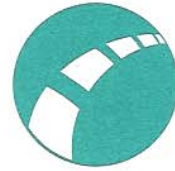




**BUNDESAMT  
FÜR  
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für  
den Güterverkehr*

**Marktbeobachtung Güterverkehr**

**Jahresbericht 2004**



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtentwicklung des Güterverkehrs</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr</b>	<b>5</b>
3.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen insgesamt	5
3.2	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	7
3.2.1	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	7
3.2.2	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.3	Entwicklung der Beförderungsentgelte	11
3.4	Kostenentwicklung, Ertragslage und Investitionen der Transportunternehmen	12
3.4.1	Kostenentwicklung	12
3.4.2	Ertragslage	13
3.4.3	Investitionen	13
3.5	Unternehmensinsolvenzen	14
3.6	Erste Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut auf das deutsche Verkehrsgewerbe	16
3.7	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	18
<b>4</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr</b>	<b>20</b>
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	20
4.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	21
4.3	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	22
4.4	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße	25
4.4.1	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr	25
4.4.2	Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)	28
<b>5</b>	<b>Binnenschiffsgüterverkehr</b>	<b>29</b>
5.1	Allgemeine Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	29
5.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	31
5.3	Lage der Binnenschifffahrt	32
5.3.1	Kostenentwicklung	32
5.3.2	Trockengüterschifffahrt	33
5.3.3	Tankgüterschifffahrt	36

## 1 Zusammenfassung

Im Jahr 2004 erfuhren sowohl der Straßengüterverkehr als auch der Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr eine spürbare Belebung der Verkehrsnachfrage. Neben Aufkommenssteigerungen war bei allen Verkehrsträgern im Vergleich zum Vorjahr ein deutliches Wachstum bei den erbrachten Verkehrsleistungen zu verzeichnen. Positive Impulse gingen dabei vor allem vom wachsenden grenzüberschreitenden Warenaustausch aus.

Vor diesem Hintergrund war bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs im Berichtsjahr eine differenzierte Entwicklung zu beobachten. Während große Speditions- und Logistikunternehmen im Allgemeinen von der positiven Entwicklung der Verkehrsnachfrage profitieren konnten, erzielten die zahlreichen kleinen Unternehmen regelmäßig keine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage. Nach den größeren Unternehmen gehen nunmehr auch mittelständische Unternehmen verstärkt dazu über, Transportaufträge an Subunternehmen zu vergeben. Weiter fortgesetzt haben sich im Jahr 2004 die Verlagerungstendenzen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr.

Seit der EU-Osterweiterung hat sich in verschiedenen Marktsegmenten der Preis- und Wettbewerbsdruck weiter erhöht. Erzeugt wird dieser nicht ausschließlich von Unternehmen, die in den neuen EU-Mitgliedstaaten beheimatet sind, sondern auch von deutschen und westeuropäischen Unternehmen, die sich in diesen Staaten niedergelassen haben. Inwieweit die deutschen Unternehmen an dem Wachstum des Gütertransports auf der Straße zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten partizipieren konnten, kann nicht konkret beantwortet werden. Allerdings ist festzustellen, dass deutsche Lastkraftfahrzeuge an dem Zuwachs kaum beteiligt waren.

Nach Aussagen der Unternehmen verlief der Start der Lkw-Maut in Deutschland zum 01. Januar 2005 aus technischer und verwaltungsmäßiger Sicht relativ problemlos. Erste Erkenntnisse zeigen, dass seitens der Güterkraftverkehrsunternehmen in der Mehrzahl der Fälle lediglich die Mautkosten für die Lastfahrten an die Auftraggeber weitergegeben werden konnten.

Der Eisenbahngüterverkehr konnte mit Ausnahme des Binnenverkehrs, der im Jahr 2004 einen Aufkommensrückgang zu verzeichnen hatte, auf allen Relationen Mengen- und Leistungszuwächse verbuchen. Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung hat sich dabei der Mengen- und Leistungsanstieg bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen weiter fortgesetzt.

Der internationale Eisenbahngüterverkehr spielte sich auch im Jahr 2004 vor allem entlang der sogenannten Nord-Süd-Achse von Deutschland über die Schweiz bzw. Österreich nach Italien ab sowie mit den Niederlanden und Belgien, die mit Rotterdam und Antwerpen bedeutende Seehäfen beheimateten. Der Wettbewerb unter den Eisenbahngesellschaften sowie den Kombi-Operateuren ist auf diesen Relationen - ebenso wie im Hinterlandverkehr der großen deutschen Universalhäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven - stark ausgeprägt.



Während einige Staatsbahnen versuchen, durch die Übernahme von Verkehrs- und Logistikunternehmen ihren Einfluss bzw. ihre Marktanteile in bestimmten Segmenten weiter zu erhöhen, expandieren die größeren Privatbahnen regelmäßig, indem sie Tochtergesellschaften im Ausland gründen und/oder Kooperationen eingehen. Bei den zahlreichen kleineren, regional tätigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen hingegen sind Mengen- und Leistungszuwächse hauptsächlich auf die Übernahme von ausgereiften Verkehren der DB AG zurückzuführen.

Die Binnenschifffahrt konnte im Jahr 2004 auf allen Hauptverkehrsverbindungen deutliche Mengen- und Leistungszuwächse verbuchen, wobei es zu berücksichtigen gilt, dass die Binnenschifffahrt im Jahr 2003 durch erhebliches Niedrigwasser stark beeinträchtigt worden war. Nicht wenigen Partikulieren machte im Jahr 2004 der anhaltende Anstieg der Gasölpreise zu schaffen, da diesem vielfach keine entsprechenden Entgelterhöhungen gegenüberstanden. Dennoch wurde von den meisten befragten Unternehmen der Trockengüterschifffahrt das Jahr 2004 als noch zufriedenstellend bezeichnet. Hierzu dürfte auch das anhaltende Wachstum der Containerverkehre beigetragen haben. Die anhaltende Investitionsschwäche in der deutschen Trockengüterschifffahrt setzte sich im Berichtsjahr weiter fort.

In der deutschen Tankgüterschifffahrt geraten die Frachten nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung zunehmend unter Druck. Ursächlich hierfür dürfte u. a. der Anstieg der Beförderungskapazitäten in den vergangenen Jahren sein, dem kein entsprechendes Aufkommenswachstum gegenüberstand. Auch im Jahr 2004 erhöhte sich der Bestand der deutschen Tankmotorschiffsflotte weiter. Obwohl die Unternehmen der Tankgüterschifffahrt nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr deutliche Umsatzrückgänge hinnehmen mussten, bezeichneten die befragten Unternehmen das Jahr 2004 insgesamt als noch zufriedenstellend.

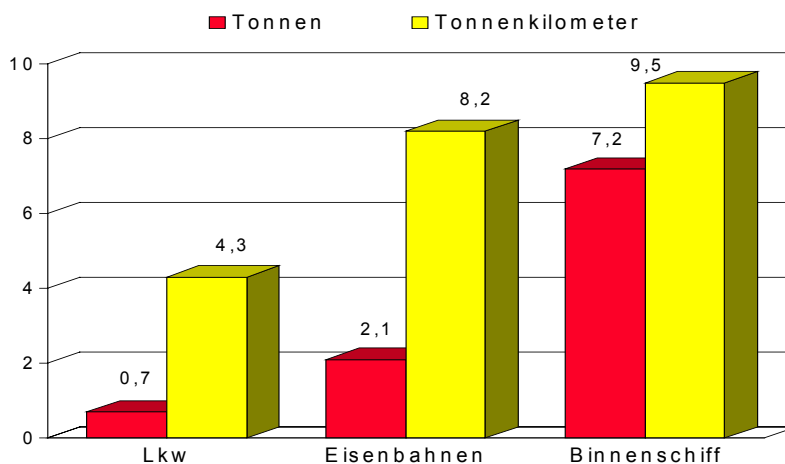
## 2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat sich im Jahr 2004 verbessert. Die Zunahme der Verkehrsnachfrage führte gegenüber dem Vorjahr bei der Gütermenge und insbesondere bei den erbrachten Verkehrsleistungen zu deutlichen Zuwächsen.

So stieg im Jahr 2004 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 1,3 % auf 3,30 Mrd. t. Im Jahr zuvor hatte der Aufkommenszuwachs 0,7 % betragen.

Die von den drei Verkehrsträgern im Jahr 2004 insgesamt erbrachte Beförderungsleistung lag mit 417,0 Mrd. tkm um 5,9 % über derjenigen des Jahres 2003.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 in %



Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 wie folgt dar:

- Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr erneut geringfügig um 0,7 % auf 2,755 Mrd. t an.

Eine deutlichere Zunahme verzeichneten die Verkehrsleistungen. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2003 in Höhe von 1,6 % stieg sie im Jahr 2004 um 4,3 % auf 266,9 Mrd. tkm im Vergleich zum Vorjahr an.

Kennzeichnend für die Entwicklung im Jahr 2004 ist die außergewöhnlich hohe Wachstumsrate der auf dem innerdeutschen Streckenanteil erbrachten Verkehrsleistungen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs (+ 6,0 Mrd. tkm / + 20,7 %). Die dynamische Steigerung des deutschen Außenhandels führte zu dieser herausragenden Entwicklung.

- Im Binnenschiffsgüterverkehr wurden im Jahr 2004 nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes 235,9 Mio. t Güter befördert. Damit stieg die transportierte Gütermenge um 7,2 % gegenüber dem Jahr 2003 an. Die Beförderungsleistung stieg im Jahr 2004 mit 9,5 % noch stärker an auf 63,7 Mrd. tkm.

Auf allen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich im Berichtsjahr deutliche Mengen- und Leistungszuwächse. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt im Vorjahr durch Niedrigwasser stark beeinträchtigt worden war.

- Beim Eisenbahngüterverkehr erhöhte sich im Jahr 2004 die Beförderungsmenge gegenüber dem Jahr 2003 um 2,1 % auf 310,3 Mio. t. Die Verkehrsleistung stieg um 8,2 % auf 86,4 Mrd. tkm. Mit Ausnahme des Binnenverkehrs, der im Jahr 2004 einen Aufkommensrückgang zu verzeichnen hatte, waren im Berichtszeitraum auf allen Relationen sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse im Vergleich zum Vorjahr festzustellen.

**Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern**  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	2003	2004	2004 ggü. 2003	2003	2004	2004 ggü. 2003
	in Mio. t		in % <sup>2)</sup>	in Mrd. tkm		in % <sup>2)</sup>
<b>Eisenbahnen <sup>3)</sup></b>	<b>303,8</b>	<b>310,3</b>	<b>+ 2,1</b>	<b>79,8</b>	<b>86,4</b>	<b>+ 8,2</b>
<b>Binnenschifffahrt</b>	<b>220,0</b>	<b>235,9</b>	<b>+ 7,2</b>	<b>58,2</b>	<b>63,7</b>	<b>+ 9,5</b>
<b>Straßengüterverkehr</b>						
<b>deutscher Unternehmen <sup>4)</sup></b>	<b>2.734,9</b>	<b>2.755,1</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>255,9</b>	<b>266,9</b>	<b>+ 4,3</b>
- Gewerblicher Verkehr	1.532,9	1.576,6	<b>+ 2,9</b>	192,8	204,2	<b>+ 5,9</b>
- Werkverkehr	1.202,0	1.178,5	<b>- 2,0</b>	63,0	62,7	<b>- 0,5</b>
- Verkehr im Nahbereich <sup>5)</sup>	1.635,8	1.622,9	<b>- 0,8</b>	25,8	26,0	<b>+ 0,7</b>
- Verkehr im Regionalbereich <sup>5)</sup>	532,3	542,8	<b>+ 2,0</b>	47,7	48,5	<b>+ 1,7</b>
- Verkehr im Fernbereich <sup>5)</sup>	566,8	589,4	<b>+ 4,0</b>	182,3	192,4	<b>+ 5,5</b>
<b>Gesamter Güterverkehr <sup>6)</sup></b>	<b>3.258,7</b>	<b>3.301,3</b>	<b>+ 1,3</b>	<b>393,9</b>	<b>417,0</b>	<b>+ 5,9</b>

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

2) Die Veränderungsraten sind aus den mehrstelligen Originalwerten und nicht auf Basis der gerundeten Tabellenwerte errechnet.

3) Ohne Express- und Stückgutverkehr sowie ohne Dienstgut- und Militärverkehr. 2003: Korrigierte Werte.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen.

6) Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen; statistische Angaben hierzu liegen nicht vor.

Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen insgesamt

Im Straßengüterverkehr setzte sich im Jahr 2004 das Wachstum der Beförderungen weiterhin fort. Dabei steht einem schwachen Zuwachs bei den Gütermengen ein starkes Wachstum der Verkehrsleistungen gegenüber.

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,7 % (2003: + 0,9 %) auf 2,755 Mrd. t. Damit kam es im Jahr 2004 zum zweiten Mal in Folge zu einem - wenn auch geringen - Aufkommenszuwachs im Straßengüterverkehr, nachdem die Gütermengen in den Jahren 2000 bis 2003 zurückgegangen waren.

Eine deutlichere Zunahme verzeichneten die Verkehrsleistungen. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2003 in Höhe von 1,6 % stiegen die Leistungen im Jahr 2004 gegenüber dem Vorjahr um 4,3 % auf 266,9 Mrd. tkm an. Damit setzt sich der seit etwa Mitte der neunziger Jahre anhaltende Trend überproportional anwachsender Verkehrsleistungen im Vergleich zur beförderten Gütermenge weiter fort.

Die Mengen- und Leistungszuwächse im Straßengüterverkehr wurden vor allem von der beachtlichen Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie durch Zuwächse in den oberen Entfernungsbereichen im Binnenverkehr getragen.

- So wuchsen im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs die Mengen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 um 12,1 %. Aufgrund der weiterhin zunehmenden Beförderungsweiten stieg die Beförderungsleistung um deutliche 20,7 %. Dabei kam es in der ersten und zweiten Jahreshälfte zu einem nahezu gleich hohen Wachstum. Die Zuwächse sind vor allem auf den positiven Verlauf der deutschen Aus- und Einfuhren zurückzuführen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im deutschen Außenhandel die hier hergestellten Waren zu rund 74 % in andere europäische Länder exportiert und die Einfuhrgüter zu 72 % aus Europa nach Deutschland importiert werden. Das Wachstum zeigte sich somit bei Beförderungen innerhalb Europas, wo der Straßengüterverkehr eine herausragende Position einnimmt.
- Im Binnenverkehr fiel im Betrachtungszeitraum das Aufkommenswachstum mit + 0,2 % auf 2,625 Mrd. t erneut gering aus. Allerdings kam es bei den Beförderungsleistungen auch hier zu einer deutlicheren Aufwärtsentwicklung in Höhe von 2,2 % auf 232,1 Mrd. tkm. Das Wachstum zeigte sich - wie auch in den Vorjahren - im Regional- und Fernbereich des Binnenverkehrs.

Die anhaltend ungünstige Situation im Baugewerbe, der aufkommensstärksten Branche im Nahbereich, führte zu einem weiteren Mengenrückgang in diesem Entfernungsbereich, von dem insbesondere der Werkverkehr betroffen war. Bei den Beförderungsleistungen kam es dagegen nach einem lang anhaltenden Rückgang und einem erstmaligen Zuwachs im Jahr 2003 im Jahr 2004 erneut zu einem Wachstum. Die unterschiedliche Entwicklung zwischen den beförderten Gütermengen und den erbrachten Verkehrsleistungen im Nahbereich ist nach wie vor auf den Rückgang des gewichtsmäßig hohen Aufkommens an „Steinen und Erden“ zurückzuführen, das regelmäßig über geringe Entfernungen befördert wird.

Im Verlauf des Jahres 2004 setzten sich die seit einiger Zeit beobachteten Verlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Güterverkehr weiter fort. Dies zeigt die entgegengesetzte Entwicklung bei den Verkehrsarten: Während der gewerbliche Güterverkehr im Nah-, Regional- und Fernbereich wiederum deutlich zunahm, waren im Werkverkehr im Nah- und Regionalbereich Rückgänge zu verzeichnen.

Der Werkverkehr wird von einem zunehmenden Anteil der Industrie- und Handelsunternehmen insbesondere im Hinblick auf die eingeführte Lkw-Maut einer wirtschaftlichen Analyse unterzogen, da durch den Eigentransport eine direkte Weitergabe der Lkw-Maut vielfach ausscheidet. So ist eine Umlegung der erhöhten Transportkosten auf den Warenpreis regelmäßig nur schwer durchsetzbar. Allerdings stehen viele Werkverkehrsunternehmen der Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen noch abwartend gegenüber. Überlegt wird in diesem Zusammenhang eine Ausweitung der Transportvergabe an den gewerblichen Güterverkehr, die Gründung einer eigenen Spedition sowie der Aufbau von Kooperationen im möglichst gleichen Branchensegment.

Bei der Betrachtung der güterabteilungsbezogenen Entwicklung im Straßengüterverkehr zeigte sich folgende Entwicklung:

**Tabelle 2:** Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterabteilungen einschließlich Kabotagebeförderungen  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003

Güterabteilung	Beförderte Gütermengen			
	2003	2004	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	142.187	149.176	+ 6.989	+ 4,9
Andere Nahrungs- und Futtermittel	306.063	310.486	+ 4.422	+ 1,4
Feste mineralische Brennstoffe	12.354	15.229	+ 2.875	+ 23,3
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	105.717	104.852	- 865	- 0,8
Erze und Metallabfälle	28.767	31.588	+ 2.821	+ 9,8
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	72.901	79.121	+ 6.220	+ 8,5
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	1.364.012	1.337.219	- 26.793	- 2,0
Düngemittel	20.026	21.148	+ 1.122	+ 5,6
Chemische Erzeugnisse	212.093	214.429	+ 2.336	+ 1,1
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	416.960	428.427	+ 11.467	+ 2,8
Leergut	62.778	75.492	+ 12.714	+ 20,3
<b>Insgesamt</b>	<b>2.743.859</b>	<b>2.767.167</b>	<b>+ 23.309</b>	<b>+ 0,8</b>

Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.



Im Straßengüterverkehr zeigten sich hohe Aufkommenszuwächse vor allem in den Güterabteilungen „Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)“ und „land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ sowie im Eisen- und Stahlbereich. Die erhöhte weltweite Nachfrage nach Stahl hat sich auch auf die Beförderungen im Straßengüterverkehr aufkommenssteigernd ausgewirkt.

Die vermehrten Leergutbeförderungen sind auf eine veränderte statistische Erfassung zurückzuführen. Ab dem Jahr 2004 werden die Beförderungen von leeren Containern und Wechselaufbauten als Ladungsfahrten unter der Güterart „Leergut“ erfasst. Diese Beförderungen wurden davor als Leerfahrten ausgewiesen.

Demgegenüber verzeichnete die Bauwirtschaft erneut den größten Aufkommensverlust. Dies führte dazu, dass sich der Rückgang der vergangenen Jahre in der Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ weiter fortsetzte. Die Mengeneinbußen lagen im Jahr 2004 mit 26,8 Mio. t sogar über den Verlusten des Vorjahres.

### 3.2 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

#### 3.2.1 Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich

Das überdurchschnittliche Wachstum von Güterbeförderungen über größere Entfernungen sowie die Mengenrückgänge in den unteren Entfernungsstufen setzten sich auch im Jahr 2004 fort. So wurden im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr) rund 79 % der Gütermenge im Nah- und Regionalbereich befördert. Im Jahr 1999 hatte dieser Anteil noch bei 84 % gelegen. An der Verkehrsleistung erreichte der Nah- und Regionalbereich wegen der geringen Beförderungsweiten im Jahr 2004 einen Anteil in Höhe von 28 % (1999: 32 %); im Fernbereich wurde ein Anteil in Höhe von 72 % (1999: 68 %) erbracht:

Schaubild 2: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Gütermenge in %

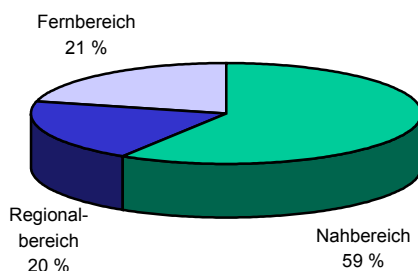
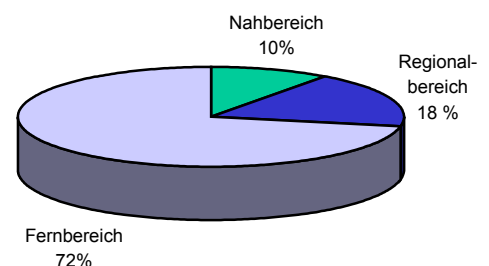


Schaubild 3: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Verkehrsleistung in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.



Die Entwicklung im Einzelnen:

➤ Nahbereich (bis zu 50 km)

Im Nahbereich (gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr) setzte sich der seit Mitte der neunziger Jahre anhaltende Aufkommensrückgang auch im Jahr 2004 fort. Allerdings schwächen sich die Rückgänge seit Jahren ab. Bei der Beförderungsleistung kam es sogar erstmals seit vielen Jahren zu einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Während sich die Gütermenge im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 um 0,8 % (- 12,9 Mio. t) auf 1,623 Mrd. t verringerte, stieg die Beförderungsleistung um 0,7 % auf 26,0 Mrd. tkm an.

Die Mengenrückgänge sind erneut auf die schwache Entwicklung im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen, der bereits das zehnte Jahr in Folge deutliche Rückgänge bei Aufträgen und Umsatz verzeichnet. Die Bedeutung der Bauwirtschaft für die Auftragslage und die Kapazitätsnutzung der deutschen Transportunternehmen im Güternahverkehr wird daran deutlich, dass vom gesamten Transportaufkommen der deutschen Lastkraftfahrzeuge in diesem untersten Entfernungsbereich ein Anteil in Höhe von über 65 % auf „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ entfällt. Ein Wachstum zeigte sich innerhalb der unteren Entfernungsstufe vor allem bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie bei anderen Nahrungs- und Futtermitteln in Höhe von 8,5 % (+ 4,1 Mio. t) bzw. 3,5 % (+ 3,0 Mio. t).

Der Werkverkehr verzeichnete im Nahbereich mit -2,1 % wiederum einen Mengenrückgang (- 18,4 Mio. t.), während der gewerbliche Güterverkehr erneut um 0,7 % (+ 5,5 Mio. t) zunahm. Trotz der in den vergangenen Jahren eingetretenen Rückgänge ist das Aufkommen des Werkverkehrs im Nahbereich beachtlich. Es lag im Jahr 2004 mit rund 850 Mio. t weiterhin über den Mengen, die im gewerblichen Güterverkehr befördert wurden (773 Mio. t).

➤ Regionalbereich (51 - 150 km)

Nachdem die Gütermengen und Beförderungsleistungen im Regionalbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) im Vorjahr erstmals seit Jahren gestiegen waren, setzte sich das Wachstum im Jahr 2004 erneut fort. Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen gegenüber dem Jahr 2003 um 2,0 % auf 542,8 Mio. t bzw. um 1,7 % auf 48,5 Mrd. tkm.

Hierbei zeigten sich trotz der Baukrise Mengenzuwächse in der Güterabteilung „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“. Darüber hinaus kam es zu einem Wachstum in der Abteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ sowie bei den Güterarten „Gewerbliche Fertigwaren“.

Im Regionalbereich kam es zwischen dem gewerblichen Güterverkehr und dem Werkverkehr ebenfalls zu einer entgegengesetzten Entwicklung: Während die Gütermenge im gewerblichen Verkehr um 5,6 % zunahm, ging das Aufkommen im Werkverkehr um 3,0 % gegenüber dem Vorjahr zurück.

➤ Fernbereich (151 km und mehr)

Die Zunahme der Verkehrsnachfrage zeigte sich vor allem im Fernbereich. Im Jahr 2004 stieg das Güteraufkommen gegenüber dem Jahr 2003 um 4,0 % auf 589,4 Mio. t. Der Zuwachs der Beförderungsleistung betrug 5,5 %. Sie lag damit bei 192,4 Mrd. tkm.

Das zu verzeichnende Wachstum im Fernbereich ist insbesondere auf die Zunahme der Beförderungen von Halb- und Fertigwaren um 5,1 % (+ 10,1 Mio. t) sowie von Eisen, Stahl und NE-Metallen um 10,8 % (+ 3,7 Mio. t) zurückzuführen, wobei nahezu alle Güterabteilungen Mengenzuwächse verzeichneten.

In diesem Entfernungsbereich erzielten im Jahr 2004 sowohl der gewerbliche Güterverkehr als auch der Werkverkehr Zuwächse. Während die Gütermenge im gewerblichen Güterverkehr um 4,6 % (+ 21,0 Mio. t) zunahm, erhöhte sich das Aufkommen im Werkverkehr um 1,5 % (+ 1,6 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr.

### 3.2.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die getrennte Betrachtung der Entwicklung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zeigt für das Jahr 2004 eine Mengensteigerung um 12,1 % auf 130,1 Mio. t und eine Leistungssteigerung um 20,7 % auf 34,8 Mrd. tkm (Inland). Damit verzeichnete das Wachstum in diesem Segment des Straßengüterverkehrs entsprechend der verstärkten Entwicklung der deutschen Außenhandelstätigkeit eine neue Dynamik.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2004 rund 5 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (im In- und Ausland) rund 23 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Differenzierung nach den Verkehrsbeziehungen hinsichtlich der beförderten Gütermenge im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs zeigt, dass im vergangenen Jahr sowohl der Versand (+ 14,1%) als auch der Empfang (+ 10,1 %) und der Dreiländerverkehr (+ 7,9 %) mit deutschen Lastkraftfahrzeugen zugenommen haben.

**Tabelle 3:** Grenzüberschreitender Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge (insges.)  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	2003 <sup>1</sup>	2004 <sup>2</sup>	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
<b>Versand nach</b>				
EU-Mitgliedstaaten	53.224,5	62.686,7	+ 9.462,2	+ 17,8
Drittstaaten	8.434,7	7.679,9	- 754,8	- 8,9
<b>Versand Insgesamt</b>	<b>61.659,2</b>	<b>70.366,6</b>	<b>+ 8.707,4</b>	<b>+ 14,1</b>
<b>Empfang aus</b>				
EU-Mitgliedstaaten	42.489,4	48.819,7	+ 6.330,3	+ 14,9
Drittstaaten	4.935,1	3.405,0	- 1.530,1	- 31,0
<b>Empfang Insgesamt</b>	<b>47.424,5</b>	<b>52.224,7</b>	<b>+ 4.800,2</b>	<b>+ 10,1</b>
<b>Dreiländerverkehr<sup>3</sup></b>	<b>6.966,8</b>	<b>7.518,6</b>	<b>+ 551,8</b>	<b>+ 7,9</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>116.050,5</b>	<b>130.109,9</b>	<b>+ 14.059,4</b>	<b>+ 12,1</b>

1) EU 15

2) Januar bis April 2004: EU 15; ab Mai 2004: EU 25.

3) einschließlich Durchgangsverkehr

Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des  
Kraffahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Die statistisch ausgewiesenen Mengenrückgänge im Güterverkehr mit den Drittstaaten sind nahezu vollständig auf die Beförderungen mit den neuen EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen, die ab Mai 2004 unter „EU-Mitgliedstaaten“ mit erfasst werden.

Die Analyse der Daten zeigt, dass sich die Beförderungen mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach und aus den EU-Beitrittsländern von Mai bis Dezember 2004 gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Jahres 2003 kaum verändert haben. Das bedeutet, dass die deutschen Fahrzeuge an dem Zuwachs des Straßengüterverkehrs mit den neuen EU-Mitgliedstaaten in Höhe von 30 bis 40 % kaum beteiligt waren.<sup>1</sup> Im Zeitraum Mai bis Dezember 2004 stieg die mit deutschen Lastkraftfahrzeugen zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten beförderte Gütermenge gegenüber Mai bis Dezember 2003 um 1,9 % (+ 63.000 t) auf 3,4 Mio. t an. Hierbei stieg der Versand um 10,9 % auf 1,65 Mio. t, und der Empfang verringerte sich um 5,3 % auf 1,74 Mio. t. Aufgrund der nahezu gleich hohen Mengenanteile beim Versand und Empfang kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei den Beförderungen unter Einsatz deutscher Lastkraftfahrzeuge vorrangig um beladene Hin- und Rückfahrten handelt. Diese Entwicklung zeigte sich erst im Verlauf des vergangenen Jahres. Zu Beginn der EU-Erweiterung waren die Anteile noch recht ungleich.

Bei der Betrachtung des gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs ist zu berücksichtigen, dass etwa drei Viertel der erzielten Beförderungsleistungen durch ausländische Transportunternehmen erbracht wurden. Im Verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten lag der Marktanteil der ausländischen Unternehmen bereits vor der EU-Erweiterung bei etwa 90 %. Ursächlich dafür sind vor allem die unterschiedlichen Kostenstrukturen der in- und ausländischen Unternehmen. Vor allem ausländische Transportunternehmen partizipieren daher an der wachstumsorientierten Entwicklung.

<sup>1</sup> Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe, Köln 2004

### 3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Entwicklung der Beförderungsentgelte im 2. Halbjahr 2004 war auf dem deutschen Binnenmarkt vorrangig durch die bevorstehende Einführung der Lkw-Maut geprägt. Der Großteil der Transportunternehmen wurde - trotz der seit August 2004 wieder gestiegenen Dieselpreise - von Ihren Auftraggebern auf die Mautverhandlungen Ende des Jahres verwiesen. Daher konnte nur ein kleiner Teil der Unternehmen Entgelterhöhungen in Form von Dieselmzuschlägen vereinbaren, vor allem bei anspruchsvollen Teilpartien mit engen Zeitfenstern oder bei Neuverträgen.

Bereits seit Mitte des Jahres 2004 war ein hoher Preisdruck durch vermehrte Ausschreibungen zu beobachten. Im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Unternehmen gingen davon aus, dass die vermehrten Ausschreibungen auf das Bestreben zahlreicher Verlager zurückzuführen seien, den eigenen Spielraum bei anstehenden Verhandlungen über die Kosten der Maut zu vergrößern.

Ein zusätzlicher Preisdruck auf dem nationalen Markt wurde durch Transportunternehmen verursacht, die vor der EU-Osterweiterung ihre Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt hatten: Seit der EU-Erweiterung am 1. Mai 2004 zeigt sich im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr ein erheblicher Preisdruck in verschiedenen Marktsegmenten. Dies wurde insbesondere im wettbewerbsintensiven Bereich der Komplettladungsverkehre deutlich. Dieser Preisdruck wird nach Aussagen vieler besuchter Unternehmen mit Standort in Deutschland - neben Transportunternehmen aus den neuen EU-Staaten - auch von deutschen und westeuropäischen Unternehmen ausgelöst, die bereits auf dem Verkehrsmarkt der Beitrittsstaaten tätig sind bzw. dort Niederlassungen betreiben. Wegen der unter Druck geratenen Entgelte auf dem grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrsmarkt zogen sich einige dieser Unternehmen auf den nationalen Markt zurück.

Im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Unternehmen berichteten in den letzten Monaten häufiger, dass sie mit Hinweis auf günstigere Wettbewerber aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten auch im normalen Komplettladungsverkehr auf dem westeuropäischen Markt gezwungen gewesen seien, spürbare prozentuale Nachlässe zu akzeptieren, wenn sie ihre Aufträge nicht verlieren wollten. Analog dazu berichtete eine steigende Anzahl der Unternehmen, dass sie Aufträge im Westeuropaverkehr an Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten verloren hätten. Ein besonders ausgeprägter Wettbewerbsdruck war dabei bei Verkehren von und nach Spanien zu verzeichnen.

Weniger von diesem Preisdruck betroffen waren Spezialtransporte oder kompliziertere grenzüberschreitende Terminverkehre (z. B. Beförderungen mit mehreren Entladestationen, Begegnungsverkehre).

Verschiedene auftraggebende Speditionen berichteten, dass sie in den letzten Monaten bei Spezialtransporten wieder stärker auf deutsche oder westeuropäische Transportunternehmen zurückgreifen mussten - auch zu höheren Beförderungsentgelten - da Kunden die Vergabe der Beförderungen an osteuropäische Transportunternehmen untersagt hätten oder wegen Qualitätsmängeln verärgert gewesen seien.

### 3.4 Kostenentwicklung, Ertragslage und Investitionen der Transportunternehmen

#### 3.4.1 Kostenentwicklung

Im 2. Halbjahr 2004 wies ein Großteil der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, mit denen Marktbeobachtungsgespräche geführt wurden, auf höhere Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hin. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war, dass die Preise für Dieselkraftstoff nicht nur durchweg höher lagen als in den entsprechenden Vorjahresquartalen, sondern überdies im Oktober 2004 auf einen neuen Höchststand anstiegen.

Daneben trugen bei den in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen höhere Versicherungsprämien zu einem Anstieg ihrer Gesamtkosten bei. Dem versucht ein wachsender Anteil der Transportunternehmen u. a. durch Investitionen in verbesserte Ladungssicherungssysteme entgegenzuwirken, um neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen die Schadensquote zu senken und damit wieder zu geringeren Versicherungsbeiträgen zu kommen. Flankierend kommen - zunächst als Kostensteigerung registrierte - Fahrerschulungen hinzu, um den Fuhrpark nicht nur sicherer, sondern vor allem ressourcenschonender zu nutzen und somit den stark gestiegenen fuhrparkbezogenen Kosten entgegenzuwirken. Daneben schulten insbesondere Transportunternehmen, die Güter befördern, deren Transporte hohen Qualitätsanforderungen unterliegen, ihr Fahrpersonal.

Transportunternehmen registrieren nach wie vor unangemessene Stand- und Wartezeiten als einen ärgerlichen - weil aus ihrer Sicht eigentlich noch am ehesten vermeidbaren - Kostensteigerungsfaktor. Daher versuchen sie, Beförderungen von oder nach neuralgischen Be- oder Entladestellen mit bekanntermaßen zu hohen Stand- und Wartezeiten an Unterfrachtführer zu vergeben oder auf solche Beförderungen ganz zu verzichten, soweit die Bindung eines wichtigen Auftraggebers dem nicht entgegensteht.

Der hohe Wettbewerbsdruck zwingt die Unternehmen zu permanenten Effizienzsteigerungen. So änderten Unternehmen u. a. ihr Tankverhalten, indem sie ihre Lastkraftfahrzeuge günstiger im Ausland betanken. Auch reduzierten sie ihre Fuhrparkkapazitäten und verlagerten Beförderungen, die sie im Selbsteintritt nicht mehr rentabel durchführen konnten, an Unterfrachtführer oder überließen derartige Beförderungen den Wettbewerbern. Daneben hat die Optimierung des Fuhrparkeinsatzes sowie die Einsatzkostenanalyse mittels Fuhrparkmanagementsystemen - die sich jedoch erst ab einer bestimmten Fuhrparkgröße rechnen - mit dazu beigetragen, Kostensenkungspotenziale zu lokalisieren und zu nutzen.

Ferner senkten Unternehmen ihre Fahrpersonalkosten durch die Reduzierung von Urlaubstagen, Kürzung oder Streichung von Jahressonderzahlungen und Spesen bis hin zu Änderungs- / Kündigungen. Dabei engt das betriebswirtschaftliche Erfordernis, nicht mehr rentabel zu betreibende Fuhrparkkapazitäten konsequent abzubauen, zunehmend den Handlungsspielraum ein, Personalabbau sozial verträglich zu gestalten.

### 3.4.2 Ertragslage

Vor dem Hintergrund gestiegener Kosten und des nationalen und internationalen Wettbewerbsdrucks war im 2. Halbjahr 2004 bei einem Großteil aller Transportunternehmen eine angespannte Ertragslage zu verzeichnen. Dabei traf es zunächst die im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Transportunternehmen besonders hart: Bei diesen stieg der Anteil, der neben den ohnehin gestiegenen Kosten nach der EU-Osterweiterung zugleich gesunkene Beförderungsentgelte verkraften musste, an. Im 4. Quartal 2004 wiesen Transportunternehmen aller Verkehrsarten auf Kostensteigerungen bei gleichgebliebenen Beförderungsentgelten und damit auf eine Verschlechterung ihrer Ertragslage hin.

Verstärkt versuchen Speditionskonzerne, den mittelgroßen Transportunternehmen nunmehr auch kleinere Direktkunden - die bisher weniger im Interesse der Akquisiteure standen - abzuwerben, um die Auslastung ihrer europaweiten Transportnetzwerke zu optimieren. So verwundert es nicht, dass die Unternehmen im 4. Quartal 2004 allgemein die Verbesserung der Bindung ihrer Stammkunden als zweithäufigste Maßnahme zur Ertragssicherung in Marktgesprächen nannten. Konkret nahm dabei die Verbesserung des Kundendienstes und -services, der Kundenpflege sowie die Anpassung des Fuhrparks an spezielle Kundenwünsche einen hohen Stellenwert ein. Um sich dem Konkurrenzdruck, der durch die EU-Osterweiterung noch forciert wurde, zu entziehen, versuchen Transportunternehmen, sich von Wettbewerbern zu differenzieren, indem sie auf die Kunden individuell zugeschnittene logistische Dienstleistungen anbieten.

Nach der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum Jahresbeginn 2005 rangiert nunmehr der konsequente Abbau unrentabler Lastkraftfahrzeuge an erster Stelle der betriebswirtschaftlichen Maßnahmen. Gleichrangig kündigten verschiedene in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogene Transportunternehmen die Teil-/Ausflagung ins Ausland an, um dort die günstigeren Kostenstrukturen zu nutzen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Diese Maßnahmen unterstreichen die ernste wirtschaftliche Situation von immer mehr kleinen und mittelständischen Transportunternehmen, sofern sie ihre Kernaktivitäten nicht nennenswert hin zu Logistikdienstleistungen verlagert haben und noch mit leicht austauschbaren Leistungen agieren. Selbst alt eingesessene und über Jahre hinweg im Markt fest etablierte Transportunternehmen kämpfen um ihre Existenz, da sie steigende Kosten nicht mehr kompensieren und somit auch immer häufiger keine Rücklagen für Investitionen mehr bilden können.

### 3.4.3 Investitionen

Die vorstehend dargelegten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen spiegeln sich auch in der Entwicklung des Investitionsklimas wider. Im Verlauf des Jahres 2004 hatten sich die Fuhrparkinvestitionen in allen Bereichen des gewerblichen Güterverkehrs verstärkt fortgesetzt und im 3. Quartal 2004 ihren Höhepunkt erreicht. Die Investitionen wurden nach den in den Marktgesprächen dargelegten Beweggründen überwiegend durch zusätzliche Aufträge der Stammkundschaft und nur nachrangig durch die Akquisition von Neukunden ausgelöst und hatten somit einen konjunkturellen Hintergrund. Dabei erfolgten sie bei steigendem Güteraufkommen eher ebenso zwangsläufig, wie lange zurückgestellte und nicht mehr aufschiebbare Ersatzinvestitionen.



Das Bestreben zur Erschließung von Marktnischen und zur Durchführung von Spezialverkehren bildete sich auch bei den Fahrzeuginvestitionen ab: Bei Unternehmen des Güterfernverkehrs und des grenzüberschreitenden Güterverkehrs standen Autotransporter, Silo- und Tankfahrzeuge bis hin zu Kombiaufliegern für Schüttgut und flüssige Güter sowie Kühlfahrzeuge auf den Orderlisten; Regionalverkehrsunternehmen trugen den Kundenwünschen durch Kühlfahrzeuge und Lkw mit Hebebühne Rechnung. Daneben setzt sich der Trend zu Investitionen, die eine Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großer Ladefläche und Nutzlast zum Ziel haben, weiter fort.

Unternehmen, die im 2. Halbjahr 2004 investierten, orderten zumeist noch Euro 3-Fahrzeuge, teilweise wegen ihrer Zielsetzung, diese mit dem kostengünstigeren Biodieselmotorkraftstoff zu betreiben. Bei den emissionsreduzierten Fahrzeugklassen Euro 4 und Euro 5 wurde oft noch abgewartet, wie diese sich im Markt etablieren und bewähren.

Ferner ist in Marktbeobachtungsgesprächen des Bundesamtes verstärkt der Trend hin zu Leasing und zur Langzeitmiete oder zur Mischfinanzierung des Fuhrparks zu beobachten. Diesen Trend bestätigen nicht nur die Leasing- und Vermietgesellschaften, die sich anhand ihrer Geschäftsergebnisse als Wachstumsbranche präsentieren, sondern auch Nutzfahrzeughersteller, die ihr Engagement in diesem Vertriebskanal forcieren. In die Überlegungen der Unternehmen fließt darüber hinaus zunehmend ein, ob die eigene Werkstatt noch rentabel betrieben werden kann oder ob man diese ggf. auflöst und auf Vollserviceverträge setzt.

Gegen Jahresende nahm der Anteil der befragten Unternehmen, der Fuhrparkinvestitionen vornahm, spürbar ab und brach im 1. Quartal 2005 regelrecht ein. Bei vielen Unternehmen steht nun vielmehr die Reduzierung des Eigenfuhrparks auf der Tagesordnung. Selbst im Segment des Güterfernverkehrs lag die Quote der Unternehmen, die ihren Fuhrpark verringerte, über derjenigen, die Fuhrparkinvestitionen vornahm. Überdies hemmte auch die abflachende Konjunktur die Investitionsbereitschaft.

### 3.5 Unternehmensinsolvenzen

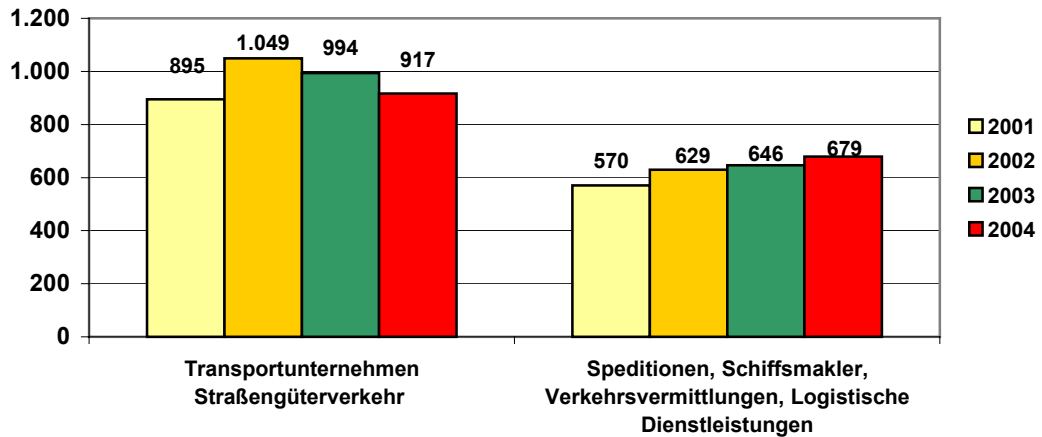
Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2004 mit 917 Insolvenzverfahren um 7,7 % unter dem Wert des Vorjahres. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark (inklusive Schiffsmaklerbüros, logistische Dienstleister und sonstige Verkehrsvermittlung) stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren gegenüber dem Jahr 2003 um 5,1 % auf 679 Insolvenzverfahren.

Der Rückgang der Insolvenzzahlen bei Transportunternehmen im Vergleich zum Jahr 2003 sollte nach Einschätzung des Bundesamtes jedoch nicht als eine Entspannung der wirtschaftlichen Lage deutscher Transportunternehmen gewertet werden. Mit Beantragung eines Insolvenzverfahrens bei ca. jedem 50. Transportunternehmen lag der Anteil im Jahr 2004 weiterhin über dem Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche in Deutschland. Neben dem Straßengüterverkehrsgewerbe erreichten nur noch das Baugewerbe, das Kredit- und Versicherungsgewerbe, Unternehmen des Maschinenbaus und Hersteller von Kunststoffwaren ähnlich hohe Insolvenzzahlen.



Insgesamt waren im Jahr 2004 bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs und bei Speditionsunternehmen 6.500 Beschäftigte von den eingeleiteten Insolvenzverfahren betroffen.

Schaubild 4: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren in den Jahren 2001 - 2004 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes



Quelle: Angaben des Statistischen Bundesamtes

Im Baubereich tätige Transportunternehmen und Speditionen waren auch im Jahr 2004 durch die hohe Insolvenzrate und die schlechte Zahlungsmoral ihrer Auftraggeber besonders belastet.

Ein Grund für die hohen Insolvenzzahlen bei Transport- und Speditionsunternehmen ist der zunehmende Trend zu Ausschreibungen durch auftraggebende Unternehmen. Da die überwiegende Anzahl der mittelständischen Transport- und Speditionsunternehmen von wenigen Großkunden abhängig ist, sind diese Unternehmen bei Verlust eines oder zweier ihrer Großkunden bereits häufig von Insolvenz bedroht.

Neben den Unternehmen, die im Jahr 2004 Insolvenz anmelden mussten, waren nach Angaben der besuchten Unternehmen zum Jahresende 2004 vermehrt Betriebsaufgaben zu beobachten. Dies stehe nach Ansicht interviewter Unternehmen insbesondere mit den erhöhten kaufmännischen Anforderungen und finanziellen Belastungen durch die Mauteinführung Anfang 2005 in Zusammenhang. Aufgrund schlechter Zukunftsperspektiven sind darüber hinaus in vielen Fällen gerade bei kleineren Unternehmen potentielle Nachfolger für die Unternehmensführung nicht bereit, das Unternehmen zu übernehmen. Bei Eintritt des derzeitigen Unternehmers in den Ruhestand erfolgt aus diesem Grund eine Betriebsaufgabe.

Für das Jahr 2005 rechnen viele der im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen mit einem erheblichen Anstieg der Insolvenzen im Zusammenhang mit der Maut. Dies begründen sie vor allem mit der notwendigen Vorfinanzierung der Maut durch die Transportunternehmen und der fehlenden Möglichkeit, die gesamten durch die Maut verursachten Kosten an die Auftraggeber weiterzugeben. Prinzipiell sehen die meisten der interviewten Unternehmen eine Marktberreinigung durch vermehrte Insolvenzen eher positiv - solange sie nicht selbst betroffen sind - um durch die sich ergebende Laderaumverknappung höhere Beförderungsentgelte erzielen zu können. Fraglich erscheint jedoch, ob das Ausscheiden zahlreicher wirtschaftlich schwacher Unternehmen wirklich zur Verknappung des angebotenen Laderaumes führen wird.

### 3.6 Erste Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut auf das deutsche Verkehrsgewerbe

Die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 wurde von vielen Unternehmen angesichts der bereits schwierigen wirtschaftlichen Situation im Straßengüterverkehrsgewerbe mit großer Sorge erwartet. Es zeigten sich Unsicherheiten hinsichtlich der technischen Durchführbarkeit, jedoch vor allem hinsichtlich der betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen.

Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamtes, die in Gesprächen mit Experten des Güterkraftverkehrs über die bisherigen Erfahrungen gewonnen wurden, zeigen sich die nachfolgend dargestellten Tendenzen.

- Der Start der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 verlief nach Aussagen der Unternehmen technisch und verwaltungsmäßig relativ problemlos.
- Die befragten Transportunternehmen bevorzugen zur Mauteinbuchung die automatische Einbuchung mittels On-Board Unit (OBU). Das System funktioniert nach Aussage der Unternehmen ohne nennenswerte Probleme. Die anderen Verfahren zur Einbuchung sind für fast alle Gesprächspartner zu aufwändig.
- Die Maut-Abrechnung durch Toll-Collect erfolgt nach Aussage der Unternehmen - von Einzelfällen abgesehen - zwischenzeitlich zufriedenstellend.
- Bei der Zahlungsabwicklung der Mautkosten bestehen keine größeren Schwierigkeiten. Dabei zeigte sich, dass der weit überwiegende Anteil der Unternehmen die Zahlungsabwicklung der Mautkosten über Tank- und Servicekartengesellschaften vornehmen lässt. Der Grund hierfür liegt vor allem in den von den genannten Gesellschaften gewährten Zahlungszielen nach Rechnungserhalt von Toll Collect. Hierdurch wird die Zeitspanne der Maut-Finanzierungslücke bei den befragten Unternehmern verkürzt oder vermieden.

Vor der Einführung der Maut konnte die Mehrzahl der Transportunternehmen, mit denen das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, über einen längeren Zeitraum - trotz gestiegener Kraftstoff- und Personalkosten - keine Erhöhung ihrer Beförderungsentgelte erreichen. Die Unternehmen wurden auf die anstehenden Mautverhandlungen verwiesen, die dann zumeist in den letzten Monaten des Jahres 2004 stattfanden. Die Hoffnung dieser Unternehmen, im Rahmen der Mautverhandlungen neben der Maut zumindest einen Teil der allgemeinen Kostenerhöhungen an ihre Auftraggeber weitergeben zu können, hat sich jedoch in den meisten Fällen nicht erfüllt. Im Rahmen der Verhandlungen mussten die Güterkraftverkehrsunternehmen zunehmend erkennen, dass es sehr schwierig ist, auch die Weiterbelastung der Mautkosten für Leerfahrten sowie die administrativen Mautkosten an ihre Auftraggeber durchzusetzen.

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen konnte in den ersten Monaten nach Einführung der Lkw-Maut in Deutschland

- die weit überwiegende Anzahl der Transportunternehmen im Bereich des Ladungsverkehrs die Mautkosten für die Lastkilometer nahezu vollständig an die Auftraggeber (Speditionen und verladende Wirtschaft) weitergeben.
- Dagegen gingen die Kosten für Leerkilometer in den meisten Fällen zu Lasten der Transportunternehmen. Eine teilweise oder vollständige Übernahme der Maut auch für Leerfahrten zeigte sich dagegen in bestimmten Marktsegmenten (z. B. bei der Beförderung voluminöser Produkte), bei der Gestellung von Spezialfahrzeugen, die von ihrer Art her einen besonders hohen Leerfahrtenanteil verursachen wie z. B. Silo- und Tankfahrzeuge, Pkw-Transporter sowie darüber hinaus bei Beförderungen in periphere Gebiete, wo ein Angebot an Rückladungen kaum gegeben ist.
- Die sonstigen zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit der Maut (Finanzierungskosten, Personalkosten) konnten von den Transportunternehmen in den seltensten Fällen an die Auftraggeber weitergegeben werden.
- Im Stückgut- und Teilladungsbereich wurde die Maut in den meisten Fällen über eine prozentuale Erhöhung der Beförderungsentgelte an die auftraggebenden Unternehmen weitergegeben. Hier ging zum Teil ein geringerer Anteil der mit dem Auftrag zusammenhängenden Leerkilometer und der indirekten Mautkosten zu Lasten der Transportunternehmen.

Einige Transportunternehmen berichteten, dass ihre Auftraggeber zwar die Maut für die Lastkilometer übernommen, aber bereits zuvor oder gleichzeitig Abschläge bei den Beförderungsentgelten verlangt hätten. Daneben hätten Auftraggeber die Erhebung der Maut zum Anlass genommen, Beförderungsaufträge über Ausschreibungen zu vergeben.

Im Rahmen der Marktbeobachtung interviewte Unternehmen berichteten auch über Auftraggeber, die keinerlei Mautkosten übernehmen. Dies ist vor allem im Regionalbereich der Fall und hier überdurchschnittlich oft im Baubereich und im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels. Zahlreiche Transportunternehmen wurden von ihren auftraggebenden Unternehmen auf Alternativen zur Autobahnnutzung hingewiesen.

Die Erkenntnisse hinsichtlich der Behandlung der Mautkosten bei der Rechnungserstellung zeigen kein einheitliches Bild. Während noch zu Beginn des Jahres 2005 die Mautkosten in den Beförderungsabrechnungen regelmäßig getrennt ausgewiesen wurden, werden sie zwischenzeitlich mehr und mehr mit den Beförderungsentgelten in einer Summe erfasst. Hinzu kommt, dass viele Auftraggeber, unabhängig von den Mautkosten, produktbezogene oder verpackungsbezogene Beförderungsentgelte wünschen, um so eine bessere Kalkulationsgrundlage zu erhalten.

Mautbedingte Verkehrsverlagerungen über längere Strecken auf das nachgeordnete Straßennetz zahlen sich nach Aussagen der Unternehmen in der Regel nicht aus. Rechnet man sowohl die längeren Fahrtzeiten als auch die höheren Material- und Treibstoffkosten mit ein, dann lohnt es sich zumeist nicht, die Mautkosten zu umgehen. Anders sieht es aus, wenn z. B. der Fahrer aus irgendeinem Grund genügend Zeit hat oder eine parallele autobahnähnliche Strecke vorhanden ist. Einige Unternehmen berichten, dass sie zunächst Erfahrungen mit der Umfahrung gesammelt hätten und inzwischen die Autobahn wieder wie früher benutzen.

Über Verlagerungen vom Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger aufgrund der Mauteinführung kann zur Zeit noch keine eindeutige Aussage getroffen werden. Einerseits ist das Interesse an alternativen Verkehrsträgern bei reinen Güterkraftverkehrsunternehmen relativ gering. Im Vergleich zur Schiene wird immer wieder das Argument der begrenzten Leistungsfähigkeit sowie das Preisargument angeführt. Bei Unternehmen, die bereits bisher verschiedene Verkehrsträger nutzten, ist jedoch zu erkennen, dass die Alternativen zum Straßengüterverkehr, insbesondere der kombinierte Verkehr, weiter ausgebaut werden.

Etwa fünf Monate nach Einführung der Lkw-Maut in Deutschland zeigt sich, dass die Erfahrungen der Transportunternehmen mit der Mauteinführung hinsichtlich der technischen und verwaltungsmäßigen Bedingungen, abgesehen von einigen Anlaufschwierigkeiten, durchaus positiv sind. Demgegenüber beurteilen sie deren wirtschaftliche Auswirkungen überwiegend negativ, wobei die Entwicklung bei der Kostenaufteilung zwischen den Beteiligten noch nicht abgeschlossen ist.

### 3.7 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Die Auftrags- und Beschäftigungslage im Güterverkehrsgewerbe war im vergangenen Jahr - bei regionalen Unterschieden - zufriedenstellend bis gut. Hiervon ausgenommen sind Unternehmen, die vorrangig im Bereich der Bauwirtschaft tätig sind. Erhöhte Umsatzzahlen und verbesserte Ergebnisse konnten bei einigen - meist großen Unternehmen - bereits den Bilanzveröffentlichungen entnommen werden. Gleichzeitig führten die Mengen- und Leistungssteigerungen bei der überwiegenden Anzahl der Unternehmen kaum zu einer Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation. Damit zeigt die Entwicklung des Verkehrsmarktes erneut, dass sich die Schere zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Güterverkehrsunternehmen weiter öffnet; den deutlichen Ergebnisverbesserungen bei einigen Unternehmen steht eine Vielzahl von renditeschwachen bzw. verlustreichen Unternehmen gegenüber.

Die gravierenden Veränderungen auf dem Güterverkehrsmarkt im vergangenen Jahr sowie insbesondere um die Jahreswende 2004/2005 wirkten sich sowohl auf das Angebot als auch auf die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen aus; sie verstärken darüber hinaus den Wettbewerb im nationalen und europäischen Straßengüterverkehr. Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen lassen sich folgende Tendenzen erkennen:

Seit etwa Anfang vergangenen Jahres zeigt sich bei den mittelständischen Speditionsunternehmen ein verstärkter Trend zur Fremdvergabe der Transportdurchführung. Nachdem sich in den Jahren zuvor vor allem

die größeren Speditions- und Transportunternehmen vom Selbsteintritt zurückgezogen hatten, setzt sich diese Entwicklung nun beschleunigt auch bei den mittelständischen Unternehmen durch. Die einfacheren Dienstleistungen, wie etwa der Transport einer Komplettladung von A nach B, die bei Einsatz eigener Fahrzeuge eine unzureichende Rendite erbringen, werden an Subunternehmer vergeben. Durch das ausreichend am Verkehrsmarkt vorhandene Angebot an Laderaumkapazität sowie aufgrund der verbesserten Kommunikation und Transparenz auf dem Markt durch die Internet-Frachtenbörsen, ist insbesondere bei diesen Beförderungen durch Fremdvergabe eine bessere Rendite zu erwirtschaften.

Eigene Fahrzeuge der mittelständischen Unternehmen werden dagegen vorrangig bei ertragreicheren Beförderungen mit hoher Fahrzeugauslastung im Stückgut- und paarigen Teilladungsverkehr und möglichst geringem Leerfahrtenanteil an den gefahrenen Gesamtkilometern eingesetzt.

Ein Jahr nach der Ost-Erweiterung der Europäischen Union sind die Vor- und Nachteile für das deutsche Verkehrsgewerbe bereits klarer erkennbar geworden. Es zeigt sich ein zunehmender Warenaustausch zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten und hiermit einhergehend eine Steigerung des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße. Es ist jedoch auch zu beobachten, dass die deutschen Lastkraftfahrzeuge an dem überdurchschnittlichen Anstieg des Güterausstausches mit den Beitrittsstaaten kaum partizipieren. So stieg die mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Zeitraum Mai bis Dezember 2004 zwischen Deutschland und den EU-Beitrittsstaaten beförderte Gütermenge zwar um 1,9 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum an. Dem stand jedoch ein Wachstum der Lkw-Ein- und -Ausfahrten an der Ostgrenze Deutschlands in Höhe von 30 bis 40 % gegenüber. Auch wenn der statistische Vergleich aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmerkmale vorsichtig zu handhaben ist, so zeigt er doch einen eindeutigen Trend an. Für die Abwicklung ihrer Transporte mit den Beitrittsstaaten setzen auch deutsche Unternehmen zunehmend Subunternehmer aus den EU-Beitrittsstaaten ein.

Die Ausweitung der Fahrzeugkapazitäten durch Unternehmen aus den Beitrittsstaaten führte in Verbindung mit der zunehmenden Wettbewerbsintensität aufgrund der Kostenunterschiede zu deutlichen Preisrückgängen im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Beitrittsstaaten. Der Druck durch die Unternehmen aus den Beitrittsstaaten zeigt sich auch zunehmend im Güterverkehr zwischen den alten EU-Staaten.

Während sich durch die EU-Erweiterung die Chancen für Speditions- und Logistikunternehmen mit ihren europaweiten Netzen und mit der Möglichkeit, auf Transportunternehmer aus den Beitrittsstaaten zurückgreifen zu können, erhöht haben, sind die Risiken für die im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen reinen Transportunternehmen gestiegen.

Der Start der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 verlief technisch und verwaltungsmäßig relativ problemlos. Etwa fünf Monate nach Einführung der Lkw-Maut in Deutschland richtet sich das Augenmerk der Unternehmen deshalb vorrangig auf die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen, die allein von der Höhe der Weiterberechnung der Mautkosten an die Auftraggeber abhängen. Die Güterkraftverkehrsunternehmen erkennen zunehmend, dass es sehr schwierig ist, auch die Weiterbelastung der Mautkosten für Leerfahrten sowie die administrativen Mautkosten an ihre Auftraggeber durchzusetzen.

Die Stimmung der Unternehmen hinsichtlich der weiteren verkehrswirtschaftlichen Entwicklung auf dem Güterverkehrsmarkt ist von Skepsis geprägt; sie hat sich trotz der bis über den Jahreswechsel anhaltenden positiven Aufkommensentwicklung gegenüber dem Herbst 2004 verschlechtert. Die erneute konjunkturelle Abflachung einerseits sowie die erhöhte Kostenbelastung durch die Lkw-Maut und gestiegene Energiekosten andererseits führten zu einer Verunsicherung der Unternehmen.

Die Unternehmen erwarten hinsichtlich der Aufkommensentwicklung für das Jahr 2005 im Bereich des Binnengüterverkehrs insgesamt konstante Mengen und Leistungen. Hierbei wird erwartet, dass die Beförderungen im Nahbereich nach Jahren des Rückgangs die Wachstumsschwelle überschreiten. Dies wird jedoch nur bei einer Verbesserung der Baukonjunktur gelingen. Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs wird erwartet, dass sich das Wachstum auf niedrigerem Niveau einpendelt.

Hinsichtlich der Entwicklung der Beförderungsentgelte hat bei den Unternehmen zwischenzeitlich eine Ernüchterung stattgefunden. Sie gehen von einem weiterhin anhaltenden harten Preis- und Leistungswettbewerb aus, dem nur aus eigener Kraft, d. h. durch permanente Kostenkontrolle sowie durch ständige Innovationen, begegnet werden kann. Bezüglich der Einforderung versprochener Hilfestellungen von staatlicher Seite ist eine gewisse Resignation bei den Unternehmen festzustellen. Aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation sehen viele Unternehmen die Existenz ihres Unternehmens gefährdet.

## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Jahr 2004 insgesamt rund 310,3 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 6,5 Mio. t oder 2,1 % mehr als im Vorjahr. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 8,2 % auf rund 86,4 Mrd. tkm zu.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsbeziehungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

**Tabelle 4:** Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % <sup>2</sup>	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % <sup>2</sup>
	2003 <sup>1</sup>	2004		2003 <sup>1</sup>	2004	
Binnenverkehr	203,2	200,1	- 1,5	37,6	39,9	+ 6,2
Versand in das Ausland	41,3	46,1	+ 11,7	16,9	19,2	+ 14,0
Empfang aus dem Ausland	47,4	51,3	+ 8,1	16,9	18,4	+ 8,8
Durchgangsverkehr	11,8	12,8	+ 8,2	8,5	8,8	+ 4,5
<b>Insgesamt</b>	<b>303,8</b>	<b>310,3</b>	<b>+ 2,1</b>	<b>79,8</b>	<b>86,4</b>	<b>+ 8,2</b>

1) Korrigierte Werte.

2) Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.



Mit Ausnahme des Binnenverkehrs, der im Jahr 2004 einen Aufkommensrückgang zu verzeichnen hatte, wurden im Berichtszeitraum auf allen Hauptverkehrsverbindungen sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse festgestellt. Der im Vergleich zur Mengenerwicklung höhere prozentuale Zuwachs bei der Transportleistung ist auf die vergleichsweise höheren durchschnittlichen Transportweiten im grenzüberschreitenden Güterverkehr zurückzuführen.

Mit rund 200,1 Mio. t entfiel im Jahr 2004 wieder der mit Abstand bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage blieb jedoch um 1,5 % hinter den Ergebnissen des Vorjahres zurück. Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum hingegen bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum Jahr 2003 um 6,2 % auf rund 39,9 Mrd. tkm zu.

Von allen Hauptverkehrsverbindungen verzeichnete der grenzüberschreitende Versand im Jahr 2004 die größten prozentualen Zuwächse bei der Beförderungsmenge und der -leistung. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 46,1 Mio. t wurden 11,7 % mehr Güter ins Ausland transportiert als im Jahr 2003. Bei der Transportleistung verzeichneten diese Relationen einen Zuwachs um 14,0 % auf rund 19,2 Mrd. tkm.

Deutliche Aufkommens- und Leistungszuwächse zeigten sich auch beim grenzüberschreitenden Empfang. Nach 47,4 Mio. t im Jahr 2003 stieg die beförderte Tonnage im Jahr 2004 um 8,1 % auf rund 51,3 Mio. t. Die Transportleistung erhöhte sich gleichzeitig um 8,8 % auf 18,4 Mrd. tkm.

Große Aufkommenszuwächse konnte im Betrachtungszeitraum auch der Durchgangsverkehr verzeichnen. Die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8,2 % auf 12,8 Mio. t. Mit rund 8,8 Mrd. tkm lag die Transportleistung im Jahr 2004 um 4,5 % über dem Ergebnis des Vorjahres.

Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung hat sich der Mengen- und Leistungsanstieg bei den nichtbundesweiten Eisenbahnen im Berichtsjahr weiter fortgesetzt. Nach Angaben der DB AG dürften sie im Jahr 2004 an der gesamten Transportleistung im Eisenbahngüterverkehr in Deutschland einen Anteil von etwa 10 % erreicht haben. Im Jahr 2003 lag ihr Anteil danach noch bei 7,4 %.<sup>2</sup>

## 4.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Bei einer Betrachtung der Güterabteilungen zeigte sich im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr eine differenzierte Entwicklung. Aufkommensrückgängen in den Güterabteilungen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“, „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Düngemittel“ standen z. T. deutliche Aufkommenszuwächse in den übrigen Güterabteilungen gegenüber:

---

<sup>2</sup> Siehe Deutsche Bahn AG: Konjunkturbericht März 2005, Berlin 2005.

Tabelle 5: Per Eisenbahn beförderte Gütermengen nach Güterabteilungen  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % <sup>2</sup>
	2003 <sup>1</sup>	2004	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	6,2	6,5	+ 6,0
Andere Nahrungs- und Futtermittel	2,8	2,6	- 4,0
Feste mineralische Brennstoffe	56,6	53,0	- 6,2
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	29,3	32,4	+ 10,5
Erze und Metallabfälle	28,5	29,9	+ 4,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle	53,7	55,9	+ 4,0
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	36,9	37,0	+ 0,3
Düngemittel	7,7	7,6	- 0,9
Chemische Erzeugnisse	23,2	25,7	+ 10,9
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)	59,0	59,6	+ 1,0
<b>Insgesamt</b>	<b>303,8</b>	<b>310,3</b>	<b>+ 2,1</b>

1) Korrigierte Werte.

2) Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

Die Eisenbahnen konnten im Jahr 2004 von der positiven Entwicklung im Stahlbereich profitieren. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erreichten die deutschen Hüttenwerke im Berichtsjahr mit 46,41 Mio. t die höchste Jahresproduktion von Rohstahl nach der Wiedervereinigung. Die Produktion von Roheisen erhöhte sich im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % auf 30,04 Mio. t.<sup>3</sup> Neben Zuwächsen in der Güterabteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ verzeichneten die Eisenbahnen auch ein erhöhtes Beförderungsaufkommen in der Güterabteilung „Erze und Metallabfälle“. Hohe Zuwächse zeigten sich zudem bei den Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“ sowie „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“.

Die Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“ musste im Berichtsjahr hingegen einen deutlichen Aufkommensrückgang hinnehmen. Während des Niedrigwassers im Jahr 2003 war es insbesondere bei Kohlebeförderungen zu Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße auf die Schiene gekommen. Hiervon ist im Berichtsjahr wieder ein Großteil auf das Binnenschiff zurückverlagert worden.

#### 4.3 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die Internationalisierung im Eisenbahngüterverkehr hat im Jahr 2004 weiter zugenommen. So lag der Anteil des internationalen Eisenbahngüterverkehrs am gesamten Güteraufkommen auf dem deutschen Schienennetz nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bei rund 35,5 %. Im Jahr 2003 hatte er noch 33,1 % betragen. Im Hinblick auf die tonnenkilometrische Leistung erreichte der internationale Anteil im Jahr 2004 sogar einen Wert von 53,8 % (zum Vergleich 2003: 52,9 %).

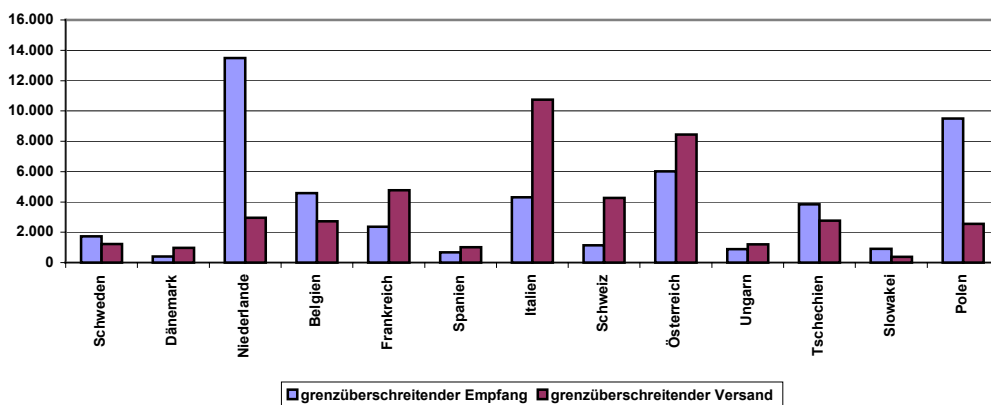
Der internationale Eisenbahngüterverkehr konzentrierte sich im Jahr 2004 insbesondere auf die Nachbarstaaten Niederlande, Belgien, Frankreich, Österreich und die Schweiz sowie Italien. Mit 16,5 Mio. t wurde im

<sup>3</sup> Siehe Statistisches Bundesamt: Rohstahl-Jahresproduktion 2004 stieg auf 46,41 Millionen Tonnen, Pressemitteilung vom 10. Januar 2005.



Wechselverkehr mit den Niederlanden im Jahr 2004 das höchste Aufkommen erreicht. Es folgten Italien mit rund 15,0 Mio. t und Österreich mit 14,5 Mio. t. Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den mittel- und osteuropäischen Ländern wurden im Berichtsjahr ebenfalls nennenswerte Mengen transportiert. Mit einem Aufkommen von rund 12,0 Mio. t kam Polen von den neuen EU-Mitgliedstaaten mengenmäßig die größte Bedeutung zu. Der grenzüberschreitende Gütereingang Deutschlands aus Polen wird dabei durch die klassischen Massengüter dominiert, insbesondere durch die Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“. Auf den Relationen zwischen Deutschland und Tschechien war im Jahr 2004 ebenfalls ein nennenswertes Beförderungsaufkommen zu verzeichnen:

Schaubild 5: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten EU-Staaten in 2004 in 1.000 t



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

Die Abbildung verdeutlicht, dass sich der internationale Eisenbahngüterverkehr auch im Jahr 2004 vor allem entlang der sogenannten Nord-Süd-Achse von Deutschland über die Schweiz bzw. Österreich nach Italien abspielt hat sowie mit den Niederlanden und Belgien, die mit Rotterdam bzw. Antwerpen bedeutende Seehäfen beheimaten. Der Wettbewerb unter den Eisenbahngesellschaften sowie den Kombi-Operateuren ist auf diesen Relationen - ebenso wie im Hinterland der großen deutschen Universalhäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg - stark ausgeprägt.<sup>4</sup> Insbesondere Railion sowie die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) werben entlang der sogenannten Nord-Süd-Achse um Kunden. Präsent sind hier aber auch die größeren nichtbundeseigenen Eisenbahnen, wie die private deutsche Güterbahn TX Logistik AG, an der die italienische Staatsbahn Trenitalia (Gruppo Ferrovie dello Stato) beteiligt ist, oder Rail4Chem.

Vor dem Hintergrund eines hohen Wettbewerbs- und Preisdrucks verändern sich auf bestimmten Relationen die Marktanteile der einzelnen Eisenbahngesellschaften. Nach eigenen Angaben betrug der Marktanteil der SBB Cargo in Deutschland südlich von Mannheim Ende 2004 etwa 34 % und südlich von Freiburg rund 43 %. Die SBB Cargo befördert u. a. Mineralölprodukte von Italien nach Mannheim. Per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 hat die SBB Cargo die Zahl ihrer Züge auf dem deutschen Schienennetz weiter erhöht. Mit nunmehr 320 Zügen pro Woche statt bisher 75 haben die Schweizer ihre Kapazitäten mehr als ver-

<sup>4</sup> Der Wettbewerb im Hinterland der großen Seehäfen wird dabei nicht zuletzt durch die seit Jahren wachsende Anzahl an Containerbeförderungen im internationalen Seeverkehr stimuliert. Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht zum Seehafen-Hinterlandverkehr, Köln 2005

vierfach.<sup>5</sup> Railion konnte hingegen beim Transitverkehr durch die Schweiz Aufträge akquirieren, die zuvor von den Schweizern bedient wurden. Die Güterzüge am Gotthard und auf der Lötschberg-Simplon-Achse in der Schweiz fährt Railion selbst bzw. mit ihrem Kooperationspartner BLS Cargo AG.

Größere nichtbundeseigene Eisenbahnen konnten nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung im Berichtsjahr ebenfalls Marktanteile gewinnen - sowohl im internationalen als auch im nationalen Eisenbahngüterverkehr. Der intramodale Wettbewerb findet dabei nicht nur zwischen den nichtbundeseigenen Eisenbahnen und den Staatsbahnen statt, sondern auch zwischen den nichtbundeseigenen Eisenbahnen untereinander. Besonders ausgeprägt ist der Wettbewerb bei lukrativen Beförderungen von Mineralölerzeugnissen, chemischen Produkten und Containern sowie im Bereich der Montanindustrie. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen konzentrieren ihre Aktivitäten dabei hauptsächlich auf Ganzzugverkehre, so dass auf ein kostenintensives Umstellen und Rangieren der Waggons weitgehend verzichtet werden kann. Soweit die nichtbundeseigenen Eisenbahnen Waggons für die Beförderungen, z. B. von Mineralölerzeugnissen, stellen müssen, werden diese üblicherweise angemietet.

Differenziert stellt sich die Situation nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung bei den zahlreichen kleineren, regional tätigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen dar. Mengen- und Leistungszuwächse sind hier hauptsächlich auf die Übernahme von ausgereiften Verkehren der DB AG zurückzuführen. Dennoch gibt es auch Beispiele für erfolgreiche Versuche regional tätiger Eisenbahngesellschaften, Beförderungen von Massengütern von der Straße auf die Schiene zu ziehen.

Bei den Bestrebungen, ihre Marktanteile im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr auszubauen, beschreiten die Eisenbahngesellschaften unterschiedliche Wege. Unternehmen wie Railion oder die Connex Cargo Logistics GmbH setzen bei der Expansion verstärkt auf Akquisitionen in den Zielmärkten.<sup>6</sup> Hingegen gründete die SBB in Deutschland und Italien Tochterunternehmen (SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia), die in den jeweiligen Ländern Eisenbahnlicenzen beantragten. Auch die größeren nichtbundeseigenen deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail4Chem und TX Logistik AG haben mittlerweile Tochterunternehmen in der Schweiz und den Niederlanden bzw. Österreich, der Schweiz und Schweden gegründet, dort Verkehrslizenzen für die jeweiligen Eisenbahnnetze erworben und können so internationale Beförderungen auf der Schiene in Eigenregie durchführen. Die Tochterunternehmen beschränken ihre Aktivitäten im Allgemeinen dabei nicht ausschließlich auf die Durchführung internationaler Beförderungen, sondern sie übernehmen nach Möglichkeit auch Binnenbeförderungen in den jeweiligen Niederlassungsstaaten.

Um den Qualitätsanforderungen der Verlagerer zu genügen, investieren die international tätigen Eisenbahngesellschaften insbesondere in Mehrsystemlokomotiven, die ungebrochene, grenzüberschreitende Verkehre ermöglichen. Auf diese Weise entfallen zeitintensive Lokwechsel an den Grenzen aufgrund unterschiedlicher nationaler Vorschriften.

<sup>5</sup> Siehe SBB AG: Geschäftsbericht 2004, Bern 2005, S. 36 ff.

<sup>6</sup> So hat die Railion Deutschland AG zu Beginn des Jahres 2005 das Logistik-Geschäft der Ruhrkohle AG gekauft. Die Connex Cargo Logistics GmbH hat rückwirkend zum 1. Juli 2004 von der Thyssen Krupp Stahl AG deren Beteiligung an der Dortmunder Eisenbahn GmbH, die mit einem Beförderungsvolumen von rund 16 Mio. t im Jahr 2004 eine der größten nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland ist, erworben. In beiden Fällen bedarf die Veräußerung noch der Zustimmung durch die Kartellbehörden.

Generell ist zu beobachten, dass einige Staatsbahnen versuchen, durch die Übernahme von Verkehrs- und Logistikunternehmen ihren Einfluss bzw. ihre Marktanteile in bestimmten Segmenten weiter zu erhöhen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass regelmäßig lediglich die großen Konzerne über die nötigen Finanzmittel verfügen, um sich in Zielmärkte einkaufen zu können. Den größeren Privatbahnen steht dieser Weg im Allgemeinen nicht offen, so dass sie ihre Internationalisierungsstrategien auf der Gründung von Tochtergesellschaften und/oder Kooperationen aufbauen. Nahezu alle international tätigen Eisenbahngesellschaften arbeiten in bestimmten Bereichen mit Kooperationspartnern zusammen. Insbesondere im internationalen Eisenbahngüterverkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten sind die Eisenbahngesellschaften regelmäßig noch auf Kooperationspartner in den Zielmärkten bzw. den zu transitierenden Staaten angewiesen, da die Traktion hier grundsätzlich noch von jenen Unternehmen durchgeführt wird, die traditionell in diesen Staaten beheimatet sind.

#### 4.4 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße

Das Bundesamt unterscheidet bei unbegleiteten Kombinierten Verkehren zwischen nationalen und grenzüberschreitenden kombinierten Verkehren. Darüber hinaus findet eine Unterscheidung nach Verkehren zwischen Binnenterminals und Verkehren im Seehafenhinterlandverkehr statt, da die Entwicklung dieser beiden Teilmärkte von unterschiedlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängt. Im Bereich des begleiteten Kombinierten Verkehrs (Rollende Landstraßen) bestehen ausschließlich Verbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr bzw. Verbindungen im Ausland.

##### 4.4.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

- Nationaler unbegleiteter Kombiniertes Verkehr zwischen Terminals im Binnenland

Der unbegleitete Kombiniertes Verkehr zwischen deutschen Terminals entwickelte sich im Jahr 2004 positiv. Die Kombiverkehr KG - als größte Kombigesellschaft auf dem nationalen Güterverkehrsmarkt - konnte einen Aufkommenszuwachs um 18 % gegenüber dem Jahr 2003 erreichen. Besonders gewachsen sind nach Angaben der Kombiverkehr KG sogenannte „Gateway-Verkehre“, d. h. Zulieferverkehre innerhalb Deutschlands für grenzüberschreitende Verbindungen. Daneben wurden im Jahresverlauf 2004 mehrere neue Verbindungen lanciert oder bestehende Verbindungen ausgebaut. Auf bestimmten nationalen Relationen konnten darüber hinaus neue Kunden gewonnen werden. Neben der Kombiverkehr KG konnten auch andere Kombioperatore ihre nationalen Verbindungen im Jahr 2004 ausweiten.

Die Wettbewerbsfähigkeit des KV wird insbesondere durch dessen Preis, Pünktlichkeit und Laufzeiten im Vergleich zu den konkurrierenden Verkehrsträgern bestimmt. So wiesen im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Unternehmen darauf hin, dass viele Kunden den Nachsprung fordern, egal ob auf der Straße oder im Kombinierten Verkehr befördert werde.



In den ersten Monaten des Jahres 2005 gab es nach Aussage verschiedener Kombigesellschaften im rein nationalen unbegleiteten Kombinierten Verkehr keinen ausgeprägten Verlagerungseffekt durch die Mauteinführung. Die Mehrheit der potentiellen Neukunden hätte abgewartet, ob die Lkw-Maut tatsächlich zum 1. Januar 2005 eingeführt werde. Im weiteren Jahresverlauf werde jedoch mit Verlagerungen gerechnet, deren Umfang jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht eingeschätzt werden kann. Bemängelt haben im Rahmen der Marktbeobachtung interviewte Unternehmen darüber hinaus eine Preiserhöhung von Railion zeitgleich zur Einführung der Lkw-Maut, die sich nach Meinung dieser Unternehmen negativ auf die Aufkommensentwicklung im Kombinierten Verkehr auswirke.

- Grenzüberschreitender unbegleitender Kombierter Verkehr zwischen Terminals im Binnenland

Nach Angaben verschiedener im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr tätiger Kombigesellschaften erhöhte sich das im Jahr 2004 beförderte Aufkommen gegenüber dem Vorjahr insgesamt deutlich. Dabei sind Verkehre zwischen Deutschland und Italien im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Sowohl bei den Verkehren über Österreich als auch bei den Verkehren über die Schweiz hat sich das Aufkommen im Jahr 2004 positiv entwickelt. Verschiedene Anbieter bauten erfolgreich zusätzliche Verbindungen nach bzw. von Italien auf oder erhöhten die Taktzahl bestehender Relationen. Der Wegfall der Ökopunkte Anfang 2004 hatte keine gravierenden Auswirkungen auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr durch Österreich von bzw. nach Italien. So erreichte z. B. die Kombiverkehr KG auf dieser Relation eine Aufkommenssteigerung in Höhe von 12 % gegenüber dem Vorjahr.

Auf den Relationen durch die Schweiz von bzw. nach Italien kam es im Jahr 2004 teilweise zu Qualitätsproblemen, die das Aufkommen beeinflussten. Dennoch konnten auch auf diesen Relationen von verschiedenen Kombigesellschaften neue Ganzzugangebote erfolgreich am Markt platziert werden. So beförderte z. B. das schweizer Unternehmen Crossrail auf einer neuen Verbindung zwischen Wiler (CH), Domodossola (I) und Duisburg (D) seit Januar 2004 rund 10.000 Sendungen. Auch die Kombiverkehr KG konnte ihre Verkehre über die Schweiz nach bzw. von Italien trotz der o. g. Qualitätsprobleme um 3 % gegenüber dem Vorjahr erhöhen.

Deutliche Aufkommenssteigerungen (+ 27 %) erreichte die Kombiverkehr KG im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Spanien. Diese Entwicklung ist nach Angaben der Kombiverkehr KG jedoch zu relativieren, da das gestiegene Aufkommen auf diesen Relationen fast ausschließlich auf erhöhte Beförderungen der chemischen Industrie zurückzuführen ist. Die chemische Industrie nutzt den unbegleiteten Kombinierten Verkehr vor allem auf Grund des höheren zulässigen Lkw-Gesamtgewichtes von 44 Tonnen beim Vor- und Nachlauf auf der Straße und aufgrund der höheren Sicherheit bei Beförderungen von Gefahrgut. Die Pünktlichkeit dieser Verbindungen war jedoch durch mangelnde qualitative Leistungen aller beteiligten Bahnen im Jahr 2004 weiterhin nicht zufriedenstellend für die Kunden. Nach Angaben von im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen kam es auf dieser Relation im Jahr 2004 zu Qualitätsmängeln, so dass eine Fortsetzung der positiven Entwicklung nicht gesichert erscheint.

Unbegleiteter Kombierter Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich findet bislang - trotz des hohen Warenaustausches zwischen den beiden Staaten - nur in geringem Umfang statt. Ursache ist zum einen,



dass der größte Teil des Aufkommens zwischen Deutschland und Frankreich über kürzere Entfernungen befördert wird und somit der unbegleitete Kombinierte Verkehr im Vergleich zum grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nicht konkurrenzfähig ist. Zum anderen klagten im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Unternehmen, die Verkehre auf dieser Relation aufbauen wollten, dass die französische Bahn weiterhin kein Interesse am Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich habe. Eine Ausnahme bildet hier der im Oktober 2004 gestartete Ganzzug der Kombiverkehr KG zwischen Duisburg/Koblenz und Lyon. Hauptnutzer des Zuges ist auch hier die chemische Industrie. In den bisherigen Betriebsmonaten konnte eine gute Qualität erreicht werden.

Für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr zwischen Terminals in den neuen EU-Staaten und deutschen Binnenterminals haben sich die Rahmenbedingungen seit der EU-Osterweiterung insgesamt verschlechtert. Die seit der EU-Osterweiterung erheblich zurückgegangenen Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und der Wegfall der langen Grenzwarthezeiten an der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze begünstigen den Straßengüterverkehr. Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr sind dagegen nach Angaben mehrerer Kombigesellschaften noch immer längere Grenzaufenthalte die Regel. Auch bei unbegleiteten Kombinierten Verkehren zwischen Terminals in den neuen EU-Staaten und deutschen Binnenterminals ist eine positive Aufkommensentwicklung bislang häufig von einer ausgeprägten Nutzung durch Unternehmen der chemischen Industrie abhängig. So konnte die Kombiverkehr KG ihr Sendungsaufkommen zwischen Polen und Deutschland aufgrund erhöhter Beförderungen chemischer Erzeugnisse um 38 % gegenüber dem Jahr 2003 steigern. Das Sendungsaufkommen zwischen Deutschland und Tschechien verringerte sich dagegen um 16 % gegenüber dem Vorjahr.

Eine positive Entwicklung gab es darüber hinaus bei Verkehren zwischen Deutschland und weiter entfernt liegenden osteuropäischen bzw. südosteuropäischen Staaten für hochqualitative Beförderungen, z. B. für Terminwaren.

#### - Seehafenhinterlandverkehr

Die Kombiverkehrsgesellschaften profitierten im Jahr 2004 vom stark gewachsenen Außenhandel, der über die Seehäfen abgewickelt wurde. Insbesondere der Containerumschlag stieg in den deutschen Seehäfen weiter an. Wachstumsträger waren vor allem Verkehre mit China/Fernost und den Staaten im Ostseeraum.

Das im nationalen Seehafenhinterlandverkehr beförderte Aufkommen stieg gegenüber dem Jahr 2003 deutlich an. Mehrere Kombigesellschaften konnten im Jahr 2004 neue Ganzzüge zwischen den deutschen Seehäfen und deutschen Binnenterminals starten, vor allem von/nach Terminals in Süd- und Westdeutschland. So konnte z. B. Transfracht International - als aufkommensstärkstes im nationalen Seehafenhinterlandverkehr tätiges Unternehmen - die Anzahl der beförderten Container von bzw. nach deutschen Seehäfen um 13 % gegenüber dem Vorjahr erhöhen.

Daneben erhöhte sich der Seehafenhinterlandverkehr der deutschen Seehäfen auch durch verstärkte Außenhandelsbeziehungen deutscher Nachbarstaaten mit Staaten in Übersee. Nach Angaben mehrerer Kombigesellschaften ist im Jahr 2004 das Beförderungsaufkommen zwischen Terminals in Italien, Österreich und

der Schweiz und den deutschen Seehäfen weiter angestiegen. Auch hier wurden von verschiedenen Unternehmen zusätzliche Ganzzüge gestartet. Aufkommenszuwächse waren im Jahr 2004 im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zwischen Tschechien und deutschen Seehäfen zu verzeichnen. Das Unternehmen Metrans konnte beispielsweise die Anzahl der nach/von Hamburg und Bremerhaven beförderten TEU um rund 17 % gegenüber dem Vorjahr steigern.

Rückläufige Aufkommenszahlen im Jahr 2004 hatte dagegen das im Verkehr zwischen Polen und deutschen Seehäfen tätige Unternehmen Polzug GmbH. Ein Teil der vor der EU-Osterweiterung im unbegleiteten Kombinierten Verkehr von Polen nach Hamburg beförderten und von dort verschifften Güter wird seitdem über polnische Häfen geleitet. Ursache ist die seit dem EU-Beitritt Polens komplizierter gewordene zolltechnische Behandlung der Waren, wenn über deutsche Häfen verschifft wird. Nach einer Vorschrift der polnischen Finanzbehörden bekommen polnische Kunden der Polzug GmbH nur dann ihre Umsatzsteuer erstattet, wenn sie ein im deutschen Seehafen abgestempeltes Ausfuhrdokument vorlegen können. Dieses treffe oftmals erst mit wochenlanger Verspätung oder gar nicht bei den Kunden ein. Polnische Kunden hätten aus diesem Grund die Verschiffung über polnische Häfen vorgeschrieben.

Vom erhöhten deutschen Außenhandel im Jahr 2004 konnte nicht nur der Kombinierte Verkehr von und nach den deutschen Seehäfen profitieren. Auch Verbindungen im Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und den ARA-Häfen verzeichneten nach Angaben mehrerer Kombigesellschaften ein erhöhtes Sendungsaufkommen gegenüber dem Jahr 2003. In diesem Zusammenhang wuchs auch der Durchgangsverkehr durch Deutschland von und nach diesen Häfen.

In den ersten Monaten des Jahres 2005 hat sich die Nachfrage im nationalen Seehafenhinterlandverkehr gegenüber den entsprechenden Vorjahresmonaten erhöht, und mehrere Kombigesellschaften starteten neue Ganzzüge. Ob als Hauptursache dieser Entwicklung eher die Mauteinführung zu sehen ist oder eher das weitere erhebliche Wachstum im internationalen Seecontainerverkehr, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch schwer zu beurteilen.

#### 4.4.2 Begleiteter Kombierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)

Im Gegensatz zu den Aufkommenssteigerungen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr war das Jahr 2004 bei den Rollenden Landstraßen durch eine negative Aufkommensentwicklung gekennzeichnet.

Die Nutzung Rollender Landstraßen im Transit durch Österreich durch deutsche Unternehmen ging - insbesondere über die Brennerroute - im Jahr 2004 erheblich zurück. Diese Entwicklung konnte auch die zum 1. Januar 2004 eingeführte relativ hohe Lkw-Maut in Österreich nicht verhindern. Darüber hinaus hatte die EU-Ostweiterung zum 1. Mai 2004 einen negativen Einfluss auf die Auslastung. Auf Grund der mangelnden Nachfrage wurde die Rollende Landstraße Manching-Brenner zum 19. Dezember 2004 eingestellt. Ebenfalls negativ von der EU-Osterweiterung betroffen war die Rollende Landstraße Dresden-Lovosice. Diese wurde nach einem erheblichen Nachfragerückgang seit der EU-Osterweiterung am 19. Juni 2004 eingestellt.

Die „Rollenden Autobahnen“ der Hupac im Transit durch die Schweiz konnten im Jahr 2004 einen Sendungszuwachs um 20 % verzeichnen. Durch die Behebung der Infrastrukturprobleme des Monte Olimpino-Tunnels konnten die Rollenden Landstraßen verloren gegangene Marktanteile wieder zurückgewinnen.

## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Allgemeine Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2004 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 235,9 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 15,9 Mio. t oder 7,2 % mehr als im Vorjahr. Die Transportleistung erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 9,5 % auf rund 63,7 Mrd. tkm. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt im Vorjahr durch erhebliches Niedrigwasser stark beeinträchtigt worden war.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Binnenschifffahrt im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 6: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2003	2004		2003	2004	
Binnenverkehr	53,4	55,2	+ 3,4	10,8	11,3	+ 4,3
Versand in das Ausland	46,1	51,4	+ 11,4	11,7	13,4	+ 14,8
Empfang aus dem Ausland	99,0	105,1	+ 6,2	22,0	23,6	+ 7,3
Durchgangsverkehr	21,5	24,2	+ 12,6	13,6	15,3	+ 12,7
<b>Insgesamt</b>	<b>220,0</b>	<b>235,9</b>	<b>+ 7,2</b>	<b>58,2</b>	<b>63,7</b>	<b>+ 9,5</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

Mit rund 105,1 Mio. t entfiel im Jahr 2004 wieder der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen zwischen ausländischen und deutschen Häfen um insgesamt 6,2 %. Deutliche Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum auch bei der Transportleistung. Diese stieg im Vergleich zum Jahr 2003 um 7,3 % auf rund 23,6 Mrd. tkm.

Der grenzüberschreitende Versand hat im Jahr 2004 deutlich gegenüber dem entsprechenden Vorjahr zugenommen. Mit einer Beförderungsmenge von rund 51,4 Mio. t wurden 11,4 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im Jahr 2003. Ein noch größerer prozentualer Zuwachs war im Berichtszeitraum bei der Transportleistung zu verzeichnen; sie stieg um 14,8 % auf rund 13,4 Mrd. tkm.

Die seit Mitte der neunziger Jahre zu beobachtende abnehmende Bedeutung des Binnenverkehrs in Deutschland hat sich im Jahr 2004 zunächst nicht weiter fortgesetzt. Nach 53,4 Mio. t im Jahr 2003 wurden

im Jahr 2004 rund 55,2 Mio. t Güter zwischen deutschen Häfen transportiert. Die Transportleistung erhöhte sich im Berichtszeitraum um 4,3 % auf rund 11,3 Mrd. tkm. Gleichwohl liegen die für das Jahr 2004 ausgewiesenen Werte für die Beförderungsmenge und die -leistung jeweils unter denen des Jahres 2002. Die vermeintlich positive Entwicklung im Binnenverkehr im Berichtsjahr dürfte daher nahezu ausschließlich auf dem positiven Basiseffekt infolge des Niedrigwassers in 2003 beruhen.

Der Durchgangsverkehr über deutsche Wasserstraßen nahm im Jahr 2004 um rund 2,7 Mio. t auf rund 24,2 Mio. t zu. Mit einem Zuwachs um 12,6 % konnten die Durchgangsverkehre damit prozentual am stärksten vom gestiegenen Güteraufkommen profitieren. Mit rund 15,3 Mrd. tkm lag die Transportleistung im Jahr 2004 um 12,7 % über dem Ergebnis des Vorjahres.

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes transportierten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im Jahr 2004 mit ca. 81,7 Mio. t rund 1,8 Mio. t oder 2,2 % mehr Güter als im Vorjahr. Dennoch nahm der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland im Berichtszeitraum weiter ab und liegt nunmehr bei 34,6 %. Im Jahr 2003 hatte der Anteil der deutschen Schiffe am Gütertransport noch 36,3 % betragen.

Von der positiven Aufkommensentwicklung profitierten im Jahr 2004 auch die deutschen Binnenhäfen, in denen im Berichtsjahr rund 267,4 Mio. t Güter umgeschlagen wurden. Im Vergleich zum Vorjahr wuchs der Güterumschlag um rund 14,8 Mio. t bzw. 5,9 %. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung in den 15 umschlagsstärksten deutschen Binnenhäfen im Jahr 2004:

**Tabelle 7:** Güterumschlag ausgewählter deutscher Häfen in der Binnenschifffahrt  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003

Hafen	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen	
	2003	2004	in Mio. t	in %
Duisburg	45.962,6	48.945,5	+ 2.983,0	+ 6,5
Köln	13.220,0	14.709,9	+ 1.489,9	+ 11,3
Hamburg	9.036,6	8.986,8	- 49,8	- 0,6
Neuss/Düsseldorf	7.198,3	8.031,4	+ 833,1	+ 10,5
Mannheim	6.950,8	7.682,5	+ 731,7	+ 2,2
Ludwigshafen	7.143,9	7.302,0	+ 158,1	+ 7,6
Karlsruhe	6.227,0	6.698,1	+ 471,1	+ 26,9
Bremen	4.106,0	4.682,4	+ 576,4	+ 14,0
Heilbronn	4.206,8	4.254,7	+ 47,8	+ 1,1
Gelsenkirchen	3.352,9	3.711,1	+ 358,2	+ 10,7
Kehl	3.252,0	3.546,0	+ 294,0	+ 9,0
Regensburg	3.193,9	3.461,7	+ 267,9	+ 8,4
Frankfurt/Main	3.411,8	3.398,1	- 13,7	- 0,4
Krefeld-Uerdingen	3.318,4	3.291,5	- 26,9	- 0,8
Marl	3.492,9	3.284,1	- 208,8	- 6,0
<b>Insgesamt</b>	<b>252.533,7</b>	<b>267.374,3</b>	<b>+ 14.840,6</b>	<b>+ 5,9</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.



Mit Zuwächsen um knapp 3,0 bzw. 1,5 Mio. t konnten die beiden größten deutschen Binnenhäfen Duisburg und Köln im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr mengenmäßig am meisten zulegen. Bedeutende Aufkommenssteigerungen verzeichneten zudem die Häfen Mannheim, Neuss/Düsseldorf und Gelsenkirchen.

## 5.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Mit einer Ausnahme zeigten sich im Jahr 2004 bei allen Güterabteilungen deutliche Aufkommenszuwächse im Vergleich zum Vorjahr. Lediglich die Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ verzeichnete im Berichtszeitraum Aufkommensrückgänge:

**Tabelle 8:** Per Binnenschiff beförderte Gütermengen nach Güterabteilungen  
Veränderungen im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %
	2003	2004	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	9,3	8,8	- 4,8
Andere Nahrungs- und Futtermittel	14,9	15,9	+ 6,3
Feste mineralische Brennstoffe	30,8	34,1	+ 10,9
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	37,2	38,6	+ 3,9
Erze und Metallabfälle	35,3	38,2	+ 8,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	12,2	13,0	+ 5,8
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	42,4	45,4	+ 7,0
Düngemittel	6,1	6,4	+ 5,4
Chemische Erzeugnisse	17,4	19,1	+ 10,2
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)	14,4	16,3	+ 13,2
<b>Insgesamt</b>	<b>220,0</b>	<b>235,9</b>	<b>+ 7,2</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

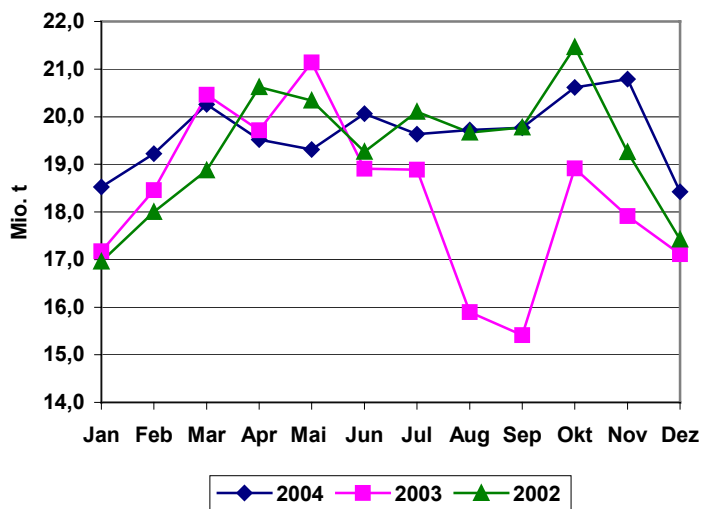
Wie die Eisenbahnen konnte auch die Binnenschifffahrt im Jahr 2004 von der positiven Entwicklung im Stahlbereich profitieren. Neben dem höheren Beförderungsaufkommen an Stahlerzeugnissen partizipierte die Binnenschifffahrt an der höheren Nachfrage nach Roh- und Brennstoffen, die für deren Produktion erforderlich sind.

Die Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ legte im Jahr 2004 um knapp 3,0 Mio. t bzw. 7,0 % auf 45,4 Mio. t zu und behauptete damit den Spitzenplatz als mengenmäßig bedeutendste Güterabteilung für die Binnenschifffahrt in Deutschland. Gleichwohl lagen die im Berichtsjahr beförderten Mengen noch deutlich unter denen der Jahre 2001 (51,2 Mio. t) und 2002 (47,4 Mio. t). Die Güterabteilung „Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)“ verzeichnete im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr auf allen Hauptverkehrsverbindungen zweistellige Wachstumsraten. Die Beförderungen von chemischen Erzeugnissen nahmen ebenfalls auf allen Relationen deutlich zu.

### 5.3 Lage der Binnenschifffahrt

Während die Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres 2004 von Nachholeffekten des Vorjahres profitierte, entwickelte sich das 2. Quartal im Vergleich zum Vorjahr vergleichsweise schwächer. Deutlich wird das im Vergleich zu den Vorjahren höhere Aufkommen am Jahresende. Insgesamt wurde im Jahr 2004 mit rund 235,9 Mio. t ein höheres Beförderungsaufkommen erreicht als im Jahr 2002, in dem rund 231,7 Mio. t Güter auf deutschen Wasserstraßen transportiert worden waren. Die folgende Graphik stellt den Verlauf der Binnenschifffahrtskonjunktur im Jahr 2004 im Vergleich zu den Vorjahren dar:

Schaubild 6: Beförderte Gütermengen in der Binnenschifffahrt in den Jahren 2002 - 2004

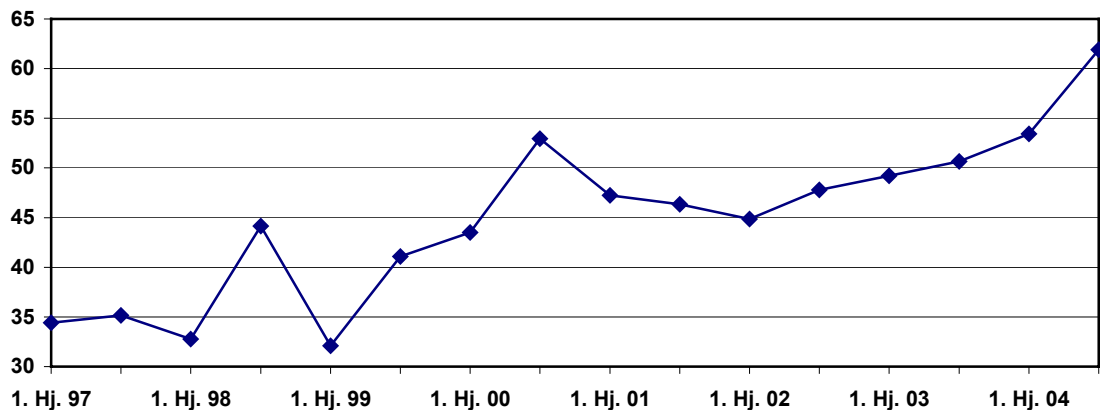


Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

#### 5.3.1 Kostenentwicklung

Der seit dem 2. Halbjahr 2002 zu beobachtende Anstieg der durchschnittlichen Gasölpreise setzte sich auch im 2. Halbjahr 2004 weiter fort. Gasölkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor für die Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg.

Schaubild 7: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich



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

An der bereits wiederholt beschriebenen Situation, dass Gasöl in den Niederlanden und der Schweiz günstiger als in Deutschland zu beziehen ist und dieses von deutschen Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, genutzt wird, hat sich auch im Jahr 2004 nichts geändert. Aufgrund des vergleichsweise langen Zeitraumes zwischen der Bunkerung und der Erstattung der hierbei anfallenden Umsatzsteuer durch die niederländischen Behörden machten jedoch nicht alle international tätigen deutschen Partikuliere von der Möglichkeit des günstigeren Bunkerns in den Niederlanden Gebrauch.

Neben gestiegenen Gasölkosten haben sich nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung im Jahr 2004 bei einer Vielzahl von Binnenschifffahrtsunternehmen auch die Lohn- und Lohnnebenkosten sowie die Aufwendungen für Versicherungen im Vergleich zum Vorjahr erhöht.

### 5.3.2 Trockengüterschifffahrt

Aus Sicht der überwiegenden Anzahl der befragten Unternehmen war die Beschäftigungslage im 1. Halbjahr 2004 trotz des Nachholbedarfs aus dem 2. Halbjahr 2003 insgesamt durchwachsen. Im 2. Halbjahr 2004, insbesondere im 4. Quartal, trat eine spürbare Verbesserung der Beschäftigungslage ein, so dass das Jahr 2004 insgesamt von den meisten Unternehmen der Trockengüterschifffahrt als noch zufriedenstellend bezeichnet wurde. Begünstigt wurde die Entwicklung im 4. Quartal vom zeitweiligen Niedrigwasser des Rheins, infolge dessen es zu einer Verknappung des verfügbaren Schiffsraumes kam. Das Niveau der Tagesfrachten zog daraufhin deutlich an - bei Beförderungen zu Berg stärker als bei jenen zu Tal. Nicht wenige Unternehmen erzielten im 4. Quartal 2004 ihr bestes Ergebnis des gesamten Jahres. Trotz der insgesamt noch zufriedenstellenden Entwicklung im Berichtsjahr ist anzumerken, dass nicht wenigen Partikulieren der anhaltende Anstieg der Gasölpreise im Jahr 2004 zu schaffen machte, da diesem vielfach keine entsprechenden Frachterhöhungen gegenüberstanden.

Im Rahmen der Verhandlungen über Kontrakte für Beförderungen von Kohle konnten die Unternehmen der Binnenschifffahrt für verschiedene Empfänger verbesserte Nebenbedingungen aushandeln. So konnten Kleinwasserzuschläge ausgehandelt werden, die bereits bei vergleichsweise höheren Wasserständen als in der Vergangenheit zur Anwendung kommen. Im Übrigen wurde eine für die Binnenschifffahrt günstigere Gasölklausel vereinbart. Im Gegenzug fiel allerdings regelmäßig die Grundfracht etwas geringer aus. Zunehmend gehen die großen Verloader dazu über, Verträge mit längeren Laufzeiten, i. d. R. zwei bis drei Jahre, auszustatten und nur eine begrenzte Anzahl von Unternehmen mit den Beförderungen zu beauftragen. Die Verbesserung der Nebenbedingungen und die längeren Vertragslaufzeiten sind nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung u. a. darauf zurückzuführen, dass beispielsweise Kraftwerke ihre Versorgungssicherheit mit Kohle erhöhen wollen, um Engpässe wie zu Zeiten des Niedrigwassers im Jahr 2003 zu vermeiden.

Weiter fortgesetzt hat sich im Jahr 2004 das Wachstum im Bereich des Containerverkehrs; 1,94 Mio. TEU wurden im Berichtszeitraum auf deutschen Wasserstraßen transportiert. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um rund 17,4 %. In den Containern wurde eine Gütermenge von 13,5 Mio. t befördert; das waren knapp 2 Mio. t mehr als im Jahr 2003. Das Wachstum der Containerverkehre in der Binnenschifffahrt ging einher mit der kontinuierlichen Zunahme des Einsatzes von Containern im internationalen Seeverkehr in den vergangenen Jahren. Konnten vor einigen Jahren z. B. Bananen oder Rohkaffee noch nicht in Containern befördert werden, so stehen für derartige Transporte heute Spezialcontainer zur Verfügung. Selbst Massengüter werden mittlerweile in Containern befördert. Dieses ist regelmäßig auf Relationen der Fall, die unpaarige Verkehre aufweisen. So befördern Reedereien z. B. klassische Massengüter in Containern zu niedrigen Frachtraten nach Fernost, insbesondere China, um diese Container nicht leer aus Europa zurückbefördern zu müssen. Die bestehenden Unpaarigkeiten sind hier insbesondere auf die steigenden europäischen Importe aus Fernost zurückzuführen, denen keine entsprechenden Exportsteigerungen gegenüber stehen.

Die unter deutscher Flagge fahrenden Binnenschiffe profitierten jedoch nur bedingt vom Wachstum der Containerverkehre. Sie erzielten im Jahr 2004 lediglich einen Marktanteil von 17,3 %. Die vergleichsweise geringe Bedeutung der deutschen Flagge im grenzüberschreitenden Verkehr spiegelt sich damit auch bei den Containerbeförderungen wider, die zu einem Großteil im Hinterland der Seehäfen Antwerpen und Rotterdam stattfinden. Auf den Binnenverkehr auf deutschen Wasserstraßen, wo die deutsche Flagge mit einem Marktanteil von über 75 % nach wie vor dominiert, entfielen im Jahr 2004 lediglich rund 9 % der gesamten Containerbeförderungen.

Auf der Rheinschiene wurde die Containerschifffahrt seit Anfang Mai 2004 durch Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen beeinträchtigt. Binnenschiffe, die in diesen Seehäfen laden bzw. löschen, mussten mitunter Liegezeiten von mehr als 48 Stunden bis zur Abfertigung in Kauf nehmen. Aufgrund der langen Liegezeiten konnten in der Containerschifffahrt die fest vorgegebenen Fahrpläne nicht mehr eingehalten werden. Zur Befriedigung der Auftraggeber charterten Terminalbetreiber im Hinterland zusätzliche Tonnage für die Beförderung der Container, was zu entsprechenden Zusatzkosten führte. Aus diesem Grunde wurde seitens der Terminalbetreiber im Jahr 2004 zeitweilig eine sogenannte „Congestion Surcharge“ erhoben. Zwar hat sich die Lage im weiteren Jahresverlauf wieder etwas entspannt; mehrere Terminalbetreiber berichten jedoch nach wie vor von Abfertigungsproblemen in den Westhäfen.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Abfertigungsproblematik in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam ist es nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung im Berichtsjahr zu Verkehrsverlagerungen auf die Schiene gekommen. Dieses führte u. a. dazu, dass Container, die ursprünglich mit dem Binnenschiff über die ARA-Häfen disponiert werden sollten, nunmehr per Bahn zur Seeverschiffung über Hamburg befördert wurden.

Aufgrund des hohen Güteraufkommens in den ARA-Häfen sowie des wachsenden Anteils der Containerbeförderungen stellt das Hinterland der Westhäfen ein attraktives Betätigungsfeld für Eisenbahnunternehmen und Kombi-Operateure dar. Entsprechend ausgeprägt ist der inter- und intramodale Wettbewerb. Auf vielen Relationen treten Eisenbahn und Binnenschiff in direkten Wettbewerb. So verkehren beispielsweise neben dem Binnenschiff täglich Güterzüge zwischen den Westhäfen und Duisburg. Bei Containerbeförderungen z. B. zwischen Rotterdam und den Terminals in Mainz und Germersheim stehen Eisenbahn und Binnenschiff ebenso in unmittelbarem Wettbewerb wie bei der Belieferung von Kraftwerken am Oberrhein, Neckar und Main mit Importkohle. Dennoch ist das Binnenschiff im Hinterland der Westhäfen entlang der Rheinschiene über längere Distanzen insgesamt gesehen das dominierende Transportmittel, wie auch der Modal Split im Hinterlandverkehr des Hafens Rotterdam, der aktuell bis zum Jahr 2002 vorliegt, veranschaulicht:

Tabelle 9: Modal Split im europäischen Hinterlandverkehr des Hafens Rotterdam im Jahr 2002

	Summe in 1.000 t	Binnenschiff		Lkw		Eisenbahn		Rohrfernleitung	
		in 1.000 t	Anteil in %	in 1.000 t	Anteil in %	in 1.000 t	Anteil in %	in 1.000 t	Anteil in %
<b>Insgesamt</b>	176.155	97.769	56	11.648	7	13.023	7	53.716	30
<b>Österreich</b>	1.202	824	69	62	5	317	26	-	-
<b>Belgien</b>	62.133	28.258	45	3.624	6	1.119	2	29.134	47
<b>Deutschland</b>	102.178	63.055	62	6.352	6	8.188	8	24.582	24
<b>Frankreich</b>	4.401	3.201	73	1.029	23	170	4	-	-
<b>Luxemburg</b>	231	82	35	73	32	75	32	-	-
<b>Schweiz</b>	2.836	2.179	77	90	3	568	20	-	-
<b>Übrige</b>	3.172	170	5	418	13	2.585	81	-	-

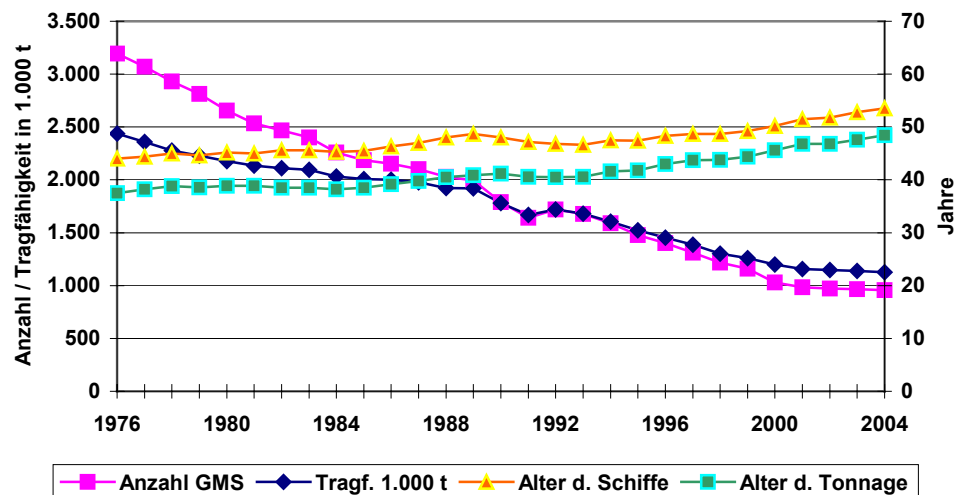
Quelle: Port of Rotterdam ([www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)).

Nach Einschätzung von Marktteilnehmern ist der höhere Anteil des Binnenschiffs im Vergleich zur Schiene auf dessen vergleichsweise größere Flexibilität sowie die höheren Kosten der Schiene zurückzuführen. So stiegen die Kosten der Bahn insbesondere in jenen Fällen, in denen Beförderungsaufträge über verschiedene Containerterminals, z. B. in Rotterdam, abgewickelt werden mussten. Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung erzielt die Eisenbahn an jenen Standorten höhere Marktanteile, die nicht unmittelbar an leistungsfähige Binnenwasserstraßen angebunden sind.<sup>7</sup> Gleichwohl variieren die Anteile der einzelnen Verkehrsträger im Zeitablauf. So verschieben sich die Anteile, beispielsweise bei der Belieferung von Kraftwerken, bei extremem Niedrigwasser regelmäßig zugunsten der Schiene.

<sup>7</sup> So bewegen sich beispielsweise die Wechselverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten mit dem Binnenschiff auf einem relativ niedrigen Niveau. Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe, Köln 2004.

Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest hat sich der Kapazitätsabbau in der deutschen Trockengüterschifffahrt im Jahr 2004 weiter fortgesetzt. Im Berichtsjahr wurde lediglich ein neues Gütermotorschiff in Dienst gestellt. Hinzu kamen fünf Zugänge bzw. Ankäufe aus dem Ausland. Dem standen insgesamt 16 Abgänge gegenüber, so dass sich der Bestand der deutschen Gütermotorschiffe im Jahr 2004 insgesamt um zehn auf 956 Einheiten reduzierte:

Schaubild 8: Entwicklung der deutschen Binnenschiffsflotte: Gütermotorschiffe



Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei, Veränderung des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte im Jahr 2004.

Die vorstehende Abbildung verdeutlicht den anhaltenden Kapazitätsabbau sowie das zunehmende Alter der deutschen Gütermotorschiffe. Die skizzierte Entwicklung zeugt damit von der anhaltenden Investitionsschwäche in der deutschen Trockengüterschifffahrt. Auch im Jahr 2004 beschränkten sich die Investitionen der befragten Unternehmen im Wesentlichen auf die Wartung und die Reparatur des eingesetzten Equipments. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass aufgrund von Nachwuchsproblemen bzw. offenen Nachfolgeregelungen gerade zahlreiche ältere deutsche Partikuliere nicht mehr in neuen Schiffsraum investieren, sondern lediglich Instandhaltungsmaßnahmen durchführen.

Mit der Einführung der Maut verbinden viele Unternehmen der Binnenschifffahrt die Hoffnung, zukünftig zusätzliche Verkehre auf die Wasserstraßen zu ziehen. Dies gilt insbesondere für Beförderungen, die bislang per Lkw entlang der leistungsstarken Wasserstraßen durchgeführt wurden, beispielsweise zwischen den Niederlanden und dem Oberrhein. Zwar war nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung seitens der Verlagerer im Vorfeld der Maut-Einführung ein gesteigertes Interesse an den Alternativen Binnenschiff und Bahn zu verzeichnen, Verkehrsverlagerungen in nennenswertem Umfang sind bis zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht bekannt geworden.

### 5.3.3 Tankgüterschifffahrt

Nach der insgesamt positiven Entwicklung der deutschen Tankgüterschifffahrt im Jahr 2003, die durch das Niedrigwasser und den hiermit verbundenen Kapazitätsengpässen begünstigt wurde, haben die Unterneh-

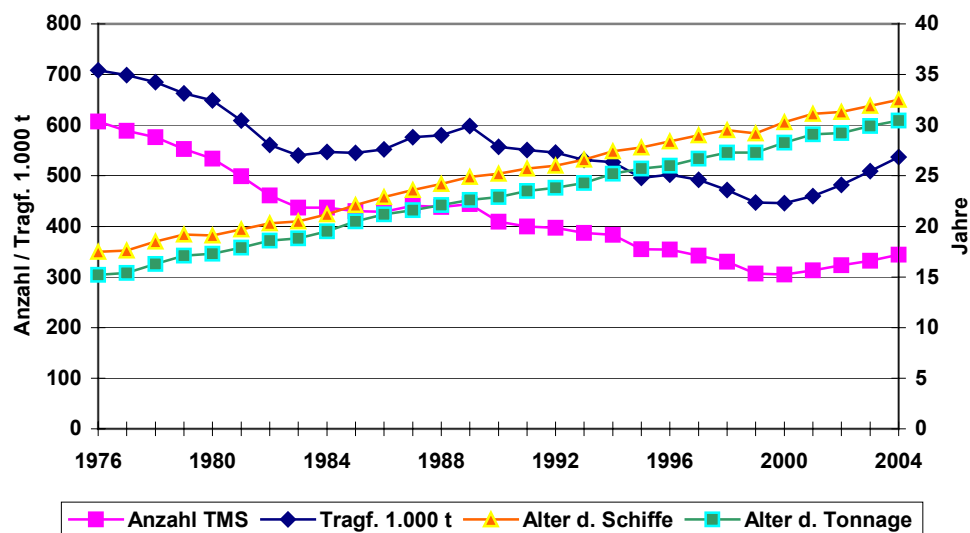


men der Tankschiffahrt nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr deutliche Umsatzverluste hinnehmen müssen. Vor dem Hintergrund weiter ansteigender Rohölpreise war aus Sicht der befragten Unternehmen im Jahr 2004 eine spürbare Kaufzurückhaltung der Verbraucher zu verzeichnen; Heizölläger seien regelmäßig nur zum Teil gefüllt worden. Zwar verzeichnete die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase“ im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr einen Aufkommensanstieg in Höhe von 3,9 % auf 38,6 Mio. t. Allerdings liegt dieser Wert noch deutlich unter denen der Jahre 2000 bis 2002.

Dennoch bezeichneten die im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen das Jahr 2004 insgesamt als noch zufriedenstellend. Hierfür dürfte vor allem das 4. Quartal 2004 und hier vor allem der Dezember verantwortlich zeichnen, in dem das höchste Frachtniveau des Jahres erzielt wurde.

Trotz des höheren Niveaus im 4. Quartal 2004 geraten die Frachten in der Tankgüterschiffahrt nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung zunehmend unter Druck. So zeigte sich bereits im Berichtsjahr insgesamt ein spürbarer Rückgang bei den Frachtraten auf dem Spotmarkt; auch zu Beginn des Jahres 2005 sanken die gezahlten Entgelte wieder deutlich unter das Niveau des Dezembers 2004. Ursächlich für diese Entwicklung dürfte u. a. der Anstieg der Beförderungskapazitäten in den vergangenen Jahren sein, dem kein entsprechendes Aufkommenswachstum gegenüber stand. Auch im Jahr 2004 erhöhte sich der Bestand der deutschen Tankmotorschiffsflotte weiter. Mit 344 Einheiten fuhren am Ende des Berichtsjahres zwölf Tankmotorschiffe mehr unter deutscher Flagge als noch zu Beginn des Jahres 2004. Dabei wurden drei Neubauten in Dienst gestellt. Die folgende Abbildung spiegelt die Entwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten wider:

Schaubild 9: Entwicklung der deutschen Binnenschiffsflotte: Tankmotorschiffe



Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei, Veränderung des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte im Jahr 2004.

# **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](mailto:poststelle@bag.bund.de)

Stand: Mai 2005