



>>> ..... aktiv für  
den Güterverkehr



# Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2009



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung / Summary</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtentwicklung des Güterverkehrs</b>	<b>5</b>
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen	9
2.3	Entwicklung des Modal Split	11
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr</b>	<b>12</b>
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	12
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	12
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	13
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	15
3.1.4	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)	16
3.1.5	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	17
3.1.6	Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten	18
3.1.7	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	18
3.1.8	Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge	20
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	22
3.2.1	Beförderungsentgelte	22
3.2.2	Kosten	23
3.2.3	Ertragslage	25
3.2.4	Investitionen	25
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	26
3.3	Weitere Entwicklungen auf dem Speditions-, Transport- und Logistikmarkt	27
<b>4</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr</b>	<b>29</b>
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	29
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	32
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	35
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	35
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)	37
<b>5</b>	<b>Binnenschiffsgüterverkehr</b>	<b>38</b>
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	38
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	40
5.2.1	Kostenentwicklung	40
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	42
5.2.3	Tankschifffahrt	45
5.2.4	Insolvenzen	46
5.3	Kombinierter Verkehr Straße - Binnenschiff	47

## 1 Zusammenfassung

Die wirtschaftliche Rezession bedingte auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Jahr 2009 einen außergewöhnlich hohen Rückgang der Verkehrsnachfrage. Im Vergleich zum Jahr 2008 verringerte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge insgesamt um 10,9 %, die Verkehrsleistung um 11,2 %. Sowohl der Binnenverkehr als auch der grenzüberschreitende Verkehr waren im Jahr 2009 von der rückläufigen Industrieproduktion und der geringeren Handelstätigkeit stark betroffen. Während die Schiene und die Wasserstraße überproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichneten, behauptete sich die Straße besser als der Gesamtmarkt und konnte ihren Anteil am Modal Split ausbauen. Erste verkehrswirtschaftliche Indikatoren deuten auf eine Verbesserung der Güterverkehrskonjunktur im Jahr 2010 hin.

Einbruch der Verkehrsnachfrage in 2009

Im Bereich des Straßengüterverkehrs verzeichneten sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr in allen Entfernungsbereichen hohe Beförderungsrückgänge. Besonders stark fielen diese aufgrund der schwachen Baukonjunktur im Nahbereich aus. Die geringere Außenhandelstätigkeit spiegelte sich in hohen Mengen- und Leistungsrückgängen des grenzüberschreitenden Verkehrs wider. Infolge der ungünstigeren Auftrags- und Beschäftigungslage ging der Lastfahrtenanteil im Jahr 2009 leicht zurück. Mit -11,8 % entwickelten sich die mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls rückläufig. Die Fahrleistungen mit umweltfreundlicheren Euro 5-Lastkraftfahrzeugen haben seit der Mautanpassung zum 1.1.2009 signifikant zugenommen und erreichten im Jahr 2009 bereits einen Anteil von 49,0 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Unter den „Top Ten“ der Zulassungsstaaten der gebietsfremden Kraftfahrzeuge mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland befanden sich im Jahr 2009 sieben junge EU-Mitgliedstaaten.

Hohe Mengen- und Leistungsrückgänge im Straßengüterverkehr

Der Rückgang der Verkehrsnachfrage bedingte auf dem deutschen und europäischen Güterverkehrsmarkt hohe Laderaumüberkapazitäten und eine Intensivierung der Wettbewerbsintensität. Insbesondere große Speditions- und Logistikunternehmen haben im Jahr 2009 ihre Akquisitionsaktivitäten verstärkt und damit den Preisdruck auf dem Güterverkehrsmarkt erhöht. Zahlreiche Industrie- und Handelsunternehmen nutzten die veränderte Marktlage zu Neuausschreibungen. Eine Vielzahl der Güterkraftverkehrsunternehmen hat auf die Nachfragerückgänge mit einem Abbau von Fuhrparkkapazitäten, der Einführung von Kurzarbeit sowie Personalentlassungen reagiert, mithin ihre Strukturen der veränderten Auftragslage angepasst. Trotz der Umsetzung von Kostensenkungsmaßnahmen sowie rückläufiger Kraftstoffpreise wurde die wirtschaftliche Situation eines hohen Anteils der Transportunternehmen vor dem Hintergrund der Konjunkturentwicklung im Jahr 2009 massiv belastet. Insbesondere reine Transportunternehmen beklagten eine erhebliche Verschlechterung ihrer Ertragslage. Vergleichsweise besser stellte sich die Lage für Unternehmen dar, die ein breiteres Logistikangebot aufweisen oder die in

Laderaumüberkapazitäten

Marktsegmenten tätig sind, die – wie der Konsumgütersektor – relativ wenig von der Wirtschaftskrise betroffen waren.

Nach einem mehrjährigen Wachstum verzeichnete der Schienengüterverkehr im Jahr 2009 zweistellige prozentuale Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum Vorjahr. Ursächlich waren vor allem der hohe Rückgang der Stahlproduktion sowie starke Aufkommensverluste im kombinierten Verkehr. Rückläufige Produktionsmengen zahlreicher Verloader führten zu einer stark verringerten Kapazitätsauslastung und einem höheren Wettbewerbsdruck durch den Straßengüterverkehr. Von letzterem betroffen war insbesondere der Einzelwagenverkehr. Auf die geringere Kapazitätsauslastung reagierten die Eisenbahnverkehrsunternehmen u.a. mit der Verringerung von Abfahrtsfrequenzen auf verschiedenen Relationen und der vorübergehenden Stilllegung von Beförderungskapazitäten. Trotz ergriffener Maßnahmen zur Kostensenkung hat sich der Rückgang der Verkehrsnachfrage in Verbindung mit steigenden Aufwendungen für Trassen und Energie mehrheitlich belastend auf die Ertragslage der Eisenbahnen ausgewirkt. Mit zunehmender Skepsis verfolgen Marktteilnehmer die Konsolidierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes, die seitens großer Güterbahnen auch im Jahr 2009 weiter vorangetrieben wurde.

Montanindustrie und KV belasten Schienengüterverkehr

Das Jahresergebnis der Binnenschifffahrt wurde insbesondere von der rückläufigen Nachfrage der Stahlindustrie und des Baubereichs geprägt. Die Verschlechterung der Verkehrsnachfrage führte in der Trockengüterschifffahrt zu einer wesentlich geringeren Kapazitätsauslastung, in deren Folge sich die Wettbewerbsintensität deutlich verschärfte. Dies spiegelte sich in einer rückläufigen Entwicklung der Tages- und Vertragsfrachten wider. Nach den guten bis sehr guten Vorjahren hat sich die Ertragslage der Partikuliere vor dem Hintergrund sinkender Umsätze im Jahr 2009 insgesamt spürbar verschlechtert. Vergleichsweise besser stellte sich die Situation noch für Reedereien und Befrachter dar. In der Tankschifffahrt fielen die Nachfragerückgänge im Jahr 2009 vergleichsweise weniger deutlich aus. Dennoch verzeichneten die deutschen Tankschiffahrtsunternehmen im Jahr 2009 im Vergleich zum außergewöhnlich gut verlaufenen Jahr 2008 zum Teil erhebliche Umsatz- und Gewinnrückgänge. Eine Zunahme der Insolvenzen oder krisenbedingten Geschäftsaufgaben war in der deutschen Binnenschifffahrt im Jahr 2009 gleichwohl nicht erkennbar. Da die derzeitigen Laderaumüberkapazitäten sowohl in der Trockengüter- als auch in der Tankschifffahrt vorerst weiter Bestand haben dürften, zeichnet sich eine durchgreifende Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen kurzfristig nicht ab.

Hoher Kapazitätsüberhang in der Binnenschifffahrt

## Summary

The economic recession was responsible for an exceptionally severe reduction in demand for transport services across the German freight sector in 2009. Compared to 2008 the volume of freight conveyed by road, rail and inland waterways dropped by 10.9 %, the volume of freight in terms of tons-km (tkm) fell by 11.2 %. Domestic as well as cross-border movements were hit hard in 2009 by shrinking industrial production and lower levels of commercial activity. While rail and barge operators suffered a disproportionately drastic drop in transportation volume and freight performance the opposite was the case for road hauliers, who were able to increase their share of the modal split. Initial indicators point to an upturn in the freight economy for 2010.

Slump in demand for freight services in 2009

Short, medium and long-distance freight movements by road all sank sharply in terms both of commercial operations and of transport on own account. The weak state of the construction industry affected short-haul shipments in particular. Lower levels of foreign trade were reflected in sharp fall-offs in cross-border business. With order books and employment levels on the wane, loaded trips' share of total vehicle-kilometres fell slightly in 2009. Shipments subject to toll charges were also negatively affected, dropping by 11.8 % compared to the previous year. Since the adjustment of toll fees on 1.1.2009, transport operations involving environmentally friendlier Euro 5 lorries have increased significantly, totalling 49 % of all freight operations subject to tolls in 2009. Seven of the ten foreign countries with the highest volume of freight traffic subject to toll charges in Germany in 2009 were new EU member states.

Severe drop in business for road hauliers

Falling demand for freight services led to high levels of surplus carrying capacity and sharpened competition across the German and European freight sector. Large hauliers and logistics firms in particular intensified their procurement efforts in 2009, exerting downward pressure on the price of freight services in the process. Many companies took advantage of the new market situation to invite tenders for new freight contracts. Many road hauliers reacted to depressed demand by reducing fleet capacity, imposing short time on their employees and making staff cuts, in short by adapting their company structures to reflect the changed situation. Despite lower fuel prices and the introduction of cost-cutting measures many freight operators were hard put to survive the downturn of 2009. In particular firms solely involved in freight activity reported severe inroads into their profitability. Relatively better off were companies with a broad logistics base or firms doing business in market segments, such as the consumer goods sector, that escaped the crisis relatively unscathed.

Surplus carrying capacity

Following several years of growth the rail freight sector reported double-figure percentage reductions in transportation volume and freight performance compared to 2008, attributable to the sharp fall in steel production and in combined-transport operations.

Coal and steel industry and combined-transport operations put pressure on rail freight sector

Diminished volumes handled by loaders led to excess capacities and increased pressure from competing road hauliers. This competition affected single-load rail freight in particular. Rail companies responded to this underutilisation of capacity by reducing the number of freight departures on certain routes and mothballing a portion of their rolling stock. Despite the introduction of cost-cutting measures the slump in demand for freight services coupled with increased expenditure on infrastructure and energy had negative repercussions for most rail companies, many of whom are increasingly sceptical of the consolidation process being driven forward by large rail freight operators.

The results for inland waterway transport in 2009 were particularly affected by falling demand across the steel and construction industries. Worsening demand for freight services was responsible for much greater non-utilisation of capacity in dry-cargo shipments by water, leading in turn to a discernible intensification of competition. This was reflected in the regressive trend of single-day and contracted freight. Following the good to excellent years of the recent past, owner-operators suffered a discernible downturn in their overall profitability, a result of falling turnovers in 2009. In comparison, the situation for shipping companies and chartering operators was still holding up. Reduced levels of demand in 2009 were less pronounced in the tanker sector, even though German tanker operators reported reduced turnovers and profits - some sharply reduced - compared to their excellent performance in 2008. There was also no discernible rise in the number of insolvencies or crisis-related closures in Germany's inland-waterway freight sector. With excess cargo capacity in both the dry-goods and tanker segments expected to continue in the short term, there are no signs that the general fortunes of companies will improve in the immediate future.

High levels of surplus capacity in inland-waterway freight segment

## 2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

### 2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Die deutsche Wirtschaftsleistung ist im Jahr 2009 zum ersten Mal seit sechs Jahren geschrumpft. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ging das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr real um 5,0 % zurück. Deutschland erlebte damit die stärkste wirtschaftliche Rezession der Nachkriegszeit. Nach dem kräftigen konjunkturellen Einbruch zu Jahresbeginn zeichnete sich im Jahresverlauf eine leichte Stabilisierung der wirtschaftlichen Entwicklung auf niedrigem Niveau ab. Insbesondere der Außenhandel, der in früheren Jahren wachstumstreibend gewirkt hatte, und die Ausstattungsinvestitionen verzeichneten hohe prozentuale Rückgänge. Lediglich die privaten Konsumausgaben nahmen – gefördert durch die Pkw-Abwrackprämie – leicht zu. Der sich zum Jahresende abzeichnende wirtschaftliche Erholungsprozess setzte sich in den ersten Monaten des Jahres 2010 fort. Zwar kam es aufgrund des überdurchschnittlich strengen Winters zu Produktionsbehinderungen. Verbesserte Auftragseingänge in der Industrie sowie positive Geschäftserwartungen der Unternehmen zeugen jedoch von einer weiter aufwärts gerichteten Tendenz. Insgesamt erwarten die führenden wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute in Deutschland für das Jahr 2010 ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von real 1,5 %.<sup>1</sup>

Bruttoinlands-  
produkt

Auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt spiegelte sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in einem außergewöhnlich hohen Rückgang der Verkehrsnachfrage wider. Letzterer hatte bereits im Verlauf des 2. Halbjahres 2008 eingesetzt und sich zu Beginn des Jahres 2009 – auch witterungsbedingt – verstärkt fortgesetzt. Entsprechend des Konjunkturverlaufs konnte sich die Verkehrsnachfrage im weiteren Jahresverlauf dann allerdings auf niedrigem Niveau stabilisieren. Insgesamt verringerte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 um 10,9 % auf knapp 3,3 Mrd. t. Die von den drei Verkehrsträgern erbrachte Beförderungsleistung sank um 11,2 % auf 427,1 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1).

Güterverkehrs-  
nachfrage ein-  
gebrochen

---

<sup>1</sup> Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Frühjahrsgutachten der Forschungsinstitute, Pressemitteilung vom 15.4.2010, Berlin 2010.

**Tabelle 1:** Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern  
Veränderungen im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	2008	2009	Veränderungen <sup>2)</sup> in %	2008	2009	Veränderungen <sup>2)</sup> in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
<b>Eisenbahnen</b>	<b>371,3</b>	<b>312,1</b>	<b>-15,9</b>	<b>115,7</b>	<b>95,8</b>	<b>-17,1</b>
<b>Binnenschifffahrt</b>	<b>245,7</b>	<b>203,9</b>	<b>-17,0</b>	<b>64,1</b>	<b>55,7</b>	<b>-13,1</b>
<b>Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen <sup>3)</sup></b>	<b>3.052,8</b>	<b>2.755,5</b>	<b>-9,7</b>	<b>301,4</b>	<b>275,6</b>	<b>-8,6</b>
- gewerblicher Verkehr	1.896,5	1.740,7	-8,2	238,6	218,3	-8,5
- Werkverkehr	1.156,3	1.014,8	-12,2	62,8	57,3	-8,8
- Verkehr im Nahbereich <sup>4)</sup>	1.749,2	1.545,4	-11,7	29,2	26,8	-8,2
- Verkehr im Regionalbereich <sup>4)</sup>	624,3	592,1	-5,2	55,8	53,2	-4,7
- Verkehr im Fernbereich <sup>4)</sup>	679,3	618,0	-9,0	216,4	195,6	-9,6
<b>Gesamter Güterverkehr <sup>5)</sup></b>	<b>3.669,8</b>	<b>3.271,5</b>	<b>-10,9</b>	<b>481,2</b>	<b>427,1</b>	<b>-11,2</b>

<sup>1)</sup> Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

<sup>2)</sup> Die Veränderungsdaten sind aus den mehrstelligen Originalwerten errechnet.

<sup>3)</sup> Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

<sup>4)</sup> Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

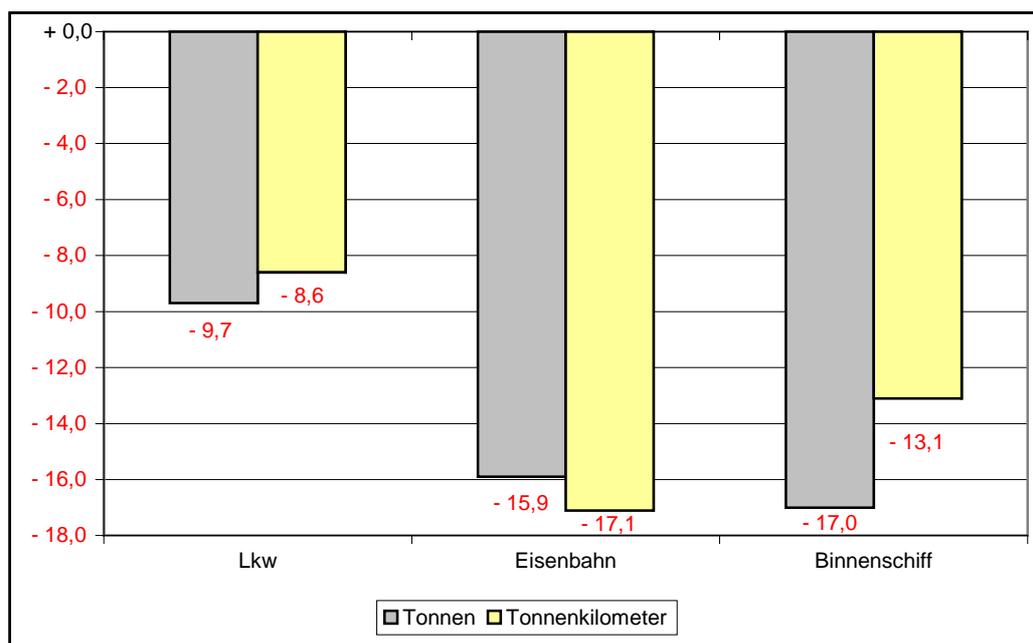
<sup>5)</sup> Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Während der Straßengüterverkehr im Betrachtungszeitraum unterproportionale Nachfragerückgänge verzeichnete, wurden die Ergebnisse im Schienen- und Binnenschiffgüterverkehr insbesondere aufgrund der negativen Entwicklung im Montanbereich vergleichsweise stärker belastet. Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge im Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 2008 um 9,7 % auf rund 2,8 Mrd. t; die Beförderungsleistung im Inland sank um 8,6 % auf rund 275,6 Mrd. tkm (siehe auch Schaubild 1). Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland transportierten im Jahr 2009 rund 312,1 Mio. t Güter und damit rund 59,2 Mio. t oder 15,9 % weniger als im Jahr 2008. Die Verkehrsleistung verringerte sich im selben Zeitraum um 17,1 % auf rund 95,8 Mrd. tkm. In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 2009 rund 203,9 Mio. t Güter befördert, rund 41,8 Mio. t oder 17,0 % weniger als im Jahr 2008. Die Verkehrsleistung blieb mit rund 55,7 Mrd. tkm um 13,1 % hinter dem Wert des Vorjahres zurück. Die geringere Außenhandelstätigkeit infolge der Wirtschaftskrise spiegelte sich bei allen Verkehrsträgern in einer deutlichen Abnahme der grenzüberschreitenden Beförderungen wider. Demgegenüber verzeichneten die Binnenverkehre unterproportionale Aufkommensverluste.

Überproportionale Rückgänge bei Eisenbahn und Binnenschiff

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland  
Veränderungen im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 in %



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes gewonnenen Erkenntnissen zeigt sich bei den Unternehmen des Speditions-, Transport- und Logistikgewerbes mittlerweile ein zunehmender Optimismus im Hinblick auf die weitere Konjunkturerwicklung. Zu Beginn des Jahres 2010 berichteten viele Unternehmen noch von einer sehr kurzfristigen Vergabe von Transportaufträgen durch ihre Auftraggeber. Die hohen tagesbezogenen Auftragsschwankungen ließen sich nach Einschätzung der Gesprächspartner auf die zu Jahresbeginn noch unstete Entwicklung der Produktions- und Handelstätigkeit zurückführen. Etwa seit Beginn des Frühjahrs 2010 hat sich die Auftrags- und Beschäftigungslage im Güterkraftverkehrsgewerbe jedoch gefestigt. Das relativ späte Anziehen der Verkehrsnachfrage im laufenden Jahr ist neben der allgemeinen Konjunkturerwicklung auch auf den langen, harten Winter zurückzuführen. In verschiedenen Segmenten zeigten sich bereits temporäre Laderaumengpässe, infolge derer sich die Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt leicht erholten. Gleichwohl äußern sich viele Transportunternehmen nach wie vor besorgt über das insgesamt niedrige Preisniveau auf dem Güterkraftverkehrsmarkt sowie die tendenziell wieder steigenden Kraftstoffpreise.

Zunehmender Optimismus im Güterkraftverkehrsgewerbe

Ein Indikator für die allmähliche Verbesserung der Verkehrsnachfrage ist die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen. Diese erreichten im 1. Quartal 2010 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 6,075 Mrd. Kilometer. Nachdem die mautpflichtigen Fahrleistungen im Gesamtjahr 2009 noch einen zweistelligen prozentualen Rückgang verzeichnet hatten, bedeutet dies im Vergleich zum 1. Quartal 2009 ein Wachstum von 2,9 %. Dabei nahmen die von Gebietsfremden zurückgelegten mautpflichtigen Strecken im Betrachtungszeitraum mit +8,1 % deutlich stärker

Mautpflichtige Fahrleistungen steigen im 1. Quartal 2010

ker zu als die der Inländer mit +0,2 %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrleistungen der gebietsfremden Lkw im Gesamtjahr 2009 stärker zurückgegangen waren als die der deutschen Lkw. Während Binnenverkehre nahezu ausschließlich mit deutschen Lkw abgewickelt werden, überwiegen im internationalen Straßengüterverkehr (Export, Import, Transit) Transporte mit ausländischen Lkw. Die aktuelle Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen deutet insoweit darauf hin, dass die Belebung des deutschen Außenhandels seit etwa Herbst 2009 sich bereits in einem deutlichen Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs niederschlägt.

Im Eisenbahngüterverkehr trägt seit Jahresende 2009 insbesondere die Montanindustrie mit einem gesteigerten Aufkommen zu einer positiven Gesamtentwicklung bei. Mit Wachstumsraten von annähernd 10 % konnten hiervon in den ersten zwei Monaten des Jahres 2010 vor allem der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Empfang profitieren. Auch beim grenzüberschreitenden Versand war ein Aufkommensanstieg gegenüber dem Vorjahresniveau zu verzeichnen. Lediglich beim Durchgangsverkehr zeigte sich eine negative Aufkommensentwicklung. Die im 1. Quartal 2010 zu beobachtende (Wieder-)Aufnahme zahlreicher Bahnverbindungen sowie eine erneute Verdichtung von Abfahrtsfrequenzen unterstreichen die positiven Erwartungen der Marktteilnehmer für das laufende Geschäftsjahr.

Schienengüterverkehr wächst zu Jahresbeginn 2010

Zwar hat im Zuge der wirtschaftlichen Erholung wichtiger Branchen in der zweiten Jahreshälfte das Aufkommen in verschiedenen Segmenten der Binnenschifffahrt wieder zugenommen. Dennoch gibt es derzeit noch keine Hinweise auf eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsnachfrage und der wirtschaftlichen Situation der Binnenschifffahrtsunternehmen. Angesichts moderater Wachstumsprognosen und einer Branchenstruktur, die sich durch hohe Marktaustrittsbarrieren auszeichnet, ist davon auszugehen, dass die derzeitigen Überkapazitäten sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankerschifffahrt vorerst weiter Bestand haben werden. Der hieraus resultierende Wettbewerbs- und Preisdruck dürfte die Umsatz- und Gewinnentwicklung der Binnenschifffahrtsunternehmen im Jahr 2010 weiterhin belasten.

Verhaltene Aussichten für die Binnenschifffahrt

Insgesamt ist für das laufende und die darauffolgenden Jahre wieder mit einem Wachstum des Güterverkehrs in Deutschland zu rechnen. Nach der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Intraplan Consult GmbH erstellten „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2009/10“ wird angesichts einer erwarteten spürbaren (Wieder-)Belebung der Güterverkehrskonjunktur für das Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 ein Anstieg der Verkehrsleistung von rund 5 % prognostiziert. Hierbei kommt allerdings auch der Basiseffekt aus dem Jahr 2009 zum Tragen. Für die Folgejahre wird ein Wachstum von 3,9 % pro Jahr erwartet. Die einzelnen Verkehrsträger partizipieren an dem prognostizierten Wachstum in unterschiedlichem Ausmaße. Während der Straßen- und Schienengüter-

Ausblick Gesamtjahr 2010

verkehr im Prognosezeitraum überproportional wachsen, werden der Binnenschifffahrt lediglich moderate Zuwächse vorhergesagt. Nach Angaben von Intraplan wächst die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr im Jahr 2010 voraussichtlich um 5,3 %, in den Folgejahren bis einschließlich 2013 um durchschnittlich 4,3 % p. a. Die Vergleichswerte für den Schienengüterverkehr liegen bei 5,4 bzw. 4,1 %, für die Binnenschifffahrt bei 2,2 bzw. 1,2 %.

## 2.2 Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen

Die von der weltweiten Krise gezeichnete Entwicklung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2009 spiegelt sich in der Betrachtung der güterabteilungsbezogenen Aufkommensentwicklung der drei Landverkehrsträger wider. Alle Güterabteilungen verzeichneten mehr oder minder starke Verluste im Vergleich zum Vorjahr. Im Einzelnen zeigt sich folgendes Ergebnis:

Rückgänge in allen Güterabteilungen

**Tabelle 2:** Aufkommen im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen  
Veränderung im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008

Güterabteilungen		Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralöl-erzeugnisse, 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 <sup>2)</sup>	Insgesamt
Eisenbahn	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
	2009 in Mio. t	8,9	3,2	40,7	38,9	26,3	43,3	41,4	5,2	25,0	79,2	X	312,1
	Veränderung in %	-12,3	-8,6	-18,0	+2,1	-27,1	-32,8	-1,2	-9,0	-5,5	-15,5	X	-15,9
Binnenschiff	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
	2009 in Mio. t	11,1	13,9	28,7	33,9	25,7	8,8	43,2	4,2	18,0	16,5	X	203,9
	Veränderung in %	+9,1	-11,1	-17,1	-8,9	-30,7	-39,6	-16,6	-26,9	-14,9	-7,8	X	-17,0
Straße <sup>1)</sup>	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
	2009 in Mio. t	169,9	340,8	12,2	116,7	30,2	68,5	1.222,8	26,9	242,0	448,4	89,4	2.768,7
	Veränderung in %	-8,2	-0,4	-12,9	-7,0	-22,6	-30,4	-9,9	-1,3	-9,8	-14,4	-6,8	-10,0
Gesamtverkehr	2008 in Mio. t	205,3	361,4	98,2	200,8	112,1	177,3	1450,6	40,3	316,1	636,8	96,0	3.694,8
	2009 in Mio. t	189,8	357,8	81,6	189,5	82,1	120,5	1.307,4	36,3	285,0	545,1	89,4	3.284,7
	Veränderung in %	-7,5	-1,0	-16,9	-5,6	-26,7	-32,0	-9,9	-9,9	-9,8	-14,4	-6,8	-11,1

<sup>1)</sup> Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.

<sup>2)</sup> Leergut ist beim Binnenschiffs- und Schienengüterverkehr in der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter" enthalten.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Die Güterabteilungen „Feste mineralische Brennstoffe“ (-16,9 %), „Erze und Metallabfälle“ (-26,7 %) sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ (-32,0 %) verbuchten im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr von allen Güterabteilungen die höchsten prozentualen Aufkommensverluste. Die Stahlnachfrage erlitt im Zuge der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 weltweit einen enormen Rückgang. In der Folge wurden zahlreiche Hochöfen über weite Teile des Jahres nur mit verminderter Auslastung betrieben bzw. zeitweise sogar stillgesetzt, so dass die deutschen Hüttenwerke im Jahr 2009 das niedrigste Produktionsniveau seit Beginn der 1960er Jahre erzielten. Der Produktionsrückgang führte dabei gleichermaßen zu einer nachlassenden Nachfrage nach den wichtigsten Inputfaktoren Eisenerz und Koks Kohle. Die Aufkommensrückgänge betrafen alle drei Landverkehrsträger und schlugen sich relativ am stärksten bei der Binnenschifffahrt nieder.

Hoher Rückgang der Stahlproduktion

Die exportabhängige chemische Industrie wurde vom weltweiten Nachfragerückgang ebenfalls schwer erschüttert. Zwar war in den letzten Monaten des Jahres bereits wieder ein Aufwärtstrend in der Produktion zu beobachten, der jedoch die hohen Verluste zu Beginn des Jahres nicht kompensieren konnte. Insgesamt lag das Produktionsniveau für das Gesamtjahr gut 10 % niedriger als im Vorjahr, das Beförderungsaufkommen sank um rund 9,8 %. Besonders betroffen hiervon zeigten sich der Straßengüterverkehr, der mit einem Rückgang von 26,4 Mio. t den höchsten absoluten Rückgang verkraften musste, sowie die Binnenschifffahrt, deren Beförderungsaufkommen in dieser Güterabteilung um 14,9 % im Vergleich zum Jahr 2008 zurückging.

Chemische Erzeugnisse

Die in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsene zweitgrößte Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)“ wurde von der weltweiten Abnahme der Industrieproduktion und der Außenhandelsströme deutlich getroffen. In der Maschinenbaubranche fiel die Produktion um rund ein Viertel im Vorjahresvergleich – der Auftragseingang brach sogar um 38 % ein. Im Dezember konnte erstmals wieder ein Orderplus erzielt werden. Im Bereich Fahrzeugbau stimulierten zahlreiche staatliche Programme im In- und Ausland – wie Abwrackprämien oder Steuervergünstigungen – sowie die in der zweiten Jahreshälfte zunehmenden Exportaufträge die Produktionsentwicklung, so dass der Absatz von PKW vergleichsweise nur leicht rückläufig war. Der Absatz von Nutzfahrzeugen sank hingegen im Gesamtjahr 2009 in Deutschland um rund 28 %. Dominierender Verkehrsträger mit einem Aufkommensanteil von 83 % in dieser Güterabteilung war der Straßengüterverkehr, dessen Beförderungsaufkommen sich um 75,8 Mio. t bzw. rund 14 % reduzierte. Besonders berührt von der Entwicklung in dieser Abteilung war auch die Eisenbahn – ihr Aufkommensverlust betrug knapp 16 %.

Starker Einbruch in der Maschinenbaubranche

In der volumenträchtigsten Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ waren zwar mit einem Minus von 143,2 Mio. t die höchsten absoluten Verluste zu verzeichnen, prozentual bedeutete dies jedoch einen vergleichsweise geringen Rückgang

Bauindustrie profitiert von Konjunkturpaketen

von 9,9 %. Diese Entwicklung beruht in erster Linie auf den Nachfrage fördernden Maßnahmen im Rahmen der Konjunkturpakete, durch die ein wirtschaftlicher Einbruch in der Bauindustrie abgemildert werden konnte. Während die Eisenbahn in dieser Abteilung kaum Verluste hinnehmen musste, gingen die Rückgänge mit -16,6 % relativ gesehen vor allem zu Lasten der Binnenschifffahrt.

Die Güterabteilung „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ erwies sich hingegen als verhältnismäßig krisenfest. Im Straßengüterverkehr, der mit gut 95 % das Gros des Transportvolumens in dieser Güterabteilung beförderte, blieb das Beförderungsaufkommen nahezu konstant (-0,4 %). Insgesamt war daher in dieser Abteilung – trotz der höheren prozentualen Verluste im Binnenschiffs- und Eisenbahngüterverkehr – nur ein vergleichsweise geringer Rückgang von 1,0 % zu beobachten.

Nahrungs- und  
Futtermittel relativ  
krisenfest

### 2.3 Entwicklung des Modal Split

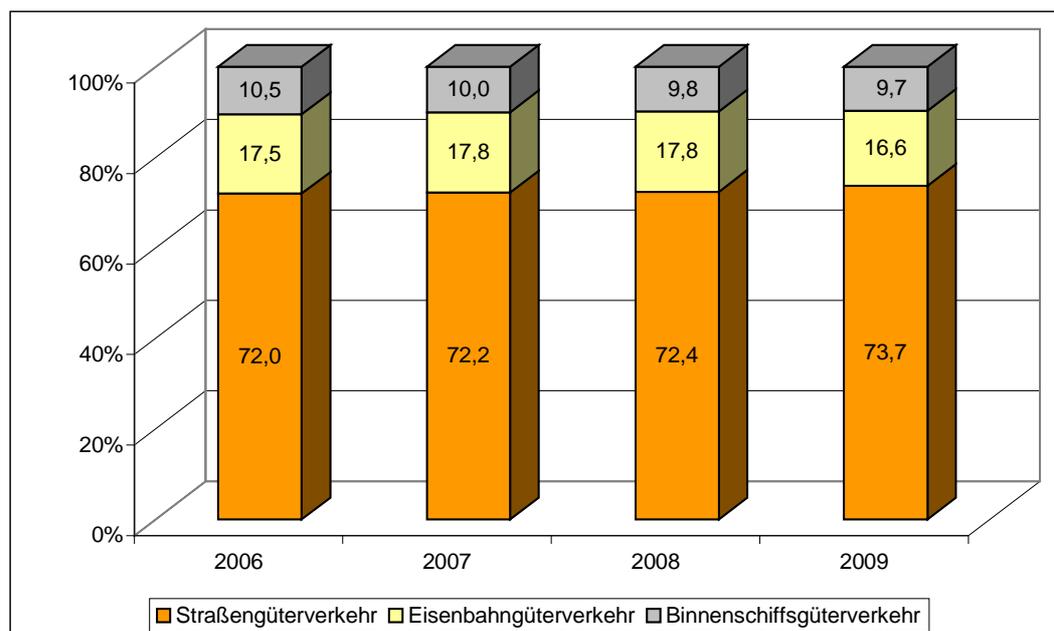
Die nachfolgende Betrachtung des Modal Split im Güterverkehr berücksichtigt die Beförderungsleistung gebietsfremder Fahrzeuge und beruht dabei für die Jahre 2008 und 2009 auf Hochrechnungen der gleitenden Mittelfristprognose. Wie bereits im Vorjahr mussten der Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße Anteile einbüßen, während der Straßengüterverkehr seinen Anteil am Modal Split ausbauen konnte und einen Leistungsanteil von 73,7 % erreichte. Die Anteile des Schienen- und des Binnenschiffsgüterverkehrs gingen auf 16,6 % bzw. 9,7 % zurück. Zwar sank die in Deutschland im Güterverkehr erbrachte Verkehrsleistung<sup>2</sup> im Vergleich zum Jahr 2008 bei allen drei Landverkehrsträgern, allerdings fielen die Änderungsraten sehr unterschiedlich aus. Insbesondere die Eisenbahn musste hohe Rückgänge der Verkehrsleistung verkraften (-17,1 %). Diese sind in erster Linie auf den konjunkturellen Einbruch in der Montan- und Stahlindustrie zurückzuführen. Ähnlich hiervon betroffen zeigte sich mit einem Rückgang der Verkehrsleistung von 13,1 % die Binnenschifffahrt. Die Anteilsgewinne des Straßengüterverkehrs aufgrund der vergleichsweise geringsten prozentualen Leistungsrückgänge gehen auf den unterproportionalen Rückgang der Verkehrsleistung inländischer Fahrzeuge zurück. Letztere profitierten von der – teilweise durch Nachfrage fördernde Maßnahmen der öffentlichen Hand gestützten – anhaltenden Binnennachfrage. Mit den wieder steigenden Außenhandelsaktivitäten in der zweiten Jahreshälfte wuchs zudem die Verkehrsleistung der gebietsfremden Fahrzeuge – insbesondere aus den jungen EU-Mitgliedsstaaten – wieder an. Ferner profitierte der Straßengüterverkehr von der derzeitigen Tendenz in verschiedenen Wirtschaftsbereichen zur kurzfristigen Bestellung kleiner Sendungsgrößen.

Anteilsgewinne  
der Straße

---

<sup>2</sup> Binnengüterverkehr und deutscher Streckenanteil im grenzüberschreitenden Güterverkehr einschließlich Kabotage mit gebietsfremden Fahrzeugen in Deutschland.

**Schaubild 2:** Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2006 bis 2009 in %



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

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Intraplan Consult GmbH.

### 3 Straßengüterverkehr

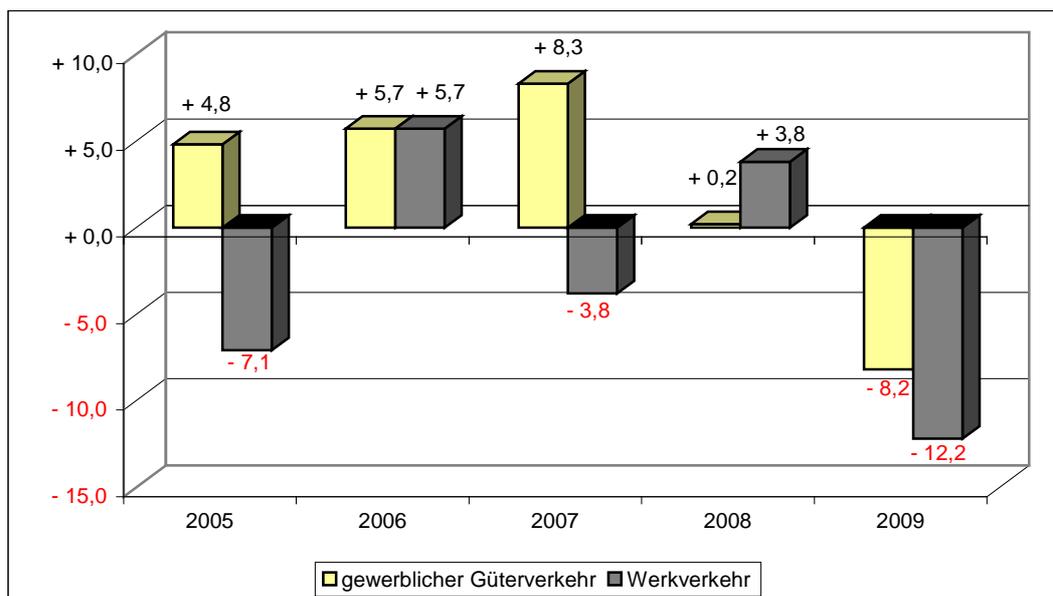
#### 3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

##### 3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Das Jahr 2009 stand für den Straßengüterverkehr im Zeichen der Finanz- und Wirtschaftskrise. Ferner war die Entwicklung durch witterungsbedingte Nachfrageeinbrüche gekennzeichnet. Insgesamt verringerte sich im Jahr 2009 die beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr um 9,7 % (-297,3 Mio. t) auf 2,8 Mrd. t. Die Beförderungsleistung lag bei 275,6 Mrd. tkm (-8,6 %). Zwar konnten die Mengen und Leistungen etwa Mitte des Jahres die Talsohle durchschreiten. Sie blieben aber insgesamt auf niedrigem Niveau. Während die Mengen und Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr mit -17,1 bzw. -18,2 % überproportional zurückgingen, verringerte sich das Aufkommen im Binnenverkehr im Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 2008 um 9,3 % auf 2,63 Mrd. t. Die Beförderungsleistung im Binnenverkehr verzeichnete einen Rückgang um 7,2 % auf 245,2 Mrd. tkm. Der hohe Mengenrückgang im Binnenverkehr ist neben der Verringerung der Industrieproduktion und der Handelstätigkeit auf den starken Abschwung im Bereich der Bauwirtschaft zu Beginn des Jahres zurückzuführen. Deutlich spürbar waren darüber hinaus die Rückgänge im Bereich der Halb- und Fertigwaren. Letztere gehörten lange Zeit zu den Wachstumsträgern des Straßengüterverkehrs.

Gesamtverkehr

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



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr erlitten im Zuge der Wirtschaftskrise deutliche Beförderungsrückgänge. Dies betraf das Güteraufkommen im Werkverkehr und im gewerblichen Verkehr in allen Entfernungsbereichen und in fast allen Güterabteilungen. Wie Schaubild 3 zu entnehmen ist, sank der Eigentransport durch Industrie und Handel im Vergleich zum Jahr 2008 um 12,2 %. Besonders betroffen war der Werkverkehr vom wirtschaftlichen Abschwung der Baubranche. Der Mengenrückgang lag bei Beförderungen von Steinen und Erden mehr als doppelt so hoch wie im gewerblichen Verkehr. Im gewerblichen Verkehr führte im Jahr 2009 insbesondere der Einbruch der Transportmengen von Exportgütern aus der Stahlbranche und aus dem Maschinen- und Fahrzeugbau zu einem erheblichen Rückgang von 8,2 % im Vergleich zum Jahr 2008. Im Jahr 2009 betrug der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen 37 % und an den Beförderungsleistungen 21 %.

Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr

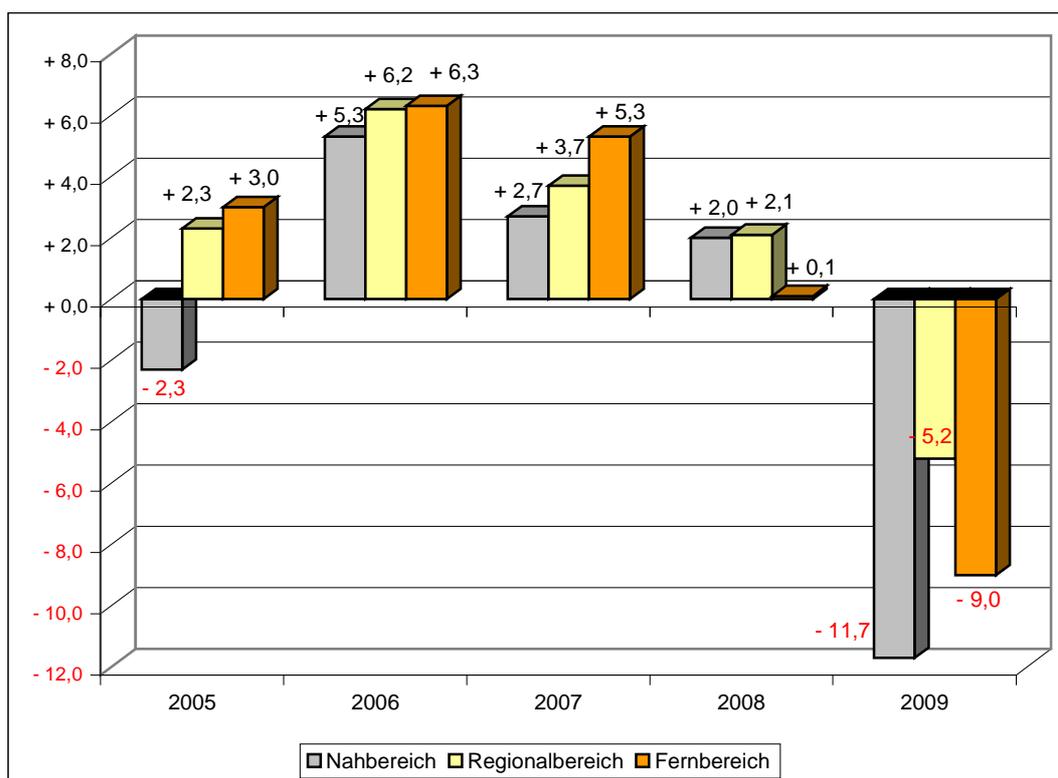
### 3.1.2 Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich

Wie Schaubild 4 zu entnehmen ist, kam es im Jahr 2009 in allen Entfernungsbereichen des Straßengüterverkehrs zu deutlichen Aufkommensrückgängen im Vergleich zum Vorjahr. Besonders betroffen zeigte sich der Nahbereich (bis 50 km) mit zweistelligen prozentualen Mengenrückgängen. Diese sind vor allem auf die schwächere Baukonjunktur zurückzuführen. Hierbei ist die große Bedeutung der Bauwirtschaft für den Straßengüterverkehr zu beachten. Im Jahr 2009 entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen. Während die Gütermenge im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 einen Rückgang in Höhe von 11,7 % verzeichnete, verringerte sich die Beförderungsleistung im Nahbereich um 8,2 %. Die im Jahr 2009 zu verzeich-

Aufkommensrückgänge in allen Entfernungsbereichen

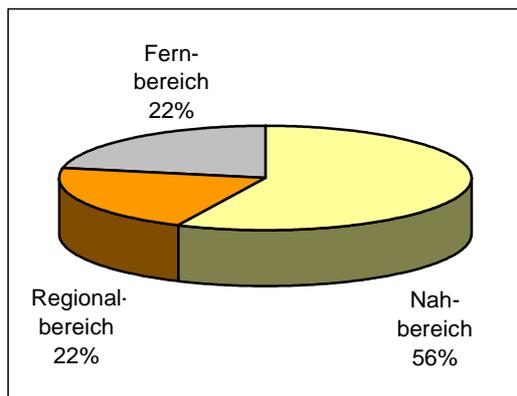
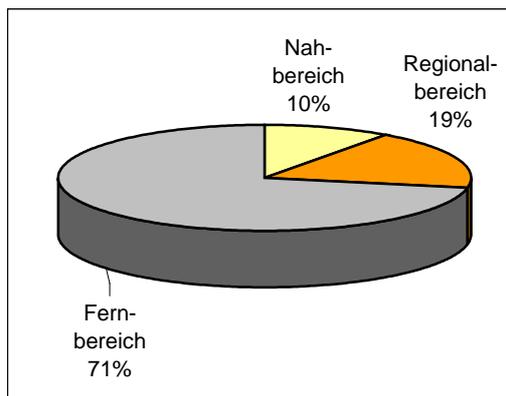
nenden Aufkommens- und Leistungsrückgänge im Regionalbereich (51 – 150 km) sind auf konjunkturell bedingte Entwicklungen im produzierenden Gewerbe und im Handel zurückzuführen (Menge: -5,2 %, Leistung: -4,7 %). Der Rückgang der Handelstätigkeit und der Industrieproduktion führten im vergangenen Jahr im Fernbereich (151 km und mehr) zu einem deutlichen Mengen- und Leistungsrückgang (Menge: -9,0 %, Leistung: -9,6 %). Mit dieser Entwicklung setzte sich der im Verlauf des Jahres 2008 begonnene Abschwung in diesem Entfernungsbereich weiter fort.

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



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2009 rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich durch die hohen Transportweiten ein Anteil von 71 % an der Verkehrsleistung erbracht (siehe Schaubilder 5 und 6).

**Schaubild 5:** Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2009 in %**Schaubild 6:** Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2009 in %

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

### 3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Aufgrund der Entwicklung des Außenhandels ging der grenzüberschreitende Verkehr, der seit Jahren von der Ausweitung der internationalen Handelstätigkeit und der Arbeitsteilung profitierte, im Jahr 2009 deutlich zurück. Insgesamt erzielte der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenrückgang um 17,1 % auf rund 130,5 Mio. t und einen Leistungsrückgang in Höhe von 18,2 % auf 30,4 Mrd. tkm. Der grenzüberschreitende Verkehr war damit von der Wirtschaftskrise stärker betroffen als der Binnenverkehr.

Deutlicher Rückgang beim Güterversand und -empfang

**Tabelle 3:** Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen  
Veränderungen im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	2008	2009	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
<b>Versand nach</b>				
EU-Mitgliedstaaten	75.843,8	62.996,1	- 12.847,7	- 16,9
Drittstaaten	8.379,2	7.447,7	- 931,5	- 11,1
<b>Versand insgesamt</b>	<b>84.223,0</b>	<b>70.443,8</b>	<b>- 13.779,2</b>	<b>- 16,4</b>
<b>Empfang aus</b>				
EU-Mitgliedstaaten	59.025,0	49.018,1	- 10.006,9	- 17,0
Drittstaaten	3.574,4	2.894,5	- 679,9	- 19,0
<b>Empfang insgesamt</b>	<b>62.599,4</b>	<b>51.912,6</b>	<b>- 10.686,8</b>	<b>- 17,1</b>
<b>Dreiländerverkehr<sup>1)</sup></b>	<b>10.576,4</b>	<b>8.139,7</b>	<b>- 2.436,7</b>	<b>- 23,0</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>157.398,8</b>	<b>130.496,1</b>	<b>- 26.902,7</b>	<b>- 17,1</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Durchgangsverkehr.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Wie aus Tabelle 3 ersichtlich ist, haben im Betrachtungszeitraum der grenzüberschreitende Versand um 16,4 % und der grenzüberschreitende Empfang um 17,1 % abgenommen. Damit waren der Güterversand und -empfang in etwa gleicher Höhe von dem Konjunkturunbruch betroffen. Grenzüberschreitende Beförderungen mit deutschen Fahr-

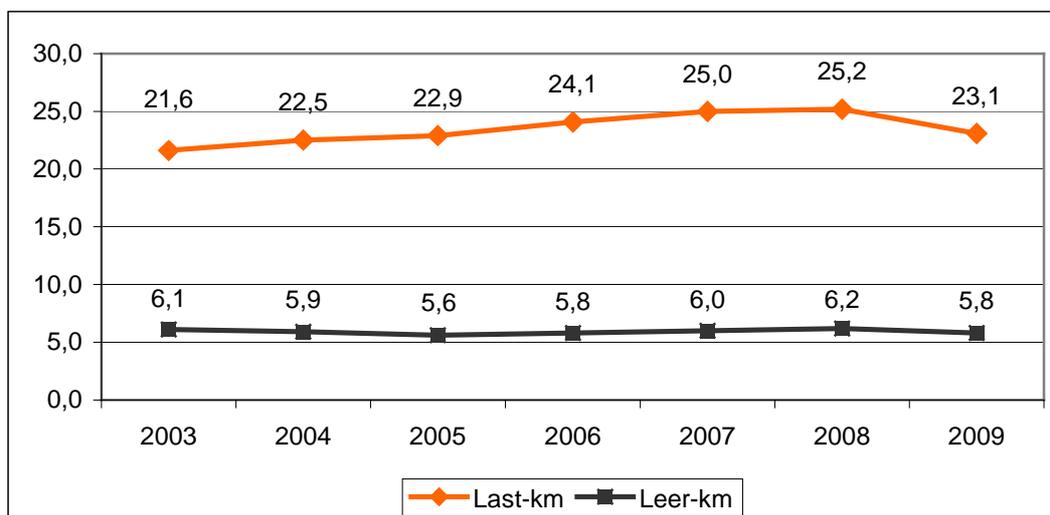
zeugen werden vor allem im Verkehr mit Frankreich, den Niederlanden und Belgien durchgeführt.

### 3.1.4 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)

Im Jahr 2009 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit insgesamt 28,9 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) 8,0 % weniger Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Dabei verringerte sich die Kilometerleistung in allen drei Entfernungsbereichen: Mit einem Minus von 9,2 % verzeichnete der Fernbereich die höchsten Verluste, gefolgt vom Nahbereich (-7,8 %) und Regionalbereich (-4,8 %). Mit Rückgängen von 8,0 % bzw. 8,1 % im Vergleich zum Jahr 2008 waren der Werkverkehr und der gewerbliche Verkehr ähnlich stark betroffen.

Last- und Leerkilometer sinken

**Schaubild 7:** Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern in den Jahren 2003 bis 2009 in Mrd. Kilometern



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt.

Die geringere Fahrleistung hat sowohl zu einem Rückgang der Last- als auch der Leerkilometer geführt. Mit 8,5 % sanken jedoch die Lastkilometer deutlich stärker als die Leerkilometer (-6,5 %), so dass der Lastfahrtenanteil insgesamt nach 80,2 % im Jahr 2008 auf 79,9 % im Jahr 2009 zurückging. Der Anteil der Lastkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern verringerte sich in den einzelnen Entfernungsbereichen ebenfalls nur geringfügig und erreichte im Nahbereich einen Wert von rund 58 %. Im Regional- und Fernbereich lag er im Jahr 2009 bei rund 66 % bzw. 89 %. Die im Nahbereich vergleichsweise geringeren Lastfahrtenanteile stehen in Zusammenhang mit einer für dieses Segment typischen Transportstruktur, die durch einen höheren Anteil nicht anders zu disponierender Ver- und Entsorgungsfahrten (Einwegverkehre) geprägt ist. Der im Zuge des konjunkturellen Abschwungs erhebliche Nachfragerückgang nach Verkehrsleistungen sowie die damit einhergehenden Kapazitätsüberhänge erschwerten den Transportunternehmen vielfach die Zusammenstellung von Rundläufen. Um das Aufkommen ihrer Hauptkunden

Lastfahrtenanteil sinkt

bei hohem Termindruck befördern zu können, mussten die Unternehmen höhere Leerfahrtenanteile in Kauf nehmen.

### 3.1.5 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die statistischen Ergebnisse zu den zurückgelegten mautpflichtigen Strecken weisen im Jahr 2009 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 24,4 Mrd. Kilometer auf dem deutschen Autobahnnetz aus. Gegenüber 2008 verringerte sich damit die mautpflichtige Fahrleistung um 11,8 %, nachdem sie im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 um 0,8 % gestiegen war. Die von Gebietsfremden zurückgelegten mautpflichtigen Strecken sanken im Betrachtungszeitraum mit -12,8 % prozentual stärker als die der Inländer mit -11,2 %. Dies ist insbesondere auf die Entwicklung der Fahrleistungen durch Fahrzeuge aus den alten EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen, die mit -16,9 % einen übermäßig starken Rückgang verzeichneten. Die Fahrleistungen von Fahrzeugen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten sanken mit -10,2 % hingegen unterproportional, so dass sich ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen weiter erhöhte.

Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistungen

Tabelle 4: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen  
Veränderungen im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008

	2008	2009	Veränderungen	
			absolut	in %
<b>Zurückgelegte mautpflichtige Strecken in 1.000 km</b>				
- Inländer	18.002.984	15.988.835	- 2.014.149	- 11,2
- Gebietsfremde*	9.603.296	8.370.257	- 1.233.039	- 12,8
<b>Strecken insgesamt</b>	<b>27.606.280</b>	<b>24.359.092</b>	<b>- 3.247.188</b>	<b>- 11,8</b>
<b>Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in 1.000 EUR</b>				
- Inländer	2.243.883	2.857.995	+ 614.112	+ 27,4
- Gebietsfremde	1.222.551	1.552.034	+ 329.483	+ 27,0
<b>Mauteinnahmen insgesamt</b>	<b>3.466.434</b>	<b>4.410.029</b>	<b>+ 943.595</b>	<b>+ 27,2</b>

\* einschl.: Unbekannt.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Aus den erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im Gesamtjahr 2009 mit rund 4,4 Mrd. Euro um 27,2 % höhere Mauteinnahmen für den Bund als im Vorjahr. Dies ist auf die Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2009 an die gestiegenen Wegekosten zurückzuführen. Insgesamt entfielen im Gesamtjahr 2009 – wie im Jahr 2008 – jeweils rund 65 % der Fahrleistungen und der Mauteinnahmen auf inländische und jeweils 35 % der Fahrleistungen und der Mauteinnahmen auf gebietsfremde Fahrzeuge.

Höhere Mauteinnahmen

### 3.1.6 Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten

Die nachfolgende Tabelle stellt die „Top Ten“ der Zulassungsstaaten der gebietsfremden Kraftfahrzeuge mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland dar. Dazu gehörten im Jahr 2009 sieben junge EU-Mitgliedstaaten. Mit einem Anteil von 8,7 % an den insgesamt erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen legten polnische Fahrzeuge unter den Gebietsfremden die meisten Kilometer auf deutschen Autobahnen zurück. An zweiter Stelle lagen mit einem Anteil von 4,4 % niederländische Fahrzeuge, gefolgt von Fahrzeugen, die in Tschechien zugelassen sind (3,8 %).

Anteil polnischer  
Fahrzeuge gestie-  
gen

Tabelle 5: Mautpflichtige Fahrleistungen im Jahr 2009 nach den „Top Ten“ der Zulassungsstaaten

Land	Mautpflichtige Fahrleistungen		
	Strecke in 1.000 km	2009 Anteil in %	2008 Anteil in %
Inland	15.988.835	65,6	65,2
Ausland	8.318.243	34,1	34,6
<i>darunter:</i>			
- Polen	2.116.315	8,7	8,5
- Niederlande	1.083.769	4,4	4,6
- Tschechien	929.289	3,8	3,8
- Österreich	448.441	1,8	2,2
- Ungarn	419.059	1,7	1,7
- Slowakei	356.679	1,5	1,5
- Italien	285.844	1,2	1,3
- Rumänien	270.009	1,1	1,0
- Litauen	267.695	1,1	1,2
- Slowenien	244.267	1,0	1,0
unbekannt	52.014	0,2	0,2

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

### 3.1.7 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Um einen Anreiz für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge zu schaffen, ist die Höhe der Mautsätze nach Emissionsklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge gestaffelt. Tabelle 6 weist die in den vergangenen Jahren auf mautpflichtigen Bundesautobahnen erbrachten Fahrleistungen differenziert nach Schadstoffklassen aus. Ein Vergleich der Tabellenwerte zeigt, dass im Zeitablauf ein zunehmender Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen von umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen erbracht wird; die Streckenanteile vergleichsweise emissionsreicher Lastkraftfahrzeuge sind hingegen rückläufig. Die zurückgelegte Wegstrecke von Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) stieg im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 um knapp ein Drittel an. Damit entfielen auf diese Fahrzeuge im Jahr 2009 bereits 49 % der mautpflichtigen Wegstrecke, nachdem im Jahr 2007 lediglich rund 18 % der Fahrleistungen auf mautpflichtigen Straßen mit Fahrzeugen dieser Emissionsklasse erbracht wurden. Im Jahr 2009 erfolgte damit erstmals der überwiegende Teil der Fahrleistungen mit Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 5. Deutlich rückläufig sind im Betrachtungszeitraum die Anteile der emissionsreicheren

Fahrleistungen  
nach Emissions-  
klassen

Schadstoffklassen. So ging der Anteil von Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 von rund 61 % im Jahr 2007 auf rund 37 % im Jahr 2009 zurück.

**Tabelle 6:** Zurückgelegte Strecken auf mautpflichtigen Bundesautobahnen in den Jahren 2007 bis 2009

Schadstoffklasse	2007		2008		2009	
	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %
EEV 1 (bes. umweltfreundlich)	9.431	0,0	12.065	0,0	59.769	0,2
S5 (Euro 5)	4.835.155	17,6	9.043.010	32,8	11.932.224	49,0
S4 (Euro 4)	1.400.271	5,1	2.149.472	7,8	2.307.218	9,5
S3 (Euro 3)	16.795.135	61,2	13.557.049	49,1	8.932.162	36,7
S2 (Euro 2)	3.940.994	14,4	2.559.195	9,3	1.008.470	4,1
S1 (Euro 1, Euro 0, andere)	443.109	1,6	285.488	1,0	119.248	0,5
<b>Summe</b>	<b>27.424.095</b>	<b>100,0</b>	<b>27.606.280</b>	<b>100,0</b>	<b>24.359.092</b>	<b>100,0</b>

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

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

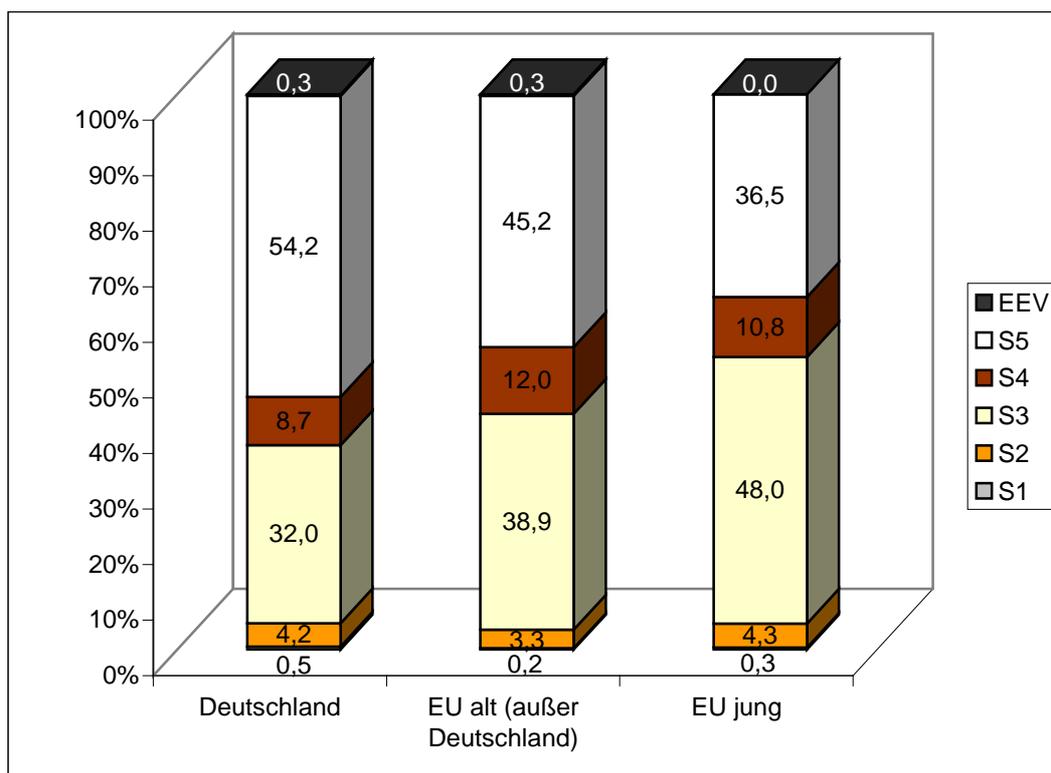
Ursächlich für den zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Lastkraftfahrzeuge ist zum einen die verstärkte Mautspreizung zum 1. Januar 2009. Unterstützt wurde diese Entwicklung daneben durch Förderprogramme und eine Verschärfung der Zulassungsregelungen für neue Lkw. So müssen seit dem 1. Oktober 2009 neu in den Verkehr kommende Lkw in der EU mindestens die Euro 5-Norm erfüllen. Neben der Investitionstätigkeit der Unternehmen in umweltfreundlichere Fahrzeuge ist diese Entwicklung jedoch auch auf die durch die Wirtschaftskrise bedingte verminderte Fahrleistung zurückzuführen. Insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2009 hat eine Vielzahl von Unternehmen Teile ihrer Fahrzeugflotte abgemeldet oder vorübergehend stillgelegt. Hierbei handelte es sich wegen der höheren Mautsätze primär um Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 (Euro 3).

Fahrzeuge zunehmend umweltfreundlicher

Differenziert man die Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten der Fahrzeuge, so zeigt sich sowohl bei den deutschen als auch bei den gebietsfremden Fahrzeugen ein Trend zum Einsatz eines umweltfreundlicheren Fahrzeugequipments (siehe Schaubild 8). Bei den Fahrzeugen, die in Deutschland und den übrigen alten EU-Mitgliedstaaten zugelassen sind, wurde der überwiegende Teil der Fahrleistungen mit Lkw der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) erbracht. Bei den mautpflichtigen Fahrleistungen durch Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten und Nicht-EU-Mitgliedstaaten stieg der Anteil der Fahrleistungen durch die Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) im Vergleich zum Jahr 2008 um jeweils 11 Prozentpunkte an. Der Hauptteil der mautpflichtigen Fahrleistungen wurde hier jedoch nach wie vor mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 (Euro 3) zurückgelegt.

Nationale Entwicklungen

**Schaubild 8:** Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen im Jahr 2009 in Prozent



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

In den ersten Monaten des Jahres 2010 zeichnet sich bei den Fahrleistungen sowohl inländischer als auch gebietsfremder Fahrzeuge eine weitere kontinuierliche Verbesserung der Schadstoffklassen ab. Im Zeitraum von Januar bis März 2010 lag bei den in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen der Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen durch Lkw der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) bei rund 61 %, der Anteil der S 3 (Euro 3) Fahrzeuge erreichte lediglich noch rund 25 %. Bei den Fahrleistungen durch Fahrzeuge aus den alten EU-Mitgliedstaaten wird mittlerweile rund die Hälfte der Gesamtfahrleistungen durch Lkw der Emissionsklassen S 5 (Euro 5) erbracht, bei Fahrzeugen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten liegt deren Anteil derzeit bei rund 42 %. Mit rund 55 % entfielen im ersten Quartal des Jahres 2010 über die Hälfte der insgesamt in Deutschland erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen auf Fahrzeuge der Emissionsklasse S 5 (Euro 5).

Entwicklung im  
1. Quartal 2010

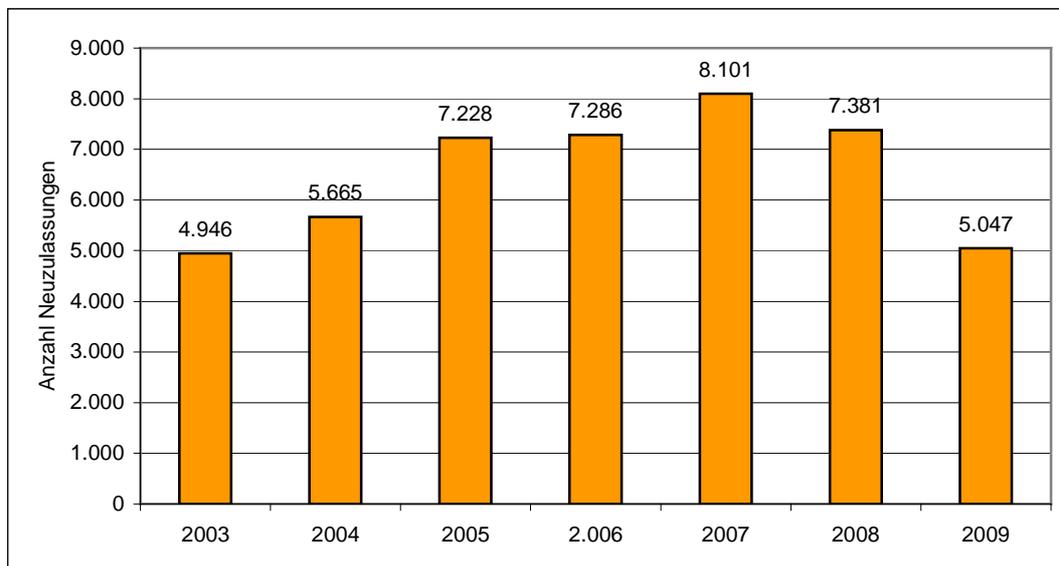
### 3.1.8 Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge

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 Gesamtge-

Kontinuierlicher  
Anstieg der Neuzu-  
lassungen bis 2007

wicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen im Zeitraum von 2003 bis 2007 zunächst kontinuierlich an, bevor es ab dem Jahr 2008 zu einer Trendumkehr kam.<sup>3</sup>

**Schaubild 9:** Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen in den Jahren 2003 bis 2009



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Während sich die Anzahl aller neu zugelassenen Lastkraftwagen im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 25,8 % verringerte, kam es im Segment der Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen zu einem überdurchschnittlich hohen Rückgang von 31,6 %. Im Jahr 2009 fielen rund 4,3 % aller neu zugelassenen Lastkraftwagen in diese Gewichtsklasse. Der Anteil der Lastkraftwagen an den Neuzulassungen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen lag bei 12,1 % und der Anteil der Klein-Lkw bei 83,6 %. Nach den Erkenntnissen aus den Marktgesprächen des Bundesamtes werden Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 10 bis einschließlich 12 Tonnen vorrangig im Verteilerverkehr und weniger im Fernverkehr eingesetzt. Der Einsatz solcher Lkw mit dem vorrangigen Ziel der Mautvermeidung hat unter Berücksichtigung der gesamten variablen Kosten demnach weiterhin einen relativ geringen Umfang.

Deutliche Rückgänge der Neuzulassungen in 2009

<sup>3</sup> 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.

## 3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

### 3.2.1 Beförderungsentgelte

Infolge hoher Laderaumüberkapazitäten hat sich die Wettbewerbsintensität zwischen den Anbietern von Transport- und Logistikdienstleistungen wesentlich verschärft. Dies schlug sich in einem entsprechenden Preisdruck auf dem Güterkraftverkehrsmarkt nieder. Beförderungsentgelte werden weit überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen/Abkommen vereinbart. In diesem Bereich berichteten Transportunternehmen von einem Preisrückgang im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 von durchschnittlich 8 bis 10 %. Zahlreiche Industrie- und Handelsunternehmen nutzten insbesondere im ersten Halbjahr 2009 den starken Wettbewerb im Transportgewerbe zu Neuausschreibungen oder Nachverhandlungen. Nach Unternehmensangaben konnten Auftraggeber im Verlauf der Krise trotz laufender Verträge teilweise Forderungen nach Preisnachlässen durchsetzen. Viele Auftraggeber schrieben über einen längeren Zeitraum aus als in den letzten Jahren üblich, um die niedrigen Beförderungsentgelte längerfristig zu fixieren. Der Index des Statistischen Bundesamtes für Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr verdeutlicht ebenfalls, dass die Beförderungsentgelte seit Beginn der Wirtschaftskrise spürbar unter Druck geraten sind. Dieser lag im Jahr 2009 mit 104,4 (Jahr 2006 = 100) um 1,7 % unter dem Wert des Jahres 2008.<sup>4</sup>

Wirtschaftskrise  
bedingt Preis-  
druck

Im Gegensatz zu längerfristigen Kontrakten 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. Unternehmen, die auf Grund geringerer Aufträge ihrer Stammkunden zusätzliche Verkehre gewinnen mussten, um ihre Laderaumkapazitäten auszulasten, drängten im Jahr 2009 verstärkt auf den Spotmarkt. Nach Unternehmensangaben lagen die Tagesfrachten dort bis zu 30 % unter dem Vorjahresniveau. Zwar verminderte im Jahresverlauf 2009 eine Vielzahl von Unternehmen ihr Laderaumangebot, dennoch bestanden die Überkapazitäten auf dem Markt nahezu über das gesamte Jahr 2009 fort. Der erhebliche Druck auf die Entgelte zeigte sich sowohl auf dem nationalen als auch dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt.

Spotmarkt

Während in den ersten Monaten des Jahres 2010 im Bereich der Vertragsfrachten mehrheitlich noch keine Veränderungen festzustellen waren, zeigte sich auf dem Sportmarkt, bedingt durch das Anziehen der Verkehrsnachfrage, temporäre Laderaumengpässe sowie höhere Kraftstoffpreise, ab März 2010 eine leichte Erholung der Frachten.

Im Frühjahr 2010  
anziehende Tages-  
frachten

---

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

### 3.2.2 Kosten

Kostenseitig hat sich im Jahr 2009 die im Vergleich zum Vorjahr günstigere Preisentwicklung für Dieselkraftstoff für das Güterkraftverkehrsgewerbe positiv ausgewirkt. Bis einschließlich November 2009 lagen die Preise für Dieselkraftstoff deutlich und kontinuierlich unter dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate. Sie erreichten im März 2009 einen Jahrestiefststand. Seit Dezember 2009 liegen die Dieselkraftstoffpreise wieder über dem Vorjahresniveau und erweisen sich seitdem wieder als wesentlicher Kostentreiber. Fuhrparkleiter, die ihre Lkw auf die Betankung mit Biodiesel umgestellt hatten, sahen darin wegen des geschwundenen Kostenvorteils im Jahr 2009 keine wirtschaftliche Alternative mehr. Fast alle Transporteure haben im Jahr 2009 die Betankung wieder auf herkömmlichen Dieselkraftstoff umgestellt.

Kraftstoffkosten

Der im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 insgesamt deutlich günstigeren Dieselpreisentwicklung standen die am 1. Januar 2009 in Kraft getretenen höheren Mautsätze gegenüber. Nach Kenntnis des Bundesamtes war angesichts der zu Beginn des vergangenen Jahres herrschenden Konjunkturlage nur ein Teil der Transportunternehmen in der Lage, hieraus resultierende Kostensteigerungen vollumfänglich an ihre Auftraggeber weiterzubelasten. Teilweise waren letztere lediglich bereit, die Maut für Euro 5-Fahrzeuge zu vergüten – unabhängig von der tatsächlichen Schadstoffklasse der eingesetzten Fahrzeuge. Ein Teil der Auftraggeber lehnte Preiszugeständnisse aufgrund der Mautanpassung mit dem Hinweis auf deutlich gesunkene Kraftstoffkosten ab.

Mautkosten

Die Wirkungsweise der konträren Kraftstoff- und Mautkostenentwicklung illustriert ein vereinfachtes Zahlenbeispiel, dem ein mautpflichtiges Fahrzeug mit einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von 135.000 km (davon 94.500 km (70 %) auf mautpflichtigen Bundesautobahnen) und einem Durchschnittsverbrauch von 34 Litern Diesel pro 100 km zugrunde liegt. Unter Annahme eines durchschnittlichen Dieselpreises von 107,54 €/100 l im Jahr 2008 und 85,28 €/100 l im Jahr 2009 sowie eines durchschnittlichen Mautsatzes über alle Schadstoffklassen von rund 0,13 €/km im Jahr 2008 und 0,18 €/km im Jahr 2009 ergibt sich für das Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 rein rechnerisch ein Kostenvorteil von rund 5.500 €. Bei differenzierter Betrachtung eines Euro 3- und Euro 5-Fahrzeuges betrug der Kostenvorteil ceteris paribus rund 3.600 € bzw. 6.400 € pro Jahr.

Zahlenbeispiel

Wenngleich die Entwicklung der Kraftstoffpreise im Jahr 2009 aus Sicht des Güterkraftverkehrsgewerbes grundsätzlich positiv verlief, so ist deren Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg unternehmensindividuell verschieden und teilweise zu relativieren. So wurde der Kostenvorteil der niedrigeren Kraftstoffpreise im Jahresverlauf durch die stark rückläufige Entgeltentwicklung teilweise aufgezehrt. Gleichwohl verdeutlicht das Beispiel neben den Wirkungen der Mautkostenentwicklung die hohe Bedeutung steigender und fallender Kraftstoffkosten für den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen. Dabei sind die Preis-

Einschränkende Anmerkungen

schwankungen der Kraftstoffkosten vom Transportunternehmen kaum zu beeinflussen. Da die Preisschwankungen am Markt in immer kürzeren Zeitabständen und in zunehmender Breite erfolgen, zeigt sich vor allem bei größeren Unternehmen des Straßengüterverkehrs eine tendenzielle Entwicklung hin zur Vereinbarung von Dieselpreisgleitklauseln mit den Auftraggebern, um eine möglichst neutrale Behandlung der Dieselpreisschwankungen herbeizuführen und diese somit als „durchlaufende Posten“ zu behandeln.

Um die Wirtschaftskrise durchzustehen, bemühten sich die Unternehmen, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um ihre Kosten zu reduzieren, und gleichzeitig die Basiskunden für das Kerngeschäft zu binden. Angesichts rückläufiger Beförderungsvolumina und sinkender Umsätze waren bei den Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2009 auf breiter Front Konsolidierungsprozesse wie Fuhrparkreduzierungen nebst dem entsprechenden Abbau von Fahrpersonal zu beobachten. Mehr als jedes zweite Transportunternehmen, mit dem das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, verringerte seinen Fuhrpark. Im 2. Halbjahr 2009 sowie zu Beginn des laufenden Jahres setzte sich der Trend zum Kapazitätsabbau in abgeschwächter Form fort. Mit der kapazitätsseitigen Anpassung ging eine Optimierung der Sendungs- und Kundenstrukturen einher, teilweise in Verbindung mit einer Modernisierung oder Erweiterung der IT-Unterstützung im Betrieb.

Kostensenkungsmaßnahmen

Der krisenbedingte Druck zur Kostensenkung war im Jahresverlauf 2009 auch bei den Lohn- und Lohnnebenkosten zu beobachten. Waren im letzten Jahr Neueinstellungen von gut qualifiziertem, zuverlässigem Fahrpersonal noch zu tendenziell höheren Löhnen erfolgt und Löhne bereits beschäftigter Fahrer moderat erhöht worden, so führte die Wirtschaftskrise zusehends zu einer Trendumkehr. Neben dem Einfrieren der Löhne und der Kürzung von Zuschlägen und Sonderzahlungen wurden die Spielräume der flexiblen Arbeitszeitregelungen bis hin zur Kurzarbeit ausgeschöpft. Neues Fahrpersonal wurde tendenziell zu niedrigeren Einstiegslohnen eingestellt. Bei Fuhrparkreduzierungen trennten Unternehmen sich zumeist in entsprechendem Umfang von Fahrpersonal - zuerst von solchem mit zeitlich befristeten Arbeitsverträgen. Im Ergebnis senkten diese Unternehmen im Jahr 2009 ihre Fahrpersonalkosten.

Lohnkosten und Lohnnebenkosten

Bereits zu Jahresbeginn 2009 mussten Unternehmen, die einen hohen Anteil mautpflichtiger Güterverkehre aufweisen, aufgrund der Mautanpassung teilweise ihren Kontokorrentkreditrahmen ausweiten. Zusätzliche Finanzierungskosten entstanden nicht wenigen Unternehmen auf Grund der Ausschöpfung und zum Teil erheblichen Ausweitung von Zahlungszielen durch Frachtzahler. Ferner wurden im Rahmen von Marktgesprächen vermehrt längere Stand- und Wartezeiten als Kostentreiber thematisiert, da manche Absender und Empfänger aufgrund der schwachen Auftragslage ihr Be- bzw. Entladepersonal reduziert hätten.

Weitere Kostentreiber

### 3.2.3 Ertragslage

Angesichts der skizzierten Entwicklungen wurde die wirtschaftliche Situation eines sehr hohen Anteils der Transportunternehmen massiv belastet. Vorherrschendes Ergebnis der geführten Marktgespräche des Bundesamtes war somit, dass insbesondere Transportunternehmen, die ausschließlich die reine Beförderungsleistung anbieten, im Jahr 2009 eine deutliche Verschlechterung ihrer Ertragslage, mithin erhebliche Substanzverluste, im Vergleich zum Vorjahr beklagten. Von der Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation zeugt u. a. die im folgenden Abschnitt noch näher beschriebene Zunahme der Insolvenzverfahren. Vergleichsweise positiver stellte sich die Lage für Unternehmen dar, die ihr Dienstleistungsangebot bereits vor Jahren diversifiziert hatten und Verluste im Transportbereich teilweise durch Erträge aus anderen Unternehmenssparten kompensieren konnten. Diese Unternehmen konnten nach Erkenntnissen des Bundesamtes mehrheitlich zwar keine größeren Gewinne erzielen, sie verbuchten aber auch keine hohen Verluste. Dem Negativtrend weitestgehend entziehen konnten sich Unternehmen, die in Branchen und Marktsegmenten tätig sind, die – wie der Konsumgütersektor – kaum von der Wirtschaftskrise betroffen waren.

Wirtschaftskrise belastet Betriebsergebnisse

### 3.2.4 Investitionen

Die Investitionen der Unternehmen in ihren Fuhrpark brachen zu Beginn des Jahres 2009 ein. Stattdessen stand krisenbedingt der Abbau oder zumindest die vorübergehende Stilllegung von Fuhrparkkapazitäten im Vordergrund. Davon betroffen waren insbesondere Euro 3-Fahrzeuge, deren Einsatz sich bei Güterverkehren mit hohen mautpflichtigen Streckenanteilen im Vergleich zu Euro 5-Fahrzeugen im Zuge der Mautspreizung deutlich verteuert hat. Vor allem Fernverkehrsunternehmen meldeten diese Fahrzeuge ab oder legten sie still, sofern sie diese nicht mautbelastungsfrei im Nahverkehr einsetzen konnten. Regionalverkehr betreibende Unternehmen weisen strukturell noch einen hohen Anteil an Euro 3-Fahrzeugen auf, da im Regionalverkehr zumeist eine geringere Jahresfahrleistung erbracht wird und solche Lkw daher überdurchschnittlich lange im Fuhrpark gehalten werden. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass im Regionalverkehr überproportional viele Lkw mit Sonderaufbauten sowie Spezialfahrzeuge zum Einsatz kommen.

Investitionen in den Fuhrpark in 2009 eingebrochen

Bei den Marktgesprächen des Bundesamtes zeichnet sich in jüngerer Zeit eine Aufhellung der Investitionsbereitschaft ab: Deutlich mehr Güterkraftverkehrsunternehmen bekunden zumindest ihre Absicht, Ersatzinvestitionen in Lkw mit einer besseren Schadstoffklasse vornehmen zu wollen. Aufgrund des anhaltenden Trends zur Flexibilisierung des Fuhrparks, dem Lkw-Vermietgesellschaften mit entsprechend angepassten Vertragsgestaltungen entgegenkommen, dürfte auch der Einsatz von Mietfahrzeugen zu-

Anzeichen für Aufhellung der Investitionsbereitschaft in 2010

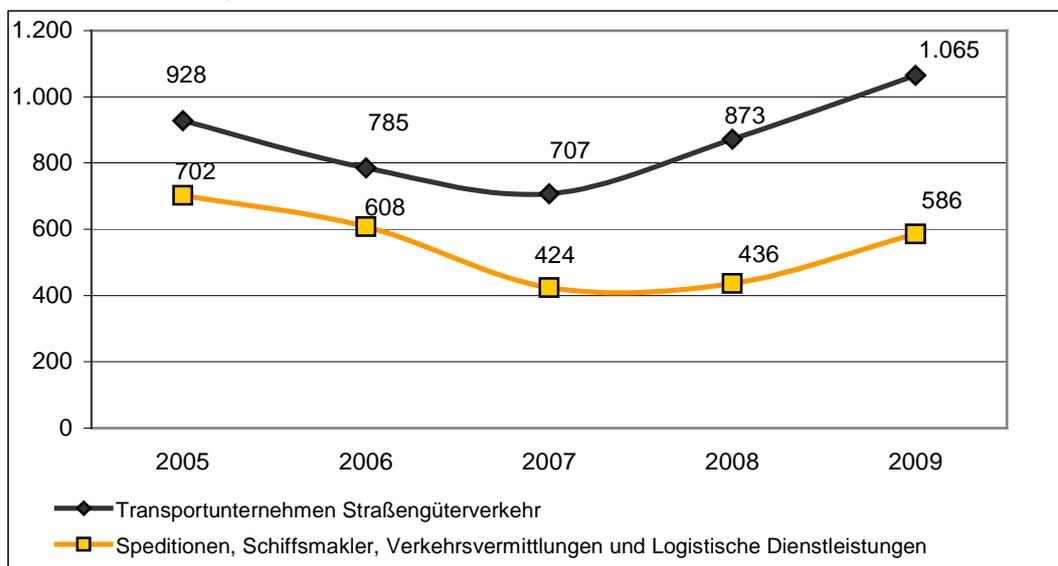
nehmen. Mithin zeichnete sich auch im 1. Quartal 2010 keine Trendwende hin zu Erweiterungsinvestitionen ab.

### 3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im Jahr 2009 stieg die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise insgesamt um 11,6 % gegenüber dem Vorjahr auf 32.687 Verfahren. Der Anstieg der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) um 22 % auf 1.065 lag damit deutlich über der allgemeinen Steigerungsrate der Insolvenzen. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark erhöhte sich die Anzahl der Insolvenzverfahren im Jahr 2009 ebenfalls erheblich: um 34,4 % auf 586.

Zunahme der Insolvenzen

**Schaubild 10:** Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2005 bis 2009



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der Wirtschaftsbereich Transport und Logistik weist ein fast doppelt so hohes Insolvenzrisiko auf wie der Durchschnitt aller Branchen. Im Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche lag die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) im Jahr 2009 bei 230 je 10.000 aktive Unternehmen. Im Bereich Verkehr und Logistik erhöhte sich die ohnehin schon sehr hohe Quote von 379 auf 418 insolvenzgefährdete Betriebe je 10.000 aktive Unternehmen.<sup>5</sup> Die Anzahl der von Insolvenzen betroffenen Beschäftigten bei Transportunternehmen und Speditionen lag im Jahr 2009 mit 12.771 Beschäftigten nochmals 48 % höher als die bereits im Jahr 2008 deutlich gestiegene Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer.

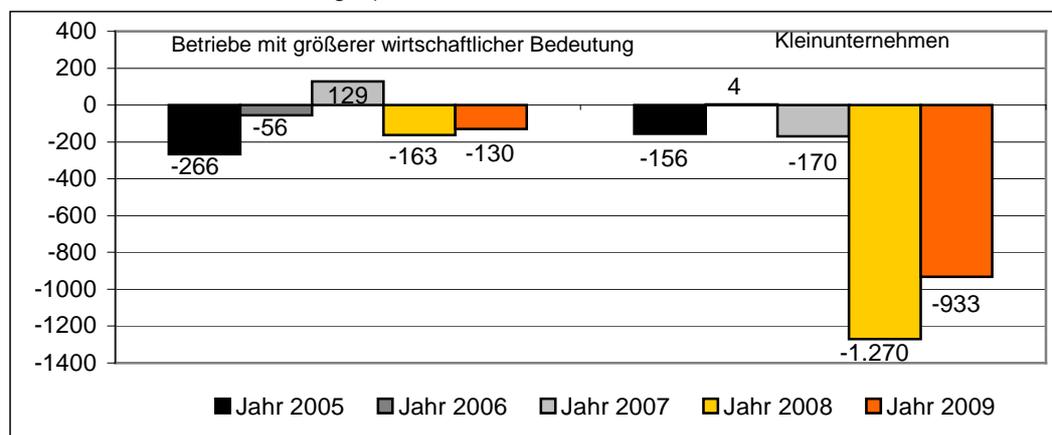
Insolvenzrisiko fast doppelt so hoch wie im Durchschnitt aller Branchen

<sup>5</sup> Insolvenzen, Neugründungen und Löschungen, Jahr 2009; *Verband der Vereine Creditreform e. V.; Februar 2010.*

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Insbesondere Kleinunternehmen stellen häufig den Betrieb ein, ohne ein Insolvenzverfahren zu eröffnen. Der Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung / Anmeldungen und Betriebsaufgaben / Abmeldungen in den Handels- und Gewereregistern) im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ war im Jahr 2009 sowohl bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung als auch bei Kleinunternehmen deutlich negativ. Trotz der Wirtschaftskrise fiel sowohl bei Kleinunternehmen als auch bei größeren Unternehmen die Anzahl der Betriebsaufgaben im Jahr 2009 geringer aus als im Jahr 2008 (-8 % bzw. -2 %). Die Zahl der Unternehmensneugründungen ging im Vergleichszeitraum bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung um 5 %, bei Kleinunternehmen um 1 % zurück.

Gewerbean- und -abmeldungen

**Schaubild 11:** Gründungssaldo (Neugründungen / Anmeldungen – Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr in den Jahren 2005 bis 2009



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1

### 3.3 Weitere Entwicklungen auf dem Speditions-, Transport- und Logistikmarkt

Beherrschendes Thema in den Marktgesprächen des Bundesamtes im vergangenen Jahr war neben der Wirtschaftskrise die Anpassung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2009. Viele Gesprächspartner kritisierten die Mautanpassung und -spreizung sowie deren Umsetzung zu Zeiten konjunktureller Schwäche. Durch die starke Anhebung der Maut für Euro 3-Fahrzeuge seien diese kaum noch wirtschaftlich einsetzbar. Ein Austausch der Fahrzeuge gegen neuere Modelle ist teuer, da der Gebrauchtmärkte für ältere Lkw wegen des großen Angebots und geringer Nachfrage eingebrochen ist, Euro 3-Fahrzeuge mithin deutlich an Wert verloren haben. Bereits seit geraumer Zeit reagieren die Kreditinstitute auf die Wertverluste der Sicherungsobjekte und das gestiegene Bonitätsrisiko mit einer Verschärfung der Kreditbedingungen. Aufgrund schlechter Bonität hatten insbesondere kleinere Unternehmen Probleme bei der Fremdfinanzierung und beim Erlangen der teilweise von Tankkartenbetreibern geforderten erhöhten Bankbürgschaften.

Wirtschaftskrise und Mautanpassung beherrschende Themen

Die krisenbedingten Mengen- und Leistungseinbrüche haben nach Aussage der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen dazu geführt, dass Speditionen mit eigenem Fuhrpark die Fremdvergabe von Beförderungsaufträgen zu Gunsten einer besseren Auslastung der eigenen Fahrzeuge und damit zu Lasten der Subunternehmer reduziert haben. Die hohen Rückgänge der Verkehrsnachfrage veranlassten insbesondere große und global agierende Speditions- und Logistikkonzerne, ihre Akquisitionsaktivitäten zu verstärken. Sie stehen unter hohem Druck, Auftragsrückgänge bei Bestandskunden durch Neuakquisitionen zu kompensieren, um ihre kapitalintensiven Netzwerkkapazitäten so gut wie möglich auszulasten und die eigene Marktposition gegenüber Wettbewerbern zu behaupten. Daher greifen sie verstärkt nach dem Sendungsaufkommen kleinerer Verladere, welches zuvor aufgrund des vergleichsweise geringen Volumens weniger interessant war. Da eine Kompensation der eigenen Auftragsrückgänge zumeist nur durch das Abwerben von Kunden der Wettbewerber möglich war, sind der Wettbewerbs- und Preisdruck im Jahr 2009 deutlich gestiegen. In diesem Zusammenhang kritisierten Transportunternehmen in Marktgesprächen vor allem den aggressiven Preiswettbewerb ehemaliger Staatsunternehmen. Diese hätten die Möglichkeit, Gewinne aus anderen Unternehmensbereichen dazu zu nutzen, die Preise im Landverkehr zu senken.

Verstärkung der Kundenakquise

Um die Wirtschaftskrise besser durchzustehen, kam es auf dem Güterkraftverkehrsmarkt verstärkt zur Bildung bzw. zu engeren Verflechtungen von Kooperationsgemeinschaften. Deren Ziel ist es, die Transportgestaltung durch Bündelung der Beförderungen zu optimieren, den Leerfahrtenanteil zu verringern und die Fahrzeugauslastung durch Beiladungen zu erhöhen.

Kooperationen

Zahlreiche große Transport- und Speditionsunternehmen, die im Vorfeld der Wirtschaftskrise ihre Fahrzeugkapazitäten stark erweitert hatten, haben diese mittlerweile aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zugunsten eines vermehrten Einsatzes von Subunternehmern wieder deutlich reduziert. In diesem Zusammenhang zeigt sich, dass Speditionsunternehmen die Transportabwicklung vor allem im Komplettladungsverkehr aufgrund des starken Preisverfalls nicht mehr ausschließlich ihren angestammten Subunternehmern übertragen. Stattdessen werden Ladungspartien vermehrt über elektronische Frachtenbörsen ausgeschrieben. Nach den Ergebnissen der Marktgespräche des Bundesamtes dürften bei einer Besserung der Auftragslage viele große Unternehmen vorerst von einer neuerlichen Kapazitätsaufstockung absehen. Da das Angebot von Beförderungskapazitäten im Laufe der Wirtschaftskrise insgesamt deutlich zurückgegangen ist, erwarten insbesondere Gesprächspartner von größeren Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark bei einem Anziehen der Konjunktur wieder einen Anstieg der Beförderungsentgelte.

Kapazitätsentwicklung

Vor allem kleine und mittlere Transportunternehmen konzentrieren ihre Aktivitäten wieder verstärkt auf den Nah- und Regionalverkehr. Von den Verkehren mit regionaler Ausrichtung erwarten sich diese Unternehmen eine höhere Rendite, da die variablen Kosten ge-

Zunehmendes Engagement im Nah- und Regionalverkehr

ringer und der Arbeitsaufwand/-einsatz des Fahrpersonals bei Beachtung der Sozialvorschriften berechenbarer ist. Der Wettbewerb spielt sich dabei meist nur auf regionaler Ebene ab, so dass ein Schutz zum Beispiel vor ausländischen Wettbewerbern eher gegeben ist.

Weiter ist zu erwähnen, dass ein Teil der Transportunternehmen die Auftragsflaute nutzte, um das Fahrpersonal zu schulen. In diesem Zusammenhang wurde flankierend das Förderprogramm „Aus- und Fortbildung“ im Rahmen des vom Bundesamt betreuten Zuwendungsverfahrens gut angenommen, etwa um Anforderungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes zu erfüllen. Regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals dienen u. a. dem Ziel, Kosten zu senken, indem die Fahrer zu einer schadenfreien und besonders Ressourcen schonenden Fahrweise animiert werden.

Aus- und Fortbildung

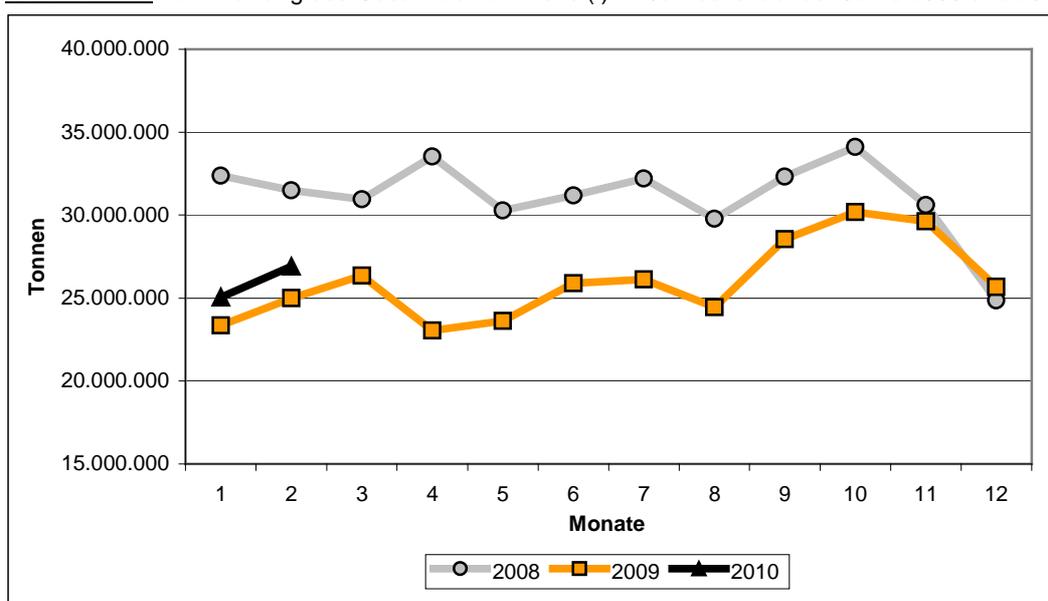
## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Im vergangenen Jahr kam es, nach einer länger anhaltenden Wachstumsphase in den Jahren zuvor, erstmals wieder zu einem Rückgang sowohl der Aufkommensmenge als auch der Beförderungsleistung im Eisenbahngüterverkehr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Jahr 2009 insgesamt rund 312,1 Mio. t Güter. Dies waren rund 59,2 Mio. t bzw. 15,9 % weniger als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung reduzierte sich im selben Zeitraum um 17,1 % auf rund 95,8 Mrd. tkm. Die durchschnittliche Transportweite sank erneut und lag im Jahr 2009 bei 307 Kilometern.

Mengen- und Leistungsrückgänge

Schaubild 12: Entwicklung des Gesamtaufkommens (t) im Jahresverlauf der Jahre 2008 und 2009



Anmerkung: Die gegensätzlichen Entwicklungen in den Monaten März und April sind größtenteils auf die Lage der Osterfeiertage zurückzuführen.

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

Insbesondere in der ersten Jahreshälfte kam es im Vergleich zum Vorjahr zu einem deutlichen Rückgang des Aufkommens in Höhe von 22,4 % und der Beförderungsleistung von 22,8 %. Im weiteren Jahresverlauf schwächten sich die Aufkommensverluste bezogen auf das Vorjahr (vgl. Schaubild 12) kontinuierlich ab und erreichten im vierten Quartal ein verhältnismäßig geringes Minus von 4,6 %. Im Dezember 2009 lag das beförderte Aufkommen erstmals wieder leicht über dem Vorjahresniveau. In den ersten Monaten des laufenden Jahres hat sich dieser Trend weiter bestätigt.

Geschuldet waren die Mengen- und Leistungsrückgänge in erster Linie der Aufkommensentwicklung in der Montanindustrie. So verzeichneten die Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ sowie „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ im vergangenen Jahr einen durchschnittlichen Rückgang des Aufkommens von rund 27 bzw. 33 % und der Leistung von rund 30 bzw. 34 %. Zuzüglich der Aufkommensverluste in der Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“ (-18 %) reduzierte sich das Transportvolumen der drei genannten Güterabteilungen im Betrachtungszeitraum um 41,2 Mio. t, was rund 70 % des Gesamtrückgangs entspricht. Als aufkommensstärkste Güterabteilung im Jahr 2009 verzeichneten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ einen Rückgang von durchschnittlich rund 15,5 %, was einem absoluten Mengenverlust von 14,5 Mio. t und somit etwa 24,5 % des Gesamtaufkommensverlustes entspricht.

Entwicklung nach  
Güterabteilungen

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

Hauptverkehrs-  
verbindungen

**Tabelle 7:** Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2008	2009		2008	2009	
Binnenverkehr	239,3	210,7	- 11,9	55,9	48,7	- 13,0
Versand in das Ausland	54,3	41,8	- 23,1	24,3	18,8	- 22,5
Empfang aus dem Ausland	57,6	44,2	- 23,1	22,6	18,0	- 20,1
Durchgangsverkehr	20,1	15,4	- 23,8	12,8	10,3	- 19,7
<b>Insgesamt</b>	<b>371,3</b>	<b>312,1</b>	<b>- 15,9</b>	<b>115,7</b>	<b>95,8</b>	<b>- 17,1</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr bei innerdeutschen Transporten rund 210,7 Mio. t Güter befördert. Dies bedeutete im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang von 11,9 %. Die Verkehrsleistung lag im Jahr 2009 mit 48,7 Mrd. tkm rund 13,0 % unter dem Vorjahresniveau. Die größten Aufkommensverluste verzeichneten Güter der Montanindustrie sowie „Besondere Transportgüter“. Ein Wachstum der Aufkommensmenge verzeichneten bei den nationalen Beförderungen die Güterabteilungen „Erdöl, Mineralöl-

Binnenverkehr

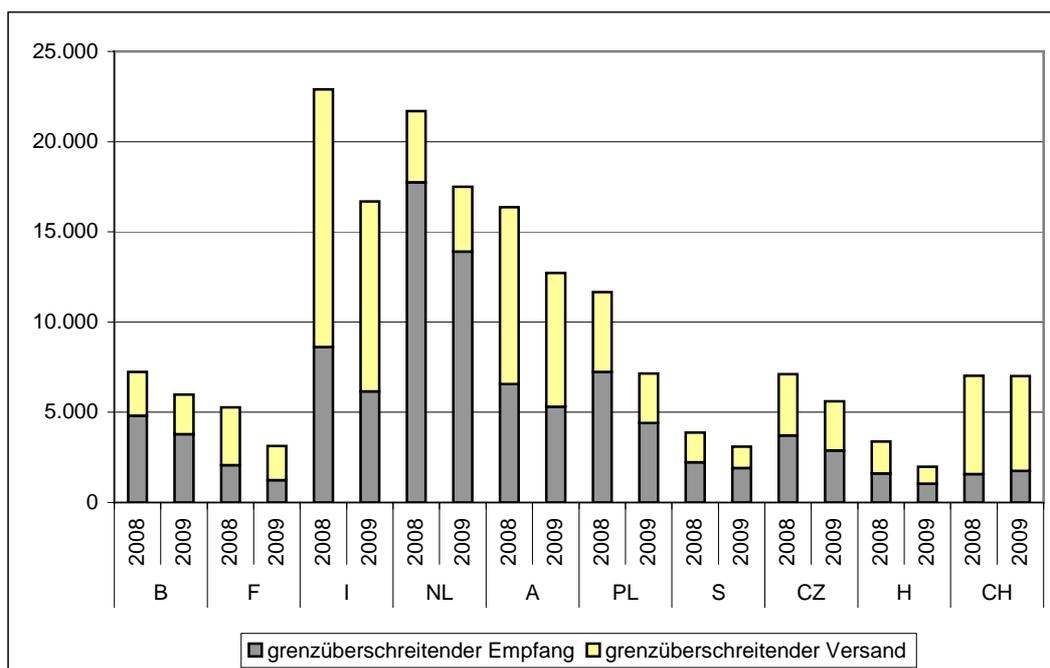
erzeugnisse, Gase“ (+8,6 %), ebenso wie „Steine und Erden“ (+3,0 %) und „Chemische Erzeugnisse“ (+2,3 %).

Bei grenzüberschreitenden Beförderungen kam es 2009 zu einer stark rückläufigen Aufkommens- und Leistungsentwicklung. Die Aufkommensverluste bei Versand und Empfang lagen bei jeweils 23,1 %. Der Rückgang der Transportleistung bewegte sich zwischen 22,5 % (Versand) und 20,1 % (Empfang). Beim Durchgangsverkehr reduzierte sich das beförderte Aufkommen gegenüber dem Vorjahr um 23,8 %, die Beförderungsleistung ging um 19,7 % zurück. Im Jahr 2009 wurden über die Grenzen Deutschlands insgesamt somit rund 30,6 Mio. t weniger Güter auf der Schiene befördert als im Vergleichszeitraum. Rund ein Drittel des Aufkommensrückgangs (-9,9 Mio. t) entfiel dabei auf Güter der Abteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“. Ebenfalls große Verluste verzeichneten die Güterabteilungen „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ (-7 Mio. t) sowie „Erze, Metallabfälle“ (-4,6 Mio. t). Beim Warenempfang reduzierte sich zudem das Aufkommen von Steinkohle deutlich um 2,1 Mio. t.

Grenzüberschreitender Verkehr

**Schaubild 13:** Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in den Jahren 2008 und 2009 in 1.000 t

Wechselverkehre



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.

Mit Ausnahme der Schweiz waren im Wechselverkehr mit Deutschland bei sämtlichen ausgewählten Staaten (siehe Schaubild 13) Aufkommensverluste im zweistelligen Prozentbereich zu beobachten. Von den Rückgängen besonders stark betroffen zeigten sich die Wechselverkehre mit Ungarn, Frankreich und Polen mit jeweils etwa -40 %. Betrachtet man die absoluten Mengenverluste, so verzeichneten im Jahr 2009 die Verkehre von/nach Italien (-6,2 Mio. t), Polen (-4,5 Mio. t) und den Niederlanden (-4,2 Mio. t) die

höchsten Rückgänge. Aufgrund der geringeren absoluten Aufkommensverluste im Vergleich zu den Italienverkehren, entwickelten sich die Wechselverkehre mit den Niederlanden im Jahr 2009 zur aufkommensstärksten Relation.

#### 4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die Mehrheit der Marktteilnehmer berichtete 2009 von einer gegenüber dem Vorjahr stark verschlechterten Auftrags- und Beschäftigungslage. Nur vereinzelt konnten Eisenbahnunternehmen auf eine stagnierende bzw. leicht positive Aufkommensentwicklung hinweisen. Die Nachfragerückgänge haben sich insbesondere im 1. Halbjahr 2009 entsprechend negativ auf die Beschäftigungslage sowie den Auslastungsgrad der Beförderungskapazitäten ausgewirkt. Je nach Unternehmensgröße, Kundenstruktur und Tätigkeitsschwerpunkt waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem sehr unterschiedlichen Maße hiervon betroffen. Im Jahresverlauf haben sich zudem stark branchenabhängige Aufkommensschwankungen gezeigt, die teilweise durch Faktoren wie die staatliche Umweltprämie mit beeinflusst wurden. Zudem nahmen Art und Dauer der bestehenden Vertragsverhältnisse Einfluss auf die Auftrags- und Beschäftigungslage. Besonders hohe Aufkommensrückgänge verzeichneten im vergangenen Jahr Unternehmen bzw. Unternehmensbereiche mit einer Ausrichtung auf stark konjunkturgeschwächte Branchen. Ebenfalls stark von Aufkommensrückgängen betroffen zeigten sich Verkehre innerhalb bestimmter Produktionssysteme bzw. -netzwerke.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Insbesondere im Einzelwagenverkehr führten rückläufige Produktionsmengen zahlreicher Kunden zu einer stark verringerten Auslastung innerhalb des fixkostenintensiven Systems und zu einem verstärkten Wettbewerbsdruck durch den Straßengüterverkehr. Die Ankündigung zahlreicher europäischer Bahnen zu Beginn dieses Jahres, im Rahmen der Allianz Xrail den internationalen Einzelwagenverkehr künftig zuverlässiger und kundenorientierter gestalten und damit wettbewerbsfähiger gegenüber dem Straßentransport entwickeln zu wollen, verdeutlicht einen diesbezüglichen Handlungsbedarf beim Einzelwagenverkehr in Europa.<sup>6</sup> In anderen Bereichen reagierten die Akteure auf einen rückläufigen Auslastungsgrad streckenweise mit einer Reduzierung bzw. einer Streichung von Angeboten. Die (Wieder-)Aufnahme zahlreicher Verbindungen im 1. Quartal 2010 lässt jedoch erwarten, dass sich die Frequenz der Abfahrten innerhalb der Produktionsnetzwerke mit zunehmender Belebung der Konjunktur wieder erhöhen wird. Als verhältnismäßig stabil haben sich mit Blick auf die Traktionsleistung die Einsätze im Rahmen fester Verkehrsverträge gezeigt.

Kapazitätsauslastung

Lediglich Marktteilnehmern mit bestehenden, meist längerfristigen Verkehrsverträgen bzw. entsprechenden Anpassungsklauseln war es zur Jahreswende 2008/2009 möglich, eine Erhöhung der Entgelte aufgrund von Kostensteigerungen in den Bereichen Tras-

Preisentwicklung

<sup>6</sup> Siehe [www.dbschenker.com](http://www.dbschenker.com) (Aktuelles, 23.03.2010).

senentgelte und Energie durchzusetzen. Im weiteren Verlauf des Jahres verblieben die Entgelte bei bestehenden Verträgen größtenteils auf einem konstanten Niveau. Auf Forderungen nach Preisnachlässen haben sich die Eisenbahnunternehmen dabei nur in Ausnahmefällen eingelassen, beispielsweise bei aufkommensstarken Auftraggebern. Diese Entwicklungen spiegelten sich auch im Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes wider. Der Index (2006 = 100) erhöhte sich von durchschnittlich 106,7 im Jahr 2008 auf 108,7 im Jahr 2009. Anders stellte sich die Situation bei Neuausschreibungen, kurzfristigen Geschäften und bei leicht zu verlagernden Gütersendungen dar. In diesen Bereichen hat ein Überangebot von Transportkapazitäten auf Schiene und Straße dazu beigetragen, dass die Preise aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs stark unter Druck geraten sind. Bei Neuausschreibungen berichteten die Marktteilnehmer mehrheitlich von einer überaus offensiven Preispolitik, durch welche insbesondere ehemalige Staatsunternehmen aufgefallen seien.

Zu Beginn des Jahres kam es zu Kostensteigerungen in den Bereichen Fahrweg (Trassenentgelte und Energie) und Personal. Weitere Kostensteigerungen haben sich für Unternehmen bei einer notwendigen Anmietung von Abstellflächen ergeben. Während es nur wenigen Unternehmen möglich war, zumindest einen Teil der Kostensteigerungen über entsprechende Anpassungsklauseln weiterzugeben, konnte die Mehrzahl der Unternehmen Kostensteigerungen teilweise durch gesunkene Dieselpreise kompensieren. Im Personalbereich konnten durch Reduzierung des Fremdpersonaleinsatzes bzw. durch Beschäftigung des Personals in anderen Unternehmensbereichen Kosten eingespart werden. Im Gegensatz zum Branchenführer nutzten die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen dabei jedoch nur selten die Möglichkeit zur Kurzarbeit. Mit der Hoffnung auf eine baldige Wiederbelebung der Konjunktur wurde seitens der Eisenbahnunternehmen auf Kündigungen weitgehend verzichtet. Bei Bedarf standen den Eisenbahnunternehmen in nahezu allen Marktsegmenten Kapazitäten in ausreichender Anzahl und zu entsprechend günstigen Konditionen zur Verfügung. Trotz ergriffener Maßnahmen zur Kostenoptimierung hat sich der Aufkommensrückgang nach Erkenntnissen des Bundesamtes mehrheitlich belastend auf die Ertragslage ausgewirkt. Prozentuale Aufkommens- und Umsatzverluste in einer Größenordnung wie beim Branchenführer hat die Mehrheit der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen jedoch vermeiden können. Auf die Investitionsneigung der Unternehmen wirkten sich die konjunkturellen Entwicklungen entsprechend negativ aus. Nach Einschätzung des Bundesamtes war es den privaten Eisenbahnunternehmen im Jahr 2009 erneut möglich, ihren Marktanteil am deutschen Schienengüterverkehr gegenüber dem Marktführer weiter auszubauen.

Kosten und Ertragslage

Vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich die Wettbewerbsintensität auf dem Güterverkehrsmarkt weiter verschärft. Im intramodalen Wettbewerb konnten insbesondere beim Branchenführer verstärkte Anstrengungen beobachtet werden, Aufkommensverluste entweder durch Neugeschäfte oder durch einen Wiedereinstieg in zuvor

Zunehmender intra- und intermodaler Wettbewerb

verlorengangene bzw. aufgegebenen Geschäftsfelder auszugleichen. Das Bestreben nach einer vorrangigen Auslastung der eigenen Ressourcen hat sich zudem negativ auf die Kooperationsneigung einiger Unternehmen ausgewirkt. Als Folgen des in der Krise zunehmenden intermodalen Wettbewerbs wurden seitens der Marktteilnehmer sowohl Aufkommensverluste durch eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße angeführt als auch Verlagerungszugewinne von der Binnenschifffahrt zur Eisenbahn. Während letztere größtenteils witterungsbedingten Einflüssen geschuldet waren, spielten bei der Verlagerung auf die Straße insbesondere rückläufige Sendungsgrößen und preisliche Überlegungen eine Rolle.

Ein spürbarer Nachfrageanstieg im Jahresverlauf, von dem die Unternehmen je nach Verfügbarkeit der Ressourcen unterschiedlich stark profitieren konnten, stimmte die Marktteilnehmer zum Jahresende wieder leicht optimistisch. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bestätigte sich der positive Trend in den Monaten Januar und Februar 2010 mit einem um 7,4 % gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Aufkommen.<sup>7</sup> Die Aussichten für das laufende Jahr werden von Unternehmerseite größtenteils als positiv bewertet. Als Konsequenz aus dem Krisenjahr 2009 wurde von zahlreichen Marktteilnehmern angeführt, das eigene Unternehmen künftig weniger abhängig von einzelnen Auftraggebern bzw. Branchen ausrichten zu wollen. Ein nach Aussagen der Marktteilnehmer zu beobachtender Trend zu immer kürzeren Vorlaufzeiten bezüglich der Planung bzw. Organisation von Verkehren dürfte insbesondere für die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund ihrer hohen Flexibilität die Zukunftsaussichten weiter verbessern.

Positiver Ausblick für das Jahr 2010

Insbesondere mit Blick auf grenzüberschreitende Verkehre sowie nationale Verkehre in den Nachbarstaaten zeigten die (ehemaligen) Staatsunternehmen auch im vergangenen Jahr großes Interesse an Übernahmen von bzw. Beteiligungen an privaten Güterbahnen. Mit der Übernahme und einer späteren Integration der Aktivitäten der PCC Logistics Group sowie der PTK Holding in die DB Schenker Rail Polska S.A. stärkte die Deutsche Bahn AG im vergangenen Jahr ihren Geschäftsbereich im benachbarten Polen. Die französische SNCF weitete durch die Übernahme von Veolia Cargo mitsamt dem Geschäftsbereich von Rail4Chem ihre Aktivitäten in Deutschland weiter aus. Im Rahmen der geplanten Übernahme von Arriva durch die Deutsche Bahn AG wird erwartet, dass aus kartellrechtlicher Sicht die Güterverkehrsaktivitäten von Arriva in Deutschland künftig zum Verkauf stehen werden.<sup>8</sup> Ob in diesem Falle erneut ein (ehemaliges) Staatsunternehmen zum Zuge käme, bleibt gleichwohl abzuwarten. Von den verbliebenen privaten Marktteilnehmern werden die zu beobachtenden Konsolidierungstendenzen mit zunehmender Skepsis zur Kenntnis genommen.

Zunehmende Konsolidierung

<sup>7</sup> Siehe Statistisches Bundesamt: Schnellinformationen zur Verkehrsstatistik, Eisenbahnverkehr – Güterverkehr Februar 2010, Wiesbaden 2010.

<sup>8</sup> Siehe [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) (Im Blickpunkt, 22.04.2010).

### 4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

#### 4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden im vergangenen Jahr insgesamt rund 5,09 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Units) befördert. Gegenüber dem Vorjahr reduzierte sich die Aufkommensmenge somit um 16 %, was einem absoluten Rückgang von nahezu einer Millionen TEU entspricht. Betrachtet man das Aufkommen im Jahresverlauf, so waren die stärksten prozentualen Rückgänge bezogen auf das Vorjahresniveau mit rund 23 % im 2. Quartal 2009 festzustellen. Von den insgesamt beförderten Einheiten entfielen 49 % (2008: 46 %) auf den Binnenverkehr, 39 % (2008: 41 %) auf den grenzüberschreitenden Verkehr und rund 12 % (2008: 13 %) auf den Durchgangsverkehr.

Deutliche Aufkommensrückgänge

Um den Aufkommensverlusten zu begegnen, verfolgten die Operateure des kombinierten Verkehrs verschiedene Optimierungsansätze. So wurden zur Erhöhung des Auslastungsgrades innerhalb bestehender Transportnetzwerke beispielsweise die Frequenzen häufig bedienter Verbindungen reduziert oder verstärkt Gateway-Verkehre durchgeführt. Mit Hilfe solcher Maßnahmen konnte auf eine vorübergehende Einstellung regelmäßiger Verbindungen weitestgehend verzichtet werden. Kostenseitig bestand für die Marktteilnehmer zudem die Notwendigkeit, sich mit den Vertragspartnern (Traktionäre, Terminalbetreiber) auf eine Aussetzung anstehender Entgelterhöhungen zu verständigen. Weiterhin nutzten die Marktteilnehmer das Instrument der Kurzarbeit oder bauten Personal ab. Den Marktteilnehmern war es laut eigener Aussage mit Hilfe der genannten Maßnahmen möglich, den noch zu Jahresbeginn befürchteten Verlagerungstendenzen zu anderen Verkehrsträgern weitestgehend entgegenzuwirken.

Reaktionen auf die Aufkommensverluste

Das Aufkommen beim nationalen Verkehr hat sich im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr um 12 % auf rund 2,48 Mio. TEU reduziert. Nach Aufkommensverlusten von 18 % im ersten Halbjahr näherte sich das monatliche Aufkommen ab den Sommermonaten schrittweise dem Vorjahresniveau an und verzeichnete im Dezember erstmalig wieder ein Wachstum in Höhe von 10 %. Zum Jahresbeginn 2010 lag das Aufkommen leicht über den Vorjahreswerten. Damit zeichnete das Aufkommen des nationalen kombinierten Verkehrs weitestgehend die Aufkommensentwicklungen der für ihn bedeutenden Wirtschaftsbranchen nach. In den ersten Monaten des vergangenen Jahres wirkte sich das rückläufige Aufkommen zunächst positiv auf die Pünktlichkeit aus, im weiteren Jahresverlauf führten insbesondere krisenbedingte Anpassungen der Personalstärke an Schnittstellen und bei Eisenbahnunternehmen zu einer erneuten Verschlechterung der Pünktlichkeitsquote. Transportkapazitäten standen den Marktteilnehmern aufgrund der geringen Nachfrage in ausreichender Zahl zur Verfügung.

Nationaler Verkehr

Im grenzüberschreitenden unbegleiteten kombinierten Verkehr reduzierte sich das Aufkommen je nach Relation unterschiedlich stark. Im Jahresverlauf wirkten sich zudem

Grenzüberschreitender KV

stark konjunkturell bedingte Aufkommensschwankungen auf die Kapazitätsauslastung aus. Im gesamten Jahr 2009 verzeichnete der grenzüberschreitende unbegleitete kombinierte Verkehr einen Aufkommensrückgang von 20 % bzw. 487.198 TEU gegenüber dem Vorjahr. Auch im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr näherten sich die Monatswerte ab den Sommermonaten wieder tendenziell den Vorjahreswerten an. Neue Kundenpotentiale für den kombinierten Verkehr konnten im vergangenen Jahr im jungen Marktsegment der temperaturgeführten Güter erschlossen werden.

In Abhängigkeit von der italienischen Versand- bzw. Zielregion und der überwiegend transportierten Güterart zeigten sich bei den Italienverkehren über die Schweiz (chemische Erzeugnisse) bereits in der Jahresmitte 2008 erste konjunkturell bedingte Aufkommensrückgänge. Im Jahr 2009 erholte sich das Aufkommen auf dieser Relation ebenfalls bereits zur Jahresmitte, während sich die Verluste bei Italienverkehren über Österreich (überwiegend Konsumgüter) größtenteils auf das Gesamtjahr 2009 verteilten. Durch die beschriebenen Entwicklungen verbuchten die Italienverkehre über Österreich im Jahr 2009 gegenüber den Verkehren über die Schweiz einen vergleichsweise stärkeren Aufkommensrückgang. Verhältnismäßig geringe Verluste verzeichnete der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr zwischen deutschen und tschechischen Terminals. Als Gründe für das relativ stabile Aufkommen im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Tschechien führten Marktteilnehmer eine gezielte politische Einflussnahme auf den kombinierten Verkehr in Tschechien an. Ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau haben kombinierte Verkehre in Richtung der Türkei weiter an Bedeutung hinzu gewonnen.

Unterschiedliche  
Entwicklung nach  
Staaten

Der Transitverkehr durch Deutschland reduzierte sich beim unbegleiteten kombinierten Verkehr gegenüber dem Vorjahresniveau um rund 20 % auf eine Menge von 607.160 TEU. Anders als die übrigen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich die Transitverkehre insbesondere in der zweiten Jahreshälfte von den Aufkommensrückgängen stärker betroffen.

Transitverkehr

Nachdem der Seehafenhinterlandverkehr in den zurückliegenden Jahren aufgrund einer fortschreitenden Globalisierung regelmäßig hohe Aufkommenszuwächse zu verzeichnen hatte, bekam er die Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise im vergangenen Jahr unmittelbar zu spüren. Bei den Verkehren von/nach den deutschen Seehäfen verteilten sich die Aufkommensrückgänge von durchschnittlich 16 % im Jahresverlauf auf alle Hauptverkehrsrelationen nahezu gleichermaßen. Das Gesamtaufkommen im Seehafenhinterlandverkehr von 2.813.863 TEU im Jahr 2009 verteilte sich mit 864.032 TEU auf den grenzüberschreitenden und 1.949.831 TEU auf den nationalen Seehafenhinterlandverkehr. Nach Rückgängen in Höhe von 19 - 22 % im ersten Halbjahr, näherten sich die Aufkommenszahlen im zweiten Halbjahr wieder stärker an das Vorjahresniveau an und lagen durchschnittlich noch bei einem Minus von rund 10 - 12 %. Bei grenzüberschrei-

Seehafenhinter-  
landverkehr

tenden Verkehren zwischen den ARA-Häfen und deutschen Terminals zeigte sich ein leicht abweichender Entwicklungsverlauf. Der Schwerpunkt der Aufkommensrückgänge konzentrierte sich hier auf die Sommermonate. In der Höhe sehr unterschiedlich stellte sich die Aufkommensentwicklung nach Staaten dar. Mit Ausnahme der Schweizverkehre verzeichneten die Staaten prozentuale Aufkommensrückgänge zwischen 14 % (Tschechien) und 45 % (Slowakei). Ähnlich wie beim kontinentalen kombinierten Verkehr bestand für die Operateure im Seehafenhinterlandverkehr die Notwendigkeit, ihre Verbindungen den rückläufigen Aufkommensmengen entsprechend anzupassen. Aufgrund eines geringen Auslastungsgrades wurden insbesondere Verbindungen zu Staaten mit einem niedrigen Aufkommen eingestellt. Als erschwerende Bedingung kam insbesondere bei den ins Hinterland gerichteten Seehafenverkehren hinzu, dass sich die Planbarkeit der Abfahrten in den Seehäfen, aufgrund von Verzögerungen innerhalb der Transportkette, spürbar verschlechtert hat. Im Hamburger Hafen mussten sich die Operateure zudem auf veränderte Hafenzugangsgebühren einstellen, welche für den Großteil der Kombigesellschaften zu einer weiteren Erhöhung der Produktionskosten beigetragen haben. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Entwicklungen hat sich die Wettbewerbsposition gegenüber dem Straßengüterverkehr aus Sicht der Marktteilnehmer weiter verschlechtert.

Mit Blick auf die Aufkommensentwicklung der zweiten Jahreshälfte 2009 und der eigenen Ergebnisse in den ersten Monaten dieses Jahres äußerten sich die Marktteilnehmer überwiegend positiv über die Zukunftsaussichten des kombinierten Verkehrs im laufenden Jahr. Die in zahlreichen Pressemitteilungen der zurückliegenden Monate angekündigten Erhöhungen der Abfahrtfrequenzen deuten ebenfalls auf eine (Wieder-)Belebung des Marktes hin. Als einen entscheidenden Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Kombigesellschaften werteten die Marktteilnehmer das künftige Verhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Umgang mit den im Vorjahr teilweise ausgesetzten Preiserhöhungen.

Ausblick

#### 4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)

Auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden im Jahr 2009 rund 112.000 Lkw transportiert. Insbesondere durch die Einstellung der Verbindungen Singen – Letante und Regensburg – Graz reduzierte sich das Gesamtaufkommen im begleiteten kombinierten Verkehr gegenüber dem Vorjahr um 7 %. Die verbliebenen Verbindungen von Freiburg über die Schweiz nach Novara und von Regensburg über Österreich nach Trento entwickelten sich gegenüber 2008 hingegen positiv und verzeichneten Aufkommenszuwächse. Entgegen dem allgemeinen Trend beim alpenquerenden Straßenverkehr und dem übrigen Eisenbahnverkehr verzeichnete die Rollende Landstraße zwischen Freiburg und Novara einen Anstieg von 9 %. Hierfür dürften in erster Linie Aufkommensverschiebungen nach der Einstellung der oben genannten Verbindung von Singen nach Lecante gesorgt haben. Nach einem deutlichen Aufkommensanstieg im Jahr

Aufkommensrückgänge auch auf der ROLA

2008 bewegte sich der Auslastungsgrad bei der Verbindung zwischen Regensburg und Trento im Jahr 2009 trotz Wirtschaftskrise auf einem konstanten Niveau. Die Verbindung profitierte dabei von dem im Mai 2008 gestarteten und im Jahr 2009 um mehrere Gütergruppen erweiterten sektoralen Fahrverbot auf der Inntalautobahn.

## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Vor dem Hintergrund der konjunkturellen Entwicklung verzeichnete die Binnenschifffahrt im Jahr 2009 zweistellige prozentuale Aufkommens- und Leistungsrückgänge. Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2009 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 203,9 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 41,8 Mio. t oder 17,0 % weniger als im Jahr 2008. Die Verkehrsleistung blieb im Jahr 2009 mit rund 55,7 Mrd. tkm um 13,1 % hinter dem Wert des Vorjahres zurück. Wie im Schienengüterverkehr wurde das Jahresergebnis der Binnenschifffahrt wesentlich von der geringeren Nachfrage der Stahlindustrie beeinflusst. Mit Ausnahme der land-, forstwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnisse konnte sich keine Güterabteilung von der negativen Gesamtentwicklung abkoppeln (vgl. Abschnitt 2.2). Ferner kam es zu Beginn des Jahres 2009 in verschiedenen Regionen Deutschlands zu längeren Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebs wegen Eisgangs. In der zweiten Jahreshälfte war im Zuge der allmählichen wirtschaftlichen Erholung wichtiger Branchen wie Eisen und Stahl oder Chemie in Teilen eine leichte Belebung der Verkehrsnachfrage festzustellen; Beförderungen von chemischen Erzeugnissen, Erzen, Metallabfällen und Kohle nahmen hier tendenziell wieder zu. Eine Erholung zeichnete sich auch bei den Containerverkehren ab. Es erscheint jedoch verfrüht, zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits von einer durchgreifenden Besserung auf dem Binnenschiffsgüterverkehrsmarkt zu sprechen.

Hohe Mengen- und Leistungsrückgänge in 2009

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe beförderten im Jahr 2009 mit rund 67,5 Mio. t knapp 17,5 Mio. t bzw. 21,3 % weniger Güter als im Jahr 2008. Der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erreichte im Jahr 2009 damit rund 31,6 %. Im Vergleich zum Vorjahr verringerte sich ihr Marktanteil damit um 1,8 Prozentpunkte. Bezogen auf die Verkehrsleistung ging der Marktanteil der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe von 32,9 % im Jahr 2008 auf 32,1 % im Jahr 2009 zurück.

Marktanteile deutscher Flagge

Bei differenzierter Betrachtung zeigten sich im Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 2008 auf allen Hauptverkehrsverbindungen hohe Mengen- und Leistungsrückgänge der Binnenschifffahrt.

Hauptverkehrsverbindungen

**Tabelle 8:** Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2008	2009		2008	2009	
Binnenverkehr	57,6	51,8	- 10,0	11,6	10,4	- 10,5
Versand in das Ausland	57,9	49,1	- 15,2	14,7	12,7	- 13,8
Empfang aus dem Ausland	107,5	83,7	- 22,2	23,6	20,1	- 14,7
Durchgangsverkehr	22,7	19,3	- 15,2	14,2	12,5	- 11,9
<b>Insgesamt</b>	<b>245,7</b>	<b>203,9</b>	<b>- 17,0</b>	<b>64,1</b>	<b>55,7</b>	<b>- 13,1</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Der Binnenverkehr erzielte im Jahr 2009 ein Aufkommensergebnis von rund 51,8 Mio. t. Damit wurden rund 5,7 Mio. t bzw. 10,0 % weniger Güter zwischen deutschen Häfen transportiert als im Jahr 2008. Rückläufig waren insbesondere Beförderungen von Steinen und Erden, Mineralölzeugnissen und chemischen Erzeugnissen. Die im Binnenverkehr erbrachte Verkehrsleistung verringerte sich im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 10,5 % auf rund 10,4 Mrd. tkm.

Binnenverkehr

Die geringere Außenhandelstätigkeit infolge der Wirtschaftskrise spiegelt sich insbesondere in den Jahresergebnissen der grenzüberschreitenden Verkehre wider. Nach 57,9 Mio. t im Jahr 2008 wurden im Jahr 2009 lediglich noch 49,1 Mio. t Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert. Hohe Nachfragerückgänge waren insbesondere bei Steinen und Erden, Eisen, Stahl und NE-Metallen sowie bei Halb- und Fertigwaren zu beobachten. Mit 12,7 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung beim grenzüberschreitenden Versand um 13,8 % unter dem Wert des Jahres 2008.

Grenzüberschreitender  
Versand

Der grenzüberschreitende Empfang verbuchte von allen Hauptverkehrsverbindungen im Jahr 2009 die höchsten absoluten und prozentualen Mengen- und Leistungsrückgänge. Gegenüber dem Jahr 2008 verringerte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen um rund 23,8 Mio. t bzw. 22,2 % auf rund 83,7 Mio. t. Hohe Aufkommensrückgänge von teilweise über 40 % verzeichneten dabei die Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“, „Eisen, Stahl und NE-Metalle“, „Feste mineralische Brennstoffe“, „Chemische Erzeugnisse“ sowie „Steine und Erden“. Die Verkehrsleistung blieb mit 20,1 Mrd. tkm um rund 14,7 % hinter dem Vorjahreswert zurück.

Grenzüberschreitender  
Empfang

Die im Durchgangsverkehr über deutsche Wasserstraßen beförderte Gütermenge nahm im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 Mio. t bzw. 15,2 % auf rund 19,3 Mio. t ab, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 11,9 % auf rund 12,5 Mrd. tkm. Ursächlich waren vor allem geringere Beförderungsmengen an Kohle, Erzen und Metallabfällen, Eisen, Stahl und NE-Erzeugnissen sowie Nahrungs- und Futtermitteln, die Zuwächse bei landwirtschaftlichen Produkten sowie Mineralölzeugnissen überkompensiert haben.

Durchgangsverkehr

Die hohen Aufkommensverluste in der Binnenschifffahrt spiegeln sich im Jahr 2009 auch im Umschlagsergebnis der deutschen Binnenhäfen wider (siehe Tabelle 9). Die Reihenfolge der sieben umschlagstärksten Binnenhäfen blieb im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Unangefochten an der Spitze stand weiterhin der Hafen Duisburg mit einem Güterumschlag von knapp 35,0 Mio. t. Mit einem Minus von 31,9 % verzeichnete der größte deutsche Binnenhafen im Vergleich zum Vorjahr allerdings überproportionale Umschlagsrückgänge. Auf den weiteren Plätzen folgten Köln, Hamburg, Neuss/Düsseldorf, Mannheim, Ludwigshafen und Karlsruhe. Herausgefallen aus Liste der 15 umschlagstärksten Binnenhäfen sind Saarlouis-Dillingen und Krefeld-Uerdingen, deren Umschlagsergebnisse stark von der Nachfrageentwicklung in der Stahlindustrie bzw. chemischen Industrie abhängen.

Umschlagsrückgang in deutschen Binnenhäfen

**Tabelle 9:** Güterumschlag ausgewählter deutscher Häfen in der Binnenschifffahrt – Veränderungen im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008

Hafen	2008	2009	Veränderung	
	in 1.000 t	in 1.000 t	in 1.000 t	%
Duisburg	51.353,0	34.983,0	- 16.370,0	- 31,9
Köln	14.754,5	11.580,6	- 3.173,9	- 21,5
Hamburg	12.203,2	11.066,2	- 1.137,0	- 9,3
Neuss / Düsseldorf <sup>1)</sup>	9.835,4	8.161,9	- 1.673,5	- 17,0
Mannheim	8.745,0	7.898,5	- 846,5	- 9,7
Ludwigshafen	7.581,4	6.445,8	- 1.135,6	- 15,0
Karlsruhe	6.474,5	5.691,2	- 783,3	- 12,1
Frankfurt/Main	3.780,4	3.754,4	- 26,0	- 0,7
Heilbronn	3.930,1	3.578,2	- 351,9	- 9,0
Bremen	4.205,8	3.473,8	- 732,0	- 17,4
Marl	4.086,4	3.425,7	- 660,7	- 16,2
Gelsenkirchen	3.432,9	3.355,4	- 77,5	- 2,3
Berlin	3.742,1	3.316,0	- 426,1	- 11,4
Kehl	3.579,6	3.204,6	- 375,0	- 10,5
Mainz	3.102,0	3.150,1	+ 48,1	+ 1,6

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

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

## 5.2 Lage der Binnenschifffahrt

### 5.2.1 Kostenentwicklung

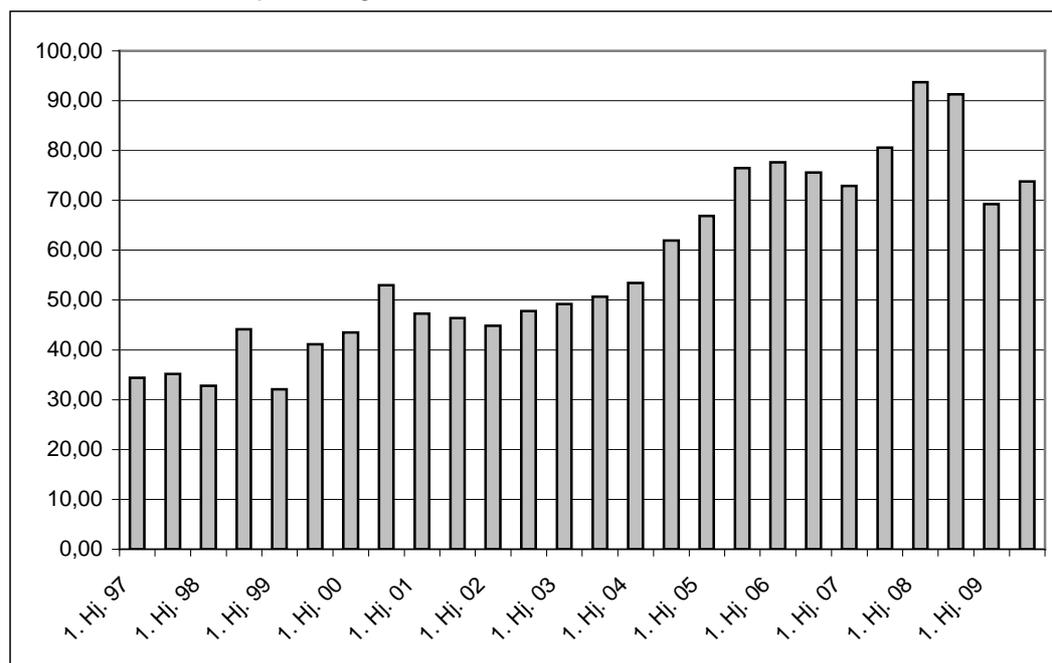
Das Kostenniveau der Binnenschifffahrtsunternehmen wurde im Jahr 2009 durch divergierende Entwicklungen bei den verschiedenen Kostenarten beeinflusst. Erhöht haben sich im Jahr 2009 die Personalkosten, die einen bedeutenden Teil der Fixkosten ausmachen. Gemäß gültigem Tarifvertrag für die deutsche Binnenschifffahrt wurden die Löhne beim fahrenden Personal zum 1. Januar 2009 um 3 % erhöht. Zudem wurde im Dezember 2008 eine Einmalzahlung gewährt. Eine weitere Lohnanhebung in Höhe von 1,1 % ist zum 1. Juli 2010 vorgesehen. Allerdings entlohnen nicht alle Unternehmen der deutschen

Personal-, Wartungs- und Finanzierungskosten

Binnenschifffahrt ihre Beschäftigten nach Tarif. Nach Gewerkschaftsangaben bezahlt ein Großteil der Partikulierunternehmen unter Tarif. Niedriger als im Jahr 2008 tendierten im Jahr 2009 die Kosten für Wartungsarbeiten, was vor allem auf die gesunkenen Stahlpreise, ferner auf die nachlassende Nachfrage nach Werftkapazitäten zurückzuführen war. Hingegen konnten die Binnenschifffahrtsunternehmen von den Leitzinssenkungen der Europäischen Zentralbank (EZB) nach Einschätzung des Bundesamtes nur bedingt profitieren. Ein Teil des Zinssenkungsspielraumes wird durch höhere Risikoaufschläge der Kreditinstitute kompensiert.

**Schaubild 14:** Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l seit 1997 im Halbjahresvergleich

Gasölpreise



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

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

Nach den Höchstständen vom Sommer 2008 haben die Mineralölnotierungen in der Folgezeit aufgrund einer geringeren Nachfrage sukzessive nachgegeben. Die durchschnittlichen Gasölpreise lagen daher im Jahr 2009 wieder auf einem wesentlich niedrigeren Durchschnittsniveau als in den Vorjahren. Nach den Jahrestiefständen im März wies die Gasölpreisentwicklung jedoch über weite Strecken des Jahres 2009 bereits wieder eine steigende Tendenz auf. Schaubild 14 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland seit 1997 im Halbjahresvergleich dar. Vor allem aufgrund der gesunkenen Gasölpreise hat sich das Kostenniveau im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr damit insgesamt verringert. Da die Schwankungen der Gasölpreise im Allgemeinen durch die vertraglich vereinbarten Gasölklauseln abgedeckt werden, sind die positiven Effekte dieser Entwicklung allerdings zu relativieren.

## 5.2.2 Trockengüterschifffahrt

In der Trockengüterschifffahrt führte der konjunkturell bedingte Nachfrageeinbruch im Jahr 2009 zu einer wesentlichen Verschlechterung der Auftrags- und Beschäftigungslage der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen. Vermehrte Leerfahrten (auch über weitere Strecken), längere Liegezeiten und eine geringere Kapazitätsauslastung waren die Folge. Große Schiffe beförderten vermehrt kleinere Ladungspartien, um ihre Kapazitäten besser auszulasten, Containerbinnenschiffe teilweise Massengüter. Zum Teil kooperierten Anbieter von Container-Liniendiensten, um eine bessere Auslastung ihres Schiffsraums zu erreichen. Insbesondere freie Partikuliere klagten über fehlende Tonnage für ihre Schiffe, zumal Befrachter zunächst die fest an sie gebundenen Partikuliere mit Aufträgen versorgten. Das im Spätsommer 2009 aufkommende Kleinwasser trug nach Einschätzung des Bundesamtes kaum dazu bei, das Überangebot an Schiffsraum vorübergehend abzumildern. Mangels Nachfrage wurde ein Teil der Schiffseinheiten aus der Fahrt genommen.

Auftrags- und  
Beschäftigungslage

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren, in denen die Binnenschifffahrtsunternehmen aufgrund der hohen Beförderungsnachfrage ihre Preisvorstellungen am Markt leichter durchsetzen konnten, diktieren angesichts des Laderaumüberangebots und der hohen Wettbewerbsintensität zwischen den Binnenschifffahrtsunternehmen nun wieder die Verlager die Preise. Dies spiegelte sich in einer rückläufigen Entwicklung der Tages- und Vertragsfrachten wider. Die Tagesfrachten waren bereits im Spätherbst 2008 stark unter Druck geraten und haben sich bei bestimmten Massengütern gegenüber ihren Höchstständen in der Folgezeit teilweise mehr als halbiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Tagesfrachten vor Ausbruch der Wirtschaftskrise zum Teil auf einem sehr hohen Niveau lagen. Mittlerweile scheinen sich die Tagesfrachten auf niedrigem Niveau stabilisiert zu haben. Aussagen von Marktteilnehmern deuten jedoch darauf hin, dass eine beträchtliche Anzahl von Beförderungen zu Preisen durchgeführt wird, die kaum die Betriebskosten decken.

Tagesfrachten

Die Rückgänge bei den Tagesfrachten haben mittlerweile auch die Vertragsfrachten erreicht. Vor dem Hintergrund der bestehenden Laderaumüberkapazitäten übten Verlager bei der Verhandlung neuer Vertragsfrachten mit Reedereien und Befrachtern erheblichen Druck auf die Preise aus. Bei neu ausgeschrieben Verträgen waren zum Teil Rückgänge im deutlich zweistelligen Prozentbereich zu beobachten. Nach Aussage von Marktteilnehmern wurden neben den Grundfrachten teilweise auch Nebenbedingungen, z. B. Gasölklauseln, neu verhandelt. Dabei gestalteten sich die Vertragsverhandlungen mitunter schwierig, insbesondere im Hinblick auf die Vertragslaufzeiten, da Befrachter und Reedereien häufig nicht bereit waren, das derzeit am Markt herrschende niedrige Preisniveau längerfristig festzuschreiben. So bestanden Befürchtungen, niedrige Vertragsfrachten nicht dauerhaft auf dem Markt abbilden zu können.

Vertragsfrachten

Nach den guten bis sehr guten Vorjahren hat sich die Ertragslage der Partikuliere in der Trockengüterschifffahrt vor dem Hintergrund sinkender Umsätze insgesamt deutlich verschlechtert. Nach dem hinsichtlich der Umsätze herausragenden Jahr 2008 gingen die Umsätze nach Unternehmensangaben im Jahr 2009 bei Partikulierunternehmen im Durchschnitt um bis zu 30 % im Vergleich zum Vorjahr zurück.<sup>9</sup> Nicht wenige Partikulierunternehmen dürften im Jahr 2009 gezwungen gewesen sein, auf ihre Rücklagen zurückzugreifen. Ein Teil der Binnenschifffahrtsunternehmen konnte im Jahr 2009 allerdings noch zu alten und damit vergleichsweise besseren Vertragskonditionen fahren. Nach deren Anpassung gehen Gesprächspartner des Bundesamtes insoweit davon aus, dass ein Teil der Binnenschifffahrtsunternehmen die Folgen der Krise erst im Jahr 2010 richtig zu spüren bekommen und die Ertragslage sehr angespannt bleiben wird.

Ertragslage  
- Partikuliere

Vergleichsweise besser als bei einem Großteil der Partikulierunternehmen stellte sich die Situation noch für Reedereien und Befrachter dar. Nach Angaben von Reedereien sei die Gewinnentwicklung gemessen an den Erwartungen zwar katastrophal gewesen, allerdings wurden in der Regel noch Gewinne erwirtschaftet. Auf Befrachterseite konnten durch die Diskrepanz zwischen Vertrags- und Tagesfrachten 2009 wohl vergleichsweise bessere, wenn auch aufgrund des sinkenden Niveaus der Vertragsfrachten tendenziell nachlassende Margen erzielt werden. Bei Vermittlungen auf Provisionsbasis wirkten sich bereits die niedrigeren Umsätze aus.

- Reedereien  
und Befrachter

Tabelle 10 stellt die Entwicklung der Beförderungskapazitäten der drei größten im Rheinstromgebiet aktiven nationalen Binnenflotten für den Zeitraum von 2003 bis 2008 bzw. 2009 dar. Demnach haben vor allem niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen ihre Kapazitäten deutlich erhöht. Schätzungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), denen zufolge im Jahr 2009 im Rheinstromgebiet 72 neue Gütermotorschiffe mit einer Kapazität von über 240.000 t und 44 neue Güterschubleichter mit einer Kapazität von rund 97.000 t in Betrieb genommen wurden, deuten insgesamt auf einen weiteren Kapazitätszuwachs im Rheinstromgebiet im Jahr 2009 hin. Die deutsche Binnenschiff- flotte verzeichnete im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr einen Kapazitätszuwachs bei den Gütermotorschiffen von 2,4 % auf rund 1,2 Mio. t und einen Kapazitätsrückgang bei den Güterschubleichtern von 19,3 % auf 0,7 Mio. t.<sup>10</sup> Der Anstieg der Beförderungskapazitäten in der westeuropäischen Trockengüterschifffahrt dürfte sich im laufenden und

Kapazitäts-  
entwicklung

<sup>9</sup> Im Vergleich zum Jahr 2007 war der Umsatz in der deutschen Trockengüterschifffahrt im Jahr 2008 um 10,8 Prozent auf 363 Mio. Euro gestiegen. Siehe Statistisches Bundesamt: Deutsche Binnenschifffahrt: Umsatz 2008 um 9,9% gestiegen, Pressemitteilung Nr.503 vom 22.12.2009, Wiesbaden 2009.

<sup>10</sup> Ein Großteil des Kapazitätsrückgangs der deutschen Flotte ist auf Abgänge von Güterschubleichtern ins Ausland – vor allem nach Polen – zurückzuführen. Diese stehen insbesondere in Zusammenhang mit dem Zusammenschluss der polnischen Odratrans S.A. und der Deutschen Binnenreederei AG. Da diese Schiffskapazitäten nach Kenntnis des Bundesamtes weiterhin auf dem deutschen Wasserstraßennetz zum Einsatz kommen dürften, fand ein Kapazitätsabbau bei den Güterschubleichtern insoweit allenfalls bedingt statt.

kommenden Jahr fortsetzen, zumal ein Teil der in den vergangenen Jahren bestellten Schiffe nicht mehr storniert werden konnte. Angesichts der derzeitigen Marktlage, die sich durch eine Zurückhaltung der Banken in Bezug auf die Finanzierung von Neubauten und eine hohe Unsicherheit bezüglich der Nachfrageentwicklung auszeichnet, deutet sich gegenwärtig an, dass in der Trockengüterschifffahrt die Neubauwelle der vergangenen Jahre danach deutlich abebben, wenn nicht sogar vorerst beendet sein wird.

**Tabelle 10:** Entwicklung der Kapazitäten in der deutschen, niederländischen und belgischen Trockengüterschifffahrt in t (jeweils Stand 31.12.)

Schiffstyp	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08/03
Deutschland								
GMS	1.138.944	1.127.341	1.115.046	1.080.754	1.115.687	1.149.697	1.177.358	0,9%
GSL	868.091	868.215	864.366	863.288	873.876	877.952	708.609	1,1%
Niederlande								
GMS	3.380.582	3.432.160	3.209.011	3.296.591	3.477.553	3.585.872	k. A.	6,1%
GSL	1.427.738	1.468.427	1.374.696	1.388.295	1.448.779	1.358.782	k. A.	-4,8%
Belgien								
GMS	1.024.409	1.046.203	1.009.258	1.072.502	1.153.108	1.037.129	k. A.	1,2%
GSL	379.695	432.111	429.666	468.629	461.121	434.169	k. A.	14,3%

GMS – Gütermotorschiffe, GSL – Güterschubleichter.

k. A. – keine Angaben.

Quellen: WSD Südwest, ZKR.

Die Investitionen zur Flottenerneuerung und -erweiterung wurden durch die positive Nachfrageentwicklung im Vorfeld der Wirtschaftskrise stimuliert. Dabei stand vor allem die Erzielung weiterer Skaleneffekte im Mittelpunkt. Aussagen von Marktteilnehmern deuten in diesem Zusammenhang auf zum Teil übertrieben positive Erwartungen bezüglich der zukünftigen Transportnachfrage hin. Hierbei scheint die Diskussion über die Errichtung neuer Kohlekraftwerke in Deutschland eine wesentliche Rolle gespielt zu haben. Der Markt für Neubauten wurde ferner in Teilen durch Spekulationen getrieben. Teilweise wurden im Vertrauen auf steigende Schiffspreise neue Schiffe bestellt und wiederholt weiterverkauft, bevor sie erstmalig in Fahrt gingen.

Hintergründe

Kapazitätsinvestitionen in der Binnenschifffahrt sind im Allgemeinen irreversibel. Da kurzfristig weitere Kapazitäten auf den Markt kommen werden, ist vor dem Hintergrund der genannten Verkehrsprognosen zu erwarten, dass die derzeitigen Überkapazitäten in der Trockengüterschifffahrt vorerst Bestand haben werden. Bedingt durch hohe Marktaustrittsbarrieren (u. a. langlebige Wirtschaftsgüter, hohe Anzahl an Partikulierunternehmen) verlassen Kapazitäten den Markt nur langsam, was eine zeitnahe Anpassung des Kapazitätsangebots an die geringere Nachfrage verhindert, mithin die Dauer der Überkapazitäten tendenziell erhöht.

### 5.2.3 Tankschifffahrt

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen und Heizöl die für die Binnentankschifffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, im Jahr 2009 ein Beförderungsaufkommen von 33,9 Mio. t erzielt. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Aufkommensrückgang von rund 3,3 Mio. t bzw. 8,9 %. Die Tankschifffahrt konnte sich zu Beginn des Jahres 2009 aufgrund einer hohen Nachfrage nach Laderaum für Beförderungen von Heizöl noch relativ gut gegen die Wirtschaftskrise behaupten. Gut gefüllte Tankläger und eine saisonal- und konjunkturbedingt rückläufige Nachfrage haben im weiteren Jahresverlauf dann jedoch auch auf dem Markt für Beförderungen von Mineralölerzeugnissen zu einer deutlich verschlechterten Beschäftigungslage und Kapazitätsauslastung geführt, was im Sommer 2009 Betreiber von Tankschiffen veranlasste, einen Teil der Kapazitäten stillzulegen. Im Herbst 2009 bedingten Bevorratungen für den Winter einen vorübergehenden Nachfrageanstieg.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Der Nachfrage folgend entwickelten sich im Jahr 2009 die Tagesfrachten. Lagen diese zu Beginn des Jahres 2009 zunächst noch auf gutem Niveau, so bewegten sich die Frachtraten mangels Nachfrage anschließend in weiten Teilen des Jahres 2009 ebenso wie zu Beginn des laufenden Jahres auf einem niedrigen Niveau. Lediglich im Herbst 2009 bedingten der Nachfrageanstieg in Verbindung mit niedrigen Wasserständen einen vorübergehenden deutlichen Anstieg des Frachtenniveaus. Aufgrund der bis Jahresbeginn guten Kapazitätsauslastung konnten in der Tankschifffahrt teilweise noch gute Frachtraten für das Jahr 2009 verhandelt werden.

Frachten

Nach dem – auch aufgrund von Sonderfaktoren<sup>11</sup> – außergewöhnlich gut verlaufenen Jahr 2008 hatten die deutschen Tankschiffahrtsunternehmen im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr zum Teil erhebliche Umsatz- und Gewinnrückgänge zu verzeichnen. Nach Unternehmensangaben betragen die Umsatzrückgänge zum Teil 20 % und mehr. Während die Reedereien und Befrachter nach Kenntnis des Bundesamtes zumeist noch ein positives Geschäftsergebnis erzielt haben, stellte sich die Situation auf Seiten der Partikulierunternehmen individuell sehr unterschiedlich dar.

Umsatz und Ertragslage

Die Transportkapazitäten in der Tankschifffahrt haben sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden und Belgien in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen (vgl. Tabelle 11). Schätzungen der ZKR, denen zufolge im Jahr 2009 im Rheinstromgebiet 87 neue Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von über 230.000 t in Betrieb genommen wurden, deuten auf einen weiteren Kapazitätswachstum im Jahr 2009 hin. Den wachsenden Transportkapazitäten steht in Deutschland aufgrund sinkender Verbrauchsmengen eine

Kapazitätsentwicklung

---

<sup>11</sup> Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Bericht Herbst 2008, Köln 2008.

tendenziell rückläufige Beförderungsnachfrage nach Mineralölprodukten gegenüber. Die hohen Investitionen in neue Kapazitäten im Bereich der Tankschifffahrt sind in der Hauptsache auf die Umstellung der Flotte auf Doppelhüllenschiffe aufgrund gesetzlicher Vorgaben zurückzuführen. Dieser Umstellungsprozess endet im Jahr 2018. Da Einhüllenschiffe, für deren große Mehrheit spätestens 2019 kein Markt mehr besteht, nur in geringem Umfang abgewrackt werden, existieren sie neben den Doppelhüllenschiffen vorerst weiter, was vorübergehend zu latenten Überkapazitäten in der Tankschifffahrt führt. Der hohe Wertverlust der Einhüllenschiffe stellt dabei eine wesentliche Marktaustrittsbarriere dar.<sup>12</sup> Hinzu kommt, dass Eigner von Einhüllenschiffen nicht selten günstigere Kapitalkostenstrukturen aufweisen als Eigentümer relativ neuer Doppelhüllenschiffe und damit teilweise über Wettbewerbsvorteile verfügen.

**Tabelle 11:** Entwicklung der Kapazitäten der deutschen, niederländischen und belgischen Tankmotorschiffsflotte in t (jeweils Stand 31.12.)

Flagge	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08/03
Deutschland	509.098	536.556	603.569	619.646	659.303	683.924	708.609	34,3%
Niederlande	771.759	824.283	814.207	876.505	935.391	977.429	k. A.	26,6%
Belgien	242.349	281.516	301.523	316.761	335.150	309.167	k. A.	27,6%

k. A. – keine Angaben.

Quellen: WSD Südwest, ZKR.

#### 5.2.4 Insolvenzen

Trotz der erheblichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist bislang keine Zunahme der Insolvenzen oder krisenbedingten Geschäftsaufgaben in der deutschen Binnenschifffahrt erkennbar. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2009 vier Insolvenzverfahren eröffnet und damit genauso viele wie im Vorjahr.<sup>13</sup> Die jüngsten Marktgespräche des Bundesamtes ergaben ebenfalls keine konkreten Hinweise auf eine signifikante Zunahme der Insolvenzen oder Marktaustritte. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass die Unternehmen der Binnenschifffahrt in der Zeit vor dem Ausbruch der Wirtschaftskrise mehrheitlich von der positiven konjunkturellen Entwicklung profitieren und ihre wirtschaftliche Situation verbessern konnten. Nicht wenige Unternehmen dürften bislang von den zu Zeiten der Hochkonjunktur gebildeten Rücklagen gezehrt haben. Daneben werden die Binnenschifffahrtsunternehmen nach Kenntnis des Bundesamtes sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden in weiten Teilen derzeit noch durch ihre Kreditinstitute gestützt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass vor dem Hintergrund der allgemeinen Wirtschaftslage die Wiederverkaufswerte der Schiffe in

Insolvenzen

<sup>12</sup> Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht über die Entwicklungen in der deutschen Binnentankschifffahrt, Köln 2006.

<sup>13</sup> Siehe Statistisches Bundesamt: Insolvenzverfahren – Fachserie 2 Reihe 4.1, Dezember 2009, Wiesbaden 2010.

den vergangenen Monaten spürbar gesunken sind, Zwangsversteigerungen von Schiffen mangels Nachfrage mithin kaum bzw. nur mit hohen Abschlägen möglich sind.

Gleichwohl mehren sich die Anzeichen, dass mit zunehmender Dauer der Auftragsflaute der Anteil der Binnenschiffahrtsunternehmen, der mit Liquiditätsproblemen zu kämpfen hat, zunimmt. Betroffen hiervon scheinen vor allem kleine, eigenkapitalschwache Unternehmen zu sein sowie Unternehmen, die in den vergangenen Jahren größere Investitionen unter Inanspruchnahme hoher Fremdkapitalmittel getätigt haben, und nun aufgrund der schwachen Auftragslage Schwierigkeiten haben, ihren Kapitaldienst zu leisten. Insbesondere viele niederländische Binnenschiffahrtsunternehmen, die in den letzten Jahren unter Inanspruchnahme hoher Kredite in neue Kapazitäten investiert haben, kämpfen daher sehr aggressiv um Beförderungsaufträge, um ihren Kapitaldienst leisten zu können. Nachdem bereits im vergangenen Jahr ein kleinerer Teil der Unternehmen bei ihren Kreditinstituten Anträge auf Stundung ihrer Kreditverbindlichkeiten gestellt hatte, nahmen diese nach Kenntnis des Bundesamtes im bisherigen Verlauf des Jahres 2010 zu. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Binnenschiffahrt zu Beginn des Jahres 2010 neben der allgemeinen Wirtschaftslage zusätzlich von den winterlichen Witterungsbedingungen und hieraus resultierenden längeren Einschränkungen des Binnenschiffahrtsbetriebs betroffen war. Dies bedeutete für die Unternehmen eine zusätzliche Belastung ihrer Liquiditätslage. Vor dem Hintergrund zunehmender Liquiditätsengpässe erwarten nahezu alle Gesprächspartner des Bundesamtes im Jahr 2010 einen Anstieg der Insolvenzverfahren und krisenbedingten Marktaustritte in der Binnenschiffahrt.

Liquidität

### 5.3 Kombiniertes Verkehr Straße - Binnenschiff

Die Containerverkehre in der Binnenschiffahrt haben sich mit einem Rückgang um 9,3 % auf knapp 1,85 Mio. TEU im Jahr 2009 nicht so negativ entwickelt wie der Binnenschiffgüterverkehr insgesamt. Nach einer Verringerung der transportierten Standardcontainer um 19,5 % im ersten Halbjahr 2009 zeigte sich ab Mitte des Jahres 2009 eine leichte Erholung, die sich in den ersten Monaten des Jahres 2010 fortsetzte. Anbieter von Container-Liniendiensten verdichteten im Frühjahr 2010 ihren Fahrplan bzw. setzten größeren Schiffsraum ein. Im Zusammenhang mit dem Niedrigwasser im Herbst 2009 verlagerten zahlreiche Binnenhafenbetreiber ihre Containerverkehre kurzfristig auf die Bahn.

Containerverkehre

Aufkommensrückgänge waren im Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 2008 auf allen Hauptverkehrsrelationen zu beobachten, wobei der grenzüberschreitende Empfang beladener und unbeladener Container mit -13 % überdurchschnittliche Rückgänge verzeichnete. Mit einer Verringerung von rund 2 % behauptete sich der innerdeutsche Containerverkehr im Vergleichszeitraum noch am besten. Maßgeblich beeinflusst wurde das Ergebnis durch den überproportionalen Rückgang der unbeladenen Standardcontainer um 37 % auf rund 0,42 Mio. TEU. Die Zahl der beladenen Container ging im gleichen Zeit-

Erhöhte Paarigkeit der Verkehre

raum dagegen lediglich um 5 % auf 1,42 Mio. TEU zurück. Die in den Containern beförderten Mengen erreichten ein Volumen von rund 14,65 Mio. t; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang von 0,2 Mio. t bzw. 2 %. Der Rückgang der beförderten Leercontainer kam vor allem durch eine erhöhte Paarigkeit im grenzüberschreitenden Verkehr - durch einen rückläufigen Versand beladener Container und einen gestiegenen Empfang beladener Container - zustande.

Aufgrund der wesentlich geringeren Containerumschlagsmengen hat sich die Abfertigungssituation der Binnenschiffer in den ARA-Häfen nach Unternehmensangaben insgesamt entspannt. Durch örtliche Einschränkungen der Terminalöffnungszeiten und den Abbau von Arbeitsplätzen in den Seehäfen kam es jedoch zeitweise noch zu Verzögerungen. Bei wieder steigenden Umschlagsmengen in den Seehäfen – wie es sich in den ersten Monaten des Jahres 2010 bereits abzeichnet – ist nicht auszuschließen, dass den Binnenschiffahrtsunternehmen zukünftig wieder Mehrkosten durch längere Abfertigungszeiten in den Seehäfen entstehen.

Situation in den ARA-Häfen

75 % der in deutschen Binnenhäfen umgeschlagenen Container wurden im Jahr 2009 in deutschen Häfen auf der Rheinschiene umgeschlagen und von/nach ausländischen Häfen transportiert. Nur 6 % der Container wurden in Binnenhäfen im Elbegebiet umgeschlagen. Eine Belebung des Containerumschlags im Elbegebiet verspricht ein im Juli 2009 gestarteter Container-Liniendienst zwischen Berlin und Hamburg. Der Liniendienst musste im Zeitraum von Dezember 2009 bis Ende April 2010 zunächst auf Grund von Vereisung, anschließend wegen Vertragskündigung des eingesetzten Partikuliers eingestellt werden. Seit Ende April wird die Strecke wieder bedient.

Aufbau eines Containerliniendienstes im Elbegebiet

Im Hafen Duisburg wurden im Jahr 2009 mit deutlichem Abstand (333.000 TEU) am meisten Container wasserseitig umgeschlagen. Ein hoher Containerumschlag war darüber hinaus in den Häfen Germersheim (117.700 TEU), Mainz (113.200 TEU), Wörth am Rhein (110.300 TEU), Neuss/Düsseldorf (107.500 TEU) und Mannheim (94.900 TEU) zu verzeichnen. Einige Häfen, insbesondere im Rheingebiet, haben im Jahr 2009 die Krise genutzt, um den Ausbau ihrer Containerterminals voranzutreiben. Für das Jahr 2010 ist der Ausbau bzw. die Inbetriebnahme neuer Terminals im Rhein- und Elbegebiet und westdeutschen Kanalgebiet geplant.

Investitionen in Terminals



**BUNDESAMT  
FÜR  
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34  
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80  
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>  
E-Mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)

Stand: Mai 2010