



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2005



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	3
2.2	Entwicklung des Modal Splits im Binnengüterverkehr	5
3	Straßengüterverkehr	6
3.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung sowie nach Güterabteilungen	6
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	6
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	8
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.2	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr	11
3.2.1	Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung	11
3.2.2	Entwicklung der eingesetzten Kapazität und gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge	12
3.3	Entwicklung der Beförderungsentgelte	13
3.4	Kostenentwicklung, Ertragslage, Investitionen der Transportunternehmen	13
3.4.1	Kostenentwicklung	13
3.4.2	Ertragslage	14
3.4.3	Investitionen	15
3.5	Unternehmensinsolvenzen	16
3.6	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	17
4	Eisenbahngüterverkehr	18
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	18
4.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	19
4.3	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	21
4.4	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße	23
4.4.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	23
4.4.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)	26
5	Binnenschiffsgüterverkehr	26
5.1	Allgemeine Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	26
5.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	29
5.3	Lage der Binnenschifffahrt	30



5.3.1	Kostenentwicklung	31
5.3.2	Trockengüterschifffahrt	32
5.3.3	Tankgüterschifffahrt	33

1 Zusammenfassung

Auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt kam es im Verlauf des Jahres 2005 zu einer spürbaren Belebung der Verkehrsnachfrage. Dennoch gingen die Beförderungsmengen im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht zurück, wofür vor allem die schwache Entwicklung zu Beginn des vergangenen Jahres verantwortlich zeichnet. Bei differenzierter Betrachtungsweise stellte sich die Aufkommensentwicklung der einzelnen Verkehrsträger allerdings uneinheitlich dar: Während sich in der Binnenschifffahrt Aufkommenszuwächse zeigten, wiesen der Straßen- und Eisenbahngüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr Rückgänge auf. Bei der Verkehrsleistung konnten hingegen alle Verkehrsträger zulegen.

Der Straßengüterverkehr war im Jahr 2005 erneut durch eine gegenläufige Entwicklung des gewerblichen Güterverkehrs und Werkverkehrs gekennzeichnet. Während ersterer in allen Entfernungsbereichen Aufkommenszuwächse verzeichnen konnte, musste letzterer insbesondere aufgrund der schwachen Baukonjunktur sowie Verlagerungen auf den gewerblichen Güterverkehr deutliche Aufkommensrückgänge hinnehmen. Trotz erneuter Mengenzuwächse kam es im grenzüberschreitenden Güterverkehr im Jahr 2005 erstmals seit vielen Jahren zu einer Abnahme der Verkehrsleistung. Ursächlich hierfür dürfte vor allem der zunehmende Wettbewerb bei internationalen Langstreckenverkehren durch vergleichsweise kostengünstigere mittel- und osteuropäische Transportunternehmen sein. Diesen bekommen vor allem jene deutschen Unternehmen zu spüren, deren unternehmerischer Schwerpunkt in der reinen Transportdurchführung liegt. Auf der anderen Seite profitieren zahlreiche deutsche Speditions- und Transportunternehmen, die ihren Fuhrpark bereits in mittel- und osteuropäische Staaten verlagert haben oder Subunternehmen einsetzen, von der EU-Osterweiterung.

Erwartungsgemäß hat die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut in Deutschland zu Beginn des Jahres 2005 die wirtschaftliche Situation des Güterverkehrsgewerbes in Deutschland belastet. Allerdings fielen die Belastungen insgesamt geringer aus als von vielen Marktteilnehmern im Vorfeld befürchtet worden war. Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass die Mautkosten überwiegend von den Auftraggebern der Transportunternehmen getragen werden. Ein Jahr nach Einführung der Lkw-Maut zeigt sich ferner, dass die hiermit verbundenen verkehrspolitischen Ziele bislang nur zum Teil erreicht werden konnten, denn mautbedingte Verlagerungen vom Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger waren bisher kaum zu beobachten. Wesentlich stärker als die Mautkosten belasten die anhaltend hohen Kraftstoffpreise die Kostenseite der Unternehmen. Da diese den Auftraggebern häufig nicht vollständig oder erst mit zeitlicher Verzögerung in Rechnung gestellt werden können, geraten viele Unternehmen in existenzielle Nöte.

Die deutliche Belebung der Verkehrsnachfrage seit Herbst vergangenen Jahres spiegelt sich in der zunehmenden Investitionsbereitschaft der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen wider. Investiert wird vor allem in den Fuhrpark. Zwar wurden im Jahr 2005 zumeist noch Euro 3 - Fahrzeuge geordert, allerdings gewinnen Euro 5 - Fahrzeuge zunehmend an Bedeutung.



Auf dem nationalen und internationalen Eisenbahngüterverkehrsmarkt hielt der hohe intra- und intermodale Wettbewerbs- und Preisdruck im Jahr 2005 an. Besonders ausgeprägt ist dieser bei Ganzzugverkehren über längere Distanzen. Dies gilt vor allem für Beförderungen von Mineralölzeugnissen, chemischen Produkten und Containern sowie im Bereich der Montanindustrie. Um die Schiene stärker in die Transportketten der Verlager zu integrieren und eine höhere Auslastung ihrer Produktivsysteme zu erreichen, versuchen insbesondere die großen Staatsbahnen, ihr Dienstleistungsangebot auszuweiten. In zunehmendem Maße werden Speditionsunternehmen und andere Logistikdienstleister zu Übernahmekandidaten der großen Bahnen. Schwierigkeiten bereitet weiterhin die Erschließung der mittel- und osteuropäischen Güterverkehrsmärkte.

Eine positive Aufkommensentwicklung verzeichneten einmal mehr die Containerverkehre im Hinterland der deutschen Seehäfen sowie der ARA-Häfen. Mit Erfolg konnten hier neue nationale und internationale Ganzzugverbindungen gestartet werden. Auch im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Terminals im deutschen Binnenland war die Aufkommensentwicklung im vergangenen Jahr positiv. Bedingt durch das Niedrigwasser im 4. Quartal 2005 dürfte der Eisenbahngüterverkehr hierbei auch von Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße auf die Schiene profitiert haben.

Obwohl die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr durch temporäre Sperrungen von Schifffahrtswegen und insbesondere das anhaltende Niedrigwasser im vierten Quartal nachhaltig beeinträchtigt wurde, erzielte sie ihre dritthöchste Beförderungsmenge seit der Wiedervereinigung Deutschlands. Trotz dieser positiven Entwicklung ging der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen weiter zurück. So hat etwa im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder sowie im Elbegebiet der Wettbewerbs- und Preisdruck durch Binnenschifffahrtsunternehmen aus Polen und der Tschechischen Republik zugenommen.

Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Marktteilnehmer standen im vergangenen Jahr vor allem unter dem Einfluss steigender Gasölpreise sowie der langanhaltenden Niedrigwasserphase. Letztere hatte sowohl in der Tank- als auch in der Trockengüterschifffahrt einen deutlichen Anstieg der Frachten zur Folge. Trotz der jüngsten Entwicklung stehen die Frachten in der Tankgüterschifffahrt zunehmend unter Druck. Ursächlich ist der fortwährende Anstieg der Beförderungskapazitäten, dem bislang keine entsprechenden Nachfragezuwächse gegenüberstehen. In der deutschen Trockengüterschifffahrt hat sich hingegen der Kapazitätsabbau auch im Jahr 2005 weiter fortgesetzt.

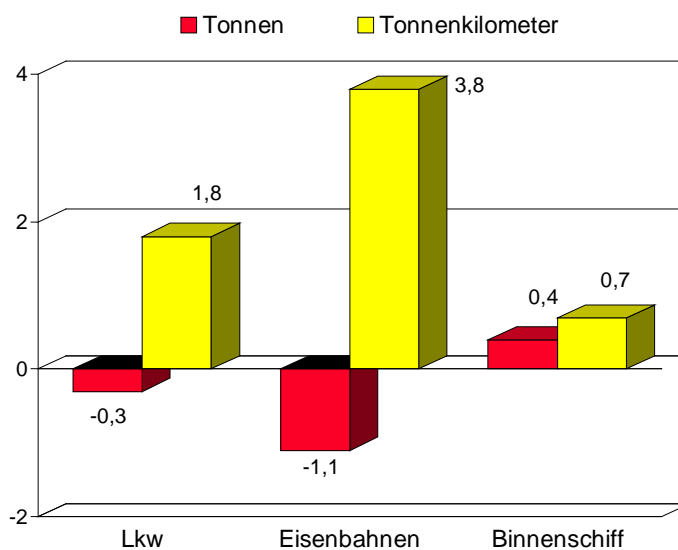
2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach einer Abschwächung der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland im 1. Halbjahr 2005 hat sich die Verkehrsnachfrage im weiteren Jahresverlauf spürbar erhöht. Trotz der verkehrswirtschaftlichen Belebung kam es im Gesamtjahr 2005 gegenüber dem Vorjahr bei der Gütermenge zu geringen Einbußen. Die erbrachten Verkehrsleistungen stiegen dagegen weiter an.

Nachdem das Aufkommen im Gesamtjahr 2004 noch um 1,3 % zugenommen hatte, verringerte sich im Jahr 2005 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 % auf 3,29 Mrd. t. Die von den drei Verkehrsträgern im Jahr 2005 erbrachte Beförderungsleistung lag mit 425,6 Mrd. tkm um 2,1 % über derjenigen des Jahres 2004. Im Gesamtjahr 2004 hatte das Leistungswachstum 5,9 % betragen.

Schaubild 01: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004 in %



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

Die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004 wie folgt dar:

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge im Jahr 2005 gegenüber dem Vorjahr um 0,3 % auf 2,75 Mrd. t. Demgegenüber verzeichnete die Verkehrsleistung wiederum ein Wachstum. Nach deren Zuwachs im Inland im Jahr 2004 um 4,3 % stieg sie im Jahr 2005 um 1,8 % auf 271,8 Mrd. tkm im Vergleich zum Vorjahr an. Dabei setzten sich die Unterschiede bei der Entwicklung des gewerblichen Güterverkehrs und des Werkverkehrs weiter fort:

Während der gewerbliche Güterverkehr nunmehr seit dem Jahr 2003 deutlich zunimmt, verzeichnete der Werkverkehr erneut Rückgänge. Bemerkenswert war im Jahr 2005 darüber hinaus das gegenüber den Vorjahren geringere Mengenwachstum im grenzüberschreitenden Güterverkehr und die erstmals seit vielen Jahren zurückgegangene Verkehrsleistung in diesem Bereich.

Im Eisenbahngüterverkehr verringerte sich die Beförderungsmenge im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % auf rund 306,7 Mio. t. Die Verkehrsleistung erhöhte sich dagegen um 3,8 % auf rund 89,7 Mrd. tkm. Letzteres ist u. a. Folge des Anstiegs der durchschnittlichen Beförderungsweiten im Binnenverkehr. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage war hingegen rückläufig. Rückgänge der Gütermengen und Verkehrsleistungen zeigten sich im Betrachtungszeitraum beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang. Diesen standen deutliche Zuwächse beim Durchgangsverkehr gegenüber.

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 2005 rund 236,8 Mio. t Güter befördert und damit rund 0,9 Mio. t bzw. 0,4 % mehr als im Jahr 2004. Trotz erheblicher Beeinträchtigungen durch temporäre Sperrungen von Schifffahrtswegen und insbesondere durch das Niedrigwasser im vierten Quartal erzielte die Binnenschifffahrt im Jahr 2005 damit ihre dritthöchste Beförderungsmenge seit der Wiedervereinigung Deutschlands. Die Beförderungsleistung erhöhte sich im Jahr 2005 um 0,7 % auf 64,1 Mrd. tkm. Insgesamt standen Mengen- und Leistungszuwächsen im Binnenverkehr und beim grenzüberschreitenden Versand Rückgänge beim grenzüberschreitenden Empfang und beim Durchgangsverkehr gegenüber.

Tabelle 01: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2004	2005	2005 ggü. 2004	2004	2005	2005 ggü. 2004
	in Mio. t		in % ²⁾	in Mrd. tkm		in % ²⁾
Eisenbahnen ³⁾	310,3	306,7	- 1,1	86,4	89,7	+ 3,8
Binnenschifffahrt	235,9	236,8	+ 0,4	63,7	64,1	+ 0,7
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ⁴⁾	2.755,1	2.748,0	- 0,3	266,9	271,8	+ 1,8
- Gewerblicher Verkehr	1.576,6	1.652,8	+ 4,8	204,2	212,6	+ 4,1
- Werkverkehr	1.178,5	1.095,2	- 7,1	62,7	59,2	- 5,6
- Verkehr im Nahbereich ⁵⁾	1.622,9	1.585,8	- 2,3	26,0	25,6	- 1,5
- Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾	542,8	555,3	+ 2,3	48,5	49,9	+ 2,8
- Verkehr im Fernbereich ⁵⁾	589,4	606,9	+ 3,0	192,4	196,3	+ 2,1
Gesamter Güterverkehr ⁶⁾	3.301,3	3.291,5	- 0,3	417,0	425,6	+ 2,1

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

3) Die Ergebnisse enthalten - ebenso wie die Jahresergebnisse seit 1998 - Untererfassungen im kombinierten Verkehr i. H. v. rund 3,8 Mio. t im Jahr, die durch fehlerhafte Meldungen eines Unternehmens entstanden sind. Ab dem Berichtsmonat Januar 2006 wird das Statistische Bundesamt korrigierte Ergebnisse nachweisen und wie bei anderen Verkehrszweigen auf einen Brutto-Brutto-Nachweis (einschl. Containergewichte) im kombinierten Verkehr umstellen. Die Jahresveröffentlichung 2005 wird Ergebnisse sowohl in der untererfassten als auch in der neuen Abgrenzung enthalten.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

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

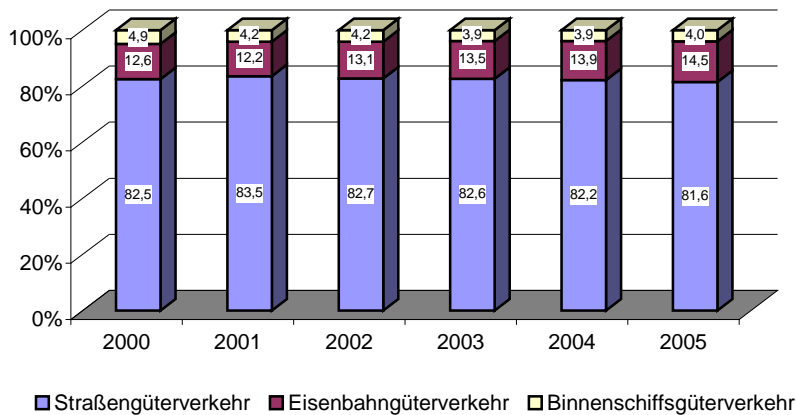
Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes Reihe 8; Statistisches Bundesamt Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

Die seit Herbst vergangenen Jahres verbesserte Auftrags- und Beschäftigungslage führte zu einer insgesamt spürbaren Belebung der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung, die sich zu Beginn des laufenden Jahres fortgesetzt hat. Aufgrund der positiven Außenhandelsentwicklung erwarten insbesondere die Unternehmen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs eine höhere Nachfrage. Auch in den unteren Entfernungsstufen zeigt sich aufgrund der wieder aufwärts gerichteten Entwicklung im Baubereich eine Verbesserung. Hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Auftrags- und Beschäftigungslage herrscht bei den Unternehmen eher Zuversicht. Jedoch beobachten sie die Energiekostenerhöhungen mit Sorge.

2.2 Entwicklung des Modal Splits im Binnengüterverkehr

Im Jahr 2005 setzten sich beim Modal Split im Binnengüterverkehr¹ die Trends der Vorjahre weiter fort. Die Verkehrsleistung erhöhte sich zwar bei allen drei Landverkehrsträgern, doch fielen die Steigerungsraten unterschiedlich hoch aus. Aufgrund des dynamischeren Wachstums erhöhte sich der Anteil der Eisenbahn im vierten Jahr in Folge und erreichte 14,5 % der Verkehrsleistung im Binnengüterverkehr. Die Binnenschifffahrt konnte nach geringen Anteilsgewinnen im Vorjahr ihren Anteil erneut steigern, so dass sie 4,0 % der Verkehrsleistung erbrachte. Demgegenüber hatten die unterproportionalen Steigerungen der Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr für diesen Verkehrsträger einen wiederholten Anteilsverlust auf nunmehr 81,6 % zur Folge.

Schaubild 02: Anteile an der Verkehrsleistung im Binnengüterverkehr in den Jahren 2000 bis 2005



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

Den wiederholten Leistungssteigerungen und Anteilsgewinnen der Eisenbahn steht eine im Zeitablauf uneinheitliche Aufkommensentwicklung dieses Verkehrsträgers gegenüber, so dass die Leistungssteigerungen Folge eines überproportionalen Wachstums in den oberen Entfernungsbereichen sind. Diese Steigerungen spiegeln das besonders starke Wachstum des Seehafen-Hinterlandverkehrs von und nach den deutschen Seehäfen wider und dürften ferner auf geänderte Betriebsabläufe bei der DB AG zurückzuführen sein.

¹ Binnengüterverkehr einschließlich Kabotage mit gebietsfremden Fahrzeugen in Deutschland (Kabotage im Straßengüterverkehr in den Jahren 2003 bis 2005: Hochrechnung des Bundesamtes für Güterverkehr).

Eine ausreichend abgesicherte statistische Betrachtung des Modal Splits des gesamten Güterverkehrs einschließlich der grenzüberschreitenden Beförderungen ist bis auf Weiteres nicht möglich, da belastbare Daten über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gebietsfremder Lkw von und nach Deutschland nicht vorliegen. Insgesamt liegt beim Modal Split der Anteil des Binnenschiffsgüterverkehrs im internationalen Bereich aufgrund der Verkehre von und nach den Rheinmündungshäfen deutlich höher als im Binnenverkehr. Daneben dürfte sich die Anteilsentwicklung der Eisenbahn hier weniger günstig und die des Straßengüterverkehrs positiver als im Binnengüterverkehr entwickelt haben, da die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr immer noch unter den Systembrüchen an den Grenzen leidet, während im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr insbesondere die guten Wettbewerbsbedingungen der Transportunternehmer aus den neuen EU-Mitgliedstaaten das Wachstum dieses Verkehrsträgers begünstigen.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung sowie nach Güterabteilungen

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

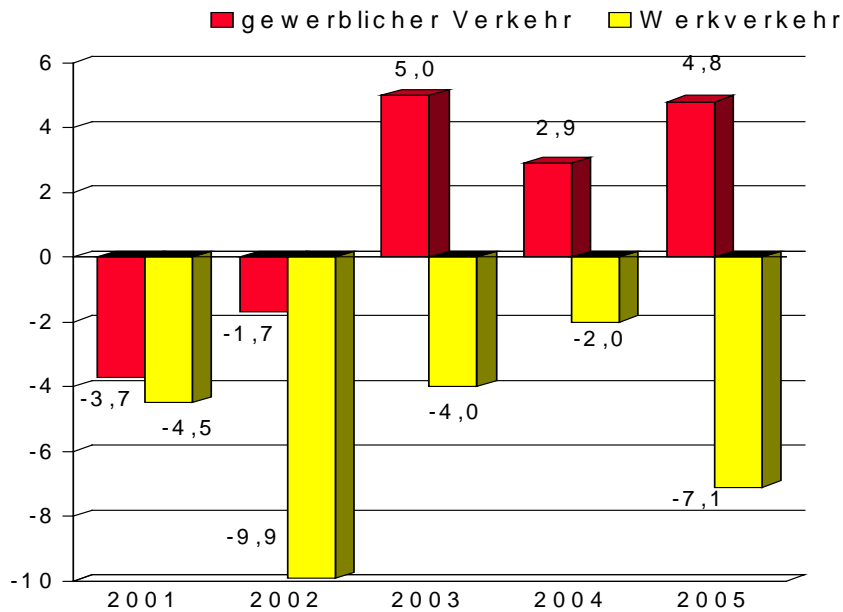
Im Straßengüterverkehr belebte sich die Verkehrsnachfrage im 2. Halbjahr 2005 merklich. Allerdings verringerte sich das Güteraufkommen im Gesamtjahr - bedingt durch die schwache Entwicklung zu Jahresbeginn - insgesamt auf 2,748 Mrd. t und lag damit um 0,3 % unter dem Vorjahreswert. Im Binnengüterverkehr konzentrierte sich der Aufkommensrückgang auf den Nahbereich. Im Jahr 2004 hatte es im Binnengüterverkehr insgesamt noch ein geringfügiges Wachstum gegeben. Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr verringerte sich das Mengenwachstum im Vergleich zum Vorjahr deutlich auf 4,0 %.

Hinsichtlich der Beförderungsleistung setzte sich das Wachstum der Vorjahre im Jahr 2005 insgesamt in abgeschwächter Form fort. Das Ergebnis von 271,8 Mrd. tkm lag um 1,8 % über dem Vorjahreswert. Die Leistungssteigerungen sind auf ein anhaltendes Wachstum im Fernbereich zurückzuführen. Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr verringerte sich die mit deutschen Lastkraftfahrzeugen erbrachte Verkehrsleistung erstmals seit vielen Jahren (- 1,2 %). Dies ging einher mit einer Verringerung der mittleren Transportweite, d. h. der durchschnittlich zurückgelegten Entfernung pro internationaler Fahrt mit Ladung, um 12 km auf 515 km.

Wie bereits seit mehreren Jahren zeigten sich im Werkverkehr im Jahr 2005 erneut deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge, während der gewerbliche Güterkraftverkehr in allen Entfernungsbereichen deutlich zunahm. Die Rückgänge des Werkverkehrs betrafen vorrangig Baustoffbeförderungen im Nahbereich, bei denen stets ein besonders hoher Aufkommensanteil auf den Werkverkehr entfällt. Ferner bedingten zunehmend Verlagerungen auf den gewerblichen Güterkraftverkehr die Aufkommensrückgänge des Werkverkehrs. So dürften die mautbedingten Verlagerungen im Gesamtjahr umfangreicher ausgefallen sein, als dies noch zum Zeitpunkt der Untersuchung des Bundesamtes über die Auswirkungen der Lkw-Maut auf das deutsche Transportgewerbe im September 2005 festzustellen war².

² Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht über die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut, Köln 2005.

Schaubild 03: Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahr in %



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

Die Betrachtung der güterabteilungsbezogenen Entwicklung im Straßengüterverkehr zeigt folgendes Ergebnis:

Tabelle 02: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterabteilungen einschließlich Kabotagebeförderungen
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004

Güterabteilungen	Beförderte Gütermengen			
	2004	2005	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	149.176	160.166	+ 10.990	+ 7,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	310.486	319.746	+ 9.260	+ 3,0
Feste mineralische Brennstoffe	15.229	11.970	- 3.260	- 21,4
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	104.852	106.573	+ 1.720	+ 1,6
Erze und Metallabfälle	31.588	30.502	- 1.086	- 3,4
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	79.121	75.904	- 3.217	- 4,1
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	1.337.219	1.291.801	- 45.419	- 3,4
Düngemittel	21.148	20.421	- 727	- 3,4
Chemische Erzeugnisse	214.429	214.369	- 60	- 0,0
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, (einschließlich besondere Transportgüter)	428.427	446.665	+ 18.238	+ 4,3
Leergut	75.492	86.868	+ 11.377	+ 15,1
Insgesamt	2.767.167	2.764.983	- 2.185	- 0,1

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

Hauptgrund für die Mengenrückgänge im Straßengüterverkehr war die weiterhin rückläufige Entwicklung im Baubereich, welche sich in der Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ widerspiegelt. Dabei fiel die Mengeneinbuße in Höhe von 45,4 Mio. t nahezu vollständig in das 1. Halbjahr 2005. Ursächlich hierfür war neben der schlechten Baukonjunktur der lang anhaltende Winter zu Beginn des Jahres 2005. Inzwi-

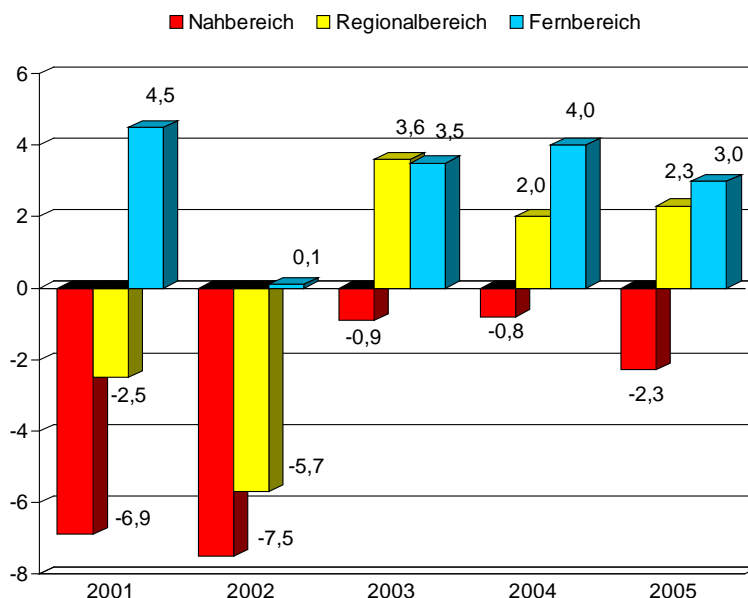
schen zeichnet sich eine Verbesserung der Entwicklung im Baubereich ab. Die Mengenrückgänge bei den Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“ sind nach dem starken Anstieg im Jahr 2004, in dem noch Steigerungen um rund 10 % erreicht worden waren, mit einer Abschwächung des Stahlbooms zu begründen.

Aufkommenszuwächse zeigten sich vor allem in den Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)“, „Leergut“ sowie „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“. Die abermals deutliche Zunahme der Leergutbeförderungen ist vornehmlich auf den anhaltenden Containerboom bei den Überseetransporten zurückzuführen. Dieser hatte eine Steigerung der Containerbeförderungen im Hinterland der Seehäfen und ein erhöhtes Leergutaukommen zur Folge. Bei der Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ ist die Steigerung zum einen auf die Rekordernte bei den Getreidearten im vorangegangenen Jahr und zum anderen auf den stetig steigenden Export deutscher Agrarprodukte in die neuen EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen.

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

Wie das folgende Schaubild verdeutlicht, kam es in den letzten fünf Jahren in den unteren Entfernungsbereichen zu teilweise erheblichen Aufkommensverlusten. Der Regionalbereich verzeichnete in den Jahren 2001 und 2002 ebenfalls Mengenverluste, während das Aufkommen im Fernbereich in allen Jahren weiter wuchs.

Schaubild 04: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahr in %



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

Die hohen Mengen- und Leistungsrückgänge im Nahbereich (bis 50 km) im vergangenen Jahr (Gütermenge - 2,3 %; Verkehrsleistung: - 1,5 %) sind auf die schwache Baukonjunktur zurückzuführen. Daneben entfiel ein Teil der seit Jahren zu verzeichnenden Rückgänge auf Verlagerungen zu dem seit den neunziger Jahren wach-

senden Markt der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP). Da die amtliche Statistik ausschließlich Beförderungen mit Lastkraftfahrzeugen über 3,5 t Nutzlast erfasst, fallen die mit kleinen KEP-Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen aus der Statistik.

Mengenzuwächse im Regionalbereich (51 - 150 km) gab es bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln, den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie den Halb- und Fertigwaren. Insgesamt kam es im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004 zu einem Mengen- und Leistungszuwachs in Höhe von 2,3 % bzw. 2,8 %.

Auch im Fernbereich (151 km und mehr) setzte sich der Mengen- und Leistungszuwachs weiter fort (Gütermenge: + 3,0 %; Verkehrsleistung: + 2,1 %). Die stärksten Zunahmen ergaben sich bei Halb- und Fertigwaren, bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie bei den chemischen Erzeugnissen. Die stärksten Rückgänge entfielen auf Eisen und Stahl.

Trotz des erneut deutlichen Aufkommensrückgangs entfielen von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil in Höhe von 72 % an der Verkehrsleistung erzielt.

Schaubild 05: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2005 in %

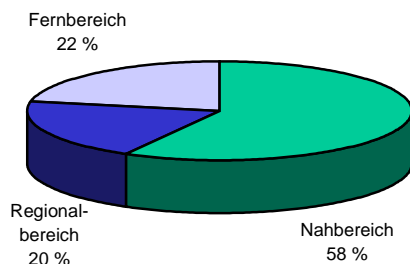
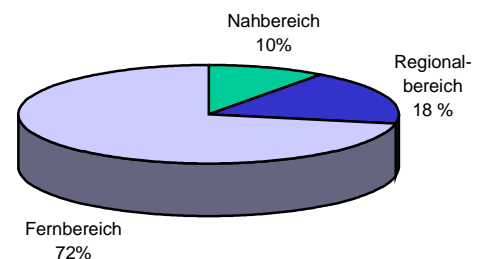


Schaubild 06: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2005 in %



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

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die insgesamt moderate Güterverkehrsentwicklung im Gesamtjahr 2005, mit Nachfrageschwankungen in den beiden Halbjahren, zeigte sich auch bei der Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Nachdem die Gütermengen und Verkehrsleistungen in den beiden vorangegangenen Jahren nahezu zweistellige Zuwachsraten verzeichneten, kam es im Jahr 2005 zu einem deutlichen Einschnitt. Die differenzierte Betrachtung der Entwicklung zeigt - bezogen auf den Inlandsstreckenanteil - für das Jahr 2005 eine Mengensteigerung um 4,0 % auf 135,3 Mio. t und einen Leistungsrückgang um 1,2 % auf 34,4 Mrd. tkm. Damit kam es im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs erstmals seit vielen Jahren zu einer Abnahme der Verkehrsleistung. Der Rückgang der durchschnittlichen Transportentfernung bei den deutschen Lastkraftfahrzeugen auf 515 km dürfte auf den zunehmenden Einsatz von Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa zurückzuführen sein. De-

ren Kostenvorteile kommen auf internationalen Langstreckenverkehren besonders zum Tragen. Internationale Ladungsverkehre werden deshalb zunehmend durch gebietsfremde Unternehmen durchgeführt.³

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2005 rund 5 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 23 % auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Dabei hat im Jahr 2005 der Versand um 4,0 % und der Empfang um 1,5 % zugenommen. Hervorzuheben ist darüber hinaus vor allem der deutlich gestiegene Dreiländerverkehr⁴ mit + 21,8 %, darunter der Durchgangsverkehr mit + 19,3 %.

Tabelle 03: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004

	Beförderte Gütermengen			
	2004 ¹	2005	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	62.686,7	65.474,6	+ 2.787,9	+ 4,4
Drittstaaten	7.679,9	7.710,8	+ 30,9	+ 0,4
Versand insgesamt	70.366,6	73.185,4	+ 2.818,8	+ 4,0
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	48.819,7	50.371,0	+ 1.551,3	+ 3,2
Drittstaaten	3.405,0	2.630,4	- 774,6	- 22,7
Empfang insgesamt	52.224,7	53.001,4	+ 776,7	+ 1,5
Dreiländerverkehr²	7.518,6	9.158,3	+ 1.639,7	+ 21,8
Insgesamt	130.109,9	135.345,1	+ 5.235,2	+ 4,0

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

2) einschließlich Durchgangsverkehr

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

Die statistisch ausgewiesenen Mengenrückgänge für den Güterverkehr mit Drittstaaten sind auf die geänderte Erfassung der Beförderungen mit den neuen EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen, die ab Mai 2004 unter „EU-Mitgliedstaaten“ erfasst werden.

Bei der Betrachtung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs ist zu berücksichtigen, dass etwa drei Viertel der erzielten Beförderungsleistungen durch gebietsfremde Transportunternehmen erbracht werden, die in den zuvor dargestellten Statistiken nicht mit erfasst sind. Im Güterverkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten lag der Marktanteil der gebietsfremden Unternehmen bereits vor der EU-Erweiterung bei etwa 90 % und hat sich seit dem auf leicht erhöhtem Niveau verstetigt. Ursächlich für die Anteilsentwicklung sind vor allem die unterschiedlichen Kostenstrukturen der in- und ausländischen Unternehmen. Vor allem gebietsfremde Transportunternehmen partizipieren daher am Wachstum des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs.

³ Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht „Zwei Jahre EU-Osterweiterung - Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe“, Köln 2006.

⁴ Beförderungen von einer Beladestelle im Ausland nach einer Entladestelle in einem anderen ausländischen Staat mit einem deutschen Lastkraftfahrzeug.

3.2 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr

3.2.1 Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung

Im Jahr 2005 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr insgesamt 28,5 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) zurückgelegt. Dabei veränderte sich die Gesamtkilometerleistung gegenüber dem Vorjahr nicht. Bei differenzierter Betrachtung steigerte sich die Kilometerleistung im Fernbereich um 1,6 % und im Regionalbereich um 2,7 %, während sie im Nahbereich mit - 1,8 % erneut abnahm. Wie im Vorjahr reduzierte sich die Kilometerleistung im Werkverkehr, während im gewerblichen Straßengüterverkehr in allen Entfernungsbereichen ein Wachstum festzustellen war.

Die mittlere Transportweite, d. h. die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Fahrt mit Ladung, hat sich im Jahr 2005 auf 100,1 km erhöht. Dabei lag sie im gewerblichen Straßengüterverkehr bei 145,1 km und im Werkverkehr bei 52,3 km.

Dem langjährigen Trend folgend, hat sich auch im Jahr 2005 der Anteil der Lastkilometer an der insgesamt erbrachten Kilometerleistung erhöht und erreichte 80,3 % nach 79,2 % im Jahr 2004. Dies bedeutet, dass bei unveränderter Gesamtkilometerleistung die Anzahl der gefahrenen Leerkilometer deutlich um etwa 303 Mio. zurückgegangen ist (- 5,1 %). Die Reduzierung des Leerfahrtenanteils ist in allen Entfernungsbereichen feststellbar. Im Fernbereich liegt der Leerfahrtenanteil nun bei etwa 10 %. Die Entwicklung des Lastkilometeranteils an der gefahrenen Gesamtstrecke geht aus der nachfolgenden Tabelle hervor:

Tabelle 04: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern (Angaben in Mio. km) in den Jahren 1997 bis 2005

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Lastkilometer	18.783	19.793	21.177	21.449	21.981	21.456	21.579	22.549	22.885
Leerkilometer	7.156	7.169	7.391	7.045	6.777	6.289	6.060	5.931	5.628
Anteil Lastkilometer in %	72,4	73,4	74,1	75,3	76,4	77,3	78,1	79,2	80,3

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

Die statistischen Ergebnisse bestätigen die Ergebnisse der Marktgespräche des Bundesamtes. Wegen des zunehmenden Kostendrucks haben die Unternehmen weitere Optimierungsschritte vorgenommen, um die Effizienz des Fahrzeugeinsatzes zu steigern. Dies gilt vor dem Hintergrund der hohen Dieselpreise und der Maut-einführung zum Jahresbeginn insbesondere hinsichtlich der Streckenoptimierung zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches. Der - trotz der bereits in den Vorjahren erzielten Fortschritte - anhaltende Erfolg der Transportunternehmen bei der Reduzierung des Leerfahrtenanteils ist unter Berücksichtigung der steigenden Anforderungen der verladenden Wirtschaft und des Handels in Form zunehmenden Termindrucks und kleinerer Sendungsgrößen besonders bemerkenswert.

3.2.2 Entwicklung der eingesetzten Kapazität und gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge

Dem Straßengüterverkehr in Deutschland stand im Jahr 2005 bei den durchgeführten Beförderungen ein potentielles Ladevermögen - angebotene Nutzlast zur Durchführung der Beförderungen - von insgesamt 4,3 Mrd. t zur Verfügung (+ 1,2 %). Bei gesonderter Betrachtung der drei Entfernungsbereiche stellt sich diese Entwicklung strukturbedingt unterschiedlich dar. Während es im Nahbereich zu einem Rückgang um 0,5 % kam, erhöhte sich im Regional- (+ 1,2 %) und im Fernbereich (+ 2,9 %) das Ladevermögen. Bei einer im Berichtsjahr insgesamt beförderten Gütermenge von ca. 2,76 Mrd. t wurde im Straßengüterverkehr eine durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge in Höhe von 63,9 % erzielt. In der nachstehenden Tabelle sind die Vergleichswerte in der Zeitreihe der Jahre von 1997 bis 2005 dargestellt:

Tabelle 05: Gewichtsmäßiger Auslastungsgrad der Lastkraftfahrzeuge in den Jahren 1997 bis 2005 in %

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Auslastungsgrad in %	72,9	71,5	70,9	68,0	66,9	66,8	66,6	64,7	63,9

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

Im Jahr 2005 sank der Auslastungsgrad der für die Beförderungen eingesetzten Lastkraftfahrzeuge im Nahbereich auf 68,0 %, im Regionalbereich auf 60,8 % und stieg im Fernbereich leicht auf 57,5 % an. Hierbei sind zwei zum Teil gegenläufige Entwicklungen zu berücksichtigen. Zum einen ist der Struktureffekt bei den beförderten Gütern zu beachten: Durch technischen Fortschritt und geänderte Nachfragegewohnheiten der Konsumenten nimmt der Anteil der höherwertigen Beförderungsgüter im Zeitablauf zu, und höherwertige Waren haben regelmäßig niedrigere spezifische Gewichte als einfache Güter oder Grundstoffe. Daneben behindern die seitens der Auftraggeber vorgegebenen engen Zeitfenster für die Durchführung eines Transportauftrages in vielen Fällen die optimale Auslastung der Lastkraftfahrzeuge. Die höhere Auslastung der Lastkraftfahrzeuge im Nahbereich ist auf die höheren Anteile der Massengüter am Aufkommen dieser Entfernungsstufen zurückzuführen.

Auf der anderen Seite bemühen sich die im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen, im Rahmen ihrer Optimierungsanstrengungen die Auslastung der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge zu erhöhen. Neben den bereits genannten Streckenoptimierungen wiesen Gesprächspartner in Marktgesprächen insbesondere auf folgende Maßnahmen hin: Gespräche mit den Auftraggebern über zeitliche Optimierung der Aufträge oder zusätzliche Aufträge zur besseren Fahrzeugauslastung, gezielte Suche nach neuen Auftraggebern, deren zusätzliches Aufkommen die Auslastung bestehender Fahrzeugumläufe verbessern kann sowie Gewinnung vergleichbarer Aufträge über Internetbörsen.

3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte im nationalen Straßengüterverkehr haben sich im 2. Halbjahr 2005 gegenüber dem Vorjahreszeitraum etwas erhöht. Die Weitergabe der vor allem im Herbst 2005 erheblich gestiegenen Kraftstoffpreise war für die im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen das wichtigste Thema. Den meisten Transportunternehmen war es möglich, Dieselmzuschläge durchzusetzen, jedoch lagen die gezahlten Dieselmzuschläge meist unter der tatsächlichen Kostenerhöhung und wurden mit zeitlicher Verzögerung zum tatsächlichen Dieselpreisanstieg gezahlt. Selbst in Nischenmärkten, z. B. im Schwergutbereich, konnten die Unternehmen zumeist keinen vollen Kostenausgleich erreichen. Einem kleineren Teil der Transportunternehmen war es nicht möglich, Dieselmzuschläge zu erheben. Vor allem in den besonders wettbewerbsintensiven Bereichen Bau und Lebensmittelhandel konnten nur wenige Transportunternehmen die erhöhten Kosten in Form von Preissteigerungen weitergeben. Daneben wurden Subunternehmern einiger Großspeditionen keine Dieselmzuschläge gewährt.

Die im Herbst 2005 zu beobachtende Verknappung des Laderaumes reichte nicht aus, um eine nachhaltige Erhöhung der Beförderungsentgelte zu bewirken. Nur in den Monaten Oktober und November 2005 waren Laderaumengpässe in einem Umfang festzustellen, die moderate Entgelterhöhungen auf dem Spotmarkt zuließen.

Gegen Ende des Berichtszeitraumes war eine hohe Ausschreibungstätigkeit bei verladenden Unternehmen festzustellen. Hierbei versuchten sie, die Höhe der Dieselmzuschläge zu begrenzen. Öfter als in den Vorjahren enthielten die ausgehandelten Kontrakte hingegen Dieselpreisgleitklauseln. Im Ergebnis wurden in den Kontrakten in vielen Fällen kleinere Entgelterhöhungen vereinbart.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs führte der Wettbewerb vor allem mit den Transportunternehmen aus den neuen EU-Staaten dazu, dass im 2. Halbjahr 2005 im normalen Komplettladungsverkehr kaum eine vollständige Weiterberechnung der gestiegenen Treibstoffkosten möglich war. Bei Spezialtransporten oder anspruchsvollen Teilladungs- und Terminverkehren gelang dies aufgrund der geringeren Wettbewerbsintensität eher - selbst bei Beförderungen zwischen Deutschland und den neuen EU-Staaten.

Eine positive Entwicklung der Beförderungsentgelte sahen deutsche Transportunternehmen im ausgehenden Verkehr nach Frankreich, da es auf dieser Relation seit der Mauteinführung in Deutschland zu einer Laderaumverknappung gekommen war. Französische Transportunternehmen engagierten sich seitdem in geringerem Maß im Verkehr mit Deutschland. Problematisch waren für in diesem Bereich tätige deutsche Unternehmen die deutlich niedrigeren Beförderungsentgelte für Rückladungen aus Frankreich und die Tatsache, dass französische Auftraggeber die Zahlung der deutschen Maut in vielen Fällen grundsätzlich ablehnen.

3.4 Kostenentwicklung, Ertragslage, Investitionen der Transportunternehmen

3.4.1 Kostenentwicklung

Die in Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs mussten sowohl im 2. Halbjahr 2005, als auch zu Beginn des Jahres 2006 eine Steigerung ihrer Gesamtkosten

im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen verkräften. Maßgebliche Ursache dafür war der erhebliche Anstieg der Bezugspreise für Dieselmotorkraftstoff, die im Oktober 2005 einen neuen Höchststand markierten und sich nach einer leichten Entspannungsphase seit März 2006 erneut auf dieses Höchstniveau zubewegen. Als zweitbedeutendster Kostensteigerungsfaktor im Vergleich zum Vorjahr kam die seit Beginn des Jahres 2005 zu entrichtende streckenabhängige Lkw-Maut auf Bundesautobahnen hinzu, die zwischenzeitlich als fester Kalkulationsbestandteil in den Geschäftsablauf integriert ist.

Als weitere Faktoren, die die Gesamtkosten steigerten, wiesen die Transportunternehmen auf höhere Ersatzteilkosten, gestiegene Versicherungsprämien sowie die neben den Treibstoffkosten insgesamt gestiegenen Energiekosten hin.

In den letzten sechs Monaten rückte wieder verstärkt die Erbringung unentgeltlicher Neben- und Serviceleistungen als Kostensteigerung in den Fokus der Transportunternehmen: Zum einen gelang es einigen Auftraggebern, bei Vereinbarungen über einen Ausgleich für gestiegene Kosten einen Teil davon durch die Vereinbarung unentgeltlicher Neben- und Serviceleistungen wieder hereinzuholen. Zum anderen trägt der technische Fortschritt mit dazu bei, dass sich sowohl im Transport-, als auch im Logistikbereich bestimmte Service- und Qualitätsstandards erhöhen und Auftraggeber diese zunehmend als selbstverständliches Leistungsprofil einfordern bzw. als Einstiegsprofil festlegen, damit Unternehmen sich überhaupt um Transport- und Logistikaufträge bewerben dürfen. Je standardisierter die am Markt angebotenen Transport- und Logistikdienstleistungen sind, desto austauschbarer sind die Dienstleister aus Sicht der Auftraggeber und umso schwieriger wird es zudem, einen angemessenen finanziellen Ausgleich für den zusätzlichen Aufwand dauerhaft zu erhalten. Infolge dessen versuchen mittelständisch aufgestellte Transportunternehmen seit geraumer Zeit, durch das Angebot spezieller, - kundenspezifischer - logistischer Mehrwertdienstleistungen, ihre (Direkt-) Kunden an sich zu binden.

Der enorme Kosten- und Wettbewerbsdruck zwingt die Unternehmen zu permanenten Effizienzsteigerungen. Neben Anpassungen des Tankverhaltens (Auslandsbetankung, Verwendung von Biodieselmotorkraftstoff) stand die it-gestützte Optimierung des Fuhrparkeinsatzes bis hin zu Fahrerschulungen im Mittelpunkt der Bemühungen, die tendenziell stark steigenden Kosten bestmöglich einzudämmen.

3.4.2 Ertragslage

Vor allem wegen der gestiegenen Kosten, für die wegen des hohen in- und ausländischen Wettbewerbsdrucks vielfach keine adäquaten Entgelterhöhungen vereinbart werden konnten, musste ein Großteil aller in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen eine Verschlechterung ihrer Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen. Daran änderte auch nichts, dass seit dem 4. Quartal 2005 eine Vielzahl dieser Transporteure ein gestiegenes Güteraufkommen verzeichnete. Zwar konnten Unternehmen, insbesondere jene aus dem Sammelgutbereich, aufgrund des gestiegenen Güteraufkommens ihre Umläufe optimieren und hierbei Effizienzsteigerungen erzielen. Diese reichten jedoch nicht aus, um die gestiegenen Aufwendungen in vollem Umfang zu kompensieren. Im Ergebnis konstatierten selbst im saisonal auftragsbegünstigten 4. Quartal 2005 noch zwei Drittel der Transportunternehmen, mit denen Marktbeobachtungsgespräche geführt wurden, eine Verschlechterung ihrer Ertragslage. Daher sehen sich nicht wenige dieser Transporteure mit einer existenzbe-

drohenden Situation konfrontiert, da ihre Rationalisierungspotenziale weitgehend erschöpft sind und sich Kostensteigerungen, soweit sie auftraggeberseitig nicht übernommen werden, nicht mehr kompensieren lassen.

Um einer Verschlechterung ihrer Ertragslage entgegenzuwirken, haben die Unternehmen entsprechend der jeweils gravierendsten Einflüsse auf Ihre Kostenstruktur reagiert. Neben den bereits dargestellten Maßnahmen zur Kostenreduzierung rangierte als Folge der Mauteinführung zum Jahresbeginn 2005 der Abbau unrentabler Kraftfahrzeuge an erster Stelle, gefolgt von der Verschiebung von Ersatzinvestitionen und Maßnahmen zur Reduzierung des Leerfahrtenanteils. Aufgrund der stark gestiegenen Kraftstoffkosten überraschte nicht, dass viele Transportunternehmen die konsequente Ablehnung unrentabler Aufträge und die Umstellung des Fuhrparks auf Biodieselmotoren in den Vordergrund stellten, gefolgt von der Schulung des Fahrpersonals. Nach diesen Maßnahmen zur Eindämmung der steigenden Kosten, die nachhaltig weiterverfolgt werden, wurden im Jahresverlauf verstärkt Strategien zur Spezialisierung und der Suche nach Marktnischen, aber vor allem zur Bindung der Stammkundschaft getroffen. Konkret nahm dabei die Verbesserung des Kundendienstes, der Kundenpflege sowie die Anpassung des Fuhrparks an spezielle Kundenwünsche einen hohen Stellenwert ein. Auffallend verstärkt hat sich zudem der Anteil der Transporteure, die ihre Fahrpersonalkosten senken.

Insgesamt ist die wirtschaftliche Situation vieler kleiner und mittelständischer Transportunternehmen angespannt bis existenzbedrohend, was sich regelmäßig anhand der Insolvenzstatistik bestätigt. Immer mehr Transportunternehmen bieten ihren Kunden auf sie zugeschnittene logistische Leistungspakete an, die zusehends Voraussetzung für eine weitere Bindung der bestehenden Kundschaft sind. Daneben setzen sich die Konzentrationstendenzen in der Transport- und Logistikbranche fort. Übernahmeziele sind gut aufgestellte Transportlogistiker, die sich in die Transportnetzwerke der führenden Logistikkonzerne gut integrieren lassen, da sie mit ihrem leistungsfähigen Fuhrpark eine Region in Europa optimal abdecken können oder aber deren Branchenportfolio erweitern oder aufwerten.

3.4.3 Investitionen

In Folge der Mauteinführung war zu Beginn des Jahres 2005 die Investitionstätigkeit der befragten Unternehmen in ihren Fuhrpark zunächst spürbar eingebrochen. Ebenso waren vermehrt Fahrzeugabmeldungen / -stilllegungen zu beobachten. Ab dem 2. Quartal 2005 erholte sich die Investitionstätigkeit nach und nach, zunächst überwiegend aufgrund zusätzlicher Aufträge der Stammkundschaft. Seit dem 4. Quartal 2005 ist vor allem bei den Unternehmen des gewerblichen Güterfernverkehrs eine Belebung der Fuhrparkinvestitionen festzustellen, die im 1. Quartal 2006 noch an Dynamik gewann und zwar bei zugleich kontinuierlichem Rückgang des Anteils der Unternehmen, die Fuhrparkkapazitäten abbauen. Selbst bei den in Marktgespräche eingebundenen Unternehmen, die überwiegend grenzüberschreitenden Güterverkehr betreiben, ist seit Beginn des Jahres 2006 der investierende Anteil gestiegen, auch wenn diesem nach wie vor ein nicht unerheblicher Anteil gegenübersteht, der seine Laderaumkapazität reduziert hat.

Die Gründe für die zunehmende Investitionstätigkeit sind vielschichtig. Maßgeblich waren insbesondere konjunkturell getragene deutlich verbesserte Auftragsvolumina seitens der Stammkundschaft und immer fast gleichwertig die Akquisition neuer Kunden. Bei den im Regelfall stets bedarfsgerecht vorgehaltenen Fuhrpark-

kapazitäten hat dies insbesondere im 4. Quartal 2005 fast automatisch Fuhrparkerweiterungen ausgelöst. Aus betriebswirtschaftlichen und steuerlichen Gründen nutzen die Transportunternehmen hierbei zunehmend die Angebote der Leasinggesellschaften und Fahrzeugvermieter. Es ist zu beobachten, dass Lkw-Hersteller ihr Engagement auf dem Leasing- und Mietmarkt verstärkt haben und die Leasinggesellschaften sowohl das technische Angebot, als auch die Servicepakete immer mehr den spezifischen Bedürfnisse ihrer Kunden anpassen. Wie aus Marktbeobachtungsgesprächen geschlossen werden kann, bestand ein wesentlich unterstützender Sondereffekt für - nicht selten vorgezogene - Investitionsentscheidungen darin, neue Lastkraftfahrzeuge vor Inkrafttreten der Einbaupflicht für digitale Kontrollgeräte anzumelden.

Bei den Fahrzeugarten wurden oftmals Spezialfahrzeuge geordert, um spezielle Transportbedürfnisse der Kundschaft zu erfüllen und diese an sich zu binden. Bei Ersatzbeschaffungen hält der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großer Ladefläche und Nutzlast weiter an, der zu Lasten klassischer Plane- und Spriegel-Lkw sowie Gliederzügen älterer Bauart geht.

Im Jahr 2005 beschafften Unternehmen, die Fuhrparkinvestitionen vornahmen, zumeist noch Euro 3-Fahrzeuge, da sich deren Technik für den Betrieb mit dem kostengünstigeren Biodieselmotorkraftstoff bewährt hat und diese Lkws zu deutlich günstigeren Konditionen angeboten wurden als Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge. Kritisiert haben viele Transporteure bei den Marktgesprächen, dass Biodieselmotorkraftstoff nun bereits ab August 2006 besteuert werden soll und damit für sie die Subventionierung - wesentlich früher als ursprünglich vom deutschen Gesetzgeber geplant und von den Transportunternehmen entsprechend einkalkuliert - entfielen. Wenn diese Besteuerung voll auf die Abgabepreise durchschlage, lohne sich betriebswirtschaftlich der Einsatz von Biodiesel gegenüber normalem Diesel nicht mehr. Auch deshalb prüfen derzeit viele Transporteure eine Umstellung auf die Betankung mit Raps- oder anderem Pflanzenöl und haben zum Teil bereits damit begonnen. Unternehmen hingegen, die bisher noch keinen Biodiesel tankten, aber auf Biodiesel umstellen wollten, erklärten, davon nunmehr Abstand zu nehmen.

Daneben verstärken sich seit dem 2. Halbjahr 2005 Tendenzen, bei Ersatz- und Neuinvestitionen in Fahrzeuge mit Einsatzschwerpunkt Güterfernverkehr aus Gründen der künftigen Mautersparnis verstärkt auf Euro 5- und weniger auf Euro 4-Fahrzeuge zu setzen.

3.5 Unternehmensinsolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2005 mit 928 Insolvenzverfahren um 1,2 % über dem Wert des Vorjahres. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark (inklusive Schiffsmaklerbüros, logistische Dienstleister und sonstige Verkehrsvermittlung) stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren gegenüber dem Jahr 2004 um 3,4 % auf 702 Insolvenzverfahren an. Demnach lag die Anzahl der Insolvenzen im Transport- und Verkehrsgewerbe im zweiten Halbjahr 2005 weiterhin auf hohem Niveau.

Für das Jahr 2006 rechnen zahlreiche besuchte Unternehmen - aufgrund der weiterhin steigenden Treibstoffkosten bei fehlenden Weiterberechnungsmöglichkeiten und der bei vielen ohnehin schon schlechten Ertragslage - mit einer weiter hohen Insolvenzquote bzw. einer hohen Anzahl von Betriebsaufgaben.

3.6 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Die gegenwärtige Situation auf dem Güterkraftverkehrsmarkt ist durch eine gute Auftrags- und Beschäftigungslage geprägt. Nachdem sich die verkehrswirtschaftliche Situation konjunkturbedingt bereits im Herbst 2005 verbessert hatte, setzte sich nach einer kurzen Unterbrechung zum Jahreswechsel die Zunahme der Verkehrsnachfrage weiter fort. Dabei zeigten sich auf einzelnen Teilmärkten zeitweise Kapazitätsengpässe. Der Wirtschaftsaufschwung hat damit erstmals seit mehreren Jahren wieder die Grundlage für eine Nachfrage- und Umsatzsteigerung sowohl im Binnen- als auch im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr geschaffen. Den Umsatzsteigerungen standen im Berichtszeitraum drei Sondereffekte gegenüber, die die Ertragslage der Unternehmen des deutschen Güterkraftverkehrs nach wie vor belasten und eine hohe Anzahl von Geschäftsaufgaben und Insolvenzen bedingen:

Die drastisch gestiegenen Kraftstoffkosten konnten nur bedingt durch Rationalisierungsmaßnahmen oder angemessene Steigerungen der Beförderungsentgelte ausgeglichen werden. Allerdings zeigte sich aufgrund der geänderten Nachfragesituation gegen Ende des Betrachtungszeitraumes bei Ausschreibungen längerfristiger Beschäftigungsverträge eine steigende Bereitschaft der Auftraggeber, vom Treibstoffkostenindex abhängige Preisgleitklauseln zu berücksichtigen.

Die Einführung der streckenabhängigen Lkw-Maut in Deutschland zu Beginn des Jahres 2005 hat ebenfalls zu Kostensteigerungen bei den Transportunternehmen geführt, die nicht in vollem Umfang durch Preissteigerungen gegenüber den Auftraggebern ausgeglichen werden konnten. Insgesamt fielen diese Belastungen geringer aus, als es viele Marktteilnehmer vor Beginn der Mauterhebung befürchtet hatten. Die Berücksichtigung der Maut ist zwischenzeitlich Teil des Tagesgeschäftes geworden, ohne dass sich hierbei nennenswerte erkennbare Verlagerungseffekte vom Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger ergeben hätten.

Als dritter Effekt ist der zunehmende Wettbewerb im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr durch kostengünstig agierende Wettbewerber aus den neuen EU-Mitgliedstaaten zu nennen. Diese Entwicklung hat sich nachteilig auf die Anteile der deutschen Transportunternehmen sowohl im Verkehr mit den neuen als auch mit den alten EU-Mitgliedstaaten ausgewirkt. Profitiert hiervon haben dagegen deutsche, im internationalen Geschäft tätige Speditionen und Logistikanbieter als Organisatoren der Güterversendung.

Die dargestellte Nachfrage- und Umsatzentwicklung hat die Investitionsbereitschaft der Transportunternehmen erhöht. Investitionen dienen zum einen der Festigung der Marktposition in einzelnen Marktsegmenten / Marktnischen und zum anderen der allgemeinen Ausweitung der Fahrzeugkapazitäten. Abweichend vom Trend der letzten Jahre, die Transportdurchführung in zunehmendem Umfang Subunternehmern zu überlassen, bauen dabei zahlreiche große Speditions- und Transportunternehmen wieder vermehrt eigene Transportkapazitäten innerhalb ihrer Netzwerke auf. Ob dies Anzeichen einer generellen Trendumkehr ist, bleibt abzuwarten.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Jahr 2005 insgesamt rund 306,7 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 3,6 Mio. t oder 1,1 % weniger als im Vorjahr. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 3,8 % auf rund 89,7 Mrd. tkm zu.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr fiel die Entwicklung im 2. Halbjahr 2005 deutlich positiver aus; sowohl die Beförderungsmenge als auch die Verkehrsleistung lagen in der zweiten Jahreshälfte über den Ergebnissen der ersten sechs Monate des Jahres 2005. Die positivere Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs in der zweiten Jahreshälfte dürfte nicht zuletzt mit der längeren Niedrigwasserphase in Zusammenhang stehen, die zu Verkehrsverlagerungen auf die Schiene geführt hat. Entgegen verschiedentlich geäußelter Erwartungen hat die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zu Beginn des Jahres 2005 bislang noch keine größeren Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene bewirkt.

Die in Deutschland aktiven, nichtbundeseigenen Eisenbahnen verzeichneten im Jahr 2005 insgesamt einen deutlichen Anstieg ihrer Verkehrsleistung. Nach Angaben der DB AG erreichten sie im Jahr 2005 bereits einen Anteil in Höhe von knapp 15,5 % an der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr. Im Jahr 2004 hatte ihr Anteil noch 10,2 % betragen.⁵ Neben Neuverkehren und dem Ausbau bestehender Geschäftsverbindungen dürfte diese Entwicklung auch auf die Übertragung von Verkehren durch Railion, die aus deren Sicht unwirtschaftlich waren, zurückzuführen sein.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsbeziehungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 06: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen in den Jahren 2004 und 2005¹

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ²	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ²
	2004	2005		2004	2005	
Binnenverkehr	200,1	198,6	- 0,7	39,9	42,8	+ 7,2
Versand in das Ausland	46,1	45,0	- 2,2	19,2	19,1	- 0,5
Empfang aus dem Ausland	51,3	48,6	- 5,3	18,4	17,8	- 3,2
Durchgangsverkehr	12,8	14,5	+ 13,2	8,8	9,9	+ 12,2
Insgesamt	310,3	306,7	- 1,1	86,4	89,7	+ 3,8

- 1) Die Ergebnisse enthalten - ebenso wie die Monats- und Jahresergebnisse seit 1998 - Untererfassungen im kombinierten Verkehr i. H. v. rund 300.000 t monatlich bzw. 3,8 Mio. t im Jahr, die durch fehlerhafte Meldungen eines Unternehmens entstanden sind. Ab dem Berichtsmonat Januar 2006 wird das Statistische Bundesamt - auch für die Vergleichsmonate des Jahres 2005 - korrigierte Ergebnisse nachweisen und wie bei anderen Verkehrszweigen auf einen Brutto-Brutto-Nachweis (einschl. Containergewichte) im kombinierten Verkehr umstellen.
- 2) Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

⁵ Siehe Deutsche Bahn AG: Geschäftsbericht 2005, S. 74, Berlin 2006.

Mit rund 198,6 Mio. t entfiel im Jahr 2005 wieder der mit Abstand bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage blieb jedoch um 0,7 % hinter den Ergebnissen des Vorjahres zurück. Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum hingegen bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum Jahr 2004 um 7,2 % auf rund 42,8 Mrd. tkm zu. Die durchschnittlichen Transportweiten im Binnenverkehr sind damit im Jahr 2005 weiter angestiegen.

Aufkommens- und Leistungsrückgänge zeigten sich im Jahr 2005 beim grenzüberschreitenden Versand. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 45,0 Mio. t wurden 2,2 % weniger Güter ins Ausland transportiert als im Jahr 2004. Bei der Transportleistung verzeichneten diese Relationen einen Rückgang um 0,5 % auf rund 19,1 Mrd. tkm. Noch deutlichere Rückgänge als beim Versand waren beim grenzüberschreitenden Empfang feststellbar. Nach 51,3 Mio. t im Jahr 2004 ging die beförderte Tonnage im Jahr 2005 um 5,3 % auf rund 48,6 Mio. t zurück. Die Transportleistung verringerte sich gleichzeitig um 3,2 % auf 17,8 Mrd. tkm. Leistungs- und Aufkommenszuwächse im zweistelligen Prozentbereich konnte im Betrachtungszeitraum der Durchgangsverkehr verzeichnen. Die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge erhöhte sich im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr um 13,2 % auf 14,5 Mio. t. Mit rund 9,9 Mrd. tkm lag die Transportleistung im Jahr 2005 um 12,2 % über dem Ergebnis des Vorjahres.

4.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Im Jahr 2005 standen Aufkommenszuwächse in den Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, „Chemische Erzeugnisse“ sowie „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ zum Teil deutlichen Aufkommensrückgängen in den übrigen Güterabteilungen gegenüber.

Die durchschnittliche Kapazitätsauslastung der Raffinerien in Deutschland lag im Jahr 2005 höher als im Jahr 2004. Vor diesem Hintergrund erhöhte sich auch das Aufkommen in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“. Dabei konnte die Schiene auf allen Relationen mehr oder weniger deutlich zulegen. Angesichts relativ hoher Heizölpreise wurden private Lagerbestände im vergangenen Jahr allerdings nur bedingt aufgefüllt. Allein im dritten Quartal nutzten Verbraucher kleine Preisdellen zum Auffüllen der Bestände. Insgesamt lagen die Lagerbestände während des gesamten Jahres 2005 unter dem langjährigen Mittel.⁶

Deutlich bemerkbar machte sich im Jahr 2005 die rückläufige Produktion der deutschen Hüttenwerke. Deren Roheisenproduktion sank im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 % auf 28,8 Mio. t; die Produktion von Rohstahl verringerte sich im selben Zeitraum um 4,0 % auf 44,5 Mio. t. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass im Jahr 2004 ein Spitzenwert bei der Rohstahlproduktion nach der Wiedervereinigung erreicht worden war.⁷ Das Beförderungsaufkommen von Eisen, Stahl und NE-Metallen war im Jahr 2005 insbesondere im Binnenverkehr sowie beim grenzüberschreitenden Versand im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Rückgänge beim Aufkommen an Erzen und Metallabfällen zeigten sich vor allem beim Binnenverkehr sowie beim grenzüberschreitenden Empfang.

⁶ Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: Mineralöl-Barometer, 1.- 4. Quartal 2005, Hamburg 2005, 2006.

⁷ Siehe Statistisches Bundesamt: 4 % weniger Rohstahl im Jahr 2005 produziert, Pressemitteilung vom 11. Januar 2006, Wiesbaden 2006.

Tabelle 07: Beförderte Gütermengen im Wagenladungsverkehr nach Güterabteilungen
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004¹

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ²
	2004	2005	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	6,5	8,4	+ 29,6
Andere Nahrungs- und Futtermittel	2,6	2,5	- 3,5
Feste mineralische Brennstoffe	53,0	49,5	- 6,6
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	32,4	35,8	+ 10,5
Erze und Metallabfälle	29,9	28,7	- 3,8
Eisen, Stahl und NE-Metalle	55,9	50,9	- 8,9
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	37,0	36,2	- 2,1
Düngemittel	7,6	7,5	- 1,5
Chemische Erzeugnisse	25,7	25,9	+ 0,9
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)	59,6	61,1	+ 2,5
Insgesamt	310,3	306,7	- 1,1

1) Die Ergebnisse enthalten - ebenso wie die Monats- und Jahresergebnisse seit 1998 - Untererfassungen im kombinierten Verkehr i. H. v. rund 300.000 t monatlich bzw. 3,8 Mio. t im Jahr, die durch fehlerhafte Meldungen eines Unternehmens entstanden sind. Ab dem Berichtsmonat Januar 2006 wird das Statistische Bundesamt - auch für die Vergleichsmonate des Jahres 2005 - korrigierte Ergebnisse nachweisen und wie bei anderen Verkehrszweigen auf einen Brutto-Brutto-Nachweis (einschl. Containergewichte) im kombinierten Verkehr umstellen.

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

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

Ebenfalls sinkende Transportmengen verzeichnete die Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“. Sowohl im Binnenverkehr als auch beim grenzüberschreitenden Empfang musste die Schiene im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr Aufkommensrückgänge hinnehmen. Beim grenzüberschreitenden Empfang wirkten sich vor allem die rückläufigen Kohleimporte aus Polen negativ aus. Importkohle wird zunehmend über die ARA-Häfen eingeführt, wovon die Binnenschifffahrt entsprechend profitieren kann.

Das Bauhauptgewerbe in Deutschland verzeichnete im Jahr 2005 preisbereinigt 2,3 % niedrigere Auftragseingänge als im Vorjahr. Die Baunachfrage im Hochbau nahm um 3,6 %, die im Tiefbau um 0,9 % ab. Damit lag die Baunachfrage zum siebten Mal in Folge unter dem Niveau des Vorjahres.⁸ Aufkommensrückgänge bei Beförderungen von Steinen und Erden zeigten sich für die Schiene vornehmlich im Binnenverkehr.

Nachdem die Güterabteilung „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum noch einen leichten Mengenrückgang zu verzeichnen hatte, ist für das Gesamtjahr 2005 nunmehr ein Mengenwachstum um 2,5 % festzustellen. Wesentlichen Anteil hieran hatten die „Besonderen Transportgüter“, die u. a. einen großen Teil des kombinierten Verkehrs umfassen. Mengenzuwächsen im Binnen- und Durchgangsverkehr standen im Jahr 2005 Mengenrückgänge beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang gegenüber.

⁸ Siehe Statistisches Bundesamt: Aufträge im Bauhauptgewerbe im Jahr 2005: Real - 2,3 % zum Vorjahr, Pressemitteilung vom 20. Februar 2006, Wiesbaden 2006.

4.3 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

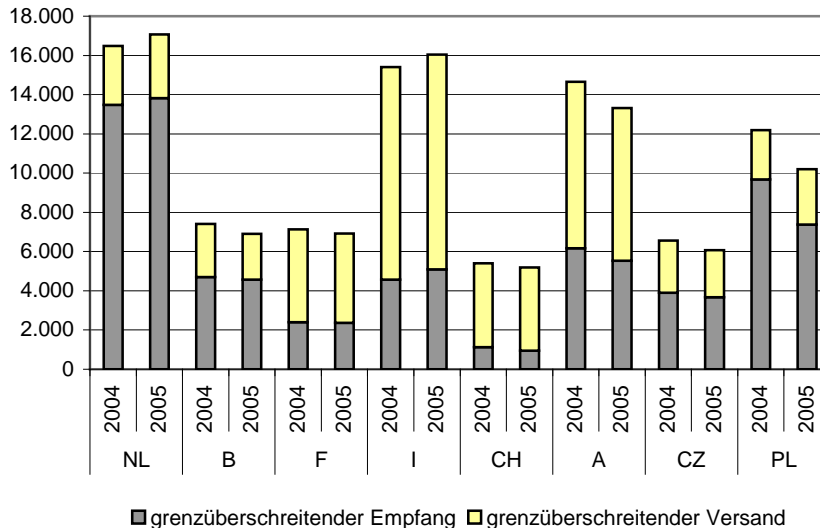
Der hohe intra- und intermodale Wettbewerbs- und Preisdruck auf dem deutschen Eisenbahngüterverkehrsmarkt hielt im Jahr 2005 an. Insbesondere bei nationalen und internationalen Ganzzugverkehren über längere Distanzen konkurrieren verschiedene Staatsbahnen und größere Privatbahnen um Kunden. Ausgeprägt ist der Wettbewerb bei Beförderungen von Mineralölzeugnissen, chemischen Produkten und Containern sowie im Bereich der Montanindustrie. Im Gegensatz hierzu bleiben die zahlreichen kleineren Privatbahnen in Deutschland, die nicht über geeignete Partner bzw. die nötige Kapitalausstattung verfügen, im Allgemeinen regional tätig. Sie erbringen vor allem Traktions- und Anschlussleistungen auf dem eigenen Streckennetz sowie Leistungen bei Baustellenverkehren; die Bedienung größerer Entfernungen erfolgt regelmäßig im Verbund mit anderen Eisenbahnen. Mengen- und Leistungszuwächse sind hier vorrangig auf die Übernahme von ausgesteuerten Verkehren der DB AG zurückzuführen. Gleichwohl gab es im Jahr 2005 erneut Beispiele für erfolgreiche Projekte regionaler Eisenbahngesellschaften, bei denen Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert wurden.

Auf dem Güterverkehrsmarkt zeichnet sich gegenwärtig eine Entwicklung ab, wonach insbesondere große Verlader in zunehmendem Maße dazu übergehen, ihre Beförderungsaufträge auf eine geringere Anzahl von Anbietern zu konzentrieren. Von diesen soll dann regelmäßig die komplette Beförderungsabwicklung, ggf. verkehrsträgerübergreifend, übernommen werden. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass sich der Gütertausch zwischen den Volkswirtschaften im Zuge der Globalisierung weiter intensiviert, Absatz- und Beschaffungsmärkte zunehmend internationaler werden. Die hiermit verbundene Änderung der Logistikketten in Verbindung mit den skizzierten Anforderungsprofilen der Verlader bedingen die Notwendigkeit für Logistikanbieter, auf den relevanten Märkten präsent zu sein - sei es durch Tochterunternehmen oder Kooperationspartner. Vor diesem Hintergrund investieren die größeren Güterbahnen vor allem in den Aufbau nationaler und internationaler Netzwerke, die nach Möglichkeit eigenverantwortlich, ansonsten mit Kooperationspartnern bedient werden. Insofern ist die zunehmende Internationalisierung im Eisenbahngüterverkehr in gewisser Weise mit jener Entwicklung vergleichbar, die sich bereits seit langem auf dem Güterkraftverkehrsmarkt vollzieht. Dieser wird in zunehmendem Maße durch die großen, international tätigen Speditions- und Logistikunternehmen geprägt.

Insbesondere die großen Staatsbahnen beschränken sich nicht länger auf den klassischen Eisenbahnbereich, sondern weiten ihr Leistungsangebot auf expeditionelle Tätigkeiten aus. Speditionsunternehmen und sonstige Logistikdienstleister werden in zunehmendem Maße zu Übernahmekandidaten der großen Bahnen. Durch Akquisitionen entlang der gesamten Transport- und Logistikkette können die Staatsbahnen flexibler auf die Wünsche der Verlader reagieren und so deren Auftragsvergabe eher zu ihren Gunsten beeinflussen. Auf diese Weise versuchen die Staatsbahnen nicht zuletzt, die Schiene stärker in die Transportketten der Verlader zu integrieren und damit eine höhere Auslastung ihres kostenintensiven Produktivsystems zu erreichen. Umso mehr Beförderungsaufkommen die Staatsbahnen an private Wettbewerber verlieren, insbesondere im Segment der lukrativen Ganzzugverkehre, umso höher dürfte der Druck werden, die freigewordenen eigenen Kapazitäten durch neue Aufträge auszulasten.

Zwar bemühen sich auch die größeren Privatbahnen, möglichst wenige Akteure in die Transportkette einzubinden. Ihnen stehen regelmäßig jedoch nicht die finanziellen Mittel der Staatsbahnen zur Verfügung, um den Ausbau ihrer Netzwerke über Akquisitionen in den Zielmärkten zu bewerkstelligen. Im Rahmen der Internationalisierung setzen die Privatbahnen daher vor allem auf Kooperationen bzw. die Gründung von Tochterunternehmen.

Schaubild 07: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in den Jahren 2004 und 2005 in 1.000 t



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

Die vorstehende Abbildung verdeutlicht, dass sich der internationale Eisenbahngüterverkehr auch im Jahr 2005 vor allem entlang der Nord-Süd-Achse von Deutschland über die Schweiz bzw. Österreich nach Italien abgepielt hat sowie mit den Niederlanden und Belgien, die mit Rotterdam bzw. Antwerpen bedeutende Seehäfen beheimaten. Nennenswerte Beförderungsaufkommen wurden ferner im Wechselverkehr mit Polen und der Tschechischen Republik erzielt. Mit Ausnahme von Italien und den Niederlanden war auf allen mengenmäßig bedeutenden grenzüberschreitenden Relationen im Jahr 2005 ein Aufkommensrückgang im Vergleich zum Vorjahr feststellbar.⁹ Bislang wird ein Großteil des Schienengüterverkehrs auf der Achse Antwerpen - Basel rechtsrheinisch, d. h. über Deutschland abgewickelt. Mit der Gründung der Allianz „Sibelit“ zum 31. März 2006 beabsichtigen die vier Güterbahnen B Cargo, SNCF Fret, CFL und SBB Cargo, zukünftig Güterverkehre für die linksrheinische Achse (über Metz) zurückzugewinnen.¹⁰

Zwar rücken auch die mittel- und osteuropäischen Güterverkehrsmärkte zunehmend in den Fokus westeuropäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen und Kombi-Operateure. Deren Erschließung stellt sich allerdings weiterhin problematisch dar, was sich u. a. in der rückläufigen Aufkommensentwicklung im Verkehr mit Polen und Tschechien widerspiegelt. Allgemein verzeichneten die Wechselverkehre zwischen Deutschland und den neuen

⁹ Auf die im Schaubild 9 abgebildeten Staaten entfielen im Jahr 2005 mehr als vier Fünftel des gesamten Beförderungsaufkommens im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

¹⁰ Siehe Sibelit: Kooperation im Eisenbahngüterverkehr Belgien-Frankreich-Schweiz lanciert, Medienmitteilung der SBB Cargo vom 03. April 2006.

EU-Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa rückläufige Beförderungsmengen - zuletzt insbesondere in der Güterabteilung „andere Halb- und Fertigwaren“, in der höherwertige Wirtschaftsgüter zusammengefasst sind.¹¹ Hier steht die Schiene in engem Wettbewerb zur Straße, deren Wettbewerbsfähigkeit sich infolge der EU-Osterweiterung nochmals verbessert hat. Mit der Verkürzung bzw. dem Wegfall zeitintensiver Grenzaufenthalte und Zollkontrollen hat sich die Abwicklung grenzüberschreitender Verkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten auf der Straße deutlich beschleunigt. Mit dem Markteintritt zahlreicher Güterkraftverkehrsunternehmen aus Mittel- und Osteuropa sind zudem die Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gesunken. Ferner wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene durch die mangelnde Interoperabilität der verschiedenen nationalen Eisenbahnnetze sowie den erheblichen Ausbau- und Instandhaltungsbedarf beim Schienennetz in Mittel- und Osteuropa eingeschränkt. Die weitere schienenseitige Erschließung der mittel- und osteuropäischen Staaten dürfte nach gegenwärtigem Sachstand damit eher schrittweise erfolgen.

Im Verkehr mit Polen erwächst der Eisenbahn neben dem Lkw zunehmende Konkurrenz durch das Seeschiff. Das Containeraufkommen, das zwischen Deutschland und Polen im Rahmen von Short-Sea-Verkehren abgewickelt wird, hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes wird der Ansatz „From Road to Sea“ seitens der polnischen Regierung konsequent verfolgt. Aus diesem Grund wird zur Zeit u. a. der Hafen Danzig ausgebaut. Auch der Verkehrswegeausbau konzentriert sich in Polen vorrangig auf die Nord-Süd-Korridore von Straße und Schiene in Richtung der Häfen.

4.4 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße

4.4.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

- Nationaler unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafen-Hinterlandverkehr)

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen deutschen Terminals war ein leichter Aufkommensanstieg im Laufe des Jahres 2005 festzustellen. Hierbei dürften die erhöhten Dieselpreise und die Maut die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs im Vergleich zur Straße verbessert haben. Die Kombiverkehr KG - als größte Kombiverkehrsgesellschaft auf dem nationalen Güterverkehrsmarkt - konnte einen Aufkommenszuwachs in Höhe von rund 6 % gegenüber dem Vorjahr erreichen. Nicht zufriedenstellend für die Kombiverkehr KG war die Pünktlichkeit ihrer Züge, die zwischen 85 % und 90 % lag. Ursachen der mangelnden Pünktlichkeit waren vor allem die kurzfristige Unterbringung der zusätzlichen Beförderungsmengen aus der Binnenschifffahrt in Folge des Niedrigwassers im 4. Quartal 2005, die mangelnde Verfügbarkeit von Loks und Lokomotivführern, viele Bau- und Langsamfahrstellen im Schienennetz, Unwetter bzw. Schneefälle, aber auch eine zeitweilige Überlastung einiger Terminals an den Hauptstrecken des kombinierten Verkehrs. In den ersten Monaten des Jahres 2006 hat sich die Pünktlichkeit der Züge wieder verbessert.

¹¹ Siehe hierzu und im Folgenden Bundesamt für Güterverkehr: Zwei Jahre EU-Osterweiterung - Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe, Köln 2006.

- Grenzüberschreitender unbegleitender kombinierter Verkehr (ohne Seehafen-Hinterlandverkehr)

Im Jahr 2005 ging das Beförderungsaufkommen in diesem Marktsegment leicht zurück. Dies wurde insbesondere durch die negative Entwicklung bei Verkehren mit den neuen EU-Staaten beeinflusst. Auf Relationen nach / von westeuropäischen Staaten konnten einige Kombioperateur demgegenüber ein erhebliches Aufkommenswachstum erzielen.

Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Eine positive Entwicklung zeigte sich bei den Verkehren der Kombiverkehr KG über Österreich mit einer Aufkommenssteigerung um 11 %. Auf den Relationen durch die Schweiz waren dagegen - trotz der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz zu Jahresbeginn 2005 - kaum Aufkommenssteigerungen zu verzeichnen. Positiv entwickelte sich bei der Hupac Intermodal SA die Verbindung zwischen Duisburg und Novara via Lötschberg, die den Transport von großvolumigen Sattelaufliegern ermöglicht. Zwei andere Verbindungen nach Italien über die Schweiz mussten jedoch wegen mangelnder Marktakzeptanz im Herbst 2005 eingestellt werden. Die Konkurrenzsituation gegenüber dem reinen Straßentransport hat sich nach Angabe verschiedener Kombiverkehrsgesellschaften im grenzüberschreitenden Verkehr nach / von Italien im Jahr 2005 weiter verschärft, insbesondere durch die verstärkte Tätigkeit von Transportunternehmen aus EU-Beitrittsstaaten.

Deutliche Aufkommenssteigerungen um 14 % erreichte die Kombiverkehr KG im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Spanien. Unbegleiteter kombinierter Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich fand im Jahr 2005 nur in geringem Umfang statt. Der seit Oktober 2004 bestehende Ganzzug zwischen Duisburg / Koblenz und Lyon konnte seine Auslastung im Jahresverlauf 2005 leicht steigern, wobei die Pünktlichkeit des Zuges hoch war.

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 Wartezeiten an der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze begünstigen den reinen Straßengüterverkehr. Das Sendungsaufkommen zwischen Deutschland und Polen bzw. Tschechien lag weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Auf der seit Herbst 2005 bestehenden Ganzzugverbindung zwischen Duisburg und Lovosice war die Auslastung noch gering. Eine positive Entwicklung zeigte sich dagegen im kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Slowenien. Hier konnte - wenn auch ausgehend von einem sehr geringen Niveau - ein deutliches Aufkommenswachstum erreicht werden.

Die Kombioperateur sehen trotz der momentan eher schlechten Aufkommensentwicklung zukünftig ein wachsendes Potential für kontinentalen kombinierten Verkehr zwischen den neuen EU-Staaten bzw. anderen osteuropäischen Staaten und Deutschland. Dies zeigen vermehrte Beteiligungen der Kombioperateur an Unternehmen aus oder Neugründungen von Gesellschaften in diesen Staaten.

Im Transitverkehr durch Deutschland stieg das im unbegleiteten kombinierten Verkehr beförderte Aufkommen erheblich an. So konnte beispielsweise die Hangartner Gruppe ihr Aufkommen zwischen Skandinavien und Italien durch Deutschland deutlich erhöhen.

- Seehafenhinterlandverkehr

Im nationalen Seehafenhinterlandverkehr hat sich im Jahr 2005 die Nachfrage nach Beförderungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr weiter erhöht. Einige Kombiverkehrsgesellschaften konnten bei bestehenden Angeboten die Abfahrtsfrequenz steigern. Daneben wurden mehrere neue Ganzzüge zwischen den Seehäfen und deutschen Binnenterminals gestartet, darunter von / nach Terminals in Ostdeutschland.

Nach Aussage der Transfracht GmbH & Co. KG war im Jahr 2005 erkennbar, dass sich der Radius um die deutschen Seehäfen, ab dem Unternehmen die Nutzung des kombinierten Verkehrs in Betracht ziehen, verkleinert hat. Die Pünktlichkeit der Ganzzüge lag bei den meisten Zügen im nationalen Seehafenhinterlandverkehr bei über 90 %. Die Beförderungsentgelte für Beförderungen im kombinierten Verkehr von und zu den deutschen Seehäfen stehen weiter erheblich unter Druck, da die Reedereien die Kosten für den im Vergleich zur langen und günstigen Seestrecke teuren Vor- und Nachlauf minimieren möchten.

Für das Jahr 2006 rechnen im nationalen Seehafenhinterlandverkehr tätige Kombioperateur mit einem weiteren Aufkommenszuwachs. Kritisch betrachten sie dabei jedoch Engpässe der Schieneninfrastruktur, die sich durch das größere Aufkommen ergeben, z. B. am Umschlagbahnhof Maschen, in Bremen sowie auf der Verbindung zwischen dem Raum Hamburg und Hannover.

Daneben erhöhte sich der Seehafenhinterlandverkehr von deutschen Seehäfen als Folge verstärkter Außenhandelsbeziehungen deutscher Nachbarstaaten mit Staaten in Übersee. Mehrere Kombiverkehrsgesellschaften starteten im Jahr 2005 neue Ganzzüge zwischen Terminals in Italien, Österreich sowie der Schweiz und den deutschen Seehäfen oder weiteten ihre bisherigen Kapazitäten aus. Aufkommenszuwächse waren im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Tschechien und deutschen Seehäfen zu verzeichnen. Das im Verkehr zwischen Polen und deutschen Seehäfen tätige Unternehmen Polzug GmbH konnte im Jahr 2005 sein Sendungsaufkommen um 10 % erhöhen. Positiv wirkten sich hier die Maut in Deutschland, die in Polen erheblich gestiegenen Treibstoffkosten und die auf zwei Stunden reduzierte Wartezeit der Züge an der Grenze aus.

Vom erhöhten deutschen Außenhandel konnte nicht nur der kombinierte Verkehr von und nach den deutschen Seehäfen profitieren. Auch zwischen Deutschland und den ARA-Häfen erhöhte sich das Aufkommen weiter. Einige Kombioperateur starteten im Jahr 2005 neue Verkehre zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen. Daneben wuchs der Transitverkehr durch Deutschland von und nach diesen Häfen weiter an, z. B. durch neue Verkehre zwischen den neuen EU-Staaten und den ARA-Häfen. Insbesondere die Herbstmonate waren durch ein deutliches Aufkommenswachstum geprägt. Ursache hierfür waren zum Teil durch Niedrigwasser bedingte Verlagerungen von der Binnenschifffahrt.

4.4.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)

Im Jahr 2005 wurden mit den Rollenden Landstraßen insgesamt 66.700 Einheiten (Lkw und Sattelaufleger) im Versand und 69.000 Einheiten im Empfang von / nach Deutschland befördert.¹² Ein Vorjahresvergleich erscheint wegen der Einstellung der Rollenden Landstraßen Dresden - Lovosice / CZ und Manching - Brennersee / A nicht sinnvoll.

Einen Sendungsrückgang um 7 % auf 23.500 Sendungen verzeichnete die Kombigesellschaft Hupac Intermodal SA auf ihren Rollenden Landstraßen von Deutschland durch die Schweiz. Als Gründe für die Entwicklung sieht sie die schwierige konjunkturelle Situation im 1. Halbjahr 2005 sowie das niedrige Bahnprofil auf der Gotthardstrecke, das den Transit auf Lkw bis 3,80 Meter Eckhöhe beschränkt. Die neue Generation tiefelegter Waggons waren für die Strecken Freiburg - Lugano und Singen - Milano in Italien und Deutschland noch nicht zugelassen.

Positiv entwickelte sich dagegen die Rollende Landstraße Freiburg - Novara der Ralpin AG, einer Tochtergesellschaft der SBB, der Hupac, der BLS Lötschbergbahn und der italienischen Staatsbahn FS, auf der die Möglichkeit besteht, Lkw mit einer Eckhöhe von vier Metern zu befördern. Hier wurden 80.000 Lkw und somit 20 % mehr als im Vorjahr transportiert, so dass die Rollende Landstraße im Terminal Freiburg an ihre Kapazitätsgrenzen stößt.

Auf der seit Anfang November 2005 bestehenden Rollenden Landstraße auf der Relation Regensburg - Graz / Werndorf hat sich nach Angaben der Ökombi GmbH die anfangs niedrige Auslastung auf 60 - 70 % erhöht. Monatlich werden zwischen 600 und 700 Lkw befördert.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Allgemeine Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2005 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 236,8 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 0,9 Mio. t oder 0,4 % mehr als im Vorjahr. Obwohl verschiedene negative Einflussfaktoren wie temporäre Sperrungen von Schifffahrtswegen und anhaltendes Niedrigwasser im 4. Quartal 2005 die Binnenschifffahrt nachhaltig beeinträchtigten, konnte sie damit nach den Jahren 1995 und 2000 ihre dritthöchste Beförderungsmenge seit der Wiedervereinigung Deutschlands erzielen. Die Transportleistung erhöhte sich im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 % und erreichte einen Wert von rund 64,1 Mrd. tkm.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Binnenschifffahrt im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

¹² Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

Tabelle 08: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2004	2005		2004	2005	
Binnenverkehr	55,2	56,7	+ 2,6	11,3	11,7	+ 3,5
Versand in das Ausland	51,4	53,4	+ 3,9	13,4	13,9	+ 3,7
Empfang aus dem Ausland	105,1	103,2	- 1,8	23,6	23,4	- 1,1
Durchgangsverkehr	24,2	23,6	- 2,5	15,3	15,1	- 1,4
Insgesamt	235,9	236,8	+ 0,4	63,7	64,1	+ 0,7

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

Mit rund 103,2 Mio. t entfiel im Jahr 2005 wieder der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Allerdings verringerte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 1,8 %. Rückgänge zeigten sich im Betrachtungszeitraum auch bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum Jahr 2004 um 1,1 % auf rund 23,4 Mrd. tkm ab.

Dank der starken Exportwirtschaft konnte der grenzüberschreitende Versand im Jahr 2005 gegenüber dem Vorjahr zulegen. Mit einer Beförderungsmenge von rund 53,4 Mio. t wurden 3,9 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im Jahr 2004. Ein Zuwachs war im Berichtszeitraum auch bei der Transportleistung zu verzeichnen; sie stieg um 3,7 % auf rund 13,9 Mrd. tkm.

Nach dem Jahr 2004 konnte im Jahr 2005 erneut ein Aufkommenswachstum im Binnenverkehr im Vergleich zum entsprechenden Vorjahr nachgewiesen werden. Die seit Mitte der neunziger Jahre zu beobachtende rückläufige Entwicklung im Binnenverkehr scheint damit vorerst gestoppt. Nach 55,2 Mio. t im Jahr 2004 wurden im Jahr 2005 rund 56,7 Mio. t Güter zwischen deutschen Häfen transportiert. Die Transportleistung erhöhte sich im Berichtszeitraum um 3,5 % auf rund 11,7 Mrd. tkm.

Der Durchgangsverkehr über deutsche Wasserstraßen nahm im Jahr 2005 um rund 0,6 Mio. t auf knapp 23,6 Mio. t ab. Mit rund 15,1 Mrd. tkm lag die Transportleistung im Jahr 2005 um 1,4 % unter dem Ergebnis des Vorjahres.

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes transportierten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im Jahr 2005 mit rund 81,0 Mio. t knapp 0,7 Mio. t oder 0,8 % weniger Güter als im Vorjahr. Der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland lag damit im Berichtszeitraum bei rund 34,2 %. Im Jahr 2004 hatte der Anteil der deutschen Schiffe am Gütertransport noch 34,6 % betragen. Bezogen auf die Beförderungsleistung erreichte die deutsche Flotte im Jahr 2005 mit rund 21,2 Mrd. tkm einen Anteil von 33,1 % - nach 33,5 % im Vorjahr. Damit setzten sich die Anteilsverluste der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe auch im Jahr 2005 weiter fort.

Betroffen von den Auswirkungen des Niedrigwassers waren die deutschen Binnenhäfen, in denen im Jahr 2005 rund 271,2 Mio. t Güter umgeschlagen wurden. Insbesondere einige Häfen am Ober- und Mittelrhein hatten infolge der Beeinträchtigungen Umschlagsverluste im Vergleich zum Vorjahr hinzunehmen. Dennoch wuchs der Güterumschlag der deutschen Binnenhäfen im Vergleich zum Vorjahr insgesamt noch um rund 3,8 Mio. t bzw. 1,4 %. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung in den 15 umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen im Jahr 2005:

Tabelle 09: Güterumschlag ausgewählter deutscher Häfen in der Binnenschifffahrt
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004

Hafen	2004	2005	Veränderung	
	in 1.000 t	in 1.000 t	in 1.000 t	in %
Duisburg	48.945,5	49.242,4	+ 296,9	+ 0,6
Köln	14.709,9	14.975,8	+ 265,9	+ 1,8
Hamburg	8.986,8	11.177,4	+ 2.190,6	+ 24,4
Neuss / Düsseldorf	8.031,4	8.518,9	+ 487,5	+ 6,1
Mannheim	7.682,5	8.107,1	+ 424,6	+ 5,5
Ludwigshafen	7.302,0	7.220,7	- 81,3	- 1,1
Karlsruhe	6.698,1	6.513,6	- 184,5	- 2,8
Heilbronn	4.254,7	4.394,1	+ 139,5	+ 3,3
Bremen	4.682,4	4.298,9	- 383,5	- 8,2
Gelsenkirchen	3.711,1	3.556,5	- 154,6	- 4,2
Regensburg	3.461,7	3.470,3	+ 8,6	+ 0,2
Marl	3.284,1	3.442,3	+ 158,2	+ 4,8
Krefeld-Uerdingen	3.291,5	3.380,3	+ 88,8	+ 2,7
Kehl	3.546,0	3.337,3	- 208,8	- 5,9
Wesseling	2.969,6	3.178,8	+ 209,2	+ 7,0
<i>Sonstige</i>	<i>135.817,0</i>	<i>136.345,0</i>	<i>+ 528,0</i>	<i>+ 0,4</i>
Insgesamt	267.374,3	271.159,4	+ 3.785,2	+ 1,4

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

Hervorzuheben ist das deutliche Umschlagswachstum des Binnenhafens Hamburg, der u. a. im Zusammenhang mit dem anhaltenden Containerboom stehen dürfte. Auf die wachsenden Containerumschlagszahlen in Hamburg, Bremerhaven und den ARA-Häfen reagieren zahlreiche Binnenhäfen im Hinterland mit dem Ausbau ihrer Kapazitäten und Infrastruktur.

5.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Im Jahr 2005 standen Aufkommenszuwächsen in den Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, „Eisen, Stahl und NE-Metalle“, „Chemische Erzeugnisse“ sowie „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ zum Teil deutliche Aufkommensrückgänge in den übrigen Güterabteilungen gegenüber:

Tabelle 10: Per Binnenschiff beförderte Gütermengen nach Güterabteilungen
Veränderungen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %
	2004	2005	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	8,8	11,2	+ 26,9
Andere Nahrungs- und Futtermittel	15,9	15,8	- 0,7
Feste mineralische Brennstoffe	34,1	33,7	- 1,2
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	38,6	38,8	+ 0,5
Erze und Metallabfälle	38,2	35,8	- 6,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	13,0	13,2	+ 2,0
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	45,4	44,2	- 2,7
Düngemittel	6,4	6,1	- 4,9
Chemische Erzeugnisse	19,1	20,0	+ 4,5
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)	16,3	17,9	+ 9,6
Insgesamt	235,9	236,8	+ 0,4

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

Bei der Betrachtung der einzelnen Güterabteilungen gilt es zu berücksichtigen, dass die ausgewiesenen Ergebnisse stark unter dem Einfluss des Niedrigwassers im 4. Quartal 2005 stehen. Eine Interpretation der Ergebnisse erscheint daher nur bedingt sinnvoll.

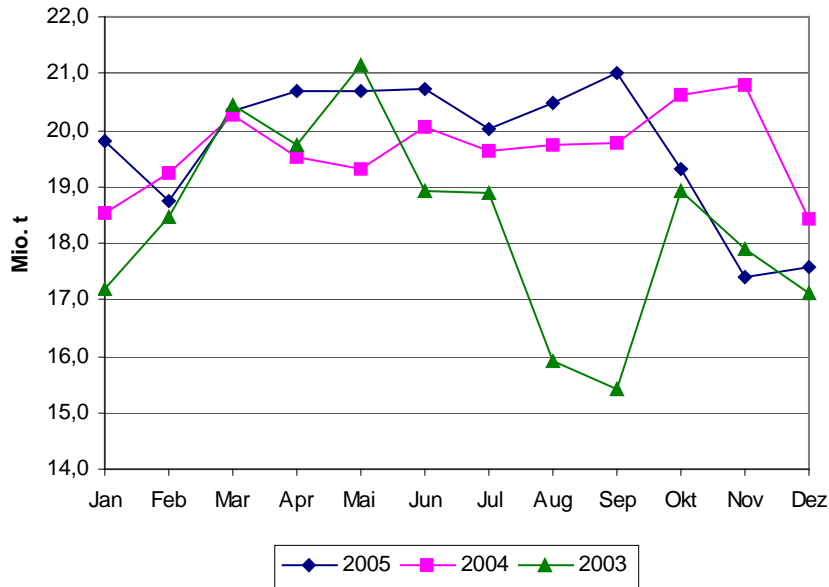
Mit einem Zuwachs in Höhe von knapp 2,4 Mio. t bzw. 26,9 % konnte die Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr sowohl mengenmäßig als auch prozentual am stärksten zulegen. Dieses dürfte u. a. auf die hohen Ernteerträge des Jahres 2004 zurückzuführen sein. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes wurden Erntemengen, die im Vorjahr eingelagert worden waren, insbesondere im 2. Quartal 2005 abbefördert. Das fortgesetzte Wachstum der Güterabteilung „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ war im Wesentlichen dem anhaltenden Boom in der Containerschifffahrt geschuldet.

Vor dem Hintergrund einer hohen internationalen Nachfrage nach Mineralölerzeugnissen und stark ausgelasteter Raffineriekapazitäten verzeichnete die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ trotz des Niedrigwassers im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr noch einen Aufkommenszuwachs um 0,5 % auf 38,8 Mio. t. Im Inland wurden private Lagerbestände angesichts relativ hoher Heizölpreise nur bedingt aufgefüllt. Insgesamt lagen die Lagerbestände während des gesamten Jahres 2005 unter dem langjährigen Mittel.

5.3 Lage der Binnenschifffahrt

Das folgende Schaubild stellt die monatliche Aufkommensentwicklung in der Binnenschifffahrt im Jahr 2005 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahren graphisch dar:

Schaubild 08: Monatlich beförderte Gütermengen in der Binnenschifffahrt in den Jahren 2003 bis 2005



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

Nach vergleichsweise gutem Jahresbeginn entwickelte sich das Beförderungsaufkommen im weiteren Verlauf des 1. Quartals 2005 nahezu parallel zu den Jahren 2003 und 2004. Im zweiten und dritten Quartal bewegte sich das Güteraufkommen dann auf relativ konstantem Niveau und lag insgesamt deutlich über den Werten der entsprechenden Vorjahresquartale. Mit Beginn des 4. Quartals 2005 begann die Niedrigwasserphase, die bis ins Jahr 2006 hinein andauerte. Zwar hatte diese Periode einen geringeren Einfluss auf das Güteraufkommen als die Niedrigwasserphase im Jahr 2003. Allerdings verhinderte sie ein deutlich höheres Jahresergebnis der Binnenschifffahrt. Anzeichen, wonach die insgesamt noch positive Aufkommensentwicklung im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr auch der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut in Deutschland geschuldet ist, gibt es bislang kaum.

Nach dem Niedrigwasser im Jahr 2003 wurde die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr bereits zum zweiten Mal innerhalb der letzten drei Jahre nachhaltig beeinträchtigt. Die Auftraggeber der Binnenschifffahrt betrachten die aktuellen Entwicklungen nicht ohne Sorge. Neben allgemein steigenden Gasölpreisen sehen sie sich in Zeiten von Niedrigwasser regelmäßig mit Frachttentgelten konfrontiert, die deutlich über jenen liegen, die bei normalen Wasserständen zu zahlen sind. So verschiebt sich die Verhandlungsmacht zu Zeiten von Niedrigwasser regelmäßig von den Nachfragern zu den Anbietern von Beförderungslösungen. Während Verlagerer bzw. Befrachter zu Zeiten normaler Wasserstände bei der Vergabe ihrer Beförderungsaufträge oftmals unter mehreren Partikulieren auswählen und entsprechenden Druck auf die Preise ausüben können, kehrt sich diese Verhandlungsmacht zu Zeiten niedriger Wasserstände regelmäßig um. Dies spiegelt sich in entsprechenden Frachtensteigerungen wider. Binnenschifffahrtsunternehmen, die in

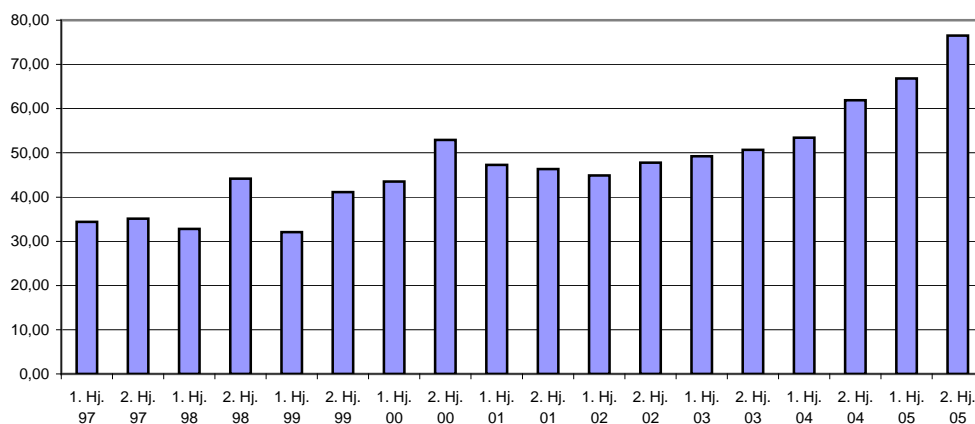
Niedrigwasserphasen ihre Frachten frei aushandeln können, verdienen daher in diesen Perioden vergleichsweise gut. Dies war im Jahr 2005 erneut zu beobachten. Auf der anderen Seite werden die Betriebsergebnisse von Unternehmen, die zu diesen Zeiten Beförderungskapazitäten auf dem freien Markt einkaufen müssen, entsprechend belastet.

Problematisch aus Sicht der Auftraggeber ist ferner, dass die nominalen Transportkapazitäten der Binnenschiffe bei Niedrigwasser aufgrund geringerer Abladetiefen nur zu einem Teil nutzbar sind. Dieses führt nicht nur - wie beschrieben - zu höheren Frachtraten, sondern auch dazu, dass unter Umständen gewünschte Sendungsgrößen nicht mehr wie ursprünglich geplant mit einer einzigen Schiffsladung befördert werden können. In Gesprächen mit dem Bundesamt wird von Verlader- / Empfängerseite immer wieder darauf hingewiesen, dass sie angesichts eng verzahnter Produktionsprozesse auf eine zuverlässige Belieferung mit Waren angewiesen sind. Aufgrund der beschriebenen Problematik werden nach Erkenntnissen des Bundesamtes von Unternehmen, die schon heute mit dem Binnenschiff große Mengen an Massengütern befördern lassen bzw. beziehen, Alternativen geprüft. Um auch zukünftig ihre Versorgung mit den benötigten Rohstoffen zu sichern, werden Verlagerungen auf andere Verkehrsträger oder die Erschließung neuer Bezugsquellen in Verbindung mit alternativen Transportketten geprüft.

5.3.1 Kostenentwicklung

Vor dem Hintergrund steigender Rohölpreise setzte sich der Anstieg der durchschnittlichen Gasölpreise im Jahr 2005 weiter fort. Damit nimmt der Anteil der Treibstoffkosten an den gesamten Beförderungskosten weiter zu. Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor für die Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. In den Niederlanden kann Gasöl nach wie vor günstiger bezogen werden, was die im Rheingebiet tätigen Binnenschifffahrtsunternehmen entsprechend nutzen.

Schaubild 09: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich des Zeitraums von 1997 bis 2005



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

5.3.2 Trockengüterschifffahrt

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes herrschte im Rhein- und Donaugebiet im vergangenen Jahr insgesamt eine gute Beschäftigungslage. Entsprechend zufrieden äußerte sich ein Großteil der Binnenschifffahrtsunternehmen über das Jahr 2005. In vielen Fällen konnten die gestiegenen Gasölkosten durch die verhandelten Zuschläge - zumindest anteilig - kompensiert werden. Mit Einsetzen des Niedrigwassers zu Beginn des 4. Quartals 2005 zogen die Frachtraten infolge der Angebotsverknappung an Schiffsraum deutlich an. Gleichzeitig wurden im Rahmen von Kontrakten Kleinwasserzuschläge gezahlt. Um ihre Versorgung mit Importkohle angesichts der Schiffsraumknappheit weiterhin sicherzustellen, haben Betreiber von Kohlekraftwerken ab November 2005 trotz bestehender Lieferverträge freiwillige Zuschläge zu den vertraglich vereinbarten Entgelten gezahlt. Die großen Verladebetriebe gehen zur Wahrung der Versorgungssicherheit zunehmend dazu über, Verträge mit längeren Laufzeiten auszustatten.

Neben höheren Frachtraten profitieren Partikuliere, die nicht in festen Vertragsverhältnissen eingebunden sind, zu Zeiten von Niedrigwasser im Allgemeinen auch von schnelleren Umläufen. Diese sind möglich, weil sich während des Niedrigwassers die Lade- und Löschzeiten aufgrund geringerer Ladungsmengen regelmäßig verkürzen. Ferner sinkt der Verbrauch an Gasöl pro Fahrt. Vor diesem Hintergrund dürfte sich die Ertragslage bei einer Vielzahl von Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt verbessert haben. Die finanziellen Ergebnisse von Befrachtern, die zu Zeiten des Niedrigwassers Beförderungskapazitäten auf dem Markt zukaufen mussten, um ihre Verträge erfüllen zu können, wurden hingegen belastet.

Trotz der langen Niedrigwasserphase hat sich das Wachstum im Segment der Containerverkehre im Jahr 2005 weiter fortgesetzt: 2,11 Mio. TEU wurden im Berichtszeitraum auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um rund 8,5 %. Per Container wurde eine Gütermenge von 14,7 Mio. t befördert; das waren knapp 1,2 Mio. t mehr als im Jahr 2004. Die unter deutscher Flagge fahrenden Binnenschiffe profitierten jedoch nur bedingt vom Wachstum der Containerverkehre. Bezogen auf die beförderten TEU erzielten sie im Jahr 2005 lediglich einen Marktanteil in Höhe von 17,1 %.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes mussten Terminalbetreiber während des Niedrigwassers für die Auftragsabwicklung zusätzliche Schiffe chartern, was zu entsprechenden Mehrkosten führte. In Gesprächen mit dem Bundesamt machten Unternehmen deutlich, dass die Partikuliere in der Containerschifffahrt höhere Entgelte erzielen konnten als in anderen Segmenten der Trockengüterschifffahrt. Dies trug mit dazu bei, dass der Schiffsraum in jenen Segmenten der Trockengüterschifffahrt, in denen diese Schiffe vorher eingesetzt wurden, zusätzlich verknappert wurde. Zur Erfüllung ihrer Lieferverpflichtungen griffen Auftraggeber der Containerschifffahrt zusätzlich auf den Straßen- und den Schienengüterverkehr zurück.

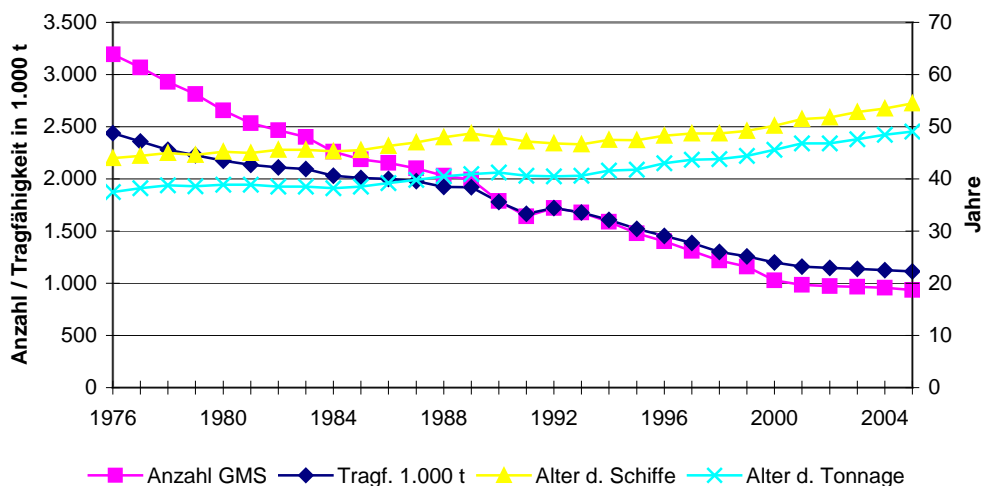
Weniger positiv als für zahlreiche Binnenschifffahrtsunternehmen im Rheinstromgebiet stellte sich die finanzielle Lage im Jahr 2005 für eine Vielzahl von Partikulieren dar, die im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder sowie im Elbegebiet beheimatet sind. Sie sehen sich einem zunehmenden Wettbewerbs- und Preisdruck durch Binnenschifffahrtsunternehmen aus Polen und der Tschechischen Republik ausgesetzt, die ihre Beförderungska-

kapazitäten in zunehmendem Maße im deutschen Binnenverkehr einsetzen.¹³ Das zusätzliche Angebot an Beförderungskapazitäten zwischen Rhein und Oder hat nach Erkenntnissen des Bundesamtes die Verhandlungsposition der Befrachter bzw. der Verloader gegenüber den Binnenschiffahrtsunternehmen gestärkt. Diese wird genutzt, um auf den entsprechenden Märkten Druck auf die Preise auszuüben. Zunehmend werden deutsche Partikuliere durch polnische Unternehmen aus dem Segment der Baustoffbeförderungen verdrängt.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes veräußern deutsche Unternehmen ihre gebrauchten Schiffe mangels inländischer Nachfrage regelmäßig an Unternehmen in Mittel- und Osteuropa, bevorzugt in Polen und Tschechien. Auf diese Weise tragen sie dazu bei, dass die mittel- und osteuropäischen Wettbewerber ihre Flotten modernisieren und damit letztlich wettbewerbsfähiger machen können.

Der Kapazitätsabbau in der deutschen Trockengüterschiffahrt hat sich im Jahr 2005 weiter fortgesetzt. Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest reduzierte sich der Bestand an Gütermotorschiffen im Jahr 2005 insgesamt um 19 auf 937 Einheiten. Dabei standen 28 Abgängen lediglich 9 Zugänge, darunter 2 Neubauten, gegenüber.

Schaubild 10: Entwicklung der deutschen Binnenflotte - Gütermotorschiffe im Zeitraum von 1976 bis 2005



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

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 Trockengüterschiffahrt. Es bleibt abzuwarten, ob die Änderung des § 6b EStG zu der von zahlreichen Marktteilnehmern angekündigten Modernisierung der deutschen Binnenflotte führen wird.

5.3.3 Tankgüterschiffahrt

Nachdem in der Tankgüterschiffahrt zu Beginn des Jahres 2005 noch eine relativ gute Beschäftigungslage vorherrschte und zufriedenstellende Frachtraten erzielt werden konnten, kam es im weiteren Jahresverlauf zu-

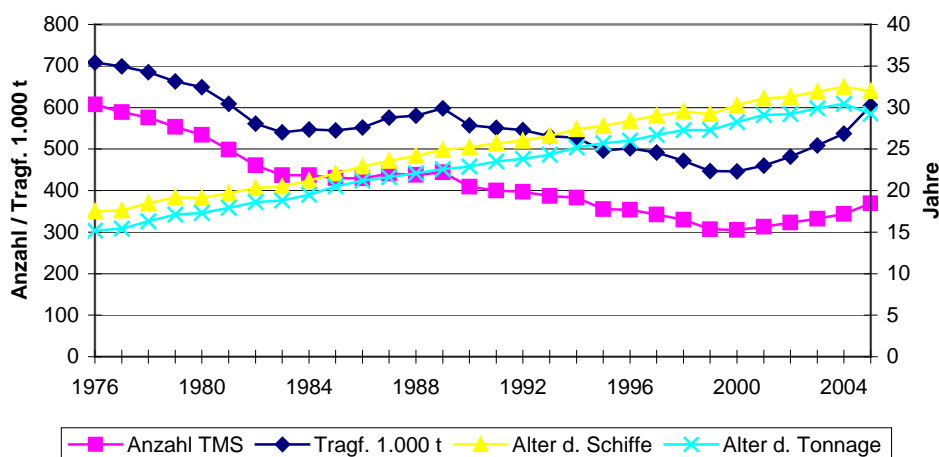
¹³ Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen, Köln 2006.

nächst zu einer schlechteren Beschäftigungslage mit geringerem Frachtniveau. Erst mit Beginn des Niedrigwassers im letzten Quartal trat eine Belebung der Nachfrage nach Beförderungsleistungen ein. Das Frachtniveau stieg daraufhin deutlich an. Die Monate mit den höchsten Tagesfrachten des Jahres waren der November und der Dezember 2005. Vor diesem Hintergrund dürfte sich die Ertragslage bei einer Vielzahl von Partikulieren trotz der gestiegenen Gasölkosten im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr verbessert haben.

Trotz der zuletzt positiven Entwicklung stehen die Frachten in der Tankgüterschifffahrt nach Erkenntnissen des Bundesamtes zunehmend unter Druck. Dieses dürfte insbesondere auf den Anstieg der Beförderungskapazitäten in der Tank- und Gasschifffahrt in den vergangenen Jahren zurückzuführen sein, dem bislang keine entsprechenden Nachfragezuwächse gegenüberstanden. Dies bekommen die Unternehmen gerade zu Zeiten guter Wasserführung der Flüsse zu spüren, in denen die Schiffe voll ausgelastet werden können. Im vergangenen Jahr dürfte das Niedrigwasser im letzten Quartal dafür verantwortlich gezeichnet haben, dass die Frachten nicht weiter unter Druck gerieten.

Ungeachtet der jüngeren Entwicklungen in der Tankgüterschifffahrt investierten die Unternehmen auch im Jahr 2005 in neue Tankschiffe. Mit 369 Einheiten fuhren am Ende des Berichtsjahres 25 Tankmotorschiffe mehr unter deutscher Flagge als noch zu Beginn des Jahres 2004. Dabei wurden neun Neubauten in Dienst gestellt. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes werden mittlerweile alle neuen Tankschiffe als Doppelhüllenschiffe konzipiert. Die folgende Abbildung spiegelt die Entwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte wider:

Schaubild 11: Entwicklung der deutschen Binnenflotte - Tankmotorschiffe im Zeitraum von 1976 bis 2005



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

Allgemein erkennbar ist der Trend, immer größere Schiffe auf den Markt zu bringen. Dies ist jedoch zu Zeiten des Niedrigwassers nicht unproblematisch. So weisen beispielsweise Doppelhüllenschiffe konstruktionsbedingt ein geringeres Ladevolumen sowie ein höheres Gewicht und damit einen höheren Tiefgang auf als vergleichbare Einhüllenschiffe. Während Niedrigwasserphasen tragen daher vor allem auch kleinere Schiffe dazu bei, die Versorgungssicherheit zu gewährleisten.

© Bundesamt für Güterverkehr, Köln 2006
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: Mai 2006