



Bundesamt
für Güterverkehr

... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2006



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	3
2.2	Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen	5
2.3	Entwicklung des Modal Splits im Binnengüterverkehr	7
3	Straßengüterverkehr	8
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	8
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	8
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	9
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	11
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrten, Fahrleistungen und Mauteinnahmen	12
3.1.5	Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen im 1. Quartal 2007 nach Ländern	13
3.1.6	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr	15
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	16
3.2.1	Beförderungsentgelte	16
3.2.2	Kosten	17
3.2.3	Ertragslage	18
3.2.4	Investitionen	19
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	20
3.3	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	21
4	Eisenbahngüterverkehr	23
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	23
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	26
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	28
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	28
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)	31
5	Binnenschiffsgüterverkehr	32
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	32
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	34
5.2.1	Gasölpreisentwicklung	34
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	35
5.2.3	Tankschifffahrt	36

1 Zusammenfassung

Der konjunkturelle Aufschwung in Deutschland führte im Jahr 2006 zu einer unerwartet deutlichen Belebung der Verkehrsnachfrage. Der Straßen- und Schienengüterverkehr wuchs so stark wie seit Jahren nicht mehr. Demgegenüber musste der Binnenschiffsgüterverkehr aufgrund witterungsbedingter Beeinträchtigungen und anderer externer Einflüsse eine schwächere Mengen- und Leistungsentwicklung hinnehmen.

Konjunktorentwicklung belebt Verkehrsnachfrage

Nachdem im Straßengüterverkehr viele Jahre lang lediglich der grenzüberschreitende Verkehr Zuwächse verzeichnen konnte, erreichte das gesamtwirtschaftliche Wachstum im Jahr 2006 auch den Binnenverkehr. Hierbei wirkte sich vor allem die Trendwende im Bereich der Bauwirtschaft aufkommenssteigernd aus. Auch zu Beginn des laufenden Jahres setzte sich das Wachstum fort: So stieg der Lkw-Verkehr auf deutschen Autobahnen im 1. Quartal 2007 - gemessen an den zurückgelegten mautpflichtigen Strecken - im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal mit zweistelligen Wachstumsraten an. Die Zulassungsstaaten der ausländischen Lkw auf dem deutschen Autobahnnetz werden angeführt von Polen, gefolgt von den Niederlanden und Tschechien.

Straßengüterverkehr

Nachdem das Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung in den zurückliegenden Jahren vielfach auf die schwierige wirtschaftliche Situation des Güterkraftverkehrsgewerbes und auf das Ausscheiden vor allem kleinerer Marktteilnehmer hingewiesen hat, zeigt sich nunmehr eine Umkehr der Entwicklung. In vielen Segmenten des Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehrsmarktes kam es nach jahrelangem Kapazitätsüberhang erstmals zu Engpässen. Aufgrund der Knappheit an Laderaum und des nach wie vor hohen Kostenniveaus erhöhten sich die Beförderungsentgelte seit dem 2. Halbjahr 2006 merklich. Insgesamt hat sich so die wirtschaftliche Situation der überwiegenden Anzahl der Transportunternehmen entspannt und insbesondere seit Beginn des Jahres 2007 verbessert.

Trendwende der Marktentwicklung

Die geänderte Marktlage hat die Nachfrager nach Verkehrsleistungen (Speditionsunternehmen, Unternehmen mit Werkverkehr, Produktions- und Handelsunternehmen) aufgeschreckt und zu einer Neubewertung ihrer Strategie veranlasst. Zahlreiche Auftraggeber investieren nunmehr wieder in den Aufbau eigener Laderaumkapazitäten. Hierbei werden nicht nur zusätzliche Lastkraftfahrzeuge beschafft, sondern auch Unternehmen mit eigener Fahrzeugflotte gekauft. Infolge dieser Entwicklung kam es zu einer Trendwende beim Werkverkehr, der erstmals seit Jahren wieder ein deutliches Wachstum verzeichnete.

Von allen betrachteten Verkehrsträgern verbuchte die Schiene im Jahr 2006 die höchsten prozentualen Mengen- und Leistungszuwächse. Neben der konjunkturellen Entwicklung und dem überproportionalen Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs waren Behinderungen der Binnenschifffahrt ausschlaggebend für diese Entwicklung. Von der positiven Nachfrageentwicklung profitierten nach Erkenntnissen des Bundesamtes auch die in Deutschland aktiven nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Berichtsjahr teilweise deutliche Mengen- und Leistungssteigerungen erzielten und damit ihren Aufwärtstrend der vergangenen Jahre fortsetzen konnten.

Eisenbahn-
güterverkehr

Ungeachtet des deutlichen Nachfrageanstiegs und hieraus resultierender örtlicher Kapazitätsengpässe blieb die inter- und intramodale Wettbewerbsintensität im Jahr 2006 hoch. Dies spiegelt sich in einem anhaltenden Preisdruck wider. International ist der Wettbewerb insbesondere auf dem aufkommensstarken Nord-Süd-Korridor stark ausgeprägt. Die Wettbewerbsintensität dürfte hier zukünftig noch weiter zunehmen. Weiterhin bestehen große Unterschiede hinsichtlich der Geschwindigkeiten, mit denen die Unternehmen ihre nationalen und internationalen Wachstumsstrategien vorantreiben.

Im Vergleich zum Lkw und zur Eisenbahn musste das Binnenschiff im Jahr 2006 geringe Marktanteilsverluste hinnehmen. Ausschlaggebend hierfür waren externe Einflüsse wie lange Niedrigwasserphasen auf dem Rhein oder wasserseitige Abfertigungsprobleme in Seehäfen sowie zeitweise erkennbare Laderaumengpässe. Die gute Konjunktorentwicklung machte sich demnach besonders in der Trockengüterschifffahrt positiv bemerkbar. Es herrschte insgesamt eine gute Auftrags- und Beschäftigungslage, die im Rhein- und Donaugebiet zu steigenden Frachtraten und einer Verbesserung der Ertragslage führte. Dagegen verlief die Entwicklung im Elbe- und ostdeutschen Kanalgebiet aus Sicht der deutschen Unternehmen weniger positiv.

Binnenschiffs-
güterverkehr

Nach Einschätzung des Bundesamtes hat sich vor allem das gute Herbstgeschäft positiv auf das Jahresergebnis der Tankschifffahrt ausgewirkt. Nachdem im 1. Halbjahr 2006 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum noch Aufkommensrückgänge zu Buche schlugen, führte die anziehende Nachfrage in Verbindung mit steigenden Frachtraten im Herbst insgesamt noch zu einem zufriedenstellenden bis guten Jahresergebnis. Bei der weiteren Entwicklung in der Tankschifffahrt müssen die unterschiedlichen Aussichten für den Einsatz von Einhüllen- und Doppelhüllenschiffen berücksichtigt werden.

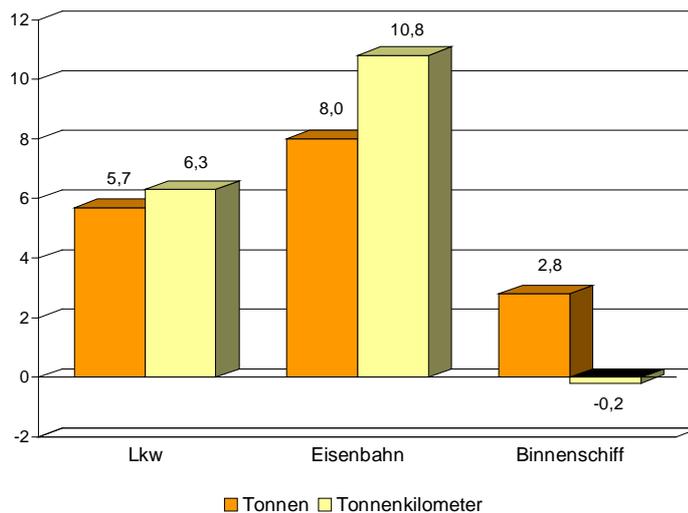
2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Im Jahr 2006 führte der wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland zu einer unerwartet deutlichen Belebung der Verkehrsnachfrage. Aufgrund dieser Entwicklung kam es insgesamt zu hohen Aufkommens- und Leistungssteigerungen im Güterverkehr. So stieg im Jahr 2006 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr beförderte Gütermenge um 5,7 % auf 3,49 Mrd. t an, nachdem das Aufkommen im Jahr 2005 noch um 0,3 % abgenommen hatte. Die von den drei Landverkehrsträgern im Jahr 2006 insgesamt erbrachte Beförderungsleistung lag mit 458,7 Mrd. tkm um 6,4 % über derjenigen des Jahres 2005. Im Gesamtjahr 2005 hatte das Leistungswachstum 2,1 % betragen.

Deutliche Steigerung der Gütermenge und der Beförderungsleistung

Schaubild 01: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005 in %



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

Die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005 wie folgt dar:

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005 um 5,7 % auf 2,90 Mrd. t an. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2005 in Höhe von 1,8 % erreichte sie im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs um 6,3 % auf 288,9 Mrd. tkm. Mit diesem Ergebnis erzielte der Straßengüterverkehr das höchste Wachstum seit Mitte der 90er Jahre. Nachdem über Jahre lediglich der grenzüberschreitende Güterverkehr von dem zunehmenden Handel und der verstärkten Arbeitsteilung in Europa profitieren konnte, erreichte das gesamtwirtschaftli-

che Wachstum aufgrund der konjunkturellen Belebung im Baubereich nun auch den Binnengüterverkehr. Hieran konnte nach vielen Jahren der Werkverkehr ebenfalls wieder partizipieren.

Tabelle 01: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen
	in Mio. t		in % ²⁾	in Mrd. tkm		in % ²⁾
Eisenbahnen ³⁾	317,3	342,8	+ 8,0	95,4	105,8	+ 10,8
Binnenschifffahrt	236,8	243,5	+ 2,8	64,1	64,0	- 0,2
Straßengüterverkehr						
deutscher Unternehmen ⁴⁾	2.748,0	2.904,5	+ 5,7	271,8	288,9	+ 6,3
- Gewerblicher Verkehr	1.652,8	1.746,7	+ 5,7	212,6	226,2	+ 6,4
- Werkverkehr	1.095,2	1.157,8	+ 5,7	59,2	62,7	+ 5,9
- Verkehr im Nahbereich ⁵⁾	1.585,8	1.669,7	+ 5,3	25,6	27,3	+ 6,6
- Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾	555,3	589,8	+ 6,2	49,9	52,7	+ 5,7
- Verkehr im Fernbereich ⁵⁾	606,9	645,0	+ 6,3	196,3	208,9	+ 6,4
Gesamter Güterverkehr ⁶⁾	3.302,1	3.490,8	+ 5,7	431,3	458,7	+ 6,4

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

3) Korrigierte Werte.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

6) Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen.

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

Von allen betrachteten Verkehrsträgern verbuchte die Schiene im Jahr 2006 die höchsten prozentualen Mengen- und Leistungszuwächse. Die Beförderungsmenge im Eisenbahngüterverkehr erhöhte sich im Jahr 2006 im Vergleich zum Jahr 2005 um 8,0 % auf rund 342,8 Mio. t. Noch deutlicher wuchs die Verkehrsleistung. Sie erreichte im Jahr 2006 einen Wert in Höhe von 105,8 Mrd. tkm und lag damit um 10,8 % über dem Ergebnis des Vorjahres. Erstmals wurde damit die 100-Milliarden-Tonnenkilometer-Marke überschritten. Von der positiven Nachfrageentwicklung profitierten nach Erkenntnissen des Bundesamtes die in Deutschland aktiven nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Berichtsjahr teilweise deutliche Mengen- und Leistungssteigerungen auf der Schiene realisieren und damit ihren Aufwärtstrend der vergangenen Jahre fortsetzen konnten.

Höchste
Zuwächse im
Schienen-
güterverkehr

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 2006 rund 243,5 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 6,7 Mio. t oder 2,8 % mehr als im Jahr 2005. Damit wurde das beste Ergebnis seit der Wiedervereinigung Deutschlands erreicht. Die Verkehrsleistung verringerte sich im selben Zeitraum geringfügig um 0,2 % und erreichte einen Wert von rund 64,0 Mrd. tkm. Insgesamt belasteten witterungsbedingte Be-

Externe Einflüsse
hindern die
Binnenschifffahrt

eintrüchtigungen (Eisgang, Niedrigwasser) zu Beginn des Jahres das Ergebnis der Binnenschifffahrt stark, so dass ein besseres Ergebnis verhindert wurde.

Die positive verkehrswirtschaftliche Entwicklung des Jahres 2006 hat sich im bisherigen Jahresverlauf 2007 fortgesetzt. Das milde Wetter in den Wintermonaten trug zu einem anhaltenden Wachstum bei allen Landverkehrsträgern bei.

Anhaltendes Wachstum zu Beginn des Jahres 2007

2.2 Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen

Die Betrachtung der güterabteilungsbezogenen Entwicklung der drei Landverkehrsträger zeigt folgendes Ergebnis:

Tabelle 02: Aufkommen im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen
Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnenschiff			Straße ¹⁾			Gesamtverkehr		
	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen
	in Mio. t	in %	in %	in Mio. t	in %	in %	in Mio. t	in %	in %	in Mio. t	in %	in %
Land-, forstwirtschaftl. u. verwandte Erzeugn.	8,4	10,7	+ 27,4	11,2	10,8	- 3,6	160,2	161,5	+ 0,8	179,8	183,0	+ 1,8
Andere Nahrungs- und Futtermittel	2,5	2,8	+ 12,0	15,8	14,6	- 7,6	319,7	329,0	+ 2,9	338,0	346,4	+ 2,5
Feste mineralische Brennstoffe	49,5	51,1	+ 3,2	33,7	36,0	+ 6,8	12,0	13,2	+ 10,0	95,2	100,3	+ 5,4
Erdöl, Mineralöl-erzeugnisse, Gase	35,8	36,8	+ 2,8	38,8	39,1	+ 0,8	106,6	112,8	+ 5,8	181,2	188,7	+ 4,1
Erze u. Metallabfälle	28,7	31,2	+ 8,7	35,8	36,0	+ 0,6	30,5	38,4	+ 25,9	95,0	105,6	+ 11,2
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	50,9	58,8	+ 15,5	13,2	13,8	+ 4,5	75,9	86,1	+ 13,4	140,0	158,7	+ 13,4
Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	36,2	38,7	+ 6,9	44,2	49,8	+ 12,7	1.291,8	1.349,3	+ 4,5	1.372,2	1.437,8	+ 4,8
Düngemittel	7,5	7,7	+ 2,7	6,1	5,8	- 4,9	20,4	23,2	+ 13,7	34,0	36,7	+ 7,9
Chemische Erzeugn.	25,9	24,9	- 3,9	20,0	20,1	+ 0,5	214,4	226,2	+ 5,5	260,3	271,2	+ 4,2
Fahrz., Maschinen, sonst. Halb- u. Fertigwaren, besondere Transportgüter	71,7	80,0	+ 11,6	17,9	17,5	- 2,2	446,7	486,9	+ 9,0	536,3	584,4	+ 9,0
Leergut ²⁾	x	x	x	x	x	x	86,9	92,6	+ 6,6	86,9	92,6	+ 6,6
Insgesamt	317,1	342,8	+ 8,0	236,8	243,5	+ 2,8	2.765,1	2.919,2	+ 5,6	3.318,9	3.505,4	+ 5,6

¹⁾ einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland.

²⁾ Leergut ist beim Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr in der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen,..." enthalten.

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

Insgesamt verzeichneten im Jahr 2006 alle Güterabteilungen im Vergleich zum Vorjahr Aufkommenszuwächse. Insbesondere die aufkommensstarke Güterabteilung „Steine und Erden“ sowie die Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren einschließlich besondere Transportgüter“ und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ verbuch-

Aufkommenssteigerungen in allen Güterabteilungen

ten die höchsten absoluten Steigerungen. Der Zuwachs der drei Güterabteilungen allein erreichte damit über 70 % des gesamten Aufkommenswachstums der drei Landverkehrsträger.

Nach den hohen Verlusten in den vergangenen Jahren spiegelt sich in den Güterabteilungen nunmehr die Belebung im Baubereich wider, die vor allem dem Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr zugute kam. Die Bedeutung der Bauwirtschaft für die Auftragslage im Güterverkehr wird daran deutlich, dass vom gesamten Aufkommen der drei Verkehrsträger ein Anteil in Höhe von über 40 % auf „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ entfällt.

Der insgesamt zweitgrößte Güterbereich sind „Fahrzeuge, Maschinen und sonstige Halb- und Fertigwaren“. Dominierender Verkehrsträger in diesem seit Jahren deutlich zunehmenden Güterbereich ist der Straßengüterverkehr mit einem Aufkommensanteil von 83 %. Das Aufkommenswachstum in dieser Güterabteilung war im Jahr 2006 mit spürbaren Anteilsgewinnen der Eisenbahn und des Straßengüterverkehrs verbunden. Die Anteilsgewinne der Eisenbahn beruhen wesentlich auf dem gewachsenen Seehafenhinterlandverkehr sowohl der deutschen als auch der Rheinmündungshäfen. Der Binnenschiffsgüterverkehr konnte im Jahr 2006 von dieser Entwicklung nicht profitieren, denn die witterungsbedingten Einschränkungen im ersten Quartal und die wasserseitigen Abfertigungsprobleme in Rotterdam insbesondere gegen Ende des Jahres haben zu Aufkommensverlagerungen auf die Schiene geführt. Mittlerweile haben einige Containerterminalbetreiber im Rheingebiet Beförderungskontingente auf der Schiene eingekauft. Diese Maßnahme dient einerseits der allgemeinen Steigerung der Servicequalität. So können den Kunden beispielsweise durch die Vorhaltung der Schienenkapazitäten im Bedarfsfall schnellere Verbindungen zu den Seehäfen offeriert werden. Andererseits dienen die Eisenbahnkontingente als Kapazitätsreserven, die z. B. bei Niedrigwasser und Schiffsraumknappheit genutzt werden können. Inwieweit die bahnseitigen Serviceangebote von den Kunden genutzt und die Bahnkontingente seitens der Terminalbetreiber dauerhaft wirtschaftlich auszulasten sind, muss jedoch abgewartet werden, da zu Zeiten normaler Wasserstände die Beförderung über die Wasserstraße weiterhin kostengünstiger ist als der Weg über die Schiene.

Wachsende Containerverkehre auf Schiene und Straße

Die deutschen Hüttenwerke haben im Jahr 2006 bei der Rohstahlproduktion einen neuen Höchstwert seit der Wiedervereinigung erreicht. Diese Entwicklung schlägt sich in den Aufkommenszuwächsen der Güterabteilungen „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ sowie „Erze und Metallabfälle“ nieder. Hieran partizipierten vor allem der Eisenbahn- und Straßengüterverkehr. Dagegen entfiel auf den Binnenschiffsgüterverkehr insbesondere infolge der Witterungsbedingungen nur ein geringer Anteil des Wachstums.

Eisen und Stahl

Nennenswerte Anteilsverschiebungen gab es im Jahr 2006 daneben im Massengutbereich der Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ sowie „Andere Nahrungs- und Futtermittel“. Auch hier hat die Eisenbahn von den externen Problemen der Binnenschifffahrt profitiert und konnte zweistellige Aufkommenszuwächse verbuchen.

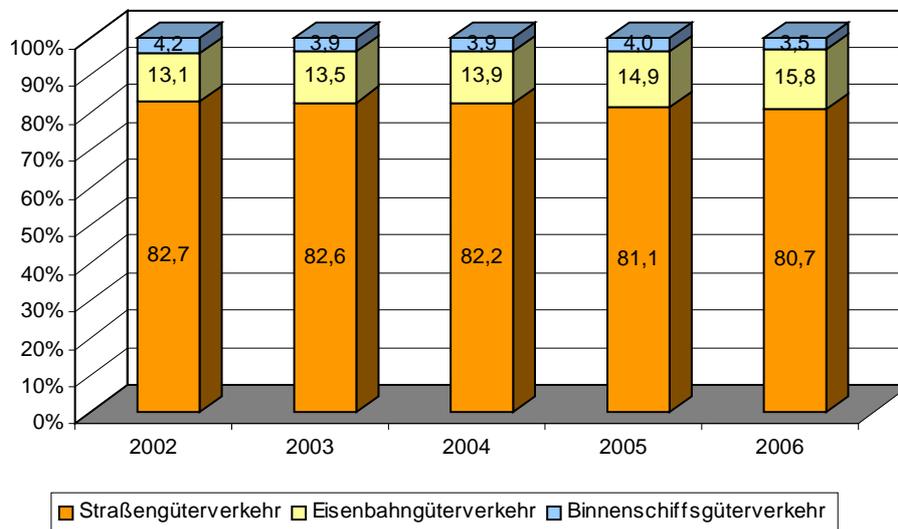
Landwirtschaftliche Erzeugnisse

2.3 Entwicklung des Modal Splits im Binnengüterverkehr

Im Binnengüterverkehr¹ haben sich im Verlauf des Jahres 2006 hinsichtlich der Verkehrsleistung die Trends der Vorjahre bei der Anteilsentwicklung des Straßengüterverkehrs und des Eisenbahngüterverkehrs weiter fortgesetzt, während der Binnenschiffsgüterverkehr einem uneinheitlichen Entwicklungspfad folgt. Trotz der Leistungssteigerung gegenüber dem Jahr 2005 verringerte sich der Anteil des Straßengüterverkehrs erneut und erreichte 80,7 %. Demgegenüber konnte der Eisenbahngüterverkehr auf Grund der überproportionalen Leistungssteigerung seinen Anteil am Binnengüterverkehr auf 15,8 % steigern. Der Anteil des Binnenschiffsgüterverkehrs an den innerdeutschen Beförderungsleistungen nahm im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr deutlich ab.

Anteilsgewinne der Eisenbahn

Schaubild 02: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Binnengüterverkehr in den Jahren 2002 bis 2006 in %



¹⁾ 2002 bis 2004: Nach Mitteilung des StBA Untererfassung der Eisenbahnverkehrsleistung bezüglich eines Aufkommens von 3,5 - 4 Mio. t p. a.
2002 bis 2004: ohne Eigengewichte beladener Ladungsträger.

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

¹ Binnengüterverkehr einschließlich Kabotage mit gebietsfremden Fahrzeugen in Deutschland (Kabotage im Straßengüterverkehr 2003 bis 2006: Hochrechnung des Bundesamtes für Güterverkehr).

Wie zuvor beschrieben, resultieren die Anteilsgewinne der Eisenbahn im Jahr 2006 wesentlich aus Zuwächsen im Seehafenhinterlandverkehr sowie aus den externen Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt im Jahresverlauf. Daneben war die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit infolge der Preissteigerungen im Straßengüterverkehr ursächlich für diese Entwicklung.

Die Entwicklung des Modal Splits im Binnengüterverkehr lässt sich nicht auf diejenige des gesamten Güterverkehrs übertragen, da im grenzüberschreitenden Bereich Lkw und Binnenschiff im Vergleich zur Eisenbahn mit deren Systembrüchen an der Grenze über Wettbewerbsvorteile verfügen. Belastbare aktuelle statistische Ergebnisse zum Modal Split im grenzüberschreitenden Güterverkehr liegen bis auf Weiteres nicht vor.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Im Straßengüterverkehr hat sich die Aufwärtsentwicklung, die etwa Mitte des Jahres 2005 einsetzte, im Jahr 2006 verstärkt fortgesetzt und an Breite gewonnen. Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr um 5,7 % (+ 156,5 Mio. t) auf 2,90 Mrd. t an. Die Beförderungsleistung lag im Jahr 2006 bei 288,9 Mrd. tkm (+ 6,3 %).

Kennzeichnend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs war, dass neben dem grenzüberschreitenden Verkehr nach Jahren der Stagnation und des Rückgangs vor allem der Nahbereich des Binnenverkehrs erstmals wieder deutlich zum Wachstum beitrug. Grund hierfür ist die Aufwärtsbewegung im deutschen Bausektor. Das Aufkommen im Binnenverkehr stieg um 5,6 % auf 2,758 Mrd. t. Die Beförderungsleistungen erreichten hier ein Wachstum in Höhe von 5,8 % auf 251,2 Mrd. tkm. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005 um 7,9 %, die Verkehrsleistung um 9,6 % auf 37,7 Mrd. tkm.

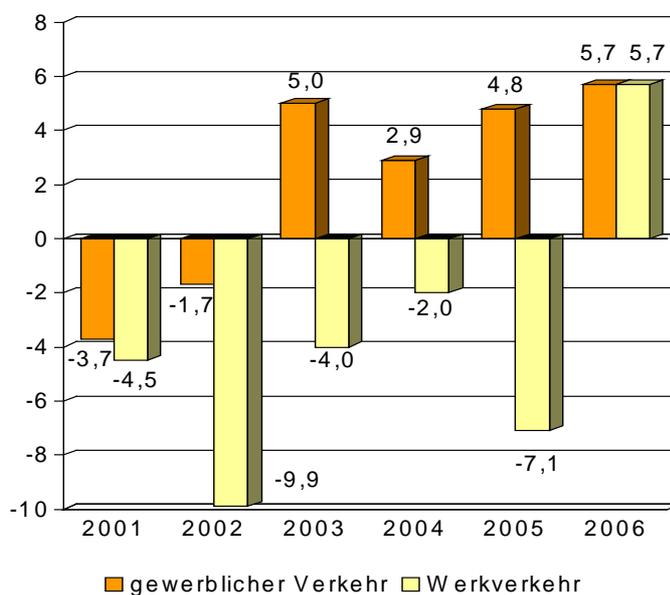
Zuwächse im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr

Nachdem der Werkverkehr über viele Jahre Mengen- und Leistungseinbußen hinnehmen musste, kam es im Verlauf des zweiten Halbjahres 2006 zu einer Trendwende, so dass das Jahresergebnis erstmals wieder ein deutliches Wachstum aufweist. Nachdem das Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung für das 1. Halbjahr 2006 noch über energiepreis- und mautbedingte Transportverlagerungen vom Werkverkehr auf den gewerblichen Güterverkehr berichtet hatte, erzielten im weiteren Jahresverlauf sowohl der Werk-

Trendwende beim Werkverkehr

verkehr als auch der gewerbliche Güterverkehr hohe Wachstumsraten². Diese Entwicklung ist auf die verbesserte konjunkturelle Lage zurückzuführen. Der gewerbliche Güterverkehr konnte den Aufkommenszuwachs zeitweise nicht mehr bewältigen, so dass sich Kapazitätsengpässe zeigten. Die Verknappung des Laderaums und die damit teilweise einhergehende Erhöhung der Beförderungsentgelte führte zu einem verstärkten Fahrzeugeinsatz des Werkverkehrs.

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



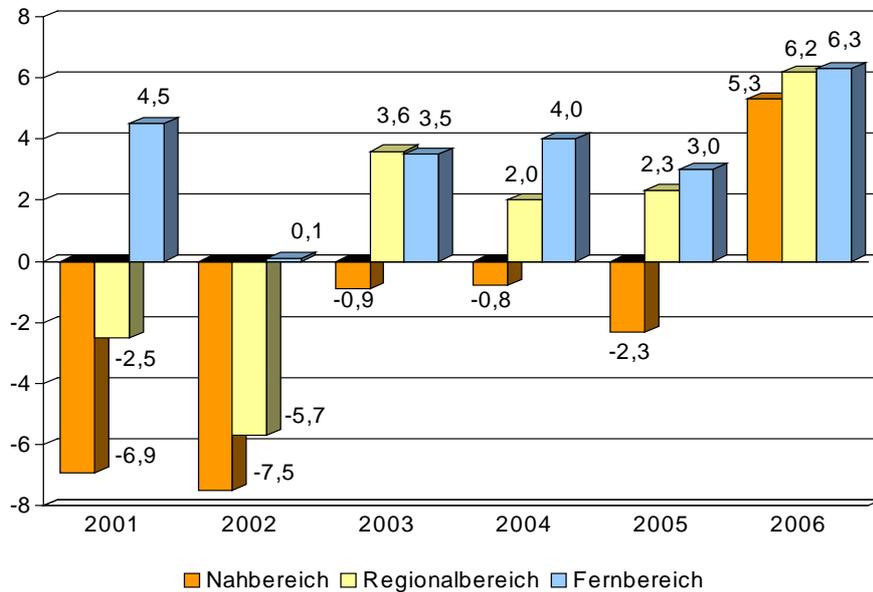
Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

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

Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kam es im Jahr 2006 in allen Entfernungsbereichen zu deutlichen Aufkommenssteigerungen, die den Zuwachs der vorangegangenen Jahre übertrafen. Darüber hinaus zeigte sich im Betrachtungszeitraum anders als in den Vorjahren ein gleich gerichteter Entwicklungsverlauf in den drei Entfernungsbereichen.

² Siehe Bundesamt für Güterverkehr, Sonderbericht: Eineinhalb Jahre streckenbezogene Lkw-Maut - Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe, Köln 2006.

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



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

Erstmals seit vielen Jahren kam es im Nahbereich (bis 50 km) zu einem deutlichen Zuwachs. Dies ist vor allem auf die Trendwende in der Bauwirtschaft zurückzuführen, so dass sich die Mengen- und Leistungszuwächse insbesondere bei den Beförderungen von Steinen und Erden (einschließlich Baustoffe) zeigten. Vor allem der Werkverkehr verzeichnete im Nahbereich mit 6,1 % einen deutlichen Mengenzuwachs, während der gewerbliche Verkehr um rund 4,5 % zunahm.

Deutliche
Steigerungen
in allen
Entfernungs-
bereichen

Die Aufkommens- und Leistungszuwächse im Regionalbereich (51 - 150 km) sind wie im Nahbereich Folge der allgemeinen konjunkturellen Erholung und der daraus resultierenden Impulse für den Baubereich (Menge: + 6,2 %, Leistung: + 5,7 %). Daneben sind sie auf zunehmende Änderungen der Gestaltung des Transportablaufs durch die Bildung logistischer Netzwerke (Begegnungs- und Verteilerverkehre) zurückzuführen.

Im Fernbereich (151 km und mehr) setzte sich der seit Jahren zu verzeichnende Zuwachs weiter fort (Menge: + 6,3 %, Leistung: + 6,4 %). Die stärksten Zunahmen ergaben sich in der Güterabteilung der Halb- und Fertigwaren.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil in Höhe von 73 % an der Verkehrsleistung erzielt.

Schaubild 05: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2006 in %

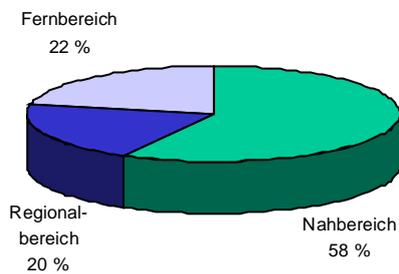
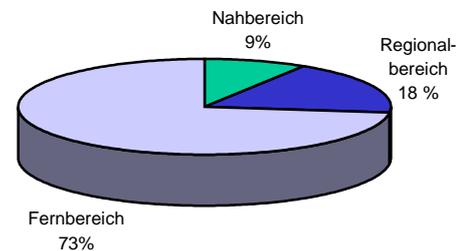


Schaubild 06: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2006 in %



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

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr, der - mit Ausnahme eines einmaligen Leistungsrückgangs im Gesamtjahr 2005 – infolge der fortschreitenden Internationalisierung der Warenströme seit Jahren durch ein überdurchschnittliches Wachstum geprägt ist, verzeichnete im Jahr 2006 ebenfalls ein durchgreifendes Mengen- und Leistungswachstum. Die positive Außenhandelsentwicklung führte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu einer Mengensteigerung um 7,9 % auf 146,0 Mio. t und einer Leistungssteigerung um 9,6 % auf 37,7 Mrd. tkm. Infolge der Mengen- und Leistungszuwächse der vergangenen Jahre nimmt der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Gesamtverkehr zu: Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2006 rund 5,0 % (Jahr 2000: 3,2 %) und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 23,3 % (Jahr 2000: 18,9 %) auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Außenhandelsentwicklung beflügelt grenzüberschreitenden Verkehr

Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist, hat im Jahr 2006 der Versand mit deutschen Lastkraftfahrzeugen um 4,1 % und der Empfang um 13,3 % zugenommen. Deutlich gestiegen ist der Dreiländerverkehr (+ 7,1 %).

Tabelle 03: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	65.474,6	68.172,1	+ 2.697,5	+ 4,1
Drittstaaten	7.710,8	8.004,7	+ 293,9	+ 3,8
Versand insgesamt	73.185,4	76.176,8	+ 2.991,4	+ 4,1
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	50.371,0	56.778,8	+ 6.407,8	+ 12,7
Drittstaaten	2.630,4	3.281,8	+ 651,4	+ 24,8
Empfang insgesamt	53.001,4	60.060,6	+ 7.059,2	+ 13,3
Dreiländerverkehr¹	9.158,3	9.809,4	+ 651,1	+ 7,1
Insgesamt	135.345,1	146.046,8	+ 10.701,7	+ 7,9

¹⁾ einschließlich Durchgangsverkehr.

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

3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrten, Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die statistischen Ergebnisse zum Mautsystem weisen für das Jahr 2006 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 156,7 Mio. mautpflichtige Fahrten auf dem deutschen Autobahnnetz aus. Die bei diesen Fahrten erbrachte Fahrleistung erreichte 25,8 Mrd. Kilometer. Gegenüber dem Jahr 2005 erhöhte sich damit die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten um 8,8 %, während die Fahrleistung um 7,9 % wuchs.

Tabelle 04: Anzahl der mautpflichtigen Fahrten, zurückgelegten mautpflichtigen Strecken und Mauteinnahmen
Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005

Maut	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderungen	
			absolut	in %
Anzahl der mautpfl. Fahrten				
- Inländer	114.230.430	125.272.937	+ 11.042.507	+ 9,7
- Gebietsfremde	29.771.828	31.458.752	+ 1.686.924	+ 5,7
Fahrten insgesamt	144.002.258	156.731.689	+ 12.729.431	+ 8,8
zurückgelegte mautpflichtige Strecken in km				
- Inländer	16.055.710.799	17.280.636.599	+1.224.925.800	+ 7,6
- Gebietsfremde	7.895.816.036	8.560.991.150	+ 665.175.114	+ 8,4
Strecken in km insgesamt	23.951.526.835	25.841.627.749	+1.890.100.914	+ 7,9
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in EUR				
- Inländer	1.920.995.268	2.047.666.759	+ 126.671.491	+ 6,6
- Gebietsfremde	944.895.844	1.030.167.171	+ 85.271.327	+ 9,0
Mauteinnahmen insgesamt	2.865.891.112	3.077.833.930	+ 211.942.818	+ 7,4

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Im Vergleich zwischen Inländern und Gebietsfremden wuchs die Anzahl der mautpflichtigen Fahrten der Inländer mit 9,7 % deutlich stärker als die der Gebietsfremden mit 5,7 %. Insgesamt entfielen damit im Jahr 2006 rund 80 % der Fahrten und 67 % der Fahrleistung auf inländische Fahrzeuge gegenüber 20 % der Fahrten und 33 % der Fahrleistungen auf Seiten der gebietsfremden Fahrzeuge. Der große Unterschied zwischen den Anteilen der mautpflichtigen Fahrten und Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge ist darauf zurückzuführen, dass Gebietsfremde in Deutschland regelmäßig im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr über größere Entfernungen tätig sind, während deutsche Unternehmen die Autobahnen bei Beförderungen in allen Entfernungsbereichen benutzen.

Schaubild 07: Anteile der mautpflichtigen **Fahrten**

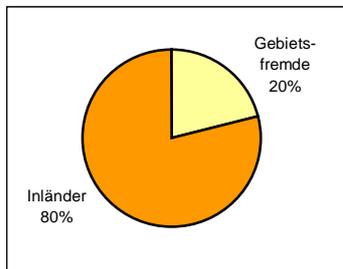


Schaubild 08: Anteile der zurückgelegten **Strecken**

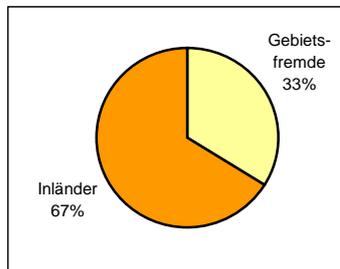
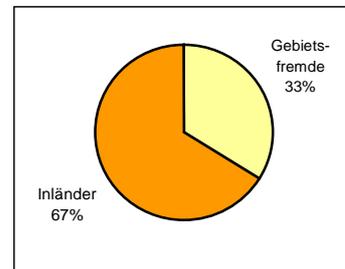


Schaubild 09: Anteile der **Mauteinnahmen**



- jeweils nach Inländern und Gebietsfremden im Jahr 2006 -

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Aus den erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im Jahr 2006 mit 3,08 Mrd. Euro um 7,4 % höhere Mauteinnahmen für den Bund als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei stiegen die Mautzahlungen der Gebietsfremden mit 9,0 % spürbar stärker als die der Inländer (+ 6,6 %). Wie bei den mautpflichtigen Fahrleistungen entfielen damit etwa zwei Drittel des Mautaufkommens auf Inländer und ein Drittel auf Gebietsfremde.

3.1.5 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen im 1. Quartal 2007 nach Ländern

Die Lkw-Fahrleistungen auf deutschen Autobahnen nahmen im 1. Quartal 2007 aufgrund des anhaltenden Wirtschaftsaufschwungs und des milden Wetters um 10,6 % auf 6,76 Mrd. Fahrzeugkilometer zu. Die Mauteinnahmen stiegen in diesem Zeitraum um 11,4 % auf 814,67 Mio. Euro an. Die statistischen Ergebnisse aus dem Mautsystem spiegeln die verkehrswirtschaftliche Situation zu Jahresbeginn 2007 in Deutschland wider und zeigen so neben der Statistik zum Güterkraftverkehr die aktuelle Entwicklung des Verkehrsgeschehens zeitnah auf.

Anhaltendes
Wachstum im
1. Quartal 2007

Die nachstehende Tabelle zeigt über die Differenzierung der Daten nach in- und ausländischen Lastkraftfahrzeugen hinaus eine weitere Aufgliederung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen nach den einzelnen Zulassungsstaaten.

Tabelle 05: Mautpflichtige Fahrleistung und Mauteinnahmen im 1. Quartal 2007 nach Zulassungsstaaten

Land	Mautpflichtige Fahrleistung		Mauteinnahmen	
	Strecke in km	Anteil in %	in Euro	Anteil in %
Ausland	2.351.201.619	34,77	287.539.351	35,30
Inland	4.404.521.421	65,13	526.270.758	64,60
unbekannt	7.390.628	0,11	858.369	0,11
Polen	542.700.815	8,02	68.016.340	8,35
Niederlande	342.238.335	5,06	41.582.277	5,10
Tschechien	244.985.453	3,62	29.748.766	3,65
Österreich	179.005.704	2,65	21.268.649	2,61
Ungarn	105.471.759	1,56	12.779.914	1,57
Italien	97.788.374	1,45	11.599.084	1,42
Slowakei	94.188.960	1,39	11.308.955	1,39
Belgien	74.284.738	1,10	9.109.691	1,12
Litauen	70.673.698	1,04	8.754.171	1,07
Spanien	58.472.578	0,86	7.108.585	0,87
Summe erste 10 Länder	1.809.810.413	26,76	221.276.431	27,16
Summe Ausland Rest	541.391.206	8,01	66.262.920	8,13
Gesamtsumme	6.763.113.667	100,00	814.668.478	100,00

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Unter den „Top Ten“ der Länder, die mit ihren Fahrzeugen deutsche Autobahnen nutzen, sind fünf der neuen EU-Mitgliedstaaten vertreten. Am häufigsten genutzt wird das deutsche Autobahnnetz durch polnische Fahrzeuge. Auf sie entfallen 8,02 % der insgesamt auf deutschen Autobahnen von Lastkraftfahrzeugen erbrachten Fahrleistungen. An zweiter Stelle folgen mit einem Anteil von 5,06 % niederländische Fahrzeuge, gefolgt von Fahrzeugen aus Tschechien (3,62 %) und Österreich (2,65 %). Bemerkenswert ist das Fehlen Frankreichs unter den häufigsten Zulassungsstaaten.

Höchste Anteile für polnische und niederländische Lkw

In früheren Untersuchungen hat das Bundesamt bereits auf die hohen Wachstumsraten bei der Anzahl der ein- und ausfahrenden Lastkraftfahrzeuge an den Grenzabschnitten zu Polen und zu Tschechien hingewiesen. Daneben zeigte sich ein zunehmender Einsatz mittel- und osteuropäischer Transportunternehmen auf Relationen innerhalb Westeuropas³. Zu berücksichtigen ist weiter, dass die Daten neben dem Wechselverkehr in hohem Maße Transitverkehre beinhalten, die durch die internationale Arbeitsteilung besonders wachsen und sich wegen der zentralen Lage in Deutschland besonders auswirken.

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

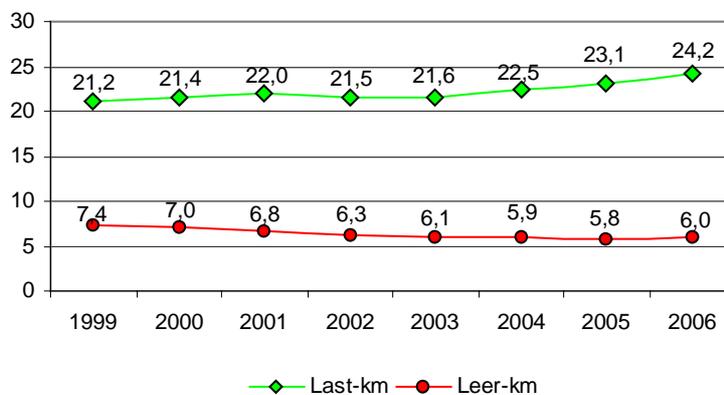
3.1.6 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr

Im Jahr 2006 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit insgesamt 30,2 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) 4,8 % mehr Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Dabei steigerte sich die Fahrleistung in allen Entfernungsbereichen: im Fernbereich um 4,6 %, im Regionalbereich um 5,1 % und im Nahbereich um 5,6 %.

Dem langjährigen Trend folgend, hat sich auch im Jahr 2006 der Anteil der Lastkilometer an der insgesamt erbrachten Fahrleistung erhöht und erreichte 80,1 % nach 79,9 % im Jahr 2005. Bei einer um 1,4 Mrd. km gestiegenen Gesamtfahrleistung ist die Anzahl der gefahrenen Leerkilometer nur unterproportional um 0,22 Mrd. km gewachsen (+ 3,8 %). Eine leichte Reduzierung des Leerfahrtenanteils ist in allen Entfernungsbereichen feststellbar. Im Fernbereich liegt der Leerfahrtenanteil bei etwa 10 %. Die statistischen Daten bestätigen die im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnen Erkenntnisse: bei den meisten Unternehmen ist die Möglichkeit, durch eine weitere Verringerung des Leerkilometeranteils Kosten zu senken, nahezu ausgeschöpft.

Lastfahrten-
anteil weiter
gestiegen

Schaubild 10: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern in den Jahren von 1999 bis 2006 in Mrd. km



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

Im Jahr 2006 wurde die Entwicklung der Leerfahrten darüber hinaus vor allem durch das erheblich gestiegene Beförderungsaufkommen und zwei dadurch entstehende gegenläufige Tendenzen geprägt: Ein Teil der Unternehmen konnte den Anteil der Leerfahrten durch das im Jahr 2006 erhöhte Beförderungsaufkommen nochmals verringern. Andere Unternehmen - insbesondere im Bereich Tank- und Silotransporte - mussten, um das deutlich erhöhte Aufkommen ihrer Hauptkunden bei hohem Termindruck befördern zu können, auf zeitintensive Rückladungen verzichten und einen höheren Leerfahrtenanteil in Kauf nehmen.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte werden weit überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen / Jahreskontrakten festgelegt. Daneben erfolgt die Vergabe kurzfristiger Beförderungsaufträge auf dem Spotmarkt zu (tages-) aktuellen Marktkonditionen, die jeweils von der Laderaumnachfrage in einem Zeitraum auf einer Relation abhängen. Aufgrund der zeitweise ausgeprägten Laderaumknappheit haben sich insbesondere hier die Beförderungsentgelte im nationalen Straßengüterverkehr im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht. Bei einer großen Schwankungsbreite waren im Einzelfall Entgelterhöhungen im zweistelligen Bereich möglich. Insbesondere größere Speditionen ohne eigenen Fuhrpark mussten - um ihre bestehenden längerfristigen Verträge mit Auftraggebern zu erfüllen - Laderaum am Spotmarkt teuer einkaufen, konnten diese höheren Einstandspreise in vielen Fällen aber nicht an ihre Auftraggeber weiterbelasten. Erhebliche Entgeltanstiege waren insbesondere bei Tank- und Silobeförderungen und beim Einsatz anderer Spezialfahrzeuge (z. B. für Schwergut) festzustellen. Im Bereich der Beförderung von Lebensmitteln für den Handel waren dagegen eher unterdurchschnittliche Erhöhungen auf dem Spotmarkt zu beobachten.

Große Preissprünge auf dem Spotmarkt

Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten konnten im Jahr 2006 von der positiven Entwicklung nur bedingt profitieren. Vor allem im Stammkundengeschäft und hier insbesondere bei Großauftraggebern war eine nachhaltige Anhebung der Beförderungsentgelte nur schwer durchzusetzen. Viele Transportunternehmen erreichten bei den Vertragsverhandlungen, dass ihre Kontrakte Dieselpreisgleitklauseln erhielten. Solche Klauseln bedingten in den letzten Monaten des Jahres teilweise negative Preisanpassungen. Demgegenüber wurden höhere Beförderungsentgelte häufig von Neukunden akzeptiert.

Preiserholung bei festen Beschäftigungsverträgen

Die Preisverhandlungen für das Jahr 2007 haben bei fast allen befragten Unternehmen zu Entgeltsteigerungen geführt. Die Transportunternehmen führten hierbei vor allem den allgemeinen Laderaumengpass und die neuen Vorschriften im Fahrpersonalbereich als Gründe für notwendige Entgelterhöhungen an. Viele Unternehmen der verladenden Wirtschaft hielten sich zum Jahresende 2006 mit Neuausschreibungen zurück und akzeptierten Entgelterhöhungen ihrer Logistikpartner, um sich deren Laderaum zu sichern. Zum Teil wurden Verträge nur bis April 2007 abgeschlossen, um nach In-Kraft Treten der neuen Lenk- und Ruhezeitenregelung noch einmal neu zu verhandeln.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs stiegen im Jahr 2006 die Beförderungsentgelte auf vielen Relationen an. Ursache war ein Rückgang des zur Verfügung stehenden Laderaumes im Verkehr zwischen den alten EU-Mitgliedstaaten auf fast allen Relationen. Auch durch Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten

Gestiegene Preise auch im grenzüberschreitenden Verkehr

konnte dieser Engpass nicht ausgeglichen werden. Letztere sind mittlerweile vielfach ebenfalls an längerfristige Verträge gebunden. Insbesondere bei Beförderungen zwischen Deutschland und Spanien stieg das Entgeltniveau im Tagesgeschäft erheblich an, so dass vermehrt wieder deutsche Transportunternehmen konkurrenzfähig waren. Die seit Anfang 2007 in Tschechien zu zahlende Maut konnte größtenteils an die Auftraggeber weiterbelastet werden.

3.2.2 Kosten

Marktbeobachtungsgesprächen zufolge verzeichnete im gesamten Jahresverlauf 2006 ein Großteil der gewerblichen Gütertransporteure eine Steigerung ihrer Gesamtkosten gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal. Entscheidend beeinflusst wurde diese Entwicklung primär durch die Kraftstoffkosten. Nachdem die Bezugspreise für herkömmlichen Dieselmotorkraftstoff im Juli 2006 ein neues Höchstniveau erreichten, gaben sie zwar leicht nach und liegen seit September 2006 kontinuierlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahresmonats. Überlagert wurden die bis Januar 2007 nachgebenden Preise jedoch von dem - im Zuge der konjunkturbedingt besseren Fuhrparknutzung - gestiegenen Verbrauch. Hinsichtlich der reinen Preisentwicklung abzugrenzen sind Fuhrparks, die mit Biodieselmotorkraftstoff betrieben werden, da sich dessen erstmalige Teilbesteuerung in Höhe von neun Cent pro Liter seit dem 1. August 2006 auf die Bezugspreise für Biodiesel steigernd ausgewirkt hat.⁴

Besondere
Entwicklung der
Treibstoffkosten

Seit dem Februar 2007 sind die Preise für herkömmlichen Dieselmotorkraftstoff wieder im Steigen begriffen. Der Umstand, dass die Bezugspreise noch unter dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate lagen, hat positiv mit bewirkt, dass „nur“ noch rund drei Viertel der in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen eine Steigerung ihrer Gesamtkosten im Vergleich zum 1. Quartal 2006 resümierten.

Traditionell einen weiteren bedeutenden Kostenfaktor stellen die Lohn- und Lohnnebenkosten dar. Die im 2. Halbjahr 2006 extrem gute Auftragslage hatte vielfach zu einer Laderaumknappheit geführt, die zum Teil Fuhrparkerweiterungen nebst dem entsprechenden Mehrbedarf an Fahrpersonal auslöste. Altersbedingtes Ausscheiden aus dem Beruf und Änderungen bei den Sozialvorschriften erhöhten den Bedarf an Kraftfahrern zusätzlich. Verschiedene Gesprächspartner wiesen in diesem Zusammenhang auf einen Mangel an qualifiziertem und zuverlässigem Fahrpersonal insbesondere im Güterfernverkehrsbereich hin. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich ein differenziertes Bild bei der Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe.⁵

Fahrpersonalsituation

⁴ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: „Nutzung von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff durch deutsche Transportunternehmen“, Köln April 2007.

⁵ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: „Sonderbericht zur Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe“, Köln Mai 2007.

Ferner wiesen Transportunternehmen auf preiserhöhungsbedingt gestiegene Reparatur- und Ersatzteilkosten sowie Versicherungsprämien hin. Zunehmend belasten höhere Fahrzeugpreise und -beschaffungskosten, insbesondere für Euro-V - Fahrzeuge, die Kostenseite.

3.2.3 Ertragslage

Im Jahresverlauf 2006 hat sich die Ertragslage des Transportgewerbes zweigeteilt entwickelt: Das 1. Halbjahr 2006 war dadurch geprägt, dass ein Großteil der in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen noch keine Verbesserung ihrer Ertragslage im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum erwirtschaften konnte. Trotz des vielfach bereits deutlich verbesserten Güteraufkommens verhinderten dies vor allem die auf ein neues Höchstniveau gestiegenen Kraftstoffkosten, für die wegen des hohen in- und ausländischen Wettbewerbsdrucks vielfach noch keine adäquaten Entgelterhöhungen vereinbart werden konnten, um sie in vollem Umfang zu kompensieren. Die sich ab dem 2. Quartal 2006 häufenden Meldungen über Laderaumengpässe in verschiedenen Segmenten konnten Transportunternehmen, die an feste Verträge gebunden waren, in der Regel noch nicht in Entgelterhöhungen ummünzen. Vom Laderaummangel profitierten dagegen vor allem jene Beförderer, die auf dem Spotmarkt angebotene Ladungen transportierten oder die neue Kunden mit besseren Entgelten akquirieren konnten.

Anhaltend schwierige Ertragslage im 1. Halbjahr 2006

Im 2. Halbjahr 2006 gewann der Anteil derjenigen in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Transportunternehmen, die eine Verbesserung ihrer Ertragslage erzielen konnten, an Breite. Die meisten dieser Unternehmen führten dies explizit auf ihr im Rahmen einer stetigen Konjunkturverbesserung nachhaltig gestiegenes Güteraufkommen und eine verbesserte Kapazitätsnutzung ihres Fuhrparks zurück. Entscheidend für die Ertragsverbesserung war der wachsende Laderaummangel. Neben den Beförderern, die auf dem Spotmarkt angebotene Ladungen zu deutlich höheren Entgelten übernahmen oder zusätzliche Auftraggeber / Kunden mit höheren Entgelten akquirierten, kamen zunehmend auch vertragsgebundene Transportdienstleister im Rahmen von anstehenden Vertragserneuerungen zum Zuge. Einige nutzten die Gunst der Marktentwicklung, ihre Kunden- und Sendungsstrukturen zu verbessern, indem sie sich von unrentablen Verkehren trennten. Tendenziell verbesserte sich die Stimmung des Transportgewerbes im 2. Halbjahr 2006. Noch ausstehende Vertragsverhandlungen führten jedoch zum Ergebnis, dass sich bei einem großen Anteil der in die Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Transporteure die Ertragslage im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr noch nicht verbessert hat.

Entspannung der Lage im 2. Halbjahr 2006

Ergebniswirksam bestätigten sich die Entgeltanpassungen bei Marktgesprächen 1. Quartal 2007, in dem annähernd die Hälfte der befragten Transportunternehmen eine gegenüber dem 1. Quartal 2006 verbesserte Ertragslage verzeichnen konnte. Zugleich sank der Anteil der Gesprächspartner, der eine Verschlechterung seiner Transporterträge beklagte, auf ein Viertel. Damit manifestiert sich aus der Sicht des Bundesamtes erst seit diesem Jahr bei einem breiteren Unternehmenskreis eine Verbesserung der Ertragslage. In Marktgesprächen wurde dementsprechend vielfach betont, dass es sich um nachträgliche und längst überfällige Vergütungsanpassungen an die stark gestiegenen Kosten, insbesondere für Kraftstoffe handelte. Nunmehr sehe man (Ver-) Handlungsbedarf wegen der erwarteten Kostensteigerungen für das Fahrpersonal - vornehmlich aufgrund der novellierten Sozialvorschriften.

Verbesserung
der Ertragslage
seit dem
Jahreswechsel

Wie das Transportgewerbe auf aktuelle Entwicklungen reagiert, spiegelt sich in den Prioritäten der getroffenen Maßnahmen wider. Kontinuierlich war und bleibt zentraler Kernpunkt der Bemühungen, die wichtigen - und rentablen - Stammkunden an das eigene Unternehmen zu binden. Hierzu feilen die Unternehmen nicht nur an der Qualitätsverbesserung ihres Services, sondern offerieren mehr expeditionelle Dienstleistungen mit aktuell deutlichem Trend hin zu komplexeren logistischen (Gesamt-) Lösungen. Die fortschreitende Laderaumverknappung führte seit dem 2. Halbjahr 2006 markant zunehmend zur generellen Ablehnung unrentabler Aufträge. Dies erlangt aufgrund der zugleich erheblich intensivierten Akquisitionsbemühungen um neue Kunden im Rahmen von Umstrukturierungen mit dem verstärkten Trend zur Spezialisierung und Optimierung der Kunden- und Sendungsstrukturen eine deutliche Signalwirkung.

3.2.4 Investitionen

Begünstigt durch die ausnehmend gute Entwicklung der Auftragslage zog die Investitionstätigkeit im 1. Halbjahr 2006 an und erreichte aufgrund des wesentlich unterstützenden Sondereffektes, neue Lastkraftfahrzeuge noch vor Inkrafttreten der Einbaupflicht für digitale Kontrollgeräte anzumelden, im Frühjahr einen Höhepunkt. Im 3. Quartal 2006 ließ die Investitionstätigkeit in den Fuhrpark trotz der hohen Nachfrage nach Laderaum und des entsprechenden Laderaummangels deutlich nach. Grund war nicht nur der vorgenannte technische Vorzieheffekt, sondern auch eine abwartende Haltung des Transportgewerbes, ob sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen stabil verbesserten. Seit dem 4. Quartal 2006 ist bedingt durch den nachhaltig guten Konjunkturverlauf wieder ein Anziehen der Fuhrparkinvestitionen zu beobachten.

Erhöhte Fahrzeug-
investitionen im
1. Halbjahr 2006

Bei den Fahrzeugarten wurden oftmals Spezialfahrzeuge geordert, um spezielle Transportbedürfnisse der Kundschaft zu erfüllen und diese an sich zu binden. Bei Ersatzbeschaffungen hält der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großem Ladevolumen weiter an. Interesse bekundeten viele Transporteure an den in der Diskussion

befindlichen volumenoptimierten Euro-Kombis mit über 25 Metern Zuglänge für dafür geeignete Verkehre und Strecken - ebenfalls viele Gesprächspartner wandten sich jedoch gegen eine derartige Entwicklung.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im Jahr 2006 ebte die Insolvenzwelle bei Unternehmen in Deutschland in fast allen Wirtschaftsbereichen ab. Die Anzahl der Insolvenzverfahren nahm gegenüber dem Vorjahr um 18 % auf 30.357 Verfahren ab.

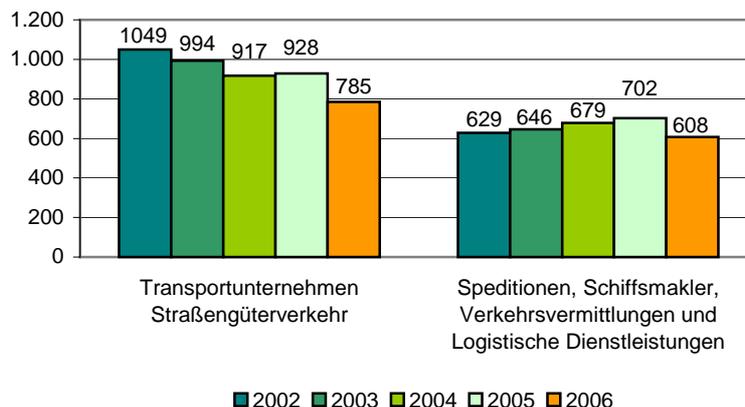
Auch im Güterverkehrsgewerbe war die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vergleich zum Jahr 2006 rückläufig: bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag sie mit 785 Insolvenzverfahren um 15 % unter dem Wert des Vorjahres. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark sank die Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren um 13 % auf 608.

Spürbare
Abnahme der
Insolvenz-
verfahren

Im Straßengüterverkehrsgewerbe besteht jedoch immer noch eine erhöhte Insolvenz-wahrscheinlichkeit im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen. Dies zeigen Aussagen von Wirtschaftsinformationsdiensten, nach denen die Bonität der Unternehmen in diesem Bereich weiterhin am niedrigsten von allen Branchen eingeschätzt wird und dementsprechend Kredite für größere Investitionen für die Unternehmen im Vergleich zu anderen Branchen relativ schwierig zu erhalten sind.

Insgesamt waren im Jahr 2006 bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs und bei Speditionen rund 7.200 Beschäftigte von den eingeleiteten Insolvenzverfahren betroffen. Dies waren ca. 6 % der von Insolvenzverfahren betroffenen Beschäftigten aller Wirtschaftsbereiche.

Schaubild 11: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren in den Jahren 2002 bis 2006 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes



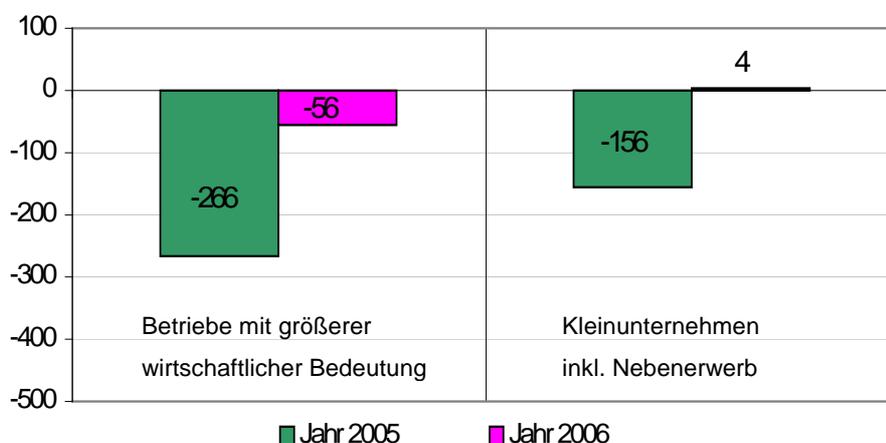
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Für den Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ weist die Statistik für das Jahr 2006 bei Betrieben mit größerer Bedeutung zwar weiterhin einen negativen Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung / Anmeldungen und Betriebsaufgaben / Abmeldungen in den Handels- und Gewereregistern) aus. Dieser ist jedoch bei weitem nicht mehr so stark ausgeprägt wie im Jahr 2005. Bei den Kleinunternehmen ist der Gründungssaldo bereits leicht positiv. Insgesamt standen im Betrachtungszeitraum 13.043 Neugründungen / Anmeldungen 13.095 Betriebsaufgaben / Abmeldungen gegenüber.

Verbesserter Gründungssaldo

Bei beiden Unternehmensgrößen-Kategorien ging gegenüber dem Jahr 2005 die Anzahl der Betriebsaufgaben / Abmeldungen deutlich zurück. Dies bestätigen auch Aussagen von im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Speditionen, die nach einer Marktberaumungsphase in den Vorjahren im Jahr 2006 relativ wenige Geschäftsaufgaben bei ihren Subunternehmern feststellten. Wegen des Laderaummangels hatten Speditionen ohne eigenen Fuhrpark ein Interesse daran, kleinere Transportunternehmen im Markt zu halten.

Schaubild 12: Gründungssaldo (Neugründungen/Anmeldungen - Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr in den Jahren 2005 und 2006



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

3.3 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Die aktuelle Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt ist nach wie vor durch eine gute bis sehr gute Auftrags- und Beschäftigungslage geprägt. Damit hat sich der seit Mitte des Jahres 2005 zu beobachtende Aufschwung sowohl im Binnen- als auch im grenzüberschreitenden Verkehr fortgesetzt und gefestigt.

Anhaltend gute Auftrags- und Beschäftigungslage

Nachdem das Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung in den zurückliegenden Jahren vielfach auf die schwierige wirtschaftliche Situation des Güterkraftverkehrsgewerbes und auf das Ausscheiden vor allem kleinerer Marktteilnehmer hingewiesen hat, zeigt sich nunmehr eine Umkehr der Entwicklung. Der Konjunkturaufschwung sowie der zunehmende nationale und internationale Warenaustausch durch die fortschreitende Arbeitsteilung kommen besonders dem Straßengüterverkehr zugute. Infolge dieser Entwicklung hat sich seit etwa anderthalb Jahren neben dem Aufkommenszuwachs auch die wirtschaftliche Situation bei der überwiegenden Anzahl der Transportunternehmen entspannt und insbesondere seit dem 1. Quartal 2007 verbessert.

Verbesserte wirtschaftliche Situation der Transportunternehmen

In vielen Marktsegmenten war im Verlauf des zweiten Halbjahres 2006 eine Laderaumknappheit festzustellen. Aufgrund dieser Entwicklung und des nach wie vor hohen Kostenniveaus haben sich die Beförderungsentgelte merklich erhöht. Der Engpass an Laderaum ist neben der erhöhten Nachfrage auch auf den in den letzten Jahren erfolgten spürbaren Abbau von Fahrzeugkapazitäten zurückzuführen.

Zeitweilige Kapazitätsprobleme

Im internationalen Straßengüterverkehr kam es nach einem jahrelangen Überhang von Transportkapazitäten erstmals zu Kapazitätsproblemen im Verkehr zwischen MOE-Staaten und Deutschland. Damit hat sich der durch die EU-Erweiterung verstärkte Wettbewerbs- und Preisdruck seitens kostengünstig agierender Wettbewerber aus den neuen EU-Mitgliedstaaten etwas entspannt. Allerdings konkurrieren vor allem polnische Unternehmen aufgrund ihrer Kostenvorteile nicht nur auf Verkehrsverbindungen zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten mit deutschen Unternehmen, sondern verstärkt auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen alten EU-Mitgliedstaaten (z. B. D - F, D - E und D - I).

Während in den letzten Jahren vor allem Unternehmen mit umfangreichen speditionellen Dienstleistungen von der Marktentwicklung profitierten, ergeben sich aus den gewandelten Marktbedingungen nun auch für mittlere und kleine Transportunternehmen Chancen für eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation. So mussten vorrangig größere Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark und ohne engere Geschäftsbeziehungen zu ihren Transportunternehmen Entgelterhöhungen akzeptieren, um sich den benötigten Laderaum zu sichern.

Die geänderte Marktlage hat neben den Speditionen auch die übrigen Nachfrager nach Verkehrsleistungen (Produktions- und Handelsunternehmen, Unternehmen mit Werkverkehr) aufgeschreckt und zu einer Neubewertung ihrer Strategie veranlasst. Zahlreiche Auftraggeber investieren nunmehr wieder in den Aufbau eigener Laderaumkapazitäten. Hierbei werden nicht nur zusätzliche Fahrzeuge beschafft, sondern auch Unternehmen mit eigener Fahrzeugflotte gekauft, so dass der Konzentrationsprozess auf dem deutschen Transportmarkt weiter anhält.

Neuausrichtung der Auftraggeber

Aufgrund des Verkehrswachstums zeigte sich im Betrachtungszeitraum eine hohe Nachfrage nach Kraftfahrern: Der konjunkturelle Aufschwung, das altersbedingte Ausscheiden einer zunehmenden Anzahl von Fahrern aus dem Beruf sowie die geänderten Sozialvorschriften führen gegenwärtig zu einem erhöhten Fahrpersonalbedarf im Güterkraftverkehrsgewerbe. In bestimmten Ballungsräumen sowie bei Unternehmen, die ihren wirtschaftlichen Schwerpunkt im nationalen und internationalen Güterfernverkehr haben, zeigen sich Engpässe bei der Versorgung mit geeignetem Fahrpersonal⁶. Von den Änderungen des Arbeitszeitgesetzes sind vor allem Unternehmen betroffen, in denen die Kraftfahrer neben ihrer Fahrtätigkeit in größerem Umfang für andere Arbeiten eingesetzt werden bzw. viele Bereitschaftszeiten anfallen, die zur Arbeitszeit gerechnet werden. Die Auswirkungen auf den Fahrpersonalbedarf sind deshalb individuell verschieden.

Knappheit an qualifiziertem Fahrpersonal in verschiedenen Marktsegmenten

In den vergangenen Jahren erreichte eine zunehmende Anzahl von Unternehmen durch die Verwendung von Biodiesel eine Reduzierung ihrer Kraftstoffkosten. Seit der Erhebung von Mineralölsteuer auf Biodiesel ab dem 1. August 2006 ist ein Großteil dieser Unternehmen wieder zur Nutzung von mineralischem Dieselmotorkraftstoff zurückgekehrt, da die Nutzung von Biodiesel für sie nicht mehr wirtschaftlich ist⁷.

Kostensteigerungen für Biodiesel

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Jahr 2006 insgesamt rund 342,8 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 25,5 Mio. t oder 8,0 % mehr als im Jahr 2005. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 10,8 % auf rund 105,8 Mrd. tkm zu und überschritt damit erstmals die 100-Milliarden-Tonnenkilometer-Marke.

Von allen Landverkehrsträgern konnte die Schiene damit im Jahr 2006 prozentual die höchsten Mengen- und Leistungszuwächse verbuchen. Von der Nachfragesteigerung profitierten auch die in Deutschland aktiven, nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Berichtsjahr teilweise deutliche Mengen- und Leistungssteigerungen auf der Schiene realisieren und damit ihren Aufwärtstrend der vergangenen Jahre fortsetzen konnten. Nach Schätzung der DB AG erreichten sie im Jahr 2006 einen Anteil am intramodalen Modal Split von 16,4 %.⁸

Eisenbahn wächst schneller als Lkw und Binnenschiff

⁶ Siehe Bundesamt für Güterverkehr: "Sonderbericht über die aktuelle Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe", Köln Mai 2007.

⁷ Siehe Bundesamt für Güterverkehr: "Sonderbericht über die Nutzung von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff durch deutsche Transportunternehmen", Köln April 2007.

⁸ Siehe Deutsche Bahn AG: Konjunkturbericht März 2007, Berlin 2007.

Die positive Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs ist primär der konjunkturellen Entwicklung geschuldet. Wachstumsimpulse kamen im Jahr 2006 sowohl aus dem In- als auch aus dem Ausland. Der anhaltende Exportboom spiegelte sich insbesondere in der deutlichen Steigerung des kombinierten Verkehrs wider. Daneben haben witterungsbedingte Beeinträchtigungen in der Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres zu Verkehrsverlagerungen auf die Schiene geführt. Begünstigt wurde die Entwicklung im Schienengüterverkehr ferner durch Kapazitätsengpässe und Preiserhöhungen im Straßengüterverkehr. Inwieweit die zu beobachtenden Verlagerungen nachhaltig wirken, bleibt jedoch abzuwarten. Nennenswerte Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene, die eindeutig der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zuzurechnen sind, konnten weiterhin nicht beobachtet werden.

Konjunkturelle Entwicklung und externe Einflüsse

Infolge des deutlichen Nachfrageanstiegs nach Verkehrsleistungen kam es im Jahr 2006 auf der Schiene, wie im Straßengüterverkehr, zeitweise zu erheblichen Kapazitätsengpässen. Diese zeigten sich u. a. bei Lokomotiven, rollendem Material, insbesondere Spezialwaggons, und Lokführern. Örtlich konnten Züge nicht zeitnah abgefertigt werden.

Kapazitätsengpässe auf der Schiene

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 06: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio t.		Veränderungen in % ²	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ²
	Jahr 2005 ¹	Jahr 2006		Jahr 2005 ¹	Jahr 2006	
Binnenverkehr	201,7	215,6	+ 6,9	44,4	49,8	+ 12,1
Versand in das Ausland	48,2	54,0	+ 12,0	20,9	23,5	+ 12,6
Empfang aus dem Ausland	51,1	55,8	+ 9,1	19,2	21,0	+ 9,4
Durchgangsverkehr	16,2	17,5	+ 7,6	10,9	11,4	+ 4,8
Insgesamt	317,3	342,8	+ 8,0	95,4	105,8	+ 10,8

¹ Korrigierte Werte.

² Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

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

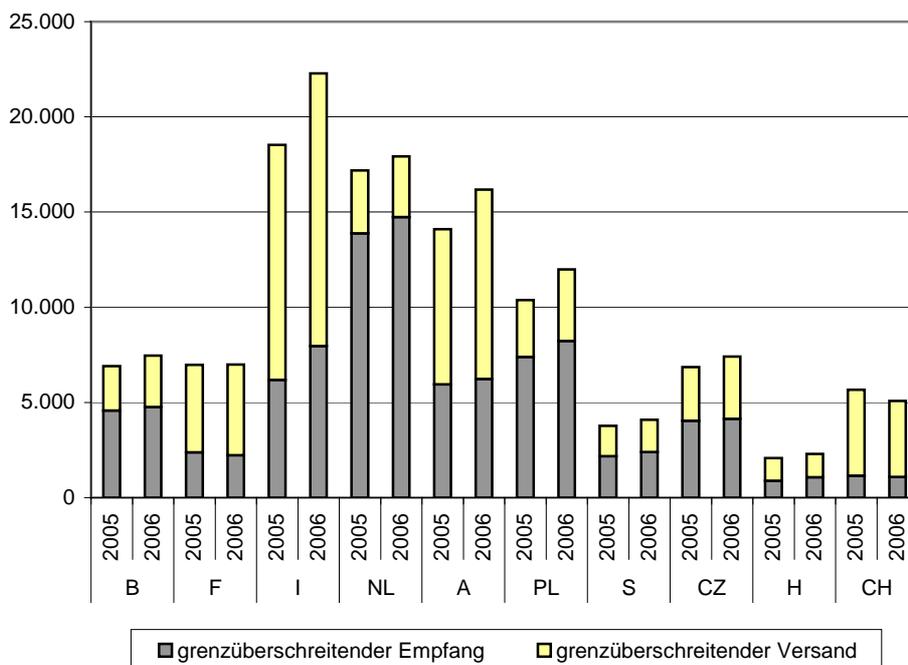
Mit rund 215,6 Mio. t entfiel im Jahr 2006 wieder der mit Abstand bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 6,9 %. Noch deutlicher stieg im Betrachtungszeitraum die Transportleistung. Sie nahm im Vergleich zum Jahr 2005 um 12,1 % auf rund 49,8 Mrd. tkm zu.

Wachstum im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr

Deutliche Aufkommens- und Leistungszuwächse zeigten sich im Jahr 2006 bei den grenzüberschreitenden Beförderungen. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 54,0 Mio. t wurden 12,0 % mehr Güter ins Ausland transportiert als im Jahr 2005. Bei der Transportleistung verzeichnete der grenzüberschreitende Versand mit einem Anstieg von 12,6 % auf rund 23,5 Mrd. tkm ebenfalls die höchsten prozentualen Zuwächse. Hohe Aufkommens- und Leistungssteigerungen waren auch beim grenzüberschreitenden Empfang feststellbar. Nach 51,1 Mio. t im Jahr 2005 erhöhte sich hier die beförderte Tonnage im Jahr 2006 um 9,1 % auf rund 55,8 Mio. t. Die Transportleistung legte um 9,4 % auf 21,0 Mrd. tkm zu. Die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge erhöhte sich im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr um 7,6 % auf 17,5 Mio. t. Mit rund 11,4 Mrd. tkm lag die Transportleistung im Durchgangsverkehr im Jahr 2006 um 4,8 % über dem Ergebnis des Jahres 2005.

Im internationalen Eisenbahngüterverkehr kommt weiterhin der Nord-Süd-Achse die höchste Bedeutung zu. Wie der folgenden Abbildung zu entnehmen ist, waren hier im vergangenen Jahr insbesondere auf den Relationen Deutschland - Italien sowie Deutschland - Österreich deutliche Aufkommenssteigerungen zu verzeichnen. Die Wechselverkehre mit Belgien, den Niederlanden und Schweden wiesen ebenfalls Zuwächse auf. Aufgrund rückläufiger Versandmengen aus Deutschland in die Schweiz blieb das Aufkommen im Wechselverkehr Deutschland - Schweiz im Jahr 2006 hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

Schaubild 13: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in den Jahren 2005 und 2006 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.

Nachdem das Beförderungsaufkommen im Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen sowie Deutschland und der Tschechischen Republik nach der EU-Osterweiterung zurückgegangen war, verzeichneten auch diese Relationen im Berichtsjahr 2006 wieder spürbare Mengensteigerungen. Der Straßengüterverkehr hatte von der EU-Osterweiterung und den hiermit verbundenen Erleichterungen bei grenzüberschreitenden Verkehren mit Mittel- und Osteuropa unmittelbar profitieren und nach dem 1. Mai 2004 hohe Aufkommenszuwächse verzeichnen können. Die positive Konjunktorentwicklung und das anhaltende Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr mit Mittel- und Osteuropa führte im vergangenen Jahr nunmehr jedoch auch auf diesen Relationen zu vorübergehenden Kapazitätsengpässen auf der Straße. Dies hat die Entwicklung des Schienengüterverkehrs begünstigt.

Steigerungen
im Verkehr mit
MOE-Staaten

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Bei nationalen und internationalen Ganzzugverkehren hat sich die positive Entwicklung des Wettbewerbs im Jahr 2006 weiter fortgesetzt. Mittlerweile macht sich der Wettbewerb durch nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Ganzzugverkehren in nahezu allen Güterabteilungen bemerkbar. Erneut konnten private Eisenbahnverkehrsunternehmen im Berichtsjahr bestehende Vertragsverhältnisse ausbauen sowie Neuausschreibungen gegen bundeseigene Gesellschaften gewinnen. Im Gegensatz zu den Ganzzugverkehren findet Wettbewerb im Bereich der Einzelwagenverkehre weiterhin kaum statt. Allerdings ist die Anzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im direkten Wettbewerb miteinander stehen, weiterhin vergleichsweise gering. Ein Großteil der deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen verdingt sich weiterhin in Marktnischen und ist in der Regel regional ausgerichtet. Diese Unternehmen erbringen im Wesentlichen Traktions- und Anschlussleistungen auf dem meist eigenen, überschaubaren Streckennetz sowie Leistungen bei Baustellenverkehren.

Steigerungen
auch bei den
privaten EVU

Während die Trassenzuteilung nach Auskunft privater Eisenbahnverkehrsunternehmen mittlerweile weitestgehend diskriminierungsfrei erfolgt, verlaufe die Zusammenarbeit mit der DB AG in anderen Bereichen noch problematisch. Dies sei beispielsweise der Fall, wenn es um den Zugang zu Rangiergleisen oder Werkstätten ginge, deren Nutzung stellenweise exklusiv der DB vorbehalten sei.

Ungeachtet des deutlichen Nachfrageanstiegs und hieraus resultierender örtlicher Kapazitätsengpässe blieb die inter- und intramodale Wettbewerbsintensität im Jahr 2006 hoch. Dies spiegelt sich in einem anhaltenden Preisdruck, d. h. sinkenden Entgelten für Traktionsleistungen, wider. Vor allem bei Neuausschreibungen ist das Bestreben der Eisenbahnverkehrsunternehmen erkennbar, durch eine aggressive Preisgestaltung Beförderungsaufträge zu gewinnen und auf diese Weise „einen Fuß in die Tür“ der Auftraggeber zu bekommen. Zwar stellt die preisliche Offerte ein wesentliches Entscheidungsmerkmal

Anhaltender Preisdruck
trotz Aufkommens-
wachstum

bei der Auftragsvergabe dar. Allerdings können insbesondere nichtbundeseigene Eisenbahnen häufig auch durch Flexibilität und hohe Zuverlässigkeit beim Auftraggeber punkten.

International ist der Wettbewerb insbesondere auf dem aufkommensstarken Nord-Süd-Korridor stark ausgeprägt; entsprechend hoch ist der Preisdruck. Die Wettbewerbsintensität dürfte hier zukünftig noch weiter zunehmen. Angesichts des anhaltenden Containerbooms in den ARA-Häfen, Bremen / Bremerhaven und Hamburg sowie positiver Wachstumsprognosen für dieses Marktsegment haben verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits angekündigt, bestehende Seehafenhinterlandverkehre aus- bzw. neue Geschäftsfelder aufbauen zu wollen. Zunehmend ins Blickfeld des Interesses der Eisenbahnen rücken ferner der französische Eisenbahnverkehrsmarkt und Osteuropaverkehre, die im Jahr 2006 nach Rückgängen infolge der EU-Osterweiterung wieder Aufkommenszuwächse verzeichnen konnten. Letzteres ist sicher auch ein Ergebnis des zunehmenden Engagements der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Staaten Mittel- und Osteuropas.

Zunehmende
Internationale
Aktivitäten

Die wachsende Bedeutung des internationalen Schienengüterverkehrs manifestiert sich nicht allein in steigenden Aufkommens- und Leistungsdaten sowie in einem Anstieg der durchschnittlichen Beförderungsweite. Letztere erhöhte sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,6 % und erreichte mit 309 Kilometern ihren bislang höchsten Wert. Sie spiegelt sich auch in den Geschäftsergebnissen international tätiger Eisenbahnverkehrsunternehmen wider. Ein zunehmender Anteil der Umsätze wird im Ausland erwirtschaftet. Bei verschiedenen deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt dieser Anteil bereits bei über fünfzig Prozent.

Weiterhin bestehen große Unterschiede hinsichtlich der Geschwindigkeiten, mit denen die Unternehmen ihre nationalen und internationalen Wachstumsstrategien vorantreiben. Während kapitalkräftige Unternehmen weiterhin hohe Beträge in eigene Lokomotiven und Rollmaterial investieren und teilweise durch internationale Firmenübernahmen ihr Transport- und Logistikgeschäft kontinuierlich ausbauen, setzen andere EVU eher auf organisches Wachstum.

Differenzierte
Entwicklung
bei den EVU

Infolge des neuerlichen Verkehrswachstums auf der Schiene stößt die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur stellenweise an Grenzen und hemmt damit die Entwicklung des Schienengüterverkehrs. In diesem Zusammenhang wird von Gesprächspartnern privater Eisenbahnverkehrsunternehmen in zunehmendem Maße auch der Zustand der deutschen Schieneninfrastruktur bemängelt. Deren Instandhaltung werde seitens der DB AG vernachlässigt. So seien zuletzt die infolge des Orkans „Kyrill“ notwendig gewordene Aufräumarbeiten auf dem Schienennetz in ihrem Ausmaß auch darauf zurückzuführen, dass die DB AG in der Vergangenheit versäumt habe, Bäume und sonstige Pflanzen entlang der Trassen zurückzuschneiden. Generell führten zahlreiche Baustellen im Schienennetz

Belastungen
durch
Infrastruktur-
probleme

und hierdurch bedingte Langsamfahrstellen oder Umwegverkehre zu Kostensteigerungen bei den betroffenen Unternehmen sowie zu einer eingeschränkten Leistungsfähigkeit des Systems Schiene insgesamt.

Die Freigabe der Kabotageverkehre in Deutschland zum 1. Januar 2007 hat bislang noch keine Wirkung entfaltet. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass die großen Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits vor diesem Stichtag über ausländische Tochterunternehmen, Beteiligungen oder Kooperationen, das heißt grenzüberschreitende Netzwerke, verfügten. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Aufnahme und Durchführung neuer Verkehre langer Vorbereitungsphasen bedarf.

Kabotagefreigabe ohne nennenswerte Wirkung

4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

- Seehafenhinterlandverkehr

Der nationale Seehafenhinterlandverkehr ist mit einem Anteil von ca. 85 % an der im nationalen unbegleiteten kombinierten Verkehr beförderten Gütermenge erheblich ausgeprägter als der Verkehr zwischen deutschen Binnenterminals. Auf den Hinterlandrelationen hat sich im Jahr 2006 die Nachfrage deutlich erhöht - um 20 % gegenüber dem Vorjahr auf 1.936.700 beförderte 20-Fuß-Einheiten (TEU)⁹.

Nationaler Seehafenhinterlandverkehr dominiert den KV

Die positive Aufkommensentwicklung hat ihren Grund vor allem im weiteren Anstieg des Überseehandels und in den Kapazitätsengpässen auf der Straße. Das erhöhte Beförderungsaufkommen war vor allem auf ein erhöhtes Aufkommen regelmäßiger Nutzer des kombinierten Verkehrs zurückzuführen und nur in geringem Umfang auf Neukunden. Verschiedene Kombiverkehrsgesellschaften weiteten im Jahr 2006 ihr bestehendes Angebot nochmals aus oder starteten neue Ganzzüge. Der anhaltende Anstieg der Beförderungsmenge verursachte sowohl an wichtigen Knotenpunkten und Terminals als auch im Bereich der Häfen Engpässe, die sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirkten.

Im 1. Halbjahr 2006 kam es durch Langsamfahrstellen bei der Hafenbahn Hamburg zu bedeutenden Leistungseinschränkungen, die zu einem Rückstau von Containern und Zügen im Hafen Hamburg führten. Im Rahmen eines Sofortmaßnahmenprogramms wurden Mitte des Jahres 2006 die wichtigsten Langsamfahrstellen beseitigt. Aufgrund des langfristigen Ausbauprogramms der Hafenbahn kam es jedoch auch in der zweiten Jah-

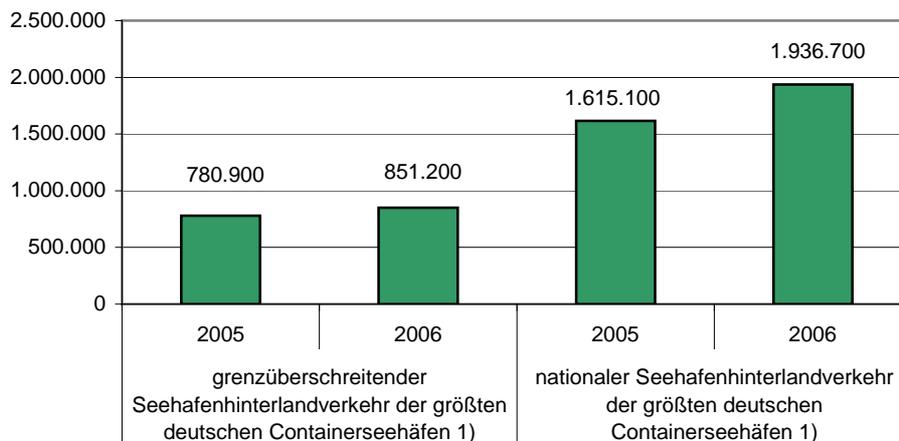
⁹ Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.
Ausschließlich Verkehre zu / von den größten deutschen Containerseehäfen. Beförderungen mit den Städten selbst als Ziel- oder Startpunkt der Beförderung sind in den Daten enthalten.

reshälftte zu kurzzeitigen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Sperrungen, die sich auf den Hinterlandverkehr auswirkten.

Daneben erhöhte sich im Jahr 2006 der Seehafenhinterlandverkehr zwischen den großen deutschen Containerseehäfen und Terminals in den deutschen Nachbarstaaten um 9 % auf 851.200 TEU. Die größte Bedeutung hatten dabei mit 296.300 TEU Containerbeförderungen nach / von Tschechien, die gegenüber dem Vorjahr um 12 % stiegen. Auf dieser Relation weiteten im Jahr 2006 verschiedene Kombiverkehrsgesellschaften das Ganzzugangebot aus. Auch Beförderungen von / nach österreichischen Terminals waren mit 217.000 TEU (+ 6 % gegenüber dem Vorjahr) stark ausgeprägt. Der größte Aufkommenszuwachs in Höhe von 69 % gegenüber dem Jahr 2005 auf 98.000 TEU wurde durch ein verbessertes Angebot zwischen polnischen Terminals und Bremerhaven ermöglicht. Neben den verstärkten Außenhandelsbeziehungen deutscher Nachbarstaaten mit Staaten in Übersee dürften auch hier Kapazitätsengpässe und Entgelterhöhungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr für den Aufkommenszuwachs ursächlich sein.

Zunahme des Seehafen-KVs mit den MOE-Staaten

Schaubild 14: Kombiniertes Verkehr der Eisenbahnen im Seehafenhinterlandverkehr der größten deutschen Seehäfen in den Jahren 2005 und 2006 in TEU



¹⁾ Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven, Emden; Wilhelmshaven, Lübeck, Rostock

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

Der Seehafenhinterlandverkehr zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen war mit rund 83.000 TEU im Vergleich zu den Verkehren von / zu den deutschen Seehäfen von geringer Bedeutung, da hier nach wie vor der Kostenvorteil der Binnenschiffsbeförderungen auf dem Rhein zum Tragen kommt. Ausgehend von einem niedrigen Niveau steigerte sich das Aufkommen um 46 %. Verschiedene Unternehmen starteten im Jahresverlauf 2006 neue Ganzzüge auf dieser Relation. Der Transitverkehr durch Deutschland im unbegleiteten kombinierten Verkehr mit einem Umfang von rund 606.000 TEU erhöhte sich um 8 % gegenüber dem Vorjahr. Er bestand zu fast drei Vierteln aus Verkehren zwi-

Im KV mit den ARA-Häfen dominiert weiter das Binnenschiff

schen anderen Staaten (insbesondere Italien, Schweiz und Österreich) und den ARA-Häfen.

- Nationaler unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafenhinterlandverkehr)

Beim unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen deutschen Terminals (inkl. innerdeutsche Zubringerverkehre zu internationalen Korridoren des kombinierten Verkehrs) war im Jahr 2006 ein Anstieg der beförderten 20-Fuß-Einheiten um 12 % auf 323.800 festzustellen. Auch hier haben sich die erhöhten Preise und Laderaumengpässe im Straßengüterverkehr positiv auf die Aufkommensentwicklung ausgewirkt. In der zweiten Jahreshälfte wurden der Marktlage entsprechend verschiedene neue nationale Ganzzugverbindungen gestartet.

Die weiterhin geringe Pünktlichkeit des kombinierten Verkehrs nahmen im Jahr 2006 viele Kunden in Kauf, da auch im Straßengüterverkehr Probleme bestanden, die Waren termingerecht befördern zu lassen. Als Ursachen für die mangelnde Pünktlichkeit nannten die Gesprächspartner das sich schnell erhöhende Sendungsaufkommen sowie die vielen Bau- und Langsamfahrstellen im Schienennetz.

KV profitierte 2006 von der Laderaumknappheit auf der Straße

- Grenzüberschreitender unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafenhinterlandverkehr)

In diesem Marktsegment stieg das Aufkommen um 14 % gegenüber dem Vorjahr auf rund 1.038.800 TEU. Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Hier waren im Jahr 2006 deutliche Mengensteigerungen festzustellen. Ausgeprägte Aufkommenssteigerungen ergaben sich ebenfalls im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Spanien. Hier bestanden zeitweise Kapazitätsengpässe, die zum einen durch Trassenmangel in Frankreich, zum anderen durch Kapazitätsengpässe an den Umkranungsanlagen an der französisch-spanischen Grenze verursacht wurden. Daneben waren ausgeprägte Aufkommenssteigerungen im kombinierten Verkehr von und nach den skandinavischen Staaten festzustellen.

Für den unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Terminals in den neuen EU-Mitgliedstaaten und deutschen Binnenterminals haben sich die Rahmenbedingungen durch den weiter gewachsenen Handel zwischen Deutschland und diesen Staaten sowie die Kapazitätsengpässe auf dem europäischen Straßengüterverkehrsmarkt im Jahr 2006 etwas verbessert. So ist das Sendungsaufkommen zwischen deutschen Binnenterminals und Terminals in Polen, Ungarn und Tschechien im Jahr 2006 gestiegen. Verschiedene Kombiverkehrsgesellschaften zeigen an einem Einstieg in diesen Markt Interesse, sehen jedoch den kombinierten Verkehr - trotz etwas steigender Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr - hier noch nicht voll wettbewerbsfähig.

KV zwischen dt. Binnenterminals und MOE-Staaten weiter schwach

Für das Jahr 2007 rechnen einige der großen Kombiverkehrsgesellschaften mit zweistelligen Zuwachsraten im unbegleiteten nationalen kombinierten Verkehr - u. a. beeinflusst durch die neuen Arbeitszeitregelungen im Straßengüterverkehr. Experten rechnen mit einer Aufkommensbegrenzung infolge verschiedener Infrastrukturengpässe insbesondere auf der Rheinstrecke und im Dreieck Hamburg - Hannover - Bremen. Auch auf bestimmten grenzüberschreitenden Relationen (z. B. im Italienverkehr) ist die Nachfrage so groß, dass sich viele der Kunden schon sehr früh Stellplätze für das Jahr 2007 sicherten.

4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)

Auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden im Jahr 2006 rund 109.000 Lkw befördert, ca. 4 % mehr als im Vorjahr.

Moderates
Wachstum auf
der ROLA

Die Rollende Landstraße Freiburg - Novara der Ralpin AG konnte im Jahr 2006 einen Anstieg um ca. 1 % auf 80.864 beförderte Lkw erreichen. Gebremst wurde das Sendungswachstum durch fehlende Niederflur-Tragwagen im 2. Halbjahr 2006. Auf dieser Verbindung besteht die Möglichkeit, Lkw mit einer Eckhöhe von vier Metern zu befördern. Einen Sendungsrückgang um 9 % auf rund 21.300 Sendungen verzeichnete die Kombiverkehrsgesellschaft Hupac Intermodal SA auf ihren Rollenden Landstraßen von Deutschland durch die Schweiz.

Auf der seit Anfang November 2005 bestehenden Rollenden Landstraße der Ökombi GmbH auf der Relation Regensburg - Graz wurden im Jahr 2006 rund 6.600 Lkw befördert bei einer durchschnittlichen Auslastung von 63 %. Im 1. Quartal 2007 stieg die Auslastung auf 76 %. Anfang Mai 2007 soll eine neue Rollende Landstraße der Ökombi GmbH zwischen Regensburg und Trento (I) mit zwei täglichen Zugpaaren starten.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2006 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 243,5 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 6,7 Mio. t oder 2,8 % mehr als im Jahr 2005. Damit wurde das beste Ergebnis seit der Wiedervereinigung Deutschlands erreicht. Die Verkehrsleistung verringerte sich im selben Zeitraum geringfügig um 0,2 % und erreichte einen Wert von rund 64,0 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Lkw und zur Eisenbahn, die im Berichtsjahr deutlich höhere Mengen- und Leistungszuwächse erzielten, musste das Binnenschiff damit Marktanteilsverluste hinnehmen.

Unterdurchschnittliche Entwicklung in der Binnenschifffahrt

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt insbesondere zu Beginn des Jahres witterungsbedingt stark beeinträchtigt und damit ein besseres Ergebnis verhindert wurde. Niedrigwasser auf dem Rhein sowie Eisgang und zugefrorene Wasserstraßen in Süd- und Ostdeutschland führten im Januar und Februar 2006 zu deutlichen Aufkommens- und Leistungsrückgängen im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten. Nach Kenntnis des Bundesamtes kam es in dieser Zeit erneut zu Verkehrsverlagerungen auf den Schienengüterverkehr. Ab März 2006 ließ sich eine Normalisierung der Situation feststellen. Allerdings kam es im Sommer und Herbst erneut zu kürzeren Niedrigwasserphasen. Im westdeutschen Kanalgebiet sahen sich Binnenschiffahrtsunternehmen aufgrund eines Wasseraustritts erneut mit einer temporären Sperrung des Dortmund-Ems-Kanals konfrontiert. Angesichts der skizzierten Beeinträchtigungen konnte die Binnenschifffahrt von der positiven Konjunkturentwicklung nur bedingt profitieren.

Beeinträchtigungen durch externe Faktoren

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Binnenschifffahrt im Jahr 2006 im Vergleich zum Jahr 2005 die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 07: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	Jahr 2005	Jahr 2006		Jahr 2005	Jahr 2006	
Binnenverkehr	56,7	57,2	+ 0,9	11,7	11,2	- 4,0
Versand in das Ausland	53,4	55,8	+ 4,5	13,9	14,1	+ 1,6
Empfang aus dem Ausland	103,2	106,9	+ 3,6	23,4	23,8	+ 1,7
Durchgangsverkehr	23,6	23,7	+ 0,5	15,1	14,9	- 1,8
Insgesamt	236,8	243,5	+ 2,8	64,1	64,0	- 0,2

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Mit rund 106,9 Mio. t entfiel im Jahr 2006 wieder der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Im Vergleich zum Jahr 2005 erhöhte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen um insgesamt 3,6 %. Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum auch bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum Jahr 2005 um 1,7 % auf rund 23,8 Mrd. tkm zu. Die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Versand konnte im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls deutlich gesteigert werden. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 55,8 Mio. t wurden 4,5 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im Jahr 2005. Bei der Transportleistung war im Betrachtungszeitraum ebenfalls ein Zuwachs zu verzeichnen. Sie nahm um 1,6 % auf rund 14,1 Mrd. tkm zu. Lediglich leichte Mengenzuwächse waren im Berichtsjahr bei den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen zu beobachten. Die im Durchgangsverkehr beförderte Menge nahm um rund 0,1 Mio. t auf rund 23,7 Mio. t zu. Mit rund 14,9 Mrd. tkm blieb die Transportleistung im Jahr 2006 um rund 1,8 % hinter dem Ergebnis des Vorjahres zurück. Im Binnenverkehr setzten sich die Aufkommenszuwächse der Vorjahre fort. Mit rund 57,2 Mio. t wurden 0,9 % mehr Güter zwischen deutschen Häfen transportiert als im Jahr 2005. Allerdings reduzierte sich die Transportleistung hierbei deutlich um 4,0 % auf rund 11,2 Mrd. tkm. Die Aufkommenszuwächse in der Binnenschifffahrt waren so vor allem dem florierenden deutschen Außenhandel geschuldet.

Grenzüberschreitender Verkehr entwickelt sich besser als Binnenverkehr

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes transportierten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im Jahr 2006 mit rund 82,0 Mio. t etwa 1,0 Mio. t oder 1,3 % mehr Güter als im Vorjahr. Der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland lag damit im Berichtszeitraum bei rund 33,7 %. Im Jahr 2005 hatte der Anteil der deutschen Schiffe noch 34,2 % betragen. Der Trend, nach dem die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe zunehmend Marktanteile an ausländische Flaggen verlieren, war somit im Berichtsjahr ungebrochen.

Deutsche Flagge verliert weiter Anteile

Die positive Konjunktorentwicklung zeigte sich im Jahr 2006 auch in den Umschlagsergebnissen der deutschen Binnenhäfen. Insgesamt schlugen diese im vergangenen Jahr rund 277,6 Mio. t Güter um. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Plus von 2,4 % bzw. 6,5 Mio. t. Unangefochten an der Spitze der umschlagsstärksten Binnenhäfen lag weiterhin Duisburg. Mit einem Ergebnis von 51,3 Mio. t wurden hier im Berichtsjahr rund 2,1 Mio. t bzw. 4,2 % mehr Güter umgeschlagen als im Jahr 2005. Der deutliche Umschlagszuwachs des Hafens Saarlouis-Dillingen, der im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr rund 33,5 % betrug, wurde wesentlich durch die gute Stahlkonjunktur beeinflusst. Der Güterumschlag in den saarländischen Häfen wird auch heute noch von der ansässigen Stahlindustrie geprägt.

Binnenhäfen profitieren von der Konjunktur-entwicklung

Tabelle 08: Güterumschlag ausgewählter deutscher Häfen in der Binnenschifffahrt
Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005

Hafen	Jahr 2005 in 1.000 t	Jahr 2006 in 1.000 t	Veränderungen	
			in 1.000 t	in %
Duisburg	49.242,4	51.331,6	+ 2.089,2	+ 4,2
Köln	14.975,8	15.630,7	+ 654,8	+ 4,4
Hamburg	11.177,4	10.474,3	- 703,1	- 6,3
Neuss / Düsseldorf	8.518,9	9.102,5	+ 583,6	+ 6,9
Mannheim	8.107,1	7.949,5	- 157,6	- 1,9
Ludwigshafen	7.220,7	7.615,9	+ 395,2	+ 5,5
Karlsruhe	6.513,6	7.112,6	+ 599,0	+ 9,2
Heilbronn	4.394,1	4.659,6	+ 265,5	+ 6,0
Bremen	4.298,9	4.103,1	- 195,9	- 4,6
Saarlouis-Dillingen	2.812,7	3.754,5	+ 941,8	+ 33,5
Marl	3.442,3	3.654,5	+ 212,2	+ 6,2
Frankfurt/Main	3.091,3	3.494,1	+ 402,8	+ 13,0
Gelsenkirchen	3.556,5	3.332,8	- 223,7	- 6,3
Kehl	3.337,3	3.151,6	- 185,7	- 5,6
Krefeld-Uerdingen	3.380,3	3.140,5	- 239,8	- 7,1
Sonstige	136.345,0	138.507,8	+ 2.162,8	+ 1,6
Insgesamt	271.159,4	277.617,1	+ 6.457,7	+ 2,4

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4.

5.2 Lage der Binnenschifffahrt

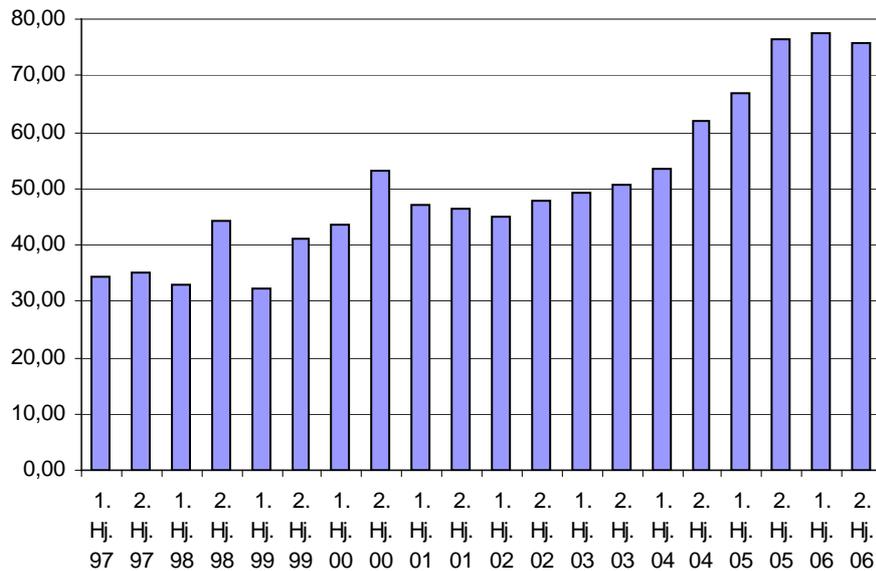
5.2.1 Gasölpreisentwicklung

Wie die folgende Abbildung zeigt, hat sich der Anstieg der durchschnittlichen Gasölpreise im 2. Halbjahr 2006 zunächst nicht weiter fortgesetzt. Vor dem Hintergrund sinkender Rohölpreise ging der durchschnittliche Gasölpreis im Vergleich zu den beiden Vorhalbjahren leicht zurück. Dennoch ist auf das Gesamtjahr 2006 bezogen ein weiterer Anstieg der Gasölpreise im Vergleich zu den Vorjahren zu konstatieren.

Anstieg der
Gasölpreise

Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Nach Kenntnis des Bundesamtes kann Gasöl in den Niederlanden und der Schweiz weiterhin günstiger bezogen werden. Daher nutzen die meisten Binnenschifffahrtsunternehmen regelmäßig die Gelegenheit, dort günstigeres Gasöl zu bunkern. Die Bunkerung von Gasöl im Ausland erfolgt bislang im Wesentlichen im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen, bei denen die Bunkerung ohne größeren zusätzlichen Aufwand möglich ist.

Schaubild 15: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich des Zeitraums von 1997 bis 2006



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

5.2.2 Trockengüterschifffahrt

Die gute Konjunktorentwicklung machte sich im Jahr 2006 in der Trockengüterschifffahrt positiv bemerkbar. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes herrschte auf deutschen Binnenwasserstraßen im Berichtsjahr insgesamt eine gute Auftrags- und Beschäftigungslage. Zwar konnte die Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres aufgrund der eingangs skizzierten Beeinträchtigungen zunächst nur bedingt von der positiven Konjunktorentwicklung profitieren. Allerdings führten im Januar und Februar 2006 Niedrigwasser und Eisgang dazu, dass Schiffe nicht voll ausgelastet werden konnten und die Nachfrage nach Schiffsraum deutlich anstieg. Aufgrund witterungsbedingter Einflüsse, wasserseitiger Abfertigungsprobleme in Seehäfen und der hohen Nachfrage nach Schiffsraum kam es im Jahresverlauf in verschiedenen Marktsegmenten zeitweise zu Kapazitätsengpässen und Aufkommensverlagerungen auf die Eisenbahn (vgl. Abschnitt 2.2).

Zeitweise Kapazitätsengpässe in der Trockengüterschifffahrt

Die positive Nachfrageentwicklung und vorübergehende Kapazitätsengpässe spiegelten sich im Jahr 2006 auch in der Frachtenentwicklung wider. Im Rheingebiet ist das Frachteniveau, sowohl für Berg- als auch für Talbeförderungen, im Vergleich zum Jahr 2005 teilweise deutlich gestiegen und bewegte sich insgesamt auf vergleichsweise hohem Niveau. In der Regel konnten die gestiegenen Gasölpreise an die Verlader weitergegeben werden. Selbst der Rückgang der Gasölpreise im Verlauf des 2. Halbjahres 2006 hatte keinen wesentlichen Einfluss auf das hohe Niveau bei den Tagesfrachten. Im Rahmen von Marktgesprächen berichteten Binnenschifffahrtsunternehmen auch von einer positiven Frachtenentwicklung im Donaugebiet.

Positive Frachtenentwicklung im Rhein- und Donaugebiet

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Nachfrage- und Frachtenentwicklung hat sich die Ertragslage für Binnenschiffahrtsunternehmen im Rhein- und Donaugebiet im Jahr 2006 insgesamt positiv entwickelt. Das gute Jahr 2005 wurde dabei vielfach noch übertroffen. Reedereien, Genossenschaften und Befrachter gaben übereinstimmend an, dass aus ihrer Sicht die Ertragslage für die Partikuliere im Jahr 2006 gut bis sehr gut gewesen sei. So haben nicht wenige Partikuliere ihr bestes Einfahrergebnis seit Jahren erzielt. Die wirtschaftliche Lage der betroffenen Unternehmen dürfte sich damit im abgelaufenen Jahr spürbar verbessert haben. Auf der anderen Seite wurden die finanziellen Ergebnisse von Befrachtern belastet, die 2006 Beförderungskapazitäten auf dem freien Markt einkaufen mussten, um ihre vertraglichen Verpflichtungen erfüllen zu können. Aufgrund des deutlichen Anstiegs der Tagesfrachten im Jahr 2006 waren die zu einem früheren Zeitpunkt mit den Auftraggebern geschlossenen Vertragsfrachten teilweise nicht mehr kostendeckend.

Positive Entwicklung der Ertragslage

Im Gegensatz zum Rhein- und Donaugebiet führte die gute Beschäftigungslage auf der Elbe sowie im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder nur bedingt zu steigenden Frachten. Vor allem in Marktsegmenten, in denen deutsche mit polnischen und tschechischen Binnenschiffahrtsunternehmen in direktem Wettbewerb stehen, ist der Verhandlungsspielraum bezüglich der Frachten nach oben weiterhin begrenzt. Vor dem Hintergrund erneuter wasserstandsbedingter Beeinträchtigungen scheuen mittlerweile einige Reedereien in zunehmendem Maße das Elbegebiet und setzen stattdessen Schiffskapazitäten in aufkommensstärkeren anderen Wasserstraßengebieten ein.

Schwierige Frachtenlage auf der Elbe und im ost-deutschen Kanalgebiet

Die positive wirtschaftliche Entwicklung und die verbesserte Ertragslage der Partikuliere macht sich gegenwärtig auch auf dem Markt für Schiffsfinanzierungen bemerkbar. War es nach Aussage verschiedener deutscher Partikuliere bis vor kurzem noch vergleichsweise schwierig, von einheimischen Kreditinstituten Finanzmittel für den Erwerb von gebrauchten Binnenschiffen zu erhalten, so erleichterte die verbesserte Ertragslage nunmehr den Zugang zu neuem Fremdkapital.

Verbesserte Situation bei Schiffsfinanzierungen

5.2.3 Tankschiffahrt

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen sowie Heizöl die für die Binnentankschiffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, im Jahr 2006 ein Beförderungsaufkommen von rund 39,1 Mio. t erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine leichte Aufkommenssteigerung von etwa 0,3 Mio. t bzw. 0,8 %.

Die Aufkommensentwicklung in der Tankschiffahrt wurde im Jahr 2006 von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Schifffahrt führten zu Beginn des Jahres erneut zu Verkehrsverlagerungen auf die Schiene. Nach Kenntnis

Wechselnde Entwicklungen bei der Tankschiffahrt im Jahresverlauf 2006

des Bundesamtes werden einige dieser Verlagerungen von dauerhafter Natur sein. Ferner haben Umstellungen von Logistikketten durch große Verlagerer, die bereits in den vergangenen Jahren begonnen und sich auch im Jahr 2006 fortgesetzt haben, der Binnenschifffahrt dauerhaft Ladungsaufkommen zugunsten der Eisenbahn entzogen. Auf der anderen Seite belebten Exporte von Kraftstoffen aus Europa nach Asien und in die USA, die zum Teil in Duisburg von der Bahn aufs Binnenschiff umgeschlagen und anschließend nach Amsterdam zur weiteren Seeverschiffung verbracht werden, die Aufkommensentwicklung. Die bevorstehende Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 sowie der Rückgang der Rohölpreise führten im Herbst 2006 zu Vorratskäufen und damit zu einem Anstieg der Nachfrage nach Mineralölzeugnissen. Zum Jahresende 2006 sowie zu Beginn des laufenden Jahres wurde die Aufkommensentwicklung durch den milden Winter und den hiermit verbundenen Nachfragerückgang nach Heizöl belastet.

Im Gegensatz zur Trockengüterschifffahrt, die im gesamten Jahr 2006 gut ausgelastet war, verlief die Beschäftigungslage in der Tankschifffahrt wellenförmig. Entsprechend haben sich auch die Frachtraten entwickelt. Zu Beginn des Jahres führte das Niedrigwasser zu einer Verknappung des Laderaumangebotes. Auf der anderen Seite zog die Nachfrage nach Heizöl und damit nach Beförderungskapazitäten spürbar an, da viele Verbraucher infolge des langen und kalten Winters gezwungen waren, trotz des hohen Preisniveaus ihre Lagerbestände aufzufüllen.¹⁰ Ein geringeres Laderaumangebot stand somit einer anziehenden Nachfrage nach Schiffsraum gegenüber. Vor diesem Hintergrund bewegten sich die Frachten im ersten Quartal insgesamt auf gutem Niveau. Allerdings wurde das hohe Frachtniveau der Monate November und Dezember 2005 nicht mehr erreicht. Mit der Normalisierung der Wasserstände ab März 2006 ging auch das Frachtniveau wieder deutlich zurück. Die Situation zu Beginn des Jahres, wonach ein Nachfrageanstieg einer Angebotsverknappung an Schiffsraum gegenüberstand, wiederholte sich dann noch einmal in den Herbstmonaten. Die steigende Nachfrage nach Mineralölzeugnissen und zeitweilige Niedrigwasserphasen bedeuteten eine gute Beschäftigung und ein ebensolches Frachtniveau. Am Ende des Jahres gingen die Beschäftigung und das Frachtniveau aufgrund der o. a. Gründe dann wieder spürbar zurück.

Nach Einschätzung des Bundesamtes hat sich vor allem das gute Herbstgeschäft positiv auf das Jahresergebnis der Tankschifffahrt ausgewirkt. Nachdem im 1. Halbjahr 2006 noch Aufkommensrückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zu Buche schlugen, führte die anziehende Nachfrage in Verbindung mit steigenden Frachtraten im Herbst insgesamt noch zu einem zufriedenstellenden bis guten Jahr für die deutsche Tankschifffahrt.

Insgesamt
zufriedenstellende
Ertragslage

¹⁰ Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: Mineralöl-Barometer 1. Quartal 2006 und Mineralöl-Barometer 2. Quartal 2006, Hamburg 2006.

Im Vorgriff auf Gesetzesänderungen, die für bestimmte Produktgruppen zukünftig den Transport in Einhüllenschiffen verbieten, sowie wegen schärferer Anforderungsprofile der verladenden Wirtschaft investieren Binnenschiffverkehrsunternehmen bereits seit geraumer Zeit verstärkt in Doppelhüllenschiffe vom Typ C. Kürzlich wurde von einer großen Mineralölgesellschaft angekündigt, ab 2008 nur noch Schiffe einsetzen zu wollen, die nicht älter als 35 Jahre seien, ab 2010 nur noch Doppelhüllenschiffe, die nicht älter als 30 Jahre seien. Ähnliche Überlegungen waren auch anderenorts zu vernehmen. Insbesondere niederländische Unternehmen, aber auch einige finanzkräftigere Partikuliere sowie Binnenschiffsreedereien in Deutschland investieren vor diesem Hintergrund in Doppelhüllenschiffe.

Veränderte
Marktlage für
Doppelhüllen-
schiffe

Wegen der hohen Nachfrage nach neuem Schiffsraum in Verbindung mit gestiegenen Stahlpreisen sind gegenwärtig die Preise für Doppelhüllenschiffe gestiegen. Letzteres gilt auch für gebrauchte Doppelhüllenschiffe. Nach Kenntnis des Bundesamtes sind die Werften vielerorts ausgelastet; für größere Vorhaben sind Wartezeiten einzukalkulieren. Bei bestimmten Schiffsmotoren bestehen ebenfalls Engpässe und damit längere Lieferzeiten.

Inhaber von Einhüllentankschiffen sehen sich hingegen mit einem anhaltenden Wertverlust ihrer Schiffe konfrontiert. Da die Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Schiffe im Allgemeinen eine wesentliche Grundlage für die Finanzierung neuer Schiffe darstellen, erweist sich der Wertverlust bei Einhüllenschiffen als Investitionshemmnis. Zahlreichen Partikulieren fehlt es am nötigen Eigenkapital, um den Umstieg vom Einhüllen- aufs Doppelhüllenschiff zu finanzieren.

Wertverluste für
Einhüllenschiffe

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 2007

© Bundesamt für Güterverkehr, Köln 2007
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.