 2011 verringerte, hat sich die Verkehrsentwicklung im vergangenen Jahr im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung deutlich stabilisiert. Trotz der hohen Wachstumsraten im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen reichten die Mengen- und Leistungswerte im Jahr 2011 nicht an das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 in Höhe von 3,05 Mrd. t bzw. 301,4 Mrd. tkm heran. Insgesamt lagen das Güteraufkommen und die Beförderungsleistung im Jahr 2011 jeweils um rund 3 % unter den damaligen Höchstwerten. Das dynami-

Dynamisches
Wachstum im Stra-
ßengüterverkehr

sche Wachstum im Straßengüterverkehr erlaubte es den Unternehmen, teilweise wieder selektiver bei der Annahme von Aufträgen vorzugehen. So wurde vermehrt darauf geachtet, inwieweit einzelne Aufträge mit dem Kerngeschäft harmonisieren und Synergieeffekte ermöglichen.

Die mehr als doppelt so hohe Wachstumsrate der Gütermenge im Vergleich zu den Tonnenkilometerleistungen ist vor allem auf das außergewöhnlich starke Wachstum der Baustoffbeförderungen aufgrund hoher Zuwächse im Hochbaubereich zurückzuführen. Diese Beförderungen erfolgen vorrangig im Nahbereich und weisen entsprechend einen hohen Mengen- und niedrigen Leistungsanteil am Straßengüterverkehr auf. Weitere positive Impulse für den Straßengüterverkehr gingen von den hohen Nachfragesteigerungen aus dem Bereich der Automobilindustrie und deren Zulieferbranchen aus. Bei der Interpretation der Daten sind ferner starke Basiseffekte zu berücksichtigen. So ist der außergewöhnlich hohe Anstieg der Mengen und Leistungen zum Jahresbeginn 2011 zum Teil auf witterungsbedingte Nachholeffekte aus dem Jahr 2010 zurückzuführen. Des Weiteren begünstigten die milden Witterungsbedingungen zu Beginn und am Ende des Jahres 2011 eine rege Bautätigkeit.

Basiseffekte

Die außergewöhnlich hohen Zuwächse des Straßengüterverkehrs im Jahr 2011 sind primär auf das Wachstum im Binnenverkehr – und hier insbesondere im Nahbereich – zurückzuführen, der um 183,5 Mio. t bzw. 12,4 % gegenüber 2010 gestiegen ist. Obwohl die deutschen Im- und Exporte im Jahr 2011 deutliche Zuwachsraten verzeichneten, verlief die Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Fahrzeugen deutlich moderater als im Binnenverkehr. Das Aufkommen stieg hier um lediglich 0,9 %, die Leistungen verringerten sich sogar um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes übernahmen im Jahr 2011 nicht wenige deutsche Unternehmen nach Möglichkeit renditereichere Binnenbeförderungen und überließen weniger ertragreiche grenzüberschreitende Beförderungen ausländischen Transportunternehmern.

Binnen- vs. grenzüberschreitender Verkehr

Nachdem sich der gewerbliche Güterkraftverkehr und der Werkverkehr im Jahr 2010 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes noch gegenläufig entwickelt hatten, näherten sich die Entwicklungsverläufe im Jahr 2011 einander an. Dennoch nahm das Güteraufkommen im gewerblichen Verkehr mit 10,1 % deutlich stärker zu als die beförderten Mengen durch Industrie und Handel (6,8 %). Sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr kam es vor allem in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ zu einem deutlichen Wachstum.

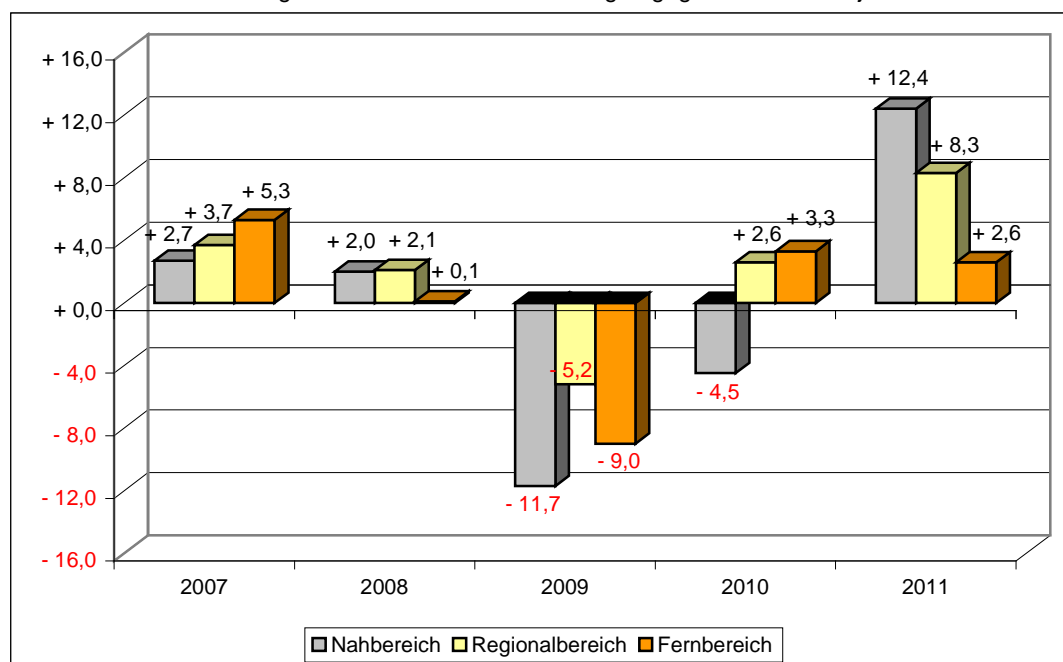
Gewerblicher Verkehr vs. Werkverkehr

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

Nachdem es in den Jahren 2009 und 2010 im Nahbereich (bis 50 km) zu deutlichen Rückgängen der beförderten Gütermenge gekommen war, zeigte sich in diesem Entfernungsbereich im Jahr 2011 vor dem Hintergrund des konjunkturellen Aufholprozesses ein ungewöhnlich hohes Wachstum. Während die Gütermenge im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 um 12,4 % wuchs, erhöhte sich die Beförderungsleistung im Nahbereich um 10,6 %. Die positive Entwicklung der Bauwirtschaft, die von dem milden Winterwetter zu Jahresbeginn 2011 begünstigt wurde und maßgeblich zu den Zuwächsen beitrug, schlug sich dabei in den baustoffaffinen Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ nieder. In den zurückliegenden Jahren entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge allein auf Baustoffbeförderungen.

Kräftiges Wachstum im Nahbereich

Schaubild 3: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den Vorjahren in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Regionalbereich (51 - 150 km) stiegen die Mengen und Leistungen im Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2010 um 8,3 % bzw. 7,9 %. Ursächlich waren neben zu verzeichnenden Aufkommenszuwächsen in den vorgenannten Güterabteilungen insbesondere die höheren Aufkommensmengen an Sekundärrohstoffen und Abfällen. Im Fernbereich (151 km und mehr) zeigte sich im Jahr 2011 vor allem im Bereich der Sammelgüter ein deutliches Wachstum. Insgesamt wiesen die Beförderungen in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum Jahr 2010 jedoch unterdurchschnittliche Zuwachsraten aus. Das Mengenwachstum im Fernbereich betrug 2,6 %, der Leistungszuwachs 2,3 %. Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2011 rund 78 %

Regional- und Fernbereich

auf den Nah- und Regionalbereich, im Fernbereich wurden 71 % der Gesamtverkehrsleistungen erbracht.

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die Zunahme des deutschen Außenhandels spiegelte sich im Jahr 2011 nur bedingt in der Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wider. Zwar zeigte sich nach den krisenbedingten Mengen- und Leistungsrückgängen in den Jahren 2008, 2009 und 2010 im Jahr 2011 erstmals wieder ein Aufkommensanstieg. Allerdings entwickelten sich die Leistungswerte erneut rückläufig. Insgesamt nahm die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 um 0,9 % auf rund 128,5 Mio. t zu; die Verkehrsleistung verringerte sich um 2,7 % auf rund 29 Mrd. tkm. Wie Tabelle 2 zu entnehmen ist, sind im Betrachtungszeitraum die Versandmengen in die übrigen EU-Mitgliedstaaten deutlich gestiegen. Demgegenüber entwickelte sich der grenzüberschreitende Empfang aus den EU-Mitgliedstaaten rückläufig.

Moderates Mengenwachstum im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	2010	2011	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	59.422,6	61.790,3	2.367,7	4,0
Drittstaaten	8.479,3	8.515,1	35,8	0,4
Versand insgesamt	67.901,9	70.305,4	2.403,5	3,5
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	49.005,0	47.515,9	- 1.489,1	- 3,0
Drittstaaten	3.177,0	3.502,1	325,1	10,2
Empfang insgesamt	52.182,0	51.018,0	- 1.164,0	- 2,2
Dreiländerverkehr¹⁾	7.284,7	7.193,8	-90,9	- 1,2
Insgesamt	127.368,6	128.517,2	1.148,6	0,9

¹⁾ Einschließlich Durchgangsverkehr.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

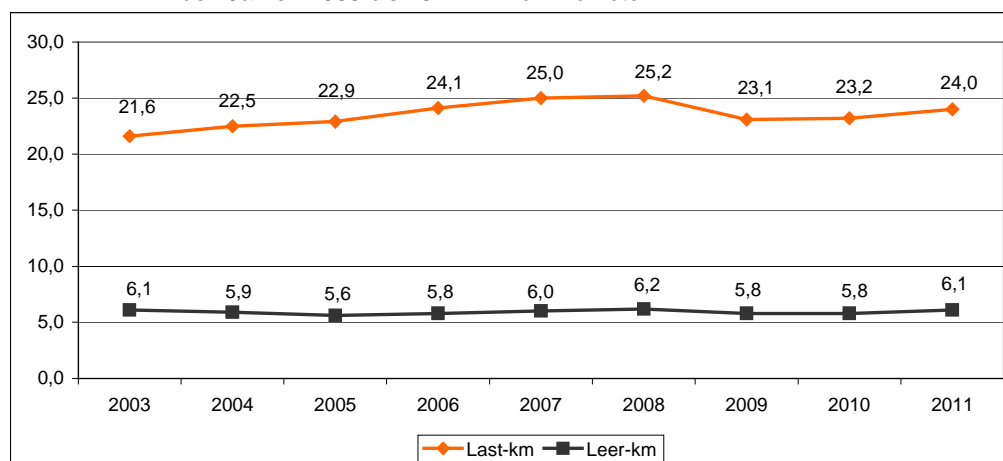
Wie der Abschnitt 3.1.5 zu den mautpflichtigen Fahrleistungen zeigt, partizipierten im Jahr 2011 vor allem ausländische Fahrzeuge an der expandierenden Außenhandelstätigkeit. Gründe hierfür dürften sein, dass sich deutsche Unternehmen aufgrund der unsicheren Konjunkturlage zunächst noch äußerst vorsichtig bei der Erweiterung ihrer Fahrzeugkapazitäten verhielten und sich teilweise verstärkt auf Binnenbeförderungen konzentrierten.

3.1.4 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)

Im Jahr 2011 stieg die im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erbrachte Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,7 % an. Insgesamt wurden 30,1 Mrd. km zurückgelegt (siehe Schaubild 4). Dabei steigerte sich die Kilometerleistung im Jahresvergleich in allen Entfernungsbereichen. Die höchste Steigerungsrate bei den Fahrleistungen verzeichnete mit einem Plus von 9,7 % der Nahbereich. Der Regionalbereich verbuchte im Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2010 einen Zuwachs von 6,4 %, die Fahrleistungen im Fernbereich stiegen um lediglich 1,4 % auf rund 18,9 Mrd. km. Das erhöhte Fahrleistungsaufkommen entfiel vor allem auf den gewerblichen Verkehr. Er wuchs im Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2010 um 4,0 %, während die Fahrleistungen im Werkverkehr um 2,3 % anstiegen.

Anstieg der Fahrleistungen

Schaubild 4: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern in den Jahren 2003 bis 2011 in Mrd. Kilometern



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die gestiegene Fahrleistung schlug sich im Jahr 2011 sowohl in einem Anstieg der Lastkilometer als auch der Leerkilometer nieder. Während die Lastkilometer im Vergleich zum Jahr 2010 um 3,3 % wuchsen, erhöhten sich die Leerkilometer um 4,9 %. Der Lastfahrtenanteil blieb mit rund 80,0 % im Vorjahresvergleich nahezu unverändert. Die trotz konjunktureller Wechsellagen relative Konstanz des Leerfahrtenanteils in den letzten Jahren deutet auf eine Annäherung an Grenzwerte hin. Der Anteil der Lastkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern in den einzelnen Entfernungsbereichen veränderte sich nur geringfügig. Im Nahbereich lag er bei rund 57 %, im Regionalbereich bei rund 67 % und im Fernbereich bei rund 90 %.

Last- und Leerkilometer steigen

Die Entwicklung der Last- und Leerfahrten wurde vor dem Hintergrund des gestiegenen Beförderungsaufkommens zuletzt durch zwei gegenläufige, sich gegenseitig neutralisierende Tendenzen geprägt: Ein Teil der Unternehmen konnte seinen Leerfahrtenanteil durch das erhöhte Beförderungsaufkommen nochmals verringern. Ein anderer Teil der Unternehmen musste, um das deutlich erhöhte Aufkommen ihrer Hauptkunden bei ho-

Gegenläufige Tendenzen

hem Termindruck befördern zu können, auf zeitintensive Rückladungen verzichten und einen erhöhten Leerfahrtenanteil in Kauf nehmen.

3.1.5 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die positive konjunkturelle Entwicklung der deutschen und Teilen der europäischen Volkswirtschaft im Jahr 2011 spiegelte sich in einem Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen wider. Insgesamt stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen um 3,7 % im Vergleich zum Jahr 2010 auf 26,7 Mrd. km an. Insbesondere gebietsfremde Lkw konnten ihre Fahrleistung mit einem Plus von 6,5 % im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern. Ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland lag damit bei 36,5 %. Die von deutschen Fahrzeugen zurückgelegte Wegstrecke stieg im vergangenen Jahr um 2,1 % an.

Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen

Tabelle 4: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen
Veränderungen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010

	2010	2011	Veränderungen	
			absolut	in %
Zurückgelegte mautpflichtige Strecken in 1.000 km				
- Inländer	16.581.298	16.934.305	+ 353.007	+ 2,1
- Gebietsfremde	9.149.672	9.740.760	+ 591.088	+ 6,5
- Unbekannt	4.072	11.008	+ 6.936	+ 170,3
Strecken insgesamt	25.735.041	26.686.073	+ 951.032	+ 3,7
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in 1.000 EUR				
- Inländer	2.837.710	2.807.007	- 30.703	- 1,1
- Gebietsfremde	1.645.325	1.689.592	+ 44.267	+ 2,7
- Unbekannt	745	1.927	+ 1.181	+ 158,5
Mauteinnahmen insgesamt	4.483.780	4.498.525	+ 14.745	+ 0,3

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

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Aus den mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im Jahr 2011 insgesamt rund 4,5 Mrd. Euro Mauteinnahmen. Mit einer Steigerung um 0,3 % im Vergleich zum Jahr 2010 blieben sie damit nahezu unverändert. Dabei wiesen die Mauteinnahmen aus Fahrten gebietsfremder und deutscher Fahrzeuge gegensätzliche Entwicklungen auf. Während im Vorjahresvergleich die Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten deutscher Lkw um 1,1 % zurückgingen, stiegen die Mauteinnahmen aus abgabepflichtigen Fahrleistungen ausländischer Fahrzeuge bei einem entsprechenden Jahresvergleich um 2,7 % an. Der Anteil der Einnahmen aus den Fahrleistungen ausländischer Fahrzeuge an den gesamten Mauteinnahmen lag damit bei 37,6 % und somit 0,9 Prozentpunkte über dem entsprechenden Vorjahreswert. Die im Vergleich zu den Fahrleistungen geringere Steigerungsrate der Mauteinnahmen ist auf den zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zurückzuführen.

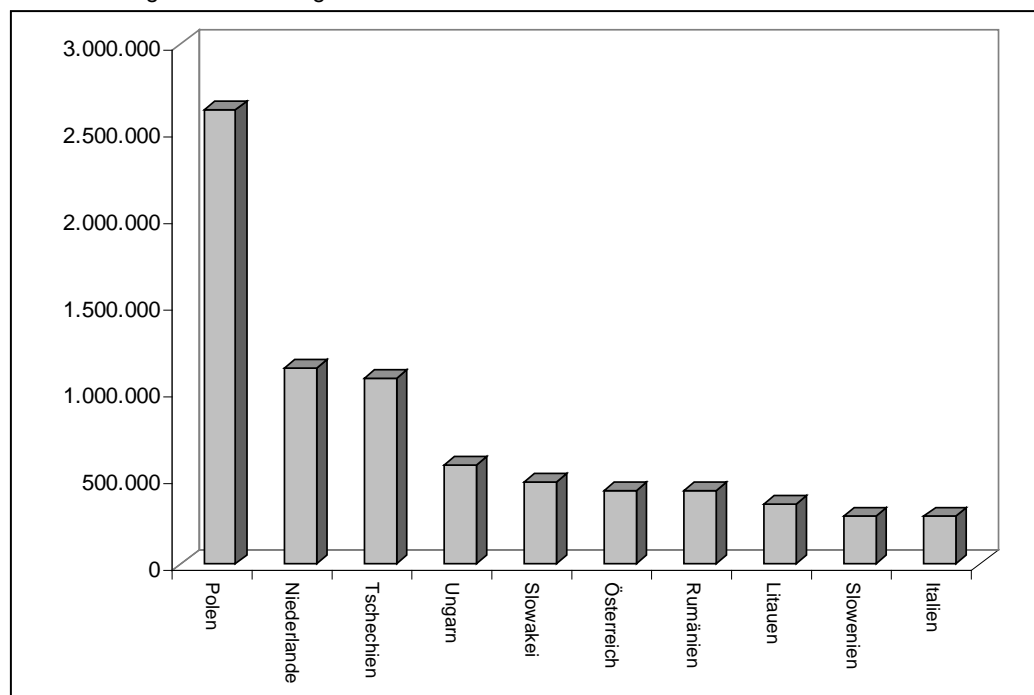
Höhere Einnahmen durch gebietsfremde Fahrzeuge

3.1.6 Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten

Über ein Drittel der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland wird durch im Ausland zugelassene Lkw erbracht. Während Binnenbeförderungen nahezu ausschließlich mit deutschen Lkw durchgeführt werden, überwiegt im internationalen Straßengütertransport der Anteil ausländischer Fahrzeuge. Letztgenannte konnten im vergangenen Jahr in einem höheren Maße vom starken Außenhandel Deutschlands profitieren als ihre deutschen Wettbewerber. Im Vergleich zum Vorjahr besonders hohe Zuwächse der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland verzeichneten mit einem Plus von 24,7 % bzw. 23,2 % im Jahr 2011 Lkw aus Rumänien und Bulgarien. Insgesamt zählten im vergangenen Jahr sieben neue EU-Mitgliedstaaten zu den zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Fahrzeuge mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland (siehe Schaubild 5). Auf Platz 1 dieser Rangliste lagen Fahrzeuge aus Polen. Sie erreichten im Jahr 2011 einen Anteil von 9,8 % an den gesamten Mautfahrleistungen. Es folgten mit Anteilen von 4,3 % bzw. 4,0 % Lkw aus den Niederlanden und Tschechien.

Sieben neue EU-Mitgliedstaaten in den „Top 10“

Schaubild 5: Die zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Lkw mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2011 in 1.000 km



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

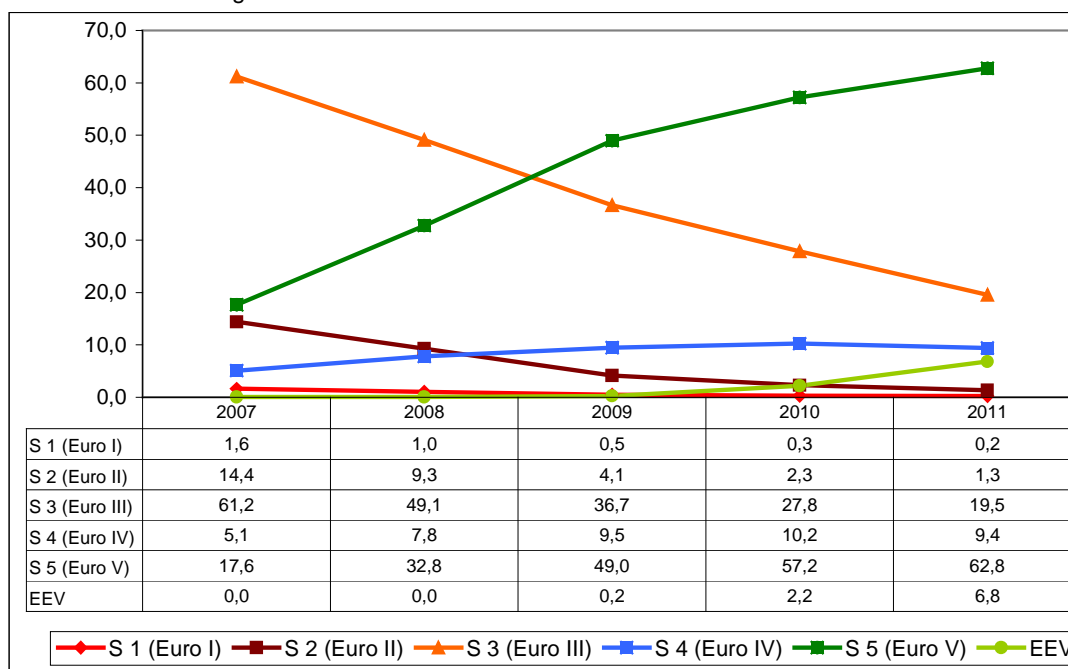
3.1.7 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Die Höhe der Mautsätze variiert nach der Anzahl der Achsen sowie nach der Emissionsklasse der mautpflichtigen Fahrzeuge. Der Fahrleistungsanteil der mautpflichtigen Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen lag im Jahr 2011 bei rund 95 %. Wie aus Schaubild 6 ersichtlich, wuchs der Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen vergleichsweise umweltfreundlicherer Lkw in den vergangenen Jahren stetig an. Der Anteil schadstoffreicherer

Fahrzeuge zunehmend umweltfreundlicher

Fahrzeugklassen war hingegen rückläufig. Im Jahr 2011 wurden 62,8 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 5 (Euro V) erbracht. Dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zum Jahr 2010 um rund 5,5 Prozentpunkte. Insgesamt stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen mit Euro V-Fahrzeugen binnen des Jahres 2011 um 13,7 % an. Einen deutlichen Zuwachs verzeichneten zudem die mautpflichtigen Fahrleistungen mit EEV-Fahrzeugen. Ihr Anteil stieg im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 4,6 Prozentpunkte auf 6,8 %. Die Steigerungsrate der mautpflichtigen Fahrleistungen mit Lkw dieser Schadstoffklasse lag damit im Vergleich der Jahre 2011 zu 2010 bei 226,0 %. Die Mautfahrleistungen der Fahrzeuge sämtlicher emissionsreicheren Schadstoffklassen waren hingegen rückläufig. Der Anteil der S 3-Fahrzeuge (Euro III) sank im Jahr 2011 auf 19,5 %, der Anteil der S 4-Lkw (Euro IV) auf 9,4 %.

Schaubild 6: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Schadstoffklasse der eingesetzten Fahrzeuge im Zeitraum der Jahre 2007 bis 2011 in %



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

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

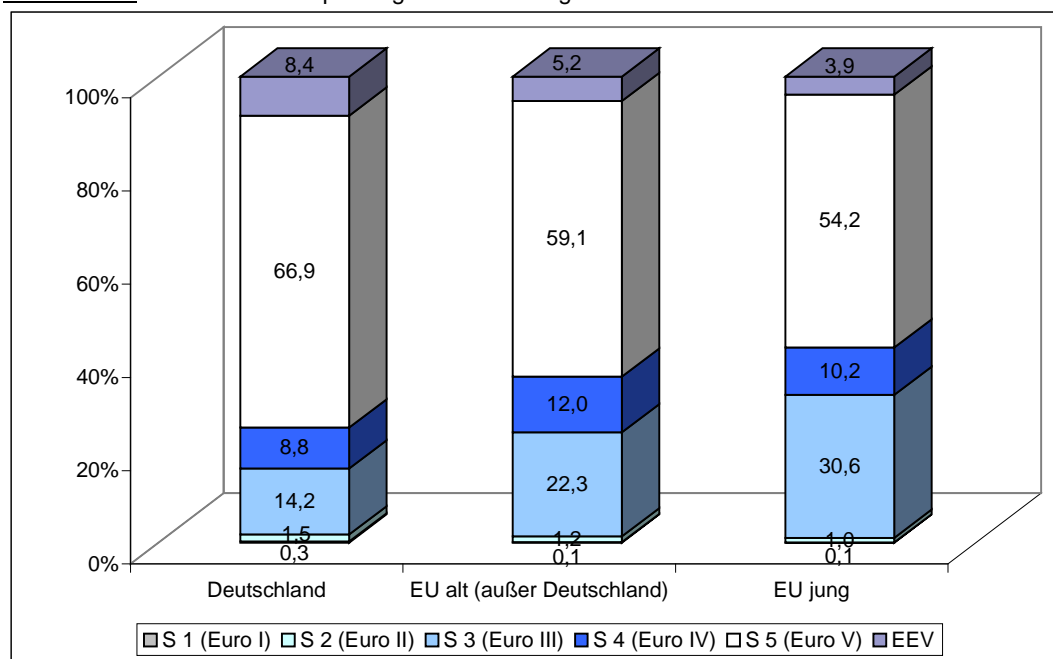
Die Dominanz der vergleichsweise umweltfreundlicheren Fahrzeugklassen bei den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland zeigt sich unabhängig von der Fahrzeugherkunft. So wurden im vergangenen Jahr rund zwei Drittel der mautpflichtigen Fahrleistungen von deutschen Fahrzeugen durch Lkw der Schadstoffklasse S 5 (Euro V) erbracht. Auf EEV-Fahrzeuge entfiel ein Anteil von 8,4 %. Nach Erkenntnissen aus Marktgesprächen des Bundesamtes setzt sich der Fuhrpark vieler deutscher Transportunternehmen, die im Fernverkehr tätig sind, ausschließlich aus Fahrzeugen der Emissionsklassen S 5 (Euro V) und EEV zusammen. Dabei war im vergangenen Jahr grundsätzlich ein weiteres wachsendes Interesse an EEV-Fahrzeugen zu beobachten. Investitionen der Unternehmen in Fahrzeuge dieser Kategorie sollen eine möglichst lange Zuordnung zur günstigsten

Nationale Entwicklungen

ten Mautklasse gewährleisten. Fahrzeuge der unteren Schadstoffklassen werden vorwiegend im Nah- und Regionalverkehr eingesetzt.

Änderungen in der Fuhrparkgestaltung sind ebenso bei den gebietsfremden Fahrzeugen zu erkennen. So stieg zum einen der Anteil der S 5 (Euro V)- bzw. EEV-Fahrzeuge aus den alten EU-Mitgliedstaaten (außer Deutschland) im vergangenen Jahr um 5,8 bzw. 3,7 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2010 an. Die entsprechenden Anteile dieser Fahrzeugkategorien an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Lkw aus den alten EU-Mitgliedstaaten lagen damit im Jahr 2011 bei 59,1 % bzw. 5,2 %. Zum anderen wiesen auch die mautpflichtigen Fahrleistungen von Lkw aus den neuen EU-Mitgliedstaaten weiter wachsende Anteile von Fahrzeugen der Schadstoffklassen S 5 (Euro V) und EEV auf. Zwar liegen diese noch unter den entsprechenden Werten von Lkw aus den alten EU-Mitgliedstaaten. Gleichwohl wuchsen sie im Vergleich zum Jahr 2010 um 9,2 bzw. 3,3 Prozentpunkte an und lagen im Jahr 2011 nunmehr bei 54,2 % bzw. 3,9 % der gesamten Mautfahrleistungen von Lkw mit Zulassung in einem neuen EU-Mitgliedstaat.

Schaubild 7: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen im Jahr 2011 in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Der Trend des wachsenden Anteils von S 5 (Euro V)- und EEV-Fahrzeugen setzte sich in den ersten Monaten des Jahres 2012 fort. Insgesamt entfielen auf Lkw der Emissionsklasse S 5 (Euro V) in den ersten drei Monaten des Jahres 2012 65,5 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen. Der Anteil der Mautfahrleistungen von EEV-Fahrzeugen stieg im 1. Quartal 2012 auf 10,4 % an.

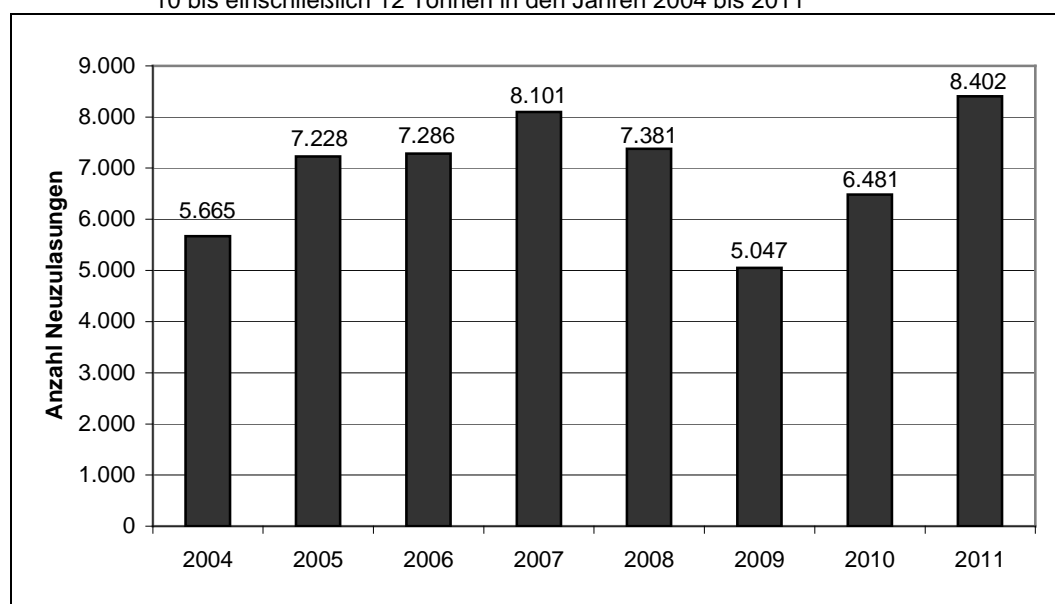
Entwicklung im
1. Quartal 2012

3.1.8 Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge

Seit Einführung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 ist von besonderem Interesse, inwieweit Unternehmen eine Umstrukturierung ihres Fuhrparks und einen verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 Tonnen vornehmen, um der Mautpflicht zu entgehen. Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, stiegen die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 bis einschließlich 12 Tonnen im Zeitraum von 2004 bis 2007 zunächst kontinuierlich an, bevor es in den Jahren 2008 und 2009 zu einem Rückgang von Lkw dieser Gewichtsklasse kam.²

Anstieg der Neuzulassungen in 2010 und 2011

Schaubild 8: Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen in den Jahren 2004 bis 2011



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Im Jahr 2010 war wieder ein Anstieg der Neuzulassungen dieser Lkw zu beobachten, der sich im Jahr 2011 nochmals verstärkte und zu einem neuen Spitzenwert führte. So erhöhte sich die Zahl der Neuzulassungen im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr um 29,6 %. Zwar wurde das Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung von Gewerbe Seite vereinzelt darauf hingewiesen, dass sich Unternehmen verstärkt auf Lastkraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 Tonnen spezialisieren, um der Mautpflicht zu entgehen und sich kostenbedingte Wettbewerbsvorteile zu sichern. Allerdings lässt sich die deutliche Zunahme der Neuzulassungen im Segment der Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 bis einschließlich 12 Ton-

Anstieg der Neuzulassungen in 2010 und 2011

² Die Zulassungsstatistik weist grundsätzlich die Gewichtsklasse über 10 bis 12 t aus, obwohl Kraftfahrzeuge mit 12,0 t bereits mautpflichtig sind. Eine genauere Prüfung hat ergeben, dass eine Berechnung auf der Grundlage von 10 bis 11,99 t keine nennenswerten Abweichungen ergeben würde. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind die Berechnungen deshalb auf der Grundlage der üblichen Einteilung der Gewichtsklassen der Zulassungsstatistik durchgeführt worden.

nen noch nicht eindeutig als ein Trend hin zu einem verstärkten Einsatz von Lkw dieser Gewichtsklasse interpretieren. Sie steht vielmehr im Einklang mit der allgemeinen Entwicklung der Neuzulassungen. Vor dem Hintergrund der anziehenden Konjunktur stieg die Anzahl der neu zugelassenen Lastkraftwagen aller Gewichtsklassen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 an (+18,5 %). In verschiedenen Gewichtsklassen war dabei eine ähnlich hohe Steigerungsrate der Neuzulassungen wie im Segment der Lkw über 10 bis einschließlich 12 Tonnen zu beobachten. Auf letztgenannte entfällt mit einem Anteil von 3 % an allen neu zugelassenen Lkw weiterhin ein relativ geringer Anteil. Der Anteil der Klein-Lkw unterhalb dieser Gewichtsklasse an allen Lkw-Neuzulassungen lag bei rund 90 %.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Der Großteil der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs konnte im Jahr 2011 seine Vertragsfrachten erhöhen. Insbesondere vor dem Hintergrund gestiegener Kraftstoffkosten erreichten sie Entgelterhöhungen von durchschnittlich 3 % bis 5 %. Diese erfolgten zu einem hohen Anteil über Dieselpreisgleitklauseln, die eine Anpassung der Entgelte an die Entwicklung der Kraftstoffkosten ohne stetiges Nachverhandeln ermöglichen. Kleinere Unternehmen, häufig reine Frachtführer, konnten solche Klauseln vergleichsweise seltener durchsetzen als größere Wettbewerber. Sie waren vermehrt darauf angewiesen, bei Preissteigerungen Dieselszuschläge auszuhandeln. Eine Erhöhung der Vertragsfrachten über eine Anpassung an die gestiegenen Kosten hinaus war nur wenigen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs möglich. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Güterbeförderungen im Straßenverkehr stützt die Erkenntnisse aus der Marktbeobachtung zur Entwicklung der Vertragsfrachten. Er lag im Jahr 2011 mit 107,1 (Jahr 2006 = 100) deutlich über dem Wert des Jahres 2010. Seinerzeit notierte der Index bei 104,3.³ Besonders schwierig waren Verhandlungen über Entgelterhöhungen bei Großverladern, die teilweise – trotz guter Auftragslage – das Budget für den Logistikbereich konstant halten wollten. Insbesondere im Bereich der Automobilindustrie blieb der Druck auf die Beförderungsentgelte hoch. Unterdurchschnittliche Entgeltsteigerungen waren auch im Schüttgutbereich zu beobachten.

Vertragsfrachten

Im Jahr 2011 berichteten Gesprächspartner des Bundesamtes generell von einer hohen Ausschreibungsaktivität der verladenden Wirtschaft. Dabei wurden tendenziell häufiger elektronische Ausschreibungsplattformen genutzt. Viele Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs verzichteten nach eigenen Angaben auf die Teilnahme an Ausschreibungen, die erkennbar ausschließlich zur Ermittlung der aktuellen Marktpreise er-

³ Siehe Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2012.

folgen oder einen vergleichsweise hohen Aufwand bei gering eingeschätzten Erfolgsaussichten bedeuten.

Obleich hoher Volatilität lagen im Jahr 2011 die Frachtraten auf dem Spotmarkt vor dem Hintergrund länger andauernder Laderaumengpässe und gestiegener Treibstoffkosten auf vergleichsweise hohem Niveau. Ab November 2011 kam es in Folge eines geringeren Beförderungsaufkommens zu einem Laderaumüberhang und damit zu deutlichen Entgeltrückgängen auf dem nationalen und grenzüberschreitenden Spotmarkt.

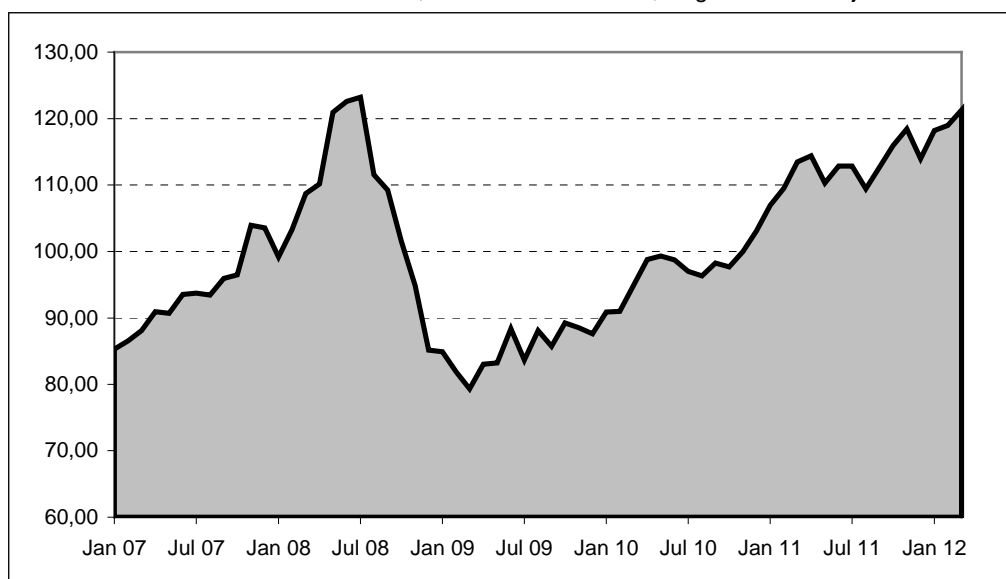
Spotmarkt

3.2.2 Kosten

Die in die Marktbeobachtung des Bundesamtes eingebundenen Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten im Verlauf des Jahres 2011 fast ausnahmslos über eine Erhöhung ihrer Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei erwiesen sich die Kraftstoffkosten erneut als größter Kostentreiber. Dies korreliert mit den Preiserhebungen des Statistischen Bundesamtes für Dieseldieselkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher: Im gesamten Jahresverlauf 2011 lagen die Preise für Dieseldieselkraftstoff stets über den Vorjahreswerten, durchschnittlich um 15,9 %. So waren vor allem in den ersten vier Monaten des Jahres 2011 kontinuierliche Preissteigerungen bis zu 114,39 Euro / 100 l zu verzeichnen. Danach sank das Preisniveau leicht, ehe sich ab Oktober 2011 erneute deutliche Preissteigerungen zeigten. Im März 2012 mussten Großverbraucher pro 100 Liter Diesel 121,27 Euro zahlen. Das nachstehende Schaubild stellt die Entwicklung der Preise für Dieseldieselkraftstoff seit Anfang 2007 dar.

Kraftstoffkosten

Schaubild 9: Entwicklung der Preise für Dieseldieselkraftstoff ab Januar 2007 bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle; Angaben in Euro je hl



Ohne Umsatzsteuer; einschließlich Mineralölsteuer und Erdölbevorratungsbeitrag (EBV).

Stichtag: 15. eines jeden Monats.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Da auf die Kraftstoffkosten bei Fernverkehr betreibenden Transportunternehmen ein Anteil von etwa 25 %, in Hochpreisphasen ein Anteil von bis zu einem Drittel der Gesamtkosten entfällt, ist die betriebswirtschaftliche Bedeutung dieses Kostenfaktors vergleichsweise hoch. Entsprechend groß ist der Handlungsdruck der Transportunternehmen, etwaige Steigerungen der Kraftstoffkosten zeitnah an ihre Auftraggeber weiterzugeben. Marktgesprächen des Bundesamts zufolge betragen die zeitlichen Verzögerungen der Abrechnungen an Auftraggeber im Rahmen von Dieselpreisgleitklauseln zumeist drei Monate. Den Transportunternehmen entstehen hierdurch Kosten für die Zwischenfinanzierung, die sich etwa in einer Erhöhung des Kontokorrentkreditrahmens niederschlagen. Ein Hauptanliegen des Transportgewerbes im Jahr 2011 war mithin die Erhöhung der Beförderungsentgelte bzw. – soweit noch nicht vertraglich festgeschrieben – die Vereinbarung von Dieselpreisgleitklauseln bzw. Dieselszuschlägen. Erfolge zur Dämpfung der gestiegenen Kraftstoffkosten erzielten Transportunternehmen etwa durch Schulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG), die ein Kraftstoff sparendes Fahrverhalten vermitteln. Vielfach wurde durch eine permanente Verbrauchskontrolle sowie Prämiensysteme versucht, den Fahrern Anreize zu einer nachhaltigen, Kraftstoff sparenden Fahrweise zu bieten.

Ein Gutteil der Fuhrparkmanager wies im Verlauf des Jahres 2011 herstellerabhängig auf gestiegene Preise für den Kauf von Lastkraftfahrzeugen hin, sowie generell auf höhere Kosten für die Wartung des Fuhrparks, Reparaturen und Ersatzteile. Um eine bessere Kalkulationsbasis zu haben, schlossen vor diesem Hintergrund Transportunternehmen für Teile ihres Fuhrparks vermehrt Vollservice-Wartungsverträge ab. Hohen Preissteigerungen unterlagen im Jahr 2011 insbesondere Reifen. Ursächlich hierfür waren vorrangig die gestiegenen Rohstoffpreise. Die Nachfrage nach Leichtlaufreifen wurde unter anderem durch die finanzielle Bezuschussung im Rahmen des vom Bundesamt betreuten Förderprogramms „De-minimis“ gestärkt. Gleichzeitig konnte durch das Förderprogramm ein beträchtlicher Anteil der Sachkosten kompensiert werden.

Weitere
Fuhrparkkosten

Letzteres gilt entsprechend für die Personalkosten. Zwar führten die zeitlichen Umsetzungsvorgaben des BKrFQG zu einer Intensivierung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen. Die Kosten hierfür konnten jedoch durch das Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ vielerorts zu einem hohen Anteil gedeckt werden. Die im Jahresverlauf bis in den Spätherbst 2011 zu beobachtende erheblich verbesserte Auftragslage führte zu einer entsprechend erhöhten Nachfrage von Frachtführern nach Berufskraftfahrern. Vor allem Unternehmen, die selbst keine Berufskraftfahrer ausbilden, gaben in Marktgesprächen des Bundesamtes wachsende Schwierigkeiten, Personal zu verpflichten, an. Zudem sei die Bewerberanzahl stark rückläufig. Bei Ausbildungsbetrieben stellte sich die Lage hingegen regelmäßig bedeutend besser dar. Insgesamt scheinen die Transportunternehmen ihre Anstrengungen erheblich intensiviert zu haben, qualifiziertes Personal an den eigenen Betrieb zu binden. Neben Anreizsystemen für gute Arbeitsleistungen wurden im Ver-

Personalkosten

lauf des Jahres 2011 vielfach Erhöhungen des Grundentgelts vorgenommen. Marktgesprächen zufolge bewegten sich diese bei größerer Streuung in der Regel im einstelligen Prozentbereich. Tarifgebundene Unternehmen besserten die Abschlüsse teilweise auf.

Der hohe Kostendruck erfordert von den Transportdienstleistern permanente Anstrengungen, um die Fuhrparkkapazitäten effizient einzusetzen. Besonders komplex gestaltet sich dies im Rahmen von Stückgut- und Verteilerverkehren in der regionalen Flächenbedienungs innerhalb europaweiter Netzwerke. In den vergangenen Jahren ergaben sich für die Transport- und Logistikbranche vielfache, neue Herausforderungen. So verlangen etwa globale Wertschöpfungsketten nach entsprechenden internationalen Strukturen auf Seiten der Transportanbieter. Ferner besteht seitens des produzierenden Gewerbes vielfach der Wunsch nach einer flexiblen Beschaffungslogistik, um auf Marktschwankungen möglichst schnell reagieren zu können. Gleichzeitig soll eine sichere Warenverfügbarkeit gewährleistet und eine Reduzierung der eigenen Lagerhaltungskosten erreicht werden. Letzteres geht in Teilen mit einer Erhöhung der Nachschubfrequenzen und einer Abnahme der Sendungsgrößen einher. In der Automobilindustrie beispielsweise wird regelmäßig eine abgestimmte Just-in-time- bzw. Just-in-sequence-Lieferung gefordert. Nicht zuletzt gewinnt der zunehmende Internet-Handel und der damit nicht selten verbundene Kundenwunsch, die Waren schnellstmöglich nach der Bestellung zu erhalten, kontinuierlich an Bedeutung. Aufkommensschwankungen, auf die zeitnah reagiert werden soll, die gleichzeitig jedoch einen effizienten Einsatz der Fuhrparkkapazitäten und dessen bedarfsgerechte Vorhaltung erschweren, sind eine mögliche Folge. Eine Kernforderung der Auftraggeber an das Transport- und Logistikgewerbe ist daher eine kontinuierliche Erhöhung der Flexibilität. Trotz mitunter hoher Aufkommensunterschiede im Zeitablauf sollen die Lieferketten so zuverlässig bedient werden.

Wachsende Komplexität in Netzwerken und Anforderungsprofile

Die genannten Herausforderungen haben bei den Transport- und Logistikunternehmen in Deutschland in den vergangenen Jahren zu verschiedenen Anpassungen geführt. So ist generell ein zunehmendes Interesse der Unternehmen an Kooperationen zu erkennen. Kooperationen ermöglichen es insbesondere kleineren Marktteilnehmern, ein flächendeckendes internationales Transportnetzwerk bedienen und anbieten zu können. Auf diese Weise wird es ihnen möglich, im Wettbewerb zu großen Anbietern zu bestehen. Die Zusammenarbeit mit anderen Marktteilnehmern kann zudem zu einer höheren Auslastung der eigenen Fahrzeuge beitragen sowie eine bedarfsgerechte Vorhaltung von Laderaum für wichtige Auftraggeber vereinfachen. So können etwa Aufkommensschwankungen im Rahmen der Kooperation besser ausgeglichen werden als dies einem einzelnen Unternehmen gelingt. Zur Erzielung von Effizienzsteigerungen in den Netzwerken erarbeitet eine wachsende Anzahl an Unternehmen integrierte, schnittstellenübergreifende Transport-Managementsysteme und IT-Lösungen bzw. setzt diese bereits ein. Neben einer Optimierung des Fuhrparkeinsatzes soll so ein permanenter Datenaustausch zwischen allen an der Lieferkette Beteiligten gewährleistet werden. Ferner gewinnt die umweltge-

rechte Abwicklung der Transporte nebst Dokumentation der entsprechenden Kennzahlen erkennbar an Bedeutung.

3.2.3 Ertragslage

Vor dem Hintergrund des über weite Strecken guten Konjunkturverlaufs im Jahr 2011, der sich bis etwa November 2011 in einer Zunahme der Güterverkehrsnachfrage widerspiegelte, konnte im vergangenen Jahr ein deutlich zunehmender Anteil der in die Marktgespräche des Bundesamtes einbezogenen Transportunternehmen seine Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Der Mehrheit der Unternehmen gelang es, ihre Gewinne im Jahr 2011 moderat zu steigern oder zumindest ein ausgeglichenes Betriebsergebnis zu erzielen. Dies erreichten sie in der Regel nicht allein durch Entgelterhöhungen, sondern in Verbindung mit konjunkturbedingten Umsatzzuwächsen sowie erzielten Produktivitätssteigerungen. Dennoch verblieb ein Teil an Transporteuren, der die gestiegenen Gesamtkosten nicht vollständig durch Entgelterhöhungen sowie innerbetriebliche Maßnahmen kompensieren konnte. Zufrieden mit ihrer Erlösentwicklung zeigten sich im Jahr 2011 gut aufgestellte Logistikdienstleister, die ihre Transporte als gewachsene Basis nutzten, um vorrangig qualitativ hochwertige Logistikdienstleistungen auszubauen, und die sich im Logistikbereich neue lukrative Direktkunden und Geschäftsfelder erschließen konnten.

Ertrags-
verbesserungen...

Der mit Abstand größte Anteil der Gesprächspartner der Marktbeobachtung führte eine positive Entwicklung der Ertragslage vorrangig auf die verbesserte Auftrags- und Beschäftigungslage durch das gestiegene Güteraufkommen zurück. Die Laderaumkapazitäten konnten so besser ausgelastet und die Fahrzeugumläufe effizienter gestaltet werden. Teilweise forcierten Transportunternehmen mit Erfolg ihre branchenspezifischen Akquisitionsbemühungen und optimierten so ihre Sendungs- und Kundenstrukturen unter Effizienz- und Rentabilitätsaspekten. Frachtführer mit Laderaumreserven nutzten zum Teil die hohen Tagesfrachten am Spotmarkt bei Laderaumengpässen. Für Spediteure bedeutete dies hingegen, dass sich ihr Frachteneinkauf insbesondere zur Abwicklung von Auftragspitzen der Stammkunden verteuerte.

...aufgrund verbes-
serter Auftragslage

Da eine Anpassung der Vertragsfrachten über die gestiegenen Kosten hinaus nach Einschätzung des Bundesamtes nur sehr bedingt möglich war, blieben die Gewinnmargen im Transportgewerbe unter Druck. So setzte vielfach nach den Entgeltverhandlungen im Verlauf des 2. Halbjahres 2011 ein weiterer Preisschub für Dieselmotoren ein und das Güteraufkommen nahm seit November 2011 merklich ab. Folglich stieg im 1. Quartal 2012 der Anteil der Unternehmen, die im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal Ertragsverschlechterungen hinnehmen mussten, wieder an. Der Anteil derjenigen, die bessere Erträge verbuchen konnten, nahm ab.

Gewinnmargen
unter Druck

3.2.4 Investitionen

Im Jahr 2011 konzentrierte sich ein Großteil der Fuhrparkleiter weiterhin auf Ersatzinvestitionen. Dabei wurden insbesondere die im mautträchtigen Fern- und grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzten Lastkraftfahrzeuge einheitlich auf Euro V- bzw. EEV-Niveau umgestellt. In diesem Zusammenhang spielten auch Nachholeffekte aus Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise eine Rolle. Trotz hoher Auslastung der vorhandenen Fuhrparkkapazitäten fanden Erweiterungsinvestitionen hingegen seltener statt. Sie wurden vor allem von Unternehmen getätigt, die neben dem Transport in erheblichem Umfang Logistikdienstleistungen erbringen und sich in ihren kundenseitigen Vertragsbeziehungen gut aufgestellt sehen. Kleinere Unternehmen erwarben im Rahmen von Erweiterungsinvestitionen anstatt neuer Lkw nicht selten gute gebrauchte Euro V-Fahrzeuge.

Ersatz- vs. Erweiterungsinvestitionen

Ein Teil der Erweiterungsinvestitionen ist als zeitlich begrenzt einzustufen: Nach Erkenntnissen des Bundesamtes kauften einige Transportunternehmen Neufahrzeuge als beabsichtigte Ersatzinvestitionen, hielten die zu ersetzenden Lkw im Zuge der guten Auftragslage dann jedoch zunächst weiter in Betrieb. Viele kleine Unternehmen verfügen derzeit noch nicht wieder über ausreichende Kapitalreserven, um über Ersatzinvestitionen hinaus Erweiterungsinvestitionen realisieren zu können. Marktgesprächen des Bundesamtes zufolge veranlassten die Unwägbarkeiten an den Finanzmärkten einige Kreditinstitute – auch hauseigene von Lkw-Herstellern – die Finanzierung von Fuhrparkinvestitionen eingehender zu prüfen, an verschärfte Kriterien oder Risikozuschläge zu knüpfen und zunehmend abzulehnen. Betroffene Transportunternehmen griffen in diesen Fällen nicht selten auf Lkw-Mietverträge zurück. Vor allem zur Abwicklung saisonaler Auftragsspitzen und von Neugeschäften mit kurzen Vertragsbindungen werden bevorzugt Mietfahrzeuge mit möglichst kurzen Laufzeiten eingesetzt, um sich ggf. von diesen Kapazitäten schnell wieder trennen zu können. Diesem tragen Lkw-Hersteller durch die Stärkung eigener Vermietgesellschaften sowie entsprechende Vertragsgestaltungen Rechnung. Die steigende Nachfrage nach Mietfahrzeugen führte im Jahr 2011 nach Erkenntnissen des Bundesamtes zu anziehenden Preisen in diesem Marktsegment. Einige größere Güterverkehrsunternehmen leasen gezielt für einen Zeitraum bis zum Zeitpunkt der gesetzlich vorgeschriebenen Einführung von EURO-VI Fahrzeugen, um einem befürchteten Werteverfall der EURO-V Fahrzeuge im Falle einer Mautspreizung vorzubeugen. Gerade im 2. Halbjahr 2011 wurden günstige Leasingkonditionen für bestimmte Lkw-Marken genutzt.

Mietfahrzeuge

Der deutliche Anstieg der Verkehrsnachfrage im Straßengüterverkehr führte im Jahr 2011 temporär zu regional auftretenden Laderaumengpässen. Hierauf reagierten Teile der Unternehmenschaft unterschiedlich: Während es bei einem Teil der Unternehmen zu einem verstärkten Einsatz eigener Fahrzeuge kam, versuchte ein anderer Teil der Unternehmen, vermehrt auf Subunternehmen zurückzugreifen. Dabei stellte es sich nach Aussagen von Marktteilnehmern im vergangenen Jahr in Teilen schwierig dar, zuverlässige

Selbsteintritt vs. Subunternehmen

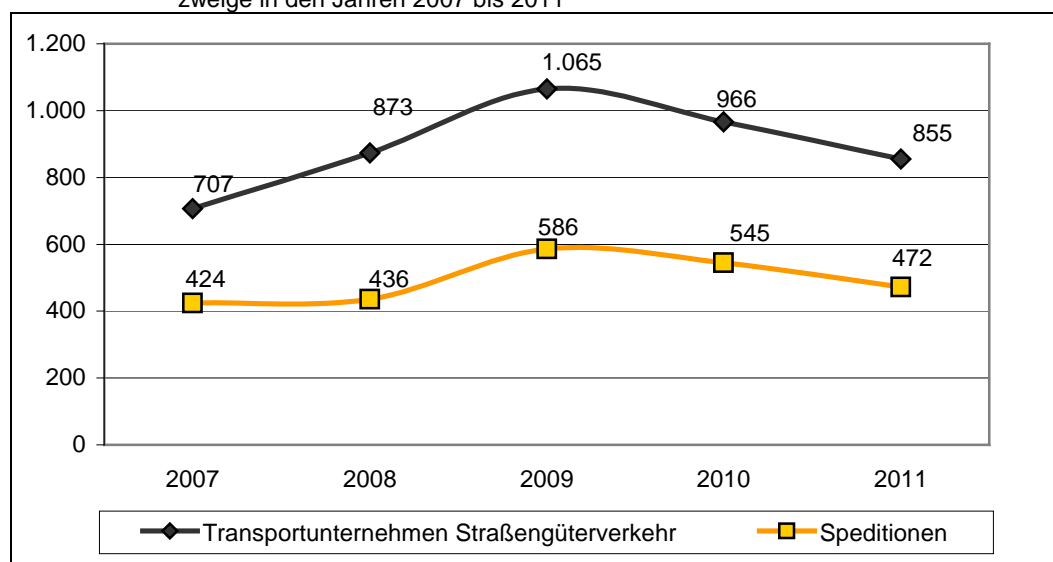
Subunternehmen mit ausreichenden Laderaumkapazitäten zu finden. Letzteres ist unter anderem auf den zunehmenden Einsatz von Subunternehmen durch größere Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark zurückzuführen. Diese versuchen, in Wachstumsphasen den benötigten Laderaum zu sichern, indem sie im Rahmen von partnerschaftlichen Geschäftsbeziehungen Transportunternehmen mit längerfristigen Verträgen ausstatten oder zwecks Bindung Transportunternehmen Finanzierungshilfen zur Fahrzeugbeschaffung gewähren. Aufgrund einer wahrgenommenen Laderaumknappheit am Markt sowie der Volatilität der Transportpreise findet bei einem Teil der Speditionsunternehmen mittlerweile ein Umdenken dahingehend statt, dass wieder verstärkt in den Aufbau eigener Fuhrparkkapazitäten investiert wird. Das Thema „Selbsteintritt“ könnte daher künftig wieder stärker an Bedeutung gewinnen.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Vor dem Hintergrund der verbesserten Wirtschaftslage gingen die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 5,9 % auf 30.099 Verfahren zurück. Dabei nahmen die Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) mit 11,5 % und bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark mit 13,4 % überproportional ab. Insgesamt beantragten 855 Transportunternehmen und 472 Speditionen im Jahr 2011 die Insolvenz. 7.172 Beschäftigte – rund 14 % weniger als im Jahr 2010 – waren von diesen Insolvenzen betroffen.

Insolvenzen
rückläufig

Schaubild 10: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2007 bis 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) ging von 421 je 10.000 aktive Unternehmen im Jahr 2010 auf 403 im Jahr 2011 zurück. Trotz dieser positiven Entwicklung wies der Wirtschaftsbereich

Insolvenzrisiko

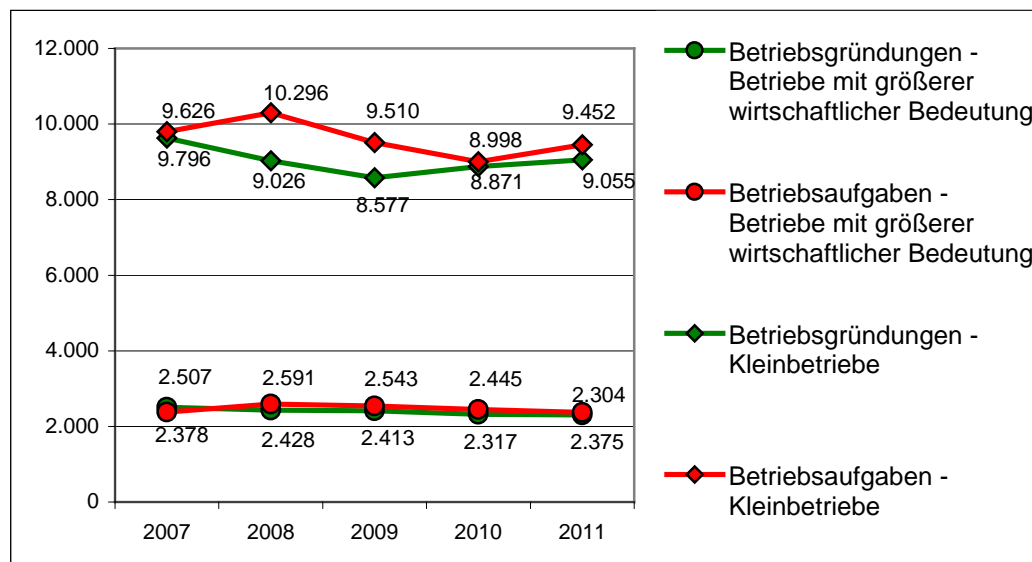
Transport und Logistik nach Angaben von Wirtschaftsauskunfteien weiterhin ein stark erhöhtes Insolvenzrisiko gegenüber dem Durchschnitt aller Branchen auf.⁴ Auf Rang 2 der vom Insolvenzrisiko am häufigsten betroffenen Wirtschaftssektoren lag im Jahr 2011 mit 281 von Insolvenz bedrohten Betrieben je 10.000 aktiven Unternehmen die Bauwirtschaft.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Insbesondere Kleinunternehmen stellen häufig den Betrieb ein, ohne ein Insolvenzverfahren zu eröffnen. Nachdem die Anzahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen von Kleinunternehmen im Jahr 2010 deutlich gesunken war, erhöhte sie sich im Jahr 2011 wieder um 5,0 % und erreichte damit fast das Niveau des Jahres 2009. Die Anzahl der Betriebsaufgaben von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung nahm hingegen um 2,9 % gegenüber dem Jahr 2010 ab.

Gewerbean- und
-abmeldungen

Bei kleinen Unternehmen setzte sich im Jahr 2011 der Trend der letzten zwei Jahre zu vermehrten Betriebsgründungen fort. Letztere stiegen um 2,1 % gegenüber dem Jahr 2010 an. Betriebsgründungen von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung gingen dagegen um 0,6 % zurück. Seit dem Jahr 2008 ist die Anzahl der neu gegründeten Unternehmen kontinuierlich kleiner als die Anzahl der Unternehmen, die aus dem Sektor Landverkehr ausscheiden.

Schaubild 11: Betriebsneugründungen/-anmeldungen und Betriebsaufgaben/-abmeldungen des Sektors Landverkehr in Jahren 2007 bis 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

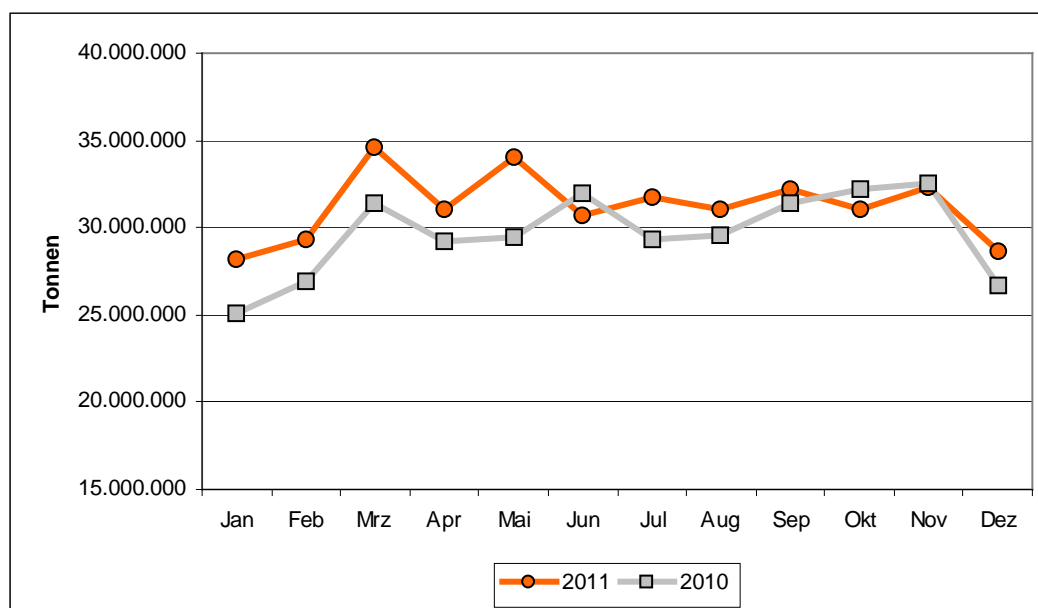
⁴ Siehe Creditreform Wirtschaftsindikator 1/2012, Verband der Vereine Creditreform e.V., Neuss Februar 2012.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Im Jahr 2011 setzte sich der im Vorjahr beim Eisenbahngüterverkehr zu beobachtende überdurchschnittliche Anstieg von Aufkommensmenge und Beförderungsleistung in abgeschwächter Form fort. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag das beförderte Jahresaufkommen der Güterbahnen im öffentlichen Verkehr in Deutschland im Jahr 2011 bei insgesamt rund 375,0 Mio. t.⁵ Nachdem bei der Gütermenge im Jahr 2010 mit einem Anstieg von rund 14,0 % bereits große Teile der Aufkommensverluste aus dem Vorjahr 2009 ausgeglichen werden konnten, zeigte sich im Jahr 2011 ein weiteres Aufkommenswachstum um 5,4 % bzw. 19,3 Mio. t. Aufbauend auf einem Wachstum von 12,0 % im Vorjahr erhöhte sich die Verkehrsleistung ebenfalls um weitere 5,4 % bzw. 5,9 Mrd. tkm auf rund 113,2 Mrd. tkm im Jahr 2011. Damit lag die beförderte Gütermenge im Jahr 2011 wieder leicht über dem Vorkrisenniveau, die Beförderungsleistung blieb geringfügig dahinter zurück. Bei einer Betrachtung nach Halbjahren zeigte sich, dass die Wachstumsraten mit 8,1 % (Aufkommen) bzw. 8,5 % (Leistung) in der ersten Jahreshälfte 2011 deutlich über dem Vorjahresniveau lagen, während das Mengen- und Leistungswachstum in der zweiten Jahreshälfte mit 2,9 % bzw. 2,5 % schwächer ausfiel.

Schaubild 12: Entwicklung des Gesamtaufkommens im Jahresverlauf der Jahre 2010 und 2011 in Tonnen



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Mengen- und Leistungszuwächse zeigten sich insbesondere im 1. Halbjahr 2011 von der Entwicklung der aufkommensstarken Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden,

Entwicklung nach Güterabteilungen

⁵ Laut Statistischem Bundesamt beziehen sich die im Folgenden für den Eisenbahnverkehr angeführten Werte für das Jahr 2011 auf einen im Vergleich zum Jahr 2010 veränderten Berichtsfirmenkreis.

sonstige Bergbauerzeugnisse“, „Metalle und Metallerzeugnisse“ sowie den „Sonstigen Produkten“ beeinflusst. Gemeinsam verzeichneten die genannten Güterabteilungen ein zusätzliches Aufkommen in Höhe von rund 13,4 Mio. t im 1. Halbjahr 2011 bzw. 19,1 Mio. t im Gesamtjahr 2011. Bei der Beförderungsleistung zeigte sich im Jahr 2011 ein vergleichbares Bild. Die vorgenannten Güterabteilungen konnten im 1. Halbjahr 2011 Leistungszuwächse von insgesamt 4,2 Mrd. tkm bzw. 14,2 % und im Gesamtjahr 2011 von 5,6 Mrd. tkm bzw. 9,0 % verbuchen. Negative Vorzeichen waren 2011 für das Aufkommen und die Beförderungsleistung der Güterabteilungen „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ und „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ zu verzeichnen. Bemerkenswert war die im Vergleich zum Vorjahr im Jahresverlauf abflachende und sich ins Negative wandelnde Aufkommensentwicklung der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“, die seitens der Marktteilnehmer unter anderem mit den zurückgefahrenen Produktionskapazitäten einzelner Unternehmensstandorte im Stahlsegment begründet wurde. Eine im Jahresverlauf hierzu entgegengesetzt verlaufende Entwicklung war bei der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ festzustellen. Die Zunahme der Beförderungen an Kraftwerkskohle war dabei aus Sicht von Marktteilnehmern auf die von Regierungsseite eingeleitete Energiewende zurückzuführen.

Bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen zeigten sich im Jahr 2011 die folgenden Entwicklungen im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen:

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 5: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ¹	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ¹
	2010	2011		2010	2011	
Binnenverkehr	242,1	257,2	6,2	54,5	58,9	8,0
Versand in das Ausland	45,1	46,3	2,7	20,7	20,9	1,2
Empfang aus dem Ausland	52,1	56,5	8,4	21,0	23,0	9,8
Durchgangsverkehr	16,4	15,0	-8,5	11,1	10,3	-7,2
Insgesamt	355,7	375,0	5,4	107,3	113,2	5,4

¹ Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der Binnenverkehr konnte mit 6,2 % (Aufkommen) bzw. 8,0 % (Leistung) erneut deutlich von den Aufkommens- und Leistungssteigerungen profitieren. Insgesamt wurden innerdeutsch im vergangenen Jahr rund 257,2 Mio. t Güter befördert. Dies entsprach einer zusätzlichen Gütermenge gegenüber dem Vorjahr von rund 15,1 Mio. t. Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 4,4 Mrd. tkm. Den stärksten absoluten Aufkommenszuwachs verzeichnete der Binnenverkehr in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ mit rund 5,7 Mio. t transportierter Güter. Die Aufkommenszuwächse konzentrierten sich dabei insbesondere auf die ersten Monate des Jahres sowie auf den Dezember. Verantwortlich hierfür zeichnete in erster Linie die im Vergleich zum Vorjahr bessere Baukonjunktur. Weitere deutliche Aufkommenszuwächse waren auf das

Binnenverkehr

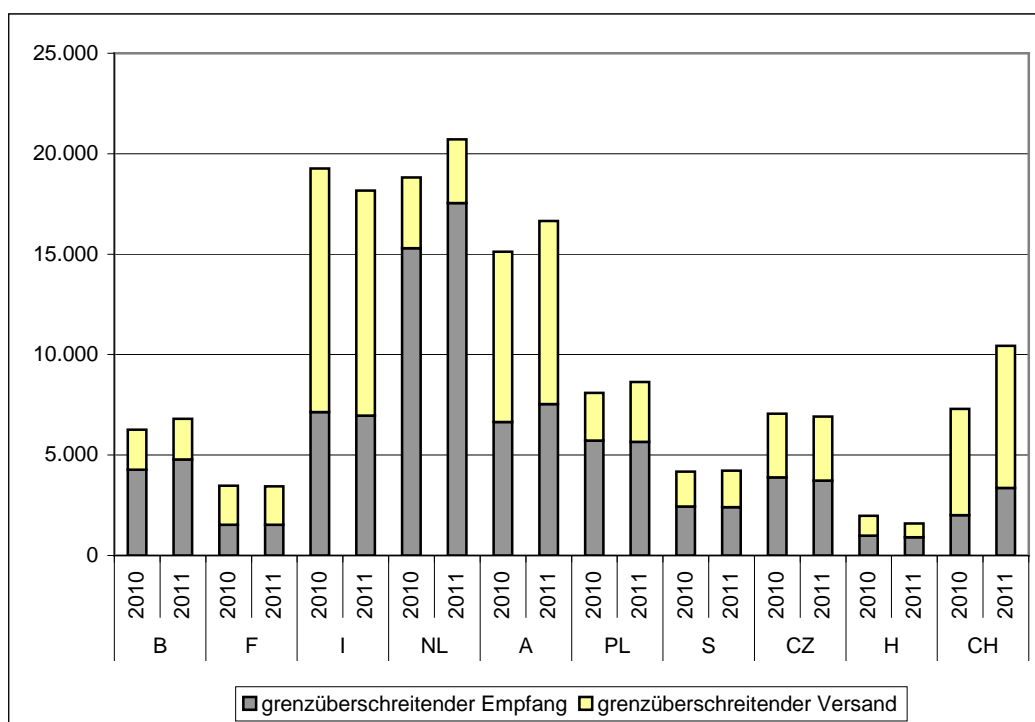
Gesamtjahr bezogen bei Transporten von Metallen und Metallerzeugnissen sowie im kombinierten Verkehr festzustellen. Letzterer hatte im Betrachtungszeitraum den stärksten Anstieg der absoluten Beförderungsleistung zu verzeichnen, der sich insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2011 zeigte. Ausgehend von niedrigem Niveau zeigte sich ein bemerkenswert hohes prozentuales Aufkommens- und Leistungswachstum beim innerdeutschen Transport von Sammelgut.

In Abhängigkeit der jeweiligen Hauptverkehrsrelation war bei den grenzüberschreitenden Beförderungen im vergangenen Jahr eine sehr differenzierte Entwicklung zu beobachten. Der Empfang aus dem Ausland erzielte bei Aufkommen und Leistung erneut die von allen Hauptverkehrsrelationen höchsten Wachstumsraten (8,4 % bzw. 9,8 %), während der grenzüberschreitende Versand mit Wachstumsraten von 2,7 % (Aufkommen) bzw. 1,2 % (Leistung) nur unterdurchschnittlich zunahm. Deutlich negativ entwickelten sich die Transitverkehre mit -8,5 % (Aufkommen) bzw. -7,2 % (Leistung). Alle drei Hauptverkehrsrelationen blieben damit weiterhin – zum Teil deutlich – hinter dem Vorkrisenniveau zurück. Ähnlich dem Binnenverkehr verteilte sich das zusätzlich transportierte Aufkommen beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand mengenmäßig am stärksten auf die Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie auf „Sonstige Produkte“. Im Transitverkehr zeichneten die überwiegend im kombinierten Verkehr transportierten „Sonstigen Produkte“ für den größten Anteil des zu beobachtenden Aufkommens- und Leistungsrückgangs verantwortlich. Mit deutlichen Aufkommensverlusten zeigten sich hiervon insbesondere die Verkehre zwischen Italien und den ARA-Häfen betroffen.

Grenzüberschreitender Verkehr

Während im Jahr 2010 nahezu alle aufkommensstarken Staaten beim Wechselverkehr mit Deutschland ein Wachstum des Gesamtaufkommens zu verzeichnen hatten, zeigte sich im Jahr 2011 ein differenziertes Bild. Eine in beiden Richtungen positive Aufkommensentwicklung ließ sich lediglich bei den Wechselverkehren mit der Schweiz, Österreich und Belgien feststellen. Dabei verzeichneten erstgenannte absolut und prozentual den größten Zugewinn (3,1 Mio. t bzw. 42,9 %). Aufgrund eines deutlichen Aufkommenswachstums der grenzüberschreitenden Verkehre von den Niederlanden nach Deutschland (2,2 Mio. t bzw. 14,7 %) sowie von Deutschland nach Polen (0,6 Mio. t bzw. 25,4 %) konnten die zu beobachtenden Aufkommensrückgänge der jeweiligen Gegenrichtung mehr als ausgeglichen werden. Während sich bei den Verkehren mit Italien (-1,1 Mio. t bzw. -5,7%) und Ungarn (-0,4 Mio. t bzw. -20,0%) ein deutlicher Rückgang des Gesamtaufkommens zeigte, war bei den Wechselverkehren mit Frankreich, Schweden und Tschechien ein nahezu stagnierendes Aufkommen zu beobachten. Die Wechselverkehre mit den 10 aufkommensstärksten Staaten (vgl. Schaubild 13) verzeichneten grenzüberschreitend insgesamt ein zusätzliches Aufkommen in Höhe von 4,5 Mio. t beim Empfang und 1,5 Mio. t beim Versand von Gütern.

Schaubild 13: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in den Jahren 2010 und 2011 in 1.000 t



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

Quelle: Statistisches Bundesamt.

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Entsprechend der positiven Aufkommensentwicklung im innerdeutschen Eisenbahnverkehr berichtete die Mehrzahl der nicht-bundeseigenen Eisenbahnunternehmen ebenso wie bundeseigene Eisenbahnen im Jahr 2011 von einer anhaltend positiven Auftrags- und Beschäftigungslage. Die hohe Volatilität der Nachfrage, der sich zahlreiche Eisenbahnunternehmen in Folge der Wirtschaftskrise ausgesetzt sahen, nahm im Jahr 2011 deutlich ab. Die steigende Nachfrage nach Schienentransportleistungen von Bestandskunden ebenso wie von Neukunden wirkte sich positiv auf die Beschäftigungslage und den Auslastungsgrad der Beförderungskapazitäten aus. Nur in Ausnahmefällen berichteten die Unternehmen von einem gleichbleibenden bzw. leicht rückläufigen Aufkommen gegenüber dem Vorjahr 2010. Hierfür wurden in der Regel jedoch keine konjunkturellen, sondern unternehmensspezifische Gründe angeführt. Für das Jahr 2012 rechnen die Unternehmen aufgrund der anhaltenden Nachfrage mit einer stabilen bis leicht steigenden Auftrags- und Beschäftigungssituation.

Positive Auftrags- und Beschäftigungslage

Die intramodale Wettbewerbssituation wurde seitens der Marktteilnehmer als zweigeteilt beschrieben. Zum einen wurde über einen weiterhin intensiv geführten Wettbewerb unter den überwiegend großen Marktteilnehmern berichtet, die ihre Leistungen insbesondere im Segment der überregionalen Streckenverkehre erbringen. Zum anderen wurde seitens regional fokussierter Eisenbahnunternehmen von einer zeitweise verminderten Wettbe-

Wettbewerbsintensität

werbsintensität gesprochen. Letzteres wurde vor allem mit einer begrenzten Ressourcenverfügbarkeit aufgrund der guten Nachfragesituation begründet. Großen Marktteilnehmern wurde in diesem Zusammenhang ein in Teilen nachlassendes Interesse an der Durchführung regionaler Schienenverkehrs- bzw. Serviceleistungen attestiert. Hieraus ergaben sich Neugeschäfte für regional tätige Eisenbahnunternehmen. Vor diesem Hintergrund zeigten insbesondere kleinere Eisenbahnunternehmen im zurückliegenden Jahr ein verstärktes Interesse an einem unternehmensübergreifenden Austausch von Produktionsmitteln.

Insbesondere bei kombinierten Verkehrsleistungen konnte der Eisenbahnverkehr intermodal streckenweise von den witterungs- und havariebedingten Beeinträchtigungen in der Binnenschifffahrt profitieren. Ebenfalls positiv für den Eisenbahnverkehr wirkte sich die bis ins 2. Halbjahr 2011 hinein bestehende starke Nachfrage nach Straßengüterverkehrsleistungen aus. Im Bereich von kurzfristigen und kombinierten Verkehrsleistungen zeigte sich der Eisenbahnverkehr erst gegen Ende des Jahres wieder zunehmend einem über den Preis geführten Wettbewerb durch Straßengüterverkehrsunternehmen ausgesetzt.

Unterschiede bei Straße und Binnenschiff

Im Jahr 2011 wurde erneut über Kostensteigerungen in den Bereichen Fahrzeugbeschaffung und -wartung, Infrastruktur, Personal sowie insbesondere bei Treibstoff und Energie (Fahrstrom) berichtet. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigten sich hiervon in Abhängigkeit ihres Einsatzgebietes und der Möglichkeit zur Kostenweitergabe an die Auftraggeber unterschiedlich stark betroffen. Beispielsweise sahen sich Eisenbahnunternehmen mit einem hohen Anteil an Leihpersonal kostenseitig besonders von den zum Teil zweistellig angestiegenen Personalkosten betroffen. Bei überwiegender Nutzung der Dieseltraktion wiesen Eisenbahnunternehmen in besonderem Maße auf Belastungen durch steigende Dieselpreise hin. Als kostenseitig belastend wurden von allen Eisenbahnunternehmen zudem die als personal- und kapitalintensiv beschriebenen Maßnahmen zum Erhalt einer Sicherheitsbescheinigung bzw. zur Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems empfunden.

Kostensituation

Trotz der anhaltend positiven Auftrags- und Beschäftigungslage zeigten sich die Eisenbahnunternehmen unzufrieden mit der Entwicklung der Entgeltsituation. Nur selten, insbesondere bei neuen bzw. kurzfristigen Aufträgen, war es den Unternehmen im Jahresverlauf möglich, eine reale Erhöhung der Entgelte durchzusetzen. Überwiegend wurde zwar von einem stabilen bis leicht gestiegenen Entgeltniveau berichtet, was sich so auch in den Erzeugerpreisindices des Statistischen Bundesamtes widerspiegelt. Insbesondere in Abhängigkeit der zugrundeliegenden Vertragslaufzeiten ließen sich die Kostensteigerungen bei bestehenden Verträgen jedoch nur selten vollständig durch Anpassungsvereinbarungen oder im Rahmen von Nachverhandlungen an die Auftraggeber weitergeben. Dies galt insbesondere für Kostensteigerungen im Zusammenhang mit baustellenbeding-

Entgelte

ten Umwegverkehren, Gebührenerhöhungen bei der Hafen- bzw. Terminalnutzung sowie der Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems. Für das laufende Jahr rechnet die überwiegende Zahl der Eisenbahnunternehmen mit stabilen bis leicht steigenden Entgelten.

Bei der Mehrzahl der Unternehmen zeigte sich die Ertragslage in Form geringerer Margen negativ von den vielerorts fehlenden Möglichkeiten zur vollständigen Weitergabe der Kostensteigerungen an die Auftraggeber beeinflusst. Die Eisenbahnunternehmen suchen daher verstärkt nach Möglichkeiten, um sich künftig aus solchen kostenseitigen Abhängigkeiten lösen zu können. Dabei stehen insbesondere Maßnahmen zur Reduzierung des Diesel- bzw. Stromverbrauchs im Fokus der Unternehmen. Aufgrund der positiven Auftragslage und sich hieraus ergebender Synergieeffekte wurde die Ertragslage vom überwiegenden Teil der Unternehmen, trotz der häufig fehlenden Möglichkeiten zur Kostenweitergabe, als zufriedenstellend beschrieben. Die Unternehmen berichteten in diesem Zusammenhang beispielsweise von einer Optimierung des Ressourceneinsatzes durch eine verstärkte unternehmensübergreifende Nutzung der Ressourcen oder von Synergien aufgrund sich ergänzender Verkehrsleistungen.

Ertragslage

Der überwiegende Teil der Unternehmen berichtete im zurückliegenden Jahr von einer Knappheit bei Fachkräften im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs. Während sich diese Situation in Abhängigkeit der Region, des Einsatzgebietes und der Ausbildungstätigkeit des jeweiligen Eisenbahnunternehmens bereits im Vorjahr zeigte, verschärfte sie sich im Jahr 2011 aufgrund der anhaltend guten Auftrags- und Beschäftigungslage, so dass sich der überwiegende Teil der Unternehmen im zurückliegenden Jahr auf der Suche nach geeignetem Personal für den eisenbahnbetrieblichen Bereich befand. Aufgrund der hohen Nachfrage, insbesondere nach Fahrpersonal, entschieden sich die Eisenbahnunternehmen für sehr unterschiedliche Methoden der Personalgewinnung, die mehrheitlich eine Erhöhung der hierfür eingesetzten finanziellen Mittel zur Folge hatten. Neben dem Einsatz von Leihpersonal wurde zunehmend über einen Einstieg in die Ausbildungstätigkeit im eigenen Unternehmen, die Weiterbildung von Mitarbeitern aus anderen Unternehmensbereichen sowie Abwerbungsversuche berichtet. Um ausreichend qualifiziertes Personal finden bzw. halten zu können waren zudem nicht selten Zugeständnisse in Form einer höheren Vergütung oder in Bezug auf die Einsatz- bzw. Arbeitsbedingungen notwendig. Vor dem Hintergrund der Arbeitnehmerfreizügigkeit zeigten sich die Eisenbahnunternehmen bei der Personalgewinnung grundsätzlich offen für den Einsatz ausländischen Fahrpersonals, sofern die fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen erfüllt würden. Ein Problem stellen in diesem Zusammenhang die Sprachkenntnisse dar.

Personal

Neben bestimmten Wagengattungen wie Taschenwagen bzw. flexibel einsetzbaren Containertragwagen zeigte sich im Jahr 2011 stellenweise die (kurzfristige) Verfügbarkeit von Lokomotiven negativ durch die hohe Nachfrage beeinflusst. Die Investitionsneigung der

Rollendes Material
und Investitionen

Unternehmen kann angesichts der guten Auftragslage im Jahr 2011 als zurückhaltend bezeichnet werden. Neben Ersatzinvestitionen in den Fuhrpark sowie der Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen im Bereich der Infrastruktur wurden seitens der Eisenbahnunternehmen im zurückliegenden Jahr 2011 nur vereinzelt nennenswerte Investitionen in zusätzliches Rollmaterial getätigt. Mit Blick auf eine zunehmende Nachfrage nach leistungsstarken Lokomotiven, weiter steigende Wartungs- und Verbrauchskosten sowie die Zuverlässigkeit des häufig vergleichsweise alten Rollmaterials streben die Unternehmen zur Minderung ihres unternehmerischen Risikos zunehmend eine Verjüngung des bestehenden Fuhrparks an. Hierzu werden meist Miet- bzw. Leasingfahrzeugen genutzt.

Nach verstärkten Übernahmeaktivitäten zu Jahresbeginn 2011 verlief das restliche Jahr vergleichsweise ruhiger. Der in den zurückliegenden Jahren auf dem Schienengüterverkehrsmarkt zu beobachtende Konzentrationsprozess setzte sich nach Auffassung der Marktteilnehmer weiter fort. Im Jahresverlauf 2011 sowie zu Beginn des laufenden Jahres wurden die Neugründungen verschiedener strategischer Partnerschaften bekannt gegeben. So streben neben den Kölner und Neuss-Düsseldorfer Hafенbetrieben beispielsweise der schweizer Kombioperateur HUPAC und die französische SNCF Geodis Gruppe eine stärkere Zusammenarbeit an. Ferner steht aus Sicht von Eisenbahnunternehmen zu befürchten, dass eine zunehmende Anzahl an kapital- bzw. personalintensiven Auflagen, insbesondere im Zusammenhang mit der europaweiten Vereinheitlichung technischer Normen und der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems, sich bereinigend auf das Marktgeschehen auswirken könnte. Folge dieser Auflagen sei, dass sowohl kleinen aktiven Marktteilnehmern als auch möglichen neuen Marktteilnehmern eine Teilnahme am Markt erschwert werde.

Fortschreitende Konzentration des Marktes

4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden im Jahr 2011 rund 6,5 % mehr TEU (Twenty-foot-Equivalent-Units) befördert als im Vorjahreszeitraum, dies entsprach einer Gesamttransportmenge von rund 6,0 Mio. TEU.⁶ Von den Aufkommenssteigerungen konnten die nationalen Verkehre mit einem Wachstum von rund 15,0 % (0,4 Mio. TEU) überdurchschnittlich profitieren. Die grenzüberschreitenden Relationen entwickelten sich mit 3,4 % (Empfang) bzw. 1,6 % (Versand) und einer zusätzlichen Aufkommensmenge von insgesamt 0,05 Mio. TEU unterdurchschnittlich. Der Durchgangsverkehr verzeichnete deutliche Aufkommensverluste (-15,7 %). Aufgrund der unterschiedlichen Entwicklung der Hauptverkehrsrelationen konnte bei der Anzahl der insgesamt im unbegleiteten kombinierten Verkehr beförderten Container bzw. Wechselbehälter eine deutliche Verschie-

⁶ Grundlage für die Berechnung des Aufkommens im kombinierten Verkehr bilden die vom Statistischen Bundesamt in der Genesis-Online Datenbank (vgl. www.destatis.de) jeweils für die Jahre 2010 und 2011 ausgewiesenen Monatswerte. (Stand 03.04.2012)

bung der Aufkommensanteile zugunsten des Binnenverkehrs beobachtet werden (53,0 % nach zuletzt 49,1 %). Der grenzüberschreitende Verkehr stellte in beiden Richtungen insgesamt rund 37,9 % des Gesamtaufkommens (Vorjahr 39,4 %), der Anteil des Durchgangsverkehrs reduzierte sich von 11,5 % auf rund 9,1 %. Die Aufkommensentwicklung der einzelnen Hauptverkehrsrelationen zeigte im Jahresverlauf eine dem gesamten Schienengüterverkehrsaufkommen vergleichbare Entwicklung.

Die Anzahl der im Jahr 2011 beförderten Sattelanhänger erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr erneut deutlich um rund 12,0 % auf 409.413 Einheiten und verzeichnete das beim Vergleich der Ladeeinheiten prozentual höchste Wachstum. Das mit Sattelanhängern transportierte Aufkommen lag mit 11,1 Mio. t rund 12,2 % über dem Vorjahresergebnis. Der grenzüberschreitende Verkehr zeigte im Jahr 2011 beim Versand (19,5 %) bzw. Empfang (14,0 %) ein überdurchschnittliches Wachstum und vereinte mit rund 77,9 % (Vorjahr 74,8 %) den größten Anteil des Transportaufkommens auf sich. Entgegen dem allgemeinen Trend ließ sich bei den Durchgangsverkehren eine deutlich positive (6,1 %) und bei den nationalen Verkehren eine deutlich negative Aufkommensentwicklung (-9,4 %) beim Transport von Sattelanhängern beobachten.

Sattelanhänger

Ein weiterhin starkes Interesse wurde der Durchführung bzw. dem Angebot von kombinierten Verkehrsleistungen im Jahr 2011 seitens des Speditionsgewerbes entgegengebracht. Dem anhaltenden Trend zum Einstieg von Speditionen in den kombinierten Verkehr bzw. das Eisenbahngeschäft standen vereinzelt Aussagen von Marktteilnehmern entgegen, nach denen zugunsten einer direkten Zusammenarbeit zwischen verladender Wirtschaft und Eisenbahnunternehmen bei der Organisation von kombinierten Verkehren aus Qualitätsgründen gezielt auf die Einbindung eines zwischengeschalteten Dienstleisters verzichtet wurde. Eine insgesamt zunehmende Zahl von Marktteilnehmern sorgte trotz hoher Zuwachsraten für eine anhaltende Wettbewerbsintensität und einen hierdurch bedingten Druck auf die Entgelte.

Wettbewerb

Nach einem guten Vorjahresergebnis entwickelte sich das Aufkommen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2011 relationsabhängig sehr unterschiedlich. Während die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen den deutschen Seehäfen und dem Ausland gegenüber dem Vorjahr 2010 Aufkommensverluste von insgesamt rund 12,9 % zu verzeichnen hatten, verbuchten die innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehre mit insgesamt rund 14,9 % ein anhaltend gutes Aufkommenswachstum.⁷ Das Gesamtaufkommen von bzw. zu den deutschen Seehäfen in Höhe von rund 3,4 Mio. TEU verteilte sich im Jahr 2011 mit knapp 0,9 Mio. TEU (2010: 1,0 TEU) auf den grenzüberschreitenden und knapp 2,6 Mio. TEU (2010: 2,2 Mio. TEU) auf den nationalen Seehafenhinter-

Seehafenhinterlandverkehr

⁷ Grundlage für die Berechnung des Aufkommens im Seehafen-Hinterlandverkehr mit deutschen Seehäfen bilden die vom Statistischen Bundesamt in der Fachserie 8, Reihe 2 jeweils für die Jahre 2010 und 2011 ausgewiesenen Monatswerte.

landverkehr. Das Aufkommen der Seehafenverkehre entwickelte sich in der zweiten Jahreshälfte deutlich schwächer als im 1. Halbjahr 2011.

Das Gesamtaufkommen der Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen Deutschland und den ARA-Seehäfen verzeichnete im Jahr 2011 – insbesondere aufgrund eines im Vorjahresvergleich starken zweiten Halbjahres – ein Wachstum von rund 4,5 %, das in Abhängigkeit von der Relation sehr unterschiedlich ausgeprägt war. Der Empfang deutscher Regionen aus den ARA-Seehäfen konnte ein deutliches Aufkommenswachstum von 15,4 %⁸ verbuchen, die Verkehre der Gegenrichtung hatten hingegen einen Rückgang um 5,3 % zu verzeichnen. Die im Transitverkehr über Deutschland verlaufenden Seehafen-Hinterlandverkehre von/zu den ARA-Seehäfen reduzierten sich in beiden Richtungen deutlich. Mit Ausnahme der Österreichverkehre wiesen dabei alle bedeutenden Relationen negative Vorzeichen auf. Die absolut größten Rückgänge waren mit rund 84.000 TEU beim Wechselverkehr zwischen den ARA-Seehäfen und Italien festzustellen. Aufgrund seines hohen Anteils an Italienverkehren zeigte sich der Seehafen Antwerpen von den Aufkommensrückgängen nach bzw. von Italien besonders betroffen.

ARA-Häfen

Im vergangenen Jahr nahm das Interesse an der Ausweitung der Nutzung kombinierter Verkehre sowohl auf Seiten der Anbieter als auch der Nutzer erneut zu. Um eine ausreichende Grundauslastung neuer bzw. eine verbesserte Auslastung bestehender Angebote zu erreichen, standen dabei verstärkt partnerschaftliche bzw. kooperierende Maßnahmen im Mittelpunkt des Interesses. Beispielsweise war von Nutzerseite in diesem Zusammenhang eine Absichtserklärung zu vernehmen, nach der mehrere große Unternehmen der verladenden Wirtschaft zur Optimierung ihrer Transporte künftig in bestimmten Bereichen eine Bündelung ihrer Verkehre anstreben, so dass auf langen Streckenabschnitten eine gemeinschaftliche Nutzung des kombinierten Verkehrs möglich wird. Auf Anbieterseite zeigte sich hingegen die Absicht, mit Hilfe einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit die Qualität der angebotenen Leistungen zu verbessern bzw. hierüber mögliche Synergieeffekte zu erzielen. Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen blicken die Unternehmen positiv auf die weitere Entwicklung im Jahr 2012.

Ausblick

4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)

Bei den im Wechselverkehr mit Deutschland bestehenden Verbindungen von Regensburg über Österreich nach Trento und von Freiburg über die Schweiz nach Novara (Italien) zeigte sich im vergangenen Jahr eine positive Aufkommensentwicklung. Insgesamt wurden auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland im Jahr 2011 rund

Aufkommensentwicklung auf der ROLA

⁸ Grundlage für die Berechnung des Aufkommens im Seehafen-Hinterlandverkehr mit den ARA-Seehäfen bilden die vom Statistischen Bundesamt in der Fachserie 8, Reihe 2 für das Jahr 2010 ausgewiesenen Jahres- bzw. die für das Jahr 2011 ausgewiesenen Monatswerte.

121.000 Lkw transportiert.⁹ Der Wechselverkehr über den Brenner verzeichnete zwischen Regensburg und Italien ein Aufkommenswachstum von 12,8 % und erhöhte sich im Jahr 2011 trotz mehrtägiger Brennersperrung und konjunktureller Eintrübungen in Italien um 3.113 Fahrten auf rund 27.500 Lkw. Die im Vergleich zum unbegleitenden kombinierten Verkehr entgegengesetzte Aufkommensentwicklung dürfte dabei nochmals von den im Rahmen des sektoralen Fahrverbotes bestehenden Restriktionen profitiert haben. Mit der Aufhebung des sektoralen Fahrverbotes zum Jahreswechsel haben sich die Vorzeichen hingegen ins Gegenteil gewendet. In den ersten drei Monaten des laufenden Jahres verzeichnete die Verbindung zwischen Regensburg und Trento einen zweistelligen prozentualen Aufkommensrückgang. Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung zeichneten für diesen Aufkommensrückgang neben konjunkturellen Einflüssen auch Rückverlagerungen auf die Straße verantwortlich.

Auf der Rollenden Landstraße über die Lötschberg-Simplon-Achse wurden im Jahr 2011 im begleiteten kombinierten Verkehr, trotz eines Brandes im Simplon-Tunnel, mehr Fahrzeuge als im Vorjahr transportiert. Die Anzahl der Lkw-Verladungen auf der Strecke zwischen Freiburg und Novara stieg – insbesondere nach Überwindung der im Jahr 2010 zu beobachtenden Kapazitätsengpässe – wieder leicht auf rund 93.500 Lkw-Verladungen (2,2 %) im Jahr 2011 an. Ähnlich der Verbindung über den Brenner werden auch die Verkehre über die Lötschberg-Simplon-Achse im laufenden Jahr 2012 von einer Sperrung aufgrund anstehender Sanierungsarbeiten beeinträchtigt sein.

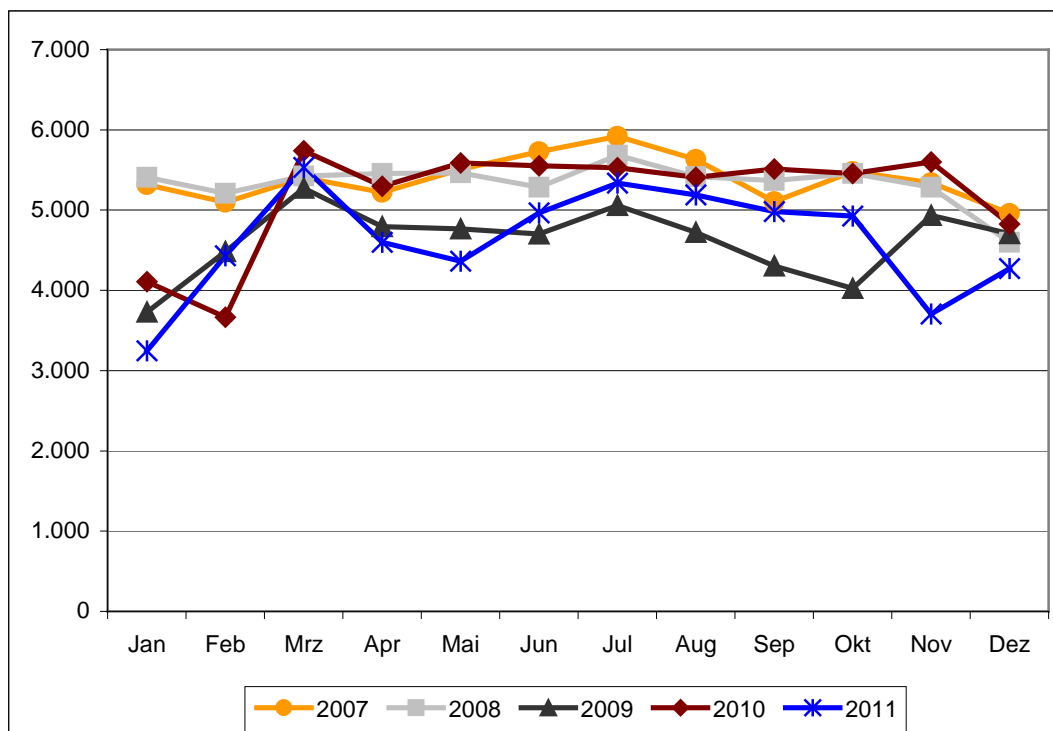
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Trotz des anhaltenden konjunkturellen Aufholprozesses der deutschen Wirtschaft konnte die Binnenschifffahrt im Jahr 2011 nicht an das Wachstum des Vorjahres anknüpfen. Nach zweistelligen prozentualen Zuwächsen im Gesamtjahr 2010 blieben die Mengen- und Leistungswerte aufgrund schwieriger Rahmenbedingungen im Jahr 2011 deutlich hinter den Vorjahresergebnissen zurück. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2011 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen insgesamt rund 222,0 Mio. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2010 bedeutete dies einen Rückgang von rund 3,3 %. Die Verkehrsleistung sank im Vergleichszeitraum um 11,6 % auf rund 55,0 Mrd. tkm. Besonders schwach im Vergleich zu den Vorjahren entwickelte sich die Verkehrsleistung im zweiten und vierten Quartal 2011 (siehe Abbildung 14).

⁹ Zusammengefasstes Jahresergebnis Ralpin AG und Ökombi GmbH.

Schaubild 14: Tonnenkilometrische Leistung der Binnenschifffahrt nach Berichtszeitraum in Mio. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Witterungsbedingte Beeinträchtigungen erwuchsen der Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres 2011 zunächst aus Eisgang im Kanalgebiet und Hochwassersperrern an Rhein, Main und Mosel. In den Frühjahrsmonaten und zum Jahresende 2011 stand sie dann unter dem Einfluss historisch niedriger Wasserstände des Rheins. Gleiches galt für die Donau, deren Wasserstand ebenfalls für längere Zeiträume kritische Pegelstände unterschritt; örtlich kam es dort vorübergehend zu einer faktischen Einstellung des Schifffahrtsbetriebes. Des Weiteren wurde die Mengen- und Leistungsentwicklung zu Jahresbeginn in erheblichem Maße durch die mehrwöchige Sperrung des Rheins bei St. Goarshausen belastet. Ursächlich war die Havarie eines Tankschiffes. Negativ von der Rheinsperrung betroffen waren vor allem Verkehre zwischen den ARA-Häfen und Quell- bzw. Zielregionen im Oberrheingebiet sowie im Donaoraum. Schiffe aus Richtung der ARA-Häfen fuhren teilweise nur bis zu Häfen im Niederrheingebiet, wo die Güter zwecks Weitertransport zum Zielort auf andere Verkehrsträger umgeladen wurden. Die hieraus resultierende Verkürzung des wasserseitigen Transportanteils spiegelt sich in dem vergleichsweise deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung wider. Insbesondere zeitkritische Güter wurden während der Rheinsperrung in größerem Umfang auf alternative Verkehrsträger verlagert. Die wiederholten Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt sind im Hinblick auf deren wahrgenommene Zuverlässigkeit kritisch zu beurteilen. Letzteres gilt auch insoweit, als die Binnenschifffahrt aufgrund der Preisstruktur (Grundfracht plus evtl. Zuschläge) über einen längeren Zeitraum keine festen Frachtpreise garantieren konnte. Dies beeinflusste die Planungssicherheit der Auftraggeber negativ.

Rahmenbedingungen:
Schiffshavarie und
witterungsbedingte
Beeinträchtigungen

Eine Betrachtung des Güterumschlags nach Wasserstraßengebieten verdeutlicht, dass im Jahr 2011 insbesondere das Rhein- und Donaugebiet von Umschlagsrückgängen im Vergleich zum Vorjahr betroffen waren. Im Rheingebiet beliefen sie sich auf insgesamt knapp 4,8 Mio. t bzw. minus 2,8 %. Hohe Rückgänge verzeichneten dabei unter anderen die umschlagstarken Häfen Mannheim, Köln, Ludwigshafen und Frankfurt am Main. Duisburg, der größte Binnenhafen Deutschlands, konnte sein Umschlagsergebnis im Jahr 2011 hingegen steigern. Mit rund 52,0 Mio. t wurde das Vorjahresergebnis um rund 2,3 % übertroffen. Das Donaugebiet verzeichnete im vergangenen Jahr einen Umschlagsrückgang von 0,4 Mio. t bzw. minus 8,7 %, wobei die Häfen Regensburg, Kelheim und Bamberg überproportionale Rückgänge aufwiesen. Mit Umschlagsrückgängen von jeweils 1,7 % blieben auch das westdeutsche Kanalgebiet und das Gebiet Berlin im Jahr 2011 hinter ihren Vorjahresergebnissen zurück. Deutliche Umschlagszuwächse verbuchten im Vergleichszeitraum hingegen das Elbegebiet (7,2 %) sowie das Weser- und Mittel-landkanalgebiet mit jeweils 8,2 %. In den letztgenannten Wasserstraßengebieten steigerten im Vergleichszeitraum nahezu alle größeren Häfen ihre Umschlagsleistungen. Zu Behinderungen führten hier im Jahr 2011 die wiederholten Ausfälle des Schiffshebewerkes in Scharnebeck. Dieses fiel in der zweiten Jahreshälfte mehrfach für mehrere Tage aufgrund verschiedener Defekte aus. In der Folge mussten im Extremfall bis zu 100 Binnenschiffer auf ihre Abfertigung warten. Die Wartezeiten betrugen bis zu 48 Stunden. Tabelle 6 fasst die Entwicklung des Güterumschlags in den zehn umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen des Jahres 2011 im Vergleich zum Vorjahr zusammen.

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

Tabelle 6: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Häfen in der Binnenschifffahrt
Veränderungen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010

Hafen	2010	2011	Veränderung	
	in 1.000 t	in 1.000 t	in 1.000 t	%
Duisburg	50.834,5	51.999,4	+ 1.164,9	+ 2,3
Köln	11.946,7	11.095,3	- 851,4	- 7,1
Hamburg	9.232,0	9.718,8	+ 486,8	+ 5,3
Ludwigshafen	7.964,6	7.137,0	- 827,6	- 10,4
Neuss	6.998,6	7.084,3	+ 85,7	+ 1,2
Mannheim	7.585,0	6.577,7	- 1.007,3	- 13,3
Karlsruhe	5.242,2	5.521,6	+ 279,4	+ 5,3
Bremen	3.919,3	4.307,6	+ 388,3	+ 9,9
Marl	4.089,4	3.868,3	- 221,1	- 5,4
Berlin	3.765,5	3.702,2	- 63,3	- 1,7

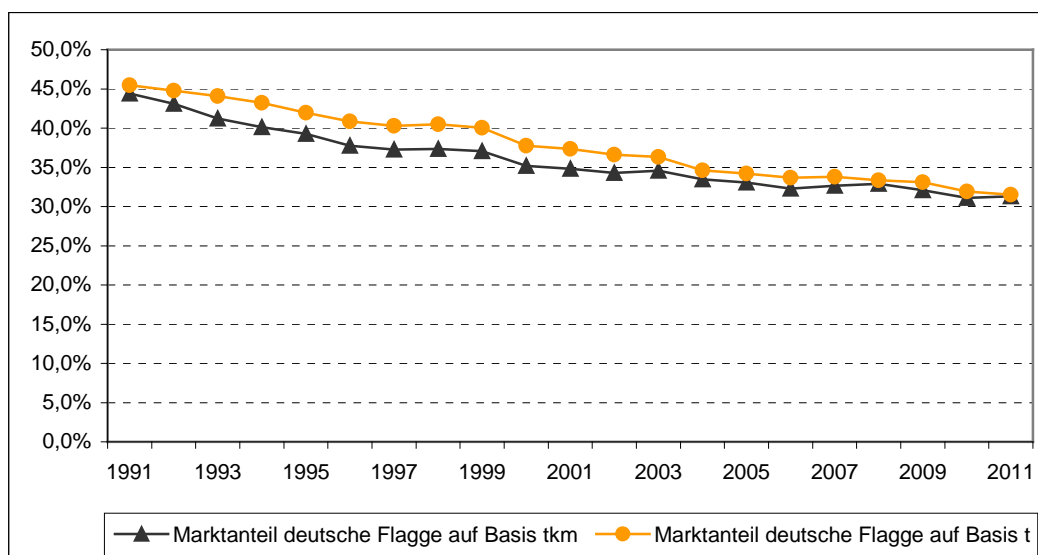
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Schiffe unter deutscher Flagge waren im Jahr 2011 in einem etwas geringeren Ausmaße von der rückläufigen Verkehrsleistungsentwicklung betroffen als ihre ausländischen Wettbewerber, allerdings trafen sie die Mengenrückgänge in einem stärkeren Maße. Ein Grund hierfür ist, dass viele große niederländische Schiffe aufgrund der wasserstandsbedingten Einschränkungen den Rhein zeitweise nicht mehr so weit stromaufwärts befuh-

Marktanteile der deutschen Flagge

ren wie üblich. Aufgrund der geographischen Lage der Schweiz wurden auch die eidgenössischen Binnenschiffahrtsunternehmen in ihrer Geschäftsausübung wesentlich beeinträchtigt. Schiffe unter deutscher Flagge beförderten im Jahr 2011 rund 69,8 Mio. t und verbuchten damit bezogen auf die Beförderungsmenge im Vergleich zum Jahr 2010 einen Rückgang von rund 3,5 Mio. t bzw. minus 4,7 %. Am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen erreichten sie damit einen Anteil in Höhe von knapp 31,5 %. Im Vergleich zum Jahr 2010 bedeutete dies einen Marktanteilsverlust von knapp 0,5 Prozentpunkten. Bezogen auf die Verkehrsleistung erhöhte sich der Marktanteil der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe von 31,1 % im Jahr 2010 auf 31,3 % im Jahr 2011. Wie Schaubild 15 zu entnehmen ist, setzte die letztjährige Entwicklung den Trend der vergangenen Jahre fort.

Schaubild 15: Entwicklung des Marktanteils der Schiffe unter deutscher Flagge im Zeitraum von 1991 bis 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Von allen Hauptverkehrsverbindungen schloss lediglich der Binnenverkehr das Jahr 2011 mit einem Mengenzuwachs ab, zugleich wies er den vergleichsweise geringsten Verkehrsleistungsrückgang auf. Mit rund 54,8 Mio. t nahm das Güteraufkommen gegenüber dem Jahr 2010 um rund 1,7 Mio. t bzw. 3,2 % zu. Im Jahresvergleich erhöhte sich sowohl das Aufkommen an Schüttgütern (+ 2,9 %) als auch an flüssigem Massengut (+ 6,6 %). Das containerisierte Aufkommen erhöhte sich mit plus 13,3 % ebenfalls deutlich. Aufkommensrückgänge waren hingegen bei den Stückgütern zu verzeichnen (- 14,7 %). Die im Verkehr zwischen deutschen Häfen erbrachte Verkehrsleistung betrug im Jahr 2011 rund 10,4 Mrd. tkm. Sie lag damit rund 3,8 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 7).

Hauptverkehrsverbindungen:
- Binnenverkehr

Tabelle 7: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2010	2011		2010	2011	
Binnenverkehr	53,1	54,8	+ 3,2	10,8	10,4	- 3,8
Versand in das Ausland	50,6	46,9	- 7,4	13,2	11,7	- 11,1
Empfang aus dem Ausland	103,5	101,6	- 1,8	23,6	21,5	- 9,0
Durchgangsverkehr	22,4	18,7	- 16,6	14,7	11,4	- 22,1
Insgesamt	229,6	222,0	- 3,3	62,3	55,0	- 11,6

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Beim grenzüberschreitenden Versand blieben die Mengen- und Leistungswerte im Jahr 2011 aufgrund der Behinderungen des Schifffahrtsbetriebs deutlich hinter den entsprechenden Ausweisungen des Jahres 2010 zurück. Weder das Mengenaufkommen an Schüttgütern noch an Stückgütern und Containern reichte im Jahr 2011 an das Vorjahresergebnis heran; einzig bei flüssigen Massengütern zeigten sich Aufkommenszuwächse. Insgesamt verzeichneten die Verkehre von deutschen zu ausländischen Häfen im Vergleichszeitraum einen Aufkommensrückgang von 7,4 % auf 46,9 Mio. t und einen Leistungsrückgang von 11,1 % auf 11,7 Mrd. tkm.

Grenzüberschreitender
Versand

Im grenzüberschreitenden Empfang sank die Verkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 2010 um rund 9,0 % auf 21,5 Mrd. tkm. Das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen lag mit 101,6 Mio. t ebenfalls unter dem Vorjahresniveau (- 1,8 %). Zum Teil deutlichen Aufkommenssteigerungen bei Stückgütern und containerisierten Gütern standen im Vergleichszeitraum hohe Mengenrückgänge bei flüssigen Massengütern gegenüber. Das Mengenaufkommen an Schüttgütern bewegte sich annähernd auf Vorjahresniveau.

Grenzüberschreitender
Empfang

Die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen waren im Jahr 2011 am stärksten von den witterungs- und havariebedingten Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebs betroffen. Sie wiesen im Vergleich zum Jahr 2010 überproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge auf. Sowohl Massengüter als auch containerisierte Güter verzeichneten im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Mengenrückgänge. Besonders hoch fielen diese mit einem Minus von 75,2 % bei den flüssigen Massengütern aus. Die positive Entwicklung bei den Stückgütern, deren Aufkommen sich im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 mit rund 6,1 Mio. t mehr als verdoppelt hat, konnte die Verluste in den übrigen Güterbereichen nur in Teilen kompensieren. Insgesamt summierten sich die Beförderungsrückgänge im Jahr 2011 auf rund 3,7 Mio. t bzw. 16,6 %. Die Verkehrsleistung nahm im Vergleich zum Jahr 2010 um 22,1 % auf rund 11,4 Mrd. tkm ab.

Durchgangsverkehr

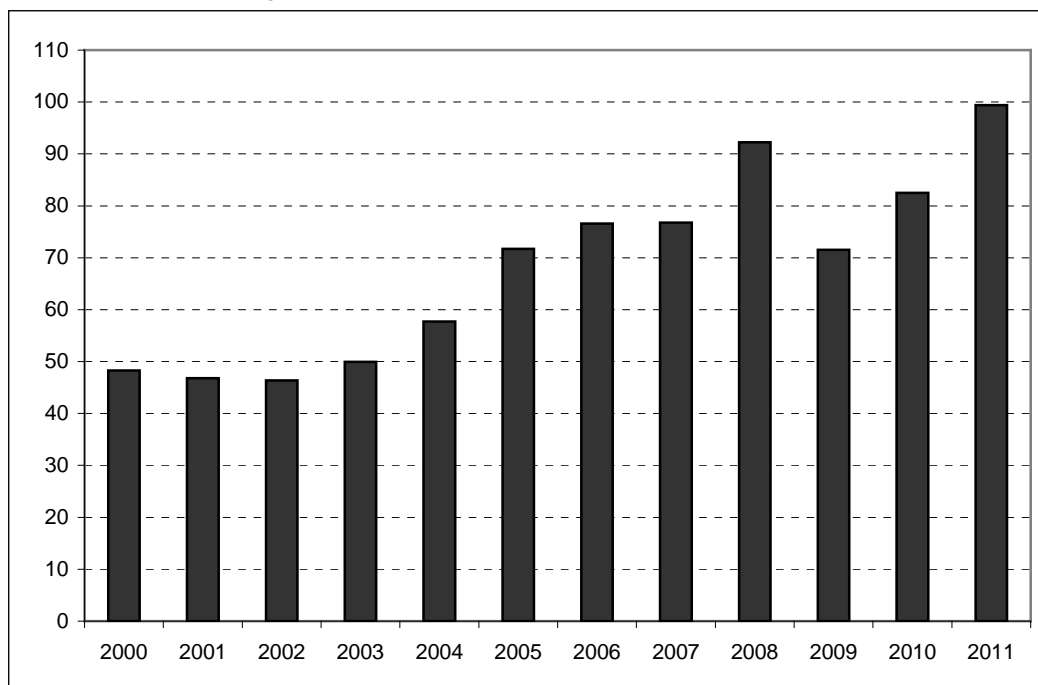
5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Kostenentwicklung

Der Anstieg des Kostenniveaus der Binnenschifffahrtsunternehmen, der bereits im Jahr 2010 festzustellen war, hat sich im Jahr 2011 insgesamt fortgesetzt. Maßgeblich war insbesondere der neuerliche Anstieg der Gasölpreise vor dem Hintergrund steigender Notierungen an den Rohölmärkten. Schaubild 16 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland im Zeitablauf dar. Dieser lag im Jahr 2011 rund 20 % über dem entsprechenden Wert des Jahres 2010 und knapp 8 % über dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2008. Zum Preisanstieg mit beigetragen hat nach Informationen des Bundesamtes die europaweite Einführung vergleichsweise teurerer schwefelärmer Kraftstoffe in der Binnenschifffahrt. Seit 01.01.2011 ist die Verwendung von Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von maximal 10 ppm auf EU-Wasserstraßen verbindlich vorgeschrieben. Kostensteigernd wirkt ferner die seit dem 01.01.2011 in Höhe von 75 Eurocent pro 100 l Gasöl anfallende Gebühr zur Finanzierung der Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen. Sie ist Ausfluss der Umsetzung des „Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ (CDNI). Da die Schwankungen der Gasölpreise in der Regel durch die vertraglich vereinbarten Gasölklauseln abgedeckt werden, sind die negativen Effekte dieser Entwicklung allerdings zu relativieren.

Variable Kosten

Schaubild 16: Entwicklung des durchschnittlichen Gasölpreises in Deutschland in Euro pro 100 l



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

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

Die letzte Lohnanhebung der tarifbeschäftigten Binnenschiffer in Deutschland erfolgte zum 1. Juli 2010. Gemäß gültigem Rahmentarifvertrag betrug diese 1,1 %. Im Vergleich der Jahre 2010 und 2011 sind damit auch die Personalkosten, auf die ein bedeutender Anteil der Fixkosten entfällt, gestiegen. Angesichts steigender Nachfrage auf dem Weltmarkt haben die Rohstahlpreise im Vergleichszeitraum deutlich zugelegt. In Verbindung mit höheren Energiepreisen hat dies eine Zunahme der Wartungskosten bedingt. Während die Versicherungskosten relativ konstant blieben, implizieren die im Jahresdurchschnitt leicht gestiegenen Leitzinsen der EZB tendenziell höhere Finanzierungskosten. Letzteres geht örtlich einher mit höheren Eigenkapitalanforderungen der Banken bei der Finanzierung von Schiffsneubauten.

Fixe Kosten

5.2.2 Trockengüterschifffahrt

Mit insgesamt über 148,1 Mio. t bewegte sich das Mengenaufkommen an Schüttgütern (132,7 Mio. t) und Stückgütern (15,5 Mio. t) in der Trockengüterschifffahrt im Jahr 2011 knapp 0,9 % unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts (149,4 Mio. t). Ursächlich für den Rückgang waren insbesondere geringere Beförderungsmengen an Erzen, Steinen und Erden, sonstigen Mineralerzeugnissen, Sekundärrohstoffen, Kohle, Nahrungs- und Genussmitteln sowie landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen. Das im Vergleichszeitraum um mehr als ein Viertel gestiegene Stückgutaufkommen konnte einen Gutteil des Nachfragerückgangs bei den Schüttgütern kompensieren. Die Verkehrsleistung blieb vor dem Hintergrund der eingangs skizzierten Rahmenbedingungen mit 37,0 Mrd. tkm knapp 7,3 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Trotz der erheblichen Beeinträchtigungen auf der Rheinschiene legte das Containeraufkommen im Jahr 2011 weiter zu. Mit rund 2,2 Mio. TEU wurden rund 0,2 % mehr Standardcontainer in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen befördert als im bisherigen Rekordjahr 2010 (siehe hierzu auch Abschnitt 5.3).

Trotz der Mengen- und Leistungsrückgänge, die in der Hauptsache der Situation im Rheinstromgebiet geschuldet waren, verzeichnete die Trockengüterschifffahrt in Deutschland nach Einschätzung des Bundesamtes im Jahr 2011 insgesamt eine bessere Beschäftigungslage als im Jahr 2010. Ursächlich waren vor allem die beiden längeren Niedrigwasserphasen im Frühjahr und Spätherbst des vergangenen Jahres, die temporär zu Verknappungen des Laderaumangebots führten und die Verfügbarkeit großer Schiffe regional einschränkten.¹⁰ Aufgrund der Fahrwasserhältnisse konnten große Gütermotorschiffe in Teilen nur noch 30 % ihres Laderaums auslasten. In der Folge nahm die Nachfrage nach Schiffsraum in der Rheinschifffahrt deutlich zu. Im Zuge dessen wurden auch die größeren Schiffseinheiten besser beschäftigt, die bei normalen Fahrwasserhältnissen

Beschäftigungslage

¹⁰ Sinkende Pegel bedingen einen geringeren zulässigen Tiefgang der Schiffe, was ab einem bestimmten Wasserstand ceteris paribus die angebotene Flottenkapazität verringert.

sen im vergangenen Jahr mangels ausreichender Nachfrage nicht selten kleinere Ladungspartien beförderten, mithin nicht mit der maximal möglichen Abladung fuhren. Im Oberrheingebiet herrschte nach Angaben von Marktteilnehmern örtlich neuerlich ein Angebotsmangel an kleineren Schiffseinheiten; der fehlende Zulauf großer Schiffe aufgrund der wasserseitigen Beeinträchtigungen bedingte zeitweise eine zusätzliche Verknappung des Laderaumangebots.

Die temporäre Annäherung von Angebot und Nachfrage führte zu einer vorübergehenden Entspannung der Wettbewerbslage und in Verbindung mit den Kleinwasserzuschlägen zu einem Anstieg der Tagesfrachten. Insgesamt bewegte sich das Niveau der Tagesfrachten nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2011 auf einem höheren Niveau als im Jahr 2010. Zu Jahresbeginn 2012 lagen die Tagesfrachten angesichts eines Überhangs an Schiffsraum wieder auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Bei den Vertragsfrachten für das laufende Jahr zeigten sich nach Angaben von Marktteilnehmern allenfalls moderate Erhöhungen. Ursächlich hierfür ist zum einen das weiterhin hohe Laderaumangebot in der Trockengüterschifffahrt zu Zeiten normaler Wasserstände und das hieraus resultierende wettbewerbsintensive Marktumfeld insbesondere im Rheinstromgebiet. Zum anderen laufen in Teilen der Verladerschaft Bestrebungen, die in jüngerer Zeit gestiegenen Zuschläge für Gasöl und Kleinwasser über das Niveau der Grundfrachtraten zu nivellieren.

Frachten

Nach Einschätzung des Bundesamtes auf Grundlage der geführten Marktgespräche hat sich der wasserstandsinduzierte Frachtenanstieg in Verbindung mit der verbesserten Beschäftigungslage im Jahr 2011 im Allgemeinen positiv auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung der im Rheinstromgebiet aktiven deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen ausgewirkt. Nach dem vergleichsweise schlechten Jahr 2010 bezeichneten sie das Jahr 2011 mit Blick auf die Marktentwicklung überwiegend als zufriedenstellend. Nach Angaben von Marktteilnehmern erzielten Partikulierunternehmen in der Regel wieder auskömmliche Erträge, waren Tilgungs- und Zinszahlungen zumeist wieder möglich. Die Gewinnmargen blieben trotz des Frachtenanstiegs im Allgemeinen jedoch eng, so dass Möglichkeiten zur Bildung von Rücklagen vielerorts weiterhin allenfalls in geringem Umfang bestanden. Vor allem Eigner kleinerer Schiffe, die auch bei niedrigeren Wasserständen zum Teil noch mit hohen Abladungen fahren konnten, profitierten von der Marktsituation. Dennoch stellte sich die betriebswirtschaftliche Lage der Unternehmen in Abhängigkeit von der Kapitalkostenstruktur und dem Einsatzgebiet individuell zum Teil sehr unterschiedlich dar. Im Donauraum berichteten Unternehmen mit eigenen Schiffen im Jahr 2011 von einer Verschlechterung der Ertragslage und einer mangelnden Rentabilität des eigenen Schiffsraums. Begründet wurde dies mit den aufgelaufenen Verlusten aus dem Jahr 2009, den stagnierenden Grundfrachtraten und geringeren Schiffsauslastungen infolge von Transportverlagerungen auf andere Verkehrsträger. Trotz Umsatzverlusten, die aus der Rheinsperre bei St. Goarshausen resultierten, konnten Befrachter nach Angaben

Umsatz und Ertrag

von Marktteilnehmern aufgrund höherer Provisionen mehrheitlich höhere Gewinne ausweisen als im Jahr 2010. Örtlich wurden die Betriebsergebnisse von Befrachtern allerdings durch Altverträge belastet, die Frachtabschlüsse unterhalb der aktuellen Tagesfrachten beinhalteten.

Die Investitionen in Neubauten blieben im Jahr 2011 in Deutschland gering. Nach Angaben der WSD Südwest wurde lediglich ein neues Gütermotorschiff unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt.¹¹ Allerdings nahm die Zahl der Ankäufe und Zugänge aus dem Ausland mit insgesamt 32 Gütermotorschiffen deutlich zu (2010: 7 Einheiten). Entgegen früherer Jahre handelte es sich bei den Ankäufen vor allem um kleinere Schiffseinheiten. Zur Realisierung von Skaleneffekten wurden in den vergangenen Jahren viele kleinere Schiffe durch größere Einheiten ersetzt. Aufgrund dieses Wandels wird von Gesprächspartnern des Bundesamtes seit geraumer Zeit auf eine Knappheit bei kleineren Schiffen verwiesen (siehe oben), die beispielsweise für Beförderungen von Agrarerzeugnissen stark nachgefragt werden. 33 Zugängen der deutschen Gütermotorschiffsflotte standen im Jahr 2011 insgesamt 20 Abgänge gegenüber. Das Kapazitätsangebot der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge im Jahr 2011 nahm damit im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 % auf rund 1,17 Mio. t zu. Insgesamt ging das Kapazitätsangebot der deutschen Trockengüterschifffahrt aufgrund eines Kapazitätsabbaus bei den Schubleichtern leicht zurück.

Neubauten

5.2.3 Tankschifffahrt

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verringerte sich das in der Tankschifffahrt beförderte Gütervolumen im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um über 5,1 Mio. t bzw. 10,1 % auf 45,9 Mio. t. Die Verkehrsleistung nahm im Vergleichszeitraum um 26,0 % auf 10,0 Mrd. tkm ab. Ursächlich für die hohen Rückgänge waren zum einen die mehrfachen Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes (mit der Folge von Verkehrsverlagerungen). Zum anderen drückte der rückläufige Absatz von Mineralölprodukten auf das Ergebnis. Vor allem die Inlandsnachfrage nach leichtem Heizöl blieb im Jahr 2011 hinter jener des Vorjahres zurück. Nach Informationen des Bundesamtes stellten viele Verbraucher den Erwerb von Mineralölerzeugnissen – teilweise in der Hoffnung auf sinkende Preise – angesichts steigender Rohölpreise längstmöglich zurück. Vor dem Hintergrund geringerer Importe nahm im vergangenen Jahr insbesondere der grenzüberschreitende Empfang von Mineralölprodukten ab (- 12,9 %). Eingebrochen ist im Jahr 2011 auch das Trans-

Auftrags- und Beschäftigungslage

¹¹ Insgesamt deuten die für das Jahr 2011 vorliegenden Zahlen auf eine Fortsetzung des Rückgangs der Neubautätigkeit in der europäischen Trockengüterschifffahrt hin, der bereits im Jahr 2010 erkennbar wurde. Nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wurden bis Ende September 2011 in der europäischen Trockengüterschifffahrt zehn Gütermotorschiffe (GMS) und 2 Schubleichter (GSL) neu in Dienst gestellt. Im Gesamtjahr 2010 waren es insgesamt noch 48 Schiffe (24 GMS, 24 GSL) gewesen. Siehe ZKR: Europäische Binnenschifffahrt – Marktbeobachtung 2011-2, Straßburg 2011.

portaufkommen im Durchgangsverkehr. Knapp 1,2 Mio. t bedeuteten lediglich noch ein Viertel des Vorjahresaufkommens. Die leichte Zunahme der Exporte spiegelte sich hingegen in einem Anstieg des grenzüberschreitenden Versands wider (+ 3,1 %). Die Binnenverkehre legten im Vergleichszeitraum mit einem Plus von 6,6 % ebenfalls zu. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Chemieproduktion in Deutschland im Jahr 2011 war die Situation in der Gas-/Chemiefahrt vergleichsweise positiver als im Mineralölbereich. Aufgrund der längeren, zum Teil extremen Niedrigwasserphasen auf dem Rhein im Frühjahr und Spätherbst 2011 stellte sich die Beschäftigungslage in der Tankschiffahrt trotz der Mengen- und Leistungsrückgänge nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2011 in Teilen dennoch etwas besser dar als im Jahr 2010. Wasserstandsbedingt konnten große Tankschiffe bei Beförderungen ins Oberrheingebiet nach Informationen des Bundesamtes teilweise lediglich maximal ein Drittel ihrer Kapazitäten auslasten. Die Folge dieser Kapazitätsverknappung war ein deutlicher Nachfrageanstieg nach Schiffsraum. Das bestehende Problem der Überkapazitäten in der europäischen Binnentankschiffahrt wurde insoweit durch die Niedrigwasserphasen temporär gemildert.

Dies spiegelte sich in der unterjährigen Entwicklung der Frachtraten wider, die im Frühjahr und insbesondere im Spätherbst 2011 vorübergehend deutlich anzogen. Insgesamt bewegten sich die Tagesfrachten damit im Jahr 2011 auf einem wesentlich höheren Niveau als im Jahr 2010, das Jahr 2009 wurde ebenfalls übertroffen. Neben der Kapazitätsentwicklung wurde die Frachtenentwicklung im Jahr 2011 unter anderem durch die steigenden Gasölkosten beeinflusst. Längere Lösch- und Wartezeiten an Ladestellen im ARA-Gebiet sowie die höhere Nachfrage nach innerdeutschen Beförderungen trugen temporär ebenfalls zum Anstieg des Frachtenniveaus bei. Angesichts des anhaltend hohen Kapazitätsangebots in der europäischen Tankschiffahrt gingen die Tagesfrachten zum Ende des Jahres 2011 vor dem Hintergrund steigender Rheinpegel und einer schwachen Nachfrage wieder spürbar zurück. Zu Beginn des Jahres 2012 bewegten sie sich wieder auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Auf die Entwicklung der Vertragsfrachten wirkte sich das hohe Kapazitätsangebot in 2011 weiterhin dämpfend aus. Aufgrund anhaltender Überkapazitäten diktieren weiterhin die Verloader die Preise.

Frachten

Die beiden längeren Niedrigwasserphasen in Verbindung mit steigenden Spotmarktfrachten haben sich nach Informationen des Bundesamtes zwar tendenziell positiv auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung der Tankschiffahrtsunternehmen ausgewirkt. Nach Angaben von Marktteilnehmern reichte dies in vielen Fällen jedoch nicht aus, um das Transportgeschäft im Jahr 2011 in die Gewinnzone zurückzuführen. Belastend für die betroffenen Tankschiffahrtsunternehmen wirkte in diesem Zusammenhang auch die Rheinsperrung zu Beginn des Jahres. Da die Höhe eines auskömmlichen Frachtenniveaus stark durch die individuelle Unternehmenssituation determiniert wird, sind allgemeingültige Aussagen zur betriebswirtschaftlichen Entwicklung in der Tankschiffahrt allerdings weiterhin nur schwer möglich. Viele deutsche Einhüllentankschiffe, die derzeit noch mit

Ertragslage

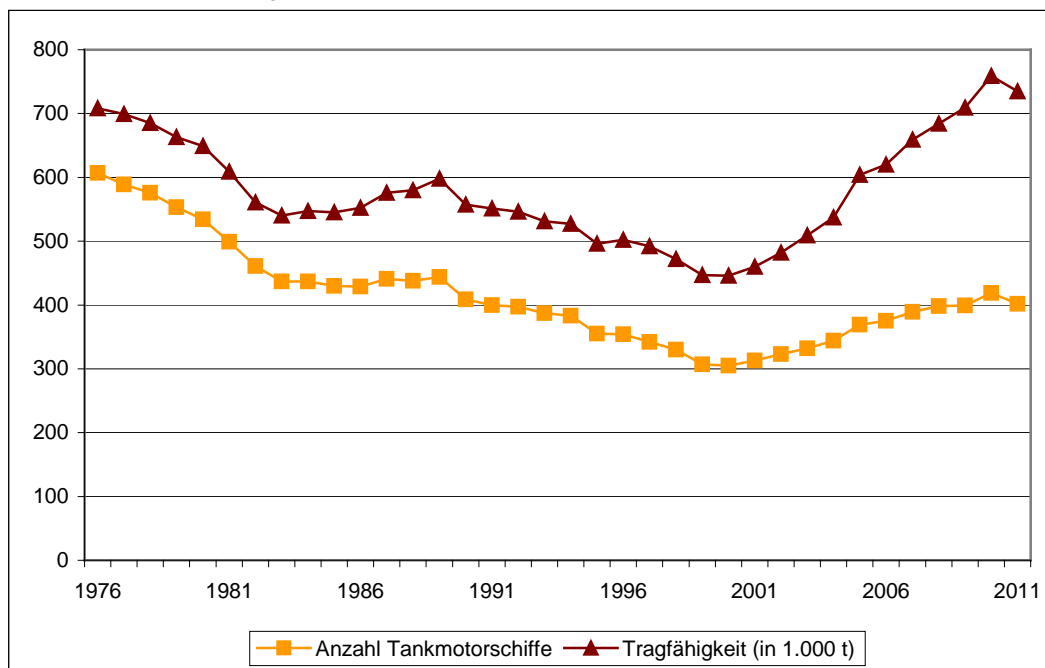
Doppelhüllenschiffen im Wettbewerb stehen, sind bereits abgeschrieben und schuldenfrei und weisen gegenüber jungen, in hohem Maße fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen günstigere Kapitalkostenstrukturen auf. Schiffseignern, die ihre Schiffe abbezahlt haben, dürften in der derzeitigen Situation vergleichsweise besser dastehen, als Unternehmen, die im Vorfeld der Wirtschaftskrise unter Inanspruchnahme hoher Fremdkapitalmittel in neue Doppelhüllenschiffe investiert und einen entsprechend hohen Kapitaldienst zu leisten haben. Für letztgenannte Schiffe war im vergangenen Jahr eine Deckung der Gesamtkosten trotz des Anstiegs des Frachtniveaus nach Informationen des Bundesamtes nicht durchgehend möglich. Eine nachhaltige Verbesserung der Situation auf dem Tankschiffahrtmarkt ist vor diesem Hintergrund derzeit nicht erkennbar.

Nachdem sich die Transportkapazitäten im Rahmen der Flottenrestrukturierung in den vergangenen Jahren deutlich erhöht haben, deuten die bislang für das Jahr 2011 vorliegenden Daten zwar insgesamt auf eine Abschwächung der Neubautätigkeit in der europäischen Binnentankschiffahrt hin. Die hohen Werte aus den Jahren 2009 und 2010, in denen nach Informationen des Bundesamtes europaweit 95 bzw. 121 neue Doppelhüllenschiffe in Dienst gestellt wurden, dürften nach den bislang vorliegenden Informationen nicht mehr erreicht worden sein. Gegen die allgemeine Tendenz wurde in Deutschland mit 21 in Dienst gestellten Tankmotorschiffsneubauten in 2011 allerdings der höchste Wert seit Jahren erreicht.¹² Zugleich wurden deutlich mehr Tankmotorschiffe ins Ausland verkauft als in den Jahren zuvor (insgesamt 41). Nach Informationen des Bundesamtes verbleiben diese Schiffe teilweise im Rheinstromgebiet, teilweise werden sie in den Donaunraum oder nach Afrika veräußert. Der Verkauf von Tankschiffen ins Ausland entfaltet insoweit nur zum Teil eine kapazitätsreduzierende Wirkung bezogen auf die in Westeuropa operierende Flotte. Unter dem Strich bedeutete die hohe Anzahl an Schiffsveräußerungen im Jahr 2011 den ersten Rückgang bezüglich Schiffsanzahl und Tragfähigkeit der deutschen Tankmotorschiffsflotte seit Beginn des Jahrtausends (siehe Schaubild 17).

Kapazitäts-
entwicklung

¹² Die hohe Investitionstätigkeit in der Tankschiffahrt ist in der Hauptsache der Umstellung der Flotte auf Doppelhüllenschiffe aufgrund gesetzlicher Vorgaben geschuldet. Nahezu alle gefährlichen flüssigen Güter müssen stufenweise nach Ablauf der jeweiligen Übergangsfristen Ende 2012, 2015 bzw. 2018 in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Zum Teil werden diese Vorgaben durch strengere Anforderungen der Privatwirtschaft bezüglich des Einsatzes von Doppelhüllenschiffen zeitlich bereits vorweggenommen.

Schaubild 17: Entwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte im Zeitraum von 1976 bis 2011



Quelle: WSD Südwest. Eigene Darstellung.

Im Vergleich zum Jahr 2010 nahm die Zahl der deutschen Tankmotorschiffe um 17 auf 402 Einheiten ab, die Tragfähigkeit reduzierte sich um 3,3 % auf 0,74 Mio. t. Vor allem ältere, kleinere Einhüllenschiffe wurden im Jahr 2011 ins Ausland abgegeben. Das Durchschnittsalter der deutschen Tankmotorschiffsflotte reduzierte sich in der Folge von 30,3 auf 28,3 Jahre. Insgesamt erhöhte sich der Anteil der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankschiffahrtsflotte (Tankmotorschiffe und Tankschubleichter, ohne Bunker- und Bilgenentölungsboote) im vergangenen Jahr deutlich. Bedeuteten 163 Doppelhüllenschiffe zu Beginn des Jahres 2011 noch einen Anteil von rund 39 %, so entsprachen 180 Einheiten zu Beginn des Jahres 2012 bereits einem Anteil von rund 48 %.

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Binnenschiff

Nachdem sich das Containeraufkommen in der Binnenschiffahrt im Jahr 2010 um 18,4 % gegenüber dem Vorjahr erhöht hatte, blieb das Aufkommen im Jahr 2011 nahezu auf Vorjahresniveau. Mit rund 2,19 Mio. TEU wurden 0,2 % mehr Standardcontainer als im Jahr 2010 befördert. Dabei entwickelten sich die Hauptverkehrsbeziehungen unterschiedlich.

Leichter
Aufkommensanstieg

Nach Hafenangaben erhöhten sich die Containerumschläge im Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2010 in Rotterdam um 6,0 % und in Antwerpen um 2,3 %. Die grenzüberschreitenden Binnenschiffscontainerverkehre von und nach Deutschland wuchsen im Verhältnis dazu unterproportional. Während die Containerbeförderungen zu bzw. von dem Seehafen Rotterdam um rund 4 % zunahmen, gingen sie nach bzw. von Antwerpen um rund 8 % zurück. Der Anteil des Hinterlandverkehrs der ARA-Häfen am grenzüberschreiten-

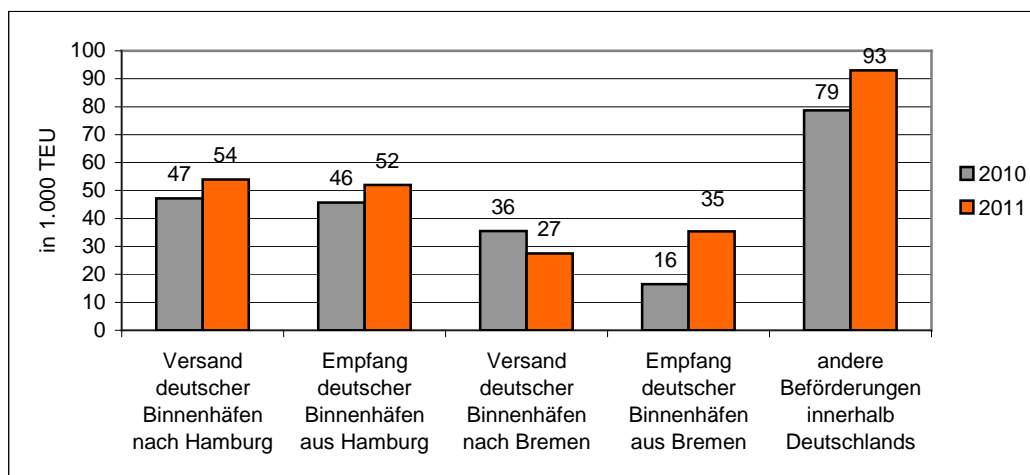
Grenzüberschrei-
tender Verkehr

den Containerverkehr mit Binnenschiffen lag im Jahr 2011 bei rund drei Viertel des Aufkommens. Insgesamt stieg die Zahl der im grenzüberschreitenden Empfang beförderten Standardcontainer im Vergleichszeitraum um 7,1 % auf rund 0,84 Mio. TEU, der grenzüberschreitende Versand ging um 5,2 % auf 0,86 Mio. TEU zurück. Der größte Aufkommensrückgang war im Jahr 2011 mit 16,0 % bei den Transitverkehren durch Deutschland festzustellen, die insgesamt bei 0,23 Mio. TEU lagen.

Die Containerbeförderungen innerhalb Deutschlands haben mit 0,26 Mio. TEU im Vergleich zu den grenzüberschreitenden Beförderungen nur einen relativ geringen Umfang. Gleichwohl war im Jahr 2011 mit einem Anstieg um 17,1 % im Vergleich zum Vorjahr eine positive Entwicklung festzustellen. Rund 60 % der Containertransporte innerhalb Deutschlands sind Hinterlandverkehre deutscher Seehäfen, insbesondere der Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Die Containerbeförderungen mit dem Binnenschiff von und nach dem Seehafen Hamburg stiegen im Jahr 2011 um 14 % auf rund 106.000 TEU, die von und nach dem Seehafen Bremen/Bremerhaven um 21 % auf rund 63.000 TEU. Containerverkehre mit dem Binnenschiff im Hinterland des Seehafens Hamburgs wurden dabei durch die im 2. Halbjahr 2011 verstärkt aufgetretenen Ausfallzeiten des Schiffshebewerkes in Scharnebeck bei Lüneburg negativ beeinträchtigt. Eine möglicherweise noch positivere Entwicklung im wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr wurde hierdurch behindert.

Binnenverkehr

Schaubild 18: Innerdeutsche Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt nach Relationen in den Jahren 2010 und 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Mit einem Anstieg um 28,2 % auf knapp 0,69 Mio. TEU verzeichnete der Transport unbeladener Standardcontainer im Jahr 2011 ein überproportionales Wachstum. Grund hierfür war insbesondere die höhere Nachfrage nach Leercontainern seitens deutscher Exportunternehmen. Die Zahl der beladenen Container sank im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 9,0 % auf 1,50 Mio. TEU. Das Gewicht der in den Containern beförderten Güter lag mit rund 17,3 Mio. t rund 0,6 % unter dem Niveau des Jahres 2010.

Anstieg des Transports unbeladener Container

Die in der Containerbinnenschifffahrt tätigen Unternehmen verzeichneten im Jahr 2011 auf Grund der längeren Niedrigwasserperioden – die nur eine teilweise Beladung der Binnenschiffe erlaubten – eine gute Beschäftigungslage. Je nach Umfang der an die Kunden abrechenbaren Kleinwasserzuschläge konnten Unternehmen der Containerbinnenschifffahrt im Jahr 2011 eine gute Ertragslage erzielen. Das Niveau der Grundfrachten für Containerbeförderungen stieg im Jahr 2011 jedoch kaum an. Die Ursache liegt nach Angaben von Marktteilnehmern unter anderem in der angespannten finanziellen Lage einiger Seereedereien, die einen großen Anteil der Auftraggeber für Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt ausmachen und im vergangenen Jahr Druck auf die Preise ausübten.

Lage der Unternehmen

Durch die zeitweiligen Kleinwasserzuschläge schwand der preisliche Wettbewerbsvorteil der Binnenschifffahrt in Teilen gegenüber der Schiene und der Straße. In der Folge wanderten Container während der Niedrigwasserphasen verstärkt auf alternative Verkehrsträger ab. Hierbei handelte es sich in der Regel jedoch nur um vorübergehende Verlagerungen. Als Folge der mehrfachen Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt in jüngster Vergangenheit beschäftigen sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes gleichwohl verschiedene Marktteilnehmer mit einer verbesserten Vernetzung der Verkehrsträger im Seehafen-Hinterlandverkehr, um ihren Kunden bei Bedarf alternative Transportmöglichkeiten zum Binnenschiff anbieten zu können.

Tendenz zur
Trimodalität



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: Mai 2012