



Bundesamt
für Güterverkehr



... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen	7
2.3	Entwicklung des Modal Split	10
3	Straßengüterverkehr	11
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	11
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	11
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	12
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	14
3.1.4	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)	15
3.1.5	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	16
3.1.6	Mautpflichtige Fahrleistungen im Jahr 2008 nach Zulassungsstaaten	17
3.1.7	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	19
3.1.8	Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge	20
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	21
3.2.1	Beförderungsentgelte	21
3.2.2	Kosten	23
3.2.3	Ertragslage	24
3.2.4	Investitionen	25
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	26
3.3	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	27
4	Eisenbahngüterverkehr	30
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	30
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	33
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	36
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	36
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)	38
5	Binnenschiffsgüterverkehr	39
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	39
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	42
5.2.1	Gasölpreisentwicklung	42
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	43
5.2.3	Tankschifffahrt	45

1 Zusammenfassung / Summary

Das Wachstum des Güterverkehrs in Deutschland hat sich im Jahr 2008 konjunkturbedingt deutlich abgeschwächt. Nachdem sich die positive Entwicklung der Vorjahre im Jahr 2008 zunächst weiter fortgesetzt hatte, ging die Beförderungsnachfrage infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise im Laufe der zweiten Jahreshälfte deutlich zurück und brach zum Jahresende in verschiedenen Marktsegmenten förmlich ein. Insgesamt erhöhte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 %, die Verkehrsleistung um 0,3 %. Während der Straßen- und Schienengüterverkehr noch ein moderates Wachstum der Beförderungsmengen und -leistungen erreichten, verzeichnete die Binnenschifffahrt im Betrachtungszeitraum bereits Rückgänge. Ihr Anteil am Modal Split fiel im Jahr 2008 damit unter die zehn Prozentmarke.

Schwaches Güterverkehrswachstum in Deutschland im Jahr 2008

Kennzeichnend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs war im Jahr 2008 vor allem das deutliche Wachstum im Binnenverkehr. Dieses kam nahezu ausschließlich dem Werkverkehr zugute, der u. a. von der guten Baukonjunktur profitierte. Im grenzüberschreitenden Verkehr kam es erstmals seit vielen Jahren zu einem Mengen- und Leistungsrückgang. Aufgrund der Wirtschaftskrise verzeichnete der Straßengüterverkehr bereits im 4. Quartal 2008 deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Diese haben sich zu Beginn des Jahres 2009 verstärkt fortgesetzt.

Trendumkehr im Straßengüterverkehr

Die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Transportunternehmen wurde im Jahr 2008 zunächst stark von der Entwicklung der Dieselpreise geprägt, die bis zum Sommer außergewöhnlich stark gestiegen waren, dann im weiteren Jahresverlauf allerdings wieder zurückgingen. Die hieraus resultierenden überproportionalen Kostensteigerungen konnten seitens der Transportunternehmen häufig erst mit zeitlicher Verzögerung an ihre Auftraggeber weiterbelastet werden. Teilweise bestand bei letzteren überhaupt keine Bereitschaft zu erneuten Preiszugeständnissen. Gegen Ende des Jahres bedingte dann die Wirtschaftskrise eine deutliche Verschlechterung der Auftrags- und Beschäftigungslage. In zunehmendem Maße zeigen sich auf dem Güterkraftverkehrsmarkt Laderaumüberkapazitäten. Die Folge ist eine deutliche Verschärfung des Preis- und Leistungswettbewerbs. Dieser dürfte sich auf dem deutschen Binnenmarkt infolge der Kabotagefreigabe für Transportunternehmen aus sieben jungen EU-Mitgliedstaaten zum 1. Mai 2009 zusätzlich erhöhen.

Dieselpreisanstieg und Wirtschaftskrise

Aus den skizzierten Entwicklungen resultierte bei den deutschen Transportunternehmen eine erhebliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation. Dies spiegelte sich im Jahr 2008 in einer Zunahme der Insolvenzverfahren und der Zahl der Betriebsaufgaben im Straßengüterverkehrsgewerbe wider. Neben kleinen Transportunternehmen mussten auch verschiedene große und alt eingesessene Firmen Insolvenz anmelden.

Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage

Die Transportunternehmen bewerten zudem die am 1. Januar 2009 in Kraft getretene Mauterhöhung als Kostensteigerungsfaktor mit gravierenden Auswirkungen. So konnten die hieraus resultierenden Kostensteigerungen aufgrund der gegenwärtigen Marktlage häufig nicht umfänglich an die Auftraggeber weiterbelastet werden. Eine Vielzahl der Unternehmen reagiert auf die aktuelle Marktlage mit einem Abbau bzw. einer vorübergehenden Reduzierung der Fuhrparkkapazitäten, der Einführung von Kurzarbeit sowie Personalentlassungen.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs berichteten die meisten Unternehmen bis zum Herbst 2008 noch von einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Danach verschlechterte sich diese jedoch zusehends. So zeigten sich u. a. im Seehafen-Hinterlandverkehr zum Jahresende hohe Aufkommensrückgänge. Spürbaren Kostensteigerungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere im Energie- und Personalbereich, stand im Jahr 2008 eine moderate und in Teilbereichen sogar rückläufige Preisentwicklung gegenüber. Vor diesem Hintergrund hat sich die Ertragslage nach Kenntnis des Bundesamtes bei vielen Eisenbahnen im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. Aufgrund des deutlichen Nachfragerückgangs nach Beförderungsleistungen infolge der Wirtschaftskrise hat sich die intra- und intermodale Wettbewerbsintensität seit Ende vergangenen Jahres spürbar verschärft. Folge dessen ist ein harter Preiswettbewerb unter den Anbietern von Güterverkehrsleistungen. Wie im Straßengüterverkehr reagieren die Eisenbahnen auf die aktuelle Marktlage mit Kapazitätsstilllegungen, Personalkürzungen und der Einführung von Kurzarbeit. Ferner hat sich die Investitionsneigung der Eisenbahnverkehrsunternehmen erkennbar abgeschwächt.

Verschlechterung der Situation im Schienengüterverkehr

Trotz der vergleichsweise schwächeren verkehrswirtschaftlichen Entwicklung verlief das Jahr 2008 für die Binnenschifffahrt erfolgreich. Sie erreichte das zweithöchste Aufkommensergebnis seit der deutschen Wiedervereinigung. Angesichts der über weite Strecken des Jahres guten Auftrags- und Beschäftigungslage und eines entsprechenden Frachtenniveaus berichtete der weit überwiegende Teil der Unternehmen aus dem Bereich der Trockengüterschifffahrt im Jahr 2008 trotz höherer Gasölpreise und konjunkturbedingter Nachfragerückgänge zum Jahresende noch von einer guten Ertragslage. Ausgenommen hiervon ist die Containerschifffahrt, die im Jahr 2008 von den konjunkturbedingten Nachfragerückgängen bereits stark betroffen war. Angesichts der weiteren, teilweise deutlichen Verschlechterung der Auftrags- und Beschäftigungslage zu Beginn des Jahres 2009, wachsender Laderaumüberkapazitäten und eines zunehmenden Preisdrucks erwartet der überwiegende Teil der Marktteilnehmer ein wirtschaftlich schwieriges Jahr 2009. In der Tankschifffahrt führte eine hohe Laderaumnachfrage in Verbindung mit teilweise bestehenden Kapazitätsengpässen im Jahr 2008 zu einem wesentlichen Anstieg des Frachtenniveaus und höheren Umsätzen. Übereinstimmend berichteten die Marktteilnehmer von einem außergewöhnlich guten Geschäftsjahr 2008. Dennoch dürfte die Wirtschaftskrise auch an der Tankschifffahrt im Jahr 2009 nicht spurlos vorbeigehen.

Gutes Jahr 2008 für die Binnenschifffahrt

Summary

The growth of goods traffic in Germany weakened noticeably in 2008 due to the poor economic situation. After the positive development of the previous years initially continued in 2008, the demand for transportation shrank considerably during the second half of the year due to the financial and economic crisis and practically collapsed in various market segments by the end of the year. The volume of freight handled by road, rail, and inland shipping in 2008 increased by 1.5 % in comparison with the previous year, with the volume of freight transport in terms of tons-km (tkm) increasing by 0.3 %. While road haulage and rail transport still showed moderate growth in transportation volume and freight performance, inland shipping already showed a decline during the period under consideration. Its portion of the Modal Split thus fell to under ten percent in 2008.

Weak goods traffic growth in Germany in 2008

The strong growth in the area of domestic transport was characteristic for the development of road haulage in 2008. This almost only benefited company-operated transport, which profited from the good construction situation, among other things. International traffic suffered a decline in transportation volume and freight performance for the first time in many years. Due to the economic crisis, road haulage showed a clear decline in transportation volume and freight performance in the 4th quarter of 2008. This worsened at the beginning of 2009.

Trend reversal in road haulage

The economic development of German transport companies was initially strongly influenced by the development of diesel prices in 2008, which had increased extraordinarily by the summer, but then went down again as the year progressed. The transport companies were often only able to recoup the resulting disproportionate cost increases from their clients with a time delay. Often, the latter were not willing to bear the increased prices. Toward the end of the year, the economic crisis then caused a distinct deterioration of the order and employment situation. Increasingly, there is excess cargo space capacity in the goods traffic market. The result is a clear intensification of the price-performance competition. This should increase in the German domestic market as a result of the cabotage liberalization for transport companies from seven new EU-member states on May 1, 2009.

Increase in diesel prices and economic crisis

The outlined developments resulted in a major worsening of the economic situation for German transport companies. This was reflected in 2008 in an increase in insolvency proceedings and the number of companies closing their doors in the road haulage business. In addition to small transport companies, various large and established companies were forced to file for bankruptcy. The transport companies see the toll increase that went into effect on January 1, 2009 as a cost increase factor with grave consequences. The transport companies were often not able to completely recoup the resulting cost increases due to the current market situation from their clients. Many of the

Worsening of the economic situation

companies are reacting to the current market situation by dismantling or temporarily reducing their vehicle fleet capacities, introducing short time work, and laying off personnel.

In the area of rail transport, most companies still reported a good to very good order and employment situation until autumn of 2008. After this time, however, these worsened appreciably. For example, there were major decreases in volume of traffic in the hinterland of seaports at the end of the year. Noticeable cost increases for railway transport companies, especially in the energy and personnel areas, stood in contrast to a moderate and in some areas even negative price development in 2008. As a result, the Federal Office noticed that the earnings situation of many railways worsened in 2008 compared to the previous year. Due to the clear decrease in demand for transport services as a result of the economic crisis, the intensity of intramodal and intermodal competition has increased appreciably since the end of last year. The result of this is stiff price competition among providers of goods transport services. As in road haulage, the railways are reacting to the current market situation with capacity shutdowns, reductions in personnel, and the introduction of short time work. In addition, the inclination of railway companies to make investments has decreased considerably.

Worsening of the situation in rail transport

In spite of the comparatively weaker transport industry development, 2008 was a successful year for inland shipping. They achieved the second-best volume of traffic since the reunification of Germany. In light of the good order and employment situation over much of the year and a corresponding freight level, the vast majority of companies in dry goods shipping still reported good earnings in 2008, in spite of higher gasoil prices and recession-related decreases in demand at the end of the year. Container shipping is an exception to this, as it was already greatly affected by recession-related decreases in demand in 2008. In light of the further, sometimes marked worsening of the order and employment situation at the beginning of 2009, increasing excess cargo space capacities, and increasing price pressure, the majority of market participants expect a difficult economic year in 2009. In tanker shipping, a high demand for cargo space in conjunction with some existing capacity bottlenecks led to a major increase of the freight level and a higher turnover in 2008. The market participants unanimously reported an extraordinarily good business year in 2008. However, the economic crisis will likely also leave its mark on tanker shipping in 2009.

2008 was a good year for inland shipping

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Das von der Bundesregierung noch im Jahreswirtschaftsbericht 2008 erwartete Wachstum der deutschen Wirtschaft von 1,7 % konnte trotz eines schwungvollen Jahresbeginns nicht erreicht werden. Die tatsächliche Zuwachsrate des Bruttoinlandsproduktes lag aufgrund einer im Jahresverlauf stark nachlassenden Wirtschaftsleistung real bei 1,3 %. Der gegen Ende des Jahres spürbar gewordene weltweite Nachfragerückgang nach Investitionsgütern beeinflusste die stark exportorientierte deutsche Wirtschaft in besonderem Maße, auch wenn die Inlandsnachfrage mit einer Zunahme von real 1,6 % noch leicht über den Schätzungen für 2008 lag. Bezogen auf das Vorjahresquartal blieb das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt im 4. Quartal um 1,6 % hinter dem Wert von 2007 zurück. Für das Jahr 2009 geht die Bundesregierung¹ derzeit von einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts von preisbereinigt 6 % aus.

Bruttoinlandsprodukt

Im Güterverkehr in Deutschland hat sich die Aufwärtsentwicklung der Jahre 2006 und 2007 im Jahr 2008 nur noch moderat fortgesetzt. Seit Ende 2008 ist die Situation auf dem Güterverkehrsmarkt geprägt von einem einschneidenden Rückgang der Auftrags- und Beschäftigungslage. Trotz der deutlichen Abschwächung der Verkehrsnachfrage im 4. Quartal 2008 stiegen im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr die beförderten Gütermengen im Vergleich zum Vorjahr insgesamt noch um 1,5 % auf 3,7 Mrd. t an. Die von den drei Verkehrsträgern im Jahr 2008 erbrachte Beförderungsleistung lag mit 481,2 Mrd. tkm um 0,3 % über derjenigen des Jahres 2007.

Moderate Steigerung der Gütermenge und der Beförderungsleistung

Die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 wie folgt dar:

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) erhöhte sich die beförderte Gütermenge um 1,6 % auf 3,05 Mrd. t. Die Beförderungsleistung im Inland stieg im Gesamtjahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 % auf 301,4 Mrd. tkm an. Die massiven Einbrüche im Außenhandel gegen Jahresende haben im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs erstmals seit vielen Jahren sowohl zu deutlichen Mengen- als auch zu Leistungsrückgängen geführt. Zwar schwächte sich auch das Wachstum des Binnenverkehrs gegenüber dem Vorjahr ab, jedoch erzielte er im Jahresdurchschnitt Mengen- und Leistungszuwächse.

Zuwachs der Mengen und Leistungen im Straßengüterverkehr trotz Krise

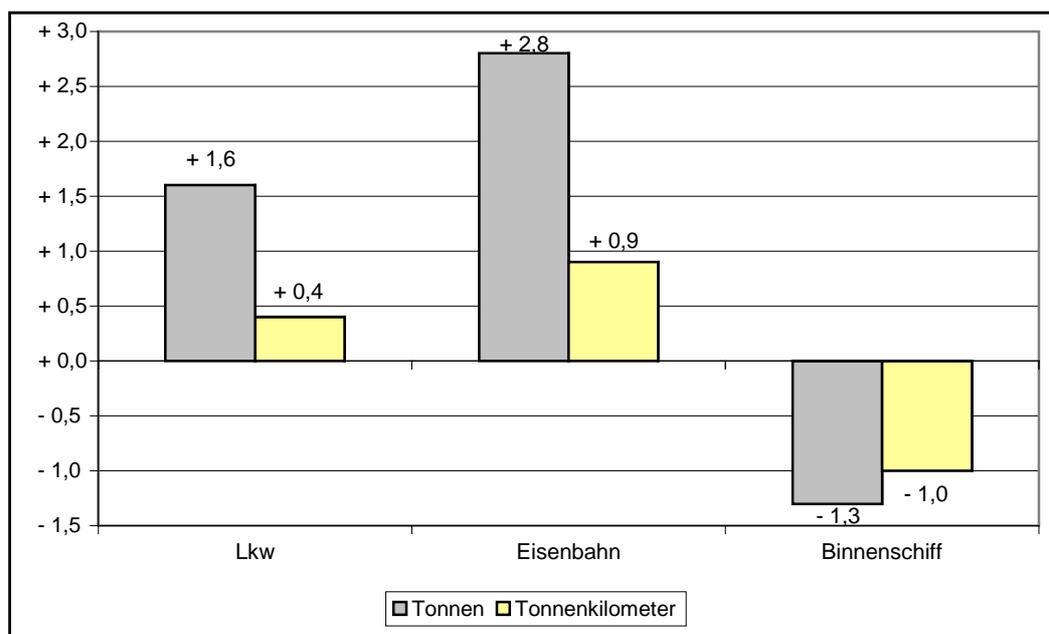
Das Wachstum des Schienengüterverkehrs in Deutschland hat sich im vergangenen Jahr ebenfalls spürbar abgeschwächt. Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland beförderten im Jahr 2008 insgesamt rund 371,3 Mio. t Güter und damit etwa

Wachstum im Schienengüterverkehr

¹ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Frühjahrsprojektion 2009.

10,2 Mio. t bzw. 2,8 % mehr als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im selben Zeitraum um 0,9 % auf rund 115,7 Mrd. tkm. Wie im Straßengüterverkehr waren die Zuwächse des Schienengüterverkehrs im Wesentlichen auf die positive Mengen- und Leistungsentwicklung im Binnenverkehr zurückzuführen. Hingegen setzte sich das Wachstum bei den grenzüberschreitenden Beförderungen im Jahr 2008 nicht weiter fort.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 in %



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

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 2008 rund 245,7 Mio. t Güter befördert, rund 3,3 Mio. t oder 1,3 % weniger als im Jahr 2007. Die Verkehrsleistung blieb mit 64,1 Mrd. tkm um etwa 1,0 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Die Binnenschifffahrt entwickelte sich damit im vergangenen Jahr erneut schwächer als die beiden anderen Landverkehrsträger. Im Gegensatz zu Straße und Schiene verzeichnete sie im Binnenverkehr eine rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung im Vergleich zum Jahr 2007. Rückgängen auch beim grenzüberschreitenden Versand sowie bei den Durchgangsverkehren standen geringe Zuwächse beim grenzüberschreitenden Empfang gegenüber.

Rückgänge in der
Binnenschifffahrt

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes haben sich die Beförderungsrückgänge in den ersten Monaten des Jahres 2009 verstärkt. Die Betrachtung der ersten vorläufigen Werte des Jahres 2009 und die Veränderungsdaten im Vergleich zum Vorjahr zeigen im Straßengüterverkehr beachtliche Rückgänge. Ein Indiz hierfür ist die Entwicklung der Fahrleistungen der mautpflichtigen Fahrzeuge auf deutschen Bundesautobahnen. Sie erreichten im Zeitraum von Januar bis März 2009 insgesamt rund 5,905 Mrd. Kilometer. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies einen Rückgang von

Verstärkter Auftrags-
und Beschäftigungs-
rückgang um die
Jahreswende

14,4 % (Januar bis März 2008: 6,896 Mrd. Kilometer). Die vorläufigen statistischen Ergebnisse für die Monate Januar und Februar 2009 weisen für die beiden anderen Landverkehrsträger ebenfalls deutliche Nachfragerückgänge aus. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum betragen die Verkehrsleistungsrückgänge danach im Schienengüterverkehr rund 25 % und in der Binnenschifffahrt knapp 32 %. Bei der Betrachtung der rückläufigen Entwicklung in den ersten Monaten dieses Jahres ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Konjunktur zu Beginn des Jahres 2008 außergewöhnlich gut verlaufen ist und von dem milden Winterwetter begünstigt wurde. Zudem war der Februar im Jahr 2008 wegen des Schaltjahres einen Tag länger als im Jahr 2009. In der Binnenschifffahrt kam es zu Beginn des Jahres 2009 zudem witterungsbedingt zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2007	2008	2008 ggü. 2007	2007	2008	2008 ggü. 2007
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Eisenbahnen	361,1	371,3	2,8 %	114,6	115,7	0,9 %
Binnenschifffahrt	249,0	245,7	- 1,3 %	64,7	64,1	- 1,0 %
Straßengüterverkehr						
deutscher Unternehmen ³⁾	3.006,0	3.052,8	1,6 %	300,3	301,4	0,4 %
- Gewerblicher Verkehr	1.892,0	1.896,5	0,2 %	240,9	238,6	- 0,9 %
- Werkverkehr	1.114,0	1.156,3	3,8 %	59,4	62,8	5,7 %
- Verkehr im Nahbereich ⁴⁾	1.715,5	1.749,2	2,0 %	28,0	29,2	4,3 %
- Verkehr im Regionalbereich ⁴⁾	611,6	624,3	2,1 %	54,8	55,8	1,8 %
- Verkehr im Fernbereich ⁴⁾	678,9	679,3	0,1 %	217,5	216,4	- 0,5 %
Gesamter Güterverkehr ⁵⁾	3.616,1	3.669,8	1,5 %	479,6	481,2	0,3 %

¹⁾ Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

³⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

⁴⁾ Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

⁵⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

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

2.2 Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen

Bei Betrachtung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen zeigt sich, dass im Jahr 2008 die Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ und „Chemische Erzeugnisse“ mit 14,6 % bzw. 10,1 % die größten prozentualen Zuwächse beim Gesamtverkehr für sich verbuchen konnten. Mit einem zusätzlichen Jahresaufkommen von 25,6 bzw. 29,1 Mio. t erzielten die genannten Güterabteilungen gleichzeitig auch das größte absolute Mengenwachstum. Die Güterabteilung „Düngemittel“ konnte Aufkommenssteigerungen von 4,1 % verbuchen, bei den Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ wurden insgesamt Mengensteigerungen von jeweils rund 2,9 % erreicht. Mit einem Wachstum von 2,0 % lag das Aufkommen bei der Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ über dem Vorjahresergebnis. Bei der

Zwei Güterabteilungen mit deutlichem Mengenwachstum

Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren einschließlich besondere Transportgüter“ betrug das Wachstum nach hohen Steigerungsraten in den Vorjahren sowie einem Wachstum von 5,3 % im ersten Halbjahr im Gesamtjahr 2008 lediglich noch 1,0 %. Aufkommensrückgänge über alle drei Landverkehrsträger hinweg waren bei der Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“ festzustellen. Das Gesamtaufkommen von 98,2 Mio. t im Jahr 2008 lag hier mit 5,2 Mio. t rund 5,0 % unter dem des Vorjahres. Geringere Aufkommensverluste von 0,7 % bzw. 0,5 % verzeichneten die Güterabteilungen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ bzw. „Steine und Erden“.

Die über das Jahr hinweg positive Aufkommensentwicklung bei der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ steht in erster Linie im Zusammenhang mit einer anhaltend hohen Nachfrage nach leichtem Heizöl. Neben der positiven wirtschaftlichen Entwicklung im 1. Halbjahr 2008, von der neben leichtem Heizöl auch Dieselmotortreibstoffe und Kerosin profitieren konnten, dürften im weiteren Jahresverlauf vor allem Nachholeffekte in Verbindung mit einer verbraucherfreundlichen Preisentwicklung zum guten Ergebnis beigetragen haben. Von den Aufkommenssteigerungen in dieser Güterabteilung konnten alle Verkehrsträger profitieren, der Lkw erzielte hier mit 20,6 Mio. t bzw. einem Aufkommensplus von 19,6 % sowohl absolut als auch prozentual das mit Abstand größte Wachstum.

Nachfrage nach leichtem Heizöl sorgt für Wachstum

Beim Transport von „Chemischen Erzeugnissen“ konnte der ohnehin in diesem Bereich dominierende Straßengüterverkehr mit einem Aufkommensplus von 12,6 % weiter kräftig zulegen, während Eisenbahn und Binnenschiff leichte Mengenverluste verbuchten. Eine nach Verkehrsträgern konträr verlaufende Aufkommensentwicklung konnte auf das Gesamtjahr bezogen auch bei der Güterabteilung „Erze und Metallabfälle“ beobachtet werden. Während bei der Eisenbahn Aufkommenssteigerungen von 15,8 % (+ 4,9 Mio. t) zu Buche standen, haben Binnenschiff und Straße geringe Anteile verloren.

Die Aufkommenszuwächse bei der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse“ basieren größtenteils auf der guten konjunkturellen Entwicklung im 1. Halbjahr 2008. Bis Jahresmitte verzeichnete die Güterabteilung ein Wachstum von 19,1 %, im zweiten Halbjahr lag das Aufkommen lediglich noch 2,2 % über dem Vorjahresergebnis. Die rückläufigen Entwicklungen im zweiten Halbjahr lassen sich hier, wie auch bei nahezu allen anderen Güterabteilungen und beim Gesamtverkehr (- 1,1 %) in erster Linie auf den weltweiten Nachfragerückgang im 4. Quartal 2008 zurückführen. Eine Ausnahme hiervon bildeten lediglich die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ mit einem um 16,4 % gesteigerten Aufkommen im 4. Quartal, und die im gesamten vorherigen Jahresverlauf von rückläufigen Entwicklungen betroffene Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“ (+ 3,8 %). Bei den übrigen Güterabteilungen lagen die Aufkommensmengen im September meist noch deutlich über den Vorjahreswerten, bereits ab Oktober waren jedoch überwiegend rückläufige Entwicklungen zu beobachten. Im November konnte bei einem

Leichte Mengensteigerungen nur aufgrund eines guten ersten Halbjahres

Großteil der Güterabteilungen sogar ein Rückgang des Aufkommens im zweistelligen Prozentbereich beobachtet werden.

Tabelle 2: Aufkommen im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen
Veränderungen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007

Güterabteilung	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- u. Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut ²⁾	Insgesamt	
Eisenbahn	2007 in Mio. t	12,1	3,5	51,4	34,8	31,2	61,5	41,0	7,9	26,8	91,1	X	361,1
	2008 in Mio. t	10,1	3,5	49,6	38,1	36,1	64,5	41,9	7,3	26,5	93,7	X	371,3
	Veränderung in %	-17,0	+0,2	-3,4	+9,4	+15,8	+5,0	+2,3	-7,4	-1,0	+2,9	X	+2,8
Binnenschiff	2007 in Mio. t	10,5	15,2	36,3	35,5	37,9	15,9	51,3	5,7	21,9	18,8	X	249,0
	2008 in Mio. t	10,2	15,6	34,6	37,2	37,0	14,5	51,8	5,7	21,2	17,9	X	245,7
	Veränderung in %	-3,0	+2,3	-4,6	+4,9	-2,3	-8,6	+1,0	+0,2	-3,4	-5,0	X	-1,3
Straße ¹⁾	2007 in Mio. t	178,7	345,2	15,7	104,9	39,8	94,9	1.365,0	25,1	238,3	520,7	99,6	3.027,9
	2008 in Mio. t	185,0	342,3	14,0	125,5	39,0	98,3	1.356,9	27,3	268,4	525,2	96,0	3.077,8
	Veränderung in %	+3,5	-0,8	-10,8	+19,6	-2,0	+3,6	-0,6	+8,8	+12,6	+0,9	-3,6	+1,6
Gesamtverkehr	2007 in Mio. t	201,3	363,9	103,4	175,2	108,9	172,3	1.457,3	38,7	287,0	630,6	99,6	3.638,2
	2008 in Mio. t	205,3	361,4	98,2	200,8	112,1	177,3	1.450,6	40,3	316,1	636,8	96,0	3.694,8
	Veränderung in %	+2,0	-0,7	-5,0	+14,6	+2,9	+2,9	-0,5	+4,1	+10,1	+1,0	-3,8	+1,6

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, Reihen 2 und 4.

Besonders betroffen von den rückläufigen Aufkommensmengen im November 2008 zeigten sich die in den vergangenen Jahren konjunkturbedingt noch stark gewachsenen Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“, „Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- u. Fertigwaren, besondere Transportgüter“ und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“. Letztere verzeichnete im November 2008 Aufkommensrückgänge beim Gesamtverkehr von 25,6 %

Außenhandel beeinflusst Entwicklung der Güterabteilungen im November

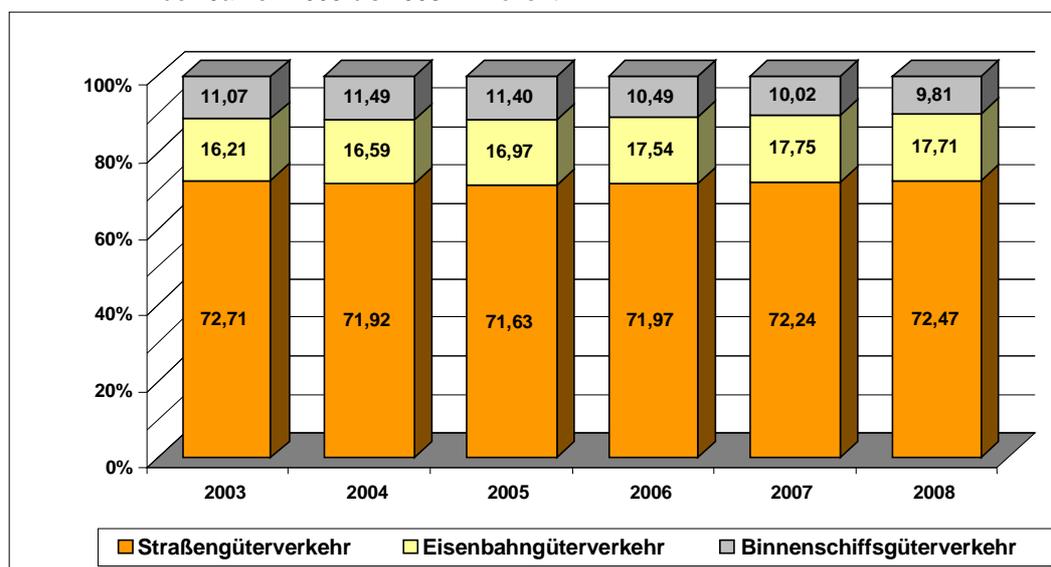
(4,2 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr. Die nachlassenden Außenhandelsaktivitäten schlugen sich verstärkt auch im Aufkommen des kombinierten Verkehrs (Seehafen-Hinterlandverkehr) und beim Transport von Fahrzeugen nieder.

2.3 Entwicklung des Modal Split

Bei der nachfolgenden Betrachtung des Modal Split wurde beim Straßengüterverkehr auch die Beförderungsleistung gebietsfremder Fahrzeuge berücksichtigt. Die dabei verwendeten Daten für die Jahre 2007 und 2008 basieren auf Hochrechnungsdaten der gleitenden Mittelfristprognose².

Anteile des
Straßengüter-
verkehrs
gestiegen

Schaubild 2: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2003 bis 2008 in Prozent¹⁾



¹⁾ Daten für den Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge werden regelmäßig an die neuen Prognosewerte bzw. an vorliegende endgültige Werte angepasst. Dies erklärt mögliche Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen.

Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihen 2 und 4; BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2008/2009.

Der Straßengüterverkehr konnte – wie im Jahr zuvor – seinen Anteil am Modal Split ausbauen und erreichte im Jahr 2008 einen Anteil von 72,47 %. Die Zugewinne sind in der Hauptsache auf das überproportionale Wachstum der gebietsfremden Fahrzeuge zurückzuführen. Sie erhöhten ihre Beförderungsleistung nach den vorliegenden Prognosewerten im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,8 Mrd. tkm. Demgegenüber fiel das Wachstum der inländischen Fahrzeuge mit 1,1 Mrd. tkm verhältnismäßig bescheiden aus. Im Jahr 2007 hatte das Wachstum des Straßengüterverkehrs gegenüber dem Vorjahr insgesamt noch 27,4 Mrd. tkm betragen. Das überproportionale Wachstum der gebietsfremden Fahrzeuge erklärt ferner den leichten Anteilrückgang des Schienengüter-

Binnenschiffahrt
erstmals unter
10 %

² Vgl. BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2007/2008.

verkehrs am Modal Split. Obwohl das prozentuale Leistungswachstum im Jahr 2008 erneut höher ausfiel als bei den inländischen Lkw, verringerte sich der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split im Jahr 2008 geringfügig auf 17,71 %. Der Anteil der Binnenschifffahrt lag im Jahr 2008 aufgrund einer um rund 600 Mio. tkm verringerten Jahresbeförderungsleistung erstmals leicht unterhalb von 10 % der Gesamtverkehrsleistung.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Im Jahresverlauf 2008 kam es zu einer kontrastreichen Entwicklung: So zeigte sich zunächst eine kräftige Aufwärtsentwicklung, wobei neben dem konjunkturell positiven Verlauf auch die witterungsbedingten Effekte in der Bauwirtschaft eine Rolle spielten. Danach kam es bis etwa ins 3. Quartal hinein zu einer moderaten Entwicklung. Dagegen folgten im 4. Quartal aufgrund des allgemeinen Wirtschaftsabschwungs deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr um 1,6 % (+ 46,8 Mio. t) auf 3,1 Mrd. t an. Die Beförderungsleistung wuchs entgegen dem langjährigen Trend nicht so sehr wie die Gütermenge und lag bei 301,4 Mrd. tkm (+ 0,4 %). Damit kam es trotz der kräftigen Rückgänge in den letzten Monaten des vergangenen Jahres zu einem moderaten Mengen- und Leistungswachstum, nachdem der Straßengüterverkehr in den Jahren 2006 und 2007 kräftig gewachsen war. Die gegenüber der Aufkommensentwicklung niedrigere Leistungsentwicklung ist unter anderem auf die überdurchschnittliche Zunahme der Beförderungen im Nahbereich zurückzuführen, die unterdurchschnittliche Versandweiten aufweisen. Die Zuwächse im Gesamtjahresdurchschnitt sind primär der guten Beschäftigung in der Bauwirtschaft zuzuschreiben, die sich allerdings gegen Jahresende abschwächte. Darüber hinaus zeigten sich als Wachstumsträger die Beförderungen aus den Bereichen der Chemie- und Mineralölindustrie sowie der Fertigprodukte.

Wachstum trotz
Abkühlung gegen
Jahresende

Ausschlaggebend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs war vor allem das deutliche Wachstum im Binnenverkehr, welches auf den hohen Zuwachs im Nahverkehr und den zunächst zu verzeichnenden Aufwärtstrend der Seehafen-Hinterlandverkehre zurückzuführen ist. Das Aufkommen im Binnenverkehr stieg im Vergleich zum Jahr 2007 um 1,7 % auf 2,9 Mrd. t. Die Beförderungsleistungen erreichten ein Wachstum um 1,2 % auf rund 264 Mrd. tkm. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs verringerte sich die beförderte Gütermenge im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 um 0,9 % auf 157,4 Mio. t; die Verkehrsleistung verringerte sich hier um 5,0 % auf rund

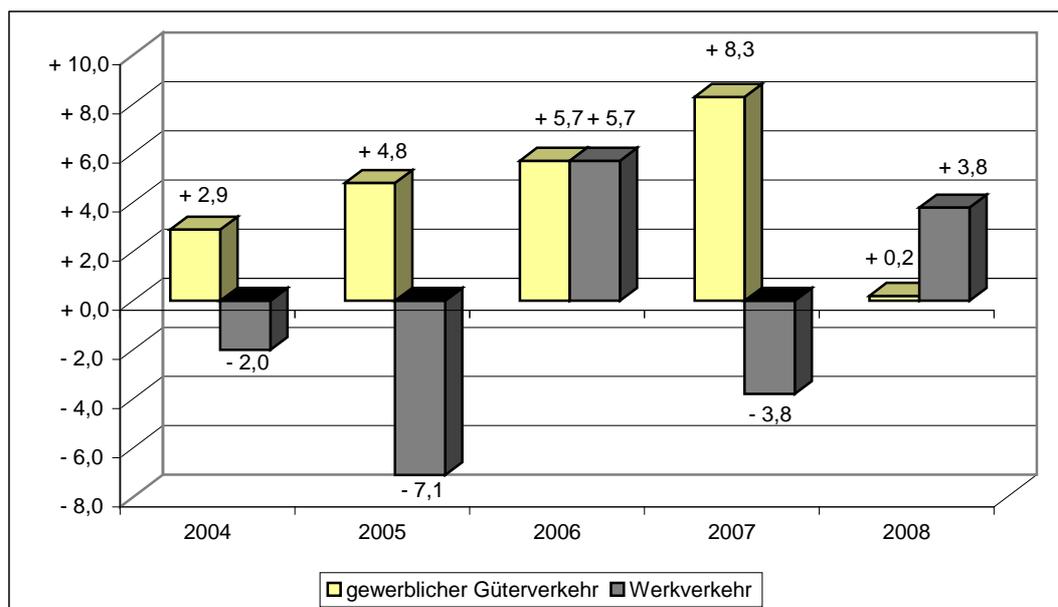
Wachstum im
Binnenverkehr
und Rückgang im
grenzüberschrei-
tenden Verkehr

37 Mrd. tkm. Erstmals seit vielen Jahren kam es damit im grenzüberschreitenden Verkehr zu einem Mengen- und Leistungsrückgang.

Das Mengenwachstum im Binnenverkehr kam nahezu ausschließlich dem Werkverkehr zugute. Nach den deutlichen Rückgängen im Bereich des Werkverkehrs im vergangenen Jahr (Gütermenge: - 3,8 %) zeigte sich im Jahr 2008 beim Eigentransport durch Industrie und Handel ein beachtliches Wachstum. Wie dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen ist, stieg die im Werkverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2008 im Vergleich zum Jahr 2007 um 3,8 %. Insbesondere die Nachfrage nach Verkehrsleistungen in den Bereichen Wirtschaftsbau und öffentlicher Bau sowie die Erhöhung der Beförderungsentgelte zu Jahresbeginn im gewerblichen Verkehr stimulierten im Jahr 2008 einen verstärkten Fahrzeugeinsatz des Werkverkehrs. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2008 der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen 38 % und an den Beförderungsleistungen 21 % betrug.

Wachstum kommt vor allem dem Werkverkehr zugute

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



Quelle: 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 2008 in allen Entfernungsbereichen zu Aufkommenssteigerungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahr. Dabei ergaben sich insbesondere im Nah- und Regionalbereich Mengengewinne.

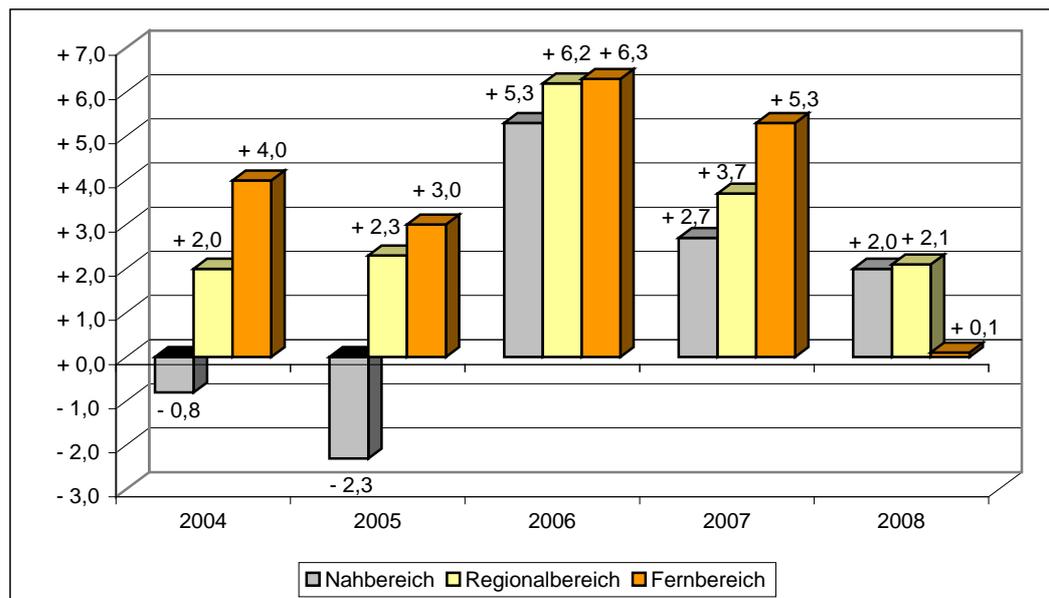
Steigerungen im Jahr 2008 noch in allen Entfernungsbereichen

Seit dem Jahr 2006 kommt es im Nahbereich (bis 50 km) zu einer Umkehr der vorangegangenen Entwicklung: Nachdem seit etwa Ende der 90er Jahre der unterste Entfernungsbereich nahezu jährlich hohe Mengen- und Leistungsrückgänge zu verzeichnen hatte, hält der positive Trend nun schon im dritten Jahr in Folge an. Neben der Zunahme

Nahbereich

gewerblicher Beförderungen von Fertigwaren ist dieser Verlauf vor allem auf die Entwicklung im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen, der nach einer etwa zehn Jahre anhaltenden Krise wieder eine positive Auftragslage verzeichnet. Die Mengen- und Leistungszuwächse im Nahbereich kamen im Jahr 2008 in hohem Maße dem Werkverkehr zugute. Sie sind neben dem Baubereich vor allem auf ein höheres Beförderungsaufkommen der chemischen Erzeugnissen und Mineralölerzeugnissen zurückzuführen.

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



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

Die im Jahr 2008 zu verzeichnenden Aufkommens- und Leistungszuwächse im Regionalbereich (51 – 150 km) sind auf konjunkturell bedingte Entwicklungen im produzierenden Gewerbe und im Handel zurückzuführen (Menge: + 2,1 %, Leistung: + 1,8 %). Darüber hinaus zeigen sich weitere Aufkommensverschiebungen vom Fern- zum Regionalbereich. Im Regionalbereich wirken sich weiterhin Änderungen der Gestaltung der Transportabläufe innerhalb logistischer Netzwerke oder wegen geänderter Einsatzpläne für das Fahrpersonal (Begegnungs- und Verteilerverkehre) aufkommenssteigernd aus.

Regionalbereich

Eine außergewöhnliche Entwicklung zeigte sich im vergangenen Jahr im Fernbereich (151 km und mehr). Hier setzte sich das seit Jahren zu verzeichnende deutliche Wachstum der Gütermenge und der Beförderungsleistung nicht weiter fort. Die Menge stieg lediglich um 0,1 % und die Beförderungsleistung verringerte sich um 0,5 % gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang der Beförderungsleistung gegenüber der beförderten Gütermenge ergibt sich aus der Verringerung der durchschnittlichen Transportentfernung auf 360 km (2007: 365 km).

Fernbereich

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich durch die hohen Transportweiten ein Anteil von 72 % an der Verkehrsleistung erbracht.

Schaubild 5: Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2008 in %

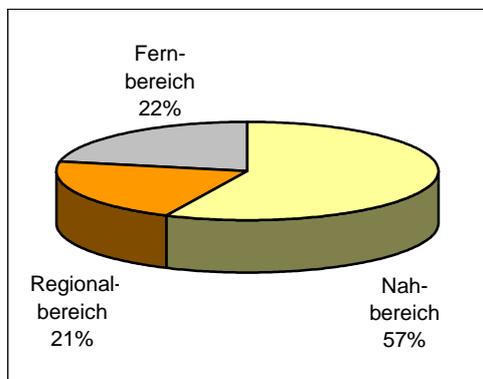
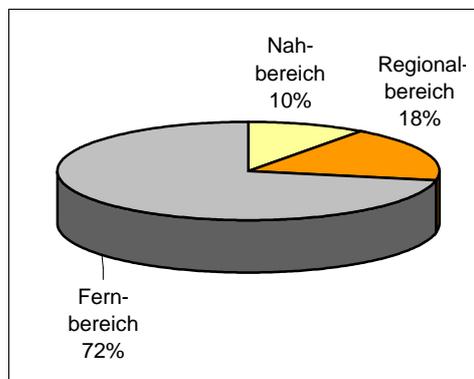


Schaubild 6: Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2008 in %



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

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Der grenzüberschreitende Verkehr, der seit Jahren von der Ausweitung der internationalen Handelstätigkeit und der Arbeitsteilung partizipierte, ging im Jahr 2008 deutlich zurück. Anstelle der deutlichen Wachstumsraten in den vergangenen Jahren kam es zu deutlichen Rückgängen. So liegen die Veränderungsdaten deutlich unter denen des Binnenverkehrs. Dies zeigt sich insbesondere bei den Beförderungsleistungen. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr erzielte im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenrückgang um 0,9 % auf rund 157,4 Mio. t und einen deutlichen Leistungsrückgang in Höhe von 5 % auf 37,2 Mrd. tkm. Diese Entwicklung spiegelt den deutlichen Rückgang der nationalen und internationalen Konjunktorentwicklung in vielen Wirtschaftsbereichen wider. Der höhere Rückgang der Leistungen gegenüber den Mengen resultiert aus einer Abnahme der durchschnittlichen Transportentfernung deutscher Lkw auf 470 km (2007: 497 km). Diese Entwicklung weist einerseits auf kürzere Entfernungen der internationalen Handelstätigkeiten hin und dürfte andererseits auf den Einsatz von osteuropäischen Fahrzeugen - speziell auf langen Strecken - zurückzuführen sein.

Mengen- und Leistungsrückgang

Wie aus Tabelle 3 ersichtlich ist, hat im Betrachtungszeitraum der grenzüberschreitende Versand um 0,2 % zugenommen und der grenzüberschreitende Empfang um 2,6 % abgenommen. Grenzüberschreitende Beförderungen mit deutschen Fahrzeugen werden vor allem im Verkehr mit Frankreich, den Niederlanden und Belgien durchgeführt.

Geringe Zunahme beim grenzüberschreitenden Versand

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	2007	2008	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	76.133,7	75.843,8	- 289,9	- 0,4
Drittstaaten	7.894,2	8.379,2	+ 485,0	+ 6,1
Versand insgesamt	84.027,9	84.223,0	+ 195,1	+ 0,2
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	60.953,7	59.025,0	- 1.928,7	- 3,2
Drittstaaten	3.336,0	3.574,4	+ 238,4	+ 7,1
Empfang insgesamt	64.289,7	62.599,4	- 1.690,3	- 2,6
Dreiländerverkehr¹	10.445,0	10.576,4	+ 131,4	+ 1,3
Insgesamt	158.762,6	157.398,8	- 1.363,8	- 0,9

¹⁾ einschließlich Durchgangsverkehr

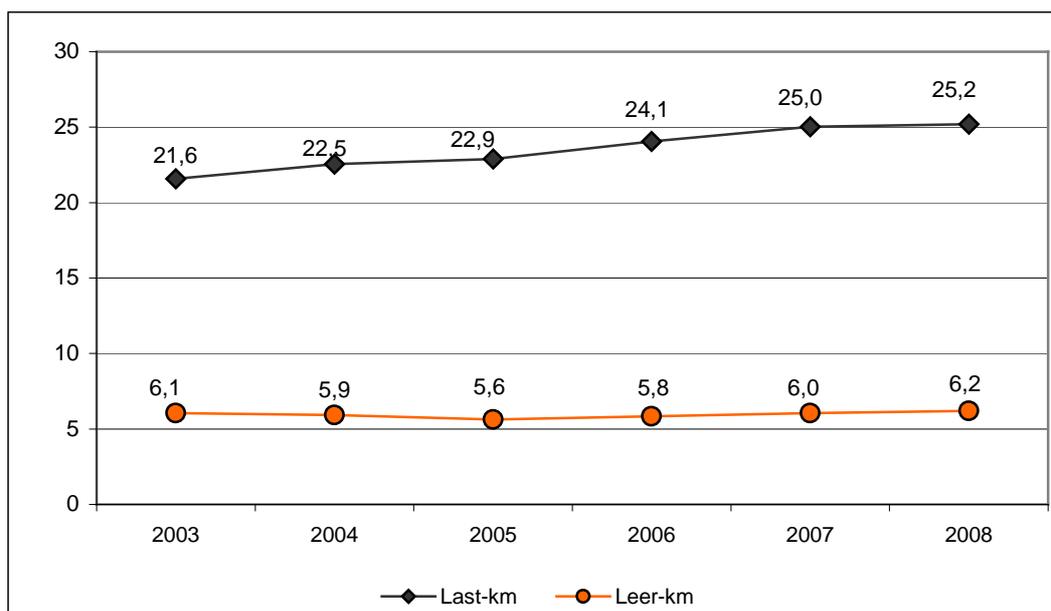
Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

3.1.4 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)

Im Jahr 2008 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit insgesamt 31,4 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) 1,0 % mehr Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Dabei erreichte die Kilometerleistung im Fernbereich lediglich die Höhe des Vorjahres, während der Regionalbereich um 2,9 % und der Nahbereich um 3,3 % anstiegen. Die Kilometerleistung im Werkverkehr erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 % auf 8,2 Mrd. km, während sie im gewerblichen Verkehr lediglich um 0,1 % anstieg.

Insgesamt
zunehmende
Kilometer-
leistung

Schaubild 7: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern in den Jahren 2003 bis 2008¹⁾ in Mrd. Kilometern



¹⁾ Jahre 2005 und 2007: berichtigte Werte.

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

Die größere Fahrleistung hat sowohl zu einer Zunahme der Lastkilometer (+ 0,6 %) als auch der Leerkilometer (+ 2,6 %) geführt. Dabei scheint jedoch der langjährige Trend zunehmender Lastfahrtenanteile auszulaufen. Der Lastfahrtenanteil insgesamt verringerte sich im Jahr 2008 erstmals seit Jahren auf 80,2 % nach 80,5 % im Jahr 2007. Der konjunkturelle Abschwung gegen Ende des Jahres hat sich auf den Lastfahrtenanteil im Gesamtjahr 2008 relativ gering ausgewirkt. Für das Jahr 2009 ist aufgrund des erheblichen Rückgangs der Nachfrage nach Verkehrsleistungen und des zunehmenden Kapazitätsüberhangs auf dem Güterkraftverkehrsmarkt allerdings ein Rückgang des Lastfahrtenanteils zu erwarten. Im Fernbereich zeigte sich im Jahr 2008 ein leichter Rückgang des Lastfahrtenanteils. Er lag hier bei 89,4 %. Die Anteile im Regional- und Fernbereich betrugen 66,1 % bzw. 58,1 %.

Lastfahrtenanteil leicht verringert

3.1.5 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Im Jahr 2008 spiegelte sich die im zweiten Halbjahr deutlich abschwächende Verkehrsnachfrage nach Beförderungsleistungen auch in den Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen wider. Die statistischen Ergebnisse zu den zurückgelegten mautpflichtigen Strecken weisen im Jahr 2008 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 27,7 Mrd. Kilometer auf dem deutschen Autobahnnetz aus. Gegenüber dem Jahr 2007 erhöhte sich damit die Fahrleistung im Gesamtjahr noch um 0,8 %, nachdem sie im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr um 6,0 % gestiegen war. Das deutlich abgeschwächte Wachstum wurde vor allem durch den drastischen Rückgang der Fahrleistungen im 4. Quartal 2008 verursacht. Die zurückgelegte mautpflichtige Strecke verringerte sich in diesem Zeitraum gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 5,5 %.

Trendumkehr bei der Fahrleistungsentwicklung

Tabelle 4: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen
Veränderungen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007

	Jahr 2007	Jahr 2008	Veränderungen	
			absolut	in %
Zurückgelegte mautpflichtige Strecken in 1.000 km				
- Inländer	18.030.108	18.035.555	+ 5.447	+ 0,0
- Gebietsfremde*	9.393.988	9.619.501	+ 225.513	+ 2,4
Strecken in km insgesamt	27.424.096	27.655.056	+ 230.960	+ 0,8
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in 1.000 EUR				
- Inländer	2.189.567	2.243.883	+ 54.316	+ 2,5
- Gebietsfremde	1.169.733	1.222.551	+ 52.818	+ 4,5
Mauteinnahmen insgesamt	3.359.300	3.466.434	+ 107.134	+ 3,2

* einschl.: Unbekannt.

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Die von Gebietsfremden zurückgelegten mautpflichtigen Strecken wuchsen im Betrachtungszeitraum mit 2,4 % prozentual und absolut stärker als die der Inländer, die ein gleich hohes Ergebnis wie im Vorjahr erzielten. Insgesamt entfielen damit im Jahr 2008 jeweils rund 65 % der Fahrleistungen und der Mauteinnahmen auf inländische und jeweils 35 % der Fahrleistungen und der Mauteinnahmen auf gebietsfremde Fahrzeuge.

Wachstum der Fahrleistungen und Mauteinnahmen im Gesamtjahr 2008

Aus den erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im Gesamtjahr 2008 mit 3,466 Mrd. Euro um 3,2 % höhere Mauteinnahmen für den Bund als im Vorjahr. Die stärkere Steigerung der Mauteinnahmen im Vergleich zu den Fahrleistungen ist vor allem auf die Anhebung der Maut-Sätze zum 1. September 2007 von durchschnittlich 12,4 auf 13,5 Cent je Kilometer zurückzuführen. Auch bei den Mauteinnahmen zeigte sich im 4. Quartal 2008 mit minus 8,7 % ein erheblicher Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Im Gesamtjahr 2008 stiegen die Mautzahlungen der Gebietsfremden mit plus 4,5 % prozentual stärker als die der Inländer mit plus 2,5 %.

Nach den ersten vorliegenden statistischen Daten für das Jahr 2009 setzte sich die bereits im 4. Quartal 2008 gezeigte rückläufige Entwicklung der Fahrleistungen zu Beginn des Jahres verstärkt fort. Dabei sind die zurückgelegten mautpflichtigen Strecken von Gebietsfremden aufgrund des deutlichen Rückgangs des grenzüberschreitenden Verkehrs prozentual stärker zurückgegangen als die Fahrleistungen der inländischen Fahrzeuge.

Rückläufige Fahrleistungen zu Beginn 2009

3.1.6 Mautpflichtige Fahrleistungen im Jahr 2008 nach Zulassungsstaaten

Die statistischen Ergebnisse aus dem Mautsystem geben einen Überblick über die verkehrswirtschaftliche Situation in Deutschland und zeigen so neben der Statistik zum Güterkraftverkehr die Entwicklung des Verkehrsgeschehens auf. Sie ermöglichen eine differenzierte Betrachtung der Lkw-Fahrleistungen auf Autobahnen nach in Deutschland und im Ausland zugelassenen Lastkraftfahrzeugen. Die nachstehende Tabelle zeigt eine Aufgliederung der mautpflichtigen Fahrleistungen nach den zahlenmäßig zehn stärksten Zulassungsstaaten.

Eine Aufgliederung der mautpflichtigen Fahrleistungen der Gebietsfremden im Jahr 2008 zeigt, dass unter den „Top Ten“ der Länder, die mit ihren Fahrzeugen deutsche Autobahnen nutzen, sieben der neuen EU-Mitgliedstaaten (2007: sechs) vertreten sind. Am stärksten genutzt wird das deutsche Autobahnnetz durch polnische Fahrzeuge. Auf sie entfallen 8,6 % der insgesamt auf deutschen Autobahnen von Lastkraftfahrzeugen erbrachten Fahrleistungen. An zweiter Stelle folgen mit einem Anteil von 4,6 % niederländische Fahrzeuge.

Höchste Anteile für polnische und niederländische Lkw

Während die Fahrleistung mit Fahrzeugen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten gegenüber dem Vorjahr um 8,1 % anstieg, verringerte sich die Fahrleistung der Lkw aus den alten EU-Mitgliedstaaten (ohne deutsche Fahrzeuge) um 6,2 %. Da die Daten der deutschen Fahrzeuge Binnenbeförderungen enthalten, ist ein direkter Vergleich mit den Fahrleistungen der Gebietsfremden nur eingeschränkt aussagekräftig.

Tabelle 5: Mautpflichtige Fahrleistungen im Jahr 2008 nach den „Top Ten“ der Zulassungsstaaten

Land	Mautpflichtige Fahrleistungen		
	Strecke in 1.000 km	Anteil in % 2008	Anteil in % 2007
Inland	18.035.555	65,2	65,6
Ausland	9.558.032	34,6	34,2
darunter:			
- Polen	2.369.097	8,6	8,1
- Niederlande	1.266.178	4,6	4,8
- Tschechien	1.040.188	3,8	3,6
- Österreich	598.510	2,2	2,4
- Ungarn	461.765	1,7	1,6
- Slowakei	407.651	1,5	1,4
- Italien	350.108	1,3	1,3
- Litauen	326.447	1,2	1,1
- Rumänien	270.698	1,0	0,8
- Slowenien	268.993	1,0	0,8
unbekannt	61.469	0,2	0,2

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass unter Zugrundelegung der Fahrtenzahl niederländische Fahrzeuge weiterhin vor den polnischen Fahrzeugen liegen. Die hohen Fahrleistungszugewinne der Fahrzeuge aus den neuen EU-Staaten beruhen auch auf den relativ weiten Strecken von den östlichen deutschen Grenzen zu den deutschen Ballungsgebieten und im Transit durch Deutschland, während die Lkw aus den alten EU-Mitgliedstaaten meist kürzere Strecken bedienen (z. B. belgische und niederländische Lkw das Ruhr- oder Rhein-Main-Gebiet, österreichische Lkw den Raum München).

In früheren Untersuchungen hatte das Bundesamt bereits auf die hohen Wachstumsraten bei der Anzahl der ein- und ausfahrenden Lastkraftfahrzeuge an den Grenzabschnitten zu Polen und zu Tschechien hingewiesen. Auch im Jahr 2008 verzeichnete die Anzahl der ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Lkw an den Autobahngrenzübergängen dieser Länder deutliche Zuwachsraten in Höhe von 10,5 % bzw. 7,9 %, während an den Übergängen nach den Niederlanden und nach Österreich nur ein geringer Anstieg von 1,5 % bzw. ein Rückgang von 0,8 % zu verzeichnen war.

3.1.7 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Um einen Anreiz für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge zu schaffen, ist die Höhe der Mautsätze neben der Anzahl der Achsen nach Emissionsklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge gestaffelt. Die folgende Tabelle stellt die in den vergangenen Jahren auf mautpflichtigen Bundesautobahnen erbrachten Fahrleistungen differenziert nach Schadstoffklassen dar:

Fahrleistungen nach Emissionsklassen

Tabelle 6: Zurückgelegte Strecken auf mautpflichtigen Bundesautobahnen in den Jahren 2006 bis 2008

Schadstoffklasse	Jahr 2006		Jahr 2007		Jahr 2008	
	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %
EEV 1 (bes. umweltfreundlich)	8.382	0,0	9.491	0,0	13.289	0,0
S5 (Euro 5)	1.462.767	5,7	4.836.246	17,6	9.052.158	32,7
S4 (Euro 4)	722.051	2,8	1.401.076	5,1	2.159.048	7,8
S3 (Euro 3)	17.598.430	68,0	16.805.489	61,3	13.574.406	49,1
S2 (Euro 2)	5.508.044	21,2	3.947.409	14,4	2.567.857	9,3
S1 (Euro 1, Euro 0, andere)	597.524	2,3	445.228	1,6	288.298	1,1
Summe	25.897.198	100,0	27.444.939	100,0	27.655.056	100,0

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Bei einem Vergleich der Tabellenwerte wird deutlich, dass im Zeitablauf ein zunehmender Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen von umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen erbracht wird; die Streckenanteile schadstoffstärkerer Lastkraftfahrzeuge sind hingegen rückläufig. Die zurückgelegte Wegstrecke von Lastkraftfahrzeugen, die der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) zugeordnet sind, stieg im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 um 87 % an. Damit entfielen auf diese Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2008 rund 33 % der mautpflichtigen Wegstrecke. Im Jahr 2006 lag dieser Anteil noch bei 5,7 %. Im Gesamtjahr 2008 wurden die Fahrleistungen überwiegend mit Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 (Euro 3) erbracht, deren Anteil zuletzt 49,1 % erreichte (Jahr 2006: 68,0 %).

Fahrzeuge zunehmend umweltfreundlicher

Bei der Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass seit Oktober 2006 Neufahrzeuge bei ihrer Erstzulassung mindestens die Schadstoffklasse S 4 (Euro 4) erfüllen müssen. Das bedeutet, dass seit Oktober 2006 keine S 3 (Euro 3) Fahrzeuge mehr neu zugelassen werden dürfen. Ab Oktober 2009 müssen Neufahrzeuge bei ihrer Erstzulassung mindestens die Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) erfüllen.

Die Umstufung der Euro-4-Fahrzeuge von der Gebührenklasse A in die teurere Gebührenklasse B im Jahr 2006 hat nicht dazu geführt, dass die Fahrleistungen mit Lastkraftfahrzeugen dieser Schadstoffstufe abgenommen haben. Dies kann ein Indiz dafür sein,

Nicht nur die Maut entscheidet über den Kauf von Euro-4- / 5-Fahrzeugen

dass neben der Höhe der Mautkosten weitere Faktoren herangezogen werden, aufgrund derer sich Unternehmen zum Kauf eines schadstoffärmeren Fahrzeuges entscheiden.

Ursächlich für die Zunahme der Fahrleistungen mit umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen sind neben der Mautspreizung die geänderten zulassungsrechtlichen Voraussetzungen sowie die Investitionstätigkeit der Unternehmen in neue, umweltfreundlichere Lastkraftfahrzeuge. Vor allem der konjunkturelle Aufschwung in den zurückliegenden Jahren, aber auch das seit dem 1. September 2007 laufende Programm zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge (Innovationsprogramm) haben Investitionen in die neuere Technik Vorschub geleistet.

Zu Beginn des laufenden Jahres haben sich die Fahrleistungen mit Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) erneut deutlich erhöht, so dass deren Anteil über dem der Euro-3-Fahrzeuge liegt wird. Ein Grund hierfür ist, dass bereits eine Vielzahl von Unternehmen aufgrund der konjunkturellen Situation Teile ihrer Fahrzeugflotten vorübergehend abgemeldet oder stillgelegt hat. Verständlicherweise nehmen die Unternehmen dabei zunächst die schadstoffstärkeren S 3 (Euro 3) Fahrzeuge aus dem Verkehr, um die Mautbelastung möglichst gering zu halten.

3.1.8 Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge

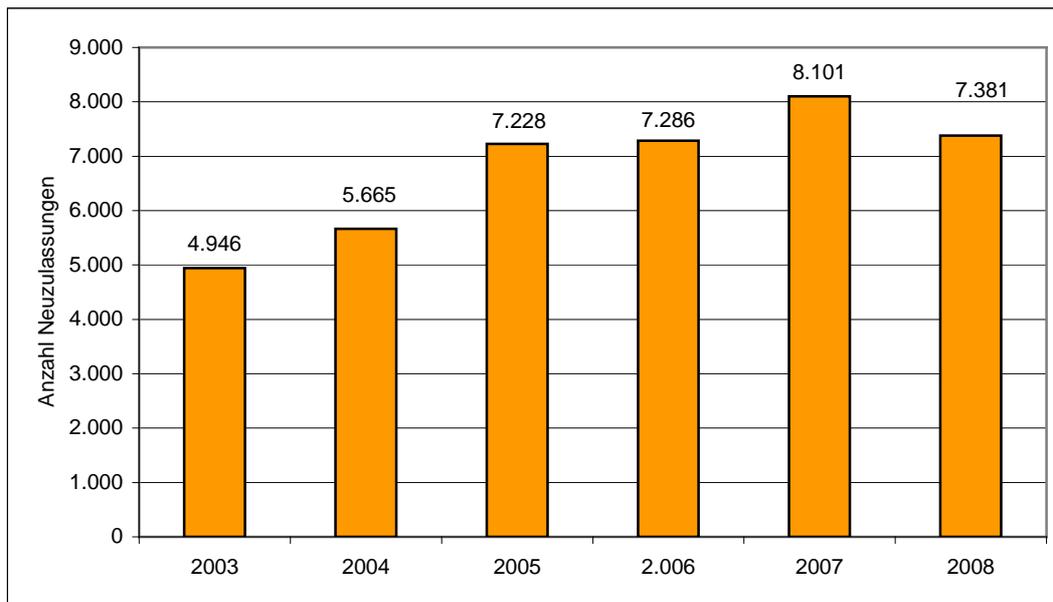
Seit Einführung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 ist von besonderem Interesse, inwieweit Unternehmen eine Umstrukturierung ihres Fuhrparks und einen verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 Tonnen vornehmen, um der Mautpflicht zu entgehen. Wie dem folgendem Schaubild zu entnehmen ist, stiegen die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen in den zurückliegenden Jahren - mit Ausnahme des Jahres 2008 - kontinuierlich an³.

Kontinuierlicher Anstieg der Neuzulassungen bis 2007

Die Anzahl der Neuzulassungen von Fahrzeugen im Segment zwischen 10 bis 12 Tonnen stieg vor und nach der Mauteinführung im Vergleich zum Gesamtmarkt überproportional an. Bei einigen - insbesondere im Regional- und Nahverkehr tätigen - Unternehmen dürfte die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut die Investitionsentscheidung zugunsten nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge beeinflusst haben. Der Zuwachs in dieser Gewichtsklasse ist aber auch auf den höheren Einsatz schwererer Lkw für den Verteilerverkehr als in der Vergangenheit zurückzuführen.

³ Die Zulassungsstatistik weist grundsätzlich die Gewichtsklasse über 10 bis 12 t aus, obwohl Kraftfahrzeuge mit 12,0 t bereits mautpflichtig sind. Eine genauere Prüfung hat ergeben, dass eine Berechnung auf der Grundlage von 10 bis 11,99 t keine nennenswerten Abweichungen ergeben würde. Aus Gründen der Vergleichbarkeit sind die Vergleichsberechnungen deshalb auf der Grundlage der üblichen Einteilung der Gewichtsklassen der Zulassungsstatistik durchgeführt worden.

Schaubild 8: Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen in den Jahren 2003 bis 2008



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 1.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Fahrzeuge im Segment zwischen 10 bis 12 Tonnen an den Gesamtzahlen vergleichsweise gering ist. Im Jahr 2008 gehörten rund 3 % aller neu zugelassenen Lastkraftwagen zu dieser Gewichtsklasse. Der Anteil der Lastkraftwagen an den Neuzulassungen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen lag bei rund 10 % und der Anteil der Klein-Lkw bei 87 %.

Geringer Anteil von 10 bis 12 t Kraftfahrzeugen

Die Zulassungsdaten des Jahres 2008 könnten auf eine Trendumkehr hindeuten: Während die Anzahl aller neu zugelassenen Lastkraftwagen im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr noch leicht anstieg, kam es im Segment der Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen zu einem Rückgang von 8,9 %.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte werden weit überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen/Jahreskontrakten vereinbart. Daneben erfolgt die Vergabe kurzfristiger Beförderungsaufträge auf dem Spotmarkt zu (tages-) aktuellen Marktkonditionen, die jeweils von der Laderaumnachfrage und dem -angebot in einem Zeitraum auf einer Relation abhängen.

Zu Beginn des letzten Jahres hatten viele Transportunternehmen Preiserhöhungen am Markt durchgesetzt. Diese konnten die überproportionalen Kraftstoffkostensteigerungen in der Regel jedoch nicht ausgleichen. Vielfach einigten sich Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten daher während der Hochpreisphase für Dieselmotorkraftstoffe in den

Entgeltsteigerungen je nach Vereinbarung

Frühjahrs- und Sommermonaten 2008 mit ihren Auftraggebern auf Dieselpreisgleitklauseln oder pauschale Dieselaufschläge und konnten dementsprechend Entgeltsteigerungen erzielen. Häufig gelang dies jedoch erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung. Auf der anderen Seite weigerten sich viele Auftraggeber nach den Preiserhöhungen zum Jahresbeginn 2008 als Reaktion auf die steigenden Dieselpreise erneut in Preisverhandlungen einzutreten. Wurden zwischen Transportunternehmen und ihren Auftraggebern Dieselpreisgleitklauseln ausgehandelt, sanken die Entgelte vor dem Hintergrund des Preisrückgangs für Dieselkraftstoff ab August 2008 automatisch wieder. Transportunternehmen, die pauschale Dieselaufschläge mit ihren Kunden ausgehandelt hatten, wurden zum Teil zeitnah von diesen aufgefordert, diese wieder zurückzunehmen. Der andere Teil der Transportunternehmen, der pauschale Dieselaufschläge vereinbart hatte, konnte diese bis Ende 2008 abrechnen.

Nach dem Index des Statistischen Bundesamtes lagen die Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr bei längerfristigen Verträgen im Jahr 2008 insgesamt um durchschnittlich 3,9 % über denen des Vorjahres.⁴ Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten berichten dabei seit Oktober 2008 von einem Anstieg „aggressiver“ Angebote von Mitbewerbern bei Stammkunden. Spätestens im Rahmen der Preisgespräche mit ihren festen Kunden zur Übernahme der höheren Mautkosten Ende 2008 bzw. Anfang 2009 wurde der gestiegene Wettbewerbsdruck am Markt für alle Unternehmen mit längerfristigen Kontrakten deutlich spürbar. Der Großteil der Transportunternehmen berichtete über Probleme bei der Weiterbelastung der erhöhten Maut in vollem Umfang. Häufig akzeptierten Kunden nur die weniger stark gestiegenen Mautsätze für Euro-5-Fahrzeuge, auch wenn die betreffenden Transportunternehmen noch viele Euro-3-Fahrzeuge einsetzen. Daneben gehen die Mautkosten für die Leerkilometer in den meisten Fällen zu Lasten der Transportunternehmen. Ein kleiner Teil der Transportunternehmen berichtete von Großkunden, insbesondere aus dem Automobilsektor, die im bisherigen Jahresverlauf 2009 noch keine Weitergabe der erhöhten Mautsätze akzeptierten.

Schwierige Preisverhandlungen zum Jahreswechsel

Transportunternehmen, die im Jahr 2008 pauschale Dieselaufschläge mit ihren Kunden ausgehandelt hatten und diese noch nicht wieder zurücknehmen mussten, konnten im bisherigen Jahresverlauf 2009 die Kostensteigerung bei den Mautkosten durch die gesunkenen Treibstoffkosten kompensieren. Entsprechend hielten sie sich bei der Initiierung neuer Vertragsverhandlungen zurück. Diese Unternehmen werden jedoch, sobald die Preise für Dieselkraftstoff wieder anziehen, gezwungen sein, abermals Verhandlungen mit ihren Kunden zu führen.

Auf dem Spotmarkt lagen die Tagesfrachten bereits in den Frühjahrs- und Sommermonaten 2008 niedriger als im Vorjahr, da insgesamt kein spürbarer Laderaumengpass mehr

Erheblich niedrigere Entgelte auf Spotmarkt

⁴ Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2009.

bestand. Durch den erheblichen Aufkommensrückgang ab Oktober 2008 und die Entwicklung einer deutlichen Laderaumüberkapazität am Markt entstand ein erheblicher Druck auf die Entgelte auf dem Spotmarkt, der sich sowohl auf dem nationalen als auch dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt zeigte. Die Entgelte lagen bis zu 30 % unter den Vorjahresentgelten. Diese Beförderungen wurden von den betreffenden Transportunternehmen meist nur durchgeführt, um Verluste durch Leerfahrten zu vermeiden. Hier sind insbesondere Unternehmen aus dem Automobil-, Metall- und Chemiebereich und dem Bereich der Containerbeförderungen zu erwähnen. Für das Jahr 2009 rechnen die Unternehmen mit weiterhin sehr niedrigen Entgelten auf dem Spotmarkt.

3.2.2 Kosten

Die Kostenentwicklung im Verlauf des Jahres 2008 sowie im 1. Quartal 2009 stellt sich differenziert dar. Aufgrund der Entwicklung der Kraftstoffpreise verzeichneten die Gesprächspartner der BAG-Marktbeobachtung in den ersten drei Quartalen des Jahres 2008 zunächst eine hohe Steigerung ihrer Gesamtkosten gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen, bevor der Anteil mit gestiegenen Gesamtkosten im 4. Quartal 2008 wieder deutlich sank. So waren die Preise für Dieselmotorkraftstoff im 1. Halbjahr 2008 drastisch gestiegen und hatten im Juli ein neues Rekordhoch markiert, das um 30 Cent höher lag als das Preisniveau im Juli 2007. Seit August 2008 geben die Preise für Dieselmotorkraftstoff deutlich und kontinuierlich nach. Seit November 2008 liegen sie wieder unter dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate. Die Dieselmotorkraftstoffpreise konsolidierten sich im März 2009 auf einem Niveau, das nunmehr fast 30 Cent niedriger lag als im März 2008. Die hieraus resultierenden positiven Auswirkungen auf die Kostenseite der Transportunternehmen wurden jedoch seit Oktober 2008 durch die der Wirtschaftskrise zunehmend stark überlagert.

Extremes Auf und Ab der Kraftstoffkosten.

Fuhrparkleiter, die ihre Lkw auf die Betankung mit Biodiesel umgestellt hatten, sahen darin wegen des schwindenden Kostenvorteils, zu dem auch die höhere Besteuerung des Biodiesels beigetragen hat, im Verlauf des Jahres 2008 immer weniger eine wirtschaftliche Alternative. Nach dem Aufbrauchen von Restkontingenten haben daher fast alle die Betankung wieder auf herkömmlichen Dieselmotorkraftstoff umgestellt.

Biodiesel kaum noch eine wirtschaftliche Alternative

Der Anteil der Transportunternehmen, der höhere Lohn- und Lohnnebenkosten verzeichnete, blieb im Jahr 2008 auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Höhere Lohn- und Lohnnebenkosten verzeichneten vor allem Transportunternehmen, die ihr Fahrpersonal vor dem Einbruch der Konjunktur aufgrund von Fuhrparkerweiterungen oder wegen der geänderten Sozialvorschriften aufgestockt hatten. Neueinstellungen von gut qualifiziertem, zuverlässigem Fahrpersonal waren noch zu tendenziell höheren Löhnen erfolgt. Ein Teil der Transporteure hatte daher auch die Löhne bereits beschäftigter Fahrer moderat erhöht. Im Zuge der Wirtschaftskrise differenzierte sich das Bild zusehends. Einerseits

Steigerung der Lohn- und Lohnnebenkosten

nutzten Transportunternehmen vor allem bei vorübergehenden Fahrzeugstilllegungen das Instrumentarium des Zeitmanagements (Abbau von Rest-/Urlaub und positiven Arbeitszeitsalden, Kurzarbeit), um die Krise zu überbrücken und das Fahrpersonal, das manche erst vor kurzem rekrutiert hatten, möglichst zu halten. Unternehmen, die Fuhrparkreduzierungen vornahmen, trennten sich hingegen in entsprechendem Umfang von Fahrpersonal - vornehmlich von solchem mit zeitlich befristeten Arbeitsverträgen. Dies führte im Ergebnis dazu, dass diese Unternehmen ihre Fahrpersonalkosten senken konnten und sich der Anteil, der im 1. Quartal 2009 höhere Lohnkosten im Vergleich zum 1. Quartal 2008 verzeichnete, halbierte.

Auf den Kostenschub im 1. Halbjahr 2008 bei den Kraftstoffen hatte bereits ein zunehmender Anteil der Unternehmen mit Schulungen ihres Fahrpersonals reagiert, um die Fahrer zu einer besonders ressourcenschonenden Fahrweise zu animieren. Der Umsetzung dieses Ziels dienen seit geraumer Zeit auch finanzielle Anreizsysteme, mit denen die besten Fahrer zugleich an das eigene Unternehmen gebunden werden sollen. Als positiver Aspekt in der Wirtschaftskrise zeigt sich, dass ein stark wachsender Anteil der Transportunternehmen die Auftragsflaute dazu nutzt, sein Fahrpersonal intensiv zu schulen.

Fahrpersonalschulungen als Dauermaßnahme

Deutliche Kostensteigerungen registrierten die Transportunternehmen im Jahr 2008 für die Instandhaltung ihres Fuhrparks. Sowohl die Preise für Ersatzteile, insbesondere für Reifen, als auch für Reparaturen sind im Vergleich zum Vorjahr stark gestiegen. Höhere Fahrzeugpreise und -beschaffungskosten, vor allem für Euro-5-Fahrzeuge, belasteten - trotz der Investitionsbeihilfen des Bundes - die Kostenseite mehr als noch vor Jahresfrist.

Steigerung der Instandhaltungs- und Beschaffungspreise für den Fuhrpark

Bei Marktgesprächen des Bundesamtes im 1. Quartal 2009 thematisierten die Transportunternehmen die am 1. Januar 2009 in Kraft getretene Mauterhöhung als Kostensteigerungsfaktor mit gravierenden Auswirkungen. Diese werden in den Abschnitten 3.2.1 und 3.3 umfassend dargestellt.

3.2.3 Ertragslage

Die beschriebenen Kostensteigerungen in den ersten drei Quartalen 2008 sowie der ab dem 4. Quartal 2008 einsetzende Rückgang der Beförderungsaufträge als Folge der Wirtschaftskrise nebst sinkenden Beförderungsentgelten haben die Ertragslage eines stark wachsenden Anteils der Transportunternehmen erheblich belastet. So konnten diese ihre gestiegenen Kosten häufig nicht in vollem Umfang, sondern nur annähernd bzw. mit zeitlichem Verzug an Auftraggeber weiterbelasten. Besonders betroffen waren Unternehmen, die in den Verhandlungen zum Jahreswechsel 2007/2008 noch keine Dieselpreisgleitklauseln durchsetzen konnten, so dass die im 1. Halbjahr 2008 nochmals dras-

Kostensteigerungen belasten die Ertragslage

tisch gestiegenen Kraftstoffkosten nicht mit abgedeckt waren. Im Ergebnis der geführten Marktgespräche des Bundesamtes verzeichnete der überwiegende Teil der deutschen Transportunternehmen so eine rapide Verschlechterung der Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr. Daran änderten allein die seit dem 3. Quartal 2008 wieder rückläufigen Kraftstoffpreise nichts, da sie bis in den November 2008 hinein noch deutlich über dem Vorjahresniveau blieben. Die Anfang des 4. Quartals 2008 den Güterverkehr erreichende Wirtschaftskrise führte zu stark rückläufigen Beförderungsaufträgen, die im 1. Quartal 2009 vielfach regelrecht einbrachen. Belastend hinzu kamen tendenziell sinkende Beförderungsentgelte sowie die - zumeist nicht in voller Höhe weiterbelastbare - Mauterhöhung, so dass im 1. Quartal 2009 der Anteil der Transportunternehmen, der eine verschlechterte Ertragslage gegenüber dem 1. Quartal 2008 verkraften musste, sprunghaft anstieg. Im Ergebnis sehen sich viele Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs mit drängenden Problemen konfrontiert, die nicht selten ihre Existenz bedrohen.

3.2.4 Investitionen

Die Investitionsfähigkeit der Unternehmen hat sich im Laufe des Jahres 2008 spürbar abgeschwächt. Der Anteil der Transportunternehmen, der in den Fuhrpark investierte, sackte im Verlauf des Jahres 2008 auf deutlich unter ein Drittel ab und brach im 1. Quartal 2009 regelrecht ein. Zugleich verstärkte sich kontinuierlich von Quartal zu Quartal der Trend zum Abbau von Fuhrparkkapazitäten. Aufgrund erheblich sinkender Auftragsvolumina verringerte im 1. Quartal 2009 jedes zweite Transportunternehmen, mit dem das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, seinen Fuhrpark. Zwar gaben die meisten dieser Unternehmen an, Teile ihres Fuhrparks nur abgemeldet bzw. vorübergehend stillgelegt zu haben. Dies geschah jedoch keineswegs wie sonst üblich überwiegend durch Regionalverkehrsunternehmen aus saisonalen Gründen. Vielmehr stellten diesmal Fernverkehrsunternehmen den höchsten Anteil. Bei den vorübergehend stillgelegten Lkw handelt es sich vorrangig um Euro-3-Fahrzeuge, deren wirtschaftlicher Einsatz im Fernverkehr durch die Mauterhöhung zu teuer ist und die andererseits derzeit am Markt nur mit hohem Verlust veräußerbar sind. Von den Unternehmen, die ihren Fuhrpark reduziert haben, hat sich wiederum jedes zweite endgültig von Kapazitäten getrennt und damit sein Unternehmen verkleinert.

Investitionen
in den Fuhrpark
eingebrochen

Bei Unternehmen, die noch Fuhrparkinvestitionen vornahmen, setzte sich der Trend zur Spezialisierung in Marktnischen ebenso fort wie die Bereitschaft, für gute Kunden in Spezialfahrzeuge zu investieren bzw. den Fuhrpark an deren Bedürfnisse anzupassen. Mit beeinflusst wurde die Entwicklung der Fuhrparkinvestitionen durch das Innovationsprogramm zum Kauf umweltfreundlicher Lkw, allerdings überwiegend im Sinne von vorgezogenen Ersatzinvestitionen. Im Rahmen von Marktgesprächen der jüngeren Zeit zeichnet sich ab, dass Banken das Risiko von Fuhrparkfinanzierungen eingehender prüfen. Nähere Einzelheiten hierzu siehe im Abschnitt 3.3.

Bei Ersatzbeschaffungen verstärkt sich der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks durch Erhöhung des Anteils von Mietfahrzeugen, um die man den Fuhrpark bei Bedarf schnell wieder reduzieren kann. In zunehmendem Maße binden die Transporteure ihr Fuhrparkmanagement stärker an die IT-Technik im Betrieb an. Sie nutzen diese nicht nur, um ihren Fuhrpark effizienter einzusetzen, sondern auch um der Kundschaft zusätzliche Services nebst lückenlosen Statusreports zu ihren Sendungen bieten zu können.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im Jahr 2008 stieg die Anzahl der Insolvenzen insgesamt um 0,4 % gegenüber dem Vorjahr auf 29.291 Verfahren. Der Anstieg der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) um 23,5 % auf 873 lag damit deutlich über der allgemeinen Steigerung der Insolvenzen. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark erhöhte sich die Anzahl der Insolvenzverfahren im Jahr 2008 dagegen nur um 2,8 % auf 436. Während im Durchschnitt aller Branchen die Insolvenzquote im Jahr 2008 nur leicht von 90 auf 96 je 10.000 aktive Unternehmen stieg, erhöhte sich die ohnehin schon sehr hohe Insolvenzquote im Bereich Verkehr und Logistik von 329 auf 379 Insolvenzen je 10.000 aktive Unternehmen.⁵

Deutliche Zunahme der Insolvenzverfahren im Jahresverlauf

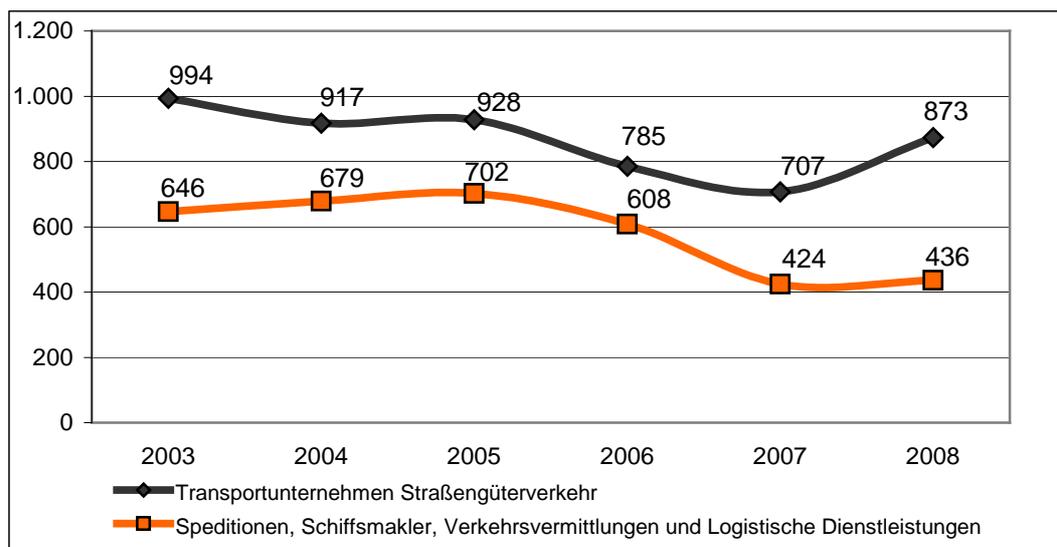
Insbesondere bei Transportunternehmen war im Jahresverlauf 2008 ein deutlicher Anstieg der Insolvenzen zu erkennen: Im 2. Halbjahr 2008 lag die Zahl der Insolvenzverfahren bereits um 37 % über dem Vorjahreshalbjahr. Im 2. Halbjahr 2008 gerieten vor allem Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten, die die hohen Dieselpreise im 1. Halbjahr 2008 nicht vollständig an ihre Kunden weitergeben konnten und eine zu geringe Eigenkapitalbasis hatten, um die ab Herbst mit der Wirtschaftskrise einsetzenden erheblich geringeren Erträge abfedern zu können.

Die Anzahl der von Insolvenzen betroffenen Beschäftigten bei Transportunternehmen und Speditionen lag im Jahr 2008 mit 8.602 Beschäftigten rund 80 % höher als im Vorjahr. Deutlichen Einfluss hierauf hatten zwei der größten Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im Jahr 2008.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Die Anzahl der Unternehmensneugründungen geht aufgrund der unattraktiven Rahmenbedingungen im Straßengüterverkehrsgewerbe bereits seit einigen Jahren zurück. Im Jahr 2008 setzte sich diese Tendenz weiter fort: Gegenüber dem Vorjahr sank die Anzahl der Unternehmensneugründungen im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ bei größeren Unternehmen um 3 % auf 2.428, bei Kleinunternehmen sogar um 6 % auf 9.026.

⁵ Insolvenzen, Neugründungen und Löschungen, Jahr 2008; *Verband der Vereine Creditreform e. V.*; Februar 2009.

Schaubild 9: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2003 bis 2008



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Die Zahl der Betriebsaufgaben war in den Jahren 2006 bzw. 2007 angesichts besserer Ertragsaussichten zurückgegangen. Im Jahr 2008 sind die Betriebsaufgaben erstmals wieder gestiegen: Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Anzahl der Betriebsaufgaben bei kleinen Unternehmen um 5 % auf 10.296 und bei größeren Unternehmen um 9 % auf 2.591. Eine deutliche Zunahme der Betriebsaufgaben war in den Frühjahrs- und Sommermonaten vor dem Hintergrund der hohen Dieselpreise und in den letzten Monaten des Jahres 2008 im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise festzustellen.

Anstieg der Betriebsaufgaben

Im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnene Erkenntnisse lassen ab März/April 2009 zunehmende Insolvenzen - insbesondere bei Kleinunternehmen - erwarten. Vor allem Transportunternehmen, deren Eigenkapitalbasis bereits in den Frühjahrs- und Sommermonaten 2008 durch die hohen Dieselpreise geschwächt wurde und die Anfang 2009 die gestiegenen Mautkosten nicht oder kaum an ihre Kunden weitergeben konnten, sind insolvenzgefährdet. Zusätzliche Risiken für Unternehmen ergeben sich durch zunehmende Insolvenzen bei großen Auftraggebern.

3.3 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Auf dem Güterkraftverkehrsmarkt ist die Situation seit Ende des vergangenen Jahres geprägt von einem deutlichen Rückgang der Auftrags- und Beschäftigungslage. Infolge dieser Entwicklung zeigt sich am Markt ein zunehmender Überhang an Laderaumkapazitäten. Der hierdurch zunehmende Wettbewerb führt erneut zu einem Druck auf die Beförderungsentgelte. Begleitet wird die Entwicklung von konträren Kostenverläufen: Den einerseits steigenden Kosten durch die Mauterhöhung stehen andererseits sinkende Kraftstoffkosten gegenüber.

Deutlicher Auftragsrückgang

Eine Vielzahl von Unternehmen reagiert hierauf mit der konsequenten Trennung von unrentablen Aufträgen und mit einem Abbau bzw. einer vorübergehenden Reduzierung der Fuhrparkkapazitäten. Daneben steigerten betroffene Unternehmen ihre Fahrzeugauslastung durch Bündelung von Transporten sowie engerer Verflechtung bestehender Kooperationen. Andere Unternehmen versuchen, die Krise zu überbrücken, indem sie Personal entlassen oder aber Kurzarbeit in Anspruch nehmen. Diese Möglichkeit, Personal zu halten, ohne Entlassungen auszusprechen, wird im Verkehrsgewerbe erstmals verstärkt in Betracht gezogen. Bei endgültigen Fuhrparkreduzierungen war jedoch die Entlassung des Fahrpersonals in entsprechendem Umfang vorherrschend.

Abbau der Fuhrparkkapazitäten

Daneben haben Speditionen mit nennenswertem eigenen Fuhrpark die Fremdvergabe von Beförderungsaufträgen zu Gunsten der eigenen Fahrzeuge zurück gefahren. Dabei verbleiben Aufträge, die eine geringe Rendite erbringen, meist bei den Subunternehmern. Durch eine gezielte Auslastung des eigenen Fuhrparks und den Einsatz von Subunternehmern versuchen die Speditionsunternehmen eine Verbesserung ihrer Ergebnisse zu erreichen. Dabei profitieren sie vom gegenwärtigen Laderaumüberhang am Markt. Während sich die wirtschaftliche Situation bei den Transportunternehmen verschlechtert, erreichen einige auf dem Verkehrsmarkt tätige „reine“ Speditionsunternehmen durchaus angemessene Erträge. Verschiedene Speditionsunternehmen nutzen die aktuelle Situation durch Preisabschläge und erzielen gute Vermittlungsgeschäfte. Auch die Industrie- und Handelsunternehmen nutzen die aktuelle Entwicklung, indem sie die offerierten Transportpreise erneut auf den Prüfstand stellen.

In den Marktgesprächen des Bundesamtes klagen kleine und mittlere Transportunternehmen über zunehmende Akquisitionsaktivitäten von meist großen Speditionsunternehmen bei ihren Auftraggebern. Durch niedrigere Preisangebote versuchen die großen Marktteilnehmer ihre Auftragsrückgänge auszugleichen, indem sie kleinere Wettbewerber aus dem Markt verdrängen und somit ihre Marktanteile vergrößern.

Zunehmende Konkurrenz großer Unternehmen

In diesem Umfeld befürchten viele Transportunternehmen die Verschärfung der wirtschaftlichen Situation aufgrund der Erhöhung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2009. In den Marktgesprächen kritisieren viele Gesprächspartner neben der deutlichen Mautspreizung vor allem den „konjunkturell ungünstigen Einführungszeitpunkt“ der Maßnahme und klagen infolge der Mauterhöhung über erhebliche zusätzliche Kostenbelastungen. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes kann die überwiegende Anzahl der Transportunternehmen die Mautmehrkosten für die Lastkilometer zum größten Teil an die Auftraggeber (Speditionen und verladende Wirtschaft) weiterbelasten. Allerdings sind viele Auftraggeber lediglich bereit, die Mautbelastung für Euro-5-Fahrzeuge zu tragen - unabhängig von der tatsächlichen Schadstoffklasse der eingesetzten Lkw. Daneben gehen die Mautkosten für die Leerkilometer in den meisten Fällen zu Lasten der Transportunternehmer.

Verärgerung über Mauterhöhung

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Maut an den Gesamtkosten der Transportunternehmen durchschnittlich unter 10 % liegt. Die mit Abstand größten Kostenanteile entfallen auf die Kraftstoffkosten (ca. 25 %) und die Fahrerlöhne (ca. 20 %). [Anmerkung: Quelle: Berechnungen des BGL e. V.]

Darüber hinaus klagen insbesondere kleine Unternehmen mit Euro-3-Lkw, die oftmals nicht über die erforderlichen Finanzmittel verfügen, um ihren Fahrzeugpark kurzfristig auf die umweltfreundlichste Fahrzeugtechnik umzustellen. Viele Euro-3-Lkw sind steuerlich noch nicht vollständig abgeschrieben und haben durch die stärkere Mautspreizung drastisch an Wiederverkaufswert verloren. Die Restwerte der Fahrzeuge haben sich nach Auskunft der Gesprächspartner seit etwa Anfang Herbst 2008 nahezu halbiert. Vielen Unternehmen wurde aufgrund der hohen Verluste die Basis entzogen, in schadstoffärmere Fahrzeuge der Euro-5-Norm zu investieren. Mithin wären Euro-3-Lkw derzeit nur mit hohen Verlusten veräußerbar und werden zuerst stillgelegt, sofern sie nicht mautbelastungsfrei im Nahverkehr eingesetzt werden können.

Preisverfall bei Euro-3-Fahrzeugen

Nachdem das Innovationsprogramm zum Kauf umweltfreundlicher Lkw sowie die Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Lkw und Anhänger seitens des Güterkraftverkehrsgewerbes allgemein positiv aufgenommen worden war, werden von Seiten der Unternehmen auch die neuen Beihilferegulungen begrüßt.

Zustimmung für Beihilferegulung

Seit Februar 2009 fördert die Bundesregierung betriebliche Ausbildungsverhältnisse zum Berufskraftfahrer / zur Berufskraftfahrerin und Weiterbildungsmaßnahmen (Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, der Qualifizierung und Beschäftigung), den Erwerb von Ausrüstungsgegenständen, Einrichtungen und sonstige Maßnahmen im Bereich Umwelt und Sicherheit sowie Beratungen zu umwelt- und sicherheitsbezogenen Fragen der Unternehmensführung (Programm zur Förderung der Sicherheit und Umwelt, sog. De-Minimis-Programm). Unternehmen, die Güterkraftverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen durchführen, werden durch die nunmehr vier sog. Maut-Harmonisierungsmaßnahmen jährlich um durchschnittlich 600 Mio. Euro entlastet.

Eine weitere Herausforderung für das deutsche Verkehrsgewerbe stellt die Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus sieben jungen EU-Mitgliedstaaten dar. Am 30. April 2009 endete für Transportunternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Tschechien und Ungarn die seit dem EU-Beitritt geltende Übergangsfrist für die Freigabe der Kabotage. Ab dem 1. Mai dürfen Transportunternehmen aus diesen sieben Staaten Kabotage in Deutschland durchführen. Eingeschränkt wird die Kabotagefreiheit für alle Kabotageberechtigten durch die Regelung, dass zwischen Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr höchstens drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen erfolgen dürfen. Marktteilnehmer befürchten, dass die neuen

Freigabe der Kabotage

Kaboteure auf einzelnen Teilmärkten nennenswerte Marktanteile gewinnen oder durch ihre Preisangebote zu einem verstärkten Preisdruck beitragen könnten.⁶

Die aus der skizzierten Entwicklung resultierende Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage auf dem Verkehrsmarkt kommt auch in der geringen Eigenkapitalausstattung der Unternehmen und der damit häufig verschlechterten Kreditwürdigkeit zum Ausdruck. Dies führt immer wieder zu gefährlichen Liquiditätsengpässen. Um diesen Engpässen vorzubeugen, sind die von den Speditionsunternehmen eingesetzten Subunternehmen gegenwärtig stark darauf bedacht, ihre Transportleistungen sehr kurzfristig bezahlt zu bekommen. Aufgrund fehlender Liquidität haben Tankkartengesellschaften darüber hinaus Inhabern von Transportunternehmen vermehrt ihre Karten entzogen. Unternehmen, die ihre Mautgebühren bis dato mittels Tankkartenverfahren bezahlt haben und weiterhin am automatischen Mauterhebungssystem teilnehmen wollen, können in diesen Fällen gezwungen sein, ein Guthabenkonto einzurichten, wodurch ihnen eine erhöhte Liquidität abverlangt wird. Darüber hinaus klagen viele Transportunternehmen über die von der Industrie und dem Handel sowie von den Speditionen geforderte Ausdehnung von Zahlungszielen, die ebenfalls die ohnehin schwache Liquidität der Unternehmen weiter belastet.

Geringe Eigenkapitalausstattung

Angesichts der verschlechterten Geschäftslage schwächen sich die Bonitäten vieler Unternehmen ab. Die Kreditinstitute reagieren auf das gestiegene Bonitätsrisiko bereits seit geraumer Zeit mit einer Verschärfung der Kreditbedingungen in Form höherer Risikoaufschläge sowie gestiegenen Anforderungen an Sicherheiten und Dokumentationspflichten. Die Verschärfung der Kreditbedingungen der Banken bekommen vor allem eigenkapital-schwache Unternehmen, denen insbesondere die Vielzahl Klein- und Kleinstunternehmen zugeordnet werden können, zu spüren. Unternehmen mit guter Bonität haben nach Kenntnis des Bundesamtes weiterhin kaum Schwierigkeiten, von ihren Kreditinstituten zu akzeptablen Bedingungen neue Kredite zu erhalten bzw. bestehende Kreditlinien zu verlängern.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Das Wachstum des Schienengüterverkehrs in Deutschland hat sich im vergangenen Jahr spürbar abgeschwächt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Jahr 2008 insgesamt rund 371,3 Mio. t Güter. Dies waren rund 10,2 Mio. t bzw. 2,8 % mehr als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung stieg im selben Zeitraum um 0,9 % auf rund 115,7 Mrd. tkm. Mit 311,5 Ki-

Mengen- und Leistungswachstum

⁶ Siehe Bundesamt für Güterverkehr: EU-Osterweiterung - Beendigung des Kabotageverbots für die neuen Mitgliedstaaten, Köln 2009

311,5 Kilometern lag die durchschnittliche Transportweite im Jahr 2008 unter dem Wert des Jahres 2007 (317,4 Kilometer). Nachdem der Schienengüterverkehr insbesondere zu Beginn des Jahres noch durch ein höheres Wachstum gekennzeichnet war, schwächte sich die Mengen- und Leistungsentwicklung zum Ende des Betrachtungszeitraums angesichts der konjunkturellen Abkühlung deutlich ab. Wachstumsimpulse für den Schienengüterverkehr gingen erneut vom kombinierten Verkehr aus sowie vom Mineralölsektor und dem Montanbereich. Allerdings wurde die Montanindustrie im letzten Quartal 2008 bereits stark durch die konjunkturelle Entwicklung belastet. Entsprechendes gilt für das Containeraufkommen im Seehafen-Hinterlandverkehr. Nach Angaben der DB AG konnten die im Schienengüterverkehr in Deutschland tätigen Gesellschaften des DB Konzerns ihr Vorjahresniveau bezogen auf die Verkehrsleistung im Jahr 2008 nicht behaupten, während die aktiven, nicht-bundeseigenen Eisenbahnen ihre Verkehrsleistung insgesamt weiter steigern konnten. Letztere konnten damit ihre Marktanteile erneut ausbauen und erreichten nach knapp 20 % im Jahr 2007 im vergangenen Jahr einen Anteil am deutschen Schienengüterverkehr von etwa 22 %.⁷

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 7: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ¹	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ¹
	2007	2008		2007	2008	
Binnenverkehr	226,3	239,3	+ 5,7	53,8	55,9	+ 4,0
Versand in das Ausland	56,4	54,3	- 3,7	25,0	24,3	- 2,7
Empfang aus dem Ausland	59,1	57,6	- 2,6	22,9	22,6	- 1,6
Durchgangsverkehr	19,3	20,1	+ 4,5	12,9	12,8	- 0,6
Insgesamt	361,1	371,3	+ 2,8	114,6	115,7	+ 0,9

¹ Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 Eisenbahnverkehr.

Das Wachstum im Schienengüterverkehr wurde im vergangenen Jahr vor allem vom Binnenverkehr getragen. Auf ihn entfällt der mit Abstand bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Eisenbahnen. Insgesamt wurden im Jahr 2008 rund 239,3 Mio. t Güter zwischen deutschen Be- und Entladeorten befördert. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung um 5,7 %. Aufkommenssteigerungen zeigten sich dabei insbesondere bei Beförderungen von Eisenerzen, Roheisen und -stahl, Mineralöl-erzeugnissen sowie Containern. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Jahr 2008 im Vergleich zum Jahr 2007 um 4,0 % auf rund 55,9 Mrd. tkm.

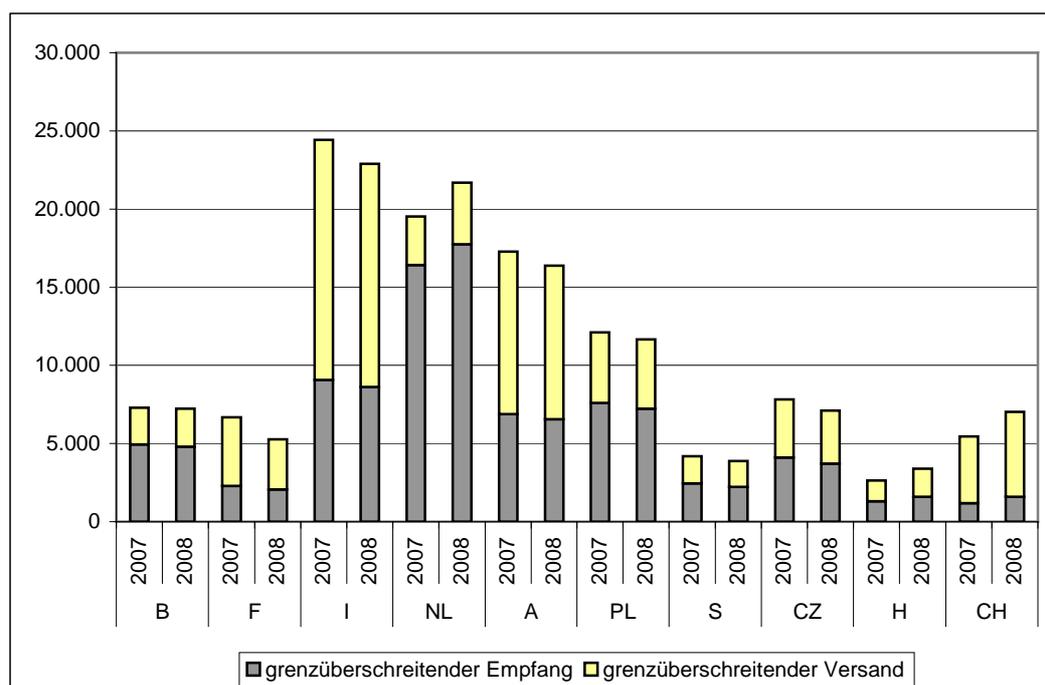
Binnenverkehr

⁷ Siehe Deutsche Bahn AG: Geschäftsbericht 2008, S. 54 f, Berlin 2009.

Die positive Aufkommens- und Leistungsentwicklung bei den grenzüberschreitenden Beförderungen setzte sich im Jahr 2008 zunächst nicht weiter fort. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 54,3 Mio. t wurden 3,7 % weniger Güter ins Ausland transportiert als im Jahr 2007. Zurückzuführen ist dies u. a. auf Aufkommensrückgänge bei verschiedenen Stahlerzeugnissen sowie Fahrzeugen. Diese konnten durch Beförderungszuwächse in anderen Gütergruppen etwa bei Mineralölerzeugnissen und Containern nicht ausgeglichen werden. Bei der Transportleistung verzeichnete der grenzüberschreitende Versand im Vergleichszeitraum einen Rückgang von 2,7 % auf rund 24,3 Mrd. tkm. Etwas geringere Aufkommens- und Leistungsrückgänge waren beim grenzüberschreitenden Empfang feststellbar. Nach 59,1 Mio. t im Jahr 2007 verringerte sich hier die beförderte Tonnage im Jahr 2008 um 2,6 % auf rund 57,6 Mio. t. Ursächlich hierfür waren u. a. rückläufige Aufkommensmengen an Koks, chemischen Grundstoffen sowie Fahrzeugen. Die Verkehrsleistung blieb im Jahr 2008 mit 22,6 Mrd. tkm um 1,6 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

Grenzüberschreitender Verkehr

Schaubild 10: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in den Jahren 2007 und 2008 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.

Bei einer differenzierten Betrachtung der einzelnen grenzüberschreitenden Relationen zeigt sich für das Jahr 2008 ein uneinheitliches Bild. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden sowie der Schweiz und Ungarn waren im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr zum Teil deutliche Aufkommenszuwächse zu beobachten (siehe Schaubild 10). Dabei sind die Zuwächse im deutsch-niederländischen Schienengüterverkehr u. a. auf ein höheres Beförderungsaufkommen an Mineralölerzeugnissen und Containern zurückzuführen, die über die niederländischen Seehäfen

Wechselverkehre

nach Deutschland eingeführt wurden. Die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Italien sowie Deutschland und Österreich waren im Berichtszeitraum hingegen ebenso rückläufig wie die Verkehre zwischen Deutschland und Polen sowie Deutschland und Tschechien. Auf den Relationen zwischen Deutschland und Frankreich setzten sich die Aufkommensrückgänge, die bereits im vergangenen Jahr zu beobachten waren, im Verlauf des Jahres 2008 fort.

Aufgrund seiner zentralen geographischen Lage in der Europäischen Union verzeichnete Deutschland vor dem Hintergrund des zunehmenden internationalen Warenaustauschs in den vergangenen Jahren ein wachsendes Transitaufkommen im Schienengüterverkehr. Während sich das Wachstum der Beförderungsmenge im Jahr 2008 in abgeschwächter Form fortsetzte, ging die Verkehrsleistung im Durchgangsverkehr erstmals seit Jahren wieder zurück. Insgesamt erhöhte sich die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2007 um 4,5 % auf 20,1 Mio. t. Aufkommenszuwächse zeigten sich insbesondere bei Eisen- und Stahlerzeugnissen sowie Containern. Die Verkehrsleistung im Durchgangsverkehr blieb mit rund 12,9 Mrd. tkm im Jahr 2008 um 0,6 % unter dem Ergebnis des Vorjahres. Ein wesentlicher Grund für den Rückgang der Verkehrsleistung war die geringere Nachfrage nach Beförderungsleistungen für landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Durchgangs-
verkehre

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Angesichts des Nachfrageanstiegs nach Schienengüterverkehrsleistungen berichteten die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen bis zum Herbst des vergangenen Jahres von einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage und einer entsprechenden Auslastung ihrer Beförderungskapazitäten. Infolge der konjunkturellen Entwicklung verschlechterte sich die Auftragslage in den letzten Monaten des Jahres 2008 dann jedoch zusehends. Signifikante Nachfragerückgänge waren zum Jahresende insbesondere im kombinierten Verkehr sowie aus dem Automobil- und Stahlsektor zu verzeichnen. Moderat fielen im Jahr 2008 die Preissteigerungen im Schienengüterverkehr aus.⁸ Zwar stieg der vom Statistischen Bundesamt entwickelte Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr insgesamt von 103,6 % im Jahr 2007 auf 106,7 % im Jahr 2008 (2006=100). Allerdings verlief die Preisentwicklung in den verschiedenen Marktsegmenten uneinheitlich. Während die Entgelte im Bereich der Hauptfrachtführerschaft bei Einzelwagen- und Ganzzugverkehren im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sind, gingen sie im wettbewerbsintensiven Bereich Traktionsleistungen/kombinierter Verkehr leicht zurück. Nach 101,6 % im Jahr 2007 wies der Erzeugerpreisindex hier für das Jahr 2008 lediglich einen Wert von 101,3 % aus.

Auftrags- und Be-
schäftigungslage,
Preisentwicklung

⁸ Siehe hierzu auch Statistisches Bundesamt: Preise und Preisindizes für Verkehr, Fachserie 17, Reihe 9.2, Wiesbaden 2009.

Der moderaten und in Teilbereichen sogar rückläufigen Preisentwicklung standen im vergangenen Jahr spürbare Kostensteigerungen auf Seiten der Unternehmen gegenüber. Diese resultierten vor allem aus Preissteigerungen im Energiebereich. Nachdem die Kraftstoffpreise bis zum Sommer 2008 deutlich angezogen hatten, gingen sie zwar im weiteren Jahresverlauf wieder zurück. Dennoch lag das durchschnittliche Preisniveau im Jahr 2008 über dem des Vorjahres. Besonders hiervon betroffen waren Unternehmen, die überwiegend Diesellokomotiven einsetzen. Bedingt durch die hohen Tarifabschlüsse im vergangenen Jahr stiegen zudem die Personalaufwendungen. Da die Kostensteigerungen in vielen Fällen nicht umfänglich über die Entgelte an die Auftraggeber weitergegeben werden konnten, hat sich die Ertragslage nach Kenntnis des Bundesamtes bei vielen Eisenbahnen im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. Belastend auf die Ertragslage wirkte sich zum Jahresende zudem die auftragsbedingte geringere Kapazitätsauslastung aus.

Kosten und Ertragslage

Infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise und des hieraus resultierenden Nachfragerückgangs nach Beförderungsleistungen hat sich die intra- und intermodale Wettbewerbsintensität auf dem Güterverkehrsmarkt spürbar verschärft. Aufgrund der hohen Fixkostenintensität des Güterbahngeschäfts sehen sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen nun noch stärker unter Druck gesetzt, ihre Kapazitäten auszulasten. Folge dessen ist ein harter Preiswettbewerb unter den Anbietern von Schienengüterverkehrsleistungen. So versucht auch der Branchenführer mittels einer offensiveren Preisgestaltung verlorenes Terrain zurückzugewinnen. Druck auf die Preise erfolgt zudem von Auftraggeberseite, die angesichts der aktuellen Konjunkturlage ebenfalls um Kostensenkungen bemüht ist. Aufgrund des zunehmenden Kapazitätsüberhangs im Straßengüterverkehr hat sich der Wettbewerb zwischen dem Straßen- und dem Schienengüterverkehr ebenfalls deutlich verschärft. Um neue Aufträge zu akquirieren, unterbieten Straßengüterverkehrsunternehmen nicht selten die Angebotspreise der Eisenbahnen. Dies bekommt nicht zuletzt der Einzelwagenverkehr zu spüren.

Intra- und intermodale Wettbewerbsintensität steigt

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben auf die geänderte Nachfragesituation reagiert. Bestanden im 1. Halbjahr 2008 in Teilbereichen noch Engpässe beim verfügbaren rollenden Material, so haben verschiedene Güterbahnen aufgrund der schlechten Auftragslage mittlerweile Teile ihrer Waggonflotte vorübergehend stillgelegt. Zahlreiche Unternehmen, die über eigene Abstellgleise verfügen, haben diese entweder mit eigenem Equipment belegt oder an andere Güterbahnen vermietet. Bestimmte Relationen werden seltener bedient, um die Auslastung der Züge weiterhin hochzuhalten. Um Kosten zu senken, haben einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen zudem Kurzarbeit für Teile ihrer Belegschaft eingeführt bzw. prüfen gegenwärtig derartige Maßnahmen. Des Weiteren ist stellenweise zu beobachten, dass Arbeitskräfte, die von Personaldienstleistern gemietet wurden, nicht weiter beschäftigt und befristete Arbeitsverträge von Mitarbeitern nicht verlängert werden.

Kapazitätsabbau

Angesichts der gegenwärtigen Marktlage und der Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung hat sich die Investitionsneigung der Eisenbahnverkehrsunternehmen spürbar abgeschwächt. Viele Unternehmen berichteten, dass geplante Investitionsvorhaben vorerst zurückgestellt worden seien. Besonders in den Fuhrpark wird im Moment kaum investiert. So bekommt auch die deutsche Bahnindustrie nach einem sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 2008 mittlerweile den Abschwung der Weltwirtschaft zu spüren. Zwar seien die Auftragsbücher in der Bahnindustrie grundsätzlich noch gut gefüllt, dennoch verzeichneten die Hersteller nach Verbandsangaben derzeit Verschiebungen von Aufträgen.⁹ Die rückläufige Nachfrage spiegelt sich nicht zuletzt in den Anschaffungskosten für Lokomotiven und Waggons wider, die nach Angaben von Unternehmen gefallen sind.

Investitionsneigung sinkt

Nachdem die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen bereits Ende des vergangenen Jahres rückläufig war, haben sich die Mengen- und Leistungsrückgänge zu Beginn des laufenden Jahres verstärkt fortgesetzt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes betragen diese im Januar und Februar 2009 etwa 25 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum.¹⁰ Aufgrund der sich gegenwärtig abzeichnenden Marktentwicklung sind deutlich negative Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht auszuschließen. Hierbei ist generell zu berücksichtigen, dass viele nicht-bundeseigene Eisenbahnen eine hohe Abhängigkeit von einzelnen Auftraggebern aufweisen. Häufig erzielen sie den Großteil ihres Umsatzes mit einigen wenigen Großkunden. Damit sind sie in besonderer Weise abhängig von konjunkturellen und strukturellen Nachfrageentwicklungen in den für sie relevanten Branchen.

Ausblick 2009

Im Jahr 2008 wurden erneut verschiedene Güterbahnen von Wettbewerbern übernommen. Weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden nach Kenntnis des Bundesamtes darüber hinaus von Wettbewerbern Übernahmeangebote unterbreitet. Bereits im vergangenen Jahr hatte die schweizerische SBB Cargo, die nebenbei auch zu den bedeutenden Wettbewerbern auf dem deutschen Schienennetz zählt, einen Konzeptwettbewerb ausgeschrieben, im Rahmen dessen Interessenten für eine strategische Partnerschaft gesucht wurden. Nach Evaluierung der eingegangenen Vorschläge verhandelt die SBB Cargo gegenwärtig mit sieben Unternehmen über mögliche Partnerschaften, wobei offensichtlich eine Minderheitsbeteiligung von 49 % entweder seitens der deutschen DB AG oder der französischen SNCF von der SBB Cargo präferiert wird.¹¹ Vor dem Hintergrund der schwierigen Marktlage, die durch Laderaumüberhänge und eine hieraus resultierende Zunahme der Wettbewerbsintensität gekennzeichnet ist, gibt es somit Anzei-

Marktkonsolidierung

⁹ Siehe Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VBD) e. V.: Bahnindustrie rechnet nach Rekordjahr mit Eintrübung, Pressemitteilung Nr. 04/2009 vom 31.03.2009, Berlin 2009.

¹⁰ Siehe Statistisches Bundesamt: Schnellinformationen zur Verkehrsstatistik, Eisenbahnverkehr - Güterverkehr Februar 2009, Wiesbaden 2009

¹¹ Siehe SBB Cargo AG: Strategische Partnerschaften für SBB Cargo: Weiteres Vorgehen festgelegt, Medienmitteilung vom 02.04.2009, Basel 2009.

chen, wonach sich die Konsolidierung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt beschleunigt fortsetzen könnte.

4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden im Jahr 2008 insgesamt 6,06 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) befördert, 8 % mehr als im Vorjahr. Seit den letzten Monaten des Jahres 2008 ist ein deutlicher Aufkommenseinbruch festzustellen. Kombigesellschaften reagierten hierauf mit einer Flexibilisierung der Züge, je nach Relation und Aufkommen. Von den insgesamt beförderten Einheiten wurden 46 % im nationalen unbegleiteten Verkehr, 41 % im grenzüberschreitenden Verkehr und 13 % im Transitverkehr durch Deutschland befördert.

Aufkommenssteigerung
im KV

Der innerdeutsche unbegleitete kombinierte Verkehr ist im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr um 9 % auf rund 2.816.000 TEU gestiegen. Dabei war bis Oktober 2008 eine deutlich positive Entwicklung des Sendungsaufkommens zu verzeichnen: Die Anzahl der beförderten Einheiten lag in den Monaten Januar bis Oktober durchschnittlich 11 % über den entsprechenden Vorjahresmonaten. Der kombinierte Verkehr konnte in diesem Zeitraum von den hohen Dieselpreisen in den Frühjahrs- und Sommermonaten 2008 profitieren. Im November ging die Zahl der beförderten TEU infolge der Wirtschaftskrise zurück. Im Dezember sank das beförderte Aufkommen dann um rund 20 % gegenüber dem durchschnittlichen Beförderungsaufkommen in den Monaten Januar bis Oktober 2008, da viele Unternehmen für einen längeren Zeitraum die Produktion eingestellt hatten. Der Rückgang des Beförderungsaufkommens war dabei im Seehafen-Hinterlandverkehr deutlich stärker ausgeprägt als im kontinentalen Verkehr. Die meiste Zeit des Jahres 2008 bestanden Engpässe bei den Trassenkapazitäten zwischen den Hauptterminals. Ein Mangel an Loks und Waggonen existierte seit Beginn der Wirtschaftskrise nicht mehr, jedoch war teilweise ein Mangel an Lokführern festzustellen. Die Pünktlichkeitsquote wird von Marktteilnehmern weiterhin als verbesserungswürdig erachtet.

Nationaler Verkehr

Im grenzüberschreitenden unbegleiteten kombinierten Verkehr stieg das Aufkommen im Jahr 2008 um 8 % gegenüber dem Jahr 2007 auf rund 2.485.200 TEU. Der Aufkommenszuwachs war sowohl auf den grenzüberschreitenden kontinentalen Verkehr als auch - deutlich weniger ausgeprägt - auf den grenzüberschreitenden Seehafen-Hinterlandverkehr zurückzuführen. Auch im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr war ab November 2008 ein ausgeprägter Aufkommenseinbruch festzustellen.

Grenzüberschrei-
tender KV

Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Beim Italienverkehr durch die Schweiz kam es

aufgrund mangelhafter Pünktlichkeit und rückläufiger Beförderungen von chemischen Erzeugnissen zu einem Aufkommensrückgang. Der Italienverkehr durch Österreich mit einem höheren Anteil von Beförderungen von Konsumgütern erhöhte sich dagegen deutlich. Die Verkehre zwischen Deutschland und Spanien gingen gegenüber dem Jahr 2007 - vor allem in Zusammenhang mit der bereits Anfang 2008 in Spanien einsetzenden schlechteren wirtschaftlichen Gesamtsituation - zurück. Der unbegleitete kombinierte Verkehr zwischen Terminals in Tschechien und deutschen Binnenterminals stieg im Jahr 2008 von niedrigem Niveau aus weiter an. Die Verkehre von und nach Polen wurden bis zur Eröffnung der neuen Oderbrücke im Dezember 2008 durch die eingeschränkte Nutzbarkeit der Oderbrücke in Frankfurt/Oder negativ beeinflusst.

Der Transitverkehr durch Deutschland im unbegleiteten kombinierten Verkehr in einem Umfang von rund 759.800 TEU lag im Jahr 2008 um 7 % über dem Vorjahr, wobei der Transitverkehr in den Monaten vor der Wirtschaftskrise - insbesondere auf den Relationen von/nach den ARA-Häfen - erheblich anstieg.

Transitverkehr

Bei einer separaten Betrachtung des Seehafen-Hinterlandverkehrs zeigte sich im Jahr 2008 die nachfolgend beschriebene Entwicklung. Im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr erhöhte sich im Jahr 2008 die Nachfrage. 2.330.900 beförderte 20-Fuß-Einheiten (TEU) bedeuteten im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von 7 %.¹² Der Rückgang des Sendungsaufkommens seit Oktober 2008 war im Bereich des Seehafen-Hinterlandverkehrs deutlich stärker ausgeprägt als im kontinentalen Verkehr, da dieser unmittelbarer von der weltweiten Wirtschaftskrise betroffen war. Im Seehafen-Hinterlandverkehr bestanden die meiste Zeit des Jahres 2008 - zusätzlich zu den o. g. Problemen wie Kapazitätsengpässen und Unpünktlichkeit - Probleme durch eine erhebliche Überlastung der Infrastruktur im Hamburger Hafen und im Raum Bremen. Kombiope- rateure kritisierten zudem gestiegene Hafenzugangs- und Umschlagspauschalen im Hamburger Hafen.

Seehafen-
Hinterland-
verkehr

Der Seehafen-Hinterlandverkehr zwischen den großen deutschen Containerseehäfen und Terminals in den deutschen Nachbarstaaten lag mit einem Aufkommensanstieg um 4 % auf jetzt 1,027 Mio. TEU ebenfalls über dem entsprechenden Ergebnis des Vorjahres. Bei den mengenmäßig bedeutenden Containerbeförderungen zwischen den großen deutschen Seehäfen und Tschechien war ein überproportionaler Anstieg um 9 % auf 402.000 TEU festzustellen. Auch das Containeraufkommen zwischen den deutschen Seehäfen und polnischen Terminals erhöhte sich im Jahr 2008 um 11 % auf nunmehr 125.000 TEU. Die Verkehre zwischen deutschen Containerseehäfen und Österreich verzeichneten dagegen durch einen deutlichen Aufkommensrückgang seit den Sommermonaten ein Minus von 6 % im Gesamtjahr 2008 auf 219.000 TEU.

Aufkommensan-
stieg nach/von
CZ und PL

¹² Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2. Betrachtet werden ausschließlich Verkehre zu / von den größten deutschen Containerseehäfen an Nord- und Ostsee. Beförderungen mit den Städten selbst als Ziel- oder Startpunkt der Beförderung sind in den Daten enthalten.

Der Seehafen-Hinterlandverkehr zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen war mit rund 294.000 TEU im Jahr 2008 im Vergleich zu den Verkehren von/zu den deutschen Seehäfen zwar weiterhin von relativ geringer Bedeutung, da hier nach wie vor der Kostenvorteil der Binnenschiffsbeförderungen auf dem Rhein zum Tragen kommt. Durch den Start neuer Zugverbindungen und eine verbesserte Pünktlichkeit erhöhte sich das Aufkommen jedoch um 68 % gegenüber dem Vorjahr.

ARA-Häfen

In den ersten Monaten des Jahres 2009 lag das Sendungsaufkommen im unbegleiteten kombinierten Verkehr sowohl bei den kontinentalen Verkehren als auch bei den Seehafen-Hinterlandverkehren ungefähr auf dem Niveau vom Dezember 2008. Seit Beginn der Wirtschaftskrise hat sich der Wettbewerb zwischen den Kombigesellschaften um das verbliebene Aufkommen deutlich verschärft. Bei einem längerfristig niedrigen Sendungsaufkommen könnten nach Aussagen von Kombioperatoren zahlreiche Anbieter von Leistungen des kombinierten Verkehrs - insbesondere kleinere Unternehmen - in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten. Auch Umschlagterminals mit einem relativ niedrigem Umschlagsvolumen könnten hiervon betroffen sein.

4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)

Auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden im Jahr 2008 rund 122.600 Lkw transportiert, 7 % mehr als im Jahr 2007. Die aufkommensmäßig bedeutendste Rollende Landstraße Freiburg - Novara (I) der Ralpin AG beförderte mit rund 85.100 Lkw 6 % mehr als im Vorjahr durch die Schweiz. Die Kombigesellschaft Hupac Intermodal SA verzeichnete auf ihren Rollenden Landstraßen von Deutschland durch die Schweiz nach Italien mit ca. 16.500 beförderten Sendungen einen Rückgang um 20 % gegenüber dem Vorjahr. Seit Oktober 2008 können durch die nunmehr erfolgte Zulassung der Niederflurwagen in Italien auf der Rollenden Landstraße der Hupac Intermodal SA zwischen Singen und Lentante sul Seveso auch Trailer mit einer Eckhöhe von 4 Metern befördert werden.

Aufkommens-
zuwachs auf
der ROLA

Die Rollende Landstraße Regensburg - Graz (A) der Ökombi GmbH wurde im November 2008 aufgrund der zu geringen Nachfrage eingestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden im Jahr 2008 rund 1.800 Lkw befördert, 65 % weniger als im Jahr 2007. Die seit Mai 2007 bestehende Verbindung zwischen Regensburg und Trento (I) entwickelte sich dagegen positiv. Im Jahr 2008 wurden auf dieser Verbindung rund 19.200 Einheiten befördert. Im Juni 2008 wurde ein drittes tägliches Zugpaar und im Februar 2009 ein viertes tägliches Zugpaar eingeführt. Die Verbindung profitiert von dem im Mai 2008 gestarteten und zum Jahresanfang 2009 um mehrere Gütergruppen erweiterten sektoralen Fahrverbot auf der A12 Inntalautobahn.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2008 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 245,7 Mio. t Güter befördert. Dies waren zwar rund 3,3 Mio. t oder 1,3 % weniger als im Jahr 2007, dennoch erreichte die Binnenschifffahrt im Jahr 2008 ihr zweithöchstes Aufkommensergebnis seit der deutschen Wiedervereinigung. Die Verkehrsleistung blieb im Jahr 2008 mit rund 64,1 Mrd. tkm um 1,0 % unter dem Wert des Vorjahres. Nachdem die Binnenschifffahrt getragen durch die positive Wirtschaftsentwicklung zu Beginn des vergangenen Jahres zunächst noch ein deutliches Wachstum im Vergleich zum Vorjahr erzielen konnte, fielen die Mengen- und Leistungswerte im weiteren Verlauf des Jahres hinter die Ergebnisse des Jahres 2007 zurück. Da sich die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung erneut schwächer entwickelten als im Straßen- und Schienengüterverkehr, fiel der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split im Betrachtungszeitraum unter die 10 %-Marke.

Mengen-
und Leistungs-
rückgang

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe transportierten im Jahr 2008 mit rund 82,0 Mio. t rund 2,1 Mio. t bzw. 2,6 % weniger Güter als im Jahr 2007. Der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erreichte im Jahr 2008 damit rund 33,4 %. Im Vergleich zum Vorjahr ging ihr Marktanteil damit um 0,4 Prozentpunkte zurück. Bezogen auf die Verkehrsleistung konnten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr hingegen leicht zulegen. Nach rund 32,7 % im Jahr 2007 erreichten sie bei einer Beförderungsleistung von knapp 21,1 Mrd. tkm im Jahr 2008 einen Anteil von rund 32,9 %.

Marktanteil
deutscher Flagge

Bei differenzierter Betrachtung der einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigte sich im Jahr 2008 eine uneinheitliche Mengen- und Leistungsentwicklung der Binnenschifffahrt im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum:

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 8: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen - Veränderungen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2007	2008		2007	2008	
Binnenverkehr	59,2	57,6	- 2,7	11,8	11,6	- 1,5
Versand in das Ausland	59,5	57,8	- 2,8	15,3	14,7	- 3,8
Empfang aus dem Ausland	107,4	107,5	+ 0,1	23,2	23,6	+ 1,7
Durchgangsverkehr	22,9	22,7	- 0,7	14,5	14,2	- 2,0
Insgesamt	249,0	245,7	- 1,3	64,7	64,1	- 1,0

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

Der Binnenschiffsverkehr verzeichnete im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr Mengen- und Leistungsrückgänge. Mit rund 57,6 Mio. t wurden 2,7 % weniger Güter zwischen deutschen Häfen transportiert als im Jahr 2007, wobei hier insbesondere Beförderungen von Kohle und Mineralölerzeugnissen rückläufig waren. Die Verkehrsleistung reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 % auf rund 11,6 Mrd. tkm.

Binnenverkehr

Von allen Hauptverkehrsverbindungen verzeichnete der grenzüberschreitende Versand im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr die höchsten prozentualen und absoluten Mengen- und Leistungsrückgänge. Nach 59,5 Mio. t im Vorjahr wurden im Jahr 2008 lediglich noch rund 57,8 Mio. t Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert. Aufkommensrückgänge bei Eisen, Stahl und NE-Metallen, chemischen Erzeugnissen, Halb- und Fertigwaren sowie bei landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen konnten auch durch Beförderungszuwächse bei Steinen und Erden nicht kompensiert werden. Mit 14,7 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung im Jahr 2008 um 3,8 % unter dem Wert des Vorjahres.

Grenzüberschreitender Versand

Mit rund 107,5 Mio. t entfiel im Jahr 2008 weiterhin der größte Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Gütereingang aus dem Ausland. Im Vergleich zum Vorjahr blieb das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen jedoch nahezu unverändert. Die gestiegenen Einfuhrmengen an Mineralölerzeugnissen aus den ARA-Häfen konnten dabei mehr oder weniger deutliche Aufkommensrückgänge in den meisten anderen Güterabteilungen praktisch ausgleichen. Die Verkehrsleistung erreichte einen Wert von 23,6 Mrd. tkm und lag damit 1,7 % über dem Wert des Jahres 2007. Der grenzüberschreitende Empfang verzeichnete damit als einzige Hauptverkehrsverbindung im Vergleich zum Jahr 2007 Mengen- und Leistungszuwächse und konnte sich damit von der negativen Gesamtentwicklung abkoppeln.

Grenzüberschreitender Empfang

Eine rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung war im Berichtszeitraum bei den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen zu beobachten. Die bereits für das Gesamtjahr 2007 zu beobachtende Entwicklung setzte sich damit im vergangenen Jahr fort. Die im Durchgangsverkehr beförderte Gütermenge nahm im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 0,2 Mio. t bzw. 0,7 % auf rund 22,7 Mio. t ab, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 0,3 Mrd. tkm bzw. 2,0 % auf rund 14,2 Mrd. tkm. Zurückzuführen ist diese Entwicklung vor allem auf geringere Beförderungsmengen an landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren im Vergleich zum Jahr 2007.

Durchgangsverkehr

Die rückläufige Aufkommensentwicklung in der Binnenschifffahrt spiegelte sich im Jahr 2008 auch im Umschlagsergebnis der deutschen Binnenhäfen wider. Mit Ausnahme des Mittellandkanalgebiets, des Donaugebiets sowie des Gebiets Berlin verzeichneten die übrigen Wasserstraßengebiete insgesamt Rückgänge beim Güterumschlag im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt schlugen die deutschen Binnenhäfen im Jahr 2008 rund

Umschlagrückgang in deutschen Binnenhäfen

281,3 Mio. t Güter um. Nach rund 286,8 Mio. t im Jahr 2007 bedeutete dies einen Umschlagsrückgang von knapp 5,5 Mio. t bzw. 1,9 % (siehe Tabelle 9).

Die 15 umschlagstärksten Binnenhäfen im Jahr 2008 waren identisch mit denen des Jahres 2007. An der Reihenfolge der neun umschlagstärksten Binnenhäfen hat sich im vergangenen Jahr ebenfalls nichts geändert. Unangefochten an der Spitze stand weiterhin der Hafen Duisburg mit einem Güterumschlag von 51,4 Mio. t im Jahr 2008. Im Vergleich zum Vorjahr ging der Güterumschlag allerdings um rund 2,0 Mio. t bzw. 3,8 % zurück. Auf den weiteren Plätzen folgten Köln, Hamburg, Neuss/Düsseldorf, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Bremen und Marl. Von den fünfzehn umschlagstärksten Häfen im Jahr 2008 verzeichneten Kehl und Heilbronn mit 7,2 % bzw. 4,7 % die höchsten prozentualen Umschlagszuwächse im Vergleich zum Vorjahr, während Bremen (- 9,6 %) und Köln (- 7,5 %) die höchsten Rückgänge hinnehmen mussten.

Entwicklung in den Häfen uneinheitlich

Tabelle 9: Güterumschlag ausgewählter deutscher Häfen in der Binnenschifffahrt - Veränderungen im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007

Hafen	2007	2008	Veränderung	
	in 1.000 t	in 1.000 t	in 1.000 t	%
Duisburg	53.394,8	51.353,0	- 2.041,8	- 3,8
Köln	15.947,5	14.754,5	- 1.193,0	- 7,5
Hamburg	12.023,5	12.203,2	+ 179,7	+ 1,5
Neuss/Düsseldorf	9.814,6	9.835,4	+ 20,8	+ 0,2
Mannheim	8.352,4	8.745,0	+ 392,7	+ 4,7
Ludwigshafen	7.983,7	7.581,4	- 402,3	- 5,0
Karlsruhe	6.384,9	6.474,5	+ 89,6	+ 1,4
Bremen	4.654,1	4.205,8	- 448,2	- 9,6
Marl	4.030,3	4.086,4	+ 56,2	+ 1,4
Heilbronn	3.800,0	3.930,1	+ 130,1	+ 3,4
Frankfurt/Main	3.845,8	3.780,4	- 65,4	- 1,7
Saarlouis-Dillingen	3.604,4	3.612,3	+ 8,0	+ 0,2
Kehl	3.339,3	3.579,6	+ 240,3	+ 7,2
Krefeld-Uerdingen	3.475,0	3.458,8	- 16,2	- 0,5
Gelsenkirchen	3.656,4	3.432,9	- 223,5	- 6,1
Sonstige	142.454,2	140.270,6	- 2.183,6	- 1,5
Insgesamt	286.760,9	281.303,9	- 5.457,0	- 1,9

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

Die bislang für die Monate Januar und Februar 2009 vorliegenden vorläufigen Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes zeugen von einem hohen Nachfragerückgang in der Binnenschifffahrt zu Beginn des laufenden Jahres. Demnach ging die Beförderungsmenge in den ersten beiden Monaten um 23,0 % und die Verkehrsleistung um 31,5 % im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zurück. Allerdings kam es aufgrund widriger Witterungsverhältnisse zu Beginn des Jahres zu erheblichen Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt. So waren u. a. der Neckar, der Main-Donau-Kanal und die Elbe von Eis-

Erste Tendenzen 2009

gang betroffen, so dass die Schifffahrt hier über einen längeren Zeitraum eingestellt werden musste bzw. zumindest eingeschränkt war. Bei der Interpretation der Daten ist ferner zu berücksichtigen, dass der Februar im Jahr 2008 wegen des Schaltjahres einen Tag länger war als in diesem Jahr. Die hohen Rückgänge in der Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres sind damit insoweit zu relativieren als sie nicht ausschließlich auf die konjunkturelle Entwicklung zurückgeführt werden können.

5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Gasölpreisentwicklung

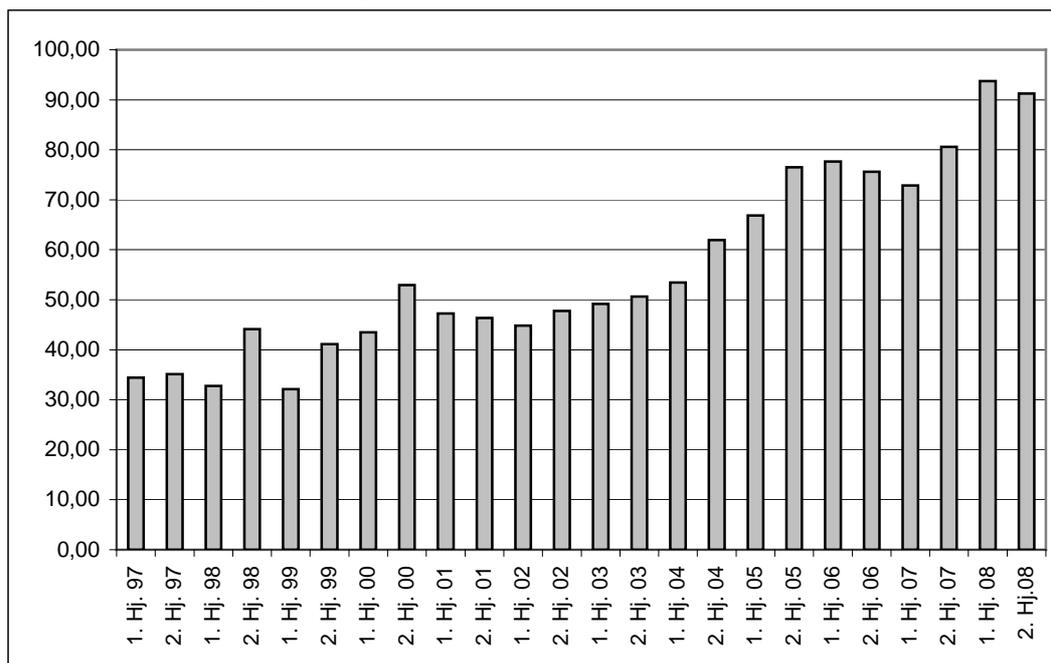
Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Wie die übrigen Verkehrsträger verzeichneten auch die Unternehmen der Binnenschifffahrt im Verlauf des Jahres 2008 angesichts steigender Rohölpreise auf dem Weltmarkt einen spürbaren Anstieg der Energiekosten. Dieser fand im Sommer 2008 seinen vorläufigen Höhepunkt. Seitdem haben die Mineralölnotierungen sukzessiv nachgegeben. Am Ende des Jahres lagen die Gasölpreise wieder unter dem Preisniveau vom Jahresanfang. Damit bewegte sich der durchschnittliche Gasölpreis im 2. Halbjahr 2008 zwar unter dem Niveau des ersten Halbjahres. Bezogen auf das Gesamtjahr lag er jedoch höher als jemals zuvor. Aufgrund regelmäßig bestehender Gasölklauseln können die Binnenschifffahrtsunternehmen die Kostensteigerungen im Allgemeinen jedoch vergleichsweise leichter an ihre Auftraggeber weiterbelasten als ihre Wettbewerber auf der Straße und der Schiene. Dennoch konnte angesichts der hohen Gasölpreise vorübergehend beobachtet werden, dass die Binnenschiffe im Rahmen der Möglichkeiten teilweise mit gedrosselter Geschwindigkeit fahren, um Kraftstoff einzusparen. Damit zeigten sich in der Binnenschifffahrt ähnliche Tendenzen, wie sie zuvor bereits in der Seeschifffahrt zu beobachten waren. Schaubild 11 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland seit 1997 im Halbjahresvergleich dar. Im Vergleich zu früheren Jahren unterlagen die Gasölpreise dabei im vergangenen Jahr einer wesentlich höheren Volatilität.

Kosten

Nach Kenntnis des Bundesamtes kann Gasöl in den Niederlanden weiterhin günstiger bezogen werden als in Deutschland. Die Netto-Preisdifferenz bewegte sich in Abhängigkeit von den ausgehandelten Konditionen zuletzt wieder bei etwa 3 Euro pro 100 Liter Gasöl. Binnenschifffahrtsunternehmen in der Rheinfahrt nutzen daher im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen nach wie vor regelmäßig die Gelegenheit, in den Niederlanden Gasöl zu bunkern.

Preisdifferenz
D - NL

Schaubild 11: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l seit 1997 im Halbjahresvergleich



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

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

5.2.2 Trockengüterschiffahrt

In der Trockengüterschiffahrt setzte sich die positive Entwicklung der Vorjahre im Jahr 2008 zunächst fort. Zwar war bereits gegen Ende des ersten Halbjahres eine Abschwächung der Beförderungsnachfrage erkennbar. Dennoch berichteten die in der Trockengüterschiffahrt tätigen Unternehmen bis zum Herbst von einer insgesamt guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise ging die Beförderungsnachfrage in den letzten Monaten des vergangenen Jahres dann allerdings deutlich zurück und in der Folge auch die Auslastung der Beförderungskapazitäten. Ein Mangel an Schiffen, wie er zuvor noch in bestimmten Teilmärkten von Gesprächspartnern des Bundesamtes beklagt wurde, war spätestens seit Ende des vergangenen Jahres nicht mehr vorhanden. Angesichts des generellen Nachfragerückgangs in der Trockengüterschiffahrt beförderten selbst große Schiffe vermehrt kleinere Ladungspartien, um ihre Kapazitäten besser auszulasten.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Der zunehmende Laderaumüberhang zum Ende des Jahres spiegelt sich in der Entwicklung der Frachten wider. Nachdem sich die Tagesfrachten in weiten Teilen des Jahres 2008 positiv für die Binnenschiffahrt entwickelt hatten, standen sie seit dem Spätherbst 2008 stark unter Druck und haben sich bei bestimmten Massengütern teilweise halbiert. Differenziert ist die Entwicklung bei den Vertragsfrachten zu sehen, bei denen es für das Jahr 2008 fast durchgängig Aufschläge gegeben hatte. Unternehmen, die im vergangenen Jahr frühzeitig neue Verträge mit ihren Auftraggebern aushandeln konnten, verwie-

Frachten

sen noch auf ein relativ stabiles, gutes Preisniveau. Demnach habe bei vielen Unternehmen der verladenden Wirtschaft aufgrund der im zweiten Halbjahr gesunkenen Gasölpreise zunächst kein großer Handlungsdruck bestanden, die originären Frachten zu drücken. Bei Verträgen, die zum Jahreswechsel 2008/2009 ausgehandelt wurden, setzten die Auftraggeber hingegen bereits geringere Frachtraten durch. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren, in denen die Binnenschiffahrtsunternehmen aufgrund der hohen Beförderungsnachfrage ihre Preisvorstellungen am Markt leichter durchsetzen konnten, diktieren angesichts des Laderaumüberangebots nun wieder die Verlader die Preise. Von der aktuellen Marktlage profitieren derzeit auch Befrachter, die einerseits noch über gut dotierte Altverträge mit ihren Auftraggebern verfügen, andererseits jedoch bereits auf das günstigere Laderaumangebot zugreifen können.

Angesichts der über weite Strecken guten Auftrags- und Beschäftigungslage sowie des insgesamt guten Frachtenniveaus berichtete der weit überwiegende Teil der Gesprächspartner aus dem Bereich der Trockengüterschifffahrt im Jahr 2008 von einer guten Ertragslage. Nach Unternehmensangaben hätten die konjunkturbedingten Nachfragerückgänge zum Jahresende die Gesamtjahresergebnisse nicht mehr allzu sehr getrübt. Weniger positiv bewertet wurde die Ertragslage von Unternehmen, die im Segment der Containerschifffahrt tätig sind, das von den konjunkturbedingten Nachfragerückgängen stark betroffen ist. Angesichts der hieraus resultierenden Umsatzrückgänge bezeichneten sie ihre Ertragslage im Jahr 2008 insgesamt bestenfalls noch als zufriedenstellend.

Ertragslage

Nachdem die Containerverkehre in der ersten Jahreshälfte 2008 noch ein deutliches Wachstum verzeichneten, nahmen sie im weiteren Jahresverlauf kontinuierlich ab und brachen gegen Ende des Jahres völlig ein. Allein in den Monaten November und Dezember 2008 blieb die Zahl der beförderten Standardcontainer (TEU) um 19,1 % bzw. 23,9 % hinter den entsprechenden Vorjahresergebnissen zurück. Für das Gesamtjahr 2008 wies die Statistik damit einen Rückgang bei den Containerbeförderungen aus. Mit 2,03 Mio. TEU wurden im Jahr 2008 rund 4,5 % weniger Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im Jahr 2007. Während auf den internationalen Verkehrsrelationen Aufkommensrückgänge zu beobachten waren, konnte der Binnenverkehr im Beobachtungszeitraum noch leichte Zuwächse verzeichnen. Bei den beladenen Containern gab es im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um 5,8 % auf 1,36 Mio. TEU. Die Anzahl der transportierten unbeladenen Standardcontainer ging um 1,7 % auf 0,67 Mio. TEU zurück. Die in den Containern beförderten Mengen erreichten im Jahr 2008 ein Volumen von rund 14,8 Mio. t; im Vergleich zum Jahr 2007 bedeutete dies einen Rückgang von rund 0,9 Mio. t bzw. 6,0 %. Aufgrund des deutlichen Nachfragerückgangs in der Containerschifffahrt haben einige Liniendienste bereits Schiffe aus der Fahrt genommen. Ein Teil der Schiffskapazitäten wird ferner für Beförderungen von Massengütern eingesetzt. Dies erhöht den Wettbewerbs- und Preisdruck in den betroffenen Marktsegmenten zusätzlich. Die Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Ant-

Container-
verkehre

werpen und Rotterdam hielten im Jahr 2008 zunächst an, nahmen dann jedoch aufgrund der geringeren Umschlagsmengen zum Ende des Jahres hin etwas ab. Wirkung zeigten ferner Anstrengungen von Stauereien und Containerterminals, mittels Schaffung zusätzlicher Kapazitäten Engpässe zu vermeiden.

Infolge der Konjunktorentwicklung hat sich die Auftrags- und Beschäftigungslage in der Trockengüterschifffahrt seit Jahresbeginn 2009 weiter verschlechtert. Insbesondere freie Partikuliere klagen über fehlende Tonnage für ihre Schiffe, zumal Befrachter zunächst die fest an sie gebundenen Partikuliere mit Aufträgen versorgen. Allein die Containerbeförderungen gingen nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes in den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres um insgesamt knapp 30 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zurück. Angesichts der gegenwärtigen Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung können die Auftraggeber der Containerschifffahrt derzeit kaum Mengen und lange vertragliche Bindungen garantieren. Güterabteilungen wie „Erze und Metallabfälle“, „Eisen, Stahl und NE-Metalle“, „Steine und Erden“ oder „Chemische Erzeugnisse“ verzeichneten in den ersten beiden Monaten des Jahres 2009 ebenfalls höhere zweistellige prozentuale Aufkommensrückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum aus. Der weit überwiegende Teil der Marktteilnehmer erwartet daher ein wirtschaftlich schwieriges Geschäftsjahr 2009.

Erste Tendenzen 2009

Aufgrund der aktuellen Marktlage halten sich die Unternehmen derzeit mit Investitionen zurück. Die Nachfrage nach Schiffen ist angesichts des Kapazitätsüberhangs am Markt deutlich zurückgegangen. Nach Angaben von Marktteilnehmern sollen insbesondere von niederländischen Partikulieren Aufträge für Neubauten wieder storniert worden sein. Nachdem die Schiffspreise sowohl für neue als auch für jüngere gebrauchte Schiffe in den vergangenen Jahren spürbar angezogen hatten, ist aufgrund des Nachfragerückgangs sowie gesunkener Stahlpreise gegenwärtig ein deutlicher Rückgang der Schiffspreise zu beobachten. Unternehmen, die während der Hochpreisphase in neuen Schiffsraum investiert und einen entsprechend hohen Kapitaldienst zu leisten haben, dürften es angesichts der veränderten Marktlage nun deutlich schwerer haben, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.

Investitionsneigung gesunken

5.2.3 Tankschifffahrt

Auf ein außergewöhnlich gutes Jahr 2008 können die im Bereich der Tankschifffahrt tätigen Unternehmen zurückblicken. Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen sowie Heizöl die für die Binnentankschifffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, im Jahr 2008 ein Beförderungsaufkommen von rund 37,2 Mio. t erzielt. Im Vergleich zum Jahr 2007 bedeutete dies einen Aufkommenszuwachs von rund 1,7 Mio. t bzw. 4,9 %. Diese Güterabteilung war damit eine der wenigen Güterabteilun-

Aufkommen

gen, die im Bereich der Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr Mengenzuwächse verzeichnen konnte. Trotz der konjunkturellen Abkühlung blieb die Tankschifffahrt - im Gegensatz zur Trockengüterschifffahrt - über das gesamte Jahr 2008 von größeren Nachfragerückgängen verschont. Sie profitierte im vergangenen Jahr vielmehr von einer gestiegenen Nachfrage nach Heizöl und Dieselkraftstoff in Deutschland. Da ein beträchtlicher Teil dieser Erzeugnisse von den ARA-Häfen nach Deutschland befördert wird, waren Aufkommenszuwächse vorrangig beim grenzüberschreitenden Empfang zu verzeichnen. Demgegenüber schwächte sich die Auslandsnachfrage nach Mineralölprodukten im Vergleich zum Vorjahr etwas ab, so dass die Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Versand im Jahr 2008 hinter dem Wert des Vorjahres zurückblieben. Aufkommensrückgänge verzeichnete im Vergleichszeitraum auch der Binnenverkehr.

Nach dem schwächeren Jahr 2007 hat sich das wirtschaftliche Umfeld in der Tankschifffahrt im Jahr 2008 deutlich gebessert. Die hohe Nachfrage nach Laderaum führte in diesem Segment der Binnenschifffahrt zu einer guten bis sehr guten Beschäftigungslage und einer entsprechenden Auslastung der Beförderungskapazitäten. Dabei führten längere, bezahlte Liegezeiten an den Umschlags- und Lagereinrichtungen in den ARA-Häfen zeitweise zu einer zusätzlichen Verknappung des am Markt verfügbaren Laderaumangebots. Die von den Auftraggebern bezahlten Liegezeiten betragen nach Angaben von Unternehmen bis zu zwei Wochen. Hintergrund der Verzögerungen waren nach Kenntnis des Bundesamtes u. a. die begrenzten Tank- und Umschlagskapazitäten in den Seehäfen.¹³ Die hohe Laderaumnachfrage und teilweise bestehende Kapazitätsengpässe führten im Jahr 2008 zu einem wesentlichen Anstieg des Frachtniveaus. Dieses lag im Jahr 2008 deutlich über dem Durchschnittsniveau der Vorjahre. Entsprechend erreichten die im Bereich der Tankschifffahrt erzielten Umsätze ein deutlich höheres Niveau als im Jahr 2007. Nach Einschätzung des Bundesamtes hat sich damit auch die Ertragslage der Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr teilweise deutlich verbessert. Befrachter und Reedereien berichteten übereinstimmend von einem sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 2008. Die Ertragslage der Partikuliere wurde von den Gesprächspartnern des Bundesamtes ebenfalls mit gut bis sehr gut bewertet. Nach Einschätzung des Bundesamtes sollten die Partikuliere - von Einzelfällen abgesehen - damit grundsätzlich in der Lage gewesen sein, im Jahr 2008 Liquiditätsreserven zu bilden.

Frachten /
Ertragslage

Im Gegensatz zur klassischen Tankschifffahrt, die im vergangenen Jahr von größeren Nachfragerückgängen verschont geblieben ist, verzeichneten die in der Chemieschifffahrt tätigen Unternehmen gegen Ende des vergangenen Jahres infolge der konjunkturellen Abkühlung Auftragsrückgänge. Nachdem die Unternehmen bis dato ebenfalls eine gute Auftrags- und Beschäftigungslage verzeichnen konnten, ging die Nachfrage nach Beförderungskapazitäten infolge von Produktionskürzungen in der chemischen Industrie sowie

Chemieschifffahrt

¹³ Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr - Bericht Herbst 2008, S.38 f., Köln 2008.

im Automobilbereich spürbar zurück. Ein Teil der zuvor in der Chemieschifffahrt eingesetzten Schiffe wurde daraufhin für Beförderungen von Mineralölerzeugnissen eingesetzt.

In den Wintermonaten wirkte sich die Nachfrage nach Heizöl, die durch den kalten Winter und niedrige Heizölpreise stimuliert wurde, weiterhin positiv auf die Beschäftigungslage in der Tankschifffahrt aus. Im Gegensatz zu den anderen Güterabteilungen wies die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes in den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres vergleichsweise geringe Aufkommensrückgänge gegenüber dem Vorjahr auf. Die Tankschifffahrt konnte sich damit zu Jahresbeginn noch relativ gut gegen die Wirtschaftskrise behaupten. Im Gegensatz zur Trockengüterschifffahrt konnten in der Tankschifffahrt aufgrund der bis Jahresbeginn 2009 guten Kapazitätsauslastung zudem teilweise noch bessere Frachtraten in Kontrakten für das laufende Jahr verhandelt werden. Dennoch dürfte die Wirtschaftskrise auch an der Tankschifffahrt nicht spurlos vorbeigehen. Bei der Mehrzahl der Gesprächspartner herrscht angesichts der konjunkturellen Entwicklung derzeit Skepsis bezüglich der weiteren Entwicklung in der Tankschifffahrt vor.

Tendenzen 2009

Zwar gibt es weiterhin Unternehmen, die in neuen Schiffsraum investieren, dennoch hat die Investitionsneigung insgesamt abgenommen. Bereits im vergangenen Jahr wurden die Vorgaben der Mineralölkonzerne an das Gewerbe hinsichtlich des Einsatzes von Doppelhüllenschiffen gelockert bzw. zurückgenommen. Damit sanken die Anreize für die Unternehmen, unter den geänderten Rahmenbedingungen kurzfristig in Doppelhüllenschiffe zu investieren. Nun könnte auch die Finanz- und Wirtschaftskrise dazu beitragen, dass sich die Unternehmen bei der Beschaffung von Doppelhüllenschiffen zunächst zurückhalten werden. Nach Angaben von Marktteilnehmern sei die Zahl der Neubauten bereits im vergangenen Jahr auf europäischer Ebene wieder unter ein kritisches Niveau gesunken. Angesichts der langen Investitionszyklen drohen in der Tankschifffahrt damit Kapazitätsengpässe mit Erreichen der im Jahr 2008 festgelegten Umstellungstermine auf Doppelhüllenschiffe für Beförderungen von u. a. Benzin im Jahr 2015 bzw. von u. a. Heizöl und Dieselkraftstoff im Jahr 2018.

Investitionsneigung
nimmt ab

**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 2009