



Bundesamt
für Güterverkehr

>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2012

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs.....	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern.....	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen	8
2.3	Entwicklung des Modal Split.....	11
3	Straßengüterverkehr	12
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	12
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.....	12
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich .	13
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.....	14
3.1.4	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)	15
3.1.5	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	17
3.1.6	Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten	18
3.1.7	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	20
3.1.8	Einsatz nicht mautpflichtiger Fahrzeuge	22
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	23
3.2.1	Beförderungsentgelte.....	23
3.2.2	Kosten	25
3.2.3	Ertragslage	27
3.2.4	Investitionen	28
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	29
3.3	Aktuelle Themen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	31
4	Eisenbahngüterverkehr	32
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung.....	32
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	35
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	39
4.3.1	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr.....	39
4.3.2	Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße).....	44
5	Binnenschiffsgüterverkehr	45
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung.....	45
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	49
5.2.1	Kostenentwicklung	49
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	50
5.2.3	Tankschifffahrt.....	52
5.2.4	Marktaustritte und Insolvenzen.....	53
5.2.5	Kapazitätsentwicklung	55
5.3	Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße	57

1 Zusammenfassung / Summary

Nach einer Phase zweijährigen Wachstums schwächte sich die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Jahr 2012 ab. Zwar erwies sich die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Vergleich weiterhin als robust. Gleichwohl nahm die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr transportierte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2011 um 2,8 % ab, die Verkehrsleistung im Inland sank um 2,9 % (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Ursächlich waren vor allem die schwache konjunkturelle Entwicklung in Europa, die weiterhin unter dem Einfluss der sogenannten Schuldenkrise stand, sowie die wirtschaftliche Eintrübung in verschiedenen Branchen, die sich in rückläufigen Auftragseingängen widerspiegelte. Überproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichnete im Jahr 2012 der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen. Die Schiene blieb ebenfalls hinter ihren Vorjahreswerten zurück. Die Binnenschifffahrt konnte sich im Jahr 2012 dem Negativtrend entziehen und einen Teil der im Jahr 2011 erlittenen Anteilsverluste am Modal Split zurückgewinnen. Verantwortlich dafür zeichneten vor allem Basiseffekte aus dem Jahr 2011, in dem die Binnenschifffahrt wasserstands- und havariebedingt stark beeinträchtigt wurde.

Gesamtverkehr

Nach dem kräftigen Wachstum im Jahr 2011 verzeichnete der Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Jahr 2012 in allen Entfernungsbereichen eine rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung. Sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr waren von den Rückgängen betroffen. Überproportionale prozentuale Verluste wies im Jahr 2012 der Fernbereich auf. Trotz des neuerlichen Anstiegs des deutschen Außenhandels nahm der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Fahrzeugen gegenüber dem Jahr 2011 ab. Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland sanken im Vergleichszeitraum ebenfalls. Die Verluste wurden dabei in hohem Maße durch deutsche Fahrzeuge getragen. Gebietsfremde Fahrzeuge verbuchten insgesamt Fahrleistungssteigerungen. Der Trend zum Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge hielt nationalitätenübergreifend an: Über 78 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen wurden im Jahr 2012 mit Euro V-, Euro VI- und EEV-Fahrzeugen erbracht.

Straßengüterverkehr

Die schwächere Verkehrsnachfrage bedingte bei vielen deutschen Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs eine geringere Auslastung der Fuhrparkkapazitäten. Die resultierenden Produktivitätsverluste hatten in Verbindung mit erneuten Kostensteigerungen im Fuhrpark- und Personalbereich im Jahr 2012 vielfach eine Verschlechterung der Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr zur Folge. Zwar erwirtschafteten die Güterkraftverkehrsunternehmen nach Informationen des Bundesamtes zumeist noch positive oder ausgeglichene Ergebnisse. Allerdings sanken vielfach die Umsatzrenditen. Nach Rückgängen in den Jahren 2010 und 2011 stiegen die Insolvenzen von Transportunternehmen im Jahr 2012 wieder leicht an. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen

Betriebswirtschaftliche
Entwicklung

Fuhrpark nahmen sie weiter ab. Vor dem Hintergrund einer volatilen Verkehrsnachfrage und unsicherer Konjunkturaussichten überwogen im Jahr 2012 in Bezug auf den Fuhrpark bei den Transportunternehmen die Ersatzinvestitionen. Investitionen in Fahrzeuge der EURO VI-Klasse erfolgen bislang eher zurückhaltend.

Im Schienengüterverkehr fand die positive Aufkommens- und Leistungsentwicklung der beiden vorausgehenden Jahre im Jahr 2012 ein vorläufiges Ende. Dies resultierte überwiegend aus einer stark negativen Aufkommens- und Leistungsentwicklung des Marktführers, für die u.a. die konjunkturelle Eintrübung in Europa verantwortlich war. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen berichteten in weiten Teilen von einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage sowie Kapazitätsauslastung. Der Wettbewerb in den von großen Marktteilnehmern abgedeckten Segmenten blieb angespannt. Entgeltsteigerungen, die über das Niveau von bestehenden Anpassungsvereinbarungen hinausgingen, waren den Eisenbahnunternehmen nur selten möglich. Über eine verbesserte Ertragslage wurde zumeist im Zusammenhang mit durchgeführten Re- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen berichtet. Positiv auf die Fahrzeugverfügbarkeit wirkte sich das zunehmende Vermiet- bzw. Verkaufsangebot von Schienenfahrzeugen seitens (ehemaliger) Staatsbahnen aus. Einen limitierenden Faktor stellte hingegen die eingeschränkte Verfügbarkeit von Lokführern dar, so dass die Eisenbahnunternehmen verstärkt einen (Wieder-)Einstieg in die Ausbildungstätigkeit prüfen. Beim Kombinierten Verkehr zeigte sich eine nach Relationen und Art bzw. Beladungszustand der Ladeeinheiten uneinheitliche Entwicklung.

Schienengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen kam es im Jahr 2012 insgesamt zu einem leichten Mengenwachstum. Einem deutlichen Nachfrageanstieg in der Tankschifffahrt standen Aufkommensverluste in der Trockengüterschifffahrt gegenüber. In beiden Segmenten erhöhte sich die Verkehrsleistung aufgrund des o.g. Basiseffekts deutlich. Aufgrund bestehender Kapazitätsüberhänge, insbesondere im Rheinstromgebiet, blieben positive Effekte des Nachfrageanstiegs auf die Beschäftigung und das Frachtniveau in der Tankschifffahrt weitestgehend aus. Hieran änderte auch das rückläufige Kapazitätsangebot der deutschen Tankschifffahrtsflotte nichts. Die Tankschifffahrt bewegte sich damit weiterhin in schwierigem Fahrwasser. In der Trockengüterschifffahrt bedingten schwache Impulse von der Nachfrageseite ebenfalls einen größeren Laderaumüberhang, infolgedessen die Frachtraten unter Druck gerieten. Die Umsatz- und Ertragsentwicklung in der Trockengüterschifffahrt verlief im Jahr 2012 tendenziell rückläufig. Ausgehend von einem niedrigen Niveau nahmen die Insolvenzen in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt zuletzt tendenziell zu. Bereits seit Jahren rückläufig ist die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland.

Binnenschifffahrt

Summary

Following a two-year phase of growth, German freight transport market demand weakened in 2012. Although the German economy proved to be robust in comparison with other European countries, the volume of road, rail and inland waterway freight transport nevertheless decreased by 2.8 % compared to 2011, while the transport performance in Germany declined by 2.9 % (excluding road freight transport of foreign vehicles in Germany). This was primarily the result of the weak economic development in Europe, which continued to suffer from the impact of the so-called debt crisis as well as the economic downturn in various industries reflected in declining incoming orders. In 2012, road freight transport with German vehicles was characterised by disproportionate falls in volume and performance. Rail transport also remained behind its results for the previous year. Inland waterway shipping was able to escape this negative trend in 2012, regaining part of the modal split share lost in 2011. This was primarily the result of basis effects from 2011, when inland waterway shipping was strongly affected due to low water levels and shipping accidents.

All transport modes

Following strong growth in 2011, German road freight transport in 2012 was characterised by a decline in volume and performance at all distances. Not only commercial transport but also transport on own-account was affected by the downturn. Long-distance transport exhibited disproportionate percentage losses in 2012. Despite the recent increase in German foreign trade, cross-border transport utilizing vehicles registered in Germany decreased in comparison to 2011. The mileage subject to toll in Germany also declined in the period under review. These losses were to a large extent borne by German vehicles. Non-domestic vehicles showed an increase in mileage covered overall. The trend towards utilization of environmentally friendlier vehicles was maintained transnational: in 2012, over 78 % of all mileage subject to toll was attained with Euro V, Euro VI and EEV vehicles.

Road freight transport

For many German road freight companies, the declining demand for transport manifested itself in a lower level of vehicle fleet capacity utilisation. In 2012, the consequence of the resulting productivity loss, combined with vehicle fleet and personnel cost increases, was often a deterioration of profits compared to the year before. Although, according to the findings of the Federal Office, road freight companies for the most part still generated positive or balanced results, the sales revenues, however, frequently declined. Following falls in 2010 and 2011, the number of road freight transport company insolvencies rose again slightly in 2012. The figure for freight forwarding companies without their own vehicle fleet, however, continued to decline. Against the background of a volatile transport demand and uncertain economic prospects, in 2012, replacement investment was the dominant factor for the transport companies in relation to vehicle fleets. There has been a restrained investment in Euro VI vehicles so far.

Economic development

In rail freight transport in 2012, the positive revenue and performance development of the two previous years came to a temporary end. This predominantly resulted from a strongly negative volume and performance development on the part of the market leader, due in part to the economic slowdown in Europe. The non-federally owned railway companies to a large extent reported good order and employment situations as well as capacity utilisation. The competition in the segments covered by the major market participants remained tense. An increase in payment exceeding the level of existing adjustment agreements was only rarely possible for the railway companies. Improved profit situations were mostly reported in relation to the implementation of restructuring measures. The increase in offering for leasing and sales of rolling stock by (former) state railways had a positive effect on vehicle availability. The restricted availability of train drivers, however, represented a limiting factor, so that railway companies are increasingly considering the (re)introduction of training activities. In combined transport, an uneven development was reflected, according to relation and type or load condition of the loading units.

Rail freight transport

Inland shipping on German waterways saw an overall mild growth in volume in 2012. A significant increase in demand for tankers was counteracted by revenue losses in dry goods shipping. The transport performance increased markedly in both segments due to the basis effect mentioned above. Positive effects of the increase in demand on employment and freight level in tanker shipping, however, failed for the most part to appear, due to surplus capacity – particularly in the Rhine area. In this respect, the decline in available capacity of the German tanker fleet also had no effect. Tanker shipping thus remained in troubled waters. For dry goods shipping, weak impulses in demand also resulted in higher surplus cargo capacities, as a result of which freight rates came under pressure. In 2012, sales and earnings in dry goods shipping exhibited a downward trend. Based on a low level, there has lately been an increasing trend in insolvencies in the German and Dutch inland waterway sectors. The number of commercial freight navigation companies has continued its decline of recent years.

Inland waterway shipping

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Die Volkswirtschaft in Deutschland erwies sich im Jahr 2012 als vergleichsweise robust. Die Dynamik der Wirtschaftsentwicklung schwächte sich jedoch im Verlauf des Jahres ab. So konnte die deutsche Wirtschaft vor allem in den ersten drei Quartalen zulegen, während sie zum Jahresende leicht nachgab. Insgesamt stieg das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 %. Gleichzeitig erreichte die Zahl der Erwerbstätigen das sechste Jahr in Folge einen neuen Höchststand. Eine nach Sektoren differenzierte Betrachtung zeigt, dass sich vor allem der Dienstleistungsbereich als wachstumstreibend erwies. Rückgänge mussten hingegen das produzierende Gewerbe sowie das Baugewerbe verkraften. Grund hierfür war unter anderem die anhaltende sogenannte Eurokrise. Der deutsche Außenhandel gab einmal mehr wichtige Wachstumsimpulse. Die deutschen Exporte stiegen im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 4,1 %. Gleichzeitig importierte Deutschland 2,3 % mehr Waren und Dienstleistungen als im Jahr 2011. Wichtigste Außenhandelspartner Deutschlands waren dabei Frankreich, die Niederlande und China. Ein Plus verbuchten zudem die Konsumausgaben. Der private Konsum legte im Vorjahresvergleich preisbereinigt um 0,8 % zu, die Konsumausgaben des Staates stiegen um 1,0 %. Die Investitionen konnten hingegen die Entwicklung des Vorjahres nicht fortsetzen und gingen im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 relativ deutlich zurück. Zu Jahresbeginn 2013 war das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts witterungsbedingt noch gedämpft. Für das Gesamtjahr 2013 erwarten die an der Gemeinschaftsdiagnose beteiligten wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute in Deutschland ein Wachstum des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts um 0,8 %.¹

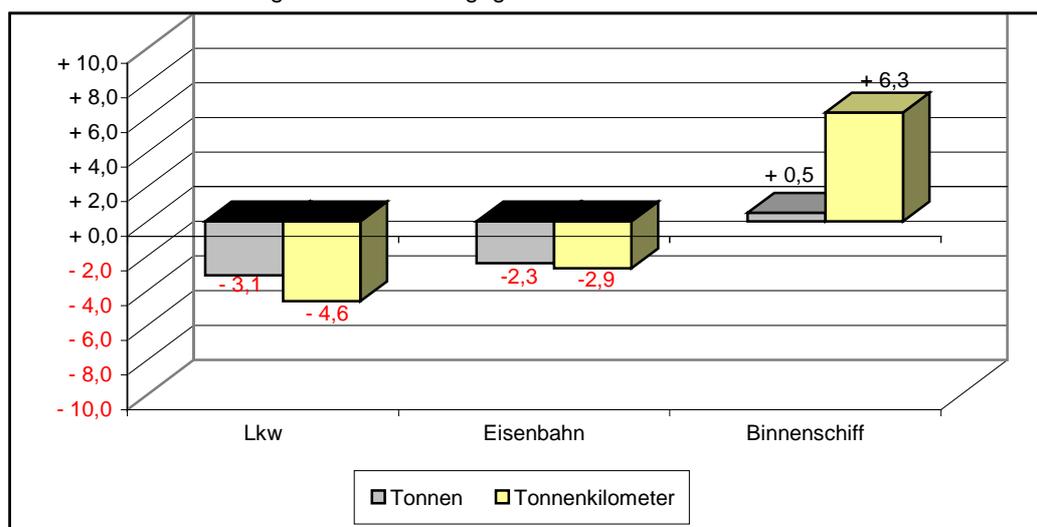
Wachstum des BIP

Entgegen den positiven Konjunkturdaten der deutschen Volkswirtschaft ging das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland im Jahr 2012 zurück. Die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge verringerte sich im Vergleich zum Jahr 2011 insgesamt um rund 2,8 % auf 3,47 Mrd. t, die erbrachte Verkehrsleistung im Inland sank um rund 2,9 % auf 448,6 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Die in den Jahren 2010 und 2011 zu beobachtenden Aufholprozesse nach dem krisenbedingten Einbruch der Verkehrsleistung im Jahr 2009 setzten sich damit zunächst nicht weiter fort. Wie Abbildung 1 zu entnehmen ist, verzeichneten der Straßen- und Schienengüterverkehr im Jahr 2012 Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum Vorjahr, während sich die Binnenschifffahrt dem Negativtrend entziehen konnte.

Gesamtverkehr

¹ Siehe Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Rösler zur Gemeinschaftsdiagnose: Es gibt allen Grund, optimistisch in die Zukunft zu schauen, Pressemitteilung vom 18.04.2013, Berlin 2013.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011 in Prozent



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Vor dem Hintergrund der konjunkturellen Eintrübung in Europa kam es im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) im Jahr 2012 zu Mengen- und Leistungsrückgängen. Im Vergleich zum Jahr 2011 verzeichnete der Straßengüterverkehr einen Rückgang der beförderten Gütermenge um 3,1 % auf 2,88 Mrd. t; die Beförderungsleistung im Inland verringerte sich um 4,6 % auf 280,0 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1). Die rückläufige Entwicklung vollzog sich sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Mengenverluste beliefen sich dabei auf 2,9 % bzw. 7,0 %. Von der Nachfrageentwicklung zeigten sich die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen nach Informationen des Bundesamtes individuell sehr unterschiedlich betroffen. So bezeichnete ein größerer Teil der Unternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes trotz der insgesamt schwächeren Beförderungsnachfrage seine Auftragslage bis zum Ende des dritten Quartals 2012 noch als gut oder zufriedenstellend. Zum Jahresende zeigte sich dann allgemein eine deutliche Eintrübung der Auftrags- und Beschäftigungslage. Der Jahresbeginn 2013 war nach Informationen des Bundesamtes ebenfalls durch eine wechselhafte Auftrags- und Beschäftigungslage geprägt. Einen negativen Einfluss hatte das lang anhaltende Winterwetter. Zugenommen hat zu Jahresbeginn die Unsicherheit über die weitere verkehrswirtschaftliche Entwicklung. Für den weiteren Jahresverlauf erwarten die in die Marktbeobachtung eingebundenen Güterkraftverkehrsunternehmen derzeit eine ähnliche Auftrags- und Beschäftigungslage wie im vergangenen Jahr. Im Hinblick auf Beförderungsmenge und Verkehrsleistung wird gegenüber dem Jahr 2012 mit stagnierenden bis leicht steigenden Werten gerechnet.

Entwicklung der
Verkehrsträger im
Einzelnen:
- Straße

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2011	2012	Veränderungen ²⁾	2011	2012	Veränderungen ²⁾
	in Mio. t		in %	in Mrd. tkm		in %
Eisenbahn	374,7	366,1	-2,3	113,3	110,1	-2,9
Binnenschifffahrt	222,0	223,2	0,5	55,0	58,5	6,3
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ³⁾	2.972,6	2.880,2	-3,1	293,6	280,0	-4,6
- Verkehr im Nahbereich ⁴⁾	1.659,8	1.611,7	-2,9	29,3	28,8	-1,9
- Verkehr im Regionalbereich ⁴⁾	658,2	646,4	-1,8	58,9	57,8	-1,8
- Verkehr im Fernbereich ⁴⁾	654,6	622,1	-5,0	205,4	193,4	-5,8
Gesamter Güterverkehr ⁵⁾	3.569,2	3.469,5	-2,8	462,0	448,6	-2,9

¹⁾ Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

²⁾ Die Veränderungsdaten sind aus den mehrstelligen Originalwerten errechnet.

³⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

⁴⁾ Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

⁵⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Beim Gütertransport auf der Schiene waren im Jahr 2012 sowohl beim Aufkommen (-2,3 %) als auch bei der Transportleistung (-2,9 %) Rückgänge festzustellen. Das von den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs beförderte Aufkommen reduzierte sich auf 366,1 Mio. t, die Verkehrsleistung ging auf 110,1 Mrd. tkm zurück. Damit setzte sich der in den beiden vorausgehenden Jahren zu beobachtende Aufwärtstrend nicht weiter fort. Beim Kombinierten Verkehr erhöhte sich das beförderte Aufkommen um 1,8 % auf 77,9 Mio. t. Die leicht positive Aufkommens- und Leistungsentwicklung in den ersten Wochen des Jahres 2013 entspricht den Erwartungen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnunternehmen, die aufgrund der momentanen Auftragslage verhalten optimistisch in die Zukunft blicken. Positiv auf die Auftrags- und Beschäftigungslage dürfte sich in diesem Jahr aus Sicht der Marktteilnehmer vor allem die tendenziell steigende Nachfrage der Industrie nach umweltfreundlicheren Transportlösungen auswirken. Negative Effekte erwarten die Marktteilnehmer im intermodalen Vergleich aufgrund einer zunehmenden Volatilität der Nachfrage, einer wachsenden Zahl kapital- bzw. personalintensiver Auflagen sowie der geringen Verfügbarkeit von Lokführern.

- Schiene

Als einziger Landverkehrsträger verzeichnete die Binnenschifffahrt im Jahr 2012 Mengen- und Leistungszuwächse. Rund 58,5 Mrd. tkm bedeuteten einen Leistungsanstieg im Vergleich zum Jahr 2011 um rund 3,5 Mrd. tkm bzw. 6,3 %. Ursächlich waren vor allem Basiseffekte, da die Binnenschifffahrt im Jahr 2011 im Rheinstromgebiet witterungs- und havariebedingt stark beeinträchtigt war. Das Mengenaufkommen auf deutschen Binnenwasserstraßen erhöhte sich hingegen nur leicht. Mit rund 223,2 Mio. t lag die beförderte Tonnage im Jahr 2012 um rund 1,2 Mio. t bzw. 0,5 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Der Jahresbeginn 2013 fiel in Bezug auf die Mengen- und Leistungsentwicklung in der Binnenschifffahrt uneinheitlich aus. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes blieben im Januar 2013 die beförderten Gütermengen um 1,6 % hinter den entsprechenden Vorjahreswerten zurück, die Verkehrsleistung stieg um 2,3 %.

- Wasserstraße

Die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2012/2013“, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von der Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult GmbH/Ralf Ratzenberger und dem Bundesamt für Güterverkehr erstellt wird, rechnet beim gesamtmodalen Güterverkehr für das Jahr 2013 mit einem Aufkommens- (1,3 %) und Leistungswachstum (1,9 %). Als Grund hierfür werden die gegenüber dem Vorjahr insgesamt etwas günstigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen genannt. Es wird erwartet, dass sich diese Tendenz mittelfristig weiter verstärken wird. Für die Jahre 2014 bis 2016 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr daher von einem jährlichen Wachstum in Höhe von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 2,8 % (Leistung) ausgegangen.

Gleitende Mittelfristprognose

2.2 Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen

Die deutsche Wirtschaft erwies sich im Jahr 2012 im europäischen Umfeld als vergleichsweise robust. Die Wachstumsdynamik ließ jedoch im Verlauf des Jahres deutlich nach, im 4. Quartal 2012 sank die Wirtschaftsleistung sogar. Einen schwächenden Einfluss nahmen dabei die Rezession in den südlichen Staaten der Eurozone, die Verunsicherungen durch die sogenannte Schuldenkrise und die Wirtschaftsabschwächung in einigen Schwellenländern. Die wirtschaftliche Lage in Europa führte teilweise zu anhaltend rückläufigen Auftragseingängen in der Industrie. Mitunter wurden Investitionspläne zurückgestellt und Lagerbestände abgebaut. Die konjunkturelle Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftszweigen spiegelt sich in der Transportleistung der drei Landverkehrsträger wider (siehe Schaubild 2 sowie Anhang A). Insgesamt wurde im Jahr 2012 auf Straße, Schiene und Wasserstraße eine Verkehrsleistung in Höhe von 475,7 Mrd. tkm erbracht. Dies entspricht einem Rückgang um 16,5 Mrd. tkm bzw. 3,4 % gegenüber dem Jahr 2011.²

Negativer Einfluss der europäischen Wirtschaft und Schuldenkrise

Von Rückgängen betroffen war u.a. der Stahlmarkt. Branchenangaben zufolge drosselte die deutsche Industrie ihre Rohstahlproduktion im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr um 4 % auf 42,7 Millionen Tonnen. Einige europäische Stahlkocher fuhren im Jahr 2012 Öfen herunter. Die Kapazitätsauslastung der deutschen Stahlproduzenten sank auf den – mit Ausnahme des Krisenjahrs 2009 – niedrigsten Stand seit 1996. Mit rund 84 % lag sie im europäischen und internationalen Vergleich gleichwohl noch relativ gut. Die wirtschaftliche Eintrübung auf dem Stahlmarkt zeigte sich dementsprechend in der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“. Hier sank die Verkehrsleistung im Jahr 2012 um

Stahlbranche drosselt Produktion

² Die Ausweisung der Verkehrsleistung für den Straßengüterverkehr und den Gesamtverkehr weicht hier und im Folgenden von den entsprechenden Werten in Tabelle 1 ab. Grund hierfür sind unterschiedliche Ausweisungen in der Verkehrsstatistik. Während Tabelle 1 die Verkehrsleistung in Deutschland (Inlandsleistung) darstellt, liegen Schaubild 2 sowie Anhang A für den Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen die Gesamtleistungen (einschließlich der im Ausland erbrachten Verkehrsleistung) zugrunde.

9,0 % gegenüber dem Vorjahr. Betroffen hiervon waren vor allem der Schienen- und Straßengüterverkehr.

Generell gilt die chemische Industrie als konjunktureller Frühindikator. Dem dämpfenden Einfluss einer vermindert wachsenden Weltwirtschaft und der rezessiven Konjunktur Südeuropas konnte auch sie sich nicht entziehen. So sank im Jahr 2012 die Produktion der chemischen Industrie in Deutschland, der Umsatz stagnierte. Während die Verkäufe ins europäische Ausland rückläufig waren, stieg die Nachfrage außerhalb Europas. Positive Impulse kamen dabei insbesondere aus Asien, Südamerika und den USA. Die Transportleistung in der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse“ sank im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 3,8 %. Die Rückgänge gingen dabei ausschließlich zu Lasten des Straßengüterverkehrs. Eisenbahn und Binnenschiff konnten die Transportleistung in diesem Bereich leicht steigern.

Produktion der chemischen Industrie sinkt

Rückgänge waren im Jahr 2012 zudem in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ zu beobachten. Hier sank die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr um 4,6 %. Den absolut höchsten Verlust erlitt dabei mit -1.229 Mio. tkm der Straßengüterverkehr, die prozentual höchsten Einbußen verzeichnete mit -5,9 % die Eisenbahn. Die genannten Rückgänge sind in Teilen auf negative Witterungseinflüsse zum Jahresende zurückzuführen. Diese sorgten nach Branchenangaben insgesamt für ein nur moderates Umsatzwachstum im Bauhauptgewerbe. Wachstumstreibend wirkte hierbei der Hochbau, insbesondere der Wohnungsbau. Rückläufig entwickelte sich der öffentliche Bau, sowohl im Hoch- als auch im Tiefbaubereich. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 4,2 % an.

Entwicklungen im Baugewerbe

Exportintensive Wirtschaftszweige wie die Automobil- und Maschinenbauindustrie drohten ihre Produktion gegen Ende des Jahres 2012. Insgesamt sank nach Gewerbeanfragen der Auftragseingang im Maschinen- und Anlagenbau im Jahr 2012 um rund 3 % im Vergleich zum Vorjahr. Auf dem Verkehrsmarkt spiegelte sich diese Entwicklung u.a. in einem Rückgang der Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.“ um 7,5 % im Vergleich zum Jahr 2011 wider.

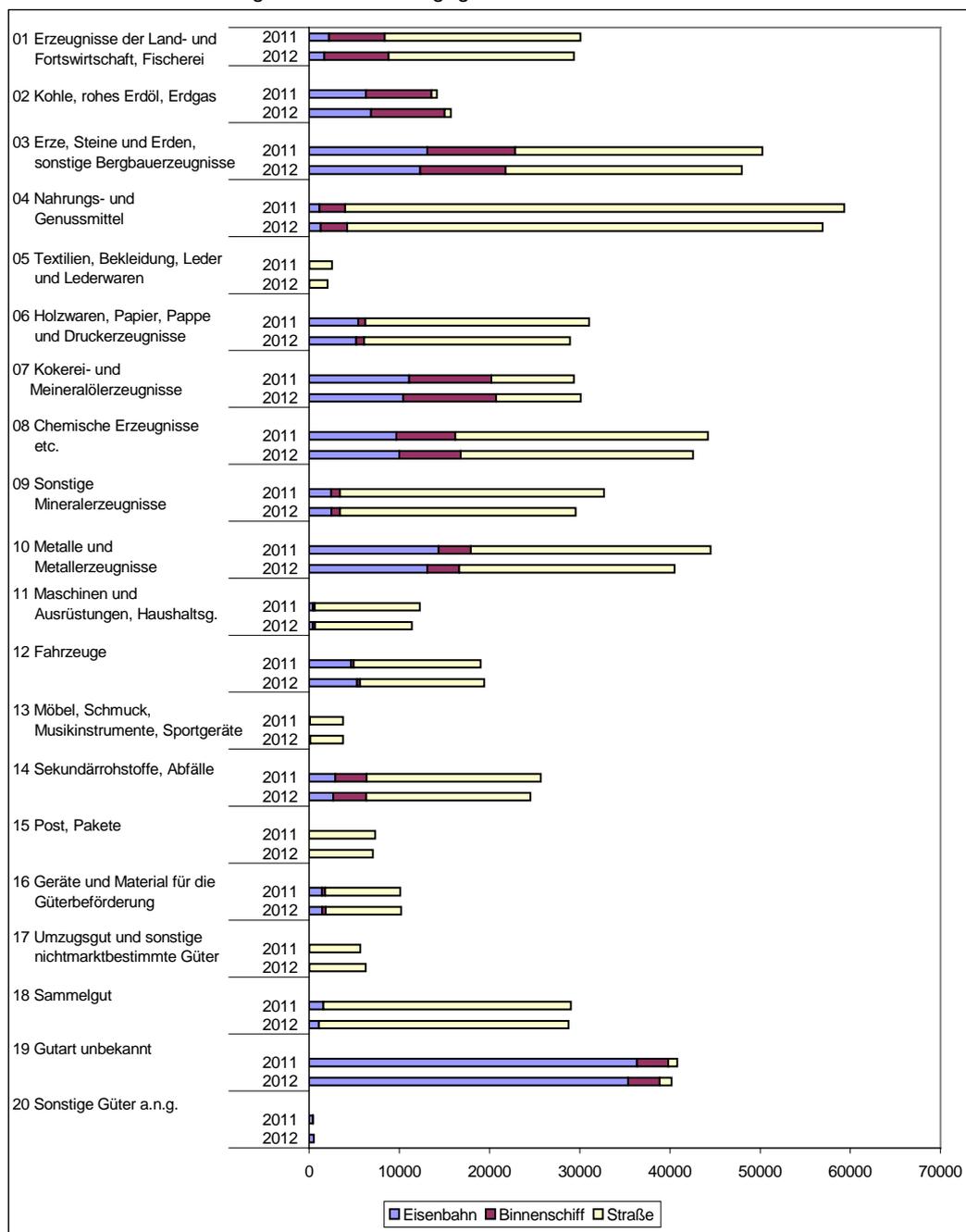
Auftragsrückgänge im Maschinenbau

Der Markt für Pkw-Neuzulassungen in Deutschland sank Branchenangaben zufolge im Jahr 2012 um knapp 3 % gegenüber dem Vorjahr und erwies sich damit als merklich stabiler als der des übrigen Westeuropas. Hier wird von einem Rückgang um rund 8 % ausgegangen. Die Pkw-Inlandsproduktion sank im Gesamtjahr 2012 um rund 4 %. Ein Großteil der in Deutschland produzierten Pkw ist für den Export bestimmt. Außerhalb Westeuropas zeigte sich hierbei im Jahr 2012 eine vergleichsweise dynamische Automobilkonjunktur. Wachstumsfördernd wirkte dabei insbesondere die Nachfrage aus China und den USA. Die Güterabteilung „Fahrzeuge“ wuchs im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011

Positive Impulse durch Export in der Automobilindustrie

um rund 2,1 %. Das Gros der Verkehrsleistung entfällt dabei auf den Straßengüterverkehr. Dieser musste jedoch einen Rückgang der Verkehrsleistung in dieser Güterabteilung um 2,1 % in Kauf nehmen. Eisenbahn und Binnenschiff verbuchten Zuwächse.

Schaubild 2: Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen (NST-2007) Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011



Anmerkung: Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.
 Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Steigerungen waren im Jahr 2012 in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ sowie „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ zu beobachten. Hier nahm die Verkehrsleistung im Vergleich der Jahre 2012 zu 2011 um 10,8 % bzw. 2,6 % zu. Während das Statistische Bundesamt für die Eisenbahn in der Güterabteilung „Kokerei- und Mineralöl-

Zuwächse bei Mineralölerzeugnissen

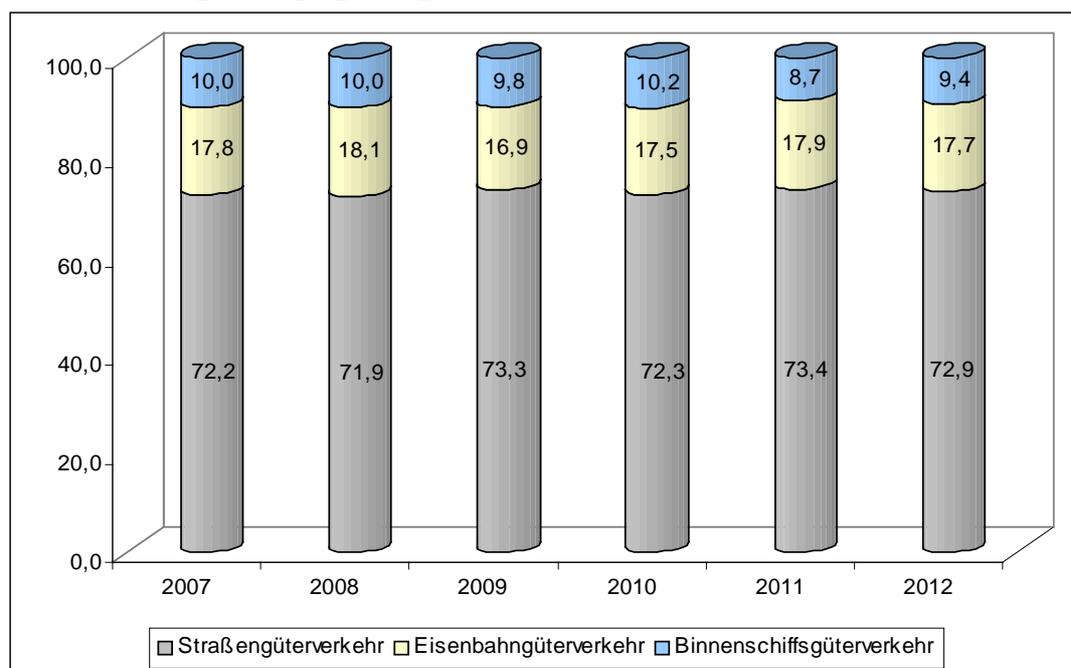
erzeugnisse“ Rückgänge ausweist, konnte die Binnenschifffahrt in beiden genannten Abteilungen im Vergleich der drei Landverkehrsträger die absolut höchsten Zuwächse generieren. Der Absatz von leichtem Heizöl in Deutschland nahm dabei im vergangenen Jahr leicht zu. Der Absatz von Ottokraftstoff war erneut rückläufig.

2.3 Entwicklung des Modal Split

Der Modal Split der drei Landverkehrsträger in Deutschland wird deutlich vom Straßengüterverkehr dominiert. Auf die anderen beiden Verkehrsträger entfielen in den vergangenen Jahren stets weniger als 30 % der Verkehrsleistung. Das nachfolgende Schaubild zeigt die Entwicklung des Modal Split der Transportleistung der drei Landverkehrsträger in Deutschland im Zeitraum der Jahre 2007 bis 2012 unter Berücksichtigung gebietsfremder Fahrzeuge.

Leichter Anstieg des Modal Split-Anteils der Binnenschifffahrt

Schaubild 3: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2007 bis 2012 in Prozent



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

Quellen: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes; Statistisches Bundesamt Reihen 2 und 4; Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2009/2010; Mittelfristprognose Winter 2010/2011; Mittelfristprognose Winter 2011/2012; Mittelfristprognose Winter 2012/2013; Statistisches Amt der Europäischen Union (Eurostat).

Danach sank der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,5 Prozentpunkte. Zwar stieg die Transportleistung gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland im vergangenen Jahr im Vergleich zum Vorjahr nach aktuellen Prognosen um rund 1,5 % an, im Gegenzug nahm jedoch die Verkehrsleistung inländischer Lkw im gleichen Zeitraum um 4,6 % ab. Insgesamt bedeutete dies einen Rückgang der Transportleistung des Straßengüterverkehrs um 2,4 %. Einen Rückgang am Modal Split verzeichnete ebenso die Eisenbahn. Ihr Anteil sank im Jahresvergleich

2012 zu 2011 um 0,2 Prozentpunkte. Ausgehend von einem niedrigen Niveau konnte damit die Binnenschifffahrt ihre Quote an der gesamten Transportleistung der drei Landverkehrsträger in Deutschland im Jahr 2012 leicht erhöhen. Ihr Anteil stieg um 0,7 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr an. Gleichwohl ist er mit 9,4 % der im Betrachtungszeitraum zweitniedrigste Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

In einem schwierigen Umfeld kam es im Straßengüterverkehr im Jahr 2012 zu Mengen- und Leistungsrückgängen. Insgesamt verringerte sich die im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2011 um 92,4 Mio. t bzw. 3,1 % auf 2,88 Mrd. t. Die Beförderungsleistung im Inland lag im Jahr 2012 mit rund 280,0 Mrd. tkm rund 4,6 % unter dem entsprechenden Wert des Jahres 2011. Der in den Jahren 2010 und 2011 zu beobachtende Aufholprozess nach dem deutlichen Einbruch der Verkehrsentwicklung im Jahr 2009 setzte sich damit nicht weiter fort. Vor allem gegen Ende des Jahres 2012 schwächte sich die Mengen- und Leistungsentwicklung spürbar ab. Der höhere prozentuale Rückgang der Tonnenkilometerleistungen im Vergleich zur Gütermenge ist vor allem auf den hohen Rückgang der Beförderungen über weite Entfernungen – insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr – zurückzuführen. Zu dieser Entwicklung dürfte neben Regionalisierungstendenzen auf den Beschaffungsmärkten der starke internationale Wettbewerb auf dem europäischen Straßengüterverkehrsmarkt beigetragen haben.

Abschwächung im
Straßengüterverkehr

Die Mengen- und Leistungsrückgänge des Straßengüterverkehrs zeigten sich im Jahr 2012 sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Im Binnenverkehr nahm die beförderte Gütermenge gegenüber dem Jahr 2011 um 83,4 Mio. t bzw. 2,9 % auf 2,76 Mrd. t. ab, die Verkehrsleistung sank um 4,0 % auf 254,2 Mrd. tkm. Trotz neuerlicher Zuwachsraten bei den deutschen Im- und Exporten verringerte sich das Beförderungsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr im Vergleichszeitraum um 7,0 % auf 0,12 Mrd. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 10,9 % auf 25,8 Mrd. tkm. Die prozentualen Mengen- und Leistungsrückgänge der deutschen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr fielen damit mehr als doppelt so hoch aus wie im Binnenverkehr.

Abschwächung im
Binnen- und grenzüberschreitenden
Verkehr

Nach den hohen Zuwächsen im Jahr 2011 verzeichneten sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr im Jahr 2012 Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum Vorjahr. Die durch Industrie und Handel im Rahmen des Werkverkehrs beförderten Gütermengen nahmen dabei mit -4,7 % stärker ab als die Beförderungsmengen des gewerblichen Güterkraftverkehrs (-2,6 %). Vor dem Hintergrund der schwächeren

Gewerblicher
Verkehr vs.
Werkverkehr

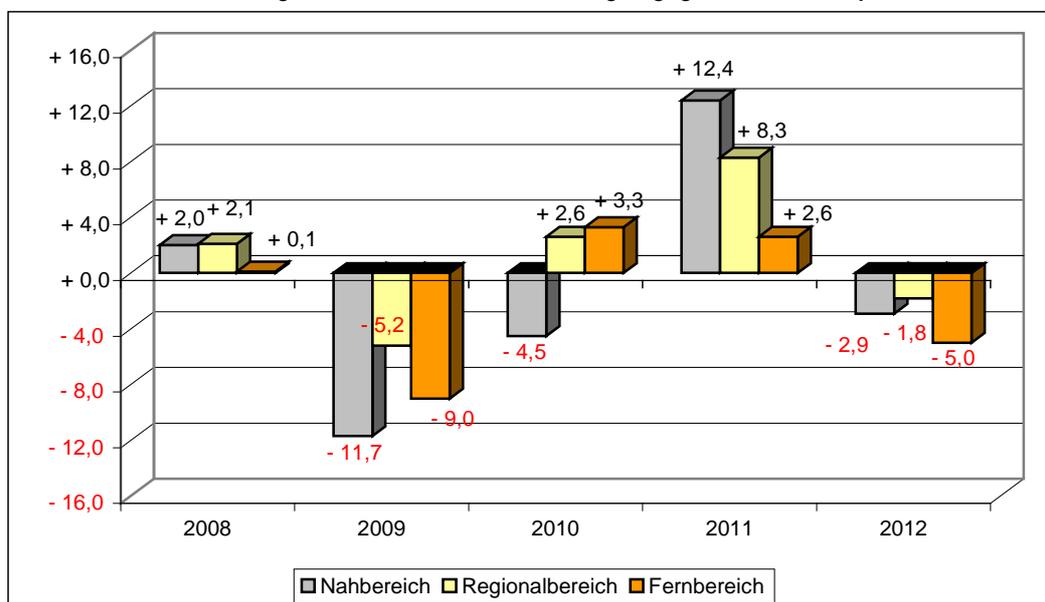
Baukonjunktur kam es in beiden Verkehrsbereichen vor allem in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ zu deutlichen Rückgängen. Mit -14,4 % wies der Werkverkehr darüber hinaus in der Güterabteilung „Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle“ hohe Rückgänge auf (zum Vergleich: gewerblicher Verkehr: -2,1%). Der gewerbliche Verkehr verzeichnete ferner deutliche Aufkommensverluste in der Güterabteilung „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“.

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

Nachdem es im Jahr 2011 im Nahbereich (bis 50 km) noch zu zweistelligen Zuwachsraten gekommen war, zeigten sich in diesem Entfernungsbereich im Jahr 2012 unterproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge. Im Nahbereich, der stark von der konjunkturellen Entwicklung in der Bauwirtschaft geprägt wird, verringerten sich die beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2011 um 2,9 % und die Beförderungsleistung um 1,9 %. Die schwächere Baukonjunktur schlug sich in Rückgängen in den baustoffaffinen Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ nieder. Im Jahr 2012 entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge allein auf Baustoffe.

Nahbereich

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



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Regionalbereich (51 - 150 km) verringerten sich die Mengen und Leistungen im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 um jeweils 1,8 %. Ursächlich waren auch hier vor allem Rückgänge in den vorgenannten baustoffaffinen Güterabteilungen. Hervorzuheben sind Mengenzuwächse in den Güterabteilungen „Nahrungs- und Genussmittel“, „Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter“ sowie „Sammelgut“. Die beiden letztgenannten

Regional- und Fernbereich

Güterabteilungen zeigten auch im Fernbereich (151 km und mehr) im Jahr 2012 ein geringes Wachstum. Insgesamt wiesen die Beförderungen im Fernbereich im Vergleich zum Jahr 2011 jedoch überdurchschnittliche Rückgänge auf. Diese zeigten sich neben den vorgenannten baustoffaffinen Güterabteilungen vor allem bei den Nahrungs- und Genussmitteln sowie Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen. Der Mengen- und Leistungsrückgang im Fernbereich betrug 5,0 % bzw. 6,4 %. Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2012 rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich, im Fernbereich wurden 69 % der Gesamtverkehrsleistungen erbracht.

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Trotz der Zunahme des deutschen Außenhandels verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2012 überdurchschnittliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Insgesamt nahm die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011 um 7,0 % auf rund 119,5 Mio. t ab; die Verkehrsleistung verringerte sich um 10,9 % auf rund 25,8 Mrd. tkm. Seit dem Jahr 2008 entwickelt sich die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr damit rückläufig. Mit Ausnahme des Jahres 2011, in dem es einen leichten Zuwachs gab, gilt dies auch für die Aufkommensmengen. Wie Tabelle 2 zu entnehmen ist, gingen im Jahr 2012 die Versand- und Empfangsmengen im Vergleich zum Jahr 2011 insgesamt um 6,7 % bzw. 6,3 % zurück. Die Wechselverkehre mit den anderen EU-Mitgliedstaaten verzeichneten dabei überproportionale Mengenrückgänge.

Deutlicher Rückgang im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 2: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	2011	2012	Veränderungen ¹⁾	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
- Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	61.790,3	56.870,6	- 4.919,7	- 8,0
Drittstaaten	8.515,1	8.724,0	208,9	- 2,5
Versand insgesamt	70.305,4	65.594,7	- 4.710,8	- 6,7
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	47.515,9	44.393,8	- 3.122,1	- 6,6
Drittstaaten	3.502,1	3.403,4	- 98,7	- 2,8
Empfang insgesamt	51.018,0	47.797,2	- 3.220,8	- 6,3
Dreiländerverkehr²⁾	7.193,8	6.153,9	- 1.039,9	-14,5
Insgesamt	128.517,2	119.545,8	- 8.971,5	- 7,0

¹⁾ Die Daten sind aus den mehrstelligen Originalwerten ermittelt.

²⁾ Einschließlich Durchgangsverkehr.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Die rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr ist neben der gebremsten konjunkturellen Entwicklung in Europa auf die hohe Wettbewerbsintensität und das damit einhergehende niedrige Preisniveau

Entwicklungstendenzen

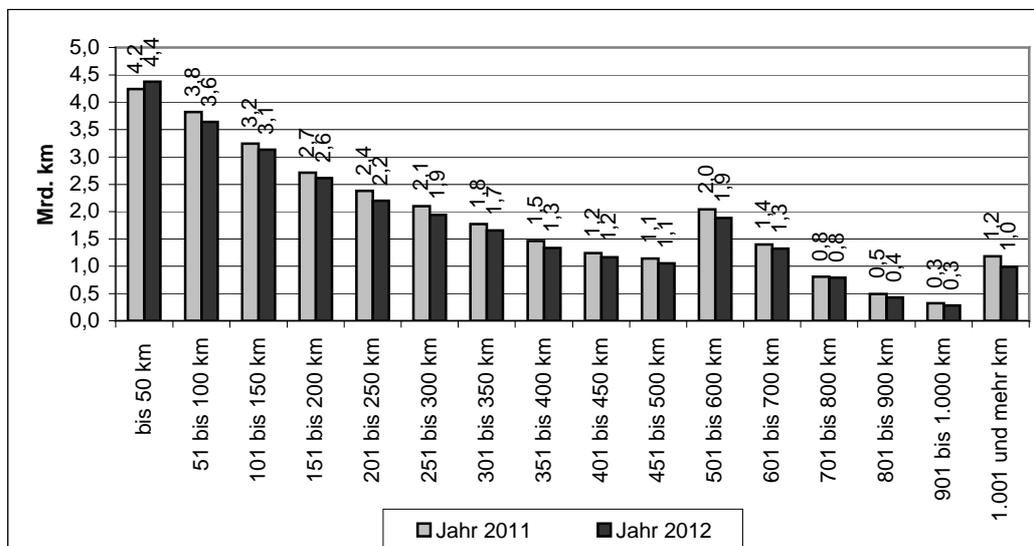
auf dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt zurückzuführen. Aufgrund kostenbedingter Wettbewerbsvorteile kommt es auf dem gemeinschaftlichen Verkehrsmarkt zu Marktanteilsverschiebungen zugunsten mittel- und osteuropäischer Güterkraftverkehrsunternehmen. Im Gegensatz zu inländischen Fahrzeugen konnten gebietsfremde Fahrzeuge im Jahr 2012 ihre mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland erneut steigern (siehe hierzu auch Abschnitt 3.1.5). Die Beauftragung ausländischer Frachtführer erfolgt dabei sowohl durch in- und ausländische Produktions- und Handelsunternehmen als auch durch deutsche Speditions- und Transportunternehmen. Die Verflechtung bzw. Verzahnung deutscher und ausländischer Unternehmen auf dem Güterverkehrsmarkt nimmt insoweit zu. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die steigende Flexibilität ausländischer Transportunternehmen, die sich u.a. in einer Ausweitung des Dienstleistungsangebots auf dem internationalen Verkehrsmarkt zeigt, etwa im Bereich der Pkw- oder der Tank- und Silotransporte. Als Reaktion auf den Wettbewerbs- und Preisdruck im internationalen Straßengüterverkehr zieht sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes ein Teil der deutschen Verkehrsunternehmen aus diesem Segment zurück und verstärkt seine Aktivitäten auf dem vergleichsweise lukrativeren deutschen Binnenverkehrsmarkt.

3.1.4 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr (ohne Kabotage)

Im Jahr 2012 ging die im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erbrachte Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 % zurück. Insgesamt wurden im Jahr 2012 rund 28,9 Mrd. km zurückgelegt. Wie Schaubild 5 zu entnehmen ist, war eine Fahrleistungssteigerung ausschließlich im Nahbereich zu verzeichnen. In Entfernungsbereichen über 50 km gingen die Fahrleistungen im Vergleich zum Jahr 2011 zurück.

Last-/Leerfahranteile

Schaubild 5: Mit deutschen Lkw zurückgelegte Gesamtkilometer (Last- und Leerkilometer) nach Entfernung der durchgeführten Beförderungen in den Jahren 2011 und 2012



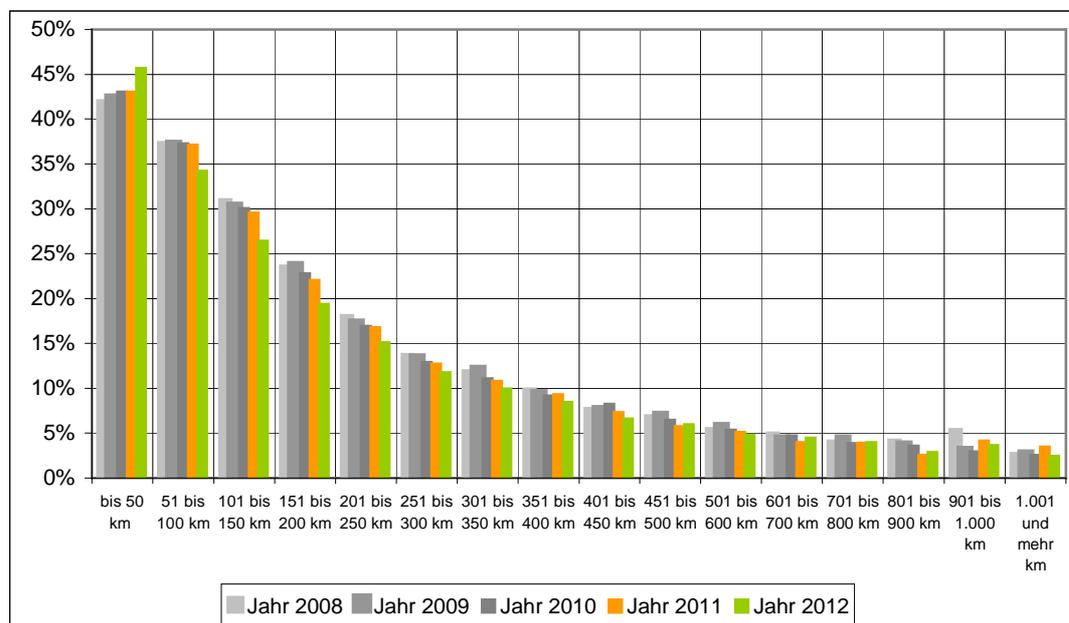
Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Anteil der Leerkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern lag im Jahr 2012 bei 20,7 % (2011: 20,3 %). Die trotz konjunktureller Wechsellagen relative Konstanz des Leerfahrtenanteils in den letzten Jahren deutet auf eine Annäherung an Grenzwerte hin. Der Leerkilometeranteil variiert dabei in Abhängigkeit von der Entfernungsstufe: Im Nahbereich lag er im Jahr 2012 bei 43,0 %, im Regionalbereich bei 33,4 % und im Fernbereich bei 10,4 %. Die Leerfahrtenanteile in den einzelnen Entfernungsbereichen blieben damit im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert.

Der Anteil der Leerkilometer an den zurückgelegten Gesamtkilometern nimmt mit zunehmender Transportweite deutlich ab (siehe Schaubild 6). Ab Transportweiten von ca. 500 km liegt der Anteil der Leerkilometer nur noch bei 5 % bzw. darunter. Grund ist die Art der Verkehre in den einzelnen Entfernungsbereichen. So wird der Nahbereich stark durch die Bauwirtschaft geprägt. Mit rund 42 % haben Beförderungen mit Kipperfahrzeugen einen hohen Leerkilometeranteil an den zurückgelegten Gesamtkilometern. Hierbei handelt es sich zumeist um Baustellentransporte, häufig Transporte über kurze Distanzen bis zu 50 km, z.B. zu Abraumhalden. Rückfrachten sind hier regelmäßig nicht möglich. Entsprechendes gilt für Baustellentransporte oder Müll- und Entsorgungstransporte zu Aufbereitungsanlagen im Regionalbereich.

Leerkilometeranteile nach Entfernungsstufen

Schaubild 6: Anteil der Leerkilometer an den zurückgelegten Gesamtkilometern nach Entfernungsstufen in den Jahren 2008 bis 2012



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Mit 34,1 % hatten Tank- bzw. Silotransporte im Jahr 2012 ebenfalls einen relativ hohen Leerkilometeranteil (Jahr 2011: 33,9 %). Auf Tank- bzw. Silotransporte entfielen im Jahr 2012 rund ein Zehntel aller mit deutschen Lkw zurückgelegten Gesamtkilometer. Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben ist in diesem Bereich oftmals eine Reinigung des Tanks bzw. Silos notwendig, bevor Rückfrachten aufgenommen werden können, z.B. bei

der Beförderung von flüssigem Gefahrgut oder Lebensmitteln. In der Regel entstehen höhere Kosten, wenn die Reinigung bei Fremdfirmen und nicht auf dem eigenen Betriebshof durchgeführt wird. Daher rentieren sich Rückladungen häufig nicht. Dessen ungeachtet konnten deutsche Transportunternehmen mit Tank- und Silofahrzeugen im Vergleich zu den Jahren vor der Wirtschaftskrise den Anteil der Leerkilometer an den zurückgelegten Gesamtkilometern um rund 2 Prozentpunkte senken, unter anderem durch die vermehrte Nutzung von spezialisierten Frachtenbörsen im Flüssigsegment. Im Fernbereich, der vergleichsweise geringe Leerfahrtenanteile aufweist, nutzen die Unternehmen Optimierungspotentiale wie eine verbesserte Disposition, die Organisation von regelmäßigen Rundläufen oder die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen.

3.1.5 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Trotz einer insgesamt stabilen und im europäischen Vergleich guten konjunkturellen Entwicklung in Deutschland nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr leicht ab. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 26,6 Mrd. km durch Lkw auf den mautpflichtigen Strecken in Deutschland zurückgelegt. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Jahr 2011 um 0,4 %. Ohne Berücksichtigung der seit August 2012 mautpflichtigen Abschnitte auf Bundesstraßen belief sich der Rückgang im Vorjahresvergleich auf 1,4 %. Die mautpflichtigen Fahrleistungen der inländischen Lkw sanken dabei um 1,3 % bzw. 2,7 %. Aufgrund der Fahrleistungszuwächse von Lkw aus den jungen EU-Mitgliedstaaten verzeichnete die Gruppe der ausländischen Fahrzeuge ein Plus der mautpflichtigen Fahrleistungen um 1,2 % bzw. 0,9 %.

Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistungen

Tabelle 3: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen im Jahr 2012

	2012 mit mautpfl. Bundesstraßen	Veränderungen		2012 ohne mautpfl. Bundesstraßen	Veränderungen	
		absolut	in %		absolut	in %
Zurückgelegte mautpflichtige Strecken in 1.000 km						
- Inländer	16.714.814	- 291.726	- 1,3	16.477.088	- 457.452	- 2,7
- Gebietsfremde	9.861.752	+ 120.812	+ 1,2	9.823.987	+ 83.047	+ 0,9
- Unbekannt	13.501	+ 2.491	+ 22,6	11.148	+ 138	+ 1,2
Strecken insgesamt	26.590.067	- 96.422	- 0,4	26.312.222	- 374.267	- 1,4
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in 1.000 EUR						
- Inländer	2.706.203	- 100.825	- 3,6			
- Gebietsfremde	1.655.755	- 33.863	- 2,0			
- Unbekannt	2.350	+ 423	+ 22,0			
Mauteinnahmen insgesamt	4.364.308	- 134.265	- 3,0			

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

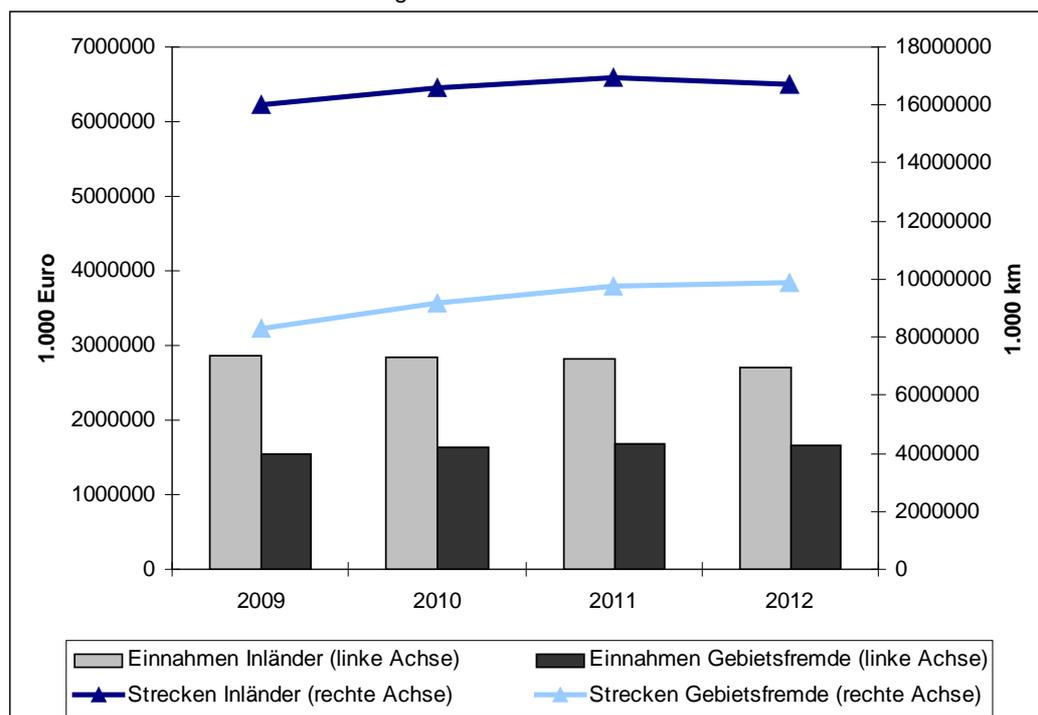
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Schaubild 7 zeigt die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen durch inländische und gebietsfremde Fahrzeuge im Zeitraum der Jahre 2009 bis

Rückgang bei den Mauteinnahmen

2012. Danach stiegen bis zum Jahr 2011 die Mautfahrleistungen sowohl der deutschen als auch der ausländischen Lkw an. Die Einnahmen aus den mautpflichtigen Fahrleistungen der deutschen Lkw waren hingegen rückläufig. Der Grund hierfür war der zunehmende Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge. Dies galt zwar auch für die ausländischen Lkw. Die im Vergleich dazu höhere Steigerungsrate der mautpflichtigen Fahrleistungen führte jedoch gleichwohl zu einem Anstieg der Mauteinnahmen bei den ausländischen Fahrzeugen und kompensierte die Rückgänge auf Seiten der Inländer mehr oder minder deutlich. Im Jahr 2012 gingen die Einnahmen aus den Mautfahrleistungen im Vergleich zum Vorjahr erstmals im Betrachtungszeitraum zurück. Insgesamt ergaben sich im vergangenen Jahr aus den mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen und Bundesstraßen Einnahmen in Höhe von 4,4 Mrd. Euro. Dies entspricht einem prozentualen Rückgang gegenüber dem Jahr 2011 um 3,0 %. Neben der im Vorjahresvergleich geringeren Kilometerleistung von Mautfahrzeugen ist dies erneut auf den zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zurückzuführen.

Schaubild 7: Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen nach in- und ausländischen Fahrzeugen im Zeitraum der Jahre 2009 bis 2012



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

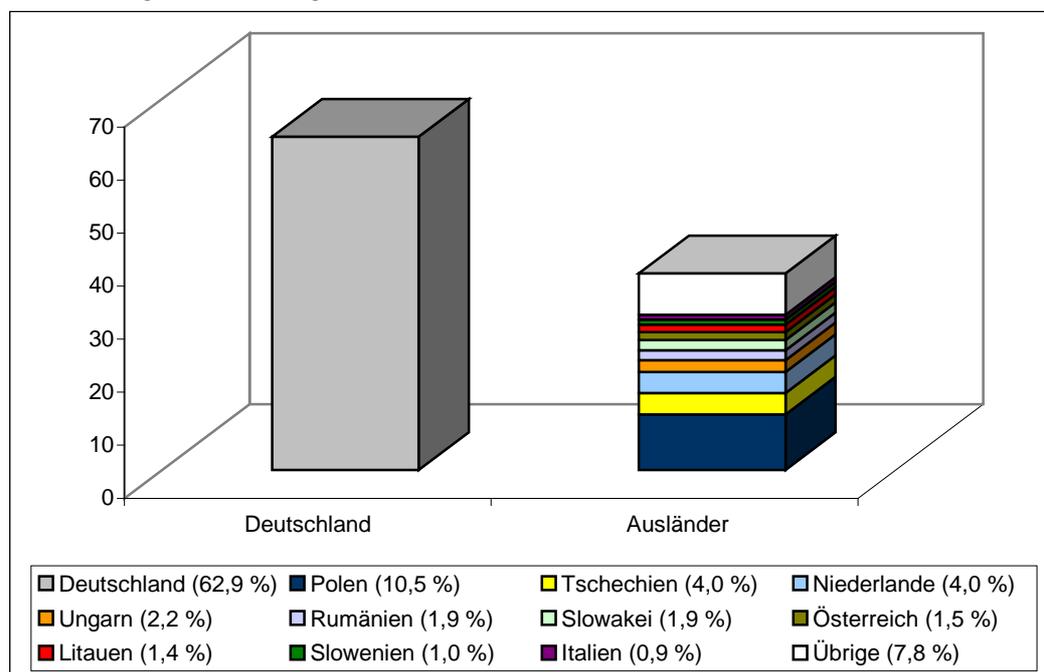
3.1.6 Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anteile deutscher sowie ausländischer Lkw an den insgesamt in Deutschland erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2012. Danach erbrachten deutsche Fahrzeuge im vergangenen Jahr einen Anteil von 62,9 % und gebietsfremde Fahrzeuge einen Anteil von 37,1 % an den Gesamtfahrleistungen auf den mautpflichtigen Straßen in Deutschland. Die Lkw aus den zehn Zulassungsstaaten

Anteil deutscher und ausländischer Lkw an den Mautfahrleistungen

der gebietsfremden Fahrzeuge mit den höchsten Mautfahrleistungen in Deutschland vereinten einen Anteil von 79,0 % an den ausländischen Fahrleistungen und einen Anteil von 29,0 % an den Gesamtfahrleistungen auf sich. Mit deutlichem Abstand am stärksten vertreten waren hierbei Fahrzeuge aus Polen. Auf sie entfielen im Jahr 2012 insgesamt 10,5 % der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Unter den zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Fahrzeuge mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland waren im letzten Jahr sieben junge EU-Mitgliedstaaten.

Schaubild 8: Anteil deutscher und ausländischer Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2012. Ausländische Fahrleistungen gegliedert nach den zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Lkw mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im Jahr 2012



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die mautpflichtigen Fahrleistungen gingen im vergangenen Jahr im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 % zurück. Hierin enthalten sind auch Fahrleistungen auf mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten. Bleiben die seit August 2012 neuen mautpflichtigen Abschnitte auf Bundesstraßen unberücksichtigt, so belief sich der Rückgang im Vorjahresvergleich auf -1,4 %. Die Rückgänge entfielen dabei nahezu ausschließlich auf deutsche Fahrzeuge sowie Lkw aus sämtlichen alten EU-Mitgliedstaaten. Aus der Gruppe der Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten erbrachten im Vorjahresvergleich lediglich Lkw aus Estland, Slowenien und Tschechien im Jahr 2012 eine geringere mautpflichtige Fahrleistung in Deutschland. Die gestiegene Mautfahrleistung der übrigen jungen EU-Mitgliedstaaten führte insgesamt zu einem Zuwachs der ausländischen Mautfahrleistungen um 1,2 % bzw. ohne Berücksichtigung der neuen Streckenabschnitte um 0,9 %. Gegenüber dem Jahr 2011 nahm damit der Anteil der deutschen Fahrzeuge an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen zu Gunsten der ausländischen Lkw um 0,6 Prozentpunkte ab. Ohne Berücksichtigung der neuen Streckenabschnitte schrumpfte

Ausländische Fahrzeuge profitieren mehr vom Außenhandelswachstum als deutsche Lkw

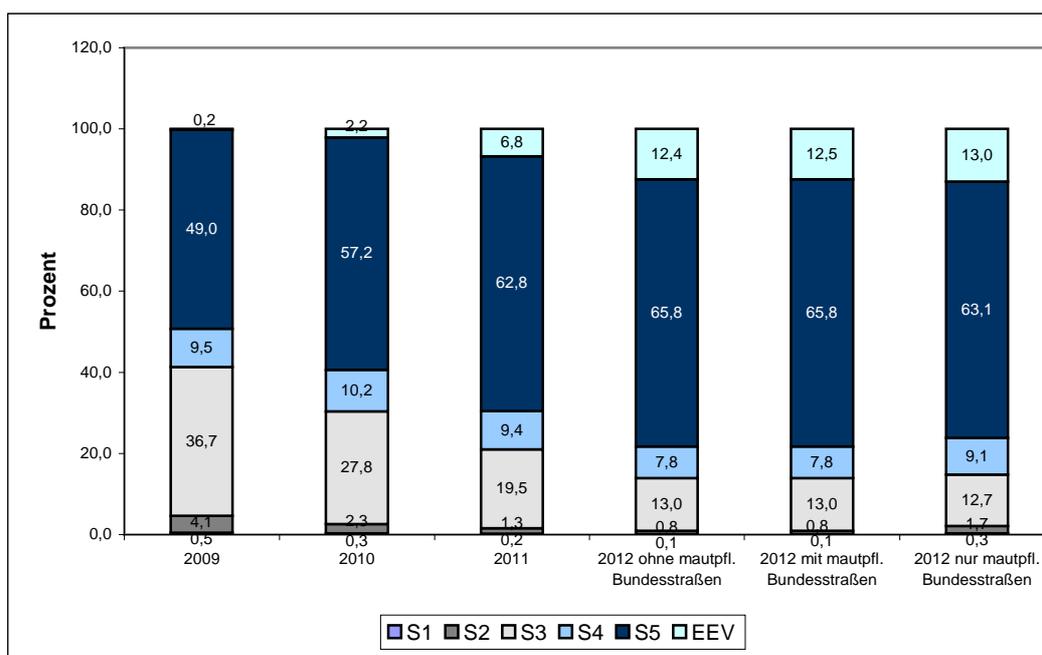
der deutsche Anteil an den Mautfahrleistungen um 0,9 Prozentpunkte. Ausländische Fahrzeuge werden vor allem im internationalen Straßengütertransport eingesetzt. Sie konnten damit im vergangenen Jahr auf der einen Seite in einem höheren Maße vom wachsenden Außenhandel Deutschlands profitieren als ihre deutschen Wettbewerber. Auf der anderen Seite nutzte ihnen die in Teilen vergleichsweise gute Entwicklung der Volkswirtschaften und des Außenhandels in einzelnen Staaten Mittel- und Osteuropas – beispielsweise in Polen –, die sich teilweise in Transitverkehren durch Deutschland niederschlugen.

3.1.7 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge ist im Jahr 2012 weiter angestiegen. Abbildung 9 zeigt die Entwicklung der Anteile der Emissionsklassen bei den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Danach wurden im vergangenen Jahr insgesamt gut 78 % der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland mit Fahrzeugen der Schadstoffklassen S 5 (Euro V) und EEV erbracht. Insgesamt wurden im Jahr 2012 rund 17,3 Mrd. Kilometer mit S 5 (Euro V)-Fahrzeugen und rund 3,3 Mrd. Kilometer mit Lkw der Emissionsklasse EEV auf deutschen Bundesautobahnen zurückgelegt. In wenigen Fällen wurden nach Kenntnis des Bundesamtes Lkw der Emissionskategorie Euro VI eingesetzt. Bei einer Berücksichtigung der seit August 2012 mautpflichtigen Abschnitte auf Bundesstraßen erhöht sich die Anzahl der durch Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 (Euro V) zurückgelegten mautpflichtigen Kilometer auf 17,5 Mrd.

Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge nimmt weiter zu

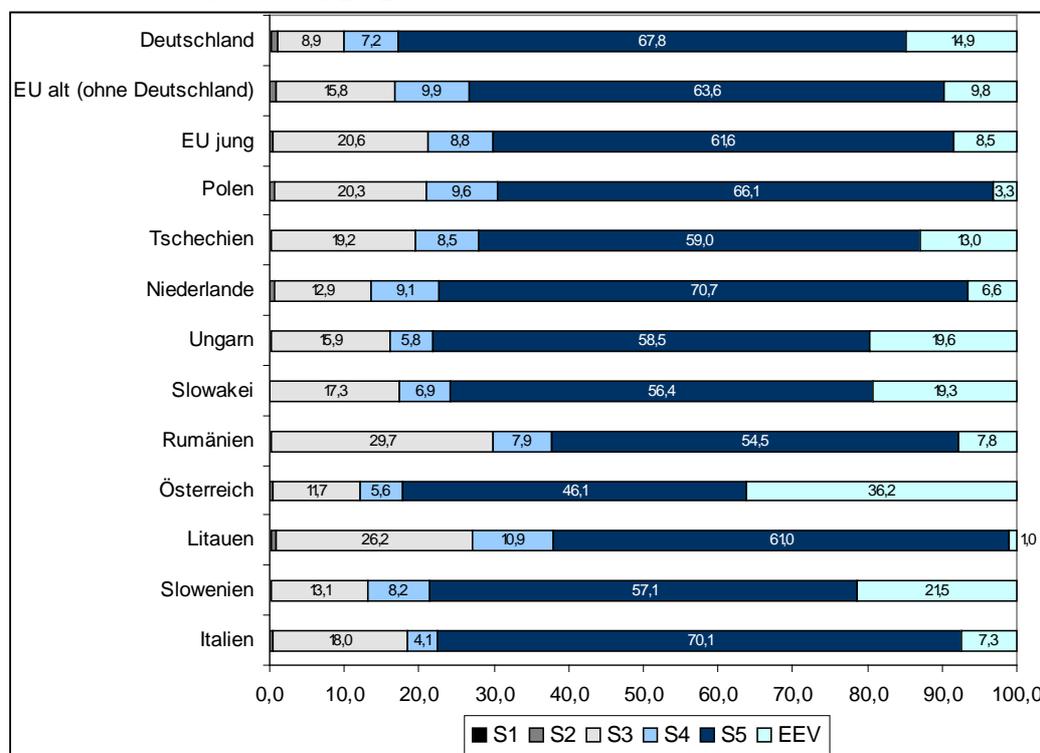
Schaubild 9: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen im Zeitraum der Jahre 2009 bis 2012



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Wie bereits in den Jahren zuvor, haben die Anteile sämtlicher Fahrzeugklassen mit einem höheren Schadstoffausstoß im Jahr 2012 abgenommen. Der Anteil der Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 (Euro III) an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland sank im Vergleich zum Jahr 2011 um 6,5 Prozentpunkte auf 13,0 % ab. Der kumulierte Anteil der Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 1 (Euro I) und S 2 (Euro II) liegt mittlerweile unter einem Prozent. Fahrzeuge der unteren Schadstoffklassen werden vornehmlich im Nah- und Regionalverkehr eingesetzt. Dies bestätigt sich bei einem Blick auf die Anteile der Emissionsklassen bei den Fahrleistungen auf den mautpflichtigen Abschnitten der Bundesstraßen. Hier liegen die Anteile der Schadstoffklassen S 1 (Euro I), S2 (Euro II) und S 4 (Euro IV) mehr oder minder deutlich höher als ihre entsprechenden Anteile bei den Mautfahrleistungen auf den Bundesautobahnen.

Schaubild 10: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklasse und Fahrzeugherkunft im Jahr 2012



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine nach Nationalitäten differenzierte Betrachtung zeigt, dass der Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge sowohl bei inländischen als auch gebietsfremden Fahrzeugen wächst. Abbildung 10 vergleicht die Anteile der Emissionsklassen der Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge, der Lkw aus der Gruppe der übrigen alten EU-Mitgliedstaaten sowie der Lastkraftwagen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten. Zudem ist die entsprechende Anteilsverteilung für die zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Fahrzeuge mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland dargestellt. Dabei zeigt sich zwar, dass im nationalen Vergleich die Summe der Anteile der Fahrleistungen in den Klassen S 5 (Euro V) und EEV bei deutschen Fahrzeugen mit 82,7 % am höchsten ist. Die einzelnen Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in diesen Schadstoffklassen

Nationale
Entwicklungen

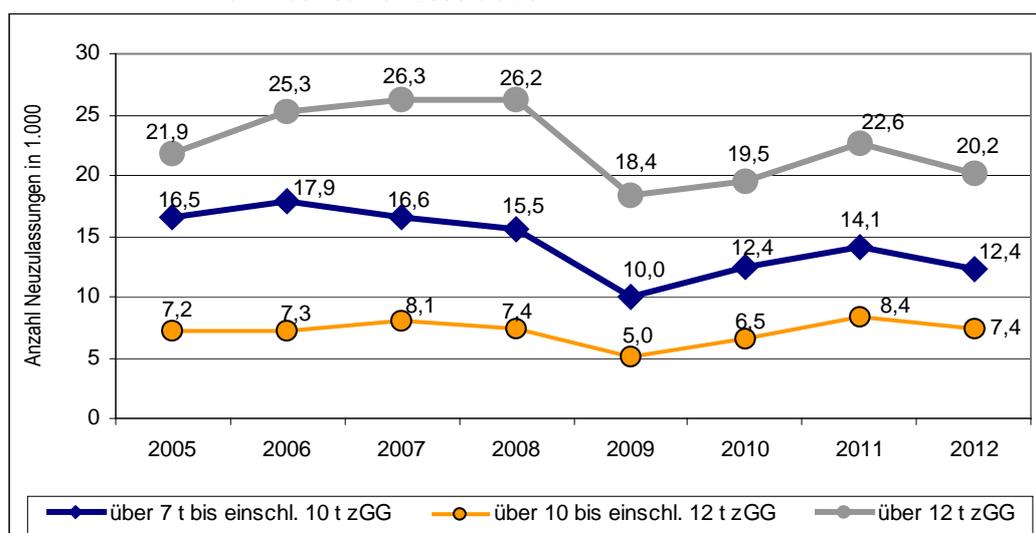
sind jedoch teilweise bei gebietsfremden Fahrzeugen größer. So weisen beispielsweise niederländische und italienische Lkw einen höheren Anteil an S 5 (Euro V)-Fahrzeugen auf. Der Anteil an Fahrleistungen in der Emissionskategorie EEV liegt u.a. bei Lkw aus Österreich über dem deutschen Anteil. Rund 36 % der im Jahr 2012 durch österreichische Lkw gefahrenen Mautkilometer in Deutschland wurden durch EEV-Fahrzeuge erbracht. Zurückzuführen ist dies auf das österreichische Mautsystem, in dem Lkw der Emissionsklasse EEV niedriger bepreist werden als S 5 (Euro V)-Fahrzeuge. Aufgrund der geographischen Gegebenheiten dürfte dies zudem der Grund dafür sein, dass auch bei Lkw aus Slowenien, Ungarn und der Slowakei der Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland durch EEV-Fahrzeuge überdurchschnittlich und höher als bei deutschen Fahrzeugen ausfällt.

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. Teilweise werden Lkw durch einen Aufbau aus Aluminium und/oder Kunststoffen gewichtsoptimiert und fallen dadurch mit einem zulässigem Gesamtgewicht von 11,99 t nicht unter die Mautpflicht. Fahrzeuge dieser Bauart ermöglichen zumeist ein Ladungsgewicht von bis zu 5,5 Tonnen. Sie werden vornehmlich für die Beförderung großvolumiger Leichtprodukte eingesetzt, z.B. Styropor oder Extremleichtdämmstoff.

Rückgang der
Neuzulassungen

Schaubild 11: Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7 Tonnen in den Jahren 2005 bis 2012



Quelle: Kraffahrt-Bundesamt.

Wie Schaubild 11 zu entnehmen ist, sanken die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 10 bis einschließlich 12 Tonnen im Gesamtjahr 2012 um 12,3 % gegenüber dem Vorjahr auf 7.370 Fahrzeuge, nachdem sie in den

Jahren 2010 und 2011 gestiegen waren.³ Der Rückgang der Neuzulassungen in diesem Gewichtssegment steht im Einklang mit der allgemeinen Entwicklung der Lkw-Neuzulassungen in Deutschland. Die Beförderungsleistung von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 10 Tonnen und 11,99 t ging nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes im Jahr 2012 um 5,0 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Eine auffällige Entwicklung ist auf Basis der Zulassungsstatistik demnach nicht feststellbar.

Im Rahmen der Marktbeobachtung wurde im Jahr 2012 von Gewerbeseite auf den verstärkten Einsatz von Kombinationen von gewichtsoptimierten Lkw mit Tandemanhängern, die knapp unterhalb der Mautgrenze liegen, hingewiesen. Diese Fahrzeugkombinationen können statistisch nicht eindeutig erfasst werden. Einige Unternehmen haben sich auf diese gewichtsoptimierten Fahrzeugkombinationen spezialisiert und erhöhen aufgrund ihrer Kostenvorteile den Preisdruck im Marktsegment der Volumenbeförderungen. Diese Entwicklung hat bereits zwischen Unternehmen, die gewichtsoptimierte Fahrzeugkombinationen einsetzen, und Unternehmen, die auf deren Einsatz verzichten, zu Zwistigkeiten in einem Ladungsverbund von Jumbospeditionen und dem Austritt einiger Unternehmen aus selbigem geführt.

Preisdruck durch gewichtsoptimierte Fahrzeugkombinationen

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Die Mehrheit der seitens des Bundesamtes befragten Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs konnte im Jahr 2012 ihre Entgelte bei Beförderungen für Stammkunden erhöhen. Die durchschnittlichen Frachterhöhungen dieser Unternehmen beliefen sich auf 3 % bis 5 % und erfolgten zu einem hohen Anteil über Dieselpreisgleitklauseln, die eine Anpassung der Frachten an die Entwicklung der Kraftstoffkosten ohne stetiges Nachverhandeln ermöglichen. Entgeltsteigerungen, die deutlich über die gestiegenen Dieselpreise hinausgingen, waren zumeist in Marktsegmenten festzustellen, in denen besonders hohe Anforderungen an die Transportdienstleister gestellt werden. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Güterbeförderungen im Straßenverkehr weist für den nationalen Verkehr im Jahr 2012 einen Indexwert von 109,1 aus. Er lag damit um 2,0 % über dem Wert des Jahres 2011 (Jahr 2006 = 100). Im grenzüberschreitenden Verkehr wirkte sich der gestiegene Wettbewerbsdruck durch ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen – unter anderem auf Relationen, auf denen deutsche Unternehmen sich in größerem Umfang engagieren (z.B. im Italienverkehr) – dämpfend auf die

Regelmäßige Beförderungen

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

Preisentwicklung aus: Dort lag der Index mit 109,6 um 1,3 % über dem Wert des Vorjahres (Jahr 2006 = 100).⁴

Im Rahmen der Marktgespräche des Bundesamtes werden Dieselfloater von den meisten Transportunternehmen grundsätzlich positiv beurteilt, da durch den Einsatz von Dieselpreisgleitklauseln die negativen Effekte stark schwankender Treibstoffpreise begrenzt werden können. Nachteilig sei aus Sicht der Transportunternehmen jedoch, dass die Bereitschaft vieler Kunden im Gegenzug abnehme, Frachterhöhungen aufgrund anderer Kostensteigerungen, wie z.B. höherer Personalkosten, zuzustimmen. Nach Informationen des Bundesamtes setzten im Jahr 2012 nur noch relativ wenige Transportunternehmen weiterhin Dieselmzuschläge anstatt Dieselpreisgleitklauseln ein, etwa in Fällen, in denen Auftraggeber keine Dieselpreisgleitklauseln akzeptierten oder sie selbst auf deren Anwendung verzichteten. Diese Unternehmen verhandelten zumeist mit einer fest fixierten relativ kurzen Frequenz über eine Anpassung der Dieselmzuschläge.

Dieselfloater

Vor dem Hintergrund eines im Laufe des 2. Halbjahres 2012 zurückgehenden Ladungsangebots auf dem Markt berichteten die Gesprächspartner des Bundesamtes von zunehmenden Ausschreibungsaktivitäten der verladenden Wirtschaft. Der Trend geht dabei zu kürzeren Vertragslaufzeiten. Insbesondere im Automobilbereich setzten einige verladende Unternehmen mehrere Ausschreibungsrunden nacheinander an, um ihre Logistikausgaben zu senken. Ein besonders hoher Druck auf die Beförderungsentgelte bestand nach Informationen des Bundesamtes des Weiteren im Bereich der Papierindustrie, die unter anderem durch ein verändertes Mediennutzungsverhalten der Bevölkerung getroffen wird, und bei Beförderungen für die Stahlindustrie, die im Jahr 2012 deutlich die Folgen der Euro-Krise zu spüren bekam.

Ausschreibungen

Die Beförderungsentgelte auf dem Rückladungsmarkt bzw. Spotmarkt waren im Jahr 2012 starken Schwankungen unterworfen und lagen nach Informationen des Bundesamtes im Durchschnitt unter dem Vorjahresniveau. Insbesondere im 4. Quartal 2012 ging das Preisniveau vor dem Hintergrund einer nachlassenden Laderaumnachfrage deutlich zurück. Als weiterer Grund für das niedrige Frachtniveau wurden in Marktgesprächen des Bundesamtes Kabotageverkehre, vor allem durch mittel- und osteuropäische Transportunternehmer, angeführt – insbesondere bei nationalen Langstreckenverkehren. Vor dem Hintergrund des auf einigen wichtigen europäischen Relationen gesunkenen Ladungsaufkommens waren im grenzüberschreitenden Verkehr auf dem Spotmarkt eine hohe Wettbewerbsintensität und gesunkene Entgelte festzustellen. Hiervon waren deutsche Transportunternehmen insbesondere bei Verkehren nach Italien, teilweise auch im Frankreichverkehr betroffen.

Rückladungs-/
Spotmarkt

⁴ Siehe Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2013.

Aus Sorge vor einer möglichen negativen Wirtschaftsentwicklung nahmen viele Transportunternehmen zum Jahreswechsel 2012/2013 Abstand von Preisverhandlungen. Sie befürchteten bei einer Aufforderung zu Preisadjustierungen Neuausschreibungen der Auftraggeber. Vor diesem Hintergrund warteten zum Jahreswechsel viele Transportunternehmen auf bessere wirtschaftliche Rahmenbedingungen für Entgeltverhandlungen.

Aktuelle Entwicklungen

Für Transportunternehmen, deren Standort an einer bemaute Bundesstraße liegt bzw. die regelmäßig bemaute Bundesstraßen befahren, waren Verhandlungen mit ihren Auftraggebern über die Weitergabe der zum 1. August 2012 eingeführten Maut auf Bundesstraßen unabdingbar. Die meisten dieser Unternehmen gaben gegenüber dem Bundesamt an, dass die Bundesstraßenmaut größtenteils, jedoch nicht vollständig von ihren Kunden übernommen werde. Transportunternehmen, die nur in geringem Maße von der Maut auf Bundesstraßen betroffen sind, strebten nach Informationen des Bundesamtes zumeist keine Preisverhandlungen auf Grund der hierdurch bedingten Kostensteigerungen an.

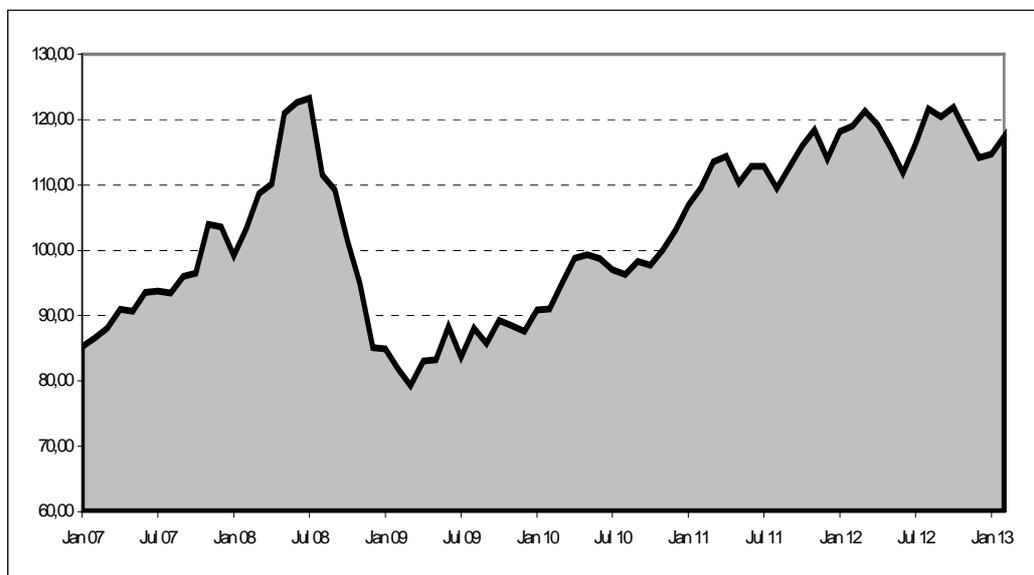
Maut auf vierspurigen Bundesstraßen

3.2.2 Kosten

Ein Großteil der deutschen Unternehmen, die Güterverkehre mit eigenem Fuhrpark betreiben, verbuchte im Jahr 2012 höhere Gesamtkosten im Vergleich zum Vorjahr.

Kraftstoffkosten

Schaubild 12: Entwicklung der Preise für Dieseldieselkraftstoff ab dem Jahr 2007 bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle; Angaben in Euro je hl



Anmerkung: Ohne Umsatzsteuer; einschließlich Mineralölsteuer und Erdölbevorratungsbeitrag (EBV).

Stichtag: 15. eines jeden Monats.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Maßgeblich waren vorrangig die höheren Aufwendungen für Dieseldieselkraftstoff. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag das durchschnittliche Preisniveau für Dieseldieselkraftstoff in allen vier Quartalen des Jahres 2012 über den entsprechenden Vorjahresnotierungen, im Jahresdurchschnitt um 4,9 %. Somit trat im Jahr 2012 insgesamt keine

wirksame Entspannung auf der Kostenseite ein. Wie dem nachstehenden Schaubild zu entnehmen ist, pendelten sich die Preise für Dieseldieselkraftstoff auf hohem Niveau über 110,00 Euro / 100 l ein. Dieses hohe Preisniveau hielt im 1. Quartal 2013 an, wenngleich die Dieselpreise durchschnittlich um knapp 3,5 % unter den Vorjahreswerten notierten.

Für Fernverkehr betreibende Unternehmen erreichen die Kraftstoffkosten in Abhängigkeit von den Einkaufspreisen sowie von der individuellen Kostenstruktur des Fuhrparks und dessen Einsatzintensität einen Anteil zwischen einem Viertel und einem Drittel der Gesamtkosten. Die zeitnahe Weitergabe von Kraftstoffkostensteigerungen an die Auftraggeber besitzt auf Seiten der Transportunternehmen daher regelmäßig hohe Priorität. Selbst im Falle vereinbarter Dieselpreisgleitklauseln betragen Marktgesprächen des Bundesamtes zufolge die zeitlichen Verzögerungen bei der Abrechnung an die Auftraggeber zwischen eineinhalb und drei Monaten, die teilweise über Kontokorrentkredite zwischenfinanziert werden. Um kostenträchtige Leerfahrten zu vermeiden, wurde im Ladungs- und Teilladungsverkehr intensiv nach passenden Rück- und Beiladungen gesucht. Gelingt dies nicht, wurden nicht kostendeckend durchführbare Beförderungen zunehmend abgelehnt. Mittelständische Transportunternehmen zeigten eine steigende Bereitschaft, bestehenden Kooperationen beizutreten oder selbst geeignete Kooperationsformen zu initiieren. Zur Steigerung der Effizienz ihres Fuhrparkeinsatzes setzten Transportunternehmen zum Teil neue bzw. verbesserte Softwarelösungen für die Disposition und Einsatzüberwachung in Echtzeit bis hin zu permanenten Verbrauchskontrollen ein. Daneben wurde dem Fahrpersonal zumeist durch Schulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) u. a. eine verbrauchsoptimierte Fahrweise vermittelt, deren Festigung zum Teil über Erfolgsprämien angestrebt wurde. Zur Produktivitätssteigerung findet darüber hinaus eine permanente Optimierung des Fahrzeugeinsatzes statt. Hierzu zählen fallweise ein kontinuierlicher Fahrzeugeinsatz rund um die Uhr oder die Einrichtung von Stafetten-, Netzwerk- und Begegnungsverkehren in Verbindung mit wechselndem Fahrpersonal und wechselnden Fahrzeugen.

Kostensenkungs-
maßnahmen

Ein Großteil der Transportdienstleister setzte im Verlauf des Jahres 2012 Lohn- und Gehaltserhöhungen entsprechend den regionalen Tarifabschlüssen um, an die oftmals auch nicht tarifabhängige Unternehmen anknüpften. Teilweise gewährten große Transportunternehmen übertarifliche Vergütungen, um qualifiziertes und zuverlässiges Fahrpersonal im eigenen Betrieb zu halten. Kleine und mittelständische Transporteure tendierten eher dazu, gute Fahrer mittels erfolgsabhängiger Prämien und weicher Faktoren zu binden. Die im Rahmen des BKrFQG vorgeschriebenen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wurden bei mittleren und großen Betrieben vielfach bereits komplett umgesetzt. Um die dafür anfallenden Kosten zum Teil wieder erstattet zu bekommen, wurde das Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ viel genutzt. Generell ist die Personalsituation und -verfügbarkeit bei Ausbildungsbetrieben regelmäßig bedeutend besser als bei Marktteilnehmern, die keine Ausbildungsplätze für Berufskraftfahrer anbieten. Nach

Personalkosten

Aussagen von Güterkraftverkehrsunternehmen zeigen sich bei zahlreichen Nachwuchskräften unzureichend ausgeprägte „soft skills“.

Deutliche Kostensteigerungen ergaben sich ferner bei Reparaturen, der externen Wartung der Lastkraftfahrzeuge sowie Ersatzteilen, insbesondere bei Reifen. Nach Unternehmensangaben können sich jedoch bei einer Ressourcen schonenden Fahrweise die Mehrkosten für die Beschaffung von rollwiderstandsarmen Reifen amortisieren, da diese dann nicht nur eine höhere Laufleistung als herkömmliche Reifen erreichen, sondern auch den Kraftstoffverbrauch deutlich senken können. Ein Teil der fuhrparkbezogenen Sachkosten wurde durch Fördermittel aus dem Programm „De-minimis“ finanziert. Ein zunehmender Anteil der Transportunternehmen wies im Jahr 2012 auf deutlich gestiegene Versicherungsprämien hin. Ursache seien die allgemein erhöhten Schadensaufwendungen der Versicherer, teils aber auch betriebsintern gestiegene Schadenssummen. Bei den infrastrukturabhängigen Kosten ergaben sich Steigerungen durch die Einführung der Maut auf bestimmten Bundesstraßen, die allgemeine Mauterhöhung in Österreich sowie höhere Mautkosten in Italien.

Weitere
Fuhrparkkosten

3.2.3 Ertragslage

Gemäß Marktgesprächen des Bundesamtes hat sich im Jahresverlauf 2012 die Ertragslage deutscher Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs im Vergleich zum Vorjahr tendenziell verschlechtert. Neben den beschriebenen Kostensteigerungen zeichnete hierfür nicht zuletzt die Konjunkturabschwächung im 4. Quartal verantwortlich. Dies war nicht nur nachteilig im Hinblick auf die turnusmäßigen Jahresentgeltverhandlungen, sondern führte bei vielen Frachtführern – neben dem tendenziell volatileren Güteraufkommen – zu einer schlechteren Auslastung ihrer Fuhrparkkapazitäten mit entsprechenden Produktivitätsverlusten. Die meisten Güterkraftverkehrsunternehmen erwirtschafteten zwar noch ein positives oder ausgeglichenes Betriebsergebnis. Allerdings sanken vielfach die Umsatzrenditen. Für die reine Beförderungsleistung lagen sie nach Unternehmensangaben überwiegend zwischen 0,5 % und 2,0 % und nur bei Spezialtransporten sowie in Marktnischen etwas höher. Teilweise wurden Defizite im Transportbereich durch Überschüsse aus anderen Sparten, etwa dem Logistik- oder Lagerbereich, kompensiert. Viele Transportdienstleister zeigten sich unzufrieden mit ihrer Ertragslage und gaben an, der teilweise verschobenen Durchsetzung höherer Beförderungsentgelte höchste Priorität beizumessen. Dass die Ertragslage bei einem Teil der Frachtführer im Jahr 2012 in den defizitären Bereich abglitt, zeigte sich u.a. am Anstieg der Insolvenzen (siehe Abschnitt 3.2.5).

Ertragslage ver-
schlechtert sich

Marktgesprächen zufolge lasse die hohe Wettbewerbsintensität im Fern- und grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Frachtführern aus den MOE-Staaten deutschen Transportunternehmen kaum noch Möglichkeiten, im Selbsteintritt ausreichende Deckungsbei-

träge im Langstreckengeschäft zu erwirtschaften. Innerdeutsch zeigte sich im vergangenen Jahr ebenfalls ein unverminderter Preisdruck. So herrschte beispielsweise im Stückgutmarkt ein ausgeprägter, über eine aggressive Preisgestaltung geführter Verdrängungswettbewerb zwischen Konzernspeditionen und Stückgutkooperationen. Ebenso zeigte sich im Bereich der Lebensmittellogistik eine hohe Wettbewerbsintensität. Überdies übten einige Auftraggeber aus dem Automobilbereich einen hohen Druck auf die Margen der Transport- und Logistikdienstleister aus. Diese Entwicklungen hielten auch zu Jahresbeginn 2013 an.

Ertragssteigerungen verzeichneten u.a. Transportunternehmen, die ihre Sendungs- und Kundenstrukturen unter Effizienz- und Rentabilitätsaspekten optimieren konnten. Dies erfolgte vorzugsweise durch die branchenspezifische Akquisition neuer Kunden, mit deren Aufkommen über Bündelungseffekte sowohl die relationsbezogene Auslastung des Fuhrparks als auch die Wirtschaftlichkeit von Verkehren verbessert wurde. Ein vergüteter Mehrwert war ferner bei Nischengeschäften mit speziellen, hochwertigen Transportanforderungen vorzufinden, bei denen die reibungslose und flexible Bedienung optimierter Lieferketten regelmäßig garantiert und mit onlinegestützten Statusreports dokumentiert wird. Höhere Gewinnmargen konnten in Abgrenzung zum Transportsegment zudem Logistikdienstleister verbuchen, die sich in Wachstumssegmenten gut aufgestellt haben. Regional verankerte mittelständische Dienstleister erweiterten teilweise ihr Angebotsportfolio an branchen- und kundenspezifischen Logistiklösungen. Da sie mit ihrer Direktkundschaft organisch gewachsen sind, können sie aufgrund ihrer Erfahrungen und bei direkter Nähe zu den Kunden vergleichsweise flexibler auf deren Anforderungen reagieren.

Verbesserte Auftragslage bleibt ausschlaggebend

3.2.4 Investitionen

Im Verlauf des Jahres 2012 hielt der überwiegende Teil der Güterkraftverkehrsunternehmen seine Fuhrparkkapazitäten konstant. Investitionen in das Transportequipment konzentrierten sich überwiegend auf Ersatzinvestitionen. Diese dienten vor allem der Konsolidierung der Standardfuhrparks auf die für mautpflichtige Strecken im Güterverkehr derzeit noch günstigsten Schadstoffklassen S 5 (Euro V) sowie EEV. Während diese für im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Lkw in weiten Teilen bereits abgeschlossen ist, wird der entsprechende Austausch im Nah- und Verteilerverkehr stufenweise nachgeführt. Nach der Wirtschaftskrise haben sich die Investitionszyklen weitgehend normalisiert; Nachholeffekte sind kaum noch zu erwarten. Kleinere Unternehmen investierten nicht selten in gute gebrauchte Euro V-Fahrzeuge anstatt in Neufahrzeuge. Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge wurden im Verlauf des Jahres 2012 nur sehr verhalten vorgenommen. Zumeist wurden zunächst einzelne Euro VI-Fahrzeuge angemietet oder geleast, um diese im vorgesehenen Praxiseinsatz zu testen. Dabei zeigten sich diese Unternehmen nach Informationen des Bundesamtes bisher durchaus zufrieden – insbesondere mit den Verbrauchswerten.

Ersatzinvestitionen

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich bei Erweiterungsinvestitionen die ausgeprägte Zurückhaltung im Verlauf des Jahres 2012 und zu Beginn des Jahres 2013 noch verstärkt. Der seit Oktober 2012 schleppende Konjunkturverlauf, die Unwägbarkeiten der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung vor dem Hintergrund der europäischen Schuldenkrise sowie die schwächere Ertragslage im Transportsektor setzten keine Wachstumsimpulse für Fuhrparkinvestitionen. Insbesondere vielen kleineren Unternehmen gelang es nicht, ausreichende Kapitalrücklagen für Erweiterungsinvestitionen zu bilden. Ein Ausbau des Fuhrparks war zumeist bei Unternehmen vorzufinden, die längerfristige Festverträge mit neu akquirierten Kunden abschlossen und neben dem Transport in erheblichem Umfang Logistikdienstleistungen erbringen. Entsprechendes galt für Transport- und Logistikdienstleister, die mit ihren wichtigen Bestandskunden organisch wachsen und diesen mehr Transportkapazitäten zur Verfügung stellten. Als Ausdruck zunehmender Bestrebungen zur Qualitätssicherung in Lieferketten war zu beobachten, dass einige Verlader von ihren Spediteuren einen höheren Selbsteintritt forderten.

Erweiterungs-
investitionen

Ein eindeutiger Trend zu Kauf, Leasing oder Miete war im Jahr 2012 nicht erkennbar. Sowohl die Listenpreise ab Werk für den Kauf von neuen Lastkraftfahrzeugen als auch die Kosten für eine Finanzierung sind im Geschäftsjahr 2012 je nach Anbieter mehr oder minder deutlich gesunken. Insbesondere zum Jahresende mehrten sich Aussagen über tendenziell weiter sinkende Preise. Banken verlangen jedoch für eine Finanzierung seit geraumer Zeit fallweise höhere Sicherheiten. Nicht wenige Transportunternehmen nutzten die zum Teil sehr günstigen Leasingangebote mehrerer Nutzfahrzeughersteller für bestimmte Modelle. Generell wird ein tendenziell steigender Teil des Fuhrparks durch angemietete Lastkraftfahrzeuge abgedeckt. Hierdurch soll flexibler auf die zunehmende Volatilität des Güteraufkommens reagiert werden. Ferner wurden Lastkraftfahrzeuge angemietet, um den Zeitraum bis zur herstellerübergreifenden Verfügbarkeit der EURO VI-Modellpaletten und der Entscheidung über die Höhe ihrer Bemannung zu überbrücken. Der Trend zum Abschluss von Full-Service-Verträgen hielt an.

Kauf, Leasing, Miete

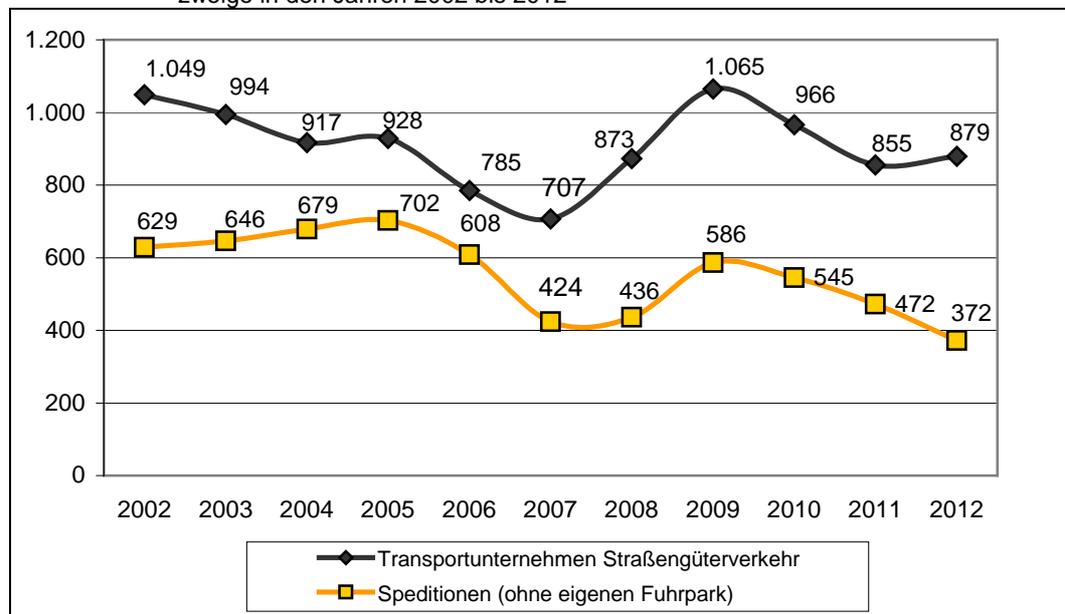
3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im Jahr 2012 lag die Anzahl der Insolvenzen in allen Wirtschaftsbereichen in Deutschland mit 28.297 Verfahren um 6,0 % unter der des Vorjahres. Überproportional nahmen die Insolvenzen von Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark ab: Mit 372 Verfahren lagen sie um 21,2 % unter dem Wert des Jahres 2011. Gegen die allgemeine Entwicklung stiegen die Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) um 2,8 % auf 879. Insbesondere für viele Transportunternehmen, die nur geringe Renditen erwirtschaften, die keine größere Bildung von Rücklagen erlauben, birgt der Konkurs großer Auftraggeber ein erhöhtes Risiko. In diesen Fällen kann relativ schnell eine Zahlungsunfähigkeit eintreten. Ein Teil der Transportunternehmen schließt aus diesem Grund mittlerweile für Großkunden eine Kreditaus-

Insolvenzen bei
Transportunter-
nehmen steigen
gegen den Trend

fallversicherung ab, die jedoch mit relativ hohen Kosten verbunden und zumeist vom Umsatz mit dem jeweiligen Kunden abhängig ist. Mit ca. 7.400 Beschäftigten waren im Jahr 2012 rund 3 % mehr Personen von den Insolvenzen von Transportunternehmen oder Speditionen betroffen als im Vorjahr.

Schaubild 13: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2002 bis 2012



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Bei kleinen Unternehmen war im Jahr 2012 ein ungewöhnlich großer Rückgang der Betriebsgründungen im Bereich Landverkehr um 15,1 % gegenüber dem Jahr 2011 auf rund 7.700 festzustellen. Dahinter stehen verschiedene Gründe: Zum einen ziehen in der bislang guten Situation auf dem Arbeitsmarkt viele Menschen ein sicheres Angestelltenverhältnis dem unternehmerischen Risiko einer Existenzgründung vor. Zum anderen wurde beginnend mit dem Jahr 2012 der Rechtsanspruch auf eine geförderte Gründung aus der Arbeitslosigkeit abgeschafft.⁵ Als Folge sank im Wirtschaftsbereich „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ die Anzahl der geförderten Existenzgründungen von 704 im Jahr 2011 auf 71 im Jahr 2012 (siehe Schaubild 14).

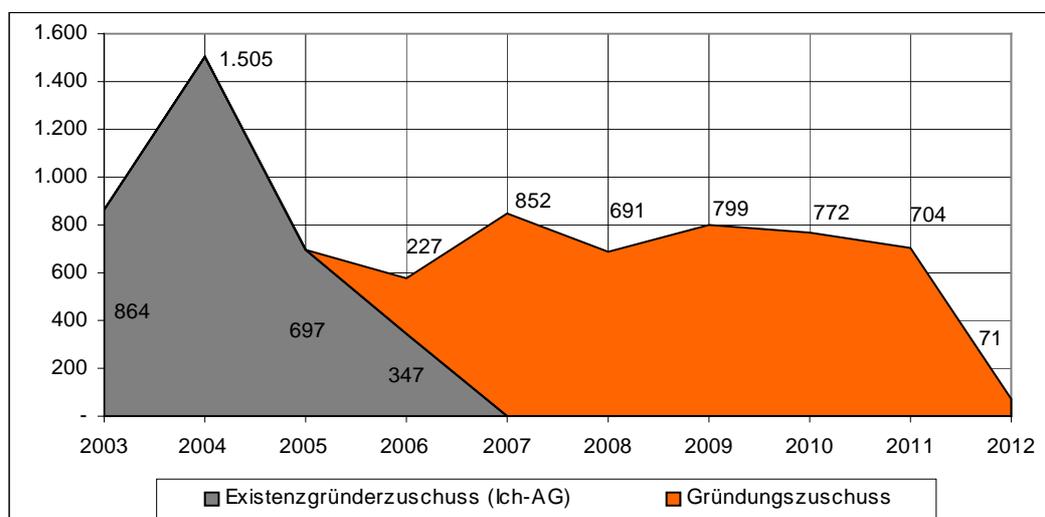
Gewerbeanmeldungen sinken

Bei Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung gingen die Betriebsgründungen im Jahr 2012 um 7,0 % auf 2.143 zurück. Die Anzahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen von Kleinunternehmen sank im Jahr 2012 um 3,3 % auf 9.139,

⁵ Am 23.11.2011 wurde das Gesetz zur Verbesserung der Eingliederungschancen am Arbeitsmarkt verabschiedet, das auch Änderungen und Kürzungen beim Gründungszuschuss beinhaltet. Der Gründungszuschuss wurde mit der Änderung zu einer Ermessensleistung der Bundesagentur für Arbeit.

die Betriebsaufgaben von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung stiegen dagegen um 6,8 % gegenüber dem Vorjahr auf 2.536. Im Zeitraum von 2008 bis 2012 war die Anzahl der neu gegründeten Unternehmen im Bereich Landverkehr kontinuierlich kleiner als die Anzahl der Unternehmen, die aus dem Sektor ausschieden. Der Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung/Anmeldungen und Betriebsaufgaben/Abmeldungen in den Handels- und Gewereregistern) im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ lag im Jahr 2012 bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung bei -322, bei Kleinunternehmen bei -1.050.

Schaubild 14: Anzahl der bewilligten Gründungszuschüsse / Existenzgründungszuschüsse in den Jahren 2003 bis 2012 im Wirtschaftsbereich „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

3.3 Aktuelle Themen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Das dominierende verkehrspolitische Thema aus Sicht des Güterkraftverkehrsgewerbes ist in den Marktgesprächen des Bundesamtes die anstehende Entscheidung über die künftige Ausgestaltung der Mautsätze. Von besonderem Interesse ist dabei die künftige Mauteinstufung von Fahrzeugen der Emissionsklasse S 6 (Euro VI). Aufgrund der vergleichsweise höheren Beschaffungskosten für Euro VI-Fahrzeuge und eines befürchteten Werteverfalls der Euro V-Fahrzeuge im Falle einer Mautspreizung forderten Transportunternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes im Hinblick auf Investitionsentscheidungen eine Planungs- und Kalkulationssicherheit bezüglich der künftigen Mauteinstufung und der Mauthöhe für Euro VI-Fahrzeuge sowie des Einführungszeitpunkts. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auch auf die zum 1. Januar 2009 in Kraft getretene Mauterhöhung und die damit verbundene stärkere Mautspreizung. Letztere war nach Auffassung des Güterkraftverkehrsgewerbes im Wesentlichen mitverantwortlich für den seinerzeitigen hohen Wertverlust von Euro III-Fahrzeugen. Generell erwarten die Güterkraftverkehrsunternehmen, dass ihre Auftraggeber – entsprechend der heute vorherrschenden Verfahrensweise – auch zukünftig lediglich bereit sein werden, die Mautkosten

Mauthöhe /
-spreizung

für die günstigste Emissionsklasse zu tragen und zwar unabhängig von der Schadstoffklasse des eingesetzten Lkw. Aufgrund der am Markt bestehenden Unsicherheiten bezüglich der künftigen Mauteinstufung erfolgen Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge in 2012 zurückhaltend. Weitere Faktoren, die Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge bislang beeinflussen, sind die vergleichsweise höheren Anschaffungskosten und die geringere Nutzlast dieser Fahrzeuge.

Vermeehrt bemängelt wurde von Gesprächspartnern der Marktbeobachtung – vorrangig aus Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg – der in Teilen schlechte Zustand der Straßenverkehrsinfrastruktur. Vorschub wurde diesem Thema durch die Brückensperrungen im Großraum Köln geleistet, infolge derer der Lkw-Verkehr in der Region stark beeinträchtigt wurde.⁶ Betroffen von den daraus resultierenden Umwegverkehren waren nicht nur Nah- und Regional-, sondern auch Transitverkehre. Die Folge waren Kostensteigerungen bei den betroffenen Güterkraftverkehrsunternehmen (z. B. durch zusätzliche Kraftstoff- und Fahrzeugkosten sowie Mautgebühren), die die Wirtschaftlichkeit einzelner Beförderungen beeinträchtigten. Neben Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten im Großraum Köln auch einige Großunternehmen sowie eine Vielzahl mittlerer und kleinerer Verladeunternehmen über wirtschaftliche Schäden infolge der Verkehrsbeeinträchtigungen. Nicht wenige Güterkraftverkehrsunternehmen sehen in den Brückensperrungen Vorboten für künftige sanierungsbedingte Kapazitätsengpässe auf den bereits heute stark frequentierten Strecken.

Zustand der
Verkehrsinfrastruktur

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

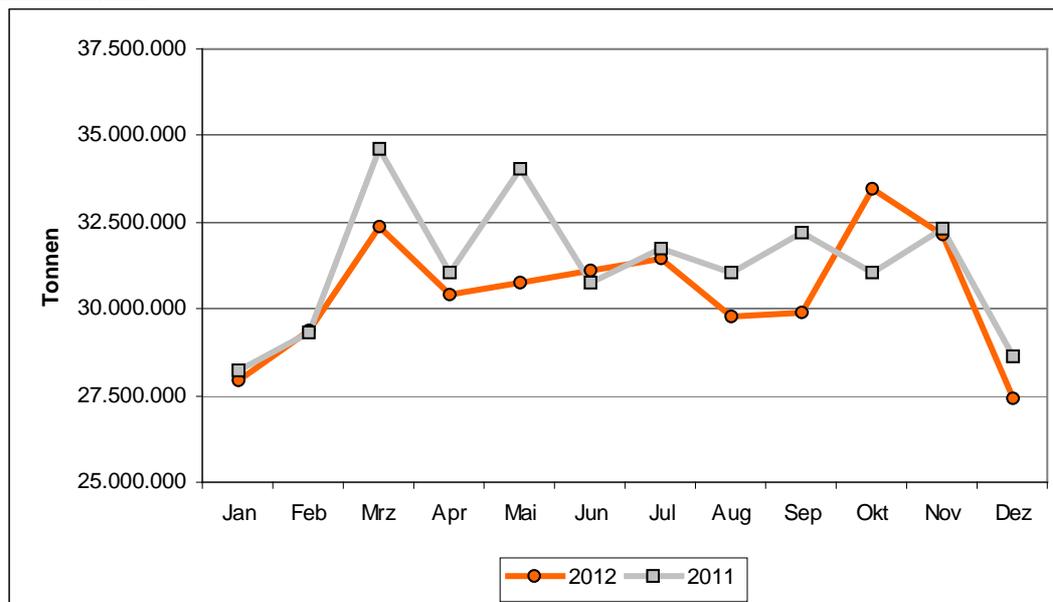
Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag das Beförderungsaufkommen der Güterbahnen im öffentlichen Verkehr in Deutschland im Jahr 2012 bei insgesamt rund 366,1 Mio. t. Die Verkehrsleistung betrug rund 110,1 Mrd. tkm.⁷ Nach einer zweijährigen Phase mit überdurchschnittlichen Steigerungen gingen Transportaufkommen und -leistung damit seit dem Jahr 2009 erstmals wieder zurück. Die Rückgänge bewegten sich beim Transportaufkommen in einer Höhe von -2,3 % bzw. -8,6 Mio. t und bei der Transportleistung in einer Höhe von -2,9 % bzw. -3,3 Mrd. tkm. Im Jahr 2012 lagen damit beide Größen wieder unterhalb des Niveaus aus dem Vorkrisenjahr 2008.

Mengen- und
Leistungsrückgänge

⁶ Im November 2012 wurde die Autobahnbrücke Leverkusen auf der A 1 aufgrund schwerer Schäden für mehrere Monate für Lkw über 3,5 t gesperrt. Seit Anfang Januar 2013 ist die Mülheimer Brücke in Köln für den Schwerlastverkehr gesperrt.

⁷ Die nachfolgenden Angaben zur Gesamtjahresentwicklung beziehen sich auf die seitens des Statistischen Bundesamtes ausgewiesene Gesamtentwicklung in den Jahren 2011 und 2012. In ihrer Höhe weisen diese für das Jahr 2011 geringfügige Abweichungen zum BAG-Jahresbericht 2011 auf, in dem kumulierte Monatswerte zugrunde gelegt wurden.

Abbildung 15: Entwicklung des Gesamtaufkommens (t) im Jahresverlauf der Jahre 2011 und 2012



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im Jahr 2011 zeigte sich bei einer Betrachtung nach Halbjahren in der ersten Jahreshälfte noch ein überdurchschnittliches Mengen- und Leistungswachstum (+8,1 % bzw. +8,5 %), gefolgt von einem abgeschwächten Wachstum in der zweiten Jahreshälfte (+2,9 % bzw. +2,5 %). Als Reaktion auf die im Jahr 2011 zu verzeichnenden Entwicklungen bzw. die hierfür maßgebenden Rahmenbedingungen rechneten die Marktteilnehmer aufgrund etwaiger Basiseffekte noch zur Jahresmitte 2012 mit einem ausgeglichenen Jahresabschluss. Allerdings blieben auch die Ergebnisse im 2. Halbjahr 2012 mit -1,5 % (Aufkommen) bzw. -1,8 % (Leistung) hinter dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zurück und konnten so die Verluste aus dem 1. Halbjahr 2012 nicht ausgleichen.⁸

Während sich das Transportaufkommen (-8,6 Mio. t) insbesondere von der rückläufigen Entwicklung der aufkommenstarken Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ beeinflusst zeigte (-5,2 Mio. t), gingen die Rückgänge bei der Transportleistung (-3,3 Mrd. tkm) vor allem zulasten der Güterabteilungen „Metalle und Metallerzeugnisse“ (-1,3 Mrd. tkm) sowie „Sonstige Produkte“ (-1,3 Mrd. tkm). Deutlich negativ entwickelten sich erneut Transportaufkommen und -leistung der Güterabteilung „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“. Während bei der Mehrzahl der Güterabteilungen im Jahr 2012 eine vergleichsweise konstante Entwicklung be-

Entwicklung nach
Güterabteilungen...

⁸ Laut Statistischem Bundesamt beziehen sich die in der Abbildung sowie im nachfolgenden Text für den Eisenbahnverkehr angeführten Werte für die unterjährige Entwicklung in den Jahren 2011 und 2012 nicht immer auf einen identischen Berichtsfirmenkreis. Siehe hierzu auch Statistisches Bundesamt: Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehrstatistik der Eisenbahnen, Februar 2013, Wiesbaden 2013.

obachtet werden konnte, entwickelten sich Aufkommen und Leistung bei den chemischen Erzeugnissen im Jahresverlauf positiv.⁹

Im Binnenverkehr wurde im Jahr 2012 eine Gütermenge von 247,1 Mio. t befördert, das waren rund 10,1 Mio. t weniger als im Jahr 2011. Die Transportleistung reduzierte sich um 2,7 Mrd. tkm auf 56,3 Mrd. tkm. Entgegen den übrigen Hauptverkehrsrelationen entwickelten sich die innerdeutschen Verkehre im 2. Halbjahr 2012 deutlich negativer als im 1. Halbjahr 2012. Hierzu trugen insbesondere die starken Rückgänge im Dezember (Aufkommen -12,1 %, Leistung -16,1 %) bei. Für die beschriebenen Rückgänge zeichneten maßgeblich die bereits beim Gesamtverkehr genannten Güterabteilungen verantwortlich. Bei der Güterabteilung „Sonstige Produkte“ machten sich dabei auch Rückverlagerungen von der Schiene auf das Binnenschiff bemerkbar. Für positive Impulse im Binnenverkehr sorgte vor allem der Transport von chemischen Erzeugnissen sowie von Fahrzeugen.

...und nach Hauptverkehrsrelationen

Die grenzüberschreitenden Verkehre zeigten sich deutlich von der Aufkommensentwicklung im Seehafen-Hinterlandverkehr beeinflusst. Beim Empfang aus dem Ausland konnte, ebenso wie im Durchgangsverkehr, ein Aufkommenswachstum von mehr als 3 % erreicht werden. Während im grenzüberschreitenden Empfang auch die Verkehrsleistung leicht zulegen konnte, lag sie im Durchgangsverkehr knapp unter dem Vorjahresergebnis. Hauptverantwortlich für die positive Entwicklung beim grenzüberschreitenden Empfang zeichnete das deutliche Aufkommenswachstum bei Fahrzeugen. Der Durchgangsverkehr zeigte sich insbesondere von der positiven Entwicklung im Kombinierten Verkehr beeinflusst. Beim grenzüberschreitenden Versand entwickelten sich Transportaufkommen und -leistung negativ. Dies dürfte insbesondere der wirtschaftlichen Situation in mehreren europäischen Staaten geschuldet sein. Rückgänge konnten hier insbesondere im Kombinierten Verkehr sowie in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ festgestellt werden. Die grenzüberschreitenden Hauptverkehrsrelationen verbuchten im 2. Halbjahr 2012 ein gegenüber dem 1. Halbjahr 2012 – teils deutlich – verbessertes Ergebnis.

Grenzüberschreitender Verkehr

Das insgesamt im Wechselverkehr zwischen dem Ausland und Deutschland transportierte Aufkommen stieg im Jahr 2012 um 0,9 % auf rund 103,5 Mio. t an. Besonders auffällig war dabei die positive Entwicklung der Verkehre von bzw. nach Spanien. Insgesamt zeigte sich bei den Wechselverkehren zwischen Deutschland und den zehn aufkommensstärksten Staaten im Jahr 2012 ein nahezu stagnierendes Aufkommen (-0,2 %). Die

Wechselverkehre mit dem Ausland

⁹ Die gegensätzlichen Entwicklungen der Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (+6,2 Mio. t bzw. +0,6 Mrd. tkm) sowie „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ (-6,8 Mio. t bzw. -0,6 Mrd. tkm) sind laut Statistischem Bundesamt auf eine erhebungstechnisch schwierige Abgrenzung der genannten Güterabteilungen zurückzuführen. Es empfiehlt, die Entwicklung beider Güterabteilungen für das Jahr 2012 gemeinsam zu betrachten. Dementsprechend verzeichneten beide Größen im Jahr 2012 eine nahezu stagnierende Entwicklung.

Wechselverkehre mit Belgien, Österreich, Polen, Schweden und der Schweiz verzeichneten dabei jeweils deutlich rückläufige Entwicklungen. Nahezu auf dem Vorjahresniveau lagen die Wechselverkehre mit den Niederlanden und Frankreich. Eine positive Entwicklung zeigte sich bei den seitens des Statistischen Bundesamtes ausgewiesenen Wechselverkehren mit Italien, der Slowakei und Tschechien.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Güterbeförderungen der Eisenbahnen im Jahr 2012 im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zusammen:

Tabelle 4: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ¹	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ¹
	2011	2012		2011	2012	
Binnenverkehr	257,2	247,1	-3,9	59,0	56,3	-4,6
Versand in das Ausland	46,3	45,3	-2,1	21,0	20,3	-3,2
Empfang aus dem Ausland	56,3	58,2	3,4	23,0	23,2	0,6
Durchgangsverkehr	15,0	15,5	3,7	10,3	10,3	-0,6
Insgesamt	374,7	366,1	-2,3	113,3	110,1	-2,9

¹ Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt.

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die beschriebene statistische Mengen- und Leistungsentwicklung im Jahr 2012 zeigte sich geprägt von den negativen Leistungskennzahlen des Marktführers. Das von DB Schenker Rail in Deutschland beförderte Transportaufkommen reduzierte sich nach Unternehmensangaben um 16,7 Mio. t, die in Deutschland erbrachte Verkehrsleistung sank um 5,3 Mrd. tkm. Dies entspricht einem überdurchschnittlichen Rückgang von jeweils 6,3 %.¹⁰ Die Mehrzahl der in Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) kleiner bzw. mittlerer Größe berichtete in Marktgesprächen des Bundesamtes im Jahr 2012 hingegen über eine gute Auftrags- und Beschäftigungslage auf hohem Niveau sowie die Akquise neuer Verkehre von Neu- sowie Bestandskunden. Einzelne Aufkommensrückgänge resultierten hier neben Auftragsverlusten in erster Linie aus strategischen Veränderungen innerhalb des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens, Verlagerungen zu anderen Verkehrsträgern sowie der Beendigung von Großprojekten.

Auftrags- und Beschäftigungslage
zweigeteilt

Ein Vergleich der Aufkommens- und Leistungsrückgänge des Marktführers und der Gesamtentwicklung lässt ebenso wie die Erkenntnisse aus den Marktgesprächen darauf schließen, dass es im zurückliegenden Jahr zahlreichen nicht-bundeseigenen EVU gelungen sein dürfte, von den Verlusten des Marktführers zu profitieren. So berichteten

Marktanteile

¹⁰ Siehe Deutsche Bahn AG, DB Mobility Logistics AG: Daten und Fakten 2012, Berlin 2013.

im Jahresverlauf 2012 mehrere Marktteilnehmer über einen Zugewinn von Verkehren, die zuvor noch vom Marktführer durchgeführt wurden. Bei Zugrundelegung der seitens der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes veröffentlichten Werte, dürfte sich der Marktanteil der NE-Bahnen im Jahr 2012 auf 28,6 % (Basis: tkm) bzw. 32,5 % (Basis: t) erhöht haben.

Intramodal zeigte sich vor allem in den überwiegend von großen Marktteilnehmern abgedeckten Märkten eine weiterhin angespannte Wettbewerbssituation, die auch Auswirkungen auf das Preisniveau hatte. Im Bereich von Großaufträgen konnte im zurückliegenden Jahr bzw. zu Jahresbeginn 2013 mehrfach ein Wechsel der Auftragnehmer beobachtet werden. Mit zunehmender Größe des Auftrags wirken sich solche Veränderungen auf eine steigende Anzahl von Unternehmen, Mitarbeitern und Fahrzeugen aus. Intermodal zeigte sich der Wettbewerb in erster Linie durch den Straßengüterverkehr beeinflusst. Dieser gewann aufgrund mehrfacher Streckensperrungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr zumindest vorübergehend Marktanteile hinzu. Aufgrund der vergleichsweise schwachen Auftragslage im Straßengüterverkehr wurde der LKW darüber hinaus im Jahresverlauf von zahlreichen Auftraggebern verstärkt als Benchmark angesehen. Transporte, die über den Straßengüterverkehr kostengünstiger abgewickelt werden konnten, wurden aus Sicht der Marktteilnehmer – zumindest sofern die Eisenbahnen keine entsprechenden Preisnachlässe gewährten – zunehmend verlagert. Die zwischenzeitlich im Jahr 2011 von der Binnenschifffahrt aufgrund von Streckensperrungen bzw. Witterungsbedingungen auf die Bahn verlagerten Transporte sind nach den vorliegenden Erkenntnissen des Bundesamtes weitgehend wieder auf die Wasserstraße zurückgekehrt.

Wettbewerbsintensität

Kostensteigerungen erwuchsen den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2012 vor allem in den Bereichen Infrastruktur, Personal sowie Treibstoff. Als besonders belastend stellten sich dabei die gestiegenen Kosten für den stundenweisen Einsatz von Leihpersonal sowie die aufgrund von Vertragsveränderungen indirekt erhöhten Gebühren für die Nutzung von Abstell-, Hafen- und Rangiereinrichtungen heraus. Die Kostenentwicklung für die Beschaffung sowie die Wartung bzw. Instandhaltung von Fahrzeugen wurde von Marktteilnehmern überwiegend als stabil beschrieben. Zusätzliche Kosten entstanden den Unternehmen aufgrund von Umwegverkehren bei Streckensperrungen sowie bei der Umsetzung bzw. Bewältigung behördlicher Auflagen (Sicherheitsmanagementsystem, lärmabhängige Trassenpreise etc.). Leicht abgefedert wurden die Kostensteigerungen im Jahr 2012 durch eine Anpassung der Entgelte im Bereich des Bahnstroms sowie der Rückvergütungskosten bei der Wiedereinspeisung von Strom.

Kosten

Die Unternehmen zeigten sich von der Kostenentwicklung in Abhängigkeit ihres Einsatzgebietes und der Möglichkeit zur Weitergabe der Kostensteigerungen an die Auftraggeber unterschiedlich stark betroffen. Vor dem Hintergrund steigender Kosten konnte die Mehrzahl der Unternehmen nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2012 Entgelt-

Entgelte

steigerungen erzielen. Diese resultierten jedoch überwiegend aus bestehenden Anpassungsvereinbarungen bei den Treibstoffkosten und blieben in ihrer Höhe zumeist hinter den Gesamtkostensteigerungen zurück. Ein größerer Verhandlungsspielraum zeigte sich insbesondere bei Neu- und Spotverkehren. Nach einer positiven Entwicklung in den vorhergehenden Jahren zeigten sich die Auftraggeber im zurückliegenden Jahr zurückhaltend in Bezug auf die Einführung weiterer Anpassungsvereinbarungen. Während im Bereich der Treibstoffkosten entsprechende Regelungen zur Kostenweitergabe heute bereits weit verbreitet sind, müssen Kostensteigerungen, wie sie sich beispielsweise aufgrund von gesetzlichen Auflagen oder erhöhten Entgelten bei der Infrastrukturnutzung ergeben, häufig vom Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst getragen werden. Die Weitergabe dieser Kostenarten an die Auftraggeber wird nach Aussage von Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend schwieriger. Zur Erhöhung der Kostentransparenz weisen die Eisenbahnunternehmen die entstehenden Infrastrukturkosten daher vereinzelt separat aus.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Kosten- und Entgeltsituation zeigte sich die Mehrzahl der nicht-bundeseigenen EVU unzufrieden mit ihrer Ertragslage. Dies galt insbesondere mit Blick auf die reine Traktionsleistung. Positive Effekte entstanden in erster Linie durch das Angebot zusätzlicher Dienstleistungen, im Rahmen von Neuverkehren und sich hieraus ergebender Synergien oder Restrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen. Aufgrund des allgemeinen Kostendrucks können Restrukturierungsmaßnahmen unabhängig von der Unternehmensgröße derzeit bei nahezu allen Eisenbahnverkehrsunternehmen beobachtet werden. So zeigten sich bei EVU – ungeachtet der für Treibstoffkosten bereits bestehenden Anpassungsvereinbarungen – zunehmende Bestrebungen, den eigenen Fuhrpark nach Möglichkeit auf elektrische Traktion umzustellen, um auf diese Weise nicht mehr der volatilen Entwicklung der Treibstoffkosten ausgesetzt zu sein. Der Marktführer berichtete von einer aufgrund eingeleiteter Restrukturierungsprozesse gegenüber dem Vorjahr deutlich verbesserten Ertragslage im Schienengüterverkehr.¹¹

Ertragslage

Die verfügbaren Kapazitäten wurden seitens der nicht-bundeseigenen EVU weiterhin als voll ausgelastet beschrieben. Die Fahrzeugverfügbarkeit wurde überwiegend – mit Ausnahme von Taschen- sowie vereinzelt benötigten Spezialwagen – als weitgehend unproblematisch bezeichnet. Hierzu dürften auch die zunehmend zu beobachtenden Angebote zur Vermietung bzw. zum Verkauf von Schienenfahrzeugen aus dem Bestand der (ehemaligen) Staatsbahnen beigetragen haben, die nach Erkenntnissen des Bundesamtes von den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen rege genutzt werden.

Verfügbarkeit von rollendem Material

Im Jahr 2012 zeigten sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückhaltend bezüglich ihres Investitionsverhaltens. Trotz hoher Auslastung des eigenen Fuhrparks wurde über-

Investitionen

¹¹ Siehe DB Mobility Logistics AG: Geschäftsbericht 2012, S. 49, Berlin 2013.

wiegend nur im Zusammenhang mit längerfristigen Aufträgen in neues Rollmaterial investiert. Bei Investitionen in den Fuhrpark stand dabei zunehmend die multifunktionale Einsetzbarkeit der Fahrzeuge im Vordergrund. So soll beispielsweise mit Hilfe entsprechender Mehrsystemtechnik die Anzahl der eingesetzten Lokomotiven reduziert werden. Dies gilt sowohl für den grenzüberschreitenden Verkehr als auch für den Übergang von der Strecke zur letzten Meile. Das eher zögerliche Investitionsverhalten wurde in Teilen mit der Ungewissheit in Bezug auf die Wahl der richtigen Antriebs- und Bremssysteme begründet. Hierbei spielen sowohl wirtschaftliche als auch umweltrelevante Fragestellungen eine Rolle. Mit Blick auf die bevorstehende Einführung lärmabhängiger Trassenpreise diskutieren die Unternehmen derzeit noch die bestehenden Möglichkeiten. Längerfristig wird auch die ETCS¹²-Tauglichkeit der Lokomotiven in die Investitionsplanung mit einbezogen. Negativ wurde seitens der Marktteilnehmer das langwierige Verfahren bei der Zulassung von neuen Schienenfahrzeugen gewertet.

Der überwiegende Teil der Eisenbahnverkehrsunternehmen berichtete im zurückliegenden Jahr von einer anhaltenden Knappheit bei Fachkräften im Bereich des Schienengüterverkehrs. Mehrfach wurde die fehlende Verfügbarkeit von Lokführern als Grund dafür genannt, dass keine zusätzlichen Verkehre angeboten werden konnten. Aus Sicht der Marktteilnehmer befinden sich Lokführer, die aufgrund ihrer Qualifikation den Anforderungen des eigenen Unternehmens gerecht werden, in der Regel bereits in einem festen Vertragsverhältnis. Vergleichbar stellte sich die Situation nach Angaben von Eisenbahnunternehmen bei anderen Eisenbahnberufen (Wagenmeister, Disponenten etc.) dar. Neben der Kooperation mit anderen Eisenbahnunternehmen bietet sich den Unternehmen bei einem kurzfristigen Bedarf lediglich die Möglichkeit zur Personalabwerbung oder zur Beauftragung eines Personaldienstleisters. Beides bedeutet jedoch einen vergleichsweise großen finanziellen Aufwand. Mittel- bis langfristig besteht für die Unternehmen zudem die Möglichkeit, die benötigten Fachkräfte im eigenen Unternehmen auszubilden. Mehrfach berichteten Marktteilnehmer im Jahr 2012 gegenüber dem Bundesamt von einer Entscheidung zum (Wieder-)Einstieg in die Ausbildungstätigkeit. Aufgrund eines Mangels an geeigneten externen Bewerbern wurde dabei häufig auch die Möglichkeit in Betracht gezogen, das eigene Personal weiterzubilden bzw. umzuschulen. Dies hat den Vorteil, dass die Mitarbeiter das Unternehmen bereits kennen und im Anschluss flexibler eingesetzt werden können. Um das eigene Personal halten zu können, wurden teilweise Erhöhungen der Vergütungen und weitere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen – etwa bei der Gestaltung der Einsatzzeiten – vorgenommen.

Personal

Der weiteren Geschäftsentwicklung blicken die nicht-bundeseigenen EVU aufgrund der momentanen Auftragslage verhalten optimistisch entgegen. Als problematisch im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit, die Investitionsentscheidungen sowie die Flexibilität bei der Angebotsplanung stellt sich insbesondere aus Sicht von kleinen und mittleren Eisen-

Weitere
Entwicklungen

¹² European Train Control System.

bahnunternehmen die zunehmende Volatilität der Nachfrage dar. Diese zeigt sich sowohl aufgrund konjunktureller Schwankungen als auch aufgrund einer Tendenz zu immer kürzeren Vertragslaufzeiten bzw. zu geringeren garantierten Transportmengen. Um sich nicht in zu starke Abhängigkeiten zu begeben, bevorzugt ein Teil der Unternehmen bei der Beschaffung der benötigten Ressourcen nach Möglichkeit heute verstärkt die Mietoption bzw. unternehmensübergreifende Kooperationen.

Im Jahr 2012 ließ sich, ebenso wie zu Beginn des Jahres 2013, mehrfach beobachten, dass sich Anteilseigner, beispielsweise aufgrund unterschiedlicher Ansichten bezüglich der Ausrichtung eines Unternehmens, aus Unternehmensbeteiligungen zurückgezogen haben. Auf der anderen Seite wurden mit dem Ziel, zusätzliche Synergieeffekte im Bereich des Eisenbahnverkehrs zu erzielen, weitere strategische Partnerschaften bzw. entsprechende Absichtserklärungen hierzu geschlossen oder Unternehmensanteile übernommen. So verfügt die russische Staatsbahn RZD seit Dezember 2012 über eine Unternehmensbeteiligung von 75 % an dem Logistikdienstleister GEFCO. Weiterhin beabsichtigen die VTG AG und Kühne & Nagel eine Zusammenlegung von Teilen ihrer Schienenlogistikaktivitäten.¹³

Im Rahmen der Marktgespräche des Bundesamtes äußerten Unternehmen weiterhin ihre Erwartung, dass eine zunehmende Zahl an kapital- bzw. personalintensiven Auflagen – ähnlich der weitgehend im Jahr 2012 abgeschlossenen Beantragung der Sicherheitsbescheinigungen bzw. der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems – sich bereinigend auf das Marktgeschehen auswirken könnte. In diesem Zusammenhang wurde von den Unternehmen insbesondere auf die europaweite Vereinheitlichung technischer Normen und die bevorstehende Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems verwiesen.

4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

Das Aufkommen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr verzeichnete, entgegen der Entwicklung des gesamten Schienengüterverkehrs im Jahr 2012, ein Wachstum in Höhe von rund 1,8 % auf 77,9 Mio. t. Damit setzte sich, wenn auch abgeschwächt, der Wachstumstrend beim Aufkommen des Kombinierten Verkehrs weiterhin fort. Bei der Entwicklung des Transportaufkommens zeigten sich jedoch deutliche Unterschiede nach Hauptverkehrsrelationen sowie bei den Ladeeinheiten und deren Ladungszustand. Die Verkehrsleistung stagnierte bei 39,8 Mrd. tkm. Vergleichbar differenziert wie die Entwicklung der verschiedenen Teilssegmente zeigte sich die Situation für die Unternehmen. In Ab-

Aufkommens-
wachstum

¹³ Siehe VTG AG, Kühne + Nagel: Kühne + Nagel und VTG verhandeln über die Zusammenlegung von Schienenlogistikaktivitäten, Pressemitteilung vom 25.04.2013 unter: <http://www.vtg.de/v/s/content/108278/173738> (Mai 2013).

hängigkeit des Tätigkeitsfeldes bzw. regionaler Schwerpunkte variierten die Angaben zur Auftrags- und Beschäftigungslage deutlich.

Im Kombinierten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern wurden im Jahr 2012 rund 6,2 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Units) befördert, dies entspricht einer Steigerung von 5,2 % bzw. 0,3 Mio. TEU gegenüber dem Vorjahr (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 5). Vom Aufkommenswachstum konnten alle Hauptverkehrsrelationen profitieren. Das geringste Wachstum war mit 1,4 % bei den im Binnenverkehr transportierten Containern (in TEU) zu verzeichnen. Der grenzüberschreitende Verkehr erreichte ein Aufkommenswachstum von insgesamt 4,8 % (Versand +4,0 %, Empfang +5,7 %). Nach deutlichen Aufkommensverlusten im Jahr 2011 verbuchte der Durchgangsverkehr mit einem Plus von 29,1 % die größten Aufkommenssteigerungen. Der Anteil der Durchgangsverkehre am gesamten Kombinierten Verkehr (TEU) erhöhte sich damit von 9,0 % im Jahr 2011 auf 11,1 % im Jahr 2012. Dies ging insbesondere zulasten des Binnenverkehrs (2011: 53,5 %, 2012: 51,6 %). Bezogen auf die Größe der Ladeeinheiten konzentrierte sich das Wachstum insbesondere auf Container und Wechselbrücken mit einer Länge von mehr als 30 Fuß. Nach Angaben von Marktteilnehmern nimmt dabei der Anteil von 45-Fuß-Einheiten stetig zu.

Container und
Wechselbrücken

Bezüglich des Anteils leerer Container bzw. Wechselbehälter (TEU) zeigte sich eine zweigeteilte Entwicklung. Im Binnen- (+10,2 %) und Durchgangsverkehr (+27,9 %) sowie beim grenzüberschreitenden Versand (+31,0 %) waren Zuwächse in einem zweistelligen Prozentbereich zu verzeichnen. Durch die deutlich steigende Anzahl leerer Ladeeinheiten wurde die leicht negative Entwicklung der beladenen Einheiten beim Binnenverkehr (-1,0 %) sowie die Entwicklung des grenzüberschreitenden Versands (1,6 %) überzeichnet. Der Zunahme der leeren Ladeeinheiten entsprechend, entwickelte sich die Tonnage im unbegleiteten Kombinierten Verkehr auf den genannten Relationen entweder rückläufig oder schwächer als die Anzahl der Ladeeinheiten. Im grenzüberschreitenden Empfang stellte sich die Entwicklung von beladenen (+10,5 %) und unbeladenen Einheiten (-7,9 %) tendenziell umgekehrt dar. Hier lag das prozentuale Wachstum der Tonnage bei 6,0 %.

Anteile leerer
Ladeeinheiten

Tabelle 5: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container/Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Verkehrsrelation	TEU (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	Jahr		12/11	Jahr		12/11	Jahr		12/11
	2011	2012	%	2011	2012	%	2011	2012	%
Binnenverkehr	3.167,8	3.211,9	1,4	31,1	30,9	-0,7	15,3	15,0	-1,9
Grenzüberschreitend	2.218,7	2.326,3	4,8	26,5	27,2	2,4	12,7	12,4	-2,3
darunter Versand	1.116,8	1.161,5	4,0	14,8	14,7	-0,4	7,0	6,6	-5,5
darunter Empfang	1.101,9	1.164,8	5,7	11,8	12,4	6,0	5,7	5,8	1,5
Durchgangsverkehr	534,6	690,3	29,1	6,7	8,2	22,2	4,4	5,1	16,4
Insgesamt	5.921,0	6.228,5	5,2	64,3	66,2	3,0	32,4	32,5	0,4

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die beschriebene Aufkommensentwicklung lässt sich vor allem mit den unterschiedlichen Entwicklungen beim Im- und Export über die Nordseehäfen begründen. So sorgte beispielsweise die in Europa zu beobachtende Konsum- und Investitionszurückhaltung in Kombination mit einer hohen Nachfrage nach Exportcontainern für einen deutlichen Anstieg des Leercontaineranteils bei den ins Hinterland gerichteten Verkehren.

Nach einer mehrjährigen Wachstumsphase reduzierte sich die Zahl der im kombinierten Verkehr beförderten Sattelzuganhänger im Jahr 2012 um 1,5 % auf 403.739 Einheiten (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 6). Insbesondere bei nationalen Transporten verzeichneten die Sattelzuganhänger einen deutlichen Rückgang. Auf den grenzüberschreitenden Relationen und im Durchgangsverkehr zeigten sich die Mengen leicht rückläufig bzw. stabil. Der grenzüberschreitende Empfang erreichte im Jahr 2012 mit einem Wachstum von 1,2 % einen Anteil am Gesamtverkehr von 39,3 % (2011: 38,2 %). Der grenzüberschreitende Versand verzeichnete aufgrund eines Mengenrückgangs in Höhe von 3,0 % einen leichten Anteilsverlust und erreichte 39,4 % (2011: 40,0 %). Beide Hauptverkehrsrelationen lagen somit auf einem ähnlich hohen Niveau. Im Vergleich zum Vorjahresergebnis zeigte sich bei den grenzüberschreitenden Verkehren sowie beim Durchgangsverkehr in der zweiten Jahreshälfte 2012 eine deutlich positivere Entwicklung gegenüber der ersten Jahreshälfte. Im Binnenverkehr verschlechterte sich das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im Jahresverlauf hingegen zunehmend. Ausschlaggebend hierfür dürfte u.a. der weiterhin bestehende Engpass an Taschenwagen und ein sich hierdurch ergebender bevorzugter Einsatz der Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr gewesen sein. Die Situation bei dem mit Sattelzuganhängern transportierten Güteraufkommen stellte sich tendenziell vergleichbar dar.

Sattelzuganhänger

Tabelle 6: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelzuganhänger nach Anzahl, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Verkehrsrelation	Sattelaufleger (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	Jahr		12/11	Jahr		12/11	Jahr		12/11
	2011	2012	%	2011	2012	%	2011	2012	%
Binnenverkehr	43,9	40,5	-8,4	1,1	1,1	-6,3	0,6	0,6	-8,6
Grenzüberschreitend	321,4	317,4	-0,9	8,6	8,6	0,0	5,4	5,5	1,9
darunter Versand	163,9	158,9	-3,0	4,4	4,4	-1,4	2,8	2,8	1,3
darunter Empfang	157,5	158,5	1,2	4,2	4,2	0,4	2,6	2,7	0,4
Durchgangsverkehr	45,7	45,8	0,2	1,3	1,3	-0,5	1,1	1,1	-2,2
Insgesamt	410,1	403,7	-1,5	11,1	11,0	-1,1	7,2	7,1	-0,5

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im kontinentalen Kombinierten Verkehr berichteten die beiden führenden europäischen Marktteilnehmer über deutliche Aufkommensrückgänge im Jahr 2012 beim Transport von Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern. Die Rückgänge zeigten sich bei den grenzüberschreitenden Verbindungen dabei deutlicher als bei den nationalen. Neben der konjunkturellen Eintrübung in Europa zeichneten bei den grenzüberschreitenden

Kontinentaler kombinierter Verkehr

Verkehren hierfür vor allem die Streckensperrungen im alpenquerenden Eisenbahnverkehr auf der Brenner-, Gotthard- und Simplonachse verantwortlich. Positive Impulse für das Gesamtergebnis gingen beim kontinentalen Kombinierten Verkehr in Deutschland meist von regionalen Verkehren zwischen den deutschen Binnenhäfen und Standorten im Hinterland aus, wenngleich diese vorwiegend Teile maritimer Transportketten gewesen sein dürften.

Hauptwettbewerber des Kombinierten Schienengüterverkehrs war im vergangenen Jahr der Straßengüterverkehr. Dieser stellte insbesondere für den alpenquerenden Verkehr eine Alternative zu dem von den Streckensperrungen betroffenen Hauptlauf per Eisenbahn dar. Zudem förderte ein vergleichsweise niedriges Frachtniveau auf der Straße sowie die im Jahresverlauf zunehmende Unpaarigkeit der Gütermengen bei Containern und Wechselbehältern bzw. eine hierdurch erschwerte Leercontainerlogistik den Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr. Im Rahmen einer (Rück-)Verlagerung verlor der unbegleitete Kombinierte Verkehr Schiene – Straße wieder einen Großteil des im Jahr 2011 aufgrund von Witterungseinflüssen und Streckensperrungen von der Binnenschifffahrt gewonnenen Aufkommens (in TEU).

Wettbewerb

Tabelle 7: Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten (in TEU) nach Hauptverkehrsrelation im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Maritimer kombinierter Verkehr

Verkehrsrelation	Anzahl 1.000 TEU		Veränderungen	
	2011	2012	12/11 in %	12/11 in 1.000 TEU
Binnenverkehr	2.550,0	2.544,0	-0,2	-6,0
dt. Seehäfen → dt. Regionen	1.263,2	1.273,0	0,8	9,8
dt. Regionen → dt. Seehäfen	1.286,8	1.271,0	-1,2	-15,8
Grenzüberschreitender Verkehr	1.136,8	1.189,1	4,6	52,2
darunter mit deutschen Seehäfen	853,3	911,8	5,2	44,9
dt. Seehäfen → ausländ. Regionen	437,4	461,4	5,5	23,9
ausländ. Regionen → dt. Seehäfen	415,9	450,4	8,3	34,4
darunter mit ARA-Seehäfen	268,6	277,3	2,7	7,3
ARA-Seehäfen → dt. Regionen	140,8	149,2	5,9	8,4
dt. Regionen → ARA-Seehäfen	127,8	128,1	0,2	0,3
Durchgangsverkehr	357,7	497,2	39,0	135,5
ARA-Seehäfen → ausländ. Regionen	185,4	315,4	70,1	126,0
ausländ. Regionen → ARA-Seehäfen	172,3	181,8	5,5	9,5
Insgesamt				
deutsche Seehäfen	3.403,4	3.455,7	1,5	52,4
deutsche und ARA-Seehäfen	4.029,6	4.230,2	5,0	200,5

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Gesamtaufkommen (in TEU) im maritimen Kombinierten Verkehr im Hinterland deutscher Seehäfen lag im vergangenen Jahr 2012 um 1,5 % über dem Vorjahresergebnis (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 7). Leicht negativ (-0,2 %) zeigte sich dabei der nationale maritime Verkehr, der einen Anteil von rund 63,3 % am Gesamtaufkommen ausmachte. Verantwortlich hierfür zeichnete insbesondere die Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte, bei der im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von insgesamt rund 6,5 % zu verzeichnen war. Positive Impulse gingen hingegen von den grenzüberschreitenden Verkehren aus, die in der zweiten Jahreshälfte ein deutliches Wachstum im Vergleich zum Vorjahr auswiesen. Für den Durchgangsverkehr, der im Jahr 2012 für einen Anteil von rund 11,8 % (2011: 8,9 %) am Gesamtaufkommen des Seehafen-Hinterlandverkehrs verantwortlich zeichnete, wird seitens des Statistischen Bundesamtes eine Steigerungsrate in Höhe von 39,0 % ausgewiesen.¹⁴ Die hohen Werte für den Durchgangsverkehr nehmen deutlichen Einfluss sowohl auf das Ergebnis des gesamten maritimen Verkehrs (+5,0 %) als auch des gesamten Eisenbahnverkehrs (s.o.).

Im maritimen kombinierten Verkehr hat sich aufgrund veränderter Unternehmensbeteiligungen der Wettbewerb im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen weiter verschärft. Hierzu beigetragen hat insbesondere die vollzogene Neuausrichtung eines zuvor grenzüberschreitend tätigen Kombi-Operators, der seit 2012 auch nationale Hinterlandverkehre anbietet. Zum Jahreswechsel hat sich zudem eine Veränderung beim Gesellschafterkreis eines weiteren Anbieters ergeben, die künftig ebenfalls zu einer Zunahme des Wettbewerbs im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr führen dürfte.

Wettbewerb

Bezüglich der für Kombinierte Verkehrsleistungen heute und künftig zur Verfügung stehenden Terminalkapazitäten zeigten sich die Marktteilnehmer nach weitgehender Fertigstellung von Ausbau- bzw. Erweiterungsmaßnahmen zentraler Terminals sowie in Planung befindlicher Neubauprojekte deutlich zufriedener als noch im Vorjahr. Zudem habe man anhand der zahlreichen Sperrungen der alpenquerenden Bahnstrecken feststellen können, dass auch auf wichtigen europäischen Verkehrsachsen weiterhin Potentiale bestünden. Beunruhigt zeigten sich Marktteilnehmer bezüglich der Inhalte des aktuell diskutierten Entwurfs einer Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV). Sollte es in diesem Zusammenhang zu einer Verpflichtung zur Nachrüstung bestehender Umschlaganlagen kommen, so befürchteten die Marktteilnehmer aufgrund des hiermit verbundenen Investitionsbedarfs die Schließung zahlreicher Umschlagsanlagen.

Infrastruktur

Insbesondere im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr muss sich die steigende Anzahl von Marktteilnehmern aufgrund der derzeit verhaltenen Wachstumszahlen im Güterverkehr auf einen anhaltend hohen Wettbewerb einstellen. Aufgrund eines starken Interes-

Ausblick

¹⁴ Zu einem Anstieg der Aufkommensmenge im Durchgangsverkehr in der vom Statistischen Bundesamt erfassten Deutlichkeit liegen der Marktbeobachtung keine Erkenntnisse vor.

ses der verladenden Wirtschaft am Kombinierten Verkehr blicken die Marktteilnehmer dennoch verhalten optimistisch auf die Entwicklung im Jahr 2013. Neben einer sich verstärkt auf Seiten großer Verloader zeigenden Nachfrage nach Möglichkeiten zur CO₂-Einsparung werden zunehmend auch betriebswirtschaftliche Aspekte für das steigende Interesse an der Nutzung des Kombinierten Verkehrs angeführt. So rückt der Kombinierte Verkehr beispielsweise bei Automobilherstellern im Rahmen sogenannter CKD- bzw. SKD-Konzepte¹⁵ zunehmend in den Fokus. Zudem ist davon auszugehen, dass im Jahr 2013 von den Wechselverkehren mit der Türkei und Osteuropa sowie den Verkehren in die GUS bzw. nach China positive Impulse ausgehen werden. Die seitens der Marktteilnehmer aufgrund der Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports für das Jahr 2013 geäußerten Erwartungen bezüglich eines zusätzlichen Transportaufkommens wurden vorerst hingegen enttäuscht.

4.3.2 Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)

Insbesondere beeinflusst durch die beschriebenen Streckensperrungen im alpenquerenden Verkehr verzeichneten die im Wechselverkehr mit Deutschland bestehenden Angebote der Rollenden Landstraße von Regensburg über Österreich nach Trento (Italien) und von Freiburg über die Schweiz nach Novara (Italien) eine rückläufige Entwicklung. Insgesamt wurden auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland im Jahr 2012 rund 107.700 Lkw transportiert, rund 17,8 % weniger als im Jahr zuvor.¹⁶

Aufkommensentwicklung
auf der ROLA...

Das Aufkommen zwischen Regensburg und Italien über den Brenner verzeichnete dabei einen Aufkommensrückgang von 21,3 % auf 21.587 Lkw.¹⁷ Nach Erkenntnissen des Bundesamtes wirkten sich neben den konjunkturellen Eintrübungen in Italien dabei insbesondere die Brennersperrung sowie die Aufhebung des sektoralen Fahrverbotes im Inntal auf das Ergebnis aus. Die beiden letztgenannten Einflussfaktoren führten zu Verkehrsverlagerungen auf die Straße. Nach Einstellung des genannten Angebotes durch die Ökombi GmbH wurde dieses ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 von Trenitalia Cargo in Zusammenarbeit mit dem italienischen Unternehmen Trasposervici S.r.l. übernommen.

...über Österreich...

Im vergangenen Jahr 2012 ging das Sendungsaufkommen der Rollenden Landstraße über die Lötschberg-Simplon-Achse um 7,9 % auf 86.146 Fahrzeuge zurück. Neben den zwischenzeitlich bestehenden Sperrungen auf dieser Strecke zeichnete auch die zeitweilige Sperrung der Gotthard-Achse mit für die Aufkommensverluste verantwortlich. In

...und die Schweiz

¹⁵ Mit CKD (Completely-Knocked-Down) bzw. SKD (Semi-Knocked-Down) werden Bau- bzw. Teilsätze von Fahrzeugen bezeichnet, die insbesondere aufgrund bestehender Importbeschränkungen erst in den Zielregionen (end-)montiert werden.

¹⁶ Zusammengefasstes Jahresergebnis der Ralpin AG, Ökombi GmbH und Bayernhafen GmbH

¹⁷ Siehe Bayernhafen GmbH & Co. KG: Bayernhafengruppe setzt auf ihre Stärken, Pressemitteilung vom 05.02.2013, Regensburg 2013.

dieser Zeit wurde das Angebot der Rollenden Landstraße zugunsten des zusätzlich über die Lötschberg-Simplon-Achse umgeleiteten Schienengüterverkehrs vorübergehend reduziert.

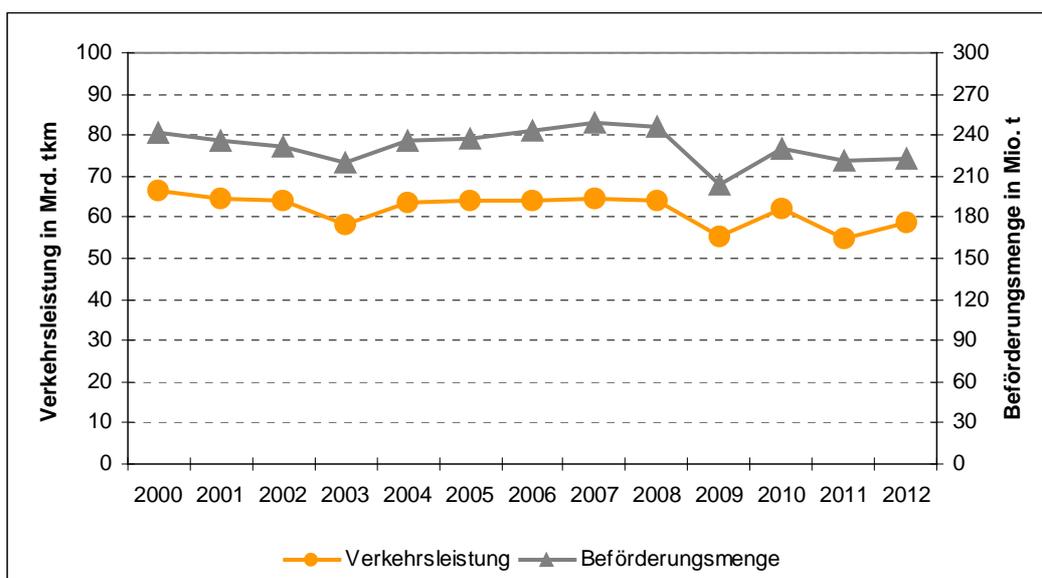
5 Binnenschiffgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Im Gegensatz zum Straßen- und Schienengüterverkehr verzeichnete die Binnenschifffahrt im Jahr 2012 Mengen- und Leistungszuwächse. Nachdem sich das Beförderungsaufkommen und die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt im Jahr 2011 aufgrund harter und witterungsbedingter Beeinträchtigungen – insbesondere im Rheinstromgebiet – sowie einer in Teilsegmenten geringeren Nachfrage rückläufig entwickelt hatten, wiesen sie im Jahr 2012 positive Vorzeichen auf. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2012 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen insgesamt rund 223,2 Mio. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2011 bedeutete dies einen leichten Zuwachs von rund 0,5 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 6,3 % auf rund 58,5 Mrd. tkm. Die hohen Mengen- und Leistungsrückgänge aus dem Jahr 2011 konnten damit im Jahr 2012 lediglich in Teilen kompensiert werden; hinter ihren Höchstständen bleibt die Binnenschifffahrt weiterhin zurück (siehe Abbildung 16). Vor allem die vergleichsweise schwächere Nachfrage aus der Stahlindustrie hatte zur Folge, dass das Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt – trotz Basiseffekts – insgesamt nur leicht zulegte. Im Gegensatz zum Jahr 2011 blieben größere witterungsbedingte Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes im Jahr 2012 aus.

Geringer Mengen-, hoher Leistungszuwachs

Schaubild 16: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2000 bis 2012

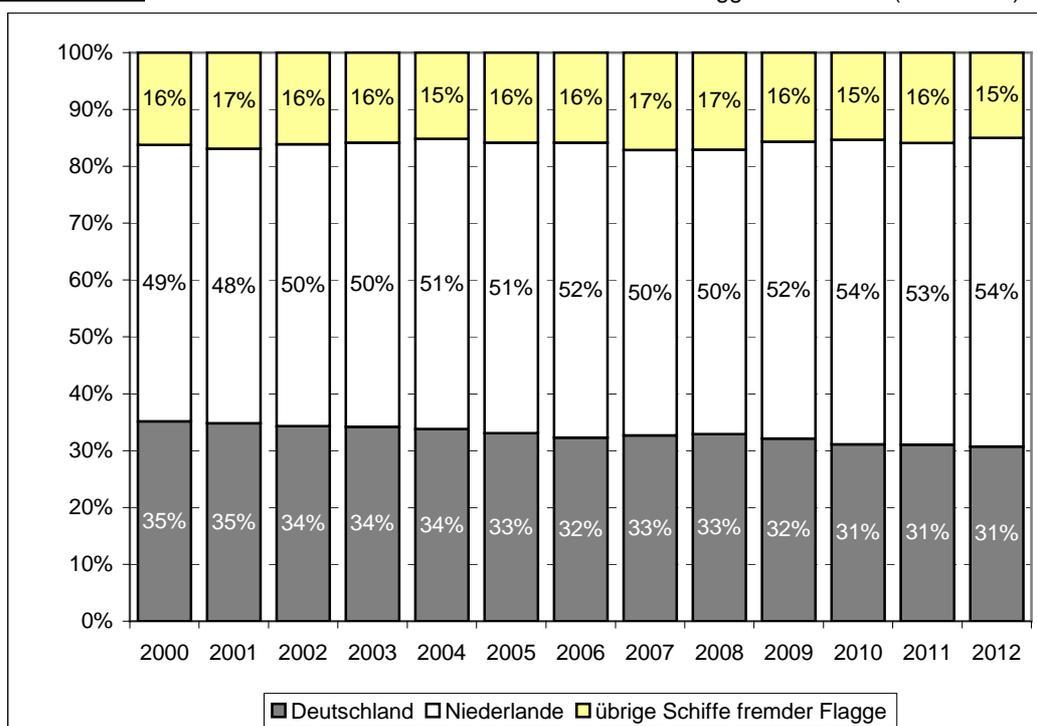


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Am Verkehrsleistungsanstieg im Jahr 2012 partizipierten Schiffe unter deutscher Flagge in einem etwas geringeren Ausmaße als ihre ausländischen Wettbewerber. Mit einem Plus von 4,4 % wiesen sie im Vergleichszeitraum ein unterproportionales Leistungswachstum auf. Schiffe unter niederländischer und schweizerischer Flagge entwickelten sich hingegen besser als der Gesamtmarkt.¹⁸ Insgesamt reduzierte sich der Marktanteil der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im Jahr 2012 bezogen auf die Verkehrsleistung geringfügig auf rund 30,7 %. Wie Abbildung 17 zu entnehmen ist, steht die letztjährige Entwicklung im Einklang mit dem Trend der vorherigen Jahre: Während die Schiffe unter deutscher Flagge tendenziell rückläufige Marktanteile verzeichnen, nehmen die Verkehrsleistungsanteile niederländischer Schiffe auf dem deutschen Binnenwasserstraßennetz zu. Sie erreichten zuletzt bereits einen Marktanteil von rund 54,3 %. Der Marktanteil der übrigen Schiffe unter ausländischer Flagge bewegt sich seit Jahren um 15 % bis 17 %. Schiffe aus Belgien und der Schweiz sind dabei mit Anteilen von zuletzt knapp 9 % bzw. knapp 2 % am stärksten vertreten.¹⁹

Marktanteile der deutschen Flagge

Schaubild 17: Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen in Prozent (Basis: tkm)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

¹⁸ Hier kommt zum Teil ebenfalls der Basiseffekt zum Tragen. Viele große niederländische Schiffe befuhren im Jahr 2011 aufgrund der wasserstandsbedingten Einschränkungen den Rhein zeitweise nicht mehr so weit stromaufwärts wie üblich. Aufgrund der geographischen Lage der Schweiz wurden auch die eidgenössischen Binnenschiffahrtsunternehmen in ihrer Geschäftsausübung wesentlich beeinträchtigt.

¹⁹ Bezogen auf die beförderte Gütermenge stellte sich die Marktanteilsentwicklung der deutschen Flagge im Jahr 2012 vergleichsweise positiver dar. Mit einem Aufkommenszuwachs um 1,1 % entwickelten sich die Schiffe unter deutscher Flagge etwas besser als der Gesamtmarkt. Ihr diesbezüglicher Marktanteil lag im vergangenen Jahr bei 31,6 %.

Der Güterumschlag in den einzelnen Wasserstraßengebieten wies im Jahr 2012 eine sehr heterogene Entwicklung auf. Im Rheingebiet erhöhte er sich im Vergleich zum Jahr 2011 mit 1,0 % auf insgesamt 167,2 Mio. t nur leicht. Konträr zum Jahr 2011 verlief dabei im Jahr 2012 die Entwicklung in den umschlagsstarken Häfen im Rheinstromgebiet. Nach Umschlagsrückgängen im Jahr 2011, die u.a. im Zusammenhang mit der temporären Rheinsperre standen, verbuchten die Häfen Köln, Mannheim, Ludwigshafen und Frankfurt am Main im Jahr 2012 zum Teil deutliche Umschlagsanstiege. Duisburg – Deutschlands größter Binnenhafen – verzeichnete nach Zuwächsen im Jahr 2011 im vergangenen Jahr hingegen einen Rückgang des Güterumschlags. Mit rund 48,8 Mio. t blieb das Jahresumschlagsergebnis 2012 um rund 6,1 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Im Elbegebiet legte der Güterumschlag im Vergleichszeitraum um 2,4 % zu. In den übrigen Wasserstraßengebieten blieben die Güterumschläge im Jahr 2012 hinter den Werten aus dem Jahr 2011 zurück. Besonders hohe Umschlagsrückgänge zeigten sich dabei im Mittellandkanalgebiet (-6,5 %). Dort wiesen nahezu alle größeren Binnenhäfen Umschlagsrückgänge auf. Höhere Umschlagsrückgänge gab es auch im westdeutschen Kanalgebiet (-3,1 %) und im Wesergebiet (-3,6 %) sowie im Gebiet Berlin (-2,5 %). Im westdeutschen Kanalgebiet verzeichneten insbesondere Bottrop (-8,4 %), Hamm (-7,8 %) und Emden (-6,6 %) hohe Verluste. Vergleichsweise moderater fielen die Umschlagsrückgänge im Donaugebiet (-0,8 %) aus. Tabelle 8 fasst die Entwicklung des Güterumschlags in den zehn umschlagsstärksten deutschen Binnenhäfen des Jahres 2012 im Vergleich zum Vorjahr zusammen.²⁰

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

Tabelle 8: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Häfen in der Binnenschifffahrt
Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Hafen	2011	2012	Veränderung	
	in 1.000 t	in 1.000 t	in 1.000 t	%
Duisburg	51.999,4	48.824,7	- 3.174,7	- 6,1
Köln	11.095,3	11.693,3	+ 598,0	+ 5,4
Hamburg	9.718,8	9.940,0	+ 221,2	+ 2,3
Mannheim	6.577,7	7.931,6	+ 1.353,9	+ 20,6
Ludwigshafen	7.137,0	7.447,9	+ 311,0	+ 4,4
Neuss	7.084,3	6.844,9	- 239,4	- 3,4
Karlsruhe	5.521,6	6.196,5	+ 675,0	+ 12,2
Bremen	4.307,6	4.359,2	+ 51,6	+ 1,2
Frankfurt am Main	3.364,9	3.877,6	+ 512,8	+ 15,2
Marl	3.868,3	3.866,9	- 0,9	- 0,0

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

²⁰ Bei der Interpretation der teils deutlichen Veränderungsdaten ist neben güterspezifischen Nachfrageänderungen zu berücksichtigen, dass aufgrund der havariebedingten mehrwöchigen Sperrung des Rheins bei St. Goarshausen am Anfang des Jahres 2011 Schiffe aus Richtung der ARA-Häfen teilweise nur bis zu Häfen im Niederrheingebiet führen. Dort wurden die Güter zwecks Weitertransports zum Zielort auf andere Verkehrsträger umgeladen.

Trotz eines leichten Anstiegs der Massengutbeförderungen ging die Transportmenge im Binnenverkehr im Jahr 2012 insgesamt leicht zurück. Mit rund 54,6 Mio. t wurde das Vorjahresergebnis um knapp 0,2 Mio. t verfehlt. Ursächlich war unter anderem das geringere Aufkommen an Stückgütern und containerisierten Gütern. Die im Verkehr zwischen deutschen Häfen erbrachte Verkehrsleistung erreichte im Jahr 2012 rund 10,9 Mrd. tkm und lag damit rund 4,9 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 9).

Hauptverkehrs-
verbindungen:
- Binnenverkehr

Nach hohen Rückgängen im Jahr 2011 legten die Mengen- und Leistungswerte beim grenzüberschreitenden Versand im Jahr 2012 wieder zu. Dies war insbesondere auf die höheren Transportmengen an flüssigen Massengütern sowie Stückgütern zurückzuführen. Das Schüttgüteraufkommen nahm hingegen ab, die Beförderungen containerisierter Güter stagnierten. Insgesamt verzeichneten die Verkehre von deutschen zu ausländischen Häfen im Vergleichszeitraum einen Aufkommenszuwachs von 2,9 % auf 48,2 Mio. t und einen Leistungsanstieg von 8,4 % auf 12,7 Mrd. tkm.

- Grenzüberschrei-
tender Versand

Tabelle 9: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen
	2011	2012	in %	2011	2012	in %
Binnenverkehr	54,8	54,6	- 0,4	10,4	10,9	+ 4,9
Versand in das Ausland	46,9	48,2	+ 2,9	11,7	12,7	+ 8,4
Empfang aus dem Ausland	101,6	100,0	- 1,6	21,5	22,2	+ 3,5
Durchgangsverkehr	18,7	20,3	+ 8,6	11,4	12,7	+ 10,7
Insgesamt	222,0	223,2	+ 0,5	55,0	58,5	+ 6,3

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im grenzüberschreitenden Empfang verlief die Aufkommensentwicklung wie bereits im Jahr 2011 rückläufig. Nach 101,6 Mio. t im Vorjahr wurden im Jahr 2012 lediglich noch rund 100,0 Mio. t Güter von ausländischen zu deutschen Häfen befördert. Dies entsprach einem Rückgang von rund 1,6 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 3,5 % auf 22,2 Mrd. tkm. Einem gestiegenen Beförderungsaufkommen an flüssigen Massengütern stand auf dieser Relation eine geringere Nachfrage nach Schüttguttransporten gegenüber. Ebenfalls rückläufig entwickelte sich das Mengenaufkommen an Stückgütern und containerisierten Gütern.

- Grenzüberschrei-
tender Empfang

Nachdem die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen im Jahr 2011 am stärksten von den witterungs- und havariebedingten Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebs betroffen gewesen waren und zweistellige prozentuale Mengen- und Leistungsrückgänge verbuchten, wiesen sie im Jahr 2012 die höchsten prozentualen und absoluten Zuwächse auf. Sowohl Massengüter als auch containerisierte Güter und Stückgüter verzeichneten im Vergleichszeitraum hohe Steigerungsraten. Besonders deutlich fielen

- Durchgangsverkehr

diese mit einem Plus von 12,0 % bei den Schüttgütern aus. Insgesamt summierten sich die Beförderungszuwächse im Jahr 2012 auf rund 1,6 Mio. t bzw. 8,6 %. Die Verkehrsleistung stieg im Vergleich zum Vorjahr um 10,7 % auf rund 12,7 Mrd. tkm.

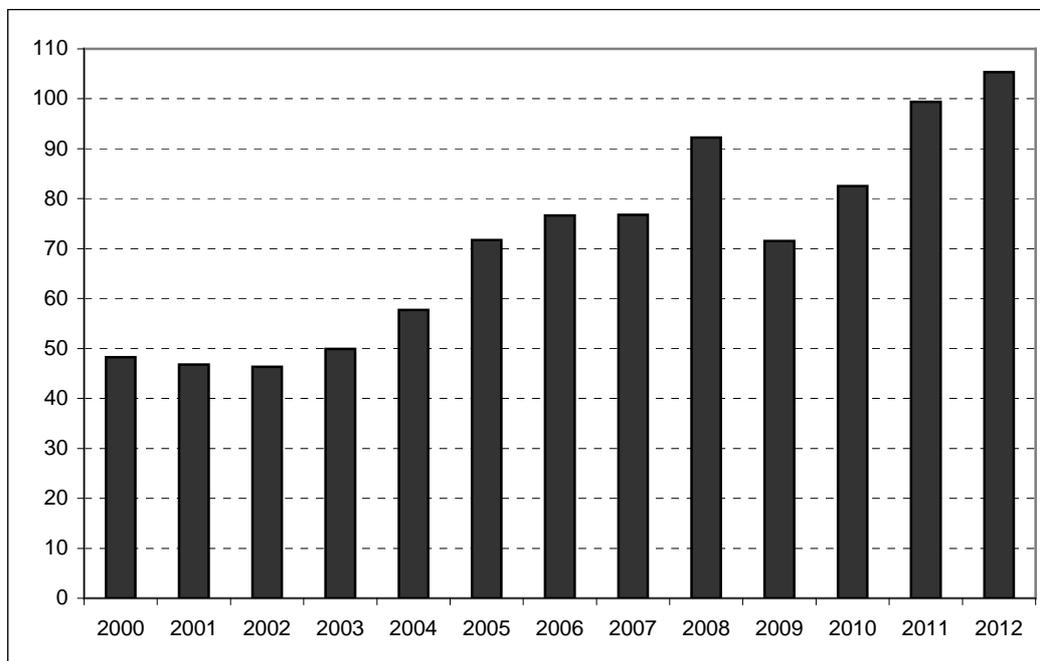
5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Kostenentwicklung

Der Anstieg des Kostenniveaus der Binnenschifffahrtsunternehmen setzte sich im Jahr 2012 insgesamt fort. Zurückzuführen war dies vor allem auf höhere Notierungen der Gasölpreise sowie die Personalkostenentwicklung. Schaubild 18 stellt den Verlauf des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland seit dem Jahr 2000 dar. Im Jahresdurchschnitt 2012 lag der Listenpreis für Gasöl demnach erstmals über 100 Euro pro 100 Liter. Mit Ausnahme eines kurzen Zeitraums zur Jahresmitte übertraf der Listenpreis ganzjährig diesen Wert. Im Vergleich zum Jahr 2011 erhöhte sich der durchschnittliche Gasölpreis in Deutschland im Jahr 2012 um rund 6 %. Eine häufiger zu beobachtende Maßnahme zur Reduzierung des Gasölverbrauchs war im vergangenen Jahr die Verringerung der Reisegeschwindigkeit der Schiffe (sog. „slow steaming“) – insbesondere in der Bergfahrt. Um Treibstoffkosten zu sparen, bunkerten Partikuliere nach Möglichkeit in den vergleichsweise kostengünstigeren Niederlanden.

Kostentreiber:
- Gasöl

Schaubild 18: Entwicklung des durchschnittlichen Gasölpreises in Deutschland in Euro pro 100 l



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.

Zum 1. Januar 2012 wurde eine lineare Erhöhung der Vergütungen in der Güterschiffahrt um 2,6 % umgesetzt, zum 1. Januar 2013 erfolgte eine weitere Erhöhung um 2,2 %. Gemäß gültigem Tarifvertrag für das fahrende Personal in der Binnenschiffahrt erhielt ein Matrose damit im Jahr 2012 eine monatliche Grundvergütung in Höhe von rund 1.913 Euro. Die anfängliche Grundvergütung von Schiffsführern auf Motorschiffen und Maschinisten belief sich auf rund 2.645 Euro pro Monat. Hinzu kommen Zusatzvergütungen. Aus Kostengründen war im vergangenen Jahr erkennbar, dass Schiffseigner, insbesondere aus den Niederlanden, wieder vermehrt selbst fahren und die Betriebszeiten der Schiffe reduzierten, um nautisches Personal einzusparen. Sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschiffahrt war eine Tendenz zu weniger Fahrten in der Betriebsform B zu beobachten.

- Personal

5.2.2 Trockengüterschiffahrt

Mit insgesamt rund 174,3 Mio. t bewegte sich das Mengenaufkommen in der Trockengüterschiffahrt im Jahr 2012 knapp 1,0 % unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts (176,1 Mio. t). Ursächlich für den Rückgang war insbesondere die geringere Beförderungsnachfrage für Eisenerze sowie Roheisen und Stahl infolge der konjunkturellen Eintrübung auf dem Stahlmarkt. Letztere spiegelte sich in einer Drosselung der Stahlproduktion in Deutschland sowie der Stilllegung von Produktionsstandorten, beispielsweise im französischen Lothringen, wider. In den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ging der Umschlag von Eisenerzen und Schrott im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 deutlich zurück. Die im Vergleichszeitraum gestiegenen Transportmengen an landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle und Stückgütern konnten nur einen Teil dieser Rückgänge kompensieren. Aufgrund des Basiseffekts aus dem Jahr 2011 legte die Verkehrsleistung in der Trockengüterschiffahrt im Vergleichszeitraum dennoch um rund 5,3 % auf knapp 47,4 Mrd. tkm zu. Eine annähernde Stagnation verzeichneten im Jahr 2012 die Containerbeförderungen. Mit knapp 2,2 Mio. TEU wurden knapp 0,2 % mehr Standardcontainer in der Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen befördert als im Jahr 2011 (siehe hierzu auch Abschnitt 5.3).

Rückgänge bei trockenem Massengut, Stagnation in der Containerschiffahrt

Vor dem Hintergrund schwacher Impulse von der Nachfrageseite und weitgehend normaler Wasserstände bestand in der Trockengüterschiffahrt über weite Strecken des Jahres 2012 ein Kapazitätsüberhang. Dies spiegelte sich in einem hohen Wettbewerbs- und Preisdruck sowie zum Teil mehrtägigen Liegezeiten der Schiffe wider. Generell erschwerte das Ungleichgewicht zwischen Laderaumangebot und -nachfrage die Planung und Akquise von Anschlussfrachten. Zusätzliche Marktanteile ließen sich im Wesentlichen durch Preisoffensiven erringen. Auslastungsprobleme hatten vor allem die größeren Schiffseinheiten auf dem Rhein, die häufig lediglich Teilpartien luden, sowie freie Partikuliere, die nicht für feste Auftraggeber fahren. Von den Befrachtern wurde das vorhandene Ladungsaufkommen vorrangig an vertraglich verbundene Unternehmen vergeben,

Transportgenossenschaften und Reederein befrachteten vorrangig den eigenen Schiffsraum.

Beschäftigungslage

Aufgrund des am Markt bestehenden Kapazitätsüberhangs standen die Frachtraten im Jahr 2012 unter Druck. Hatte die temporäre Annäherung von Angebot und Nachfrage im Jahr 2011 aufgrund der Niedrigwasserphasen noch zu einer vorübergehenden Entspannung der Wettbewerbslage und in Verbindung mit den Kleinwasserzuschlägen zu einer deutlichen Erholung der Tagesfrachten geführt, so blieben derartige Entwicklungen im Jahr 2012 aus. Insgesamt sank das durchschnittliche Frachtenniveau in der Trockengüterschiffahrt nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2012 unter das Vorjahresniveau. Das vergleichsweise niedrige Niveau der Tagesfrachten hielt angesichts eines Überhangs an Schiffsraum auch zu Beginn des Jahres 2013 an. Im Rahmen von Vertragsabschlüssen für das laufende Jahr waren nach Angaben von Marktteilnehmern Frachterhöhungen kaum durchsetzbar. Befrachter der Trockengüterschiffahrt berichteten, dass Kontrakte, die zum Jahreswechsel 2012/2013 ausliefen und neu verhandelt wurden, teilweise sogar zu deutlich schlechteren Konditionen geschlossen bzw. verlängert wurden. Grund hierfür war das niedrige Niveau der Tagesfrachten zum Ende des Jahres 2012. Dies lag teilweise deutlich unter dem Frachtenniveau, das seinerzeit in den Altverträgen festgeschrieben wurde. Das Ungleichgewicht zwischen Laderaumangebot und -nachfrage erleichterte es dabei den Auftraggebern, ihre Forderungen am Markt durchzusetzen. Dies galt auch für die Containerschiffahrt, in der nach Aussagen von Befrachtern die Grundfrachten im Jahr 2012 kaum gestiegen sind. Containerseereedereien als wichtigste Auftraggeber für Binnenschiffsbeförderungen im Hinterland der Seehäfen lehnten unter Bezugnahme auf ihre wirtschaftliche Lage Entgelterhöhungen zumeist ab.

Frachten

Nachdem die im Rheinstromgebiet aktiven Partikulierunternehmen im Jahr 2011 wirtschaftlich von zwei längeren Niedrigwasserphasen profitierten, Umsatzzuwächse und in der Regel auskömmliche Erträge erzielen konnten, fällt die Bilanz für das Jahr 2012 insgesamt schwächer aus. Nach Einschätzung des Bundesamtes auf Grundlage der geführten Marktgespräche verlief die Umsatz- und Ertragsentwicklung in der Trockengüterschiffahrt im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 trotz des Anstiegs der Verkehrsleistung aufgrund der Frachtenentwicklung in der Tendenz rückläufig. In Abhängigkeit von der Kapitalkostenstruktur und dem geographischen Einsatzgebiet bestanden weiterhin Unterschiede zwischen den Unternehmen in Bezug auf die wirtschaftliche Lage. Besonders stark vom Kapazitätsüberhang im Rheinstromgebiet und dem hieraus resultierenden niedrigen Frachtenniveau betroffen sind Binnenschiffsunternehmen, die während der Hochpreisphase im Vorfeld der Finanz- und Wirtschaftskrise neue, große Gütermotorschiffe erworben und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben. Hierzu zählen insbesondere niederländische Unternehmen. Nach Angaben von Marktteilnehmern wurden von Eignern dieser Schiffe, die überwiegend in der Rheinschiffahrt eingesetzt

Umsatz und Ertrag

werden, teilweise Beförderungen zu Frachtraten durchgeführt, die nicht kostendeckend waren. Dies bedeutete einen zusätzlichen Druck auf die Frachtraten.

Aufgrund geringerer Kapitalkosten stehen Eigner kleinerer, älterer Schiffseinheiten, die vielfach bereits abbezahlt und örtlich bereits knapp sind, wirtschaftlich teilweise deutlich besser dar als die Eigner größerer Schiffseinheiten. Zwar war die Lage auch für diese Marktteilnehmer im bisherigen Jahresverlauf schwierig. Dennoch konnten Partikuliere, die über kleinere Schiffseinheiten verfügen und von ihren Befrachtern flexibel in allen Fahrtgebieten einsetzbar waren, nach Angaben von Marktteilnehmern zwar im Vergleichszeitraum im Allgemeinen geringere, aber auskömmliche Umsätze erzielen. Letztere seien in der Regel gleichwohl nicht ausreichend zur Bildung von Rücklagen gewesen. Familienbetriebe kommen nach Angaben von Marktteilnehmern derzeit finanziell besser zurecht als Betriebe, die fahrendes Personal beschäftigen müssen. Angesichts des anhaltenden Ungleichgewichts zwischen Laderaumangebot und -nachfrage zeichnet sich eine Entspannung der betriebswirtschaftlichen Lage in der Binnenschifffahrt, mithin eine Minderung der Wettbewerbsintensität, kurzfristig nicht ab.

Reedereien und Befrachtungsunternehmen verzeichneten nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 ebenfalls eine Verschlechterung ihrer Betriebsergebnisse. Teilweise war das Transportgeschäft mit eigenen Reedereischiffen defizitär. Ein mehr oder minder großer Ausgleich konnte hier jedoch durch Einnahmen aus dem Befrachtungsgeschäft erzielt werden. Wie die Befrachtungsunternehmen profitierten die Reedereien grundsätzlich vom großen Angebot an Schiffsraum und konnten entsprechend günstige Konditionen mit den Partikulieren verhandeln.

Reedereien und
Befrachter

5.2.3 Tanschifffahrt

Nach den hohen Rückgängen im Jahr 2011 stiegen die Beförderungsmengen und die Verkehrsleistung in der Tanschifffahrt im Jahr 2012 deutlich an. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Güteraufkommen im Vergleichszeitraum um über 2,9 Mio. t bzw. 6,4 % auf 48,8 Mio. t; die Verkehrsleistung legte – auch aufgrund des o.g. Basiseffekts – um 10,8 % auf 11,1 Mrd. tkm zu. Die Zuwächse speisten sich sowohl aus der Mineralölwirtschaft als auch der chemischen Industrie. Als Wachstumstreiber erwiesen sich insbesondere Mineralölbeförderungen im grenzüberschreitenden Empfang und Versand. Ein Grund war der Anstieg der Verbrauchernachfrage im Inland nach leichtem Heizöl, der u.a. durch einen temporären Preisrückgang stimuliert und durch geringe Lagerbestände vieler Verbraucher bedingt wurde. Des Weiteren partizipierte die Tanschifffahrt von der Zunahme der deutschen Ausfuhren von Mineralölprodukten. Trotz des Anstiegs der Verkehrsnachfrage blieben die Beschäftigungseffekte im Jahr 2012 im Vergleich zum Jahr 2011, in dem die Nachfrage nach Schiffsraum infolge der wasserstandsbedingten Kapazitätsverknappung zeitweise deutlich angestiegen war,

Auftrags- und Be-
schäftigungslage

gleichwohl begrenzt. Ursächlich war der am Markt bestehende Überhang an Beförderungskapazitäten.

Aufgrund der Überkapazitäten in der Tankschifffahrt blieben positive Effekte auf das Frachtniveau im Jahr 2012 ebenfalls aus. Trotz des deutlichen Nachfrageanstiegs lagen die Frachtraten im Rheinstromgebiet unterhalb des Niveaus aus dem Jahr 2011, in dem die Tankschifffahrt zu Zeiten der Niedrigwasserphasen von einem deutlichen Frachtenantstieg profitiert hatte. Zwar hat sich die Neubautätigkeit in der europäischen Binnentankschifffahrt im Jahr 2012 nach den bislang vorliegenden Daten weiter abgeschwächt, gleichwohl wurde die Kapazität an Doppelhüllenschiffen durch die Indienststellung neuer Einheiten weiter erhöht. Entsprechend unter Druck standen weiterhin auch die Vertragsfrachten, auf deren Entwicklung sich das hohe Kapazitätsangebot dämpfend auswirkt. Der Entwicklung bei den Tagesfrachten folgend gingen die im Rahmen von Kontrakten mit ein- bis zweijährigen Laufzeiten vereinbarten Frachtniveaus teilweise leicht zurück. Die Tankschifffahrt bewegte sich damit im Jahr 2012 erneut in schwierigem Fahrwasser. Die anhaltenden Überkapazitäten und das hieraus resultierende rückläufige Frachtniveau wirkten sich negativ auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung der Tankschifffahrtsunternehmen aus. Insbesondere die finanzielle Lage vieler Eigner junger, in hohem Maße fremdfinanzierter Doppelhüllenschiffe, die einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, blieb angespannt. Ihnen war nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2012 eine Deckung der Gesamtkosten nicht in allen Fällen möglich, so dass – wie bereits in 2011 – teilweise Verluste verbucht wurden. Etwas besser sieht derzeit in Teilen die wirtschaftliche Situation deutscher Eigner von Einhüllenschiffen aus, die bereits abgeschrieben und schuldenfrei sind und gegenüber den in hohem Maße fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen günstigere Kapitalkostenstrukturen aufweisen. Generell wird die Höhe eines auskömmlichen Frachtniveaus stark durch die unternehmensindividuelle Situation determiniert. Dies erschwert allgemeingültige Aussagen zur betriebswirtschaftlichen Entwicklung in der Tankschifffahrt in hohem Maße.

Frachten

5.2.4 Marktaustritte und Insolvenzen

In der gewerblichen Güterschifffahrt setzte sich der Rückgang der Unternehmen zuletzt weiter fort. Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes waren zum Stichtag 30.06.2011 in Deutschland noch 596 Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt tätig. Dies waren 28 Unternehmen weniger als im Jahr zuvor. Insgesamt ist die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland damit seit Beginn des Jahrtausends um mehr als ein Drittel zurückgegangen. Bei einer Differenzierung der Unternehmen nach Ladekapazitätsgrößenklassen wird deutlich, dass im Betrachtungszeitraum insbesondere die Anzahl von Unternehmen mit einer Ladekapazität von unter 3.000 Tonnen, mithin insbesondere die Zahl der Partikulierunternehmen rückläufig war.

Deutschland
- Anzahl der
Unternehmen

Tabelle 10: Entwicklung der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2000 bis 2011 nach Ladekapazitätsgrößenklassen (Stichtag: jeweils 30.06.)

Jahr	Ladekapazität von ... bis unter ... Tonnen					
	insgesamt	unter 1.000	1.000 - 3.000	3.000 - 10.000	10.000 - 50.000	50.000 und mehr
2000	942	269	608	45	14	6
2001	892	241	587	46	14	4
2002	845	222	559	47	13	4
2003	827	210	557	42	13	5
2004	833	209	560	47	12	5
2005	840	200	572	51	13	4
2006	785	174	543	53	11	4
2007	728	137	523	52	11	5
2008	689	136	482	54	11	6
2009	668	128	468	54	13	5
2010	624	117	441	50	11	5
2011	596	107	419	53	13	4

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

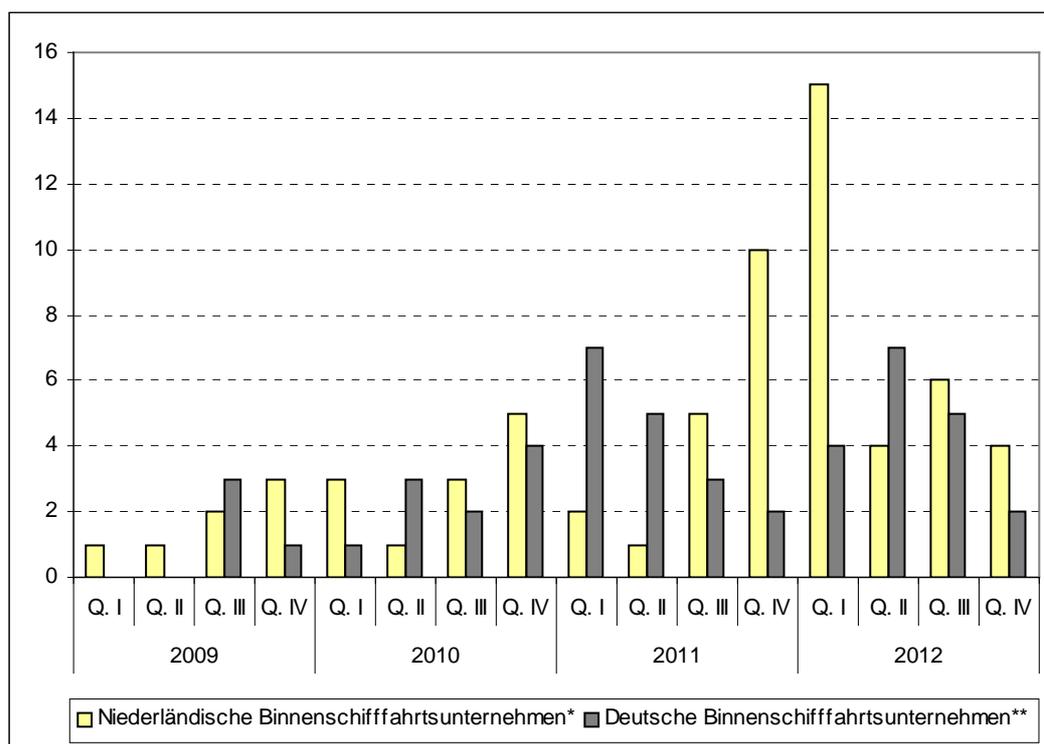
Angesichts schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, die sich durch die europäische Staatsschuldenkrise weiter verschlechtert haben, nehmen die Insolvenzen in der deutschen Binnenschifffahrt ausgehend von einem niedrigen Niveau zu (siehe hierzu auch Schaubild 19). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2012 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ (Tank- und Trockengüterschifffahrt) insgesamt 16 Insolvenzverfahren eröffnet sowie zwei mangels Masse abgewiesen. Die Zahl von 47 Beschäftigten, die von den Insolvenzverfahren betroffen waren, deutet darauf hin, dass es sich hierbei vor allem um kleine Unternehmen handelte. Im Jahr 2011 belief sich die Anzahl der Insolvenzverfahren auf insgesamt 17. Aufgrund der angespannten Finanzlage in Teilen des Gewerbes sowie Forderungsausfällen lassen einige Bunkerbetriebe nach Informationen des Bundesamtes Schiffe von bestimmten Partikulieren nur noch gegen Vorkasse oder Nachweis eines festen Transportauftrags bunkern.

- Insolvenzen

Wie Schaubild 19 verdeutlicht, ist die Anzahl der Insolvenzen in der niederländischen Binnenschifffahrt ausgehend von niedrigem Niveau ebenfalls angestiegen. Im Jahr 2012 gingen nach Angaben des niederländischen Statistikamtes insgesamt 29 niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen in die Insolvenz und damit elf mehr als im Jahr 2011. Im Gegensatz zur deutschen Statistik beinhalten die niederländischen Angaben sowohl Unternehmen der Güter- als auch der Personenschifffahrt. Insgesamt waren nach Angaben des niederländischen Statistikamtes zum 31.05.2012 noch rund 3.400 niederländische Unternehmen in der Güter- und Schleppschifffahrt tätig. Bezogen auf die Gesamtzahl der in der Binnenschifffahrt tätigen Unternehmen ist die Anzahl der Insolvenzen in den Niederlanden – trotz des deutlichen Anstiegs – daher noch relativ gering. Mithin ist ein signifikanter Einfluss der Marktaustritte in Deutschland und den Niederlanden auf das Kapazitätsangebot am Markt bislang nicht erkennbar.

Niederlande

Schaubild 19: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2009



* Güter- und Personenschifffahrt.

** Ausschließlich Güterschifffahrt.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Centraal Bureau voor de Statistiek. Eigene Darstellung.

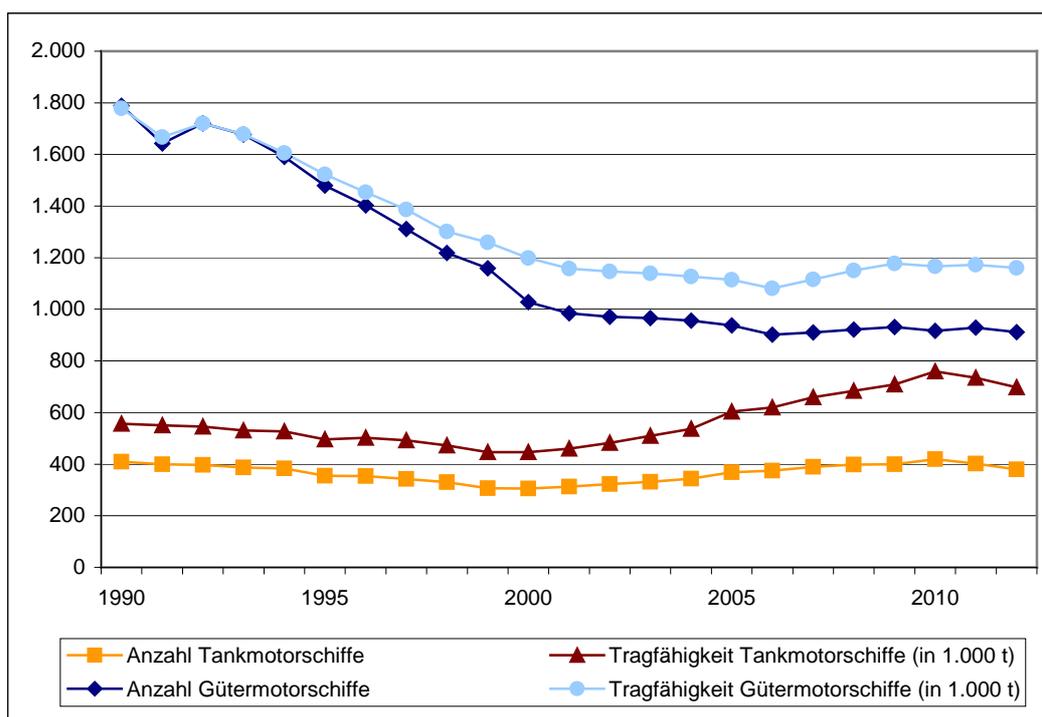
5.2.5 Kapazitätsentwicklung

Die Kapazitäten in der deutschen Trockengüterschifffahrt entwickelten sich im Jahr 2012 leicht rückläufig. Nach Angaben der WSD Südwest gingen der deutschen Flotte 8 Gütermotorschiffe mit einer Kapazität von insgesamt 13.066 t aus dem Ausland zu. Neubauten wurden nicht in Dienst gestellt. Dem Flottenzugang standen insgesamt 25 Abgänge, darunter 9 Abwrackungen, mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 24.661 t gegenüber. Bei den Abgängen handelte es sich demnach um vergleichsweise kleinere Schiffseinheiten. Insgesamt nahm das Kapazitätsangebot der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 1,0 % auf rund 1,16 Mio. t ab, die Schiffsanzahl verringerte sich um 17 auf 912 Einheiten (siehe hierzu auch Abbildung 20). Vom Kapazitätsabbau ebenfalls betroffen waren im Jahr 2012 Güterschub- und Träger-schiffsleichter.²¹

Trockengüter-
schifffahrt

²¹ Die für das Jahr 2012 vorliegenden Zahlen deuten insgesamt auf eine weitere Fortsetzung des Rückgangs der Neubautätigkeit in der europäischen Trockengüterschifffahrt hin. Nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wurden bis Ende Oktober 2012 in der europäischen Trockengüterschifffahrt vier Gütermotorschiffe (GMS) und vier Schubleichter (GSL) neu in Dienst gestellt. Im Gesamtjahr 2011 waren es insgesamt noch 35 Schiffe (20 GMS, 15 GSL) gewesen. Siehe ZKR: Europäische Binnenschifffahrt – Marktbeobachtung 2012-2, Straßburg 2012.

Schaubild 20: Entwicklung der deutschen Güter- und Tankmotorschiffsflotte im Zeitraum von 1990 bis 2012



Quelle: WSD Südwest. Eigene Darstellung.

Bedingt durch eine hohe Anzahl an Veräußerungen ins Ausland sowie Abwrackungen gingen die Transportkapazitäten der deutschen Tankschiffahrtsflotte im Jahr 2012 um rund 5,4 % auf 0,74 Mio. t zurück. Dabei reduzierte sich die Zahl der deutschen Tankmotorschiffe um 22 auf 380 Einheiten. Zwar wurden 9 Tankmotorschiffsneubauten mit einer Gesamtkapazität von 19.230 t in Dienst gestellt (2011: 21 Neubauten) sowie 7 weitere Tankmotorschiffe aus dem Ausland erworben.²² Dem standen jedoch 38 Flottenabgänge (davon: 7 Abwrackungen und 31 Abgänge bzw. Verkäufe ins Ausland) gegenüber. Der hohe Vorjahreswert bei den Veräußerungen ins Ausland wurde damit im Jahr 2012 noch einmal übertroffen. Nach Informationen des Bundesamtes verbleiben diese Schiffe teilweise im Rheinstromgebiet, teilweise werden sie in den Donaauraum oder nach Afrika veräußert. Der Verkauf von Tankschiffen ins Ausland entfaltet insoweit nur zum Teil eine kapazitätsmindernde Wirkung bezogen auf die in Westeuropa operierende Flotte.

Tankschiffahrt

Insgesamt erhöhte sich der Anteil der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankschiffahrtsflotte (Tankmotorschiffe und Tankschubleichter, ohne Bunker- und Bilgenentölungsboote) im vergangenen Jahr deutlich. Bedeuteten 180 Doppelhüllenschiffe zu

Anteil Doppelhüllenschiffe

²² Die Investitionstätigkeit in der Tankschiffahrt ist in der Hauptsache der Umstellung der Flotte auf Doppelhüllenschiffe aufgrund gesetzlicher Vorgaben geschuldet. Nahezu alle gefährlichen flüssigen Güter müssen stufenweise nach Ablauf der jeweiligen Übergangsfristen Ende 2012, 2015 bzw. 2018 in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Zum Teil werden diese Vorgaben durch strengere Anforderungen der Privatwirtschaft bezüglich des Einsatzes von Doppelhüllenschiffen zeitlich bereits vorweggenommen.

Beginn des Jahres 2012 noch einen Anteil von rund 48 %, so entsprachen 193 Einheiten zu Beginn des Jahres 2013 bereits einem Anteil von rund 56 %. Nicht nur in Deutschland, auch in der europäischen Binnentankschifffahrt deuten die bislang für das Jahr 2012 vorliegenden Daten auf eine Abschwächung der Neubautätigkeit hin. Nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wurden bis Ende Oktober 2012 in der europäischen Tankschifffahrt 28 Tankmotorschiffe neu in Dienst gestellt. Im Gesamtjahr 2011 waren es insgesamt noch 84 Tankmotorschiffe gewesen.²³

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Die Zahl der mit Containerbinnenschiffen beförderten beladenen und unbeladenen Standardcontainer blieb im Jahr 2012 mit 2,19 Mio. TEU annähernd auf dem Niveau des Vorjahres (+ 0,2 %). Zwar gingen die Containermengen zum Jahresende konjunkturbedingt zurück. Dennoch war die Beschäftigungslage in der Containerbinnenschifffahrt im Jahr 2012 insgesamt gut. Relationsbezogen entwickelte sich das Aufkommen im Jahr 2012 allerdings uneinheitlich: Die Zahl der im grenzüberschreitenden Empfang beförderten Standardcontainer sank im Vergleich zum Jahr 2011 um 2,2 % auf rund 0,82 Mio. TEU, der grenzüberschreitende Versand wuchs um 2,7 % auf rund 0,88 Mio. TEU. Der innerdeutsche Containerverkehr sank im Vergleichszeitraum um 5,2 % auf 0,25 Mio. TEU. Der Transitverkehr durch Deutschland erhöhte sich um 5,6 % auf rund 0,24 Mio. TEU.

Containeraufkommen stagniert

Insgesamt war in der Containerbinnenschifffahrt im Jahr 2012 eine Zunahme der beförderten 40-Fuß-Container festzustellen, wobei diese beim Empfang aus dem Ausland am stärksten ausgeprägt war. Über alle Relationen stieg der Anteil der in 40-Fuß-Containern beförderten Tonnage im Jahr 2012 auf rund 49,4 % (Jahr 2011: 46,6 %). Binnenschiffbeförderungen von Leercontainern fanden vorrangig über Entfernungen bis zu 150 km im Rahmen regionaler Leercontainerdispositionen – z.B. innerhalb eines Hafenverbundes – (Jahr 2012: 44 %) oder über Entfernungen ab 400 km – schwerpunktmäßig im grenzüberschreitenden Empfang – (Jahr 2012: 32 %) statt.

40-Fuß-Container

Zwar stagnierte die Anzahl der in den ARA-Häfen umgeschlagenen Container im Jahr 2012. Der Containerumschlag ging nach Hafenangaben in Rotterdam um 0,1 % und in Antwerpen um 0,3 % im Vergleich zum Jahr 2011 zurück. Dennoch nahmen die grenzüberschreitenden Containerbeförderungen zwischen den ARA-Häfen und deutschen Binnenhäfen im Betrachtungszeitraum insgesamt zu (siehe Tabelle 11). Während die Binnenschiffbeförderungen in Richtung Rotterdam deutlich anstiegen, gingen Transporte aus dem Seehafen Rotterdam zurück. Im Verkehr mit dem Seehafen Antwerpen konnte das Binnenschiff sowohl beim grenzüberschreitenden Versand als auch beim Empfang

ARA-Häfen

²³ Siehe ZKR: Europäische Binnenschifffahrt – Marktbeobachtung 2012-2, Straßburg 2012.

zulegen. Demgegenüber gingen Containerbeförderungen zwischen deutschen und anderen ausländischen Binnenhäfen deutlich zurück.

Tabelle 11: Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr in den Jahren 2011 und 2012 in 1.000 TEU (ohne Transitverkehr)

	Jahr 2011	Jahr 2012	Diff. abs.	Diff. in %
Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr	1.697	1.701	4,5	0,3%
davon:				
deutsche Binnenhäfen - ARA-Häfen	1.291	1.351	60,8	4,7%
davon:				
deutsche Binnenhäfen - Seehafen Rotterdam	715	751	35,6	5,0%
deutsche Binnenhäfen - Seehafen Antwerpen	565	591	25,8	4,6%
deutsche Binnenhäfen - andere ausländische Binnenhäfen	406	350	-56,3	-13,9%

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Aufgrund zeitweiliger technischer Störungen von Anlagen sowie Streikmaßnahmen berichteten Gesprächspartner des Bundesamtes im vergangenen Jahr von zeitweiligen Wartezeiten für Binnenschiffe an verschiedenen Überseecontainerterminals im Hafen Rotterdam von bis zu 60 Stunden. Sehr hohe Wartezeiten entstanden insbesondere in Fällen, in denen Containerbinnenschiffe mehrere betroffene Überseeterminals nacheinander anlaufen mussten. Da im Bereich der Containerbinnenschifffahrt nach wie vor klassische Liniendienste vorherrschen, führten die Verzögerungen in Rotterdam zu Störungen der Linienfahrpläne. Infolgedessen mussten die Anbieter von Containerliniendiensten teilweise zusätzlichen Schiffsraum chartern, wodurch ihnen erhebliche Zusatzkosten entstanden. Nach Informationen des Bundesamtes nahmen die langen Wartezeiten und höheren Kosten in geringerem Umfang bereits negativen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, insbesondere bei Neukunden der Containerbinnenschifffahrt.

Wartezeiten an
Überseeterminals

Tabelle 12: Innerdeutscher Containerbinnenschiffsverkehr im Jahr 2012 bzw. 2011 in 1.000 TEU (beladen und unbeladen)

	Jahr 2011	Jahr 2012	Diff. abs.	Diff. in %
Innerdeutscher Containerverkehr mit dem Binnenschiff	261,9	248,2	-13,7	-5,2%
davon:				
deutsche Binnenhäfen - Hamburg	106,0	90,5	-15,5	-14,6%
deutsche Binnenhäfen - Bremen/Bremerhaven	62,9	80,4	17,5	27,8%
deutsche Binnenhäfen - andere Binnenhäfen	93,0	77,3	-15,7	-16,9%

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im Vergleich zum grenzüberschreitenden Verkehr fällt das Beförderungsaufkommen an Containern im Binnenverkehr relativ gering aus. Im Jahr 2012 gingen die innerdeutschen Containerverkehre mit dem Binnenschiff im Vergleich zum Jahr um 5,2 % zurück (siehe Tabelle 12). Maßgeblich hierfür war insbesondere der starke Rückgang im wasserstraßenseitigen Hinterlandverkehr des Seehafens Hamburg. Einfluss auf diese Entwicklung hatte u.a. eine mehrtägige Sperrung des Schiffshebewerks in Scharnebeck im April 2012, infolgedessen es zu beidseitigen Staus kam, die sich nach der Öffnung erst nach mehreren Tagen abbauten. Im Gegensatz zu Hamburg nahm der Hinterlandverkehr der Bremischen Häfen gegenüber dem Jahr 2011 deutlich zu. Die Containerbeförderungen mit dem Binnenschiff von und nach den Bremischen Häfen wuchsen im Jahr 2012 im Ver-

Norddeutsche
Containerhäfen

gleich zum Jahr 2011 um 27,8 % auf rund 80.400 TEU. Die Binnenschifffahrt partizipierte dabei vom Wachstum des Containerumschlags in den Bremischen Häfen im Jahr 2012, der nach Informationen des Bundesamtes u.a. auf Umstrukturierungen von Überseecontainer-Liniendiensten und eine stärkere Konzentration der Seereedereien auf Containerterminals, an denen sie beteiligt sind, zurückzuführen war.

Anhang

Tabelle A1: Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen (NST-2007) Veränderungen im Jahr 2012 gegenüber dem Jahr 2011

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnen-schifffahrt			Straße			Gesamt-verkehr		
	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%
	2011	2012	Veränderung	2011	2012	Veränderung	2011	2012	Veränderung	2011	2012	Veränderung
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	2.189	1.661	-24,1	6.171	7.143	15,8	21.704	20.563	-5,3	30.063	29.367	-2,3
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	6.285	6.849	9,0	7.286	8.162	12,0	585	681	16,4	14.156	15.691	10,8
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	13.080	12.302	-5,9	9.765	9.484	-2,9	27.427	26.198	-4,5	50.272	47.985	-4,6
Nahrungs- und Genussmittel	1.131	1.261	11,5	2.835	2.950	4,1	55.365	52.730	-4,8	59.331	56.941	-4,0
Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	13	11	-15,4	6	6	0,0	2.497	2.014	-19,3	2.516	2.031	-19,3
Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse	5.425	5.206	-4,0	811	883	9,0	24.809	22.839	-7,9	31.044	28.928	-6,8
Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse	11.092	10.442	-5,9	9.137	10.273	12,4	9.137	9.401	2,9	29.366	30.116	2,6
Chemische Erzeugnisse etc.	9.655	9.985	3,4	6.537	6.819	4,3	28.024	25.748	-8,1	44.216	42.552	-3,8
Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	2.416	2.447	1,3	1.015	976	-3,9	29.252	26.117	-10,7	32.683	29.539	-9,6
Metalle und Metall-erzeugnisse	14.362	13.081	-8,9	3.563	3.555	-0,2	26.567	23.865	-10,2	44.492	40.501	-9,0
Maschinen, Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	392	381	-2,8	218	241	10,7	11.674	10.741	-8,0	12.284	11.364	-7,5
Fahrzeuge	4.654	5.298	13,8	287	337	17,2	14.070	13.774	-2,1	19.011	19.409	2,1
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	22	42	90,9	71	90	27,3	3.681	3.598	-2,3	3.774	3.730	-1,2
Sekundärstoffe, Abfälle	2.912	2.663	-8,6	3.452	3.681	6,6	19.320	18.188	-5,9	25.684	24.532	-4,5
Post, Pakete	-	-	-	-	-	-	7.294	7.044	-3,4	7.294	7.044	-3,4
Geräte und Material für die Güterbeförderung	1.396	1.443	3,4	364	378	3,9	8.330	8.370	0,5	10.090	10.191	1,0
Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	15	13	-13,3	1	0	-90,9	5.640	6.242	10,7	5.656	6.255	10,6
Sammelgut	1.558	1.084	-30,4	3	-	-	27.460	27.683	0,8	29.021	28.767	-0,9
Gutart unbekannt	36.328	35.361	-2,7	3.500	3.507	0,2	990	1.309	32,2	40.818	40.177	-1,6
Sonstige Güter a.n.g.	391	535	36,8	6	2	-62,7	22	0	-98,7	419	538	28,2
Insgesamt	113.317	110.065	-2,9	55.027	58.488	6,3	323.848	307.106	-5,2	492.192	475.658	-3,4

¹⁾ Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.

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



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: Mai 2013