



Bundesaamt
für Güterverkehr

>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2010

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	5
2.1	Allgemeine Vorbemerkung	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung des Modal Split	9
3	Straßengüterverkehr	10
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	10
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	10
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	12
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	14
3.1.4	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)	15
3.1.5	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	16
3.1.6	Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten	16
3.1.7	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	17
3.1.8	Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge	19
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	20
3.2.1	Beförderungsentgelte	20
3.2.2	Kosten	22
3.2.3	Ertragslage	24
3.2.4	Investitionen	24
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	26
4	Eisenbahngüterverkehr	27
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	27
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	30
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	33
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	33
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)	36
5	Binnenschiffsgüterverkehr	36
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	36
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	40
5.2.1	Kostenentwicklung	40
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	41
5.2.3	Tankschifffahrt	43
5.2.4	Weitere Marktentwicklungen	45
5.3	Kombinierter Verkehr Straße - Binnenschiff	46

1 Zusammenfassung / Summary

Im Zuge der konjunkturellen Erholung hat sich die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Jahr 2010 insgesamt belebt. Nach zweistelligen prozentualen Mengen- und Leistungsrückgängen im Jahr 2009 erhöhte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2010 um 1,1 %, die Verkehrsleistung um 5,8 % (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Während die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße im Vergleichszeitraum überproportionale Mengen- und Leistungssteigerungen verbuchten und ihre Anteile am Modal Split erhöhten, konnte der Straßengüterverkehr nur bedingt am Aufschwung partizipieren und verzeichnete entsprechende Anteilsverluste. Trotz der hohen Zuwachsraten blieben sowohl die Eisenbahnen als auch die Binnenschifffahrt hinter ihren Mengen- und Leistungswerten aus den Vorkrisenjahren zurück. Für das laufende Jahr deuten die vorliegenden verkehrswirtschaftlichen Indikatoren auf eine Fortsetzung des Aufholprozesses auf dem Güterverkehrsmarkt hin.

Aufholprozesse auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt

Die Entwicklung im Straßengüterverkehr verlief im Jahr 2010 zweigeteilt: Während der gewerbliche Verkehr im Vergleich zum Jahr 2009 hohe Zuwächse erzielte, weist die amtliche Statistik für den Werkverkehr außergewöhnlich deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge aus. Letzteres führte zu einer insgesamt negativen Ausweisung der Beförderungsmengen im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2010. Die Verkehrsleistung erhöhte sich moderat. Trotz des deutlichen Anstiegs des internationalen Warenhandels waren die grenzüberschreitenden Verkehre deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleichszeitraum rückläufig. Sie entwickelten sich schlechter als der Binnenverkehr. An den Aufkommenssteigerungen im internationalen Verkehr partizipierten vor allem gebietsfremde Fahrzeuge. Deren mautpflichtige Fahrleistungen stiegen im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 9,8 % an; die deutschen Fahrzeuge verzeichneten einen Zuwachs von 3,6 %. Weiter zugenommen haben im Jahr 2010 die mautpflichtigen Fahrleistungen mit umweltfreundlicheren Euro 5-Lkw. Mit einem Anteil von über 57 % erbrachten sie erstmals über die Hälfte der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland.

Straßengüterverkehr

Die Umsätze im gewerblichen Straßengüterverkehr sind im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr spürbar gestiegen. Zurückzuführen war dies im Wesentlichen auf die verbesserte Auftrags- und Beschäftigungslage. Nachdem zu Beginn des Jahres 2010 häufig noch preisliche Zugeständnisse gemacht wurden, konnte im weiteren Jahresverlauf angesichts zunehmender Verkehrsnachfrage, in Teilen vorherrschender Kapazitätsengpässe sowie steigender Energiepreise zwar eine zunehmende Anzahl von Transportunternehmen beim Abschluss neuer Verträge höhere Preise gegenüber ihren Auftraggebern durchsetzen. Bezogen auf das Gesamtjahr stellte sich die Preisentwicklung jedoch äußerst moderat dar. Vergleichsweise positiver als die Vertragsfrachten entwickelten sich die Spot-

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen verbessert

marktpreise. Die hohen Ausschreibungsaktivitäten der verladenden Wirtschaft und großer Spediteure hielten im Jahr 2010 an. Mit den Umsatzsteigerungen ging mehrheitlich eine Verbesserung der Ertragslage der Güterkraftverkehrsunternehmen einher. Ein Indikator hierfür ist die im Jahr 2010 insgesamt rückläufige Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen. Wiederholt vor Herausforderungen stellt das Gewerbe der neuerliche Anstieg der Mineralölpreise. Dies gilt insbesondere für Güterkraftverkehrsunternehmen, die keine Dieselpreisgleitklauseln abgeschlossen und Schwierigkeiten haben, ihre höheren Energiekosten auf die Entgelte umzulegen. Die insgesamt positive Grundstimmung wird hierdurch in Teilen des Gewerbes gedämpft.

Der Schienengüterverkehr konnte aufgrund der deutlichen Erholung der Verkehrsnachfrage aus dem Montanbereich sowie im Bereich des kombinierten Verkehrs im Jahr 2010 einen beträchtlichen Teil der Mengen- und Leistungsverluste des Vorjahres wieder aufholen. Anbieter von kombinierten Verkehren reagierten auf das Aufkommenswachstum mit einer Erhöhung ihrer im Jahr 2009 konjunkturell bedingt reduzierten Abfahrtsfrequenzen. Aufgrund des unerwartet deutlichen Nachfrageanstiegs sowie von Sonderfaktoren zeigten sich beim rollenden Material und Personal im Jahr 2010 fallweise Angebotsengpässe. Angesichts hoher Verkehrszuwächse auf allen Hauptverkehrsverbindungen berichtete die Mehrzahl der bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2010 von einer spürbar verbesserten Auftrags- und Beschäftigungslage. In Verbindung mit leichten Entgeltsteigerungen, die jedoch im Wesentlichen an die Kostenentwicklung angelehnt waren, und einer besseren Kapazitätsauslastung führte dies insgesamt zu einer leicht verbesserten Ertragslage der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Unterdessen setzten sich die Konzentrationsprozesse auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt im Jahr 2010 weiter fort.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt erzielte im Jahr 2010 – wie die Schiene – zweistellige prozentuale Mengen- und Leistungszuwächse im Vergleich zum Vorjahr. Sie partizipierte insbesondere an der deutlichen Wiederbelebung der Nachfrage im Stahl- und Energiebereich, der Chemiekonjunktur sowie dem Anstieg der Containerbeförderungen im Seehafen-Hinterlandverkehr. Überproportionale Umschlagszuwächse waren im Jahr 2010 u. a. im Rheingebiet zu verzeichnen. In einem äußerst wettbewerbsintensiven Marktumfeld bauten ausländische Binnenschifffahrtsunternehmen, insbesondere aus den Niederlanden, ihre Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen dabei weiter aus. Angesichts anhaltender und im Bereich der Tankschifffahrt tendenziell steigender Laderaumüberkapazitäten bewegten sich die Frachtraten sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt, die lediglich ein moderates Wachstum verzeichnete, im Jahr 2010 auf vergleichsweise niedrigem Niveau. In beiden Marktsegmenten wurde die Umsatz- und Ertragsentwicklung der Reedereien, Befrachter und insbesondere der Partikulierunternehmen im Jahr 2010 durch die herrschende Marktlage wesentlich belastet. Dies spiegelte sich in einer leichten Zunahme der Insolvenzen und vermehrten Liquiditätsproblemen von Unternehmen wider.

Binnenschifffahrt

Summary

On the whole, in the course of the economic recovery, demand in the German freight transport market was revitalized in 2010. After double-figure percentage drops in both transportation volume and freight performance in 2009, the quantity of goods transported by road, rail and inland waterway freight transport increased by 1.1 %, and the volume of freight in terms of tons-km (tkm) increased by 5.8 % (excluding road freight transport by foreign vehicles in Germany), in 2010. Whilst railways and waterways posted disproportionately large increases in both quantity transported and freight performance, increasing their shares of the modal split in the reference period, road freight transport enjoyed only a limited recovery and thus lost part of its share. Despite their high growth rates, neither the railways nor inland navigation attained the figures for quantity or freight performance that they achieved in the pre-crisis years. For the current year, the existing economic indicators for transport point to a continuation of the recovery process in the freight transport market.

Recovery processes
in the German freight
transport market

Road freight transport developed in two distinct ways in 2010. Whilst commercial transport achieved considerable growth compared with 2009, the official statistics for own-account transport show unusually significant drops in both quantity and freight performance. The latter led to a negative overall result for the quantity transported by road freight transport in German trucks in 2010. There was a modest increase in freight performance. Despite the significant increase in international freight commerce, there was a decrease in cross-border traffic involving German trucks in the reference period, which did not progress as well as domestic traffic. The increased volume of international traffic primarily involved foreign vehicles. Their toll traffic increased in 2010 by 9.8% compared with the previous year; German vehicles achieved an increase of 3.6%. Toll traffic involving eco-friendlier Euro 5 trucks increased further in 2010. With a share of more than 57 %, they represented more than half of all toll traffic in Germany for the first time.

Road freight transport

Turnover for commercial road freight transport increased noticeably in 2010 compared with the previous year. This was primarily attributable to an increased level of orders and an improved employment situation. Whilst price concessions were still frequently being made at the beginning of 2010, because of increased transport demand, and partly because of prevalent capacity shortages and increasing energy prices, an increasing number of transport companies could charge their customers higher prices for new contracts in the course of the year. In terms of the year as whole, however, the increase in prices was extremely modest. By comparison with freighting contract prices, spot market prices increased more positively. The intensive invitation-to-tender activity of the loading industry and the large hauliers continued in 2010. Increased turnover went hand in hand with improved revenues for the majority of freight hauliers. One indicator for this

Improved economic
framework conditions

is the overall reduction in the number of company insolvencies in 2010. The recent increase in oil prices represents a recurrent challenge for the industry. This applies particularly to freight hauliers which have not agreed any diesel price indexation clauses and find it difficult to allocate their increased energy costs to their fees. Thus the generally positive mood in the industry is dampened in some quarters.

Thanks to the significant recovery in transport demand from the coal and steel industries and in combined transport, rail freight transport in 2010 was able to recover a considerable proportion of the quantity and freight performance lost in the previous year. Combined transport providers reacted to the increased volume by increasing the frequency of their departures, which had been reduced in 2009 on account of the economic situation. Because of the unexpectedly significant increase in demand, as well as other factors, there were occasionally shortages of rolling stock and personnel in 2010. Thanks to major increases in traffic on all the main transport connections, the majority of both federally-owned and non-federally-owned rail transport companies reported a noticeably increased level of orders and a noticeably improved employment situation in 2010. On the whole, in conjunction with minor fee increases (though these were largely attributable to increased costs) and better use of capacity, this led to slightly improved revenues for rail transport companies. Meanwhile, the concentration processes in the European rail freight transport market continued in 2010.

Rail freight
transport

Inland waterway shipping – like rail freight transport – achieved double-figure percentage increases in both quantity and freight performance in 2010 compared with the previous year. It benefited particularly from the significant revival of demand in the steel and energy markets, the major revival of the chemical industry, and the increased rate of container transport to and from seaports. Disproportionately high increases in transloading activity were recorded in 2010 in the Rhine district, among other places. In an extremely competitive market environment, foreign inland waterway shipping companies, particularly those from the Netherlands, further increased their market shares on the German waterways. Thanks to continuing cargo overcapacity, which actually showed an upward trend for tankers, freight rates for both dry goods shipping and tanker shipping, which registered only modest growth, remained at a comparatively low level in 2010. In both market segments, turnover and revenues for shipping companies, freighters and especially small owner-operators were significantly held back by the prevailing market situation in 2010. This was reflected in a slightly increased number of insolvencies and increased liquidity problems for companies.

Inland waterway
shipping

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Allgemeine Vorbemerkung

Die Ausweisung der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung im vorliegenden Bericht erfolgt auf Grundlage der amtlichen Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes (Straßengüterverkehr) und des Statistischen Bundesamtes (Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr). Die Daten zur Güterkraftverkehrsstatistik werden in Form einer geschichteten Stichprobenerhebung auf Basis der im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes eingetragenen Lastkraftwagen (Lkw) mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugfahrzeuge ermittelt. Bei den Statistiken zum Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr handelt es sich praktisch um Vollerhebungen. Bei der Erarbeitung des vorliegenden Berichts traten deutliche Diskrepanzen zwischen den Ausweisungen in der amtlichen Güterkraftverkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes auf der einen Seite und wirtschaftlichen Indikatoren sowie Erkenntnissen aus der Marktbeobachtung des Bundesamtes für Güterverkehr auf der anderen Seite zu Tage. Beispielsweise weist die amtliche Güterkraftverkehrsstatistik trotz der gesamtwirtschaftlichen Erholung und positiver Aussagen des Gewerbes für den Werkverkehr im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 einen Mengenrückgang von 24,5 % und einen Leistungsrückgang von 20,4 % auf. Die in der amtlichen Statistik für das Jahr 2010 sowohl im gewerblichen Straßengüterverkehr als auch im Werkverkehr ausgewiesenen Mengen- und Leistungsrückgänge bei chemischen Erzeugnisse lassen sich in ihrer Deutlichkeit auf Grundlage der vorhandenen Informationen seitens des Bundesamtes ebenfalls nicht erklären. Sie liefen der allgemeinen Branchenkonjunktur und der Entwicklung bei den übrigen Verkehrsträgern entgegen. Die genauen Gründe für die skizzierten Diskrepanzen konnten bis dato nicht aufgelöst werden. Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden statistischen Ausweisungen für den Gesamt- und den Straßengüterverkehr im Jahr 2010 nach Einschätzung des Bundesamtes mit einer gewissen Vorsicht zu interpretieren, mithin die weiteren Mengen- und Leistungsentwicklungen aufmerksam zu beobachten.

Amtliche Statistik

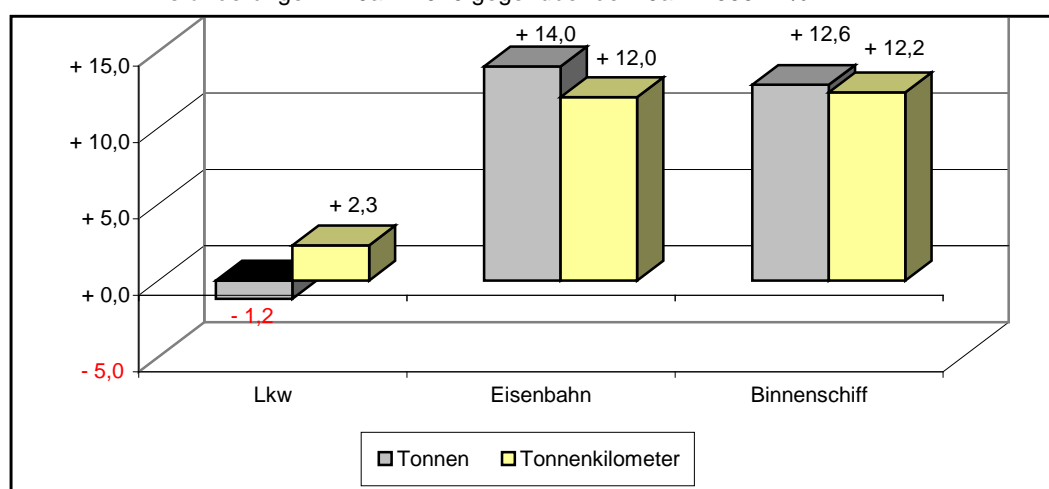
2.2 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Die deutsche Wirtschaft hat sich im vergangenen Jahr nach der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise deutlich erholt. Höhere Exporte, Investitionen und Konsumausgaben führten dazu, dass das Bruttoinlandsprodukt nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2010 preisbereinigt um insgesamt 3,6 % stieg. Damit verzeichnete die deutsche Wirtschaft die höchste jährliche Wachstumsrate seit der Wiedervereinigung. Das Vorkrisenniveau der gesamtwirtschaftlichen Leistung wurde allerdings noch nicht wieder erreicht. So ist zu berücksichtigen, dass die Wachstumsrate von einem vergleichsweise niedrigen Niveau ausging, nachdem das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2009 um 4,7 % gesunken war. Getragen wurde der Aufschwung primär vom Außenhandel. Preisbereinigt

Kräftiger Anstieg des BIP

wuchsen die Exporte im Jahr 2010 um 14,2 % im Vergleich zum Vorjahr, die Importe um 13,0 %. Maßgeblich hierfür war vor allem der Anstieg des Warenhandels. Wachstumsimpulse kamen ferner aus dem Inland. So wurden im Jahr 2010 deutlich mehr Ausrüstungsinvestitionen getätigt als im Jahr 2009. Ebenfalls spürbar zugenommen haben die staatlichen und privaten Konsumausgaben. Der konjunkturelle Aufschwung hat sich im ersten Quartal 2011 fortgesetzt, so dass das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland bereits wieder das Vorkrisenniveau erreichte. Insgesamt rechnen die an der Gemeinschaftsdiagnose beteiligten wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute in Deutschland für 2011 mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts um 2,8 %.¹

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 in %



Uneinheitliche Erholung in der Verkehrswirtschaft

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung hat sich die Güterverkehrsnachfrage auf dem deutschen Markt im Jahresverlauf insgesamt belebt. Allerdings entwickelten sich die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung bei den einzelnen Verkehrsträgern im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 sehr unterschiedlich (siehe Schaubild 1). Insgesamt nahmen die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr transportierten Gütermengen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 um 1,1 % auf 3,3 Mrd. t zu; die erbrachte Transportleistung stieg um 5,8 % auf 451,5 Mrd. tkm. Während die Verkehrsleistungen damit bereits wieder ein deutliches Wachstum verzeichneten, fielen die Mengenzuwächse aufgrund der außergewöhnlichen Entwicklung im Straßengüterverkehr vergleichsweise moderat aus.

¹ Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Brüderle zum Frühjahrsgutachten der Forschungsinstitute, Pressemitteilung 07.04.2011, Berlin 2011.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009

Entwicklung
der einzelnen
Verkehrsträger

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2009	2010	Veränderungen ²⁾	2009	2010	Veränderungen ²⁾
	in Mio. t		in %	in Mrd. tkm		in %
Eisenbahnen	312,1	355,7	14,0	95,8	107,3	12,0
Binnenschifffahrt	203,9	229,6	12,6	55,5	62,3	12,2
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen³⁾	2.755,5	2.722,1	-1,2	275,6	281,9	2,3
- gewerblicher Verkehr	1.740,7	1.955,7	12,4	218,3	236,3	8,3
- Werkverkehr	1.014,8	766,4	-24,5	57,3	45,6	-20,4
- Verkehr im Nahbereich ⁴⁾	1.545,4	1.476,4	-4,5	26,8	26,5	-1,0
- Verkehr im Regionalbereich ⁴⁾	592,1	607,5	2,6	53,2	54,6	2,6
- Verkehr im Fernbereich ⁴⁾	618,0	638,2	3,3	195,6	200,8	2,6
Gesamter Güterverkehr⁵⁾	3.271,5	3.307,4	1,1	426,9	451,5	5,8

¹⁾ Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

²⁾ Die Veränderungsdaten sind aus den mehrstelligen Originalwerten errechnet.

³⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

⁴⁾ Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

⁵⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Im Bereich des Straßengüterverkehrs (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) konnte im Jahr 2010 allein der gewerbliche Verkehr am Konjunkturaufschwung teilhaben. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes verzeichnete er gegenüber dem Jahr 2009 ein Aufkommenswachstum von 12,4 % und eine Verkehrsleistungssteigerung von 8,3 %. Hingegen weist die amtliche Statistik für den Werkverkehr deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge aus. Demnach verbuchte der Werkverkehr im Vergleichszeitraum einen Mengenrückgang um rund ein Viertel und einen Leistungsrückgang von rund einem Fünftel. Insgesamt verringerte sich damit im Straßengüterverkehr die beförderte Gütermenge im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 % auf 2,72 Mrd. t; die Beförderungsleistung im Inland stieg hingegen um 2,3 % auf 281,9 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1). Im Gegensatz zum Straßengüterverkehr führte die Konjunkturerholung sowohl im Schienengüterverkehr als auch in der Binnenschifffahrt im Vergleichszeitraum zu überproportionalen Nachfragezuwächsen. Beide Verkehrsträger profitierten insbesondere von der Wiederbelebung der Nachfrage im Stahl- und Energiebereich und von dem gestiegenen Containeraufkommen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Zuge der Erholung des interkontinentalen Handels. Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland beförderten im Jahr 2010 mit rund 355,7 Mio. t etwa 43,7 Mio. t bzw. 14,0 % mehr Güter als im Jahr 2009. Die Verkehrsleistung stieg im Vergleichszeitraum um 12,0 % auf 107,3 Mrd. tkm. In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 2010 rund 229,6 Mio. t befördert. Im Vergleich zum Jahr 2009 entsprach dies einer Zunahme von rund 12,6 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 12,2 % auf 62,3 Mrd. tkm. Trotz zweistelliger prozentualer Zuwächse erreichten weder die Schiene noch die Wasserstraße das Mengen- und Leistungsniveau der Vorkrisenjahre 2007 und 2008.

Divergierende
Entwicklung im
Straßengüterverkehr

Jüngste Ergebnisse der Marktbeobachtung sowie aktuelle Indikatoren deuten auf eine Fortsetzung der verkehrswirtschaftlichen Erholung im Bereich des Straßengüterverkehrs zu Beginn des Jahres 2011 hin. Nach Einschätzung des Bundesamtes nimmt bei den Unternehmen des Transport-, Speditions- und Logistikgewerbes der Optimismus zwar generell zu. Getrübt wird die Stimmungslage im Straßengüterverkehrsgewerbe allerdings aufgrund der erheblich gestiegenen Dieselpreispreise. Insbesondere bei Unternehmen, denen es bislang nicht gelang, Dieselpreisgleitklauseln zu vereinbaren, führt die Teuerung zu einer deutlichen Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Erholung. Gegenwärtig ist die Situation auf dem Güterkraftverkehrsmarkt von einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage geprägt, die sich häufig jedoch nicht in einer entsprechenden Rendite niederschlägt. In einigen Segmenten des Güterverkehrsmarktes zeigten sich bis ins laufende Jahr hinein zeitweise auf bestimmten Verkehrsverbindungen Kapazitätsengpässe. Für das laufende Jahr ist aufgrund der konjunkturellen Erholung in Deutschland sowohl mit einem Mengen- als auch mit einem weiterhin anhaltenden Leistungswachstum im Straßengüterverkehr zu rechnen. Die mautpflichtigen Fahrleistungen, die ein guter Indikator für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage sind, verzeichneten im 1. Quartal 2011 im Vergleich zum 1. Quartal 2010 ein Wachstum von 7,9 %. Dabei nahmen die von Gebietsfremden zurückgelegten mautpflichtigen Strecken im Betrachtungszeitraum mit 9,8 % stärker zu als die der Inländer mit 6,7 %.

Gebremste
Zuversicht im
Güterkraftver-
kehrsgewerbe

Im Eisenbahngüterverkehr setzte sich die positive Gesamtentwicklung des Jahres 2010 in den ersten Monaten des Jahres 2011 fort. Über alle aufkommensstarken Branchen hinweg verzeichneten die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine anhaltend positive Entwicklung der Transportnachfrage, welche sich zunehmend in einer Verknappung der zur Verfügung stehenden Ressourcen widerspiegelt. Mit Wachstumsraten von 16,3 % bzw. 6,3 % konnten der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Empfang im Januar 2011 am stärksten von der stabilen Nachfragesituation profitieren. Der kombinierte Verkehr verzeichnete - vor allem bei größeren Ladungseinheiten sowie Sattelzuganhängern - zu Beginn des laufenden Jahres ebenfalls ein ungebrochenes Aufkommenswachstum. Daraus resultierten im 1. Quartal 2011 zahlreiche Angebotsausweitungen.

Aussichten auf
der Schiene

Nach dem Aufholprozess des vergangenen Jahres stand die Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres 2011 unter dem Einfluss verschiedener Sonderfaktoren. So wurde die Rheinschifffahrt aufgrund einer Schiffshavarie über mehrere Wochen massiv behindert. In der Tankschifffahrt machte ferner die Insolvenz eines großen Befrachters Schlagzeilen. Beides dürfte bei den betroffenen Binnenschifffahrtsunternehmen zum Teil erhebliche wirtschaftliche Folgewirkungen ausgelöst haben. Nicht allein deshalb dürfte der durch den sinkenden Rheinpegel bedingte spürbare Anstieg der Frachtraten in den letzten Wochen

Aussichten in der
Binnenschifffahrt

aus Sicht der Binnenschifffahrt positiv zu bewerten sein.² Trotz des letztjährigen deutlichen Anstiegs der Verkehrsnachfrage – primär im Bereich der trockenen Güter – bestehen sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt weiterhin zum Teil beträchtliche Überkapazitäten. Dies spiegelte sich im vergangenen Jahr in einem vergleichsweise niedrigen Frachtniveau wider. Insbesondere der Markt der Tankschifffahrt weist aufgrund des Umstellungsprozesses auf Doppelhüllenschiffe latente, derzeit tendenziell steigende Überkapazitäten auf.

Insgesamt ist für das Jahr 2011 und die darauffolgenden Jahre mit einem Wachstum des Güterverkehrs in Deutschland zu rechnen. Nach der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Intraplan Consult GmbH erstellten „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2010/11“ wird für das laufende Jahr ein Aufkommenszuwachs im Güterverkehr von insgesamt rund 3 % im Vergleich zum Jahr 2010 prognostiziert. Die Verkehrsleistung wird im Jahr 2011 nach der Prognose insgesamt um knapp 5 % über der des Jahres 2010 liegen. In den Folgejahren bis einschließlich 2014 erwartet Intraplan ein durchschnittliches Mengen- und Leistungswachstum von 2,5 bzw. 4,0 % p. a.³

Ausblick
Gesamtjahr
2011 / 2012

2.2 Entwicklung des Modal Split

Die nachfolgende Betrachtung des Modal Split berücksichtigt die Beförderungsleistung gebietsfremder Fahrzeuge und basiert dabei auf Angaben der gleitenden Mittelfristprognose. Die in Deutschland im Güterverkehr erbrachte Verkehrsleistung⁴ stieg im Jahr 2010 im Zuge der wirtschaftlichen Erholung bei allen drei Landverkehrsträgern an. Dabei fiel das Wachstum der Verkehrsleistung im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr besonders deutlich aus. Im Vergleich zum Vorjahr wuchs die Verkehrsleistung auf Schiene und Wasserstraße um 12,0 % bzw. 12,2 %. Sie profitierten dabei u. a. von der konjunkturellen Erholung der Stahlindustrie und dem Anstieg der Nachfrage nach Transportdienstleistungen der für die Stahlproduktion notwendigen Vorleistungsprodukte. Der Straßengüterverkehr konnte hingegen nur ein vergleichsweise geringes prozentuales Wachstum von 4,9 % generieren. Dies war in erster Linie auf das unterproportionale Leistungswachstum der inländischen Fahrzeuge zurückzuführen. Von den international gestiegenen Außenhandelsaktivitäten profitierten vor allem ausländische Fahrzeuge - vorwiegend aus den jungen EU-Mitgliedsstaaten. Die unterschiedlichen Wachstumsraten der drei Landverkehrsträger schlugen sich in einer Veränderung ihrer Anteile am Modal Split nieder. Eisenbahn und Binnenschiff konnten sie im Jahr 2010 auf 17,8 % bzw.

Anteil des Straßen-
güterverkehrs sinkt

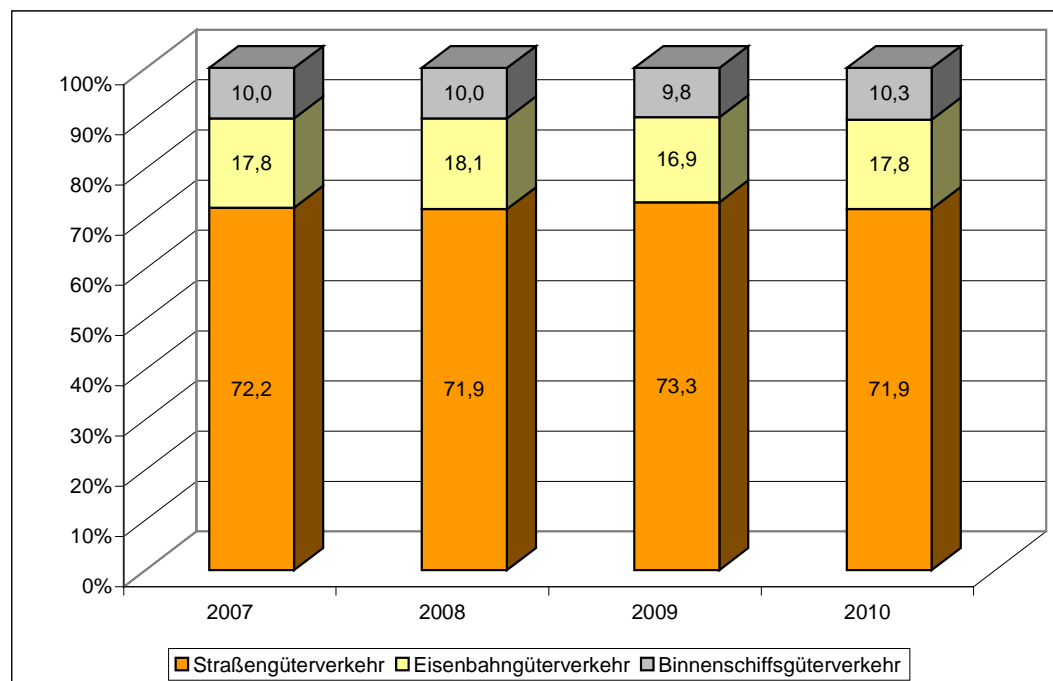
² Sinkende Pegel bedingen einen geringeren zulässigen Tiefgang der Schiffe, was ab einem bestimmten Wasserstand ceteris paribus die angebotene Flottenkapazität verringert.

³ Siehe Intraplan Consult GmbH: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2010/11, München Februar 2011.

⁴ Binnengüterverkehr und deutscher Streckenanteil im grenzüberschreitenden Güterverkehr einschließlich Kabotage mit gebietsfremden Fahrzeugen.

10,3 % ausweiten. Der Anteil des Straßengüterverkehrs ging im Gegenzug auf das Niveau von 2008 zurück. Er lag im Jahr 2010 bei 71,9 %.

Schaubild 2: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2007 bis 2010 in Prozent



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

Quellen: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes; Statistisches Bundesamt Reihen 2 und 4; Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2010 und Mittelfristprognose Winter 2010/11.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt hat sich im Verlauf des vergangenen Jahres im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung belebt. Allerdings kam es im Straßengüterverkehr im Gesamtjahr 2010 nach den hohen Mengen- und Leistungseinbußen im Jahr 2009 zu stark divergierenden Entwicklungsverläufen: Während die Mengen im gewerblichen Verkehr einen kräftigen Zuwachs verzeichneten, gingen sie im Werkverkehr deutlich zurück. Insgesamt weist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) für das Jahr 2010 im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen einen neuerlichen Aufkommensrückgang aus. Die insgesamt beförderte Gütermenge verringerte sich im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 um 33,4 Mio. t bzw. 1,2 % auf 2,72 Mrd. t. Im Gegensatz zur Transportmenge verzeichnete die Beförderungsleistung im Jahr 2010 ein Wachstum. Mit rund 281,9 Mrd. tkm lag sie um 2,3 % über dem entsprechenden Wert des Jahres 2009. Die Diskrepanz zwischen Mengen- und Leistungsergebnis ist u. a. auf den Rückgang der Baustoffbeförderungen zurückzuführen, die vor allem im Nahbereich erfolgen und einen hohen Mengenanteil und niedrigen Leis-

Zweigeteilte
Entwicklung im
Straßengüterver-
kehr

tungsanteil (in Tonnenkilometer) am Straßengüterverkehr aufweisen. Zudem wirkten sich witterungsbedingte Beeinträchtigungen insbesondere in den ersten Monaten des Jahres 2010 deutlich negativ auf die Verkehrsnachfrage aus. Im weiteren Jahresverlauf zeigte sich ein zunehmendes Aufkommenswachstum, das jedoch aufgrund des schneereichen Winterwetters gegen Ende des Jahres wieder zum Erliegen kam. Nachdem die verkehrswirtschaftliche Talfahrt im Vergleich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2008 relativ spät eingesetzt hatte, zeigte sich der Aufschwung nunmehr ebenfalls zeitlich versetzt.

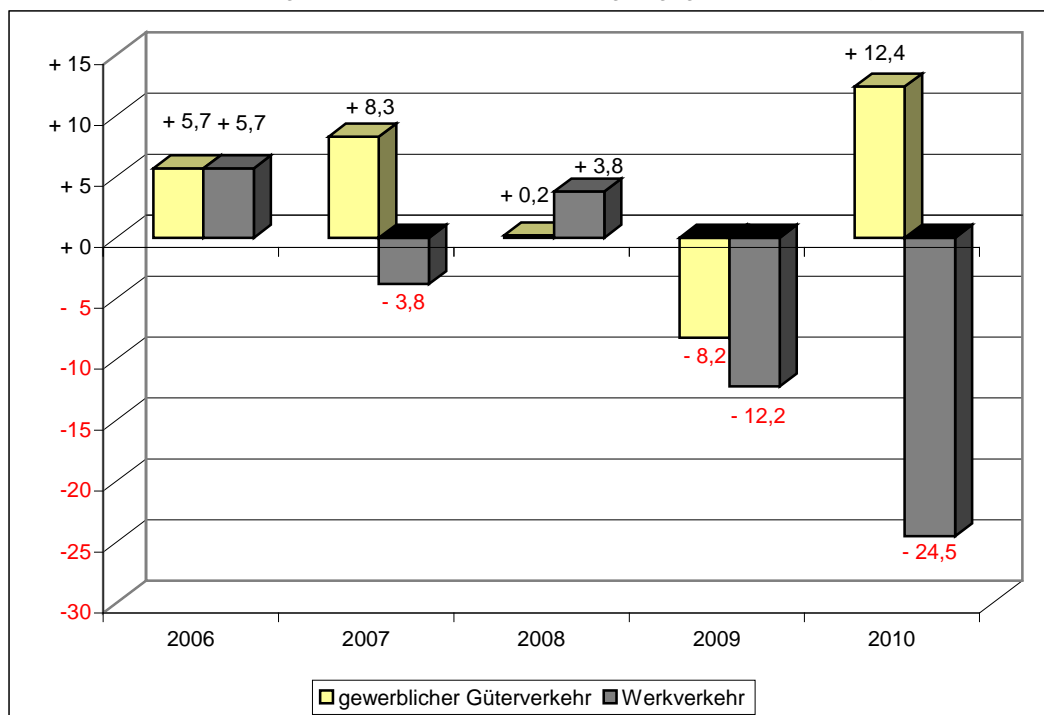
Trotz der positiven Entwicklung des deutschen Außenhandels verbuchte der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Fahrzeugen im Vergleichszeitraum Aufkommensverluste von 2,4 % und Leistungsrückgänge von 2,1 %. Im Binnenverkehr verringerte sich das Aufkommen um 1,2 % auf 2,59 Mrd. t; die Beförderungsleistung verzeichnete demgegenüber einen Zuwachs von 2,8 % auf rund 252,1 Mrd. tkm. Die prozentualen Aufkommensrückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr lagen damit über denen des Binnenverkehrs. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes übernahmen im vergangenen Jahr nicht wenige deutsche Unternehmen nach Möglichkeit renditereichere Binnenbeförderungen und überließen weniger ertragreiche grenzüberschreitende Beförderungen ausländischen Transportunternehmern.

Binnen- vs. grenzüberschreitender Verkehr

Der gewerbliche Güterkraftverkehr und der Werkverkehr wiesen im gesamten Verlauf des Jahres 2010 höchst unterschiedliche Entwicklungen auf: Während der gewerbliche Verkehr bereits seit Februar 2010 nahezu allmonatlich zweistellige Wachstumsraten verzeichnete und aufgrund des Wirtschaftsaufschwungs im Vergleich zum Jahr 2009 insgesamt ein deutliches Wachstum erzielte, musste der Eigentransport durch Industrie und Handel einen unerwartet hohen Aufkommensrückgang hinnehmen. Dies traf vor allem den Nahbereich, an dem der Werkverkehr einen hohen Mengenanteil besitzt. Besonders betroffen war der Werkverkehr von den wirtschaftlichen Beeinträchtigungen der Baubranche, die unter den witterungsbedingten Hemmnissen zu Jahresbeginn und zum Jahresende 2010 zu leiden hatte. Wie dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen ist, sank der Werkverkehr im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 um 24,5 %, während das Aufkommen im gewerblichen Verkehr um 12,4 % anstieg. Damit kam es in beiden Verkehrszweigen zu den bislang stärksten Auf- bzw. Abschwüngen der Gütermenge seit der Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes im Jahr 1998. Auf Grundlage der geführten Marktgespräche sowie der wirtschaftlichen Leitdaten lassen sich die statistisch ausgewiesenen Rückgänge des Werkverkehrs in ihrer Deutlichkeit seitens des Bundesamtes allerdings nicht erklären (siehe hierzu auch Abschnitt 2.1).

Entwicklungsverlauf im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr

Schaubild 3: Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem Vorjahr in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Ein Grund mit für den neuerlichen Rückgang des Werkverkehrs dürfte der seit geraumer Zeit zu beobachtende Trend zu kleiner werdenden Sendungsgrößen sein. Was früher eine Komplettladung gewesen ist, wird nach Aussagen von Transportunternehmern heute häufig als Teilladung bzw. Stückgut transportiert. Ferner sind in Krisenzeiten sowie Auf- und Abschwungsphasen der Wirtschaft die zu befördernden Sendungsgrößen in der Regel vergleichsweise kleiner, so dass die konjunkturbedingten Nachfrageeinbrüche die allgemeine Entwicklung weiter verstärkt haben. Ein Eigentransport erscheint aufgrund unzureichender Fahrzeugauslastung und eines unverhältnismäßig hohen Leerfahrtenanteils vielfach nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll. Die Unternehmen mit Werkverkehr reagieren hierauf mit einer vermehrten Transportvergabe an den gewerblichen Verkehr. Die Verknappung an Laderaum auf dem Güterkraftverkehrsmarkt und die damit teilweise einhergehende Erhöhung der Beförderungsentgelte dürften zu Beginn des laufenden Jahres jedoch wieder einen verstärkten Fahrzeugeinsatz des Werkverkehrs bewirkt haben.

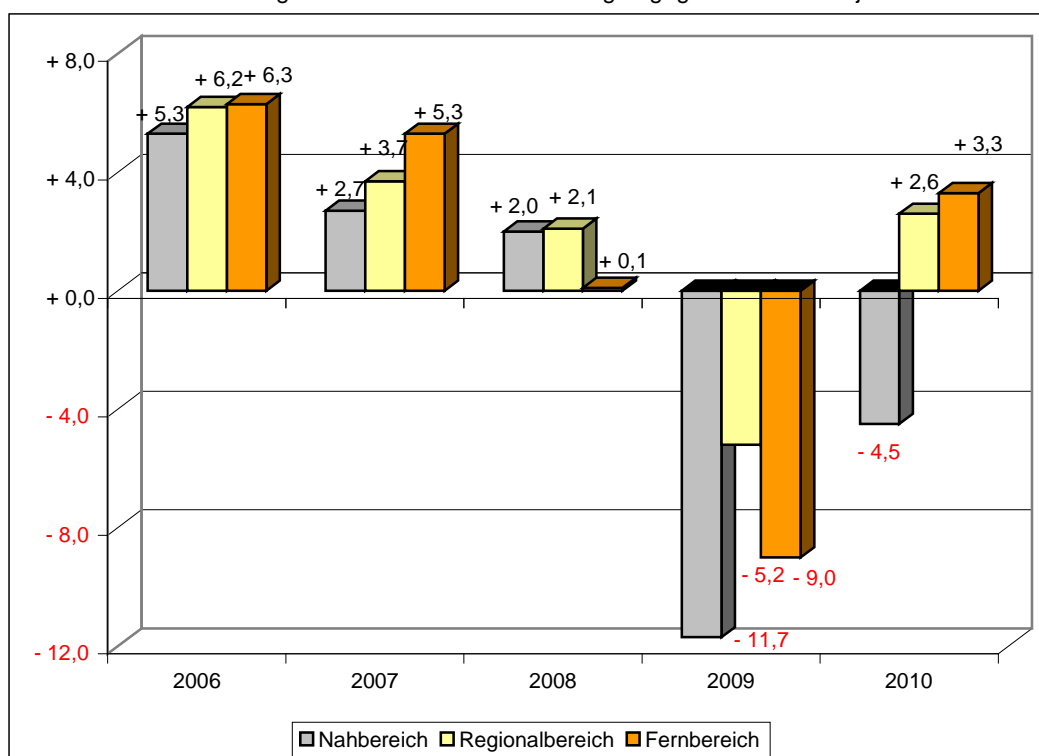
Verlagerungen zwischen gewerblichem Verkehr und Werkverkehr

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

Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kam es im Jahr 2010 im Nahbereich erneut zu Aufkommensrückgängen im Vergleich zum Vorjahr. Demgegenüber wiesen der Regional- und Fernbereich im Vergleichszeitraum Aufkommenszuwächse auf.

Rückgänge im Nahbereich

Schaubild 4: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den Vorjahren in %

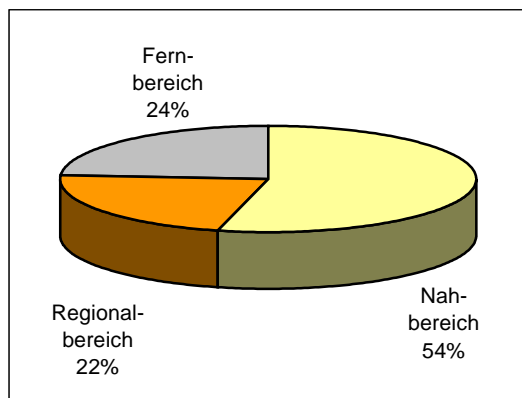
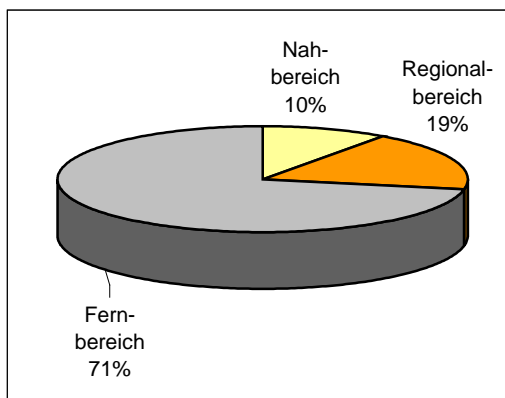


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Bei der Entwicklung im Nahbereich (bis 50 km) ist die große Bedeutung des Baubereichs zu beachten, der von den witterungsbedingten Einschränkungen erheblich beeinträchtigt wurde und sich nur langsam erholt. In den zurückliegenden Jahren entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen. Während die Gütermenge im Nahbereich im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 einen Rückgang von 4,5 % verzeichnete, verringerte sich die Beförderungsleistung im Nahbereich um 1,0 %. Die im Jahr 2010 zu verzeichnenden Aufkommenszuwächse im Regionalbereich (51 – 150 km) waren auf die deutlich gestiegene Industrieproduktion und den zunehmenden Handel zurückzuführen (Menge und Leistung: jeweils 2,6 %). Der konjunkturelle Erholungsprozess führte im Jahr 2010 vor allem im Fernbereich (151 km und mehr) zu einem Mengen- und Leistungszuwachs (Menge: 3,3 %, Leistung: 2,6 %). Damit knüpfte der Fernbereich wieder an das bis zum Jahr 2007 zu verzeichnende Wachstum an. Vor allem die Beförderungen im Fernbereich waren in der Vergangenheit maßgeblich am Wachstum des Straßengüterverkehrs beteiligt.

Zuwächse im Regional- und Fernbereich

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2010 rund 76 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurden im Fernbereich 71 % der Gesamtverkehrsleistungen erbracht.

Schaubild 5: Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2010 in %**Schaubild 6:** Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2010 in %

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nach den krisenbedingten Rückgängen in den Jahren 2008 und 2009 kam es im grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2010 wiederum zu einem Aufkommensrückgang. Die Leistungswerte erreichten ebenfalls nicht das Niveau des Jahres 2009. Insgesamt nahm die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 um 2,4 % auf rund 127,4 Mio. t ab; die Verkehrsleistung verringerte sich um 2,1 % auf rund 29,8 Mrd. tkm. Wie aus Tabelle 2 ersichtlich, ist im Betrachtungszeitraum der grenzüberschreitende Verkehr mit den Drittstaaten deutlich gestiegen. Hingegen entwickelten sich die Versandmengen nach den EU-Mitgliedstaaten deutlich rückläufig. Der grenzüberschreitende Empfang aus den EU-Mitgliedstaaten blieb im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr konstant.

Rückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 2: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	2009	2010	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	62.996,1	59.422,6	- 3.573,5	- 5,7
Drittstaaten	7.447,7	8.479,3	1.031,6	13,9
Versand insgesamt	70.443,8	67.901,9	- 2.541,9	- 3,6
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	49.018,1	49.005,0	- 13,1	0,0
Drittstaaten	2.894,5	3.177,0	282,5	9,8
Empfang insgesamt	51.912,6	52.182,0	269,4	0,5
Dreiländerverkehr¹⁾	8.139,7	7.284,7	- 855,0	- 10,5
Insgesamt	130.496,1	127.368,6	- 3.127,5	- 2,4

¹⁾ Einschließlich Durchgangsverkehr.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

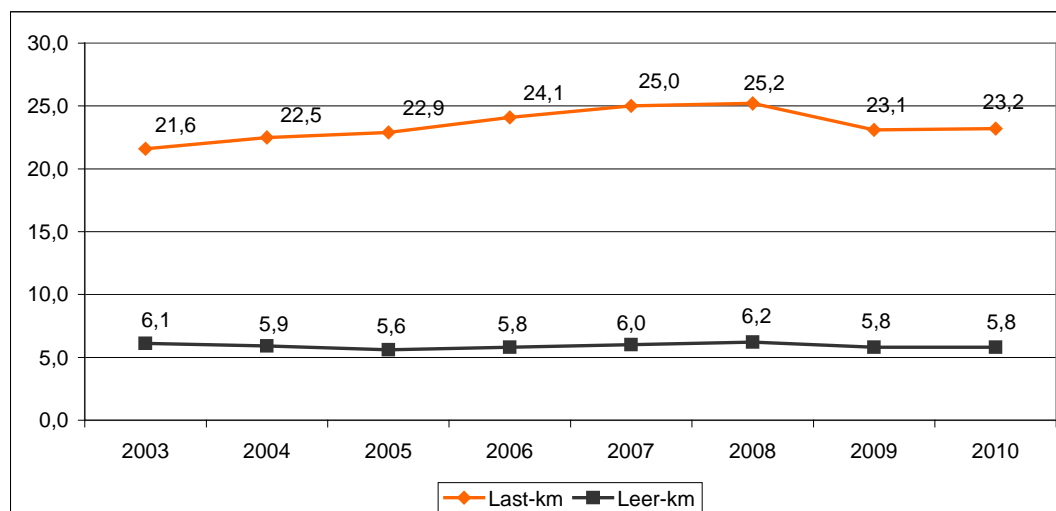
Wie der Abschnitt 3.1.5 zu den mautpflichtigen Fahrleistungen zeigt, partizipierten vor allem ausländische Fahrzeuge an der expandierenden Außenhandelstätigkeit. Gründe hierfür dürften sein, dass sich deutsche Unternehmen aufgrund der unsicheren Konjunkturlage zunächst noch äußerst vorsichtig bei der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

3.1.4 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)

Im Jahr 2010 stieg die im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erbrachte Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge mit rund 0,5 % leicht an. Insgesamt wurden damit 29,0 Mrd. km zurückgelegt (siehe Schaubild 7). Die höchste Steigerungsrate bei den Fahrleistungen verzeichnete mit einem Plus von 1,6 % im Vergleich zum Jahr 2009 der Regionalbereich. Der Fernbereich verbuchte im Vorjahresvergleich einen Zuwachs von 0,3 %, die Fahrleistungen im Nahbereich waren leicht rückläufig und sanken um 0,2 % auf rund 3,8 Mrd. km. Das erhöhte Fahrleistungsaufkommen entfiel ausschließlich auf den gewerblichen Verkehr. Er wuchs um 7,8 % im Vergleich zum Jahr 2009, während die Fahrleistung im Werkverkehr um 19,8 % zurückging.

Leichter Anstieg
der Fahrleistungen

Schaubild 7: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern in den Jahren 2003 bis 2010 in Mrd. Kilometern



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

Die gestiegene Fahrleistung schlug sich primär in einem Anstieg der Lastkilometer nieder – sie wuchsen um 0,7 % im Vergleich zum Jahr 2009. Die Leerfahrten blieben mit +0,1 % nahezu unverändert. Der Lastfahrtenanteil stieg im Vorjahresvergleich leicht an und lag im Jahr 2010 bei rund 80,0 %. Der Anteil der Lastkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern in den einzelnen Entfernungsbereichen veränderte sich nur geringfügig. Im Nahbereich lag er bei rund 57 %, im Regional- und Fernbereich bei rund 66 % bzw. rund 90 %.

3.1.5 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die Mautstatistik des Bundesamtes ist ein guter Indikator für die konjunkturelle und verkehrswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die Erholung der deutschen und europäischen Volkswirtschaft nach der Wirtschaftskrise spiegelt sich in einem Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen im Jahr 2010 wider. Insgesamt stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen um 5,6 % im Vergleich zum Jahr 2009 auf 25,7 Mrd. km an. Dabei wuchs die von Gebietsfremden zurückgelegte Wegstrecke auf mautpflichtigen Bundesautobahnen mit 9,8 % deutlich stärker an als die der Inländer mit einem Plus von 3,6 % im Vergleich zum Vorjahr.

Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen

Tabelle 3: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen
Veränderungen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009

	2009	2010	Veränderungen	
			absolut	in %
Zurückgelegte mautpflichtige Strecken in 1.000 km				
- Inländer	15.989.287	16.561.904	+ 572.617	+ 3,6
- Gebietsfremde	8.318.852	9.136.492	+ 817.640	+ 9,8
- Unbekannt	52.034	35.875	- 16.159	- 31,1
Strecken insgesamt	24.360.173	25.734.271	+ 1.374.098	+ 5,6
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in 1.000 EUR				
- Inländer	2.852.884	2.834.685	- 18.199	- 0,6
- Gebietsfremde	1.547.819	1.643.273	+ 95.454	+ 6,2
- Unbekannt	9.597	5.809	- 3.788	- 39,5
Mauteinnahmen insgesamt	4.410.300	4.483.767	+ 73.467	+ 1,7

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Aus den gestiegenen Fahrleistungen ergaben sich im Jahr 2010 rund 4,5 Mrd. Euro Mauteinnahmen. Dies entspricht einer Steigerung von 1,7 % im Vergleich zum Jahr 2009. Der Anstieg ist dabei ausschließlich auf höhere Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten gebietsfremder Fahrzeuge zurückzuführen. Die hierbei erzielten Mauteinnahmen stiegen um 6,2 % an. Die Gebührensumme der mautpflichtigen Fahrten von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen sank im Jahresvergleich hingegen um 0,6 %. Die im Vergleich zu den Fahrleistungen geringere – bzw. bei den Inländern negative – Steigerungsrate der Gebührensumme ist auf den zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zurückzuführen.

Höhere Einnahmen durch gebietsfremde Fahrzeuge

3.1.6 Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten

Die statistischen Ergebnisse aus dem Mautsystem erlauben neben einem allgemeinen Überblick über die verkehrswirtschaftliche Situation detailliertere Auswertungen. Dazu zählt eine nach Zulassungsstaaten differenzierte Betrachtung. Während Binnenverkehre nahezu ausschließlich mit deutschen Lkw abgewickelt werden, überwiegen im internatio-

Sieben junge EU-Mitgliedstaaten in den „Top 10“

nalen Straßengüterverkehr (Export, Import, Transit) Transporte mit ausländischen Lkw. Die nachfolgende Tabelle zeigt die zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Fahrzeuge mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2010. Hierzu zählten sieben junge EU-Mitgliedstaaten. Auf Rang 1 mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland und einem Anteil von 9,3 % lagen polnische Fahrzeuge. Es folgen Lkw aus den Niederlanden, auf die 4,4 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen entfielen, und in Tschechien zugelassene Fahrzeuge mit einem Anteil von 4,0 %.

Tabelle 4: Mautpflichtige Fahrleistungen im Jahr 2010 nach den zehn leistungsstärksten Zulassungsstaaten

Land	Mautpflichtige Fahrleistungen		
	Strecke in 1.000 km	2010 Anteil in %	2009 Anteil in %
Inland	16.561.904	64,4	65,6
Ausland	9.136.492	35,5	34,1
<i>darunter:</i>			
- Polen	2.400.794	9,3	8,7
- Niederlande	1.135.913	4,4	4,4
- Tschechien	1.022.309	4,0	3,8
- Ungarn	501.408	1,9	1,7
- Österreich	438.868	1,7	1,8
- Slowakei	408.590	1,6	1,5
- Rumänien	341.806	1,3	1,1
- Litauen	299.932	1,2	1,1
- Italien	290.995	1,1	1,2
- Slowenien	270.466	1,1	1,0
unbekannt	35.875	0,1	0,2

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die höchsten Zuwächse der mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten im Jahr 2010 Lkw aus Rumänien (+26,6 %), Bulgarien (+24,1 %) und Ungarn (+19,6 %). Fahrleistungsrückgänge waren hingegen bei Lkw aus Griechenland (-6,6 %), Österreich (-2,1 %) und Luxemburg (-0,1 %) zu beobachten.

3.1.7 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Die Höhe der Mautsätze variiert nach der Anzahl der Achsen sowie nach der Emissionsklasse der mautpflichtigen Fahrzeuge. Letzteres soll einen Anreiz zum Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge bieten. In den vergangenen Jahren wuchs der Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen vergleichsweise umweltfreundlicherer Lkw stetig an, während der Anteil schadstoffreicherer Fahrzeugklassen rückläufig war. Tabelle 5 stellt einen Vergleich der einzelnen Werte für die vergangenen drei Jahre dar. Danach wurden im Jahr 2010 mit 57,2 % erstmals über die Hälfte der mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) erbracht.

Fahrzeuge zunehmend umweltfreundlicher

Im Zeitablauf kontinuierlich weniger Kilometer werden hingegen mit Lkw der vergleichsweise umweltschädlicheren Emissionsklassen zurückgelegt. So sank der Anteil der S3-Fahrzeuge (Euro 3) im Zeitraum der Jahre 2008 bis 2010 um 21,3 Prozentpunkte auf nunmehr 27,8 %.

Tabelle 5: Zurückgelegte Strecken auf mautpflichtigen Bundesautobahnen in den Jahren 2008 bis 2010

Schadstoffklasse	2008		2009		2010	
	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %
EEV 1 (bes. umweltfreundlich)	12.065	0,0	59.771	0,2	555.557	2,2
S5 (Euro 5)	9.043.010	32,8	11.932.498	49,0	14.728.829	57,2
S4 (Euro 4)	2.149.472	7,8	2.307.317	9,5	2.626.386	10,2
S3 (Euro 3)	13.557.049	49,1	8.932.745	36,7	7.159.288	27,8
S2 (Euro 2)	2.559.195	9,3	1.008.571	4,1	587.181	2,3
S1 (Euro 1, Euro 0, andere)	285.488	1,0	119.272	0,5	77.029	0,3
Summe	27.606.280	100,0	24.360.173	100,0	25.734.271	100,0

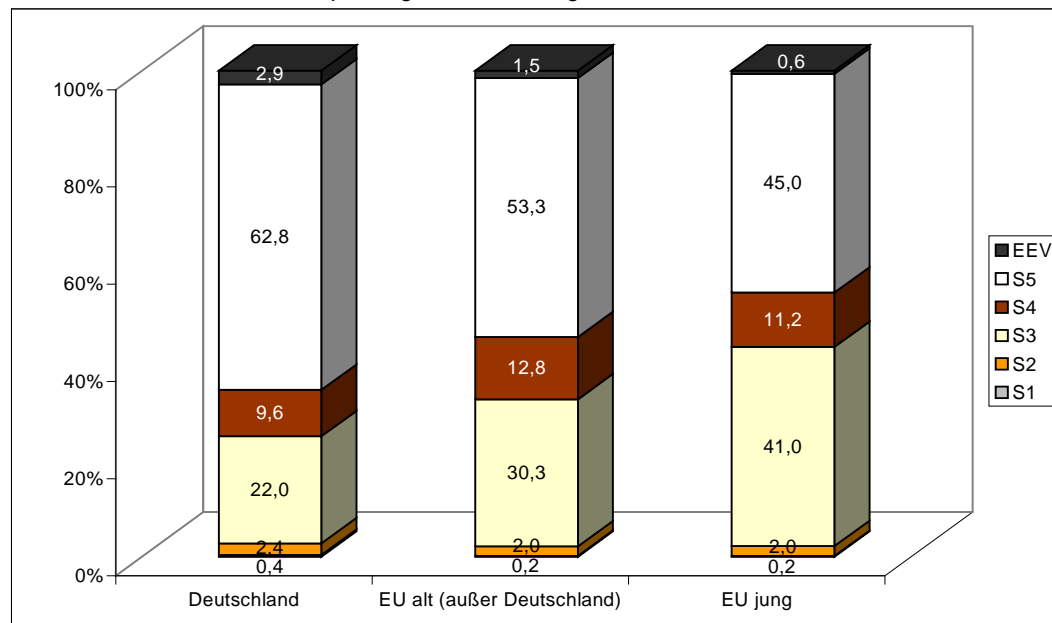
Anmerkung: Die Daten wurden an vorliegende endgültige Werte angepasst. Dies erklärt mögliche Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Der Trend zum Einsatz eines umweltfreundlicheren Fahrzeugequipments bestätigt sich bei einer nach Zulassungsstaaten differenzierten Betrachtung sowohl bei inländischen als auch bei gebietsfremden Fahrzeugen (siehe Schaubild 8). Erstmals wurde im Jahr 2010 bei den mautpflichtigen Fahrleistungen von Lkw aus den jungen EU-Mitgliedstaaten der überwiegende Teil mit Fahrzeugen der Emissionsklasse S 5 (Euro 5) erbracht. Ihr Anteil wuchs im Vorjahresvergleich um 8,5 Prozentpunkte. Weiter angestiegen ist der Anteil der schadstoffärmeren Klassen auch bei den Fahrzeugen aus Deutschland und den übrigen alten EU-Mitgliedstaaten. Hier wuchsen die Anteile der S5-Lkw (Euro 5) um 8,6 bzw. 8,1 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2009.

Nationale Entwicklungen

Schaubild 8: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen im Jahr 2010 in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

In den ersten Monaten des Jahres 2011 stieg der Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro 5-Lkw aus den jungen EU-Mitgliedstaaten an den Gesamtfahrleistungen zum ersten Mal auf über die Hälfte an. Insgesamt entfielen 50,8 % der mautpflichtigen Fahrleistungen von Gebietsfremden aus diesen Staaten auf Fahrzeuge der günstigsten Euroklassifizierung. Weitere Verbesserungen ergaben sich ebenso bei den Fahrleistungen von Lkw, die in Deutschland oder den übrigen alten EU-Mitgliedstaaten zugelassen sind. Bei ihnen stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungsanteile der Euro 5-Fahrzeuge auf 66,4 % bzw. 56,8 %.

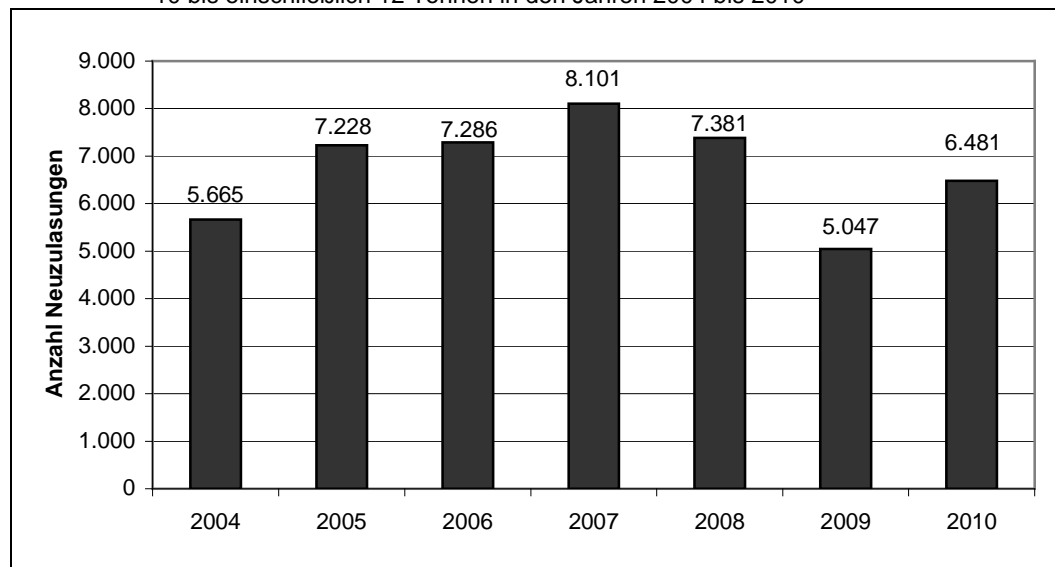
Entwicklung im
1. Quartal 2011

3.1.8 Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge

Seit Einführung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 ist von besonderem Interesse, inwieweit Unternehmen eine Umstrukturierung ihres Fuhrparks und einen verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 Tonnen vornehmen, um der Mautpflicht zu entgehen. Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, stiegen die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 bis einschließlich 12 Tonnen im Zeitraum von 2004 bis 2007 zunächst kontinuierlich an, bevor es in den Jahren 2008 und 2009 zu einem Rückgang von Lkw dieser Gewichtsklasse kam.⁵

Rückgang der
Neuzulassungen
in 2008 und 2009

Schaubild 9: Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen in den Jahren 2004 bis 2010



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

⁵ Die Zulassungsstatistik weist grundsätzlich die Gewichtsklasse über 10 bis 12 t aus, obwohl Kraftfahrzeuge mit 12,0 t bereits mautpflichtig sind. Eine genauere Prüfung hat ergeben, dass eine Berechnung auf der Grundlage von 10 bis 11,99 t keine nennenswerten Abweichungen ergeben würde. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind die Berechnungen deshalb auf der Grundlage der üblichen Einteilung der Gewichtsklassen der Zulassungsstatistik durchgeführt worden.

Im Jahr 2010 war wieder ein Anstieg der Neuzulassungen dieser Lkw zu beobachten. Im Segment der Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 bis einschließlich 12 Tonnen erhöhte sich die Zahl der Neuzulassungen im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr um 28,4 %. Die jüngste Entwicklung ist jedoch nicht als ein Trend hin zu einem verstärkten Einsatz von Lkw dieser Gewichtsklasse zu sehen. Sie steht vielmehr im Einklang mit der allgemeinen Entwicklung der Neuzulassungen. Vor dem Hintergrund der anziehenden Konjunktur stieg die Anzahl der neu zugelassenen Lastkraftwagen aller Gewichtsklassen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 an (+15,8 %). In verschiedenen Gewichtsklassen war dabei eine ähnlich hohe Steigerungsrate der Neuzulassungen wie im Segment der Lkw über 10 bis einschließlich 12 Tonnen zu beobachten. Mit einem Anteil von 2,7 % an allen neu zugelassenen Lkw entfällt auf Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 bis einschließlich 12 Tonnen weiterhin ein relativ geringer Anteil. Der Anteil der Klein-Lkw unterhalb dieser Gewichtsklasse an allen Lkw-Neuzulassungen lag dagegen bei 89,1 %.

Anstieg der Neuzulassungen im Jahr 2010

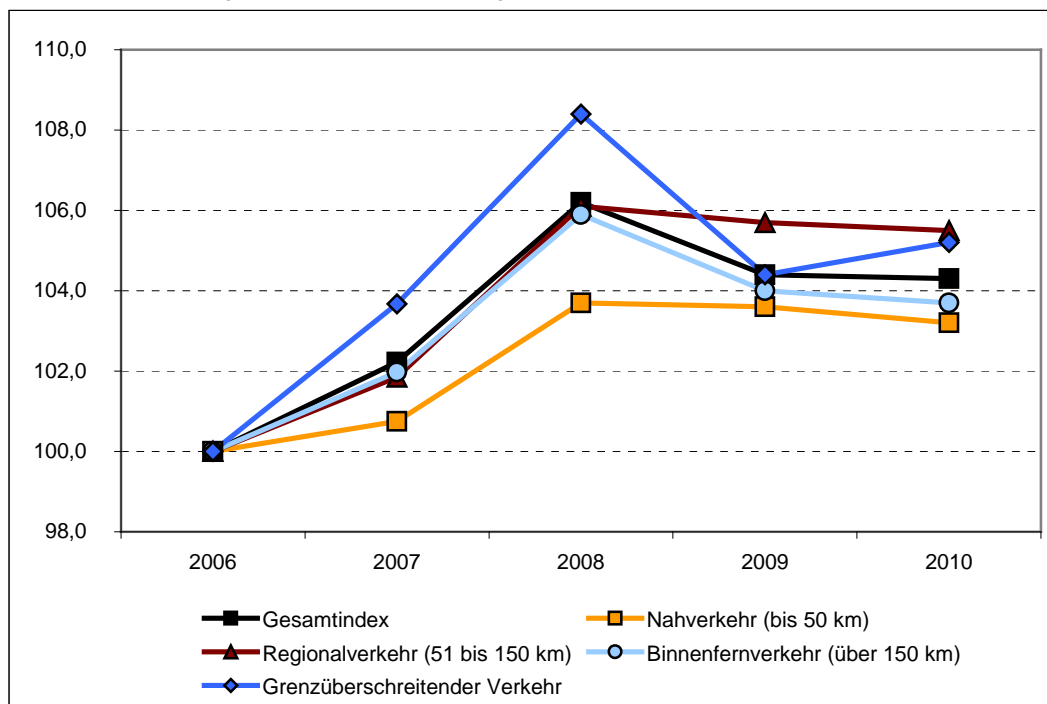
3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Nach den hohen Rückgängen im Jahr 2009 kam es im Jahr 2010 bei den Vertragsfrachten insgesamt zu einer Verstetigung des Preisniveaus. Zu Beginn des Jahres 2010 hatten die Frachtraten aufgrund eines hohen Kapazitätsangebots und der in Teilen schwachen Nachfrage, unter anderem aus der Baubranche, nochmals nachgegeben. Zwar konnten sie sich im weiteren Jahresverlauf angesichts der Belebung der Verkehrsnachfrage sowie steigender Dieselpreise sukzessive erholen. Im Jahresvergleich bewegten sie sich insgesamt jedoch in etwa auf Höhe des Vorjahres. Trotz der Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland blieben die Preise auf allen betrachteten Hauptrelationen mehr oder weniger deutlich hinter dem hohen Niveau des Jahres 2008 zurück. Während die Vertragsfrachten im innerdeutschen Verkehr im Gesamtjahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 annähernd stagnierten, legten die Frachtraten im grenzüberschreitenden Verkehr nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt zu (siehe Schaubild 10). Dies galt nach Kenntnis der BAG-Marktbeobachtung allerdings nicht für alle Relationen in gleichem Maße. So bewegten sich beispielsweise die Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Verkehr mit Mittel- und Osteuropa und hier vor allem im Verkehr mit Rumänien und Bulgarien, deren Volkswirtschaften nach wie vor unter den Folgen der Wirtschaftskrise zu leiden haben, im Jahr 2010 auf schwachem Niveau.

Vertragsfrachten

Schaubild 10: Erzeugerpreisindex für Straßengüterverkehr (2006 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Entwicklung der Vertragsfrachten im vergangenen Jahr deckt sich mit Aussagen zahlreicher Speditions- und Transportunternehmen, wonach Preiserhöhungen in weiten Teilen des Jahres 2010 nur schwer am Markt durchsetzbar waren. Nach Kenntnis des Bundesamtes waren die Ausschreibungsaktivitäten der verladenden Wirtschaft und großer Speditionen weiterhin hoch, wobei die Auftragsvergabe über Ausschreibungsplattformen insbesondere seitens großer Verlager tendenziell weiter zugenommen hat. Ferner warben im vergangenen Jahr einzelne große Logistikdienstleister mit Pauschalpreisen für den deutschlandweiten Transport einer Palette. Entsprechend wiesen zahlreiche Transporteure in Marktgesprächen des Bundesamtes auf den erheblichen Preisdruck großer Spediteure in einigen Marktsegmenten im Wege von Neuausschreibungen hin. Vor allem um den Jahreswechsel 2009/2010 herum, der noch im Zeichen der Wirtschaftskrise stand, machten Transportunternehmen im Rahmen von Vertragsabschlüssen häufig noch preisliche Zugeständnisse, um Beförderungsaufträge zu erhalten. Allerdings hat sich die Verhandlungsposition der Transportwirtschaft gegenüber ihren Auftraggebern im Jahresverlauf 2010 sukzessive gebessert, bedingt durch die steigende Verkehrsnachfrage und in Teilen zu beobachtender Kapazitätsengpässe. In Verbindung mit den gestiegenen Energiekosten führte dies dazu, dass eine zunehmende Anzahl von Transportunternehmen beim Abschluss neuer Verträge höhere Preise durchsetzen konnte und das Preisniveau zumindest im 2. Halbjahr 2010 insgesamt über jenem des 2. Halbjahres 2009 lag. Für das laufende Jahr zeichnet sich bislang ein Anstieg der Frachtraten ab. Sowohl kleinere als auch marktführende Transport- und Logistikdienstleister hatten im Vorfeld eine Erhöhung ihrer Frachtraten zum Jahresbeginn 2011 angekündigt. Generell war zum Jahreswechsel 2010/2011 bei den in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen ei-

Ausschreibungsintensität bleibt hoch

ne sehr starke Tendenz zu Preisgesprächen mit ihren Auftraggebern festzustellen, mit dem Ziel, Preisanhebungen um mehrere Prozentpunkte durchzusetzen.

Auf dem Spotmarkt waren vor dem Hintergrund der verbesserten Kapazitätsauslastung sowie örtlicher, temporärer Angebotsengpässe im Jahresverlauf 2010 tendenziell deutlich steigende Frachtraten zu beobachten. Nach Informationen des Bundesamtes lagen die Tagesfrachten hier in Abhängigkeit von den betrachteten Relationen und Zeiten sowie dem geforderten Fahrzeugequipment zwischen 10 und in Einzelfällen 30 % über den entsprechenden Werten aus dem Jahr 2009.

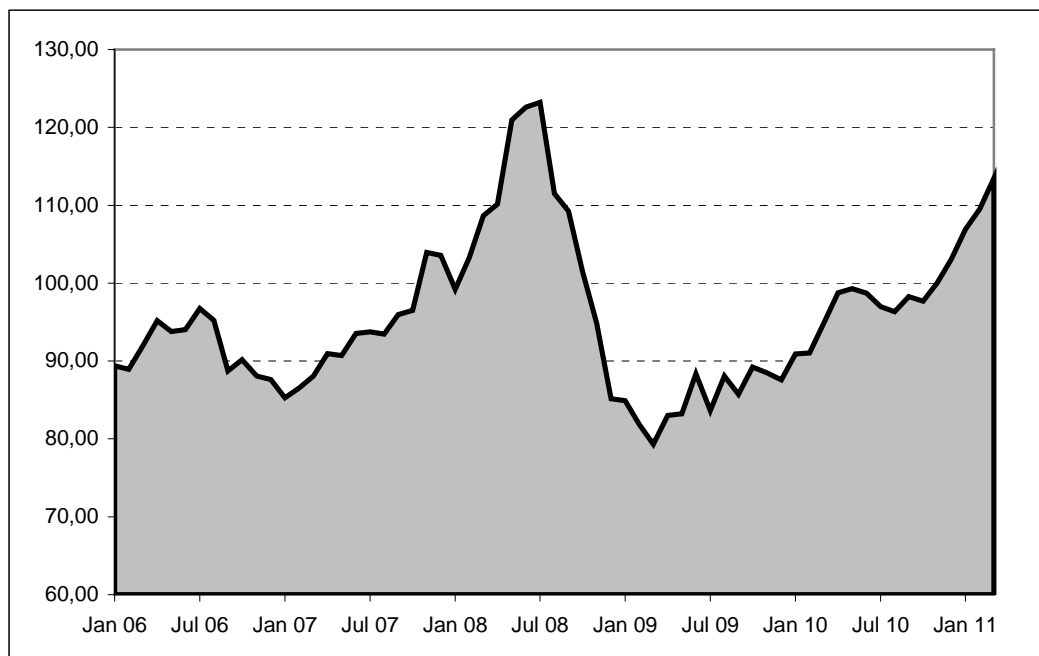
Tagesfrachten

3.2.2 Kosten

Die Gesamtkosten der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen sind im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt gestiegen. Als Kostentreiber erwiesen sich primär die höheren Kraftstoffkosten. Betrug der durchschnittliche Dieselpreis bei Abgabe an Großverbraucher nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2009 noch 85,28 Euro/100 l, so lag er im Jahr 2010 bei 97,17 Euro/100 l. Dies entspricht einem Anstieg von knapp 14 %. Das nachfolgende Schaubild stellt die Entwicklung der Preise für Dieselmotorkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher seit Januar 2006 dar.

Kraftstoffkosten

Schaubild 11: Entwicklung der Preise für Dieselmotorkraftstoff ab 2006 bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle; Angaben in Euro je hl



Ohne Umsatzsteuer; einschließlich Mineralölsteuer und Erdölbevorratungsbeitrag (EBV).

Stichtag: 15. eines jeden Monats.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Deutlich wird der sukzessive Anstieg der Großverbraucherpreise seit dem 2. Quartal 2009, der sich in den letzten Monaten des vergangenen und den ersten Monaten des laufenden Jahres verstärkt fortsetzte. Kraftstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfak-

tor dar und beeinflussen in hohem Maße den Betriebserfolg. So dürften im vergangenen Jahr auf Kraftstoffkosten etwa ein Viertel der Gesamtkosten eines im Fernverkehr eingesetzten Lastkraftfahrzeugs entfallen sein. Aufgrund der hohen Bedeutung der Kraftstoffkosten werden im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifizierung bislang bevorzugt Module nachgefragt, die auf Kraftstoff sparendes Fahrverhalten abzielen.

Höhere Fuhrparkeinsatzkosten resultierten ferner aus gestiegenen Reifenpreisen. Diese waren unter anderem auf die höhere Nachfrage nach Leichtlaufreifen zurückzuführen, die nicht zuletzt durch deren finanzielle Förderung im Rahmen des Programms „De-minimis“ gestärkt wurde. Die Preise für Reparatur- und Wartungsleistungen sowie Ersatzteile lagen nach Angaben eines Teils der Unternehmensvertreter ebenfalls über dem Niveau des Vorjahres.

Weitere Fuhrpark-
einsatzkosten

Neben den fuhrparkbezogenen Kosten erhöhten sich im Jahr 2010 in verschiedenen Regionen Deutschlands die Tariflöhne für die beschäftigten Kraftfahrer. So traten beispielsweise in Bayern zum 1. März 2010 Lohnerhöhungen um 1,5 % und in Nordrhein-Westfalen zum 1. Mai 2010 um 2,5 % in Kraft. Tarifliche Lohnerhöhungen zeigten sich unter anderem auch in Hessen, Rheinland-Pfalz und Brandenburg. Festzustellen ist, dass Lohnanpassungen für Berufskraftfahrer in zunehmendem Maße unabhängig von jenen der übrigen Beschäftigten im Transport-, Speditions- und Logistikgewerbe verhandelt und somit von der allgemeinen Lohnentwicklung abgekoppelt werden. Ferner lässt sich eine Tendenz erkennen, nach der sich eine zunehmende Anzahl der Unternehmen von der Tarifbindung löst. Neben tariflichen Lohnkostensteigerungen war bei einer Vielzahl von Unternehmen zu beobachten, dass die im Jahr 2009 krisenbedingt vorgenommenen Kürzungen von Zuschlägen und Sonderzahlungen im Laufe des vergangenen Jahres wieder zurückgenommen wurden und insoweit ebenfalls zu höheren Personalaufwendungen beitrugen.

Personalkosten

Anzumerken ist, dass den tendenziell steigenden Personal- und Sachkosten zumindest in Teilen Produktivitätssteigerungen der Güterkraftverkehrsunternehmen gegenüber standen. So gelang es nicht wenigen gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen, infolge der höheren Verkehrsnachfrage ihre Laderaumkapazitäten besser auszulasten und die Effizienz ihrer Fahrzeugumläufe zu steigern. Darüber hinaus trug die Inanspruchnahme von Fördermitteln aus den Programmen „De-minimis“ sowie „Aus- und Weiterbildung“ zur Dämpfung der Kostensteigerungen bei. Im Rahmen der beiden Förderprogramme wurden im Jahr 2010 rund 150,3 Mio. Euro ausgezahlt, wovon rund 27,0 Mio. Euro auf Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen der Unternehmen entfielen und rund 123,3 Mio. Euro auf Maßnahmen, die im Rahmen des Programms „De-minimis“ gefördert werden.

Kompensationen

3.2.3 Ertragslage

Angesichts der Zunahme der Verkehrsnachfrage sind die Umsätze im gewerblichen Straßengüterverkehr nach Erkenntnissen des Bundesamtes im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 spürbar gestiegen. Nach Angaben von Unternehmen lagen die Umsatzsteigerungen teilweise im zweistelligen Prozentbereich. Mehrheitlich berichteten die im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Güterkraftverkehrsunternehmen bezogen auf das Gesamtjahr 2010 auch von einer Verbesserung ihrer Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr. Zurückzuführen war dies im Wesentlichen auf die verbesserte Auftrags- und Beschäftigungslage. Insbesondere viele große Speditions- und Logistikunternehmen veröffentlichten für das Geschäftsjahr 2010 insgesamt deutlich verbesserte Unternehmenszahlen. In Bezug auf die Transportunternehmen ist einschränkend anzumerken, dass die skizzierte Entwicklung der Frachtraten über weite Strecken des vergangenen Jahres nicht mit der Kostenentwicklung Schritt hielt. Nachdem zahlreiche gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2009 Verluste machten, dürfte der Großteil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Güterkraftverkehrsunternehmen spätestens gegen Ende des Jahres 2010 wieder in die Gewinnzone zurückgekehrt sein. Mehrfach wiesen Unternehmen bei Marktgesprächen auf Nachwirkungen der Wirtschaftskrise hin, die sich in Forderungsausfällen zeigten und ihre Ertragslage belasteten.

Umsatz- und Ertragsentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs hing stark davon ab, inwieweit sie durch Vereinbarung von Dieselpreisgleitklauseln steigende Kraftstoffkosten an ihre Auftraggeber weiterreichen konnten. Nach Einschätzung des Bundesamtes haben die meisten größeren Güterkraftverkehrsunternehmen mittlerweile entsprechende Klauseln mit ihren Auftraggebern ausgehandelt und damit ihr diesbezügliches Kostenrisiko reduziert. Gleichwohl greifen derartige Regelungen bei Änderungen der Mineralölnotierungen häufig nicht unmittelbar. Bei einem Großteil der Vereinbarungen werden preisliche Anpassungen erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung wirksam. Im Gegensatz zu den größeren Marktakteuren können viele kleinere Unternehmen, häufig reine Frachtführer, aufgrund ihrer geringen Marktmacht Dieselpreisgleitklauseln selbst in Zeiten einer sich verbessernden Auftragslage zumeist nicht durchsetzen. Sie sind daher regelmäßig darauf angewiesen, bei Preissteigerungen Dieselmehrschläge zu vereinbaren. Gelingt dies nicht in ausreichendem Umfang, so haben sie die hieraus resultierenden Kostensteigerungen selbst zu tragen.

Dieselpreisgleitklauseln

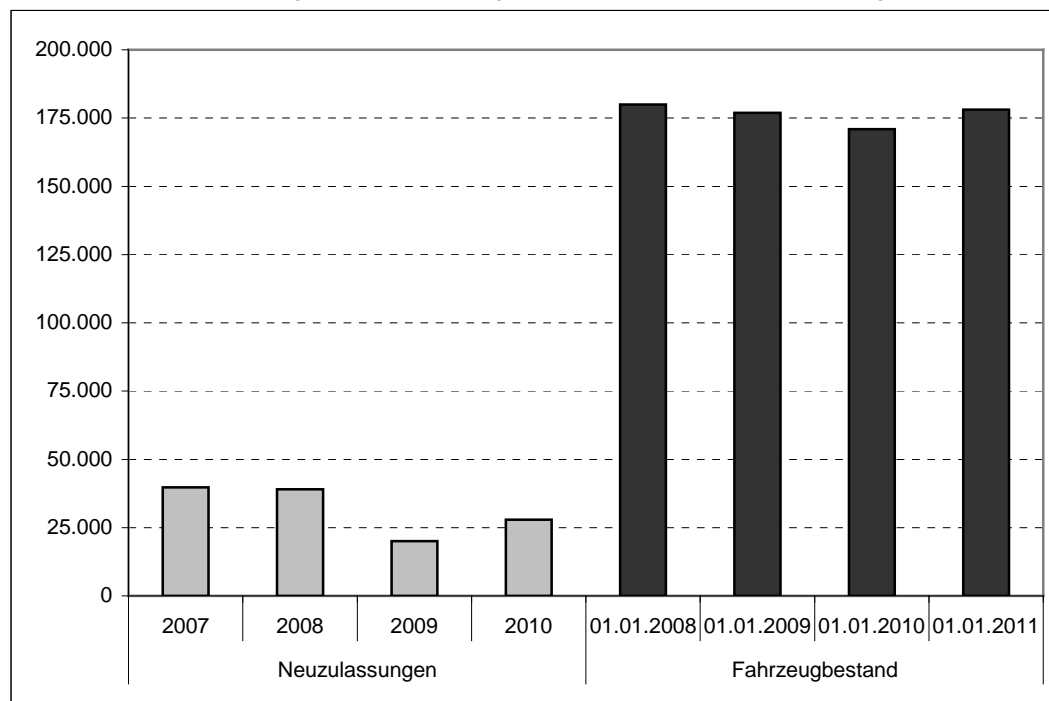
3.2.4 Investitionen

Das Investitionsklima hat sich im Laufe des Jahres 2010 gebessert. Ein Indikator ist die Erholung im Nutzfahrzeugsektor und hier insbesondere die positive Entwicklung der Neuzulassungen bei den Sattelzugmaschinen. Diese nahmen im Vergleich zum Jahr 2009 um rund 39,7 % auf knapp 28.000 Einheiten zu (siehe Schaubild 12). Allerdings

Neuzulassungen

blieben sie damit zahlenmäßig deutlich hinter dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2007 zurück. Der Bestand an Sattelzugmaschinen erreichte Anfang 2011 wieder annähernd das Vorkrisenniveau.

Schaubild 12: Entwicklung der Neuzulassungen und des Bestandes an Sattelzugmaschinen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Trotz zunehmender Aktivitäten waren die Investitionsentscheidungen vieler Güterkraftverkehrsunternehmen Marktgesprächen des Bundesamtes zufolge im vergangenen Jahr noch von erheblicher Unsicherheit über die Nachhaltigkeit des Aufschwungs, die Verlässlichkeit der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die künftige Entwicklung der Beförderungsentgelte geprägt. Bei einem Großteil der Fahrzeuginvestitionen handelte es sich um Ersatzinvestitionen. Nicht wenige Fernverkehrsunternehmen ersetzten im Jahresverlauf ihre Euro 3- durch Euro 5-Fahrzeuge. Vergleichsweise zurückhaltender zeigten sich viele Transportunternehmen bei Erweiterungsinvestitionen; der Kapazitätsaufbau wurde im vergangenen Jahr eher zögerlich betrieben. Diejenigen, die ihren Fuhrpark erweiterten, um die steigende Nachfrage ihrer Kunden bedienen zu können, haben nicht selten - anstatt neuer Lkw - gute gebrauchte Euro 5-Fahrzeuge gekauft. Ferner hat ein großer Teil der Unternehmen seinen Fuhrpark durch Mietfahrzeuge mit möglichst kurzen Laufzeiten aufgestockt, um flexibel zu bleiben und sich ggf. von diesen Kapazitäten schnell wieder trennen zu können. Zeitweise führte die starke Nachfrage nach Mietfahrzeugen zu erheblichen Engpässen in diesem Marktsegment. Insgesamt verstärkte sich damit die Tendenz zur Flexibilisierung des Fuhrparks. Diesem tragen Lkw-Hersteller durch die Stärkung eigener Vermietgesellschaften sowie entsprechende vertragliche Regelungen Rechnung. Indes wird im Rahmen von Marktgesprächen im laufen-

Ersatz- versus
Erweiterungsin-
vestitionen

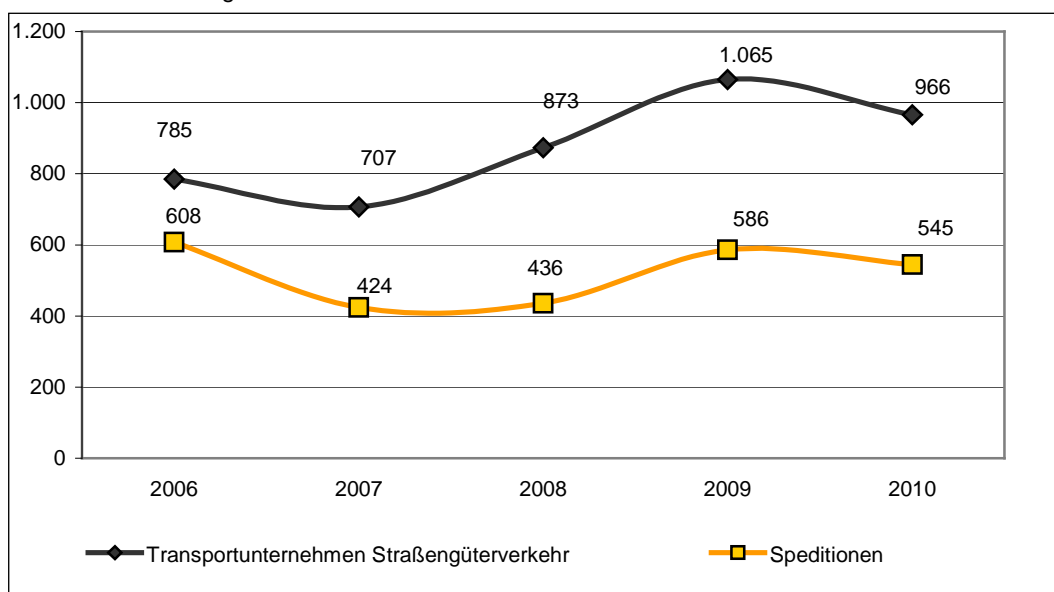
den Jahr einhellig von anziehenden Preisen im Marktsegment der Lkw-Vermietung berichtet.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Vor dem Hintergrund der verbesserten Wirtschaftslage gingen die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 2,1 % auf 31.998 Verfahren zurück. Dabei nahmen die Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) mit 9,3 % und bei Speditionen ohne eigenen Fuhrpark mit 7,0 % überproportional ab. Im Fünfjahresvergleich verharrten sie dennoch auf relativ hohem Niveau. Insgesamt beantragten im vergangenen Jahr 966 Transportunternehmen und 545 Speditionen Insolvenz (siehe Schaubild 13). 8.320 Beschäftigte - rund 35,0 % weniger als im Jahr 2009 - waren von diesen Insolvenzen betroffen. Leicht verbessert hat sich auch das Insolvenzrisiko im Transport- und Logistikbereich. Nach Angaben von Creditreform sank hier die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) von 418 im Jahr 2009 auf 409 im Jahr 2010 je 10.000 aktive Unternehmen.⁶

Insolvenzen

Schaubild 13: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2006 bis 2010



Quelle: Statistisches Bundesamt.

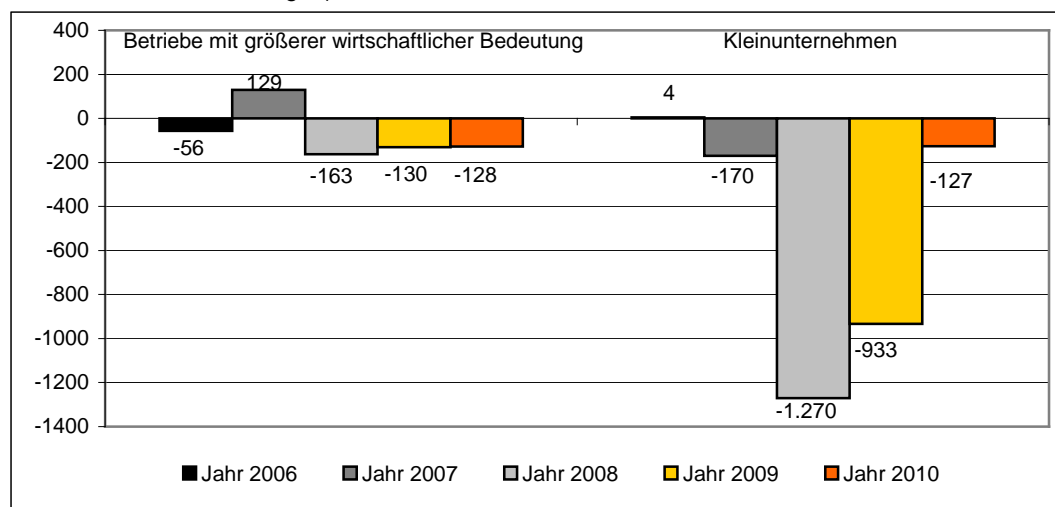
Der Gründungssaldo im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ (Saldo aus Neugründung/Anmeldungen und Betriebsaufgaben/Abmeldungen in den Handels- und Gewereregistern) war zwar im Jahr 2010 - wie bereits in den Vorjahren - erneut negativ. Während der Saldo bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung im Vergleich zum Jahr 2009 nahezu unverändert blieb, war er bei Kleinunternehmen jedoch deutlich

Gewerbean- und -abmeldungen

⁶ Insolvenzen, Neugründungen und Löschungen, Jahr 2010; *Verband der Vereine Creditreform e. V.; Februar 2011.*

weniger negativ als in den Jahren zuvor (siehe Schaubild 14). Letzteres war vor allem der Zunahme der Unternehmensgründungen (+3 %) bei gleichzeitigem Rückgang der Betriebsaufgaben (-5 %) geschuldet. Insgesamt wurden 8.871 Kleinunternehmen im Jahr 2010 neu gegründet bzw. angemeldet und 8.998 aufgegeben bzw. abgemeldet. Bei den Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung gingen hingegen sowohl die Betriebsgründungen als auch die Betriebsaufgaben im Vergleichszeitraum um jeweils rund 4 % zurück. 2.317 Betriebsgründungen standen im Jahr 2010 hier 2.445 Betriebsaufgaben gegenüber.

Schaubild 14: Gründungssaldo (Neugründungen/Anmeldungen – Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr in den Jahren 2006 bis 2010



Quelle: Statistisches Bundesamt.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

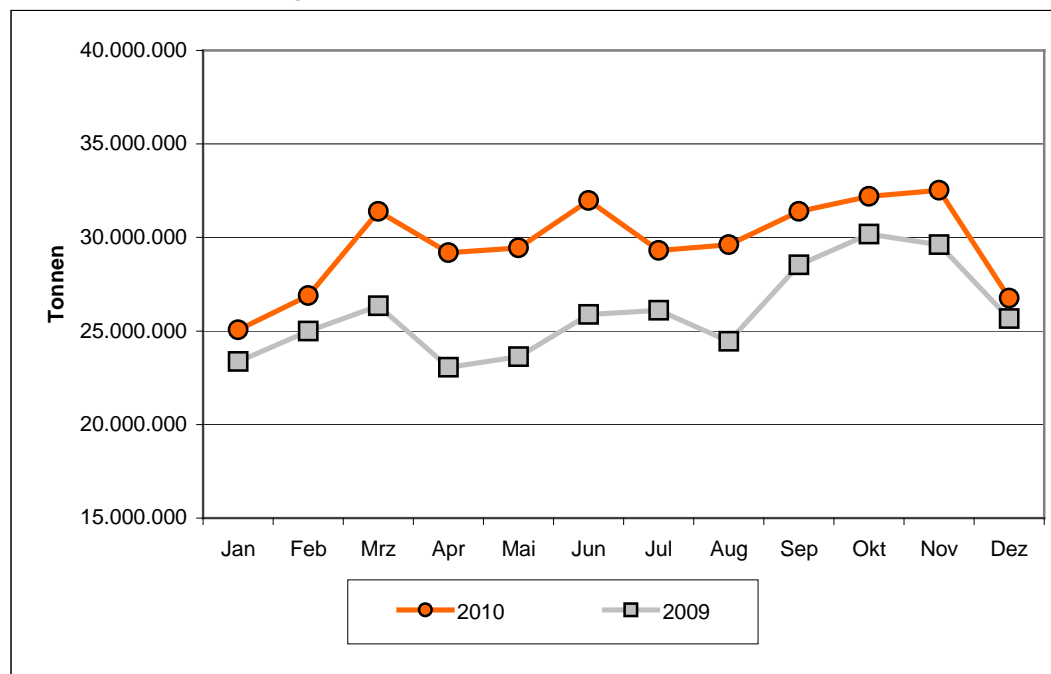
Nach einem konjunkturell bedingten Aufkommens- und Leistungsrückgang im Jahr 2009 kam es im vergangenen Jahr im Eisenbahngüterverkehr zu einem deutlichen (Wieder-)Anstieg sowohl der Aufkommensmenge als auch der Beförderungsleistung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Jahr 2010 insgesamt rund 355,7 Mio. t Güter. Die Gütermenge lag damit rund 43,7 Mio. t bzw. 14,0 % über dem Vorjahresniveau. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im selben Zeitraum um 12,0 % auf rund 107,3 Mrd. tkm. Die durchschnittliche Transportweite reduzierte sich erneut und lag im Jahr 2010 bei rund 302 Kilometern.

Deutliche Mengen- und Leistungssteigerungen

Insbesondere im 2. Quartal 2010 kam es im Vergleich zum Vorjahr zu einem deutlichen Anstieg des Aufkommens in Höhe von 24,8 % und der Leistung in Höhe von 19,1 %. Ab August schwächten sich die Aufkommens- und Leistungszuwächse bezogen auf das Vorjahresergebnis kontinuierlich ab. Im 4. Quartal 2010 lag die Aufkommensmenge rund 7,0 % und die Beförderungsleistung rund 6,8 % über dem Vorjahreswert. Die beschriebenen Entwicklungen lassen sich insbesondere auf einen zu beobachtenden Basiseffekt

im 4. Quartal zurückführen (vgl. Schaubild 15). Dieser war bei Gütern der chemischen Industrie sowie bei festen mineralischen Brennstoffen und Erzen besonders deutlich ausgeprägt.

Schaubild 15: Entwicklung des Gesamtaufkommens (t) im Jahresverlauf der Jahre 2009 und 2010



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

Mengen- und Leistungszuwächse waren in erster Linie bei den aufkommensstarken Gütern der Montanindustrie zu beobachten, welche im Jahr 2009 konjunkturbedingt noch deutliche Rückgänge zu verzeichnen hatten. Im Einzelnen erhöhten sich Aufkommen bzw. Leistung in den Güterabteilungen „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ um 39,4 % (+17,1 Mio. t) bzw. 29,0 % (+2,8 Mrd. tkm), „Erze und Metallabfälle“ um 21,4 % (+5,6 Mio. t) bzw. 22,1 % (+1,3 Mrd. tkm) und „Feste mineralische Brennstoffe“ um 12,9 % (+5,2 Mio. t) bzw. 6,7 % (0,5 Mrd. tkm). Insgesamt konnten bei den Montangütern hierdurch rund zwei Drittel der Aufkommensverluste aus dem Vorjahr (41,2 Mio. t) wieder ausgeglichen werden. Eine deutlich positive Entwicklung verzeichnete ebenfalls die Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit einem Aufkommenswachstum von 14,7 % (+11,6 Mio. t) und einer Zunahme der Beförderungsleistung um 16,5 % (+6,6 Mrd. tkm).

Entwicklung nach
Güterabteilungen

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 6: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
– Veränderungen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2009	2010		2009	2010	
Binnenverkehr	210,7	242,1	14,9	48,7	54,5	12,0
Versand in das Ausland	41,8	45,1	8,0	18,8	20,7	9,9
Empfang aus dem Ausland	44,2	52,1	17,8	18,0	21,0	16,2
Durchgangsverkehr	15,4	16,4	7,0	10,3	11,1	8,1
Insgesamt	312,1	355,7	14,0	95,8	107,3	12,0

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

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr innerdeutsch rund 242,1 Mio. t Güter befördert. Dies bedeutete im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenanstieg um 14,9 %. Anders als bei den übrigen Hauptverkehrsrelationen überstieg die im Binnenverkehr beförderte Gütermenge im vergangenen Jahr bereits wieder das Vorkrisenniveau von 2008 (239,3 Mio. t). Die Verkehrsleistung lag mit 54,5 Mrd. tkm im Jahr 2010 rund 12,0 % über dem Vorjahresniveau und erreichte annähernd das Niveau des Jahres 2008. Beeinflusst wurde die positive Entwicklung bei den Binnenbeförderungen insbesondere durch ein Mengen- und Leistungswachstum der Montangüter sowie der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“. Aufkommensverluste waren lediglich bei der Güterabteilung „Andere Nahrungsmittel“ festzustellen.

Binnenverkehr

Die grenzüberschreitenden Beförderungen konnten im vergangenen Jahr von den konjunkturellen Entwicklungen in Form einer positiven Aufkommens- und Leistungsentwicklung profitieren, welche je nach Richtung jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt war. Das Wachstum der Transportleistung bewegte sich zwischen 9,9 % im Versand und 16,2 % im Empfang. Ähnlich unterschiedlich verteilte sich das im Jahr 2010 zusätzlich beförderte Aufkommen in Höhe von insgesamt 11,2 Mio. t. Dieses entfiel zu rund zwei Dritteln auf den grenzüberschreitenden Empfang (+17,8 %) und zu rund einem Drittel auf den Versand (+8,0 %). Während beim Empfang sämtliche Güterabteilungen von der positiven Aufkommensentwicklung profitieren konnten, resultierte das Wachstum im grenzüberschreitenden Versand in erster Linie aus der positiven Aufkommensentwicklung der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (+2,5 Mio. t). Ähnlich dem grenzüberschreitenden Versand zeigten sich Aufkommens- (+7,0 %) und Leistungsentwicklung (+8,1 %) beim Durchgangsverkehr vergleichsweise weniger dynamisch als beim Binnenverkehr und dem grenzüberschreitenden Empfang.

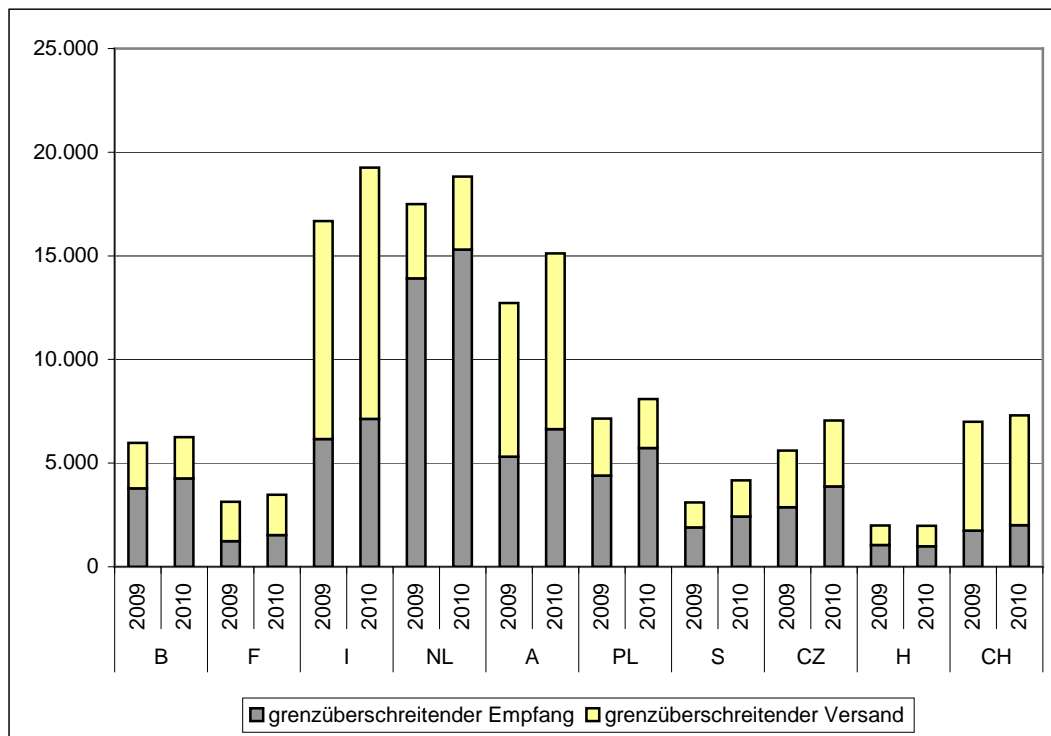
Grenzüberschreitender Verkehr

Mit Ausnahme Ungarns konnten beim Wechselverkehr mit Deutschland im Jahr 2010 sämtliche in Schaubild 16 dargestellte Staaten ein Wachstum des Gesamtaufkommens gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. Ein besonders starkes prozentuales Wachstum zeigte sich bei Verkehren von und nach Schweden, (+34,6 %), Tschechien (+26,0 %) und Österreich (+18,8 %). Verantwortlich für die Mengensteigerungen zeichneten insbesondere die Aufkommenssteigerungen der nach Deutschland gerichteten Verkehre, die aus-

Wechselverkehre

gehend von den genannten Staaten sowie der Schweiz oberhalb des Vorkrisenniveaus aus dem Jahr 2008 lagen.

Schaubild 16: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in den Jahren 2009 und 2010 in 1.000 t



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

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

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Entsprechend der allgemeinen Konjunkturentwicklung berichteten die bundeseigenen sowie die Mehrzahl der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2010 von einer spürbar verbesserten Auftrags- und Beschäftigungslage. Nachdem einzelne Eisenbahnunternehmen zu Beginn des Jahres 2010 noch von stärkeren Aufkommensschwankungen betroffen waren, zeigte sich ab dem 2. Quartal 2010 eine stetig hohe Nachfrage nach Schienentransportleistungen, die sich positiv auf den Auslastungsgrad der Beförderungskapazitäten auswirkte. Nur in Ausnahmefällen wurden Aufkommensverluste gegenüber dem Vorjahr 2009 angeführt, die in erster Linie einer Neuausrichtung einzelner Unternehmensteile geschuldet waren.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Eine Verknappung von Kapazitäten im Schienen- und Straßengüterverkehr bei einer gleichzeitig steigenden Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen hat im 2. Halbjahr 2010 zu einer insgesamt leicht nachlassenden Intensität des intra- sowie intermodalen Wettbewerbs geführt. Über einen unvermindert hohen intramodalen Wettbewerbsdruck, welcher zumeist aus der Preispolitik großer Eisenbahnverkehrsunternehmen resultierte, berichteten die Eisenbahnen in der zweiten Jahreshälfte 2010 hauptsächlich bei Neuaus-

Wettbewerbsintensität

schreibungen, im Seehafen-Hinterlandverkehr sowie bei einfachen Traktionsleistungen. Aufkommensverlagerungen, die sich jedoch nicht als nachhaltig erwiesen haben, konnten aufgrund einer havariebedingten Sperrung des Rheins von der Binnenschifffahrt zum Eisenbahngüterverkehr sowie – beeinflusst durch Streikaktionen der Lokführer – vom Eisenbahn- zum Straßengüterverkehr beobachtet werden.

In Übereinstimmung mit dem Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes berichteten die Marktteilnehmer mit Blick auf die Gesamtjahresentwicklung 2010 über ein insgesamt leicht gestiegenes Entgeltniveau im Schienengüterverkehr. Bei der überwiegenden Zahl der Verkehre war es den Marktteilnehmern allerdings nicht möglich, die positive Auftrags- und Beschäftigungslage zu einer realen Erhöhung der Entgelte zu nutzen. Zu beobachtende Entgelterhöhungen resultierten überwiegend aus einer Indexierung der Trassen-, Energie- und Treibstoffkosten sowie vereinzelt der Personalkosten. Da auf diese Kostenfaktoren – insbesondere bei längerfristigen Verträgen – nur sehr begrenzt Einfluss genommen werden kann, wird ihrer Entwicklung bei der Vertragsgestaltung zunehmend mittels einer Indexierung Rechnung getragen. Lediglich bei einzelnen Neu- sowie Spotverkehren waren ab Mitte des Jahres 2010 nennenswerte Entgeltsteigerungen möglich, von denen vor allem überregional tätige Unternehmen profitieren konnten.

Entgelte

Nachdem Kostensteigerungen aufgrund von Sondervereinbarungen im Jahr 2009 teilweise ausgesetzt werden konnten, verzeichneten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im vergangenen Jahr einen insgesamt gemäßigten Kostenanstieg. Kostensteigerungen resultierten insbesondere aus einer Erhöhung der Trassen-, Treibstoff- und Energiekosten. Die verstärkte Nachfrage nach Wartungs- und Instandhaltungsleistungen und sich hieraus ergebende Einschränkungen in Bezug auf die Fahrzeugverfügbarkeit haben die Unternehmen zusätzlich kostenseitig belastet. Die Personalkosten erhöhten sich im Jahr 2010 hingegen nur geringfügig, für das laufende Jahr 2011 rechnen die Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere im letztgenannten Bereich wieder mit deutlicheren Kostensteigerungen. Bei vergleichbaren Steigerungsraten der Kosten und Entgelte verzeichnete die Mehrzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen eine leicht verbesserte Ertragslage. Beeinflusst wurde diese von teils deutlichen Mengensteigerungen und den hieraus bzw. aus anderen Optimierungsprozessen resultierenden Effizienzgewinnen.

Kosten und Ertragslage

Während das eigene Personal aufgrund flexibler Einsatzmöglichkeiten während der Krise größtenteils weiter beschäftigt werden konnte, war der Anteil des im Rahmen von Leiharbeitsverhältnissen eingesetzten Personals zum Teil deutlich reduziert worden. Aufgrund des unerwartet deutlichen Anstiegs der Nachfrage ab dem 2. Quartal 2010 bestand in Abhängigkeit vom Bedarf nach Aussage von Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Güterverkehrs fallweise eine eingeschränkte Verfügbarkeit an qualitativ gut eingeschätzten Lokführern. Insbesondere für den überregionalen Einsatz, bei welchem zunehmend Leiharbeitskräfte zum Einsatz kommen, konnte auf Seiten der Eisenbahnver-

Personal

kehrunternehmen sowie der Personaldienstleister eine erhöhte Nachfrage nach Personal festgestellt werden. Um der steigenden Personalnachfrage zu begegnen, äußerte eine zunehmende Zahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen die Absicht, ihre Ausbildungsaktivitäten zu verstärken.

Die Auslastung der für den Gütertransport zur Verfügung stehenden Fahrzeuge war im vergangenen Jahr vergleichsweise hoch. Die Verfügbarkeit von Güterwagen wurde dabei durch den hohen Auslastungsgrad der Wartungs- und Instandhaltungseinrichtungen beeinflusst. Aufgrund teils mehrwöchiger Wartezeiten verzeichneten die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen erhöhten Organisationsaufwand. Geschuldet ist die hohe Auslastung von Serviceeinrichtungen einerseits der Überprüfung von Radsatzwellen im Rahmen eines Europäischen Aktionsprogramms für die Güterwagensicherheit. Andererseits haben die krisenbedingte Stilllegung zahlreicher Güterwagen und die hierdurch zusätzlich notwendigen bzw. teilweise hinausgezögerten Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten zu einer erhöhten Nachfrage beigetragen. Vor diesem Hintergrund konnten Unternehmen mit einer eigenen Infrastruktur bzw. Betreiber von Eisenbahninfrastrukturen im vergangenen Jahr von einem erhöhten Bedarf an Abstellflächen profitieren. Bei der Lokomotivenbeschaffung zeichnete sich zum Ende des Jahres 2010 eine Verknappung von kurzfristig verfügbaren Miet- und Leasingfahrzeugen ab. Insbesondere große Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzten die Möglichkeit der kurzfristigen Fahrzeugbeschaffung, um Engpässe im eigenen Bestand zu überbrücken.

Fahrzeuge

Der Zugang zur Infrastruktur wurde gegen Ende des vergangenen Jahres witterungsbedingt zum Teil deutlich eingeschränkt. Insbesondere Überhol- und Abstellanlagen waren vorübergehend nicht zugänglich, wodurch der Betriebsablauf erschwert wurde. Laut Aussage zahlreicher Eisenbahnverkehrsunternehmen könnten weite Teile der privaten und öffentlichen Schieneninfrastruktur einer verbesserten Nutzung zugeführt werden, sofern bedarfsabhängige anstelle zeitraumabhängiger Nutzungsvereinbarungen getroffen würden.

Zugang zur Infrastruktur

Die Geschäftsaussichten für das laufende Jahr werden nach Ergebnissen aus Marktgesprächen des Bundesamtes von Unternehmensvertretern durchweg positiv bewertet. Von einem aus Sicht der Marktteilnehmer zu beobachtenden Trend zu immer kürzeren Vorlaufzeiten bei der Planung bzw. Organisation von Verkehren dürften insbesondere solche Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren, die flexibel auf die Transportbedürfnisse der Verlader reagieren können. Als Voraussetzung für das Angebot derartiger Verkehre gilt ein ausreichend großes Fahrzeugangebot. Die anhaltend gute Auftragslage wirkte sich im Jahresverlauf zunehmend positiv auf die Investitionsneigung der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Eine zunehmende Zahl von Unternehmen beabsichtigt, Investitionen in den Fuhrpark sowie in infrastrukturelle Einrichtungen zu tätigen.

Positive Erwartungen für das Jahr 2011

Die Konsolidierung auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt wurde im Jahr 2010 seitens Eisenbahnen mit einem zumindest teilweise staatlichen oder kommunalen Hintergrund weiter vorangetrieben. So befindet sich die TX Logistik AG seit Beginn des Jahres 2011 vollständig und die Osthannoversche Eisenbahn sowie die Regental-Cargo teilweise im Besitz der Trenitalia, eines 100-prozentigen Tochterunternehmens der italienischen Staatsbahn. Die ITL Eisenbahngesellschaft mbH ist seit Ende 2010 vollständig in den Besitz der französischen SNCF Geodis Gruppe übergegangen, und die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) haben im vergangenen Jahr die Mehrheitsanteile an der Mittelweserbahn GmbH (MWB) übernommen. Die polnische PKP Cargo und die österreichische RCA verfügen seit Dezember 2010 bzw. März 2011 über eine zur Durchführung von Schienenverkehrsleistungen in Deutschland notwendige Sicherheitsbescheinigung.

Weiterhin zunehmende Konsolidierungstendenzen

4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden im vergangenen Jahr insgesamt rund 5,6 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Units) befördert. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Aufkommensmenge somit um 10,6 %. Die insgesamt beförderten Einheiten (TEU) verteilten sich auf die Hauptverkehrsrelationen zu vergleichbaren Anteilen wie im Vorjahr. Demnach entfielen 49,1 % auf den Binnenverkehr, 39,4 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr und rund 11,5 % auf den Durchgangsverkehr. Die Anzahl der im Jahr 2010 beförderten Sattelzuganhänger erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rund 58,5 % auf 365.472 Einheiten, das mit dieser Ladeinheit transportierte Aufkommen lag mit 9,9 Mio. t rund 56,2 % über dem Vorjahresergebnis. Der überwiegende Anteil der transportierten Sattelzuganhänger entfiel mit rund 74,8 % auf Empfang und Versand ins Ausland, die restlichen Transporte verteilten sich zu jeweils ähnlich großen Anteilen auf den Binnen- sowie den Durchgangsverkehr.

Starkes Wachstum bei Containern und Sattelzuganhängern

Bezogen auf das Vorjahresniveau waren die stärksten prozentualen Zunahmen mit rund 14,4 % im 2. Quartal 2010 festzustellen. Die Anbieter kontinentaler und maritimer Verkehre berichteten seither von einer deutlich gestiegenen Nachfrage nach Leistungen des kombinierten Verkehrs. Sie reagierten hierauf insbesondere mit einer Erhöhung ihrer im Jahr 2009 konjunkturell bedingt reduzierten Angebotsfrequenzen. Zusätzliche Leistungen wurden im Jahr 2010 überwiegend durch neue Marktteilnehmer angeboten, durch deren Markteintritt eine zunehmende Wettbewerbsintensität zu beobachten war. Limitierend auf die Angebotserstellung wirkte sich eine gebietsweise eingeschränkte Verfügbarkeit von Lokführern und rollendem Material aus. Das steigende Aufkommen hatte ebenso wie zahlreiche Baumaßnahmen negativen Einfluss auf die Qualität bzw. die Pünktlichkeit der angebotenen Verkehre.

Ausweitung von Frequenzen

Im Bereich des kombinierten Verkehrs bestehen überwiegend langfristige Vertragsverhältnisse, deren Ausgestaltung bzw. Bedingungen meist im Zusammenhang mit dem Fahrplanwechsel zum Jahresende neu verhandelt werden. Vor dem Hintergrund der noch zur Jahreswende 2009/2010 und bis in das Jahr 2010 hinein bestehenden Unsicherheiten bezüglich der weiteren Aufkommensentwicklung hat sich für die Anbieter kombinierter Verkehre sowohl die Entgeltsituation als auch die Preissituation im Vergleich zum Jahr 2009 als überwiegend stabil erwiesen. Außerhalb bestehender Vertragsverhältnisse konnten einzelne Anbieter bei der Preisgestaltung von den im 2. Halbjahr 2010 in Teilen zu beobachtenden Kapazitätsengpässen im Straßengüterverkehr profitieren. Für das Jahr 2011 lassen die bereits erfolgten Vertragsverhandlungen sowohl für Anbieter als auch für Nutzer kombinierter Verkehrsangebote Preiserhöhungen im mittleren einstelligen Bereich erwarten.

Kosten- und
Preisentwicklung

Das Aufkommen beim nationalen kontinentalen Verkehr hat sich im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr um 11,0 % auf rund 2,8 Mio. TEU erhöht. Nach einem verhaltenen Jahresbeginn 2010 sorgten ab dem 2. Quartal deutliche Aufkommenssteigerungen für das positive Wachstum der Binnenverkehre. Das nationale Aufkommen zeichnete dabei weitgehend die Aufkommensentwicklungen der für den Binnenverkehr bedeutenden Wirtschaftsbranchen nach.

Nationaler Verkehr

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr erhöhte sich im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr um 10,7 % auf rund 2,2 Mio. TEU. Dabei zeigten die auf Deutschland zulaufenden Verkehre eine dynamischere Entwicklung als die Verkehre der Gegenrichtung. Im Rahmen von Optimierungsprozessen veränderten mehrere Anbieter internationaler Verkehre im vergangenen Jahr stellenweise ihre Produktionsstrukturen, ohne dass sich hierdurch für die Kunden nennenswerte Angebotseinschränkungen ergeben haben.

Grenzüberschreitender KV

Weiterhin positiv entwickelten sich die Wechselverkehre zwischen deutschen und tschechischen Terminals. Ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau haben kombinierte Verkehre in Richtung der Türkei im Jahr 2010 an Bedeutung hinzugewonnen. Als vergleichsweise schwierig gilt bei den Anbietern kombinierter Verkehre der Markt für Wechselverkehre zwischen Deutschland und Frankreich bzw. Spanien. Auf diesen Relationen waren im vergangenen Jahr insbesondere aufgrund streikbedingter Angebotseinschränkungen rückläufige Aufkommensmengen zu verzeichnen. Inwieweit die innerhalb Österreichs vollzogene Neustrukturierung nationaler kombinierter Verkehre Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben werden, bleibt abzuwarten.

Wechselverkehre

Bei Betrachtung der Hauptverkehrsrelationen verzeichnete der Transitverkehr durch Deutschland mit rund 6,5 % das vergleichsweise geringste Wachstum im Jahr 2010. Entgegen den zu beobachtenden Entwicklungen bei den übrigen Hauptverkehrsrelationen

Transitverkehr

entwickelte sich das Aufkommen in der ersten Jahreshälfte mit 10,4 % wesentlich dynamischer als in der zweiten Jahreshälfte (+2,5%).

Nachdem der Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2009 die Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise unmittelbar zu spüren bekommen hatte, entwickelte sich das Aufkommen im Jahr 2010 wieder deutlich positiver. Die Verkehre von/nach den deutschen Seehäfen verzeichneten ein zusätzliches Aufkommen von durchschnittlich 14,0 %. Das Gesamtaufkommen von rund 3,2 Mio. TEU verteilte sich im Jahr 2010 mit 995.028 TEU auf den grenzüberschreitenden und 2.225.145 TEU auf den nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr. National wie international entwickelte sich das Aufkommen zu Gunsten der seehafengerichteten Verkehre. Bei den einzelnen Hauptverkehrsrelationen zeigte sich in der zweiten Jahreshälfte ein deutlich stärkeres Aufkommenswachstum gegenüber dem Vorjahreszeitraum, als dies noch in der ersten Jahreshälfte 2010 der Fall gewesen war. In einem besonderen Maße zeigte sich diese Entwicklung bei den grenzüberschreitenden Verkehren zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen.

Seehafen-Hinterlandverkehr

Ähnlich wie beim kontinentalen kombinierten Verkehr reagierten die Anbieter der Seehafen-Hinterlandverkehre auf das Aufkommenswachstum mit einer Erhöhung ihrer regelmäßigen Abfahrtsfrequenzen. Für einen beschleunigten Transport ins Hinterland sorgte ein zunehmender Anteil direkter Verkehre zu den Hinterlandterminals. Insbesondere Hafenseitig bestehen seitens der Marktteilnehmer Bestrebungen, die Strukturen der Hinterlandterminals auszubauen, um den Anteil direkt zwischen Hafen- und Hinterlandterminal verkehrender Züge zu erhöhen. Trotz steigenden Aufkommens wurde die Situation im intramodalen Wettbewerb als angespannt bezeichnet. Zu einer Erhöhung der Produktionskosten haben im vergangenen Jahr insbesondere steigende Dieselpreise im Bereich straßenseitiger Vor- und Nachläufe beigetragen, die in der Regel ebenfalls von den Anbietern maritimer Verkehre durchgeführt bzw. beauftragt werden.

Erhöhung der Abfahrtsfrequenzen

Im vergangenen Jahr bekundeten Speditionsunternehmen sowie Unternehmen der verladenden Wirtschaft in einem zunehmenden Maße ihr Interesse an einer Umsetzung unternehmensspezifischer Transportlösungen im kombinierten Verkehr, die entweder auf bereits bestehenden Angeboten von Kombioperatoren bzw. Eisenbahnen oder eigens zu diesem Zweck neu entwickelten Konzepten basieren. Als ausschlaggebend für die wachsende Nachfrage wurden seitens der Unternehmen insbesondere Engpässe im Straßengüterverkehr, ein zunehmendes Angebot branchenspezifischer Transportlösungen sowie Umweltaspekte angeführt. Die Anbieter kombinierter Verkehre reagierten auf das zunehmende Interesse mit entsprechenden Angeboten beispielsweise mit der Ausweisung von Einsparungspotentialen beim CO₂-Verbrauch. Verdeutlicht wurde das zunehmende Interesse der Unternehmen anhand einer erneut steigenden Anzahl sogenannter „Company-Trains“, intermodaler Ganzzüge, deren Stellplatzkapazitäten in Gänze von einzelnen Unternehmen – meist Speditionsunternehmen – eingekauft werden. Letz-

Wachstumspotenziale

tere dürften mitverantwortlich für die vergleichsweise starke Zunahme der im unbegleiteten kombinierten Verkehr grenzüberschreitend transportierten Kraftfahrzeug-Sattelzuganhänger zeichnen. Bei Containern konnte eine stärkere Zunahme bei der Nutzung größerer Transportgefäße festgestellt werden.

Mit Blick auf die anhaltend positive Aufkommensentwicklung äußerten sich die Marktteilnehmer überwiegend positiv über die Zukunftsaussichten des kombinierten Verkehrs im Jahr 2011. Als einen entscheidenden Faktor für die eigene Geschäftsentwicklung werten die Marktteilnehmer die Verfügbarkeit der für das steigende Transportvolumen notwendigen Ressourcen.

Ausblick

4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)

Auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden im Jahr 2010 mehr als 114.000 Lkw (Ralpin Jahresergebnis zzgl. Ökombi-Aufkommen bis einschließlich November 2010) transportiert. Die im Wechselverkehr mit Deutschland bestehenden Verbindungen von Freiburg über die Schweiz nach Novara (Italien) und von Regensburg über Österreich nach Trento entwickelten sich dabei unterschiedlich. Letztere verzeichnete beim Verkehr über den Brenner im vergangenen Jahr (Stand November 2010) deutliche Aufkommenszuwächse von rund 26,9 % und dürften von den im Rahmen des sektoralen Fahrverbotes gültigen Restriktionen für den Straßengüterverkehr profitiert haben. Die Rollende Landstraße zwischen Freiburg und Novara über die Lötschberg-Simplon-Achse verzeichnete mit 91.463 Lkw-Verladungen im Vergleich zum Vorjahr eine leicht rückläufige Entwicklung. Ursächlich hierfür waren unter anderem Zugausfälle als Folge von Kapazitätsengpässen in den Bereichen Infrastruktur (Sanierungsarbeiten) und rollendem Material (erhöhter Instandhaltungsbedarf) sowie Streiks.

Aufkommenszuwächse auf der ROLA

5 Binnenschiffgüterverkehr

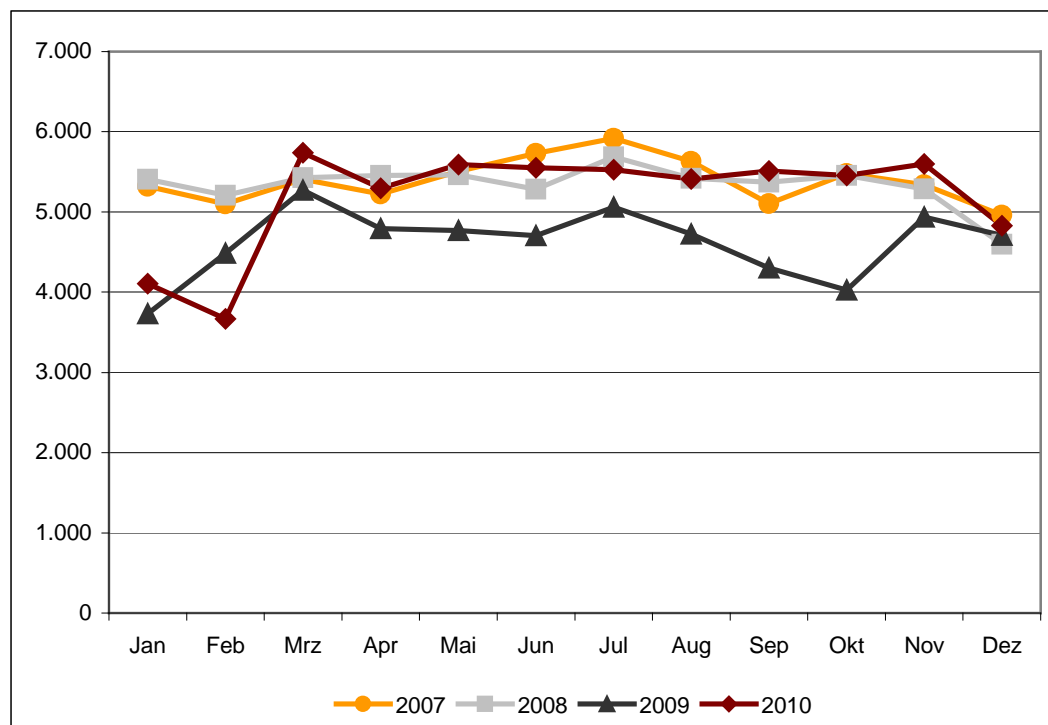
5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach zweistelligen prozentualen Mengen- und Leistungsrückgängen im Jahr 2009 hat die Verkehrsnachfrage in der Binnenschifffahrt im Zuge der wirtschaftlichen Erholung im Jahr 2010 deutlich angezogen. Nachdem es zu Beginn des Jahres 2010 witterungsbedingt in verschiedenen Regionen Deutschlands noch zu längeren Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes gekommen war, setzte mit Beginn des Frühjahrs ein durchgreifender Aufholprozess ein. Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2010 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen insgesamt rund 229,6 Mio. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2009 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 12,6 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 12,2 % auf rund 62,3 Mrd. tkm. Trotz der deutlichen Verkehrszuwächse konnte die Binnenschifffahrt das Niveau der Vorkrisenjahre noch nicht erreichen. Wie Schaubild 17 zeigt, bewegte sich die Verkehrs-

Aufholbewegung in 2010

leistung seit März 2010 zwar bereits wieder auf dem hohen Niveau der Jahre 2007 und 2008. Aufgrund des schwachen Winters blieb sie bezogen auf das Gesamtjahr 2010 jedoch noch deutlich hinter den entsprechenden Werten der Vorkrisenjahre zurück.

Schaubild 17: Tonnenkilometrische Leistung der Binnenschifffahrt nach Berichtszeitraum in Mio. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie der Schienengüterverkehr partizipierte die Binnenschifffahrt insbesondere an der deutlichen Wiederbelebung der Nachfrage im Stahl- und Energiebereich. Die Kohlebeförderungen übertrafen im Jahr 2010 bereits das Niveau aus dem Vorkrisenjahr 2008, bei Erzen und Metallabfällen wurde ein Großteil der Verluste des Jahres 2009 aufgeholt. Aufkommenssteigerungen im zweistelligen Prozentbereich zeigten sich im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr ferner bei Beförderungen von Düngemitteln, chemischen Erzeugnissen, Eisen, Stahl und NE-Metallen sowie Containern. Mit einem Minus von rund 1,0 % entwickelte sich das Beförderungsaufkommen in der volumenmäßig bedeutendsten Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ leicht rückläufig. Im Gegensatz zur Trockengüterschifffahrt fielen die Nachfragesteigerungen in der Tankschifffahrt im Jahr 2010 moderat aus. Das Transportvolumen in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen und Heizöl die für die Tankschifffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 2,2 %.

Binnenschifffahrt
nach Segmenten

Mit Umschlagszuwächsen von 13,3 % bzw. 13,0 % im Vergleich zum Vorjahr konnten im Jahr 2010 vor allem die im Rheingebiet und im angeschlossenen westdeutschen Kanalgebiet angesiedelten Binnenhäfen überproportional vom Anstieg der Verkehrsnachfrage

Güterumschlag
nach Wasser-
straßengebieten

profitieren. Mit einer Steigerung des Güterumschlags von 13,5 % galt dies im Vergleichszeitraum auch für das Gebiet Berlin. Mit Umschlagssteigerungen von jeweils 8,4 % partizipierten ferner das Wesergebiet und das Mittellandkanalgebiet am wirtschaftlichen Aufschwung. Vergleichsweise moderater fielen die Umschlagszuwächse im Donaugebiet (4,5 %) sowie in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern (5,4 %) aus. Gegen den Trend entwickelten sich die Umschläge im Elbegebiet. Hier waren die Güterbeförderungen aufgrund hoher Umschlagsrückgänge in Hamburg und Brunsbüttel mit minus 14,6 % deutlich rückläufig.

Tabelle 7 stellt die Entwicklung des Güterumschlags in den fünfzehn umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen des Jahres 2010 im Vergleich zum Vorjahr dar. Unangefochten an der Spitze stand weiterhin der Hafen Duisburg, der mit einem Umschlagswachstum von über 40 % einen Großteil der Rückgänge des Jahres 2009 wieder aufholen konnte. Auf den weiteren Plätzen folgten Köln, Neuss/Düsseldorf und Hamburg, das von den ausgewiesenen Häfen im Vergleichszeitraum die stärksten Rückgänge verzeichnete. Nach Duisburg verbuchte Ludwigshafen im Jahr 2010 die höchsten absoluten Umschlagssteigerungen im Vergleich zum Jahr 2009.

Güterumschlag in
ausgewählten
Binnenhäfen

Tabelle 7: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Häfen in der Binnenschifffahrt – Veränderungen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009

Hafen	2009	2010	Veränderung	
	in 1.000 t	in 1.000 t	in 1.000 t	%
Duisburg	34.972,7	49.268,7	+ 14.296,0	+ 40,9
Köln	11.580,6	11.946,7	+ 366,1	+ 3,2
Neuss / Düsseldorf ¹⁾	8.161,9	9.234,5	+ 1.072,6	+ 13,1
Hamburg	11.066,2	9.232,0	- 1.834,2	- 16,6
Ludwigshafen	6.445,8	7.964,6	+ 1.518,8	+ 23,6
Mannheim	7.898,5	7.585,0	- 313,5	- 4,0
Karlsruhe	5.691,2	5.242,2	- 449,0	- 7,9
Marl	3.688,4	4.089,4	+ 401,0	+ 10,9
Frankfurt/Main	3.754,4	3.966,5	+ 212,1	+ 5,7
Heilbronn	3.578,2	3.949,0	+ 370,8	+ 10,4
Bremen	3.473,8	3.919,3	+ 445,5	+ 12,8
Gelsenkirchen	3.355,4	3.805,4	+ 450,0	+ 13,4
Mainz	3.150,1	3.415,5	+ 265,4	+ 8,5
Kehl	3.204,6	3.227,9	+ 23,3	+ 0,7
Krefeld-Uerdingen	2.532,1	3.187,6	+ 655,5	+ 25,9

¹⁾ Abweichend von der statistischen Ausweisung des Statistischen Bundesamtes werden die Häfen Neuss und Düsseldorf in einer Position zusammengefasst.

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnungen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes.

An der steigenden Verkehrsnachfrage partizipierten ausländische Schiffe in einem höheren Maße als die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe. Letztere verzeichneten im Jahr 2010 lediglich unterproportionale Zuwächse. Schiffe unter deutscher Flagge transportierten im Jahr 2010 mit knapp 73,3 Mio. t rund 5,8 Mio. t bzw. 8,6 % mehr Güter als im Jahr 2009. Am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasser-

Marktanteile
deutscher Flagge
rückläufig

straßen erreichten sie damit im Jahr 2010 einen Anteil in Höhe von rund 31,9 %. Im Vergleich zum Jahr 2009 bedeutete dies einen Marktanteilsverlust von 1,2 Prozentpunkten. Bezogen auf die Verkehrsleistung ging der Marktanteil der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe von 32,1 % im Jahr 2009 auf 31,1 % im Jahr 2010 zurück. Nachdem der deutsche Marktanteil in der ersten Jahreshälfte 2010 sogar auf rund 30,0 % zurückgefallen war, konnten Schiffe unter deutscher Flagge somit in der zweiten Jahreshälfte wieder etwas an Boden gut machen. Den insgesamt rückläufigen Marktanteilen der deutschen Flotte standen im Jahr 2010 vor allem Anteilsgewinne niederländischer Binnenschiffahrtsunternehmen gegenüber. Deren Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen erhöhten sich in einem wettbewerbsintensiven Umfeld im Vergleichszeitraum bezogen auf die Beförderungsmenge um rund 2,0 Prozentpunkte auf 56,5 %, bezogen auf die Verkehrsleistung um 1,3 Prozentpunkte auf 53,6 %.

Bei näherer Betrachtung der einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigt sich bezüglich der Mengen- und Leistungsentwicklung im Jahr 2010 folgendes Bild:

Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 8: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2009	2010		2009	2010	
Binnenverkehr	51,8	53,1	+ 2,4	10,3	10,8	+ 5,3
Versand in das Ausland	49,1	50,6	+ 3,1	12,7	13,2	+ 4,1
Empfang aus dem Ausland	83,7	103,5	+ 23,7	20,1	23,6	+ 17,6
Durchgangsverkehr	19,3	22,4	+ 16,3	12,5	14,7	+ 17,5
Insgesamt	203,9	229,6	+ 12,6	55,5	62,3	+ 12,2

Anmerkung: Aufgrund von Nachkorrekturen seitens des Statistischen Bundesamtes weicht die für das Jahr 2009 ausgewiesene tonnenkilometrische Leistung von der im BAG-Bericht „Marktbeobachtung Güterverkehr – Jahresbericht 2009“ dargestellten Verkehrsleistung ab.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im Binnenverkehr wurden im Jahr 2010 rund 53,1 Mio. t Güter transportiert. Das im Verkehr zwischen deutschen Häfen erzielte Aufkommensergebnis erhöhte sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 %. Rückläufigen Beförderungsmengen an Mineralölzeugnissen stand im Vergleichszeitraum ein höheres Transportaufkommen an festen mineralischen Brennstoffen, Steinen und Erden sowie chemischen Erzeugnissen gegenüber. Die im Binnenverkehr erbrachte Verkehrsleistung verzeichnete im Jahr 2010 einen unterdurchschnittlichen Zuwachs. Sie nahm im Vergleich zum Jahr 2009 um 5,3 % auf rund 10,8 Mrd. tkm zu.

Binnenverkehr

Unterproportionale Mengen- und Leistungssteigerungen zeigten sich im Vergleichszeitraum auch beim grenzüberschreitenden Versand. Nach 49,1 Mio. t im Jahr 2009 wurden im Jahr 2010 rund 50,6 Mio. t Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert. Größere Nachfragerückgänge bei Steinen und Erden wurden auf diesen Relationen insbesondere durch höhere Beförderungsmengen an Halb- und Fertigwaren, chemischen

Grenzüberschreitender Versand

Erzeugnissen, Düngemitteln sowie Nahrungs- und Futtermitteln kompensiert. Mit 13,2 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung beim grenzüberschreitenden Versand um 4,1 % über dem Wert des Jahres 2009.

Für die hohen Verkehrszuwächse der Binnenschifffahrt im Jahr 2010 zeichneten vor allem die gestiegenen Importmengen aus den ARA-Häfen verantwortlich. Insbesondere der deutliche Nachfrageanstieg der Stahl- und Energiewirtschaft nach Inputfaktoren bedingte im Jahr 2010 beim grenzüberschreitenden Empfang im Vergleich zum Jahr 2009 Mengen- und Leistungszuwächse im zweistelligen Prozentbereich. Nachdem hier im Jahr 2009 noch die höchsten Rückgänge zu verzeichnen gewesen waren, erhöhte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen im Jahr 2010 um rund 19,8 Mio. t bzw. 23,7 % auf rund 103,5 Mio. t. Die Verkehrsleistung stieg im Vergleich zum Jahr 2009 um rund 17,6 % auf 23,6 Mrd. tkm. Sehr hohe Aufkommenssteigerungen waren im Vergleichszeitraum mit Raten von rund 46,4 % bzw. 25,4 % bei den volumenträchtigen Erzen und Metallabfällen sowie festen mineralischen Brennstoffen zu beobachten. Überproportionale Zuwächse verzeichneten ferner die chemischen Erzeugnisse. Mit einem Plus von rund 10,5 % konnte die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ im Vergleichszeitraum ebenfalls deutlich zulegen.

Grenzüberschreitender Empfang

Nach dem grenzüberschreitenden Empfang verzeichneten die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen im Jahr 2010 die höchsten Mengen- und Leistungsanstiege. Die beförderte Gütermenge legte im Vergleich zum Jahr 2009 um rund 3,1 Mio. t bzw. 16,3 % auf knapp 22,4 Mio. t zu, die Verkehrsleistung erhöhte sich um 17,5 % auf rund 14,7 Mrd. tkm. Niedrigeren Aufkommensmengen an Steinen und Erden standen mehr oder weniger stark ausgeprägte Zuwächse in allen anderen Güterabteilungen gegenüber.

Durchgangsverkehr

5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Kostenentwicklung

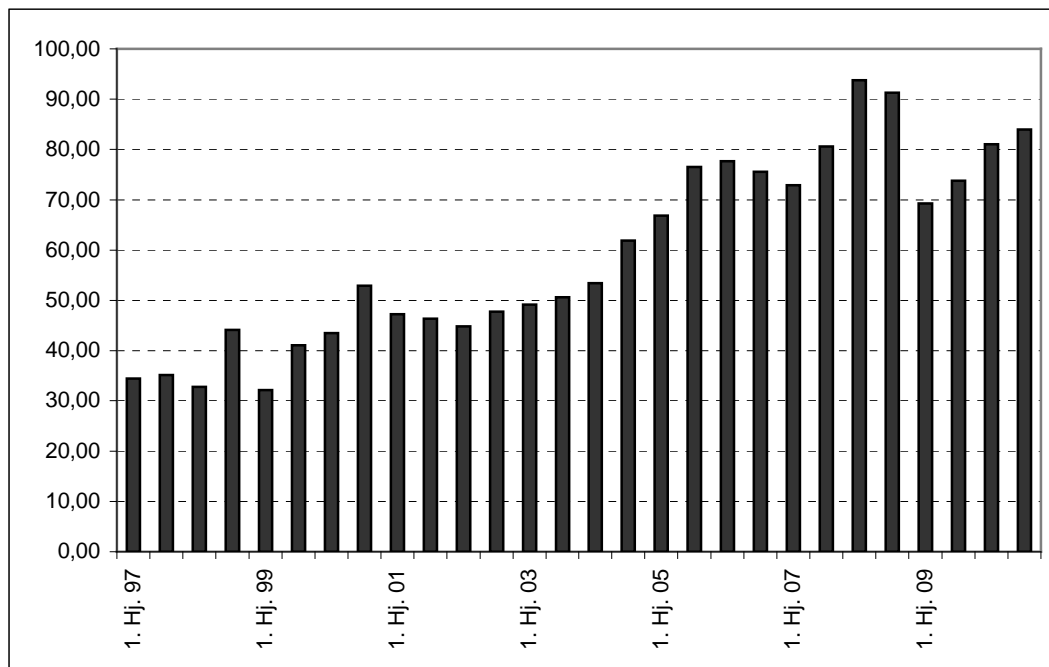
Nachdem sich das Kostenniveau der Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2009 bedingt durch die niedrigeren Gasölpreise verbessert hatte, ist es im Jahr 2010 wieder angestiegen. So haben sich die Personalkosten, die einen bedeutenden Teil der Fixkosten ausmachen, tendenziell leicht erhöht. Tarifbeschäftigte Binnenschiffer in Deutschland erhielten zum 1. Juli 2010 gemäß gültigem Rahmentarifvertrag eine Lohnanhebung in Höhe von 1,1 %. Einschränkend ist anzumerken, dass nach Gewerkschaftsangaben insbesondere viele Partikulierunternehmen nicht tarifgebunden sind und ihre Beschäftigten untertariflich bezahlen. Auf der anderen Seite werden gute und erfahrene Schiffsführer teilweise übertariflich entlohnt. Aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage, in der sich nicht wenige Unternehmen trotz der gesamtwirtschaftlichen Erholung weiterhin befinden, dürfte der Anteil der Familienangehörigen an Bord, etwa von Ehefrauen, die in den kon-

Personalkosten

junkturrell besseren Jahren aus familiären Gründen an Land gelebt haben, zugenommen haben, sofern Angestellte entlassen oder vorübergehend beurlaubt wurden.

Schaubild 18: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l seit 1997 im Halbjahresvergleich

Gasölpreise



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

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

Nachdem die durchschnittlichen Gasölpreise vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise zeitweise deutlich zurückgegangen waren, wiesen sie bereits über weite Strecken des Jahres 2009 wieder eine steigende Tendenz auf. Diese hat sich im Jahr 2010 fortgesetzt, wobei die Notierungen insbesondere zum Jahresende deutlich anzogen. Schaubild 18 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland seit 1997 im Halbjahresvergleich dar. Vor allem aufgrund der gestiegenen Gasölpreise hat sich das Kostenniveau im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt erhöht. Da die Schwankungen der Gasölpreise im Allgemeinen durch die vertraglich vereinbarten Gasölklauseln abgedeckt werden, sind die negativen Effekte dieser Entwicklung allerdings zu relativieren. Eine seit dem Krisenjahr 2009 in der Binnenschiffahrt häufiger zu beobachtende Maßnahme zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs ist die Verringerung der Reisegeschwindigkeit der Schiffe (sogenanntes „slow steaming“).

5.2.2 Trockengüterschiffahrt

Nach den konjunkturbedingten Einbrüchen im Jahr 2009 hat das Beförderungsaufkommen in der Trockengüterschiffahrt im Jahr 2010 deutlich angezogen. Ursächlich waren insbesondere die gestiegenen Einfuhrmengen der rohstoffintensiven Stahl- und Energiewirtschaft sowie hohe Zuwächse im Bereich der Containerverkehre. Insgesamt verbes-

serte sich die Beschäftigungssituation der in diesem Marktsegment tätigen Unternehmen im Laufe des vergangenen Jahres. Allerdings zeigten sich fallweise deutliche Unterschiede. So konnten Reedereien und Befrachter eigene Schiffe bzw. fest an sich gebundene Partikuliere zwar weitgehend beschäftigen, die Schiffe allerdings nicht immer voll auslasten. Für viele freie Partikuliere gestaltete es sich schwierig, Nachfrage für ihren Laderaum zu generieren. Trotz des Anstiegs der Verkehrsnachfrage bestand in der Trockengüterschifffahrt nach Einschätzung des Bundesamtes weiterhin ein spürbares Überangebot an Laderaum. Dies galt vor allem für die Rheinschifffahrt und hier insbesondere das Segment der großen Schiffe, die trotz der Aufkommenssteigerungen noch deutlich von einer Vollbeschäftigung entfernt waren. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im Jahr 2010 zwar deutlich weniger neue Kapazitäten in der westeuropäischen Trockengüterschifffahrt in Betrieb genommen wurden als in den beiden Vorjahren. Dennoch lagen diese immer noch höher als jene Kapazitäten, die dem Markt entzogen wurden.⁷ Mangels ausreichender Nachfrage luden Partikulierunternehmen, die über große Schiffseinheiten verfügen, nach Kenntnis des Bundesamtes im Jahr 2010 teilweise kleinere Ladungspartien und verstärken damit den Wettbewerbsdruck im Segment der kleineren Schiffseinheiten. Zahlreiche Binnenschifffahrtsunternehmen nutzten die maximal möglichen Fahrtzeiten nicht aus. Nach Angaben von Marktteilnehmern beschäftigen einige Schiffseigner Steuerleute nach wie vor lediglich bedarfsabhängig, das heißt auf Abruf.

Auftrags- und
Beschäftigungslage

Aufgrund des anhaltenden Ungleichgewichts von Laderaumangebot und -nachfrage sowie der hohen Wettbewerbsintensität zwischen den Binnenschifffahrtsunternehmen haben sich die Frachtraten im Jahr 2010 nicht in dem Maße erholt wie die Beförderungsnachfrage. Nachdem ein Teil der Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2009 noch zu alten und damit vergleichsweise besseren Vertragskonditionen fahren konnte, wurden diese spätestens zu Beginn des Jahres 2010 nach unten angepasst. Angesichts der herrschenden Marktlage konnten Verloader bei Vertragsverhandlungen mit Reedereien und Befrachtern für das Jahr 2010 ihre Konditionen deutlich verbessern. Gegenüber den Altverträgen kam es teilweise zu Rückgängen bei den Vertragsfrachten im zweistelligen Prozentbereich. Da sich die Vertragslaufzeiten häufig über zwei Jahre erstrecken, gelten die seinerzeit vereinbarten Konditionen im Jahr 2011 fort. Nach Einschätzung des Bundesamtes wird der Preisdruck von den Reedereien und Befrachtern ihrerseits an die Partikulierunternehmen weitergegeben. Bei den Tagesfrachten setzte im Verlauf der zweiten Jahreshälfte – nicht zuletzt aufgrund steigender Gasölpreise – eine leichte Aufwärtsentwicklung ein. Allerdings wurden die hohen Vorkrisenniveaus deutlich verfehlt.

Frachten

Das deutlich gesunkene Niveau der Kontraktfrachten hat die Umsatz- und Ertragsentwicklung der Reedereien, Befrachter und Partikulierunternehmen im Jahr 2010 wesent-

⁷ Siehe Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt, Konjunkturbericht – April 2011, o.O. 2011.

lich belastet. Nahezu alle Gesprächspartner des Bundesamtes bezeichneten ihre Ertragslage als nicht zufriedenstellend. Die angespannte Ertragslage bei zahlreichen deutschen Partikulieren in der Trockengüterschifffahrt hielt im Jahr 2010 an. Aus oben genannten Gründen gerieten insbesondere freie Partikuliere unter hohen finanziellen Druck. Nach Aussagen von Marktteilnehmern sind die Rücklagen eines Großteils der Partikulierunternehmen mittlerweile aufgebraucht. Insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2010 sollen Beförderungen teilweise zu Preisen durchgeführt worden sein, die kaum die Betriebskosten deckten. Schiffseigner, die ihre Schiffe abbezahlt haben, dürften in der derzeitigen Situation vergleichsweise besser dastehen als Unternehmen, die im Vorfeld der Wirtschaftskrise unter Inanspruchnahme hoher Fremdkapitalmittel in neuen Schiffsraum investiert und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben.

Ertragslage

5.2.3 Tankschifffahrt

In der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ erreichte das Beförderungsvolumen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2010 knapp 34,7 Mio. t. Im Vergleich zum Jahr 2009 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 0,7 Mio. t bzw. 2,2 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 4,8 % auf 9,8 Mrd. tkm. War insbesondere der Jahresbeginn bedingt u. a. durch einen hohen Heizölbevorratungsgrad der Privatverbraucher und eine witterungsbedingt schwächere Kraftstoffnachfrage noch von einer vergleichsweise geringen Nachfrage nach Beförderungskapazitäten geprägt, so setzte im weiteren Jahresverlauf eine Erholung ein. Nachdem für die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ im 1. Halbjahr 2010 noch ein Rückgang von knapp 10 Prozent zu Buche stand, drehte das Jahresergebnis so noch ins Plus.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Im Rahmen der Flottenrestrukturierung erhöhten sich die Kapazitäten in der europäischen Binnentankschifffahrt im vergangenen Jahr weiter. Nach Informationen des Bundesamtes wurden im Jahr 2010 mit mehr als 120 in Dienst gestellten Neubauten die entsprechenden Werte aus den Vorjahren nochmals deutlich übertroffen. Bei dem weit überwiegenden Teil handelt es sich um Doppelhüllenschiffe vom Typ C. Die im vergangenen Jahr neuerlich hohe Investitionstätigkeit in der Tankschifffahrt ist in der Hauptsache der Umstellung der Flotte auf Doppelhüllenschiffe aufgrund gesetzlicher Vorgaben geschuldet. Nahezu alle gefährlichen flüssigen Güter müssen stufenweise nach Ablauf der jeweiligen Übergangsfristen Ende 2012, 2015 bzw. 2018 in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Marktaustritte von Einhüllentankschiffen, für deren große Mehrheit spätestens 2019 kein Markt mehr besteht, erfolgen bislang nur in geringem Umfang. Dies führt während der Übergangsphase zu latenten – derzeit tendenziell steigenden – Überkapazitäten in der Tankschifffahrt. Nach Informationen des Bundesamtes wurden im Jahr 2010 Schiffskapazitäten mangels Beschäftigung zeitweise aus der Fahrt genommen.

Kapazitätsentwicklung

Die moderate Verkehrsnachfrage bedingte in Verbindung mit steigenden Überkapazitäten im Jahr 2010 ein vergleichsweise niedriges Frachtniveau für Transporte von Mineralölserzeugnissen. Im Jahresmittel lag dieses deutlich unter jenem der beiden Vorjahre. Längere Kleinwasserphasen, die sich im Allgemeinen positiv auf das Frachtniveau auswirken, waren nicht zu verzeichnen. Der saisonale Nachfrageanstieg im Herbst 2010 spiegelte sich zwar in einem vorübergehenden Frachtenanstieg wider. Letzterer fiel in seiner Höhe und Dauer jedoch geringer aus als in den Vorjahren. Preisdruck wird nicht allein von Verladern ausgeübt, sondern auch seitens der Eigner von Einhüllenschiffen, die häufig aufgrund vergleichsweise günstigerer Kapitalkostenstrukturen über Wettbewerbsvorteile gegenüber Eigentümern von relativ neuen Doppelhüllenschiffen verfügen. Aufgrund der geringen Marktmacht sind Entgelterhöhungen seitens der Partikulierunternehmen unter den gegebenen Marktbedingungen kaum durchsetzbar. In den ersten Monaten des laufenden Jahres waren dennoch tendenziell steigende Tagesfrachten zu beobachten. Wesentlicher Grund hierfür war der sinkende Rheinpegel.⁸ Aufgrund der bestehenden Laderaumüberkapazitäten scheinen die preislichen Ausschläge mittlerweile jedoch geringer zu sein als in vergleichbaren Situationen früherer Jahre.

Frachtniveau

Nach Einschätzung des Bundesamtes wurden im Jahr 2010 Reisen teilweise zu Frachtraten durchgeführt, die nicht ausreichend waren, um die festen und variablen Kosten zu decken. Die Marktkonditionen bei Zeitcharter dürften fallweise ebenfalls nicht kostendeckend gewesen sein. Vor dem Hintergrund wachsender Überkapazitäten verbuchten die deutschen Tankschiffahrtsunternehmen ein bezogen auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung insgesamt schlechtes Jahr 2010. Bereits im Jahr 2009 hatten sie zum Teil erhebliche Umsatz- und Gewinnrückgänge im Vergleich zum Jahr 2008 zu verzeichnen. Im Jahr 2010 dürften sich die Umsätze aufgrund der skizzierten Frachtenentwicklung – trotz höherer Verkehrsnachfrage – im Vergleich zum Jahr 2009 nochmals verringert haben.

Ertragslage
Tankschiffahrt

Im Chemie- und im Gassegment entwickelte sich die Transportnachfrage vor dem Hintergrund der positiven Konjunkturentwicklung im Bereich der chemischen Industrie vergleichsweise besser als im Mineralölsektor. Nach rund 18,0 Mio. t im Jahr 2009 wurden im Jahr 2010 rund 21,2 Mio. t an chemischen Erzeugnissen in der Binnenschiffahrt befördert. Allerdings belastet das hohe Kapazitätsangebot in zunehmendem Maße auch die Entwicklung der Frachten und Margen in der Chemiefahrt. Mangels Aufträgen für die Durchführung von Mineralöltransporten versuchen zahlreiche Eigner von Doppelhüllentankschiffen (Typ C) in das Segment der Chemiefahrt auszuweichen und erhöhen hier den Preisdruck. Die Vertragsfrachten in der Gasschiffahrt waren zumeist bereits zum Ende des Jahres 2009 leicht nach unten angepasst worden; Tagesfrachten sind hier unüblich.

Chemie- und
Gasschiffahrt

⁸ Sinkende Pegel bedingen einen geringeren zulässigen Tiefgang der Schiffe, was ab einem bestimmten Wasserstand ceteris paribus die angebotene Flottenkapazität verringert.

5.2.4 Weitere Marktentwicklungen

Angesichts anhaltend schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen nahmen die Insolvenzen in der deutschen Binnenschifffahrt im Jahr 2010 leicht zu. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2010 sieben Insolvenzverfahren eröffnet sowie drei mangels Masse abgewiesen. Im Jahr 2009 waren es vier Verfahren. Vereinzelt wiesen Marktteilnehmer auf Betriebsaufgaben aus finanziellen Gründen hin. Schlagzeilen machte Anfang 2011 die Insolvenz eines großen deutschen Befrachters von etwa 100 eigenen und gecharterten Binnentankschiffen. Ob und gegebenenfalls inwieweit letztere weitere Insolvenzen oder Geschäftsaufgaben unter den Betroffenen nach sich zieht, lässt sich derzeit nicht abschätzen. Nach Informationen des Bundesamtes ist ein Teil der betroffenen Partikulierunternehmen mittlerweile von anderen Befrachern unter Vertrag genommen worden. Neben der allgemein schwierigen Marktlage und witterungsbedingten Beeinträchtigungen ergaben sich für das Binnenschifffahrtsgewerbe zu Beginn des Jahres 2011 zusätzliche Belastungen durch die Havarie des Tankmotorschiffs „Waldhof“ bei St. Goarshausen. Aufgrund der resultierenden mehrwöchigen erheblichen Behinderungen der Rheinschifffahrt und Verlagerungen – vor allem von Trockengütern – auf andere Verkehrsträger entstanden der Branche Umsatzausfälle in beträchtlicher Höhe.⁹

Insolvenzen

Insgesamt mehrten sich im Jahr 2010 die Anzeichen, wonach Binnenschifffahrtsunternehmen mit Liquiditätsproblemen zu kämpfen hatten. So nahmen die Fälle von Kreditstundungen nach Erkenntnissen des Bundesamtes im Vergleich zum Jahr 2009 zu. Vertreter von Bunkerbetrieben mahnten vermehrt das Zahlungsverhalten von Partikulierunternehmen an, die ihre offenen Rechnungen immer später beglichen. Aus diesem Grund rechnen sie häufiger per Vorkasse ab. Um Kreditlinien in Anspruch nehmen bzw. verlängern und Zahlungsverpflichtungen nachkommen zu können, mussten sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt tätige Partikuliere nach Angaben von Marktteilnehmern teilweise mit ihrem Privatvermögen haften oder Immobilien veräußern. Besonders von Liquiditätsproblemen betroffen zu sein scheinen vor allem kleine, eigenkapital-schwache Unternehmen sowie Unternehmen, die in den vergangenen Jahren größere Investitionen unter Inanspruchnahme hoher Fremdkapitalmittel getätigt und nun aufgrund der aktuellen Marktlage Schwierigkeiten haben, ihren Kapitaldienst zu leisten. Nach Informationen des Bundesamtes wird ein Teil der Partikulierunternehmen selektiv von Reedereien und Befrachern mit Krediten versorgt, um ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommen und die Schiffe weiter betreiben zu können. Ferner haben Befrachtungsunternehmen auf die herrschende Marktlage teilweise mit Provisionskürzungen reagiert. Eine Neupositionierung zeichne sich nach Angaben von Gesprächspartnern des Bundesamtes derzeit auf Seiten einiger niederländischer Banken ab, die entgegen der vorheri-

Liquiditätslage

⁹ Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) beziffert die Umsatzausfälle auf Millionenhöhe. Siehe BDB: Rhein-Havarie bei St. Goarshausen verursacht Umsatzausfälle in Millionenhöhe, Pressemitteilung vom 24.01.2011, Duisburg 2011.

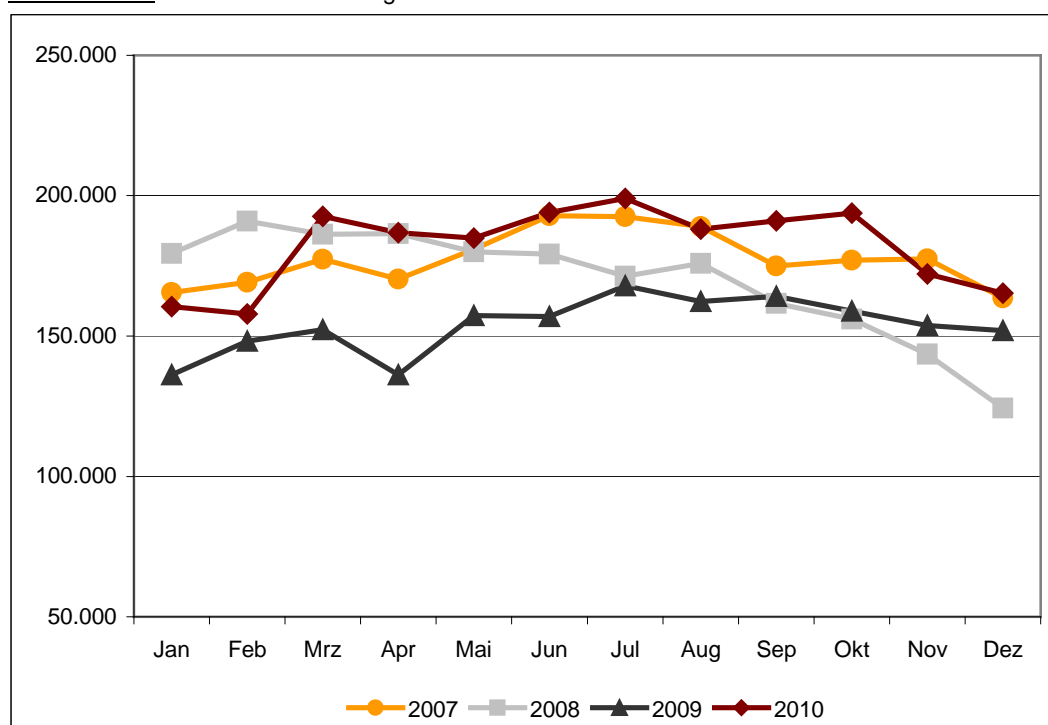
gen Praxis vielen Partikulierunternehmen keine weiteren Kreditstundungen mehr zugehen und die betroffenen Schiffe stattdessen stilllegen bzw. versteigern lassen. Versuche von Partikulierunternehmen, ihre Marktmacht durch eine Zusammenarbeit zu stärken, mithin ihre wirtschaftliche Situation zu verbessern, erwiesen sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes bislang als nicht tragfähig.

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße - Binnenschiff

Der hohe Anstieg des deutschen Außenhandels spiegelte sich im Jahr 2010 in zweistelligen Zuwachsraten der Containerverkehre in der Binnenschifffahrt wider. Mit knapp 2,2 Mio. TEU wurden im Jahr 2010 rund 18,4 % mehr Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im Jahr 2009. Den größten Marktanteil erreichten niederländische Schiffe (68,7 %) gefolgt von Schiffen unter deutscher (16,1 %) und belgischer (10,4 %) Flagge. Nachdem sich das Containeraufkommen bereits in der zweiten Jahreshälfte 2009 stabilisieren konnte, wurde im Jahr 2010 damit sogar das Niveau des Jahres 2007 übertroffen, dem bis dato bezogen auf das Volumen besten Jahr der Containerschifffahrt (siehe Schaubild 19). Aufkommenszuwächse im zweistelligen Prozentbereich waren dabei auf allen Hauptverkehrsverbindungen zu verzeichnen. Im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich die Zahl der beförderten Standardcontainer im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 17,4 % auf knapp 0,91 Mio. TEU, im grenzüberschreitenden Empfang um 17,8 % auf 0,78 Mio. TEU. Die Durchgangsverkehre legten im Vergleichszeitraum um 26,3 % auf 0,27 Mio. TEU zu, die Binnenverkehre um 15,6 % auf 0,22 Mio. TEU.

Zweistellige
Zuwachsraten

Schaubild 19: Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt nach Berichtszeitraum in TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Mit einem Anstieg um 27,4 % auf knapp 0,54 Mio. TEU verzeichneten die unbeladenen Standardcontainer im Vergleichszeitraum ein überproportionales Wachstum. Die hohe Nachfrage nach Leercontainern war nach Informationen des Bundesamtes dabei insbesondere in der ersten Jahreshälfte nicht allein der Konjunktorentwicklung geschuldet, sondern auch knappheitsbedingt. So wurden u. a. durch das sogenannte „Slow-Steaming“ in der Seeschifffahrt Kapazitäten gebunden, ferner sollen Containerreedereien nach Angaben von Marktteilnehmern zu Zeiten der Wirtschaftskrise Containerreparaturen vernachlässigt haben. Die Zahl der beladenen Container erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2009 um 15,8 % auf knapp 1,65 Mio. TEU. Die in den Containern beförderten Güter erreichten im Jahr 2010 ein Volumen von rund 17,4 Mio. t; dies entsprach gegenüber dem Jahr 2009 einem Zuwachs von rund 18,9 % bzw. knapp 2,8 Mio. t.

Beladene und unbeladene Container

Der hohe Zuwachs bei den Containerverkehren korrespondiert mit dem deutlichen Anstieg der Containerumschläge in den ARA-Häfen. So erhöhten sich diese nach Hafenangaben in Antwerpen im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 15,9 %, in Rotterdam um rund 14,4 %. Aufgrund des hohen Schiffs- und Umschlagsaufkommens stellte der größte Terminalbetreiber in Antwerpen seine Abfertigungszeiten für Binnenschiffe wieder durchgängig auf 24/7 Betrieb um. Infolge der steigenden Umschlagszahlen in Antwerpen und Rotterdam nahmen die Wartezeiten an größeren Terminals zeitweise wieder zu. Deren Ausmaß erreichte nach Informationen des Bundesamtes bislang allerdings nicht das Ausmaß jüngerer Hochphasen. Zwar erholte sich der Containerumschlag im Jahr 2010 auch im Hafen Hamburg. Mit knapp 7,9 Mio. TEU lag er knapp 12,7 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Allerdings spielt die Binnenschifffahrt hier im Seehafen-Hinterlandverkehr bislang eine untergeordnete Rolle. Ihr Anteil am Modal Split belief sich nach vorläufigen Hafenangaben im Jahr 2010 lediglich auf 1,8 %. Demgegenüber lag der Anteil der Straße bei 61,8 %, jener der Schiene bei 36,5 %. Zum Vergleich: In Rotterdam erreichte die Binnenschifffahrt im Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2010 einen Anteilswert von 33,1 %. Ähnliche Anteilswerte wurden nach Informationen des Bundesamtes in jüngerer Vergangenheit auch in Antwerpen erreicht.

Situation in den Seehäfen



**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 2011