



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung/Summary.....	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs.....	5
3	Straßengüterverkehr	9
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung.....	9
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.1.2	Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen.....	11
3.1.3	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr.....	12
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	14
3.1.5	Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten	16
3.1.6	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge.....	16
3.1.7	Einsatz mautpflichtiger und nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge.....	19
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung.....	20
3.2.1	Beförderungsentgelte	20
3.2.2	Kosten.....	21
3.2.3	Ertragslage.....	24
3.2.4	Investitionen.....	25
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	27
4	Eisenbahngüterverkehr.....	28
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	28
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr.....	30
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	33
4.3.1	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr	33
4.3.2	Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)	37
5	Binnenschiffsgüterverkehr	37
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	37
5.2	Lage der Binnenschifffahrt.....	41
5.2.1	Kostenentwicklung.....	41
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	42
5.2.3	Tankschifffahrt	44
5.2.4	Zahl der Unternehmen und Insolvenzen	45
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	47

1 Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund der positiven Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft legte der Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2014 ebenfalls zu. Nach vorläufigen Angaben erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2013 insgesamt um rund 2,5 % auf 3,61 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland stieg um 0,5 % auf 455,9 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Nachdem der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2013 von allen Verkehrsträgern noch die geringsten Steigerungsraten aufgewiesen hatte, erzielte er im Jahr 2014 im intermodalen Vergleich die höchsten prozentualen und absoluten Zuwächse. Der Schienengüterverkehr verzeichnete hingegen eine rückläufige Mengenentwicklung und eine Stagnation der Verkehrsleistung. Ein Hauptgrund hierfür waren die Streikmaßnahmen der GDL im Herbst 2014. In der Binnenschifffahrt standen im Vergleichszeitraum steigende Beförderungsmengen einer rückläufigen Verkehrsleistung gegenüber. Sowohl der Schienengüterverkehr als auch die Binnenschifffahrt verloren im Betrachtungszeitraum Anteile am Modal Split zugunsten des Straßengüterverkehrs. Bezogen auf die drei Landverkehrsträger erreichte letzterer im Jahr 2014 einen Anteil von rund 73,1 % (2013: 72,4 %).

Gesamtverkehr

Im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen zeigten sich nach den bislang vorliegenden Daten für das Jahr 2014 in allen Entfernungsbereichen Mengen- und Leistungssteigerungen. Aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage aus der Bauwirtschaft, die u. a. von der sehr milden Witterung zu Jahresbeginn profitierte, wiesen der Nah- und Regionalbereich überproportionale Wachstumsraten auf. Sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr verbuchten Zuwächse. Allerdings beschränkten sich diese auf den deutschen Binnenverkehr. Obwohl die deutsche Außenhandelsbilanz neue Höchstwerte aufwies, setzten sich die bereits seit 2008 zu beobachtenden Aufkommensverluste deutscher Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2014 fort. Diese gingen zugunsten gebietsfremder Fahrzeuge. Für letztgenannte weist die Mautstatistik im Jahr 2014 einen Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen von 6,9 % aus. Ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen erhöhte sich damit von rund 37,8 % im Jahr 2013 auf rund 39,2 % im Jahr 2014. Ungebrochen ist der Trend zum Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge. Rund 12,7 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen wurden im Jahr 2014 bereits mit Euro VI-Fahrzeugen erbracht (2013: 1,6 %).

Straßengüterverkehr

Aufgrund des Anstiegs der Verkehrsnachfrage verzeichnete nach Informationen des Bundesamtes ein Großteil der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2014 Aufkommens- und Umsatzsteigerungen im Vergleich zum Jahr 2013. In Verbindung mit einer moderaten Kostenentwicklung, die vor allem unter dem Einfluss gesunkener Kraftstoffkosten, aber gestiegener Personalaufwendungen stand, bedingte dies eine stabile Entwicklung der Ertragslage. Mehrheitlich erzielten die in die Marktbeobachtung des

Betriebswirtschaftliche Lage

Bundesamtes eingebundenen Unternehmen Umsatzrenditen von bis zu 3 %. Im Einklang mit der positiven Konjunkturentwicklung nahmen die Insolvenzen und die Gewerbeabmeldungen in der Transport- und Speditionswirtschaft im Vergleichszeitraum deutlich ab.

Im Schienengüterverkehr zeigten sich im Jahr 2014 lediglich bei Beförderungen von „Sonstigen Produkten“, zu denen schwerpunktmäßig die im Kombinierten Verkehr (KV) transportierten Güter zählen, nennenswerte Aufkommens- und Leistungszuwächse. Allerdings verlief die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs bezogen auf die einzelnen Hauptverkehrsrelationen sowie die verschiedenen Arten der Ladeeinheiten uneinheitlich. Hervorzuheben ist vor allem die dynamische Entwicklung von im KV beförderten Sattelanhängern auf internationalen Relationen. Die Zuwächse im Kombinierten Verkehr konnten die vor allem beim Transport von Kohle und Mineralölerzeugnissen entstandenen Leistungsrückgänge jedoch nicht ausgleichen. Die aus Sicht von Marktteilnehmern imageschädigenden Streikmaßnahmen gegen Ende des Jahres beeinträchtigten insbesondere die Aufkommens- und Leistungsentwicklung des Marktführers, dessen Marktanteile sich zugunsten der NE-Bahnen weiter reduzierten. Letztere berichteten überwiegend von einer guten Auftrags- und Beschäftigungslage, die sich, u. a. aufgrund zunehmender Bürokratie- und Verwaltungskosten, jedoch nicht in der Ertragslage widerspiegelte. Während die Verfügbarkeit von Fahrzeugen von Marktteilnehmern als gut bezeichnet wurde, gestaltete sich die Gewinnung von Fachkräften weiterhin schwierig. Generell berichteten Marktteilnehmer im Jahr 2014 von einem wachsenden Interesse der verladenen Wirtschaft an der Nutzung von Schienengüterverkehrsleistungen.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt profitierte im Jahr 2014 aufkommensseitig u. a. von einer höheren Nachfrage nach Beförderungskapazitäten für Eisenerze sowie Steine und Erden. Eine rückläufige Transportnachfrage aus der Energiewirtschaft, u. a. für Beförderungen von Kohle zwischen den ARA-Häfen und Frankreich, hatte allerdings eine Abnahme der Verkehrsleistung zur Folge. Aufgrund anhaltender Laderaumüberhänge, insbesondere im Rheinstromgebiet, blieben die Wettbewerbsintensität und der Preisdruck sowohl in der Trockengüter- als auch der Tankschifffahrt hoch. Während die Frachtraten in der Trockengüterschifffahrt nach Informationen des Bundesamtes im Jahr 2014 zumindest noch leicht positive Tendenzen aufwiesen, verzeichnete die Tankschifffahrt, die im Vergleich zum Jahr 2013 eine geringere Nachfrage verbuchte, einen Frachtenrückgang. Positive Impulse auf die Ertragslage blieben damit weitestgehend aus. Nach wie vor bleibt die finanzielle Lage vieler Binnenschifffahrtsunternehmen, die mit jungen, großen Gütermotorschiffen bzw. Doppelhüllenschiffen am Markt operieren und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, angespannt. Die Anzahl der Insolvenzen in der deutschen Binnenschifffahrt lag im Jahr 2014 mit insgesamt 19 in etwa auf Vorjahresniveau. Die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland nahm zuletzt wieder ab, nachdem es im Jahr 2012 erstmals seit Jahren zu einem Anstieg gekommen war.

Binnenschifffahrt

Summary

The positive development exhibited by the German economy in 2014 was also reflected in the gains made in freight traffic. According to preliminary data, the volume of freight transported in road, rail and inland waterway transport increased by some 2.5 % to a total of 3.61 billion tons in comparison with the previous year, while the transport performance figure in Germany grew by 0.5 % to 455.9 tkm (excluding road haulage by foreign vehicles in Germany). Following on from the relatively poor performance of road freight with German trucks in 2013, where it registered the lowest growth rate in comparison with the other transport modes, in 2014 it recorded the highest growth in the intermodal comparison – both in percentage and absolute values. Rail freight transport, on the other hand, registered a decline in volume development and a stagnation in transport performance. One of the main reasons for this was to be found in the strike actions undertaken by the German Train Drivers' Union (GDL) in the autumn of 2014. For inland navigation in the reference period, an increase in the transported volume contrasted with a decline in transport performance. Both rail freight transport and inland navigation lost ground in the modal split in favour of road freight in the period under review. In relation to the three land transport modes, road freight achieved a share of some 73.1% in 2014 (in 2013: 72.4 %).

Overall transport

The data hitherto available shows that in road freight undertaken by German trucks, a volume and performance growth in all distance ranges was recorded in 2014. Local and regional distances exhibited disproportionately strong growth rates – due to the high transport demand from the construction industry, which profited from mild weather conditions at the beginning of the year, amongst other things. Growth was recorded not only in the commercial but also in the own-account transport sector. This growth, however, was limited to German domestic transport. Even though the German external trade balance set new records, the downward trend in volume recorded by German trucks in cross-border transport, observed as far back as 2008, continued in 2014. These losses were to the benefit of foreign carriers, who – according to the toll statistics – recorded an increase in traffic volume on roads subject to tolls of 6.9 %. Their share of all mileage subject to toll in Germany therefore rose from some 37.8 % in 2013 to around 39.2 % in 2014. The trend observed of the use of more environmentally friendly vehicles remains unbroken. In 2014, some 12.7 % of all mileage subject to toll in Germany were achieved with Euro VI vehicles (in 2013: 1.6 %).

Road freight transport

Due to the increase in transport demand, the majority of German haulage companies recorded increases in volume and revenue in 2014 in comparison with the previous year 2013, according to information provided by the Federal Office. In combination with a moderate development in costs, these primarily influenced by declining fuel prices but increasing personnel costs, this resulted in a stable development of the profit situation. The profit margins achieved by the companies involved in the market observation of the Fed-

The economic situation

eral Office were commonly upwards of 3 %. In conformity with the positive economic development, a significant decrease in the number of insolvencies and business bankruptcies was observed in the transport and haulage industry in the reference period.

In rail freight transport, noteworthy growth in volume and performance in 2014 was only recorded in the transportation of the "Other Products" category, in which the goods transported in Combined Transport (KV) are primarily included. Nevertheless, the development of Combined Transport related to the individual principal transport relations, as well as the various types of loading units proceeded in an uneven manner. Particular emphasis should be placed on the dynamic development of semi-trailers forwarded in KV with regard to international relations. Notwithstanding this, however, the growth in Combined Transport proved unable to compensate for the declines incurred in performance – particularly in the transporting of coal and petroleum products. The strike actions taking place towards the end of the year, which proved image-harming from the perspective of market participants, particularly adversely affected the volume and performance development of the market leader, whose market share continued to decline in favour of the NE railways. The latter predominately reported a good order and employment situation, which, however, was not reflected in the profit situation – due, amongst other reasons, to increasing bureaucracy and administration costs. While market participants described the availability of vehicles as good, the recruitment of specialists remained difficult. In general terms, in 2014 market participants reported a growing interest of the logistics industry in the use of rail freight transport performances.

Rail freight transport

In 2014, inland navigation profited from larger volumes transported, including a higher demand for transport capacities for iron ores as well as stone and earth. Nevertheless, a decline in transport demand from the energy industry, including the transportation of coal between the ARA ports and France, resulted in a reduction in transport performance. The intensity of competition and pressure of prices remained high both in the dry goods and the tanker shipping sector, due to persisting surplus cargo capacities – particularly in the Rhine area. While, according to information provided by the Federal Office, freight rates in dry goods shipping in 2014 were at least able to record slightly positive tendencies, tanker transport, which registered a lower demand compared to the previous year, reported a decline in freight rates. Positive impulses on the profit situation were therefore primarily conspicuous by their absence. The financial situation of a large number of inland navigation companies, which operate on the market with new, large self-propelled barges or double-hulled vessels and thus have a high debt to service, remains tense. In 2014, the number of insolvencies in inland navigation in Germany totalled 19, a figure roughly equal to that of the previous year. The number of companies active in industrial freight navigation in Germany started to decline again, following an increase in 2012 for the first time in many years.

Inland navigation

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Die deutsche Wirtschaft gewann im Jahr 2014 an Schwung. Die Wachstumsrate des deutschen Bruttoinlandsprodukts aus dem Jahr 2013 wurde um 1,5 Prozentpunkte übertroffen, so dass sich im Jahr 2014 eine preisbereinigte Wachstumsrate von rund 1,6 % ergab. Insgesamt betrug das deutsche Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2014 rund 2.904 Milliarden Euro. Die Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts in Deutschland lag im Jahr 2014 sowohl über dem Durchschnitt der Eurozone (1,0 %) als auch der Europäischen Union insgesamt (1,3 %). Letztere wies in Bezug auf die einzelnen Mitgliedstaaten eine heterogene Entwicklung auf: Während u. a. Polen und Ungarn reale Wachstumsraten von über 3 % aufwiesen, verzeichneten u. a. Italien und Kroatien eine rückläufige Wirtschaftsentwicklung. Die deutsche Bruttowertschöpfung stieg im Jahr 2014 mit rund 1,5 % ähnlich stark wie das deutsche Bruttoinlandsprodukt. Der Handel, der Verkehr und das Gastgewerbe trugen im Jahr 2014 rund 404 Milliarden Euro zur Bruttowertschöpfung bei. Im Vergleich zum Jahr 2013 wuchs deren Betrag um rund 2,8 %. Den höchsten Zuwachs im Jahr 2014 bei der Bruttowertschöpfung erzielte mit rund 7,7 % das Baugewerbe. Dieser Bereich wies bereits im Jahr 2013 die höchste Wachstumsrate (3,9 %) auf. Die positive Entwicklung im Bausektor wurde u. a. durch die niedrigen Kreditzinsen sowie die sehr milde Witterung in den Wintermonaten begünstigt.

Steigendes BIP-Wachstum

Entsprechend der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verzeichneten sowohl die deutschen Importe als auch die Exporte im Jahr 2014 eine Zunahme. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes betrug die Wachstumsrate der deutschen Exporte rund 3,7 %. Insgesamt exportierte Deutschland im Jahr 2014 Waren im Wert von rund 1.134 Mrd. Euro. Begünstigt wurde die deutsche Exportstärke durch die Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar und dem britischen Pfund. Die wichtigsten Handelspartner bezogen auf die Exporte waren im Jahr 2014 Frankreich, die Vereinigten Staaten von Amerika und das Vereinigte Königreich. Die deutschen Importe (917 Mrd. Euro) entwickelten sich mit einer Wachstumsrate von rund 2,1 % ebenfalls positiv. Die wichtigsten Handelspartner für Deutschland bezogen auf die Importe waren im Jahr 2014 die Niederlande, die Volksrepublik China und Frankreich.

Positive Entwicklung der Im- und Exporte

Die positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wurde im Verlauf des Jahres 2014 von einer steigenden Anzahl erwerbstätiger Personen getragen. Im Jahr 2014 nahm die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland um rund 500.000 Stellen zu (+1,7 %). Die Anzahl der erwerbstätigen Personen stieg um 0,9 % (370.000 Personen) auf insgesamt 42.598.000 Personen. Einen zusätzlichen Gewinn von Arbeitskräftepotential verbuchte Deutschland durch den positiven Wanderungsüberschuss, der sich nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2014 auf mindestens 470.000 Personen belief. Die jahresdurchschnittliche Arbeitslosenquote auf Basis aller zivilen Erwerbspersonen sank nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit im

Steigende Erwerbszahlen und Konsumausgaben

Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 um 0,2 Prozentpunkte auf 6,7 %. Die positive wirtschaftliche Entwicklung spiegelte sich gleichfalls in steigenden Löhnen wider. Im Durchschnitt stieg die tarifliche Vergütung in Deutschland im Jahr 2014 um 3,0 % an – so stark wie seit fast 20 Jahren nicht mehr. Die effektive Einkommenssteigerung lag hingegen bei 2,7 %, da vor allem Prämienzahlungen geringer ausfielen. Die öffentlichen und privaten Konsumausgaben stiegen im Jahr 2014 insgesamt um 2,5 %. Dabei wiesen die öffentlichen Konsumausgaben mit 3,7 % eine höhere Wachstumsrate als die privaten Konsumausgaben (2,1 %) auf. Der deutsche Verbraucherpreisindex stieg im Jahr 2014 um knapp 0,9 %. Im Vergleich zum Vorjahr fiel die Wachstumsrate des Verbraucherpreisindex damit um knapp 0,1 Prozentpunkte geringer aus. Insbesondere der niedrige Ölpreis wirkte sich auf die Preisentwicklung des Warenkorbs aus. Der starke Preisverfall des Rohöls erfolgte vor allem in der zweiten Jahreshälfte. Die Preise für Wohnimmobilien in Deutschland setzten hingegen ihren Aufwärtstrend fort – wobei sich die Dynamik merklich abschwächte. Betrug die Wachstumsrate im Jahr 2013 noch 7,25 %, reduzierte sie sich im Jahr 2014 um 2 Prozentpunkte auf 5,25 %. Im Jahr 2014 ergab sich im gesamten Euro-Raum eine Teuerungsrate von 0,4 %. Eine geringere Teuerungsrate wurde zuletzt im Jahr 2009 gemessen.

Die positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung spiegelte sich im Jahr 2014 in der Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland wider. Sowohl die Beförderungsmenge als auch die Verkehrsleistung verbuchten Zuwächse. Da zum Zeitpunkt des Abschlusses des vorliegenden Berichts Daten aus der Güterkraftverkehrsstatistik lediglich für die ersten drei Quartale des Jahres 2014 vorliegen, sind die nachstehenden Werte allerdings als vorläufig anzusehen. Nach vorläufigen Angaben stieg die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 86,9 Mio. t bzw. 2,5 % auf rund 3.613,8 Mio. t; die Verkehrsleistung im Inland legte um 0,5 % auf rund 455,9 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland).

Gesamtverkehr

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2013 und 2014¹⁾ nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2013	2014	Verände- rung in %	2013	2014	Verände- rung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2), 3)}	2.926,3	3.020,3	3,4	280,7	284,2	1,3
Schienengüterverkehr	373,7	365,0	- 2,3	112,6	112,6	0
Binnenschiffsgüterverkehr	226,9	228,5	0,7	60,1	59,1	- 1,6
Gesamter Güterverkehr ³⁾	3.526,9	3.613,8	2,5	453,4	455,9	0,5

¹⁾ Verkehrsleistung in Deutschland.

²⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Fahrzeuge, ohne Kabotage. Vorläufige Ergebnisse.

³⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

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

Bezogen auf die einzelnen Landverkehrsträger verlief die Entwicklung im Jahr 2014 uneinheitlich. Nachdem der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2013 von allen Verkehrsträgern noch die geringsten Steigerungsraten aufgewiesen hatte, erzielte er nach vorläufigen Angaben mit einem Plus von 3,4 % bei der Beförderungsmenge und von 1,3 % bei der Verkehrsleistung im intermodalen Vergleich die höchsten prozentualen und absoluten Zuwächse. Allerdings beschränkten sich die Zuwächse im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftwagen auf den deutschen Binnenverkehr. Treiber für die höhere Binnennachfrage nach Straßengüterverkehrsleistungen war vor allem die Bauwirtschaft. Der bereits seit dem Jahr 2008 zu beobachtende Rückgang des grenzüberschreitenden Verkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen setzte sich im Jahr 2014 hingegen fort. Hier verloren deutsche Lastkraftfahrzeuge im Wettbewerb mit gebietsfremden Fahrzeugen Marktanteile. Im Schienengüterverkehr reduzierte sich im Jahr 2014 die transportierte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2013 um 2,3 %; die Verkehrsleistung blieb nahezu konstant. Nachdem Schienengüterverkehre auf der Schiene in der ersten Jahreshälfte 2014 noch auf Wachstumskurs lagen, bedingten u. a. die Streikmaßnahmen der GDL im Herbst in der zweiten Jahreshälfte einen Mengen- und Leistungsrückgang. Die Binnenschifffahrt verzeichnete im Jahr 2014 einen Rückgang der Verkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 2013 von rund 1,6 %. Allerdings nahm die beförderte Gütermenge im Vergleichszeitraum um 0,7 % zu. Die Binnenschifffahrt wies sowohl beim grenzüberschreitenden Versand als auch im Binnenverkehr Zuwächse auf, während sich der Empfang aus dem Ausland und die Durchgangsverkehre reduzierten.

Zuwächse vor allem im Straßengüterverkehr

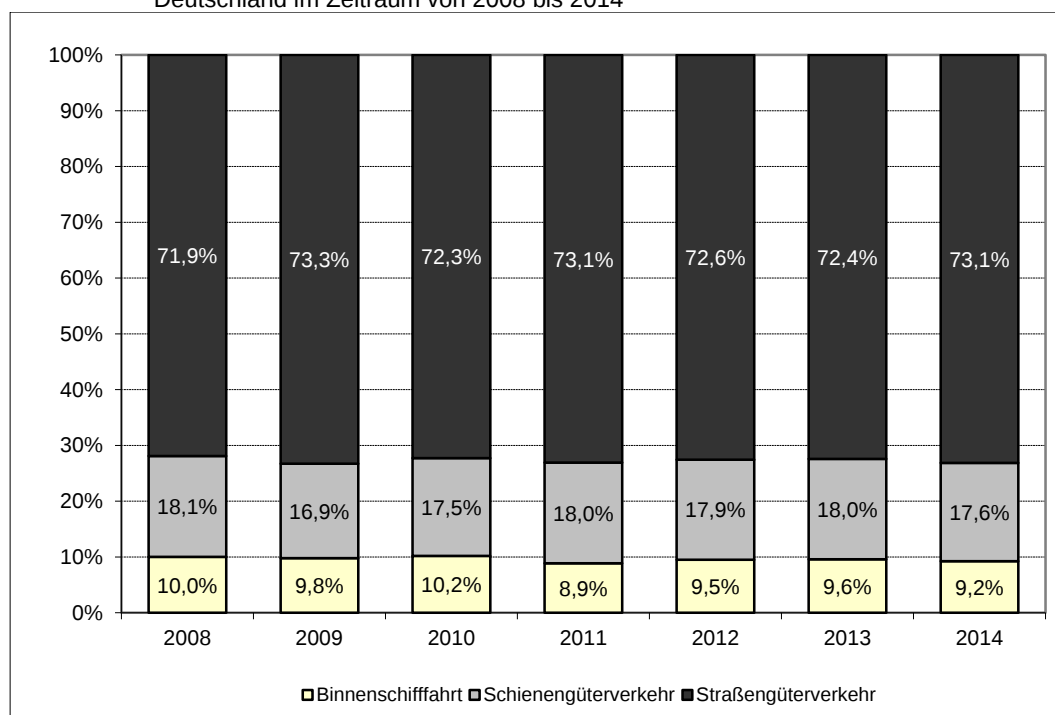
Das nachfolgende Schaubild stellt die Entwicklung des Modal Split im Zeitraum von 2008 bis 2014 dar. Demnach spiegelte sich die vergleichsweise gute Leistungsentwicklung des Straßengüterverkehrs im Jahr 2014 in einem Anteilsgewinn am Modal Split wider. Im Gegensatz zu den bisherigen Ausführungen berücksichtigt die Darstellung die Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge. Sie basiert mangels aktueller amtlicher Statistiken zum Teil auf Prognosewerten der gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von der Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult GmbH / Ralf Ratzenberger und dem Bundesamt für Güterverkehr erstellt wurde. Gemäß den Schätzungen der aktuellen Mittelfristprognose erhöhte sich die Verkehrsleistung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland von rund 172,9 Mrd. tkm im Jahr 2013 auf rund 183,3 Mrd. tkm im Jahr 2014.¹ Dies entspricht einer Wachstumsrate von rund 6,7 %. Durch die Leistungssteigerungen der inländischen und gebietsfremden Lastkraftfahrzeuge stieg der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split im Jahr 2014 um 0,7 Prozentpunkte auf 73,1 %. Der Anteilsgewinn des Straßengüterverkehrs ging zu Lasten der Binnenschifffahrt und des Schienengüterverkehrs, die jeweils Anteilsverluste in Höhe von 0,4 Prozentpunkten verbuchten. In den Anteilsverlusten des Schienengüterverkehrs dürften sich nach Ein-

Modal Split

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2014/15, München/Köln 2015.

schätzung des Bundesamtes nicht zuletzt die Streikmaßnahmen der GDL im Herbst 2014 widerspiegeln. Zudem wirkte sich der deutliche Rückgang der Dieselpreise – insbesondere zum Ende des Jahres 2014 – zugunsten des Straßengüterverkehrs aus.

Schaubild 1: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Deutschland im Zeitraum von 2008 bis 2014



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

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Intraplan Consult GmbH / Ralf Ratzenberger, Bundesamt für Güterverkehr. Eigene Berechnungen.

Für das Jahr 2015 ist gemäß der gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Winterprognose 2014/15 – gesamtmodal eine Zunahme der Beförderungsmenge von rund 1,9 % und der Verkehrsleistung von rund 2,5 % zu erwarten. In mittelfristiger Perspektive wird eine leichte Abschwächung des Mengen- und Leistungswachstums prognostiziert. Für die Jahre 2016 bis 2018 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr von einem jährlichen Mengenwachstum in Höhe von 1,8 % und einem jährlichen Verkehrsleistungsanstieg in Höhe von 2,4 % ausgegangen. An dem prognostizierten kurz- und mittelfristigen Wachstum sollen alle Landverkehrsträger partizipieren, wobei für den Straßengüterverkehr überproportionale Wachstumsraten vorhergesagt werden.

Ausblick

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Daten aus der Güterkraftverkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge lagen zum Zeitpunkt der Berichtserstellung bis einschließlich September 2014 vor. Daher beziehen sich die statistischen Angaben in den Abschnitten 3.1.1 bis 3.1.3 lediglich auf die ersten drei Quartale 2014. Die Tabelle 2 zeigt die beförderte Gütermenge und die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr mit deutschen Lkw für den Zeitraum von Januar bis September der Jahre 2013 und 2014 sowie die Veränderungen zwischen den beiden Jahren. In den ersten neun Monaten des Jahres 2014 verzeichnete der Straßengüterverkehr mit deutschen Lkw sowohl Mengen- als auch Leistungssteigerungen. Während sich die beförderte Gütermenge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,4 % auf 2.278,6 Mio. t erhöhte, wies die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge in Deutschland einen Anstieg um 2,3 % auf 215,9 Mrd. tkm auf. Insbesondere im ersten Quartal des Jahres 2014 legten die beförderte Gütermenge (20,3 %) und die Verkehrsleistung (8,5 %) im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal deutlich zu. Begründen lässt sich dies mit der guten Konjunktur im ersten Quartal 2014, die u. a. von hohen Investitionen getragen wurde. Zudem profitierte die Bauwirtschaft von der sehr milden Witterung in den Wintermonaten.

Moderater Mengen- und Leistungszuwachs

Der gewerbliche Straßengüterverkehr wuchs im Vergleichszeitraum überproportional. Der Mengenzuwachs betrug rund 5,9 % auf 1.689,9 Mio. t, der Leistungszuwachs rund 2,6 % auf 183,8 Mrd. tkm. Besonders hoch fielen dabei die Zuwächse im Nahverkehr (bis 50 km) mit prozentualen Steigerungen von 7,5 % (t) bzw. 11,0 % (tkm) aus. Der Regionalverkehr (51 bis 150 km) wuchs ähnlich stark um 7,2 % (t) bzw. 7,0 % (tkm). Die beförderte Gütermenge und die Verkehrsleistung des gewerblichen Fernverkehrs (151 km und mehr) wiesen mit Raten von 1,5 % (t) bzw. 0,5 % (tkm) hingegen geringere Steigerungen auf. Beim Werkverkehr lagen die Wachstumsraten der Gütermenge (3,9 %) und der Verkehrsleistung (0,6 %) in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 zwar auf einem geringeren Niveau als beim gewerblichen Verkehr, allerdings wurde der Negativtrend der Vorjahre gestoppt. Wie der gewerbliche Verkehr verbuchte der Werkverkehr im Nah- und Regionalbereich im Vergleichszeitraum Mengen- und Leistungssteigerungen. Negativ entwickelte sich hingegen der Fernbereich: Die Beförderungsmenge schrumpfte in den ersten drei Quartalen 2014 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1,6 %; die korrespondierende Verkehrsleistung sank um 1,9 %.

Stärkste Zuwächse im gewerblichen Nahverkehr

Tabelle 2: Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsart und Entfernungsstufen

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ²		
	Jan - Sep 2013	Jan - Sep 2014	Verände- rung in %	Jan - Sep 2013	Jan - Sep 2014	Verände- rung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr ¹	1.596,3	1.689,9	5,9	179,2	183,8	2,6
davon: Nahverkehr	808,9	869,4	7,5	15,0	16,6	11,0
Regionalverkehr	372,8	399,7	7,2	33,6	36,0	7,0
Fernverkehr	414,6	420,8	1,5	130,5	131,1	0,5
Werkverkehr ¹	566,3	588,7	3,9	31,9	32,1	0,6
davon: Nahverkehr	392,9	414,6	5,5	6,7	7,0	4,6
Regionalverkehr	117,4	118,9	1,3	10,3	10,4	1,7
Fernverkehr	56,0	55,1	-1,6	15,0	14,7	-1,9
Gesamtverkehr ¹	2.162,6	2.278,6	5,4	211,1	215,9	2,3
davon: Nahverkehr	1.201,8	1.284,1	6,8	21,7	23,6	9,0
Regionalverkehr	490,3	518,6	5,8	43,9	46,5	5,8
Fernverkehr	470,6	475,9	1,1	145,5	145,8	0,2

¹ Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.² Verkehrsleistung in Deutschland.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Obwohl die deutsche Außenhandelsbilanz im Jahr 2014 für die Im- und Exporte neue Höchstwerte aufwies (siehe oben), sank in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 die von deutschen Lastkraftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 1,6 % auf knapp 88,1 Mio. t (siehe Tabelle 3). Entgegen des starken Anstiegs der deutschen Exporte im Jahr 2014, stagnierte der Versand von Gütern durch deutsche Lkw in andere Staaten (0,1 %) im Vergleichszeitraum. Rückgängen beim Versand in andere EU-Mitgliedstaaten (-0,8 %) standen Zuwächse beim Versand in Nicht-EU-Staaten (5,9 %) gegenüber. Beim grenzüberschreitenden Empfang verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge sowohl im Verkehr mit anderen EU-Staaten (-4,5 %) als auch mit Drittstaaten (-1,1 %) Rückgänge. Insgesamt belief sich das Minus im grenzüberschreitenden Empfang auf rund 4,2 %. Ursächlich ist die Zunahme des internationalen Wettbewerbsdrucks infolge der EU-Osterweiterung. Aufgrund günstigerer Kostenstrukturen ausländischer Frachtführer kommt es zu einer Verschiebung von Marktanteilen zu Ungunsten in Deutschland zugelassener Lastkraftfahrzeuge. Dies zeigt sich nicht zuletzt anhand steigender Anteile gebietsfremder Lkw an den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland (siehe Abschnitt 3.1.5). Da gebietsfremde Lkw nach Informationen des Bundesamtes häufig im Auftrag deutscher Speditions- und Logistikunternehmen Güter befördern, sind diese Anteilsverschiebungen jedoch differenziert zu betrachten.

Rückgänge deutscher Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Hauptverkehrsbeziehungen	Gütermenge			
	Jan - Sep 2013	Jan - Sep 2014	Veränderungen ²⁾	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
- EU-Mitgliedstaaten ¹⁾	41.988,9	41.638,3	-350,6	-0,8
- Drittstaaten	6.733,3	7.133,4	400,1	5,9
Versand insgesamt	48.722,2	48.771,7	49,5	0,1
Empfang aus				
- EU-Mitgliedstaaten ¹⁾	33.671,7	32.160,9	-1.510,8	-4,5
- Drittstaaten	2.557,5	2.529,2	-28,3	-1,1
Empfang insgesamt	36.229,3	34.690,1	-1.539,2	-4,2
Dreiländerverkehr ³⁾	4.524,5	4.620,5	96,0	2,1
Insgesamt	89.475,9	88.087,1	-1.388,8	-1,6

¹⁾ Bis Juni 2013 EU-27, ab Juli 2013 EU-28.

²⁾ Die Veränderungen wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

³⁾ Einschließlich Durchgangsverkehr.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

3.1.2 Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen

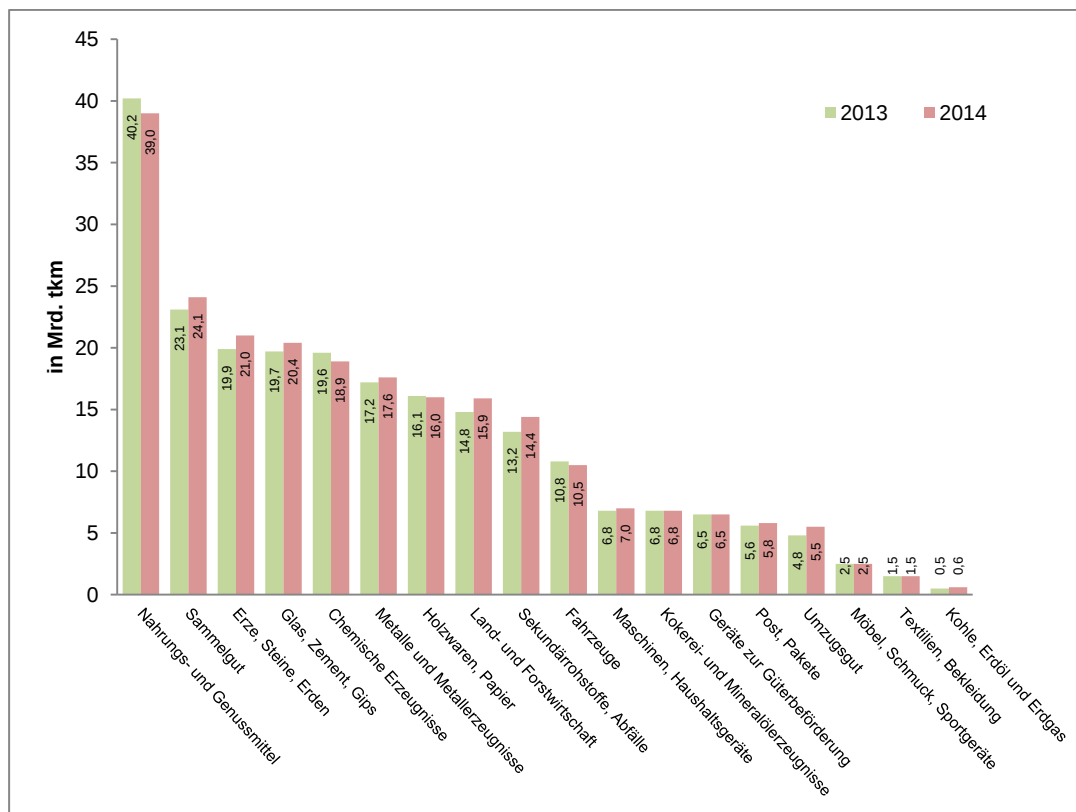
Das Schaubild 2 stellt die Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterabteilungen in den ersten neun Monaten der Jahre 2013 und 2014 dar. Die zugrundeliegende gesamte Transportleistung beträgt für die Monate Januar bis September 2014 rund 234,4 Mrd. tkm. Die Abweichung von dem entsprechenden Wert in Tabelle 2 des vorherigen Abschnitts resultiert aus unterschiedlichen Ausweisungen in der Verkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes. Die Werte in Tabelle 2 basieren ausschließlich auf den Transportleistungen, die in Deutschland erbracht wurden. Die Verkehrsleistungen, die in Schaubild 2 abgebildet sind, enthalten hingegen zusätzlich die im Ausland erbrachten Transportleistungen deutscher Lkw.

Statistische
Abgrenzung

Auf Sammelgüter entfiel in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 mit rund 24,1 Mrd. tkm der zweithöchste Anteil der Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr durch deutsche Lkw. Dies entspricht einer Steigerung von 4,4 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum und spiegelt die stetig wachsende Bedeutung von Kleinsendungen durch kürzere Bestellzyklen und den expandierenden Internethandel wider. Ebenfalls hohe Steigerungsraten wiesen die Verkehrsleistungen im Zusammenhang mit Rohstofftransporten auf. Der Transport von Erzen, Steinen und Erden stieg um 5,5 % auf rund 21,0 Mrd. tkm. Die Verkehrsleistung deutscher Lkw in der Güterabteilung der Sekundärrohstoffe und Abfälle wuchs im betrachteten Zeitraum um 8,8 % auf 14,4 Mrd. tkm. In den hohen Zuwächsen spiegelt sich vor allem die gute Konjunktur in der Bauwirtschaft wider. Schließlich erhöhte sich die Verkehrsleistung in der Güterabteilung „Land- und Forstwirtschaft“ um 7,8 % auf rund 15,9 Mrd. tkm.

Erhöhte Transport-
leistungen bei
Sammelgut und
Rohstoffen

Schaubild 2: Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterabteilungen (NST-2007) in den Monaten Januar bis September der Jahre 2014 und 2013



Anmerkung: Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Beförderung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Auf Nahrungs- und Genussmittel entfiel mit rund 39,0 Mrd. tkm in den ersten drei Quartalen 2014 von allen Güterabteilungen die höchste Transportleistung durch in Deutschland zugelassene Lkw. Gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum entwickelte sich der Transport von Nahrungs- und Genussmitteln jedoch negativ (-2,9 %). Beförderungen von den ebenso zu den kurzfristigen Konsumgütern zählenden Abteilungen der Holz- und Papierwaren (-0,5 %) sowie der Textilprodukte (-0,6%) nahmen ebenso ab. Die Verkehrsleistung deutscher Lkw bei den langlebigen Konsumgütern (Möbel, Schmuck, Musik- und Sportgeräte) (-0,8 %) sowie bei den Fahrzeugen (-3,1 %) war ebenso rückläufig.

Verringerte Transportleistungen bei Konsumgütern

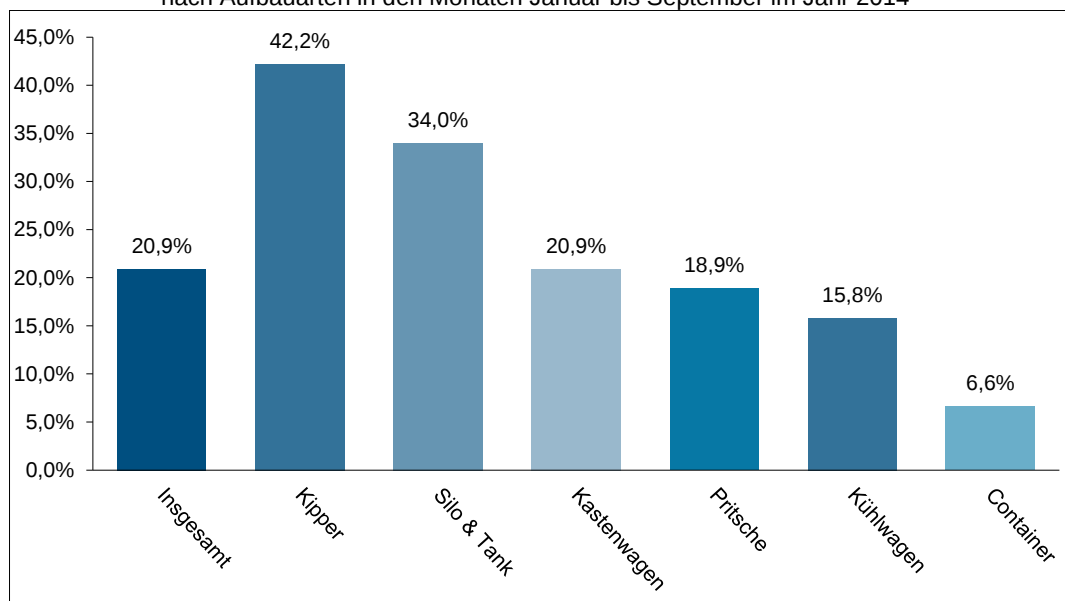
3.1.3 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr

Der Anteil der Leerkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern stieg bei deutschen Lkw in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum von 20,6 % auf 21,0 % leicht an. Die insgesamt zurückgelegte Strecke deutscher Lastkraftfahrzeuge betrug dabei in den ersten drei Quartalen des Jahres 2014 rund 22,3 Mrd. km. Schaubild 3 zeigt die Anteile der Leerkilometer an den insgesamt gefahrenen Kilometern deutscher Lkw nach Aufbauarten in den Monaten Januar bis September 2014. Sehr hoch war der Leerkilometeranteil mit 42,2 % bei den Kippfahrzeugen, für die in der Regel kaum Rückladungen vorhanden sind. Ebenfalls überdurchschnittlich

Leerkilometeranteile nach Fahrzeugarten

war der Leerkilometeranteil bei Lkw mit Silo- und Tankaufbauten (34,0 %), die rieselfähiges Schüttgut bzw. Flüssigkeiten oder Gas transportieren. Bei diesen Aufbauarten verhindert eine notwendige Reinigung nach dem Transport von Nahrungsmitteln oder chemischen Erzeugnissen häufig die Aufnahme von Rückladungen. Isolierte Kastenaufbauten bzw. Kühlwagen wiesen mit 15,8 % hingegen einen unterdurchschnittlichen Leerkilometeranteil auf. Der Anteil der Leerkilometer war bei Containerfahrzeugen mit 6,6 % am geringsten. Aufgrund der Universalität dieses Ladungsträgers können hier am ehesten Rückladungen realisiert werden.

Schaubild 3: Anteil der Leerkilometer an den gesamten gefahrenen Kilometern deutscher Lkw nach Aufbauarten in den Monaten Januar bis September im Jahr 2014

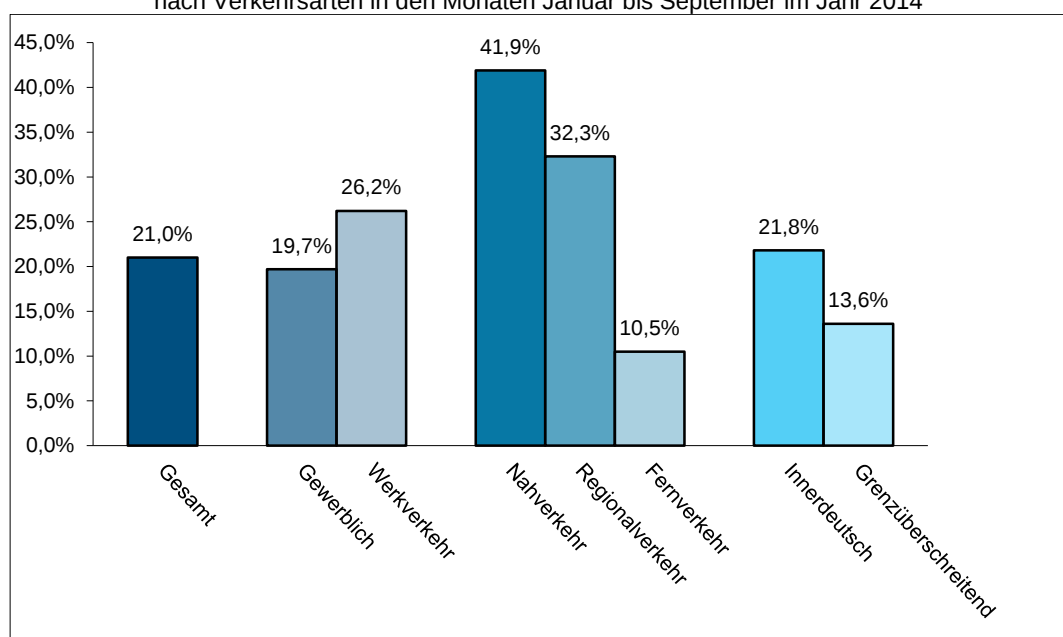


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Des Weiteren unterscheiden sich die Leerkilometeranteile stark nach der Verkehrsart. Das Schaubild 4 zeigt die Anteile der Leerkilometer an den insgesamt gefahrenen Kilometern deutscher Lkw nach Verkehrsarten in den Monaten Januar bis September 2014. Demnach war der Anteil der Leerkilometer im Werkverkehr in den ersten neun Monaten mit 26,2 % höher als im gewerblichen Straßengüterverkehr mit 19,7 %. Stärkere Unterschiede der Leerkilometeranteile werden bei der Unterscheidung nach Entfernungsbereichen sichtbar. Demnach lag der Anteil der gefahrenen Strecke ohne Ladung im Nahverkehr bei 41,9 % und im Regionalverkehr bei 32,3 %. Im Fernverkehr war der Leerkilometeranteil hingegen mit 10,5 % am geringsten. Ebenfalls Unterschiede bei den Leerkilometeranteilen deutscher Lkw ergeben sich bei einem Vergleich der innerdeutschen Fahrleistungen (21,8 %) mit dem grenzüberschreitenden Verkehr (13,6 %).

Leerkilometeranteile
nach Verkehrsart

Schaubild 4: Anteil der Leerkilometer an den gesamten gefahrenen Kilometern deutscher Lkw nach Verkehrsarten in den Monaten Januar bis September im Jahr 2014



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Tabelle 4 stellt die mautpflichtigen Fahrleistungen und die damit einhergehenden Einnahmen des Jahres 2014 im Vergleich zum Vorjahr dar. Im Jahr 2014 stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland gegenüber dem Vorjahr um 2,9 % auf 28,03 Mrd. km. Insbesondere die Fahrleistungen gebietsfremder Lkw nahmen im Jahr 2014 deutlich zu (6,9 %), während die Fahrleistungen deutscher Lkw unterproportional um 0,6 % auf 17,02 Mrd. km wuchsen. Der Anteil der Fahrleistungen gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge an den Gesamtfahrleistungen lag damit im Jahr 2014 bei 39,2 %. Die größten absoluten Zuwächse bei den Fahrleistungen wiesen Fahrzeuge aus Polen (ca. 431.000 km), Rumänien (ca. 120.000 km), Tschechien (ca. 70.000 km) und Bulgarien (ca. 46.000 km) auf. Die Fahrleistungen von Fahrzeugen aus den deutschen Nachbarstaaten Dänemark, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Österreich sanken hingegen.

Mautpflichtige
Fahrleistungen
nehmen zu

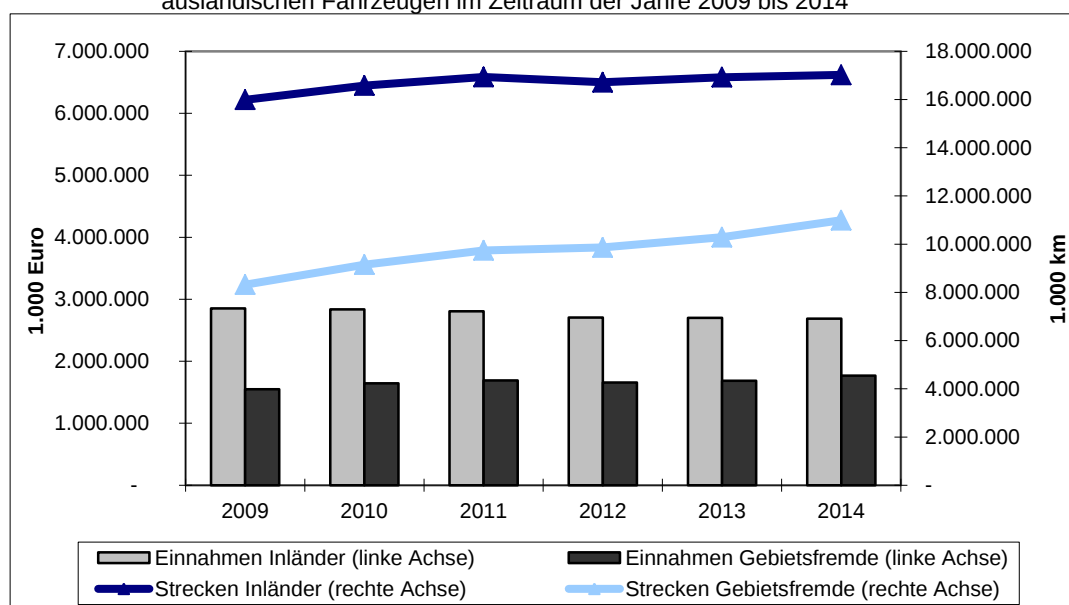
Tabelle 4: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen im Jahr 2014 und im Vorjahr

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	2013	2014	Veränderung in %	2013	2014	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	16,93	17,02	0,6	2,70	2,69	-0,5
Ausland	10,29	10,99	6,9	1,69	1,77	4,8
Unbekannt	0,02	0,02	11,1	0,00	0,00	3,4
Insgesamt	27,23	28,03	2,9	4,39	4,46	1,6

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Insgesamt erhöhten sich die Mauteinnahmen im Jahr 2014 um 1,6 % auf rund 4,46 Mrd. Euro. Diese Steigerung war jedoch ausschließlich auf die kräftigen Einnahmewachse bei den Gebietsfremden zurückzuführen (4,8 %). Bei den Inländern zeigten sich hingegen Einnahmerückgänge um 0,5 % auf 2,69 Mrd. Euro. Letzteres ist auf den zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Lkw zurückzuführen, für die niedrigere Mautsätze entrichtet werden müssen. Schaubild 5 stellt die Entwicklung der Fahrleistungen und Mauteinnahmen zwischen 2009 und 2014 grafisch dar. Zu erkennen ist die zunehmende Annäherung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen deutscher und gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge.

Mauteinnahmen
steigen leicht

Schaubild 5: Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen nach in- und ausländischen Fahrzeugen im Zeitraum der Jahre 2009 bis 2014

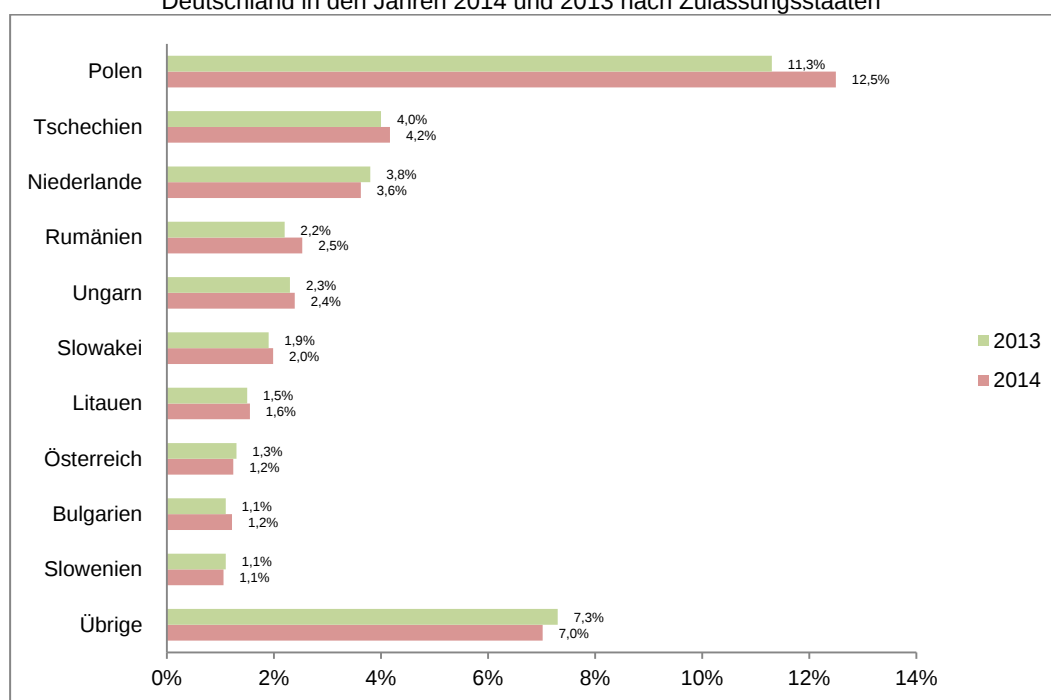
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.5 Mautpflichtige Fahrleistungen nach Zulassungsstaaten

Der Anteil deutscher Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland verringerte sich von 62,2 % im Jahr 2013 auf 60,7 % im Jahr 2014. Der Fahrleistungsanteil der gebietsfremden Lkw erhöhte sich von 37,8 % auf 39,2 %.² Das Schaubild 6 zeigt die Verteilung der mautpflichtigen Fahrleistungen gebietsfremder Lkw in Deutschland in den Jahren 2013 und 2014 auf die verschiedenen Zulassungsstaaten. Den größten Zuwachs verzeichneten im Jahr 2014 polnische Fahrzeuge (1,2 Prozentpunkte), auf die weiterhin der größte Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen durch gebietsfremde Fahrzeuge entfällt (12,5 %). Die Fahrleistungsanteile der Lkw aus allen übrigen dargestellten jungen EU-Mitgliedstaaten³ stiegen ebenfalls, während die Anteile von Fahrzeugen aus den Niederlanden (-0,2 Prozentpunkte) und Österreich (-0,1 Prozentpunkte) leicht sanken. Schließlich überholte Rumänien im Jahr 2014 Ungarn in der Rangliste und steht damit an vierter Position hinter Polen, Tschechien und den Niederlanden.

Anteil ausländischer Fahrleistungen steigt

Schaubild 6: Anteil ausländischer Lkw an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland in den Jahren 2014 und 2013 nach Zulassungsstaaten



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.6 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Das Schaubild 7 gibt die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen im Zeitraum von 2009 bis 2014 wieder. Im Vergleich zum Vorjahr nahmen im Jahr 2014 die Fahrleistungsanteile von Fahrzeugen der Emissionsklassen S 1 (Euro I), S 2 (Euro II), S 3 (Euro III), S 4 (Euro IV) und S 5 (Euro V) jeweils ab. Insbe-

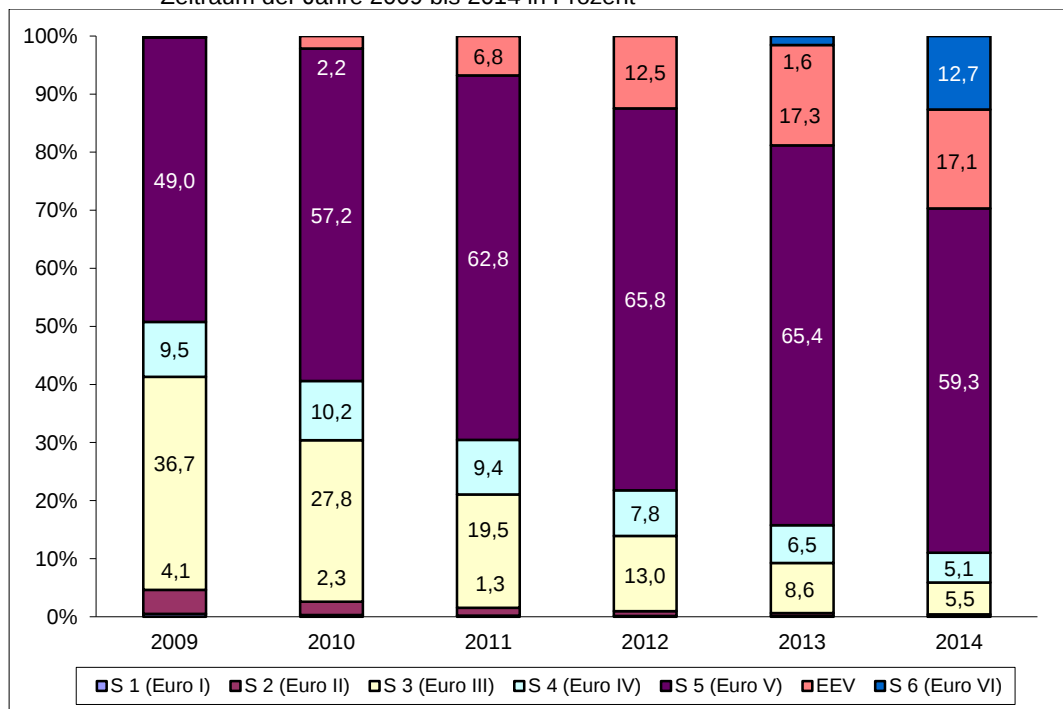
Lastkraftfahrzeuge werden umweltfreundlicher

² Die übrigen 0,1 % waren keiner Nationalität zurechenbar.

³ Alle Mitgliedsstaaten, die ab 2004 der Europäischen Union beigetreten sind, werden hier als junge EU-Mitgliedsstaaten bezeichnet.

sondere mit Lkw der Kategorien S 1 (Euro I) und S 2 (Euro II) wurden kaum noch mautpflichtige Fahrleistungen erbracht. Ihr kumulierter Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen lag im Jahr 2014 lediglich noch bei knapp 0,5 %. Der kumulierte Anteil der Emissionsklassen S 3 (Euro III) und S 4 (Euro IV) sank zwischen den Jahren 2013 und 2014 von 15,1 % auf 10,6 %. Dies spiegelt den langfristigen Trend sinkender Fahrleistungen von Fahrzeugen jener Emissionsklassen wider. Besonders auffällig war zuletzt die Entwicklung in der Emissionsklasse S 5 (Euro V). Nachdem die Fahrleistungen durch Lkw der Kategorie S 5 (Euro V) bis zum Jahr 2012 jährlich stark zugenommen hatten, folgte im Jahr 2013 mit einem stagnierenden Wert der Wendepunkt. Im Jahr 2014 sank der Anteil von Fahrzeugen der Emissionsklasse S 5 (Euro V) schließlich um rund 6,2 Prozentpunkte auf 59,3 %. Ferner stagnierte im Jahr 2014 die Entwicklung in der Emissionsklasse EEV, die ähnliche Schadstoffgrenzwerte wie die Emissionsklasse S 5 (Euro V) aufweist. Der Anteil der Fahrleistungen durch Lkw der Emissionsklasse S 6 (Euro VI) stieg im Jahr 2014 hingegen kräftig an. Wurden im Jahr 2013 lediglich knapp 1,6 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen durch Lkw der Emissionsklasse S 6 (Euro VI) erbracht, so lag deren Anteil im Jahr 2014 bereits bei rund 12,7 %. Der Anteil der Kategorie S 6 (Euro VI) hat sich demnach binnen eines Jahres etwa verachtfacht. Grund für diesen Anstieg sind die seit dem 1. Januar 2014 bindenden Grenzwerte der Emissionsklasse S 6 (Euro VI) für Neuzulassungen von Lastkraftfahrzeugen. Insgesamt nahm damit der Anteil von Lkw mit hohen Schadstoffemissionen auf deutschen mautpflichtigen Straßen im Jahr 2014 weiter ab.

Schaubild 7: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen im Zeitraum der Jahre 2009 bis 2014 in Prozent¹

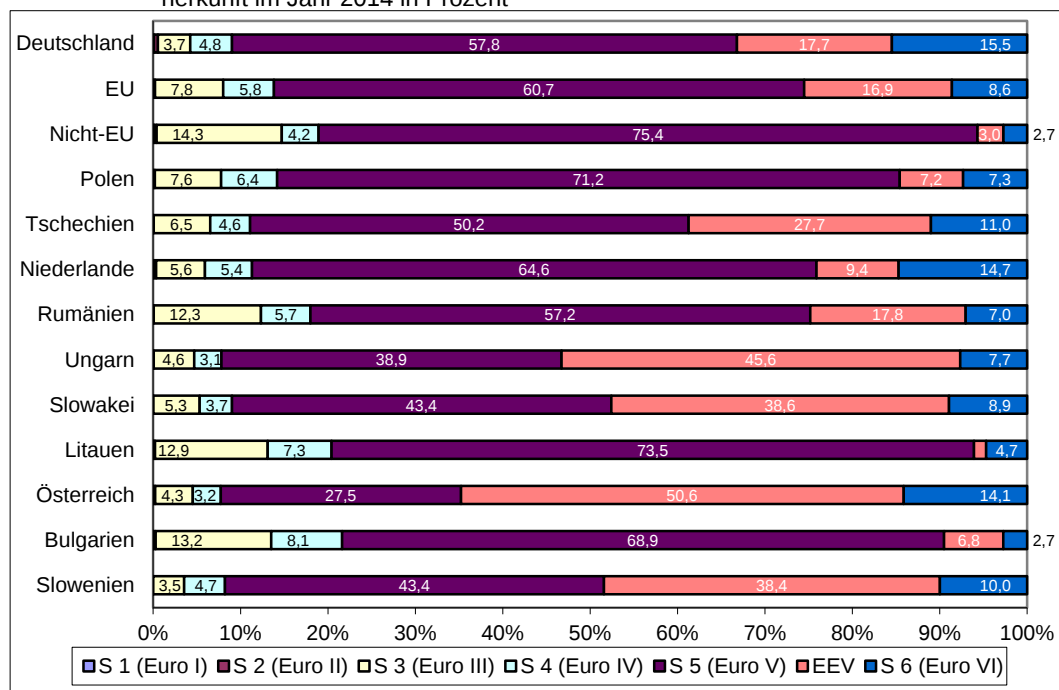


¹⁾ Ab 2012 beinhalten die Zahlen zusätzlich die Fahrleistungen auf mautpflichtigen Bundesstraßen. Die Unterschiede der Anteile der Emissionsklassen auf mautpflichtigen Strecken ohne Bundesstraßen und der Anteile auf mautpflichtigen Strecken mit Bundesstraßen sind marginal und bewegen sich im Promillebereich.
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen lassen sich ferner nach Fahrzeugherkunft vergleichen. In Schaubild 8 sind die Anteile der sieben Schadstoffkategorien für deutsche Lkw sowie für die zehn Zulassungsstaaten der gebietsfremden Lkw mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland abgebildet. Ferner werden die Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen für die EU-Mitgliedstaaten (außer Deutschland) und Länder ohne EU-Mitgliedschaft dargestellt. Im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten weist Deutschland mit 15,5 % den höchsten Anteil von Lkw der umweltfreundlichsten Kategorie S 6 (Euro VI) auf. Besonders niedrig ist diesbezüglich der Fahrleistungsanteil bulgarischer Lkw (2,7 %) und litauischer Lkw (4,7 %). Die Anteile von Lkw der Emissionsklasse S 6 (Euro VI) aus Nicht-EU-Staaten (2,7 %) sind ebenfalls vergleichsweise gering. Auf der anderen Seite sind die Anteile von Lkw der Schadstoffklassen S 1 (Euro I) und S 2 (Euro II) bei allen betrachteten Staaten sehr gering und bewegen sich im Promillebereich. Trotz einer Angleichung in den letzten Jahren bestehen weiterhin Unterschiede zwischen den Zulassungsstaaten bei den Emissionsklassen S 3 (Euro III) und S 4 (Euro IV). Während deren kumulierter Anteil bei deutschen Fahrzeugen im Jahr 2014 rund 8,5 % betrug, lag er bei den restlichen EU-Mitgliedstaaten bei rund 13,6 % und bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten bei rund 18,5 %. Auffallend ist des Weiteren der sehr hohe Anteil mautpflichtiger Fahrleistungen mit Fahrzeugen der Emissionsklasse EEV aus Österreich, Ungarn, Slowakei und Slowenien. Fahrzeuge aus diesen Staaten sind in größerem Umfang im Transitverkehr durch Österreich bzw. im grenzüberschreitenden Verkehr mit Österreich tätig und waren mit Fahrzeugen der EEV-Klasse bis einschließlich Oktober 2013 vom Nachtfahrverbot auf der Inntalautobahn ausgenommen.

Deutsche Fahrzeuge vergleichsweise umweltfreundlich

Schaubild 8: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen und Fahrzeugherkunft im Jahr 2014 in Prozent



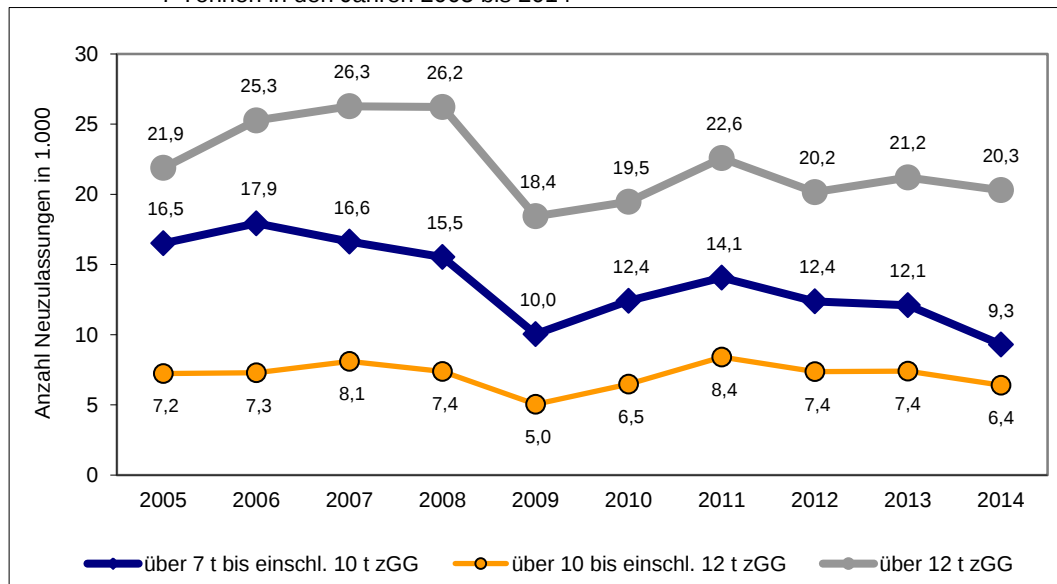
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.7 Einsatz mautpflichtiger und nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge

Insbesondere bei großvolumigen Leichtprodukten (z. B. Styropor) bestanden in den letzten Jahren zum Teil betriebswirtschaftliche Anreize, die Mautpflicht durch den Einsatz von Lastkraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 12 Tonnen zu umgehen und die variablen Kosten zu senken. Aus statistischer Sicht relativiert sich allerdings das Ausmaß der Vermeidung der Mautpflicht. Das Schaubild 9 zeigt die Neuzulassungen von Lastkraftwagen verschiedener Gewichtskategorien seit der Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005. Die Zahl der Neuzulassungen von Lkw in der relevanten Gewichtsklasse zwischen 10 und 12 Tonnen bewegte sich demnach in den letzten 10 Jahren in einer Bandbreite von 5.000 bis 8.400 Neuzulassungen und war in den letzten drei Jahren leicht fallend.⁴

Gewichtsoptimierte
Fahrzeuge

Schaubild 9: Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7 Tonnen in den Jahren 2005 bis 2014



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Des Weiteren ist von Interesse, inwiefern die Transportunternehmen auf die Absenkung der Mautpflichtgrenze von derzeit 12 auf 7,5 Tonnen ab dem 1. Oktober 2015 reagieren werden. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang die überproportionale Abnahme der Neuzulassungen von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7 und 10 Tonnen um 23,4 % von 12.106 im Jahr 2013 auf 9.269 im Jahr 2014. Die Neuzulassungen der ebenfalls ab dem 1. Oktober 2015 mautpflichtigen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 10 bis 12 Tonnen sanken im gleichen Zeitraum um 13,6 % auf knapp 6.400. Die Zahl der Neuzulassungen von Lkw der Gewichtsklasse ab 12 Tonnen ging hingegen lediglich um 4,1 % von etwa 21.200 im Jahr 2013 auf rund 20.300 im Jahr 2014

Reaktion auf Aus-
weitung der Maut-
pflicht

⁴ 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.

zurück. Schließlich stiegen im gleichen Zeitraum die Neuzulassungen von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 7 Tonnen (7,1 %). Insofern deutet die überproportionale Abnahme der Neuzulassungen der ab Oktober 2015 mautpflichtigen Lkw eine frühzeitige Reaktion der Transportunternehmen auf die Ausweitung der Mautpflicht an.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Die Zunahme der Verkehrsnachfrage wurde im Jahr 2014 von einem leichten Anstieg der Preise im Straßengüterverkehr begleitet. Für den Straßengüterverkehr insgesamt weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Jahr 2013 einen prozentualen Anstieg von 0,6 Prozent aus.⁵ Wie bereits im Jahr 2013 stand die Preisentwicklung unter dem Einfluss einer insgesamt moderaten Kostenentwicklung und in diesem Zusammenhang insbesondere einer rückläufigen Dieselpreisentwicklung. Überdurchschnittliche Entgelterhöhungen konnten vorwiegend jene Unternehmen durchsetzen, die in Marktnischen tätig oder stark in logistische Prozessketten ihrer Auftraggeber eingebunden waren. Güterkraftverkehrsunternehmen, die mit ihren Auftraggebern Dieselpreisgleitklauseln vereinbart haben, verzeichneten im Jahr 2014 – je nach vertraglicher Ausgestaltung – zum Teil gesunkene Beförderungsentgelte im Vergleich zum Jahr 2013. Unternehmen, die keine Dieselpreisgleitklauseln nutzen, sahen sich zum Jahresende 2014 vermehrt mit Anfragen von Kunden nach Preisabschlägen konfrontiert. Diese wurden jedoch zumeist – u. a. unter Hinweis auf gestiegene Lohnkosten – abgelehnt. Im Rahmen der Marktbeobachtung wiesen Marktteilnehmer mitunter auf die Gefahr hin, dass das niedrige Niveau der Kraftstoffpreise und die damit gekoppelten automatischen Preisabschläge einen Teil der Transportunternehmen veranlassen könnte, wieder von Dieselpreisgleitklauseln Abstand zu nehmen und sich stattdessen eher auf pauschale Dieselszuschläge einzulassen. Dies berge hohe Risiken, sobald die Kraftstoffpreise wieder stiegen. Vor dem Hintergrund der niedrigen Treibstoffkosten und dem geringen Rückgang der Mautsätze für Euro V-Fahrzeuge zum 1.1.2015 traten zum Jahreswechsel 2014/2015 viele Transportunternehmen nicht an ihre Stammkunden heran, um höhere Entgelte auszuhandeln.

Gesamtindex

In den einzelnen Entfernungsbereichen des Straßengüterverkehrs fielen die Preissteigerungen unterschiedlich hoch aus: Für Güterbeförderungen im nationalen Fernverkehr weist das Statistische Bundesamt für das Jahr 2014 einen Indexwert von 106,5 aus. Er lag damit um rund 0,2 % über dem Wert des Jahres 2013 (Jahr 2010 = 100). Ursächlich für das annähernd stagnierende Preisniveau in diesem Entfernungssegment waren ein anhaltend hoher Wettbewerb und Kapazitätsüberhänge osteuropäischer Anbieter, insbesondere im standardisierten Komplett- und Teilladungsverkehr. Bei Stück- und Sammelgutverkehren stagnierten die Beförderungsentgelte vor dem Hintergrund einer weiterhin

Entfernungsgebiete

⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Preise und Preisindizes für Verkehr, Fachserie 17 Reihe 9.2, Wiesbaden 2015.

hohen Wettbewerbsintensität zwischen Konzernspeditionen und Stückgutkooperationen ebenfalls. Im Vergleich zum nationalen Fernverkehr konnten die Beförderungsentgelte im Nah- und Regionalbereich im Vergleichszeitraum im Durchschnitt stärker angehoben werden. Bedingt durch die gute Auftragslage der Bauwirtschaft, den milden Winter 2013/2014 und den milden Spätherbst 2014 stiegen die Erzeugerpreise im Regionalbereich im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,8 % und im Nahbereich um rund 0,7 %. Trotz des anhaltenden Wettbewerbs- und Preisdrucks durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa stiegen die Erzeugerpreise im Bereich der regelmäßigen Beförderungen deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr zum Jahresbeginn 2014 ausgehend von vergleichsweise niedrigem Niveau überdurchschnittlich an. Im Vergleich zum Jahr 2013 erhöhte sich der Erzeugerpreisindex um 0,8 % auf 105,8. Nach Einschätzung des Bundesamtes spiegeln sich hierin u. a. Entgelterhöhungen infolge der zum 1. Januar 2014 in Österreich und Italien gestiegenen Mautgebühren wider. Sowohl im Verkehr mit Österreich als auch mit Italien sind deutsche Lastkraftfahrzeuge vergleichsweise stark engagiert.

Der in den ersten Monaten des Jahres übliche saisonal bedingte Rückgang der Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt blieb aufgrund der milden Witterung im Jahr 2014 weitgehend aus. Länger anhaltende Laderaumengpässe mit entsprechenden Auswirkungen auf das Entgeltniveau waren vor dem Hintergrund einer zunehmenden Präsenz ostmittel- und südosteuropäischer Frachtführer und einer hohen Markttransparenz – hervorgerufen vor allem durch elektronische Frachtenbörsen – im Jahr 2014 kaum zu beobachten. Insbesondere im Segment der kleineren Teilladungsverkehre (u. a. einige Lademeter oder einzelne Paletten) berichteten Unternehmen im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes von einem zunehmenden Wettbewerbs- und Preisdruck durch ostmitteleuropäische Frachtführer, die kleine Lkw (3,5 – 7,5 t zGG) einsetzen. Bei grenzüberschreitenden Verkehren in Westeuropa gerieten die Spotmarktfrachten im Jahresverlauf 2014 ebenfalls unter Druck. Ein Grund waren die Auswirkungen der Ukraine-Krise. Nach Angaben von Marktteilnehmern haben einige Transportunternehmen, insbesondere aus Polen und den baltischen Staaten, die zuvor im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen westeuropäischen Staaten und Russland tätig waren, in Folge der russischen Rezession und der Handelsbeschränkungen zwischen der EU und Russland ihr Beförderungsaufkommen vollständig verloren. In der Folge wichen sie verstärkt auf Relationen in Mittel- und Westeuropa aus.

Spotmarkt

3.2.2 Kosten

Nach Informationen des Bundesamtes entwickelten sich die Kosten im gewerblichen Güterkraftverkehr im Jahr 2014 insgesamt vergleichsweise moderat. Der überwiegende Teil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen des Straßengüterverkehrs hielt seine Gesamtkosten auf dem Niveau des Vorjahres bzw. ver-

Moderate
Kostenentwicklung

zeichnete lediglich geringe Steigerungen. Ursächlich war vor allem das im Jahresvergleich niedrigere Kraftstoffpreisniveau. Letzterem standen höhere Personalaufwendungen und diverse fuhrparkbezogene Kostensteigerungen gegenüber. Sperrungen von Brücken mit hohem Schwerverkehrsdurchsatz, beispielsweise in Leverkusen (A1) und Duisburg (A40), führten zu örtlich bedingten zusätzlichen Kostenbelastungen durch die resultierenden Umwegverkehre.

Nachdem das durchschnittliche Dieselpreisniveau bereits im Jahr 2013 um 4,7 % nachgegeben hatte, ging es im Jahr 2014 nochmals um 5,7 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Für Liefermengen von 50 bis 70 hl an Großverbraucher unterschritten die Preise für Dieselpreis nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in den ersten drei Quartalen zunächst kontinuierlich die Schwelle von 110 Euro pro 100 l, bevor im 4. Quartal 2014 nochmals ein erheblicher Preisrückgang einsetzte. Allein im Dezember 2014 fiel der Dieselpreis gegenüber dem Vormonat um rund 9 Euro auf 92,43 Euro pro 100 l. Im Januar 2015 setzte sich der Preisrückgang auf 87,40 Euro pro 100 l fort – ein Niveau, das zuletzt im Dezember 2009 zu verzeichnen war. Seit Februar 2015 schwankt das durchschnittliche Preisniveau für Dieselpreis wieder, blieb bis April aber unter der Marke von 100 Euro pro 100 l. In Abhängigkeit von den Bezugszeitpunkten, -mengen und Einkaufsmodalitäten (Großabnahme, eigene Betriebstankstelle, Einkaufskooperation etc.) fiel die Kostenentlastung für die Güterkraftverkehrsunternehmen allerdings unterschiedlich hoch aus. So schlossen nach Informationen des Bundesamtes beispielsweise einige Transportunternehmen mit hohem Tankvolumen im Jahr 2014 zum Teil längerfristige Rahmenverträge über größere Abnahmekontingente ab, um sich ein vergleichsweise günstiges Preisniveau dauerhaft zu sichern. Sie konnten insoweit jedoch nicht am Tiefpreisniveau vom Januar 2015 partizipieren.

Dieselpreis

Im Gegensatz zu den Kraftstoffkosten waren bei den Personalaufwendungen erneut Steigerungen zu verzeichnen. Lohnerhöhungen des Fahrpersonals bewegten sich überwiegend entsprechend den regionalen Tarifabschlüssen. Sie lagen im Allgemeinen in einer Bandbreite von 2,0 % bis 3,0 % und wurden vielfach auch von nicht tarifgebundenen Unternehmen umgesetzt. Mit dem Ziel der Mitarbeitergewinnung bzw. -bindung zahlten Güterkraftverkehrsunternehmen neuem Fahrpersonal des Öfteren höhere, übertarifliche Löhne und hoben nicht selten die Vergütungen der Bestandsfahrer an. Gezielte Abwerbungsversuche innerhalb des Transportgewerbes nahmen nach Angaben von Marktteilnehmern ebenso zu wie Abwanderungen in andere Branchen. Vor allem an Industriestandorten und in Ballungsgebieten erhöhte sich die Fluktuation des Fahrpersonals angesichts eines begrenzten Fachkräfteangebots. Die gesetzliche Möglichkeit, nach 45 Beitragsjahren bereits mit 63 Jahren abschlagsfrei in den Ruhestand zu treten, führte bei betroffenen Unternehmen vielfach zu kurzfristigem Handlungsbedarf, um ausscheidendes Personal zu ersetzen. Güterkraftverkehrsunternehmen wiesen in diesem Zusammenhang auf einen erheblich gestiegenen Zeit- und Kostenaufwand hin. Generell erhöhten Unter-

Fahrpersonalkosten

nehmen ihre Anstrengungen, erfahrenes und zuverlässiges Fahrpersonal dauerhaft zu binden. Kleine und mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen nutzten häufig die steuerliche Möglichkeit, ihren im nationalen Fernverkehr tätigen Fahrern Spesen bis zum Doppelten der einfachen pauschalen Spesensätze zu vergüten. Ferner wurden vielfach finanzielle Prämiensysteme implementiert bzw. weiterentwickelt, um das Kostenbewusstsein zu schärfen und Fahrern Anreize zu einem schadensfreien, verbrauchsarmen und vorausschauenden Fahren zu bieten. Zur Vermittlung des entsprechenden Fachwissens werden insbesondere die obligatorischen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) genutzt. Ein sehr hoher Anteil der Güterkraftverkehrsunternehmen trägt hierfür die Kosten. In Teilen wurden letztere durch die Beantragung von Fördermitteln refinanziert.

Fuhrparkseitig wiesen Gesprächspartner des Bundesamtes auf höhere Reinvestitionskosten im Rahmen der Fuhrparkmodernisierung hin: Seit Beginn des Jahres 2014 müssen neu zugelassene schwere Lastkraftfahrzeuge die Regelungen der Abgasnorm Euro VI einhalten. Nach Angaben von Marktteilnehmern lagen die Einstandspreise für Euro VI-Fahrzeuge je nach Fabrikat und Region dabei zwischen 5.000 Euro und 10.000 Euro über dem ehemals marktgängigen Preisniveau für Euro V-Fahrzeuge. Die Mietkonditionen für Lastkraftwagen haben sich nach Angaben von Marktteilnehmern im Jahr 2014 vielerorts ebenfalls verteuert. Allerdings relativierten sich die höheren Einstandspreise in Teilen durch niedrigere Verbrauchswerte. So wies in Marktgesprächen des Bundesamtes ein Großteil der Unternehmen darauf hin, dass der Kraftstoffverbrauch aktueller Euro VI-Modelle je nach Marke und Einsatzbedingungen um ein bis drei Liter pro 100 km unter den Verbrauchswerten von Euro V- und EEV-Fahrzeugen liege. Beim Neukauf von Lastkraftfahrzeugen bzw. beim Abschluss von Leasingverträgen förderten vergleichsweise günstige Kundenkonditionen weiterhin den Abschluss von Full-Service-Wartungsverträgen. Ferner berichteten Gesprächspartner des Bundesamtes vielfach von gestiegenen Werkstattkosten aufgrund höherer Löhne sowie von höheren Versicherungsbeiträgen. Demgegenüber verlief die Entwicklung bei den Ersatzteilkosten sowie den Reifenpreisen je nach Marke und Region uneinheitlich.

Fuhrparkkosten

Nach Angaben von Güterkraftverkehrsunternehmen sei zudem der für das Transportgewerbe seit jeher nur schwerlich kostenneutral zu haltende Euro-Palettentausch kosten trächtiger geworden: Seit Einführung der neuen Klassifizierung gelten anders als bisher in der Qualitätsklasse C nun auch Paletten mit Anhaftungen von Pappe, Folie, Bändern und Labels sowie Absplitterungen und Holzspreizungen als (noch) gebrauchsfähig und damit tauschfähig. Empfänger von Paletten erwarteten teilweise möglichst neuwertige Euro-Paletten, versuchten im Gegenzug jedoch, dafür Paletten mit einer geringeren Qualitätsstufe herauszugeben und ihrerseits die Annahme von leeren Paletten der Qualitätsklasse C zu vermeiden, wenn nicht gar abzulehnen.

Palettentausch

Nach Angaben von Marktteilnehmern waren die geringeren Kraftstoffkosten allein zu meist nicht ausreichend, um die Kostensteigerungen in anderen Bereichen in Gänze zu kompensieren. Eine Reduktion ihrer Gesamtkosten verzeichneten vor allem Güterkraftverkehrsunternehmen, die ihre Verkehre sowie Kunden- und Sendungsstrukturen weiter verbessern konnten. Nicht wenige Güterkraftverkehrsunternehmen erbrachten Teil- und Komplettladungsverkehre auf langen Strecken aufgrund kostenbedingter Wettbewerbsnachteile nicht länger im Selbsteintritt, sondern übertrugen diese direkt oder über Frachtenbörsen an Unterfrachtführer und bauten bislang dafür eingesetzte Fuhrparkeinheiten teilweise ab oder setzten sie anderweitig ein. Ein Teil der Unternehmen beschränkte den Einsatz des Eigenfuhrparks nach Möglichkeit auf ein Einzugsgebiet von etwa 300 km rund um den Betriebsstandort. Die vorstehenden Entwicklungen sind letztlich Ausfluss der hohen Wettbewerbsintensität im erweiterten EU-Wirtschaftsraum, die dazu führte, dass ein Teil der deutschen Transportunternehmen die Selbsteintrittsquote reduzierte und in höherem Maße expeditionelle Leistungen sowie Lagerei- und Logistikgeschäfte anbot. Um die Auslastung ihrer für Stück- und Sammelgutverkehre in europaweiten Netzwerken eingesetzten Transportkapazitäten zu erhöhen, akquirierten mittelständische Transportunternehmen gezielt neue Kunden mit güterart- und warenstromaffinem Aufkommen. Weiterhin verstärkten Unternehmen ihre Bemühungen, den Ausbau und Durchsatz ihrer Transportnetzwerke durch dafür geeignete Kooperationen im Wege des Beitritts, der Hinzunahme neuer Partner oder Umstrukturierung voranzubringen. Gestützt wird die komplexe Planung solcher Optimierungen regelmäßig durch verbesserte Softwarelösungen. Kostenreduzierungen wurden zunehmend durch den Einsatz von Telematiksystemen erzielt, die zur Überwachung und effizienten Steuerung der Fuhrparkkapazitäten eingesetzt werden.

Kostensenkungsmaßnahmen

3.2.3 Ertragslage

Bezogen auf das Jahr 2014 profitierte das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe vom insgesamt positiven Konjunkturverlauf. Die nahezu durchgängig hohe Nachfrage nach Beförderungskapazitäten verhalf einem Großteil der Güterkraftverkehrsunternehmen zu Aufkommens- sowie Umsatzsteigerungen im Vergleich zum Vorjahr. Zu Jahresbeginn unterstützte dabei insbesondere der milde Winter die Verkehrsnachfrage; die sonst üblichen saisonalen Auftragsrückgänge in witterungsabhängigen Branchen blieben weitestgehend aus. In Verbindung mit der moderaten Kostenentwicklung bedingte dies eine stabile Entwicklung der Ertragslage. Die meisten der in Marktgespräche des Bundesamtes eingebundenen Güterkraftverkehrsunternehmen erzielten nach eigenen Angaben im Jahr 2014 stabile oder leicht verbesserte Betriebsergebnisse im Vergleich zum Vorjahr; nur ein vergleichsweise geringer Anteil der Unternehmen verbuchte eine Verschlechterung. Dies korrespondiert mit der deutlich gesunkenen Insolvenzquote in der Transport- und Speditionswirtschaft im Jahr 2014 (siehe Abschnitt 3.2.5). Vielen mittelständischen und großen Transportdienstleistern gelang es vor dem Hintergrund der guten Konjunktorentwicklung,

Umsatzsteigerungen

ihre Sendungs- und Kundenstrukturen weiter zu verbessern und unrentable Verkehre abzubauen. Ferner trug der Einsatz verbesserter Softwarelösungen vielfach dazu bei, die Geschäftsprozesse sowie den Einsatz der Fuhrparkressourcen kostengünstiger zu gestalten und Kunden Mehrwertdienstleistungen anzubieten.

Mehrheitlich erzielten die in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2014 Umsatzrenditen von bis zu 3 %. Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mit regionalen kleinen und mittelständischen Direktkunden sowie Neukunden erwirtschafteten tendenziell höhere Renditen als Transportunternehmen, die für große Konzerne im Einsatz waren. Letzteres galt insbesondere für Marktsegmente, in denen durch eine hohe Ausschreibungsintensität Druck auf das Entgeltniveau ausgeübt wurde. Überdurchschnittliche Renditen wurden zumeist mit der Erbringung hochwertiger, komplexer logistischer Dienstleistungen bzw. der Entwicklung innovativer, kundenspezifischer Logistiklösungen erzielt. In wettbewerbsintensiven Bereichen führten Reduzierungen von Beförderungsentgelten oder Auftragsverluste hingegen zu einer verschlechterten Ertragslage bei den betroffenen Transportunternehmen. Negative Entwicklungen zeigten sich ferner in jenen Fällen, in denen Auftraggeber mit Hinweis auf die rückläufige Dieselpreisentwicklung Entgelterhöhungen trotz Gesamtkostensteigerungen ablehnten.

Umsatzrenditen

3.2.4 Investitionen

Trotz des deutlichen Anstiegs der Verkehrsnachfrage hielt der Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen des Straßengüterverkehrs seine Kapazitäten an schweren Nutzfahrzeugen im Jahr 2014 – wie bereits in den Vorjahren – konstant. Es wurden mithin überwiegend Ersatzinvestitionen im Rahmen der gängigen Reinvestitionszyklen vorgenommen. Erweiterungsinvestitionen tätigten vor allem Unternehmen, die neue Direktkunden gewannen oder gemeinsam mit Stammkunden ihre Transport- und Logistikdienstleistungen ausbauten.

Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen

Da neu zugelassene Nutzfahrzeuge seit dem 01.01.2014 die Euro VI-Norm erfüllen müssen, nimmt deren Anteil an den Fuhrparks der Güterkraftverkehrsunternehmen kontinuierlich zu. Dies bildet sich nicht zuletzt in den steigenden mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro VI-Fahrzeugen ab. Um Investitionen in die neue Fahrzeuggeneration zu stimulieren, haben Leasinggesellschaften der Lkw-Hersteller nach Informationen des Bundesamtes im Laufe des Jahres 2014 ihre Raten für Euro VI-Fahrzeuge zum Teil gesenkt bzw. die Fahrzeuge in Kombination mit günstigen Full-Service-Wartungsverträgen angeboten. Als Investitionsanreiz und zur Gewinnung von Marktanteilen waren bei Neufahrzeugen in absatzschwachen Regionen zeitweise ebenfalls Preissenkungen einzelner Hersteller zu beobachten. Unterstützt wurden diese Angebote zumeist durch sehr günstige Finanzierungskonditionen. Trotz der Investitionsanreize für Euro VI-Fahrzeuge inves-

Euro VI-Fahrzeuge

tierten im Jahr 2014 noch viele Unternehmen in Euro V-Fahrzeuge, die bereits im Jahr 2013 als Tageszulassungen angemeldet waren und nun als Gebrauchtfahrzeuge rabattiert wurden. Vor allem viele kleine Transportunternehmen mit Nah- und Regionalverkehren präferierten aus Kostengründen zum Teil gebrauchte, technisch einwandfreie Euro V- und EEV-Fahrzeuge. Auf der anderen Seite orderten insbesondere größere Flottenbetreiber bereits größere Kontingente an Euro VI-Fahrzeugen. Sie konnten damit zum einen die o. g. Einkaufsvorteile in Form von Mengenrabatten oder Sonderausstattungs Paketen sowie günstigeren Full-Service-Wartungspaketen und Finanzierungskonditionen für sich nutzen und zum anderen ihren Kunden frühzeitig die aktuellsten, schadstoffärmsten Fahrzeuge anbieten.

Die weiterhin geringe Bereitschaft, Investitionen zur Erweiterung des Laderaumangebots zu tätigen, begründeten Marktteilnehmer vorrangig mit dem anhaltend niedrigen Niveau der Beförderungsentgelte. Folglich würden im Selbsteintritt nicht mehr rentabel zu erbringende Verkehre zunehmend an Unterfrachtführer – häufig aus Ostmittel- und Südosteuropa – vergeben und im Anschluss der eigene Fuhrpark reduziert bzw. anderweitig eingesetzt. Selbst bei kleineren Unternehmen zeigte sich im Jahr 2014, dass zusätzliches Beförderungsaufkommen oder volatile Ladungsüberhänge nicht selten an Unterfrachtführer vergeben wurden, anstatt diese durch die Anmietung zusätzlicher Fuhrparkkapazitäten selbst aufzufangen. Als weiteres Investitionshemmnis gaben Transportunternehmen an, kein geeignetes Fahrpersonal zu finden. Ferner hielten die mancherorts gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Kaufpreise für Euro VI-Fahrzeuge und deren Preisdifferenz zu Euro V-Fahrzeugen sowie höhere Werkstattkosten für Wartung und Reparaturen einen Teil der Unternehmen von Fuhrparkerweiterungen ab.

Investitionshemmnisse

Indes häufiger als zuvor investierten in die Marktbeobachtung eingebundene Transport- und Logistikunternehmen im Verlauf des Jahres 2014 in die Erweiterung bzw. Modernisierung von Lager- und Logistikkapazitäten. Bei Gefahrgutlagern bildete bei mehreren Logistikunternehmen die Erneuerung von Sicherheitseinrichtungen einen Investitionsschwerpunkt. Einige Unternehmen der Güterverkehrs- und Logistikbranche haben für ihren Fuhrpark bzw. ihr Betriebsgelände in die Prävention gegen Diebstähle und Vandalismus investiert. Förderlich waren in diesem Zusammenhang die aufgrund des niedrigen Zinsniveaus grundsätzlich günstigen Finanzierungsbedingungen für Investitionen. Sofern neue Logistikverträge nur mit relativ kurzen Vertragslaufzeiten ausgestattet wurden, präferierten Logistikdienstleister aus Gründen der Flexibilität allerdings die Anmietung geeigneter Logistikflächen. Veränderte Kundenanforderungen zum einheitlichen elektronischen Datenaustausch lösten vermehrt Beschaffungen von neuer Software aus. Deutlich gestiegen sind zudem Investitionen in die fuhrparkbezogene Telematik wie z. B. Ortungs- und Kommunikationsgeräte sowie Ablieferungsscanner.

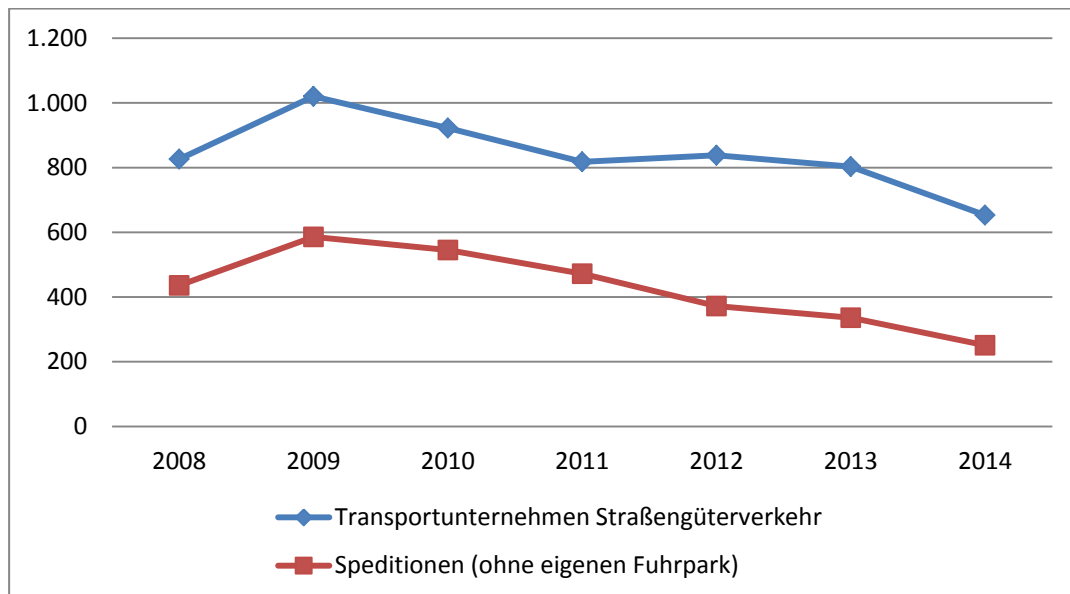
Sonstige
Investitionen

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im Jahr 2014 ging die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland auf den niedrigsten Stand seit der Einführung der neuen Insolvenzordnung im Jahr 1999 zurück. Die Anzahl der Insolvenzen über alle Wirtschaftsbereiche lag nach der offiziellen Statistik mit insgesamt 24.085 rund 7,3 % unter dem entsprechenden Wert des Jahres 2013. Hintergründe sind die anhaltend gute Konjunktur in Deutschland sowie die günstigen Finanzierungsbedingungen für Unternehmen. Überproportionale Rückgänge verzeichnete im Jahr 2014 die Transport- und Speditionswirtschaft. Bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs mit eigenem Fuhrpark nahmen die Insolvenzen im Vergleich zum Jahr 2013 um 18,7 % auf 653 ab. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark sanken sie um 25,3 % auf 251 Verfahren (siehe Schaubild 10).

Insolvenzen

Schaubild 10: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige jeweils in den Jahren 2008 bis 2014



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Neben der rückläufigen Insolvenzentwicklung spiegeln die seit dem Jahr 2012 sinkenden Betriebsaufgaben im Wirtschaftsbereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ die positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen wider. Die Anzahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen von Kleinunternehmen nahm im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 3,3 % auf 8.523 ab. Die Betriebsaufgaben von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung gingen im gleichen Zeitraum um 3,1 % auf 2.254 zurück. Die bereits seit mehreren Jahren zu beobachtende Abnahme der Markteintritte setzte sich im Jahr 2014 ebenfalls fort. Insgesamt wurden im Jahr 2014 im Wirtschaftsbereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ 6.507 Kleinunternehmen neu gegründet. Dies entsprach einem Rückgang der Gewerbeabmeldungen im Vergleich zum Vorjahr um rund

Gewerbean- und -abmeldungen

12,2 %. Bei Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung lag die Anzahl der Betriebsgründungen mit 1.996 auf dem Niveau des Jahres 2013.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Im Jahr 2014 verzeichneten die Güterbahnen im öffentlichen Verkehr in Deutschland eine rückläufige Aufkommensentwicklung. Mit rund 365,0 Mio. t. reduzierte sich die Beförderungsmenge gegenüber dem Jahr 2013 um rund 8,7 Mio. t bzw. 2,3 %. Die Verkehrsleistung stagnierte bei rund 112,6 Mrd. tkm. In der ersten Jahreshälfte 2014 hatten sowohl die Beförderungsmenge mit 1,5 % als auch die Verkehrsleistung mit 4,9 % noch positive Vorzeichen aufgewiesen. Ausschlaggebend für die schwächere Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2014 waren insbesondere die Streikmaßnahmen im Schienenverkehr im Herbst 2014. Bei der Interpretation der Daten ist zu berücksichtigen, dass sich durch die Neuaufnahme von Eisenbahnverkehrsunternehmen die Mengen- und Leistungsangaben im Schienengüterverkehr für die Jahre 2013 und 2014 auf nicht identische Berichtsfirmenkreise beziehen.

Mengen- und Leistungsentwicklung

Mit Ausnahme der „Sonstigen Produkte“ verzeichneten im Jahr 2014 alle Güterabteilungen im Vergleich zum Jahr 2013 eine negative Aufkommensentwicklung. Die „Sonstigen Produkte“, die schwerpunktmäßig die im Kombinierten Verkehr transportierten Güter beinhalten, blieben mit einem Wachstum von 0,9 Mio. t bzw. 1,1 % jedoch ebenfalls hinter den durchschnittlichen Wachstumsraten der vergangenen Jahre zurück. Die höchsten Mengenrückgänge zeigten sich im Vergleichszeitraum in den Güterabteilungen „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (-4,3 Mio. t bzw. -9,3 %) sowie „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-2,3 Mio. t bzw. -5,3 %). In Bezug auf die Verkehrsleistung entwickelten sich die einzelnen Güterabteilungen hingegen uneinheitlich. Während im Vergleichszeitraum insbesondere massengutaffine Güterabteilungen leichte prozentuale Rückgänge verbuchten, wiesen neben den „Sonstigen Produkten“ auch „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ sowie „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ positive Tendenzen auf.

Güterabteilungen

Die Mengenrückgänge im Schienengüterverkehr wurden im Jahr 2014 maßgeblich durch die Entwicklung im Binnenverkehr bestimmt. Nach einer stabilen Entwicklung im Jahr 2013 lag die Aufkommensmenge im nationalen Verkehr im Jahr 2014 mit rund 238,7 Mio. t um rund 8,8 Mio. t bzw. 3,5 % unter dem Vorjahresergebnis (siehe Tabelle 5). Mit einem Rückgang um 2,1 % bzw. 1,2 Mrd. tkm auf 56,4 Mrd. tkm fielen die Verluste bei der Verkehrsleistung im Binnenverkehr im Jahr 2014 gemäßiger aus als bei der Aufkommensmenge. Ursächlich für die Mengenrückgänge waren vor allem deutliche Aufkommensverluste in den Güterabteilungen „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (-3,4 Mio. t bzw. -9,1 %), „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-1,9 Mio. t bzw. -6,1 %) sowie

Binnenverkehr

„Metalle und Metallerzeugnisse“ (-1,4 Mio. t bzw. -3,0 %). Die Güterabteilungen „Sonstige Produkte“, „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ und „Chemische Erzeugnisse“ wiesen ebenfalls Rückgänge auf. Nennenswerte Mengensteigerungen im Binnenverkehr zeigten sich hingegen bei Beförderungen von sonstigen Mineralerzeugnissen wie Zement, Kalk und gebranntem Gips sowie bei Transporten von Eisenerzen und Erzeugnissen der Automobilindustrie.

Tabelle 5: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsrelationen
- Veränderungen im Jahr 2014 gegenüber dem Jahr 2013

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderung in % ¹	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderung in % ¹
	2013	2014		2013	2014	
Binnenverkehr	247,5	238,7	-3,5	57,6	56,4	-2,1
Versand in das Ausland	45,5	45,9	0,8	19,8	20,3	2,5
Empfang aus dem Ausland	62,9	61,9	-1,6	23,7	23,9	0,7
Durchgangsverkehr	17,8	18,5	4,0	11,5	12,0	4,9
Insgesamt	373,7	365,0	-2,3	112,6	112,6	0,0

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

Die grenzüberschreitenden Verkehre entwickelten sich im Jahr 2014 insgesamt positiv. Impulse kamen dabei vor allem vom Kombinierten Verkehr. Während der grenzüberschreitende Empfang vor allem aufgrund rückläufiger Beförderungen von Kohle und Automobilernzeugnissen Mengenrückgänge verzeichnete (-1,6 %), wiesen die übrigen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsrelationen im Vergleich zum Jahr 2013 Mengen- und Leistungszuwächse auf. Das stärkste prozentuale Aufkommens- und Leistungswachstum zeigte sich erneut bei den Durchgangsverkehren: Nach einem zweistelligen Wachstum im Jahr 2013 fielen die Mengen- und Leistungszuwächse im Jahr 2014 mit rund 4,0 % bzw. 4,9 % im Vergleich zum Vorjahr jedoch gemäßiger aus.

Grenzüberschreitender Verkehr

Mit rund 107,8 Mio. t lag das Beförderungsaufkommen im Wechselverkehr zwischen Deutschland und anderen Staaten im Jahr 2014 insgesamt leicht unter dem Vorjahresergebnis. Bei einer länderbezogenen Betrachtung fiel die Entwicklung allerdings differenziert aus. So verzeichneten die Wechselverkehre mit Dänemark und Spanien ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau im Vergleichszeitraum jeweils ein zweistelliges prozentuales Wachstum. Aufkommenssteigerungen zeigten sich weiterhin bei den Wechselverkehren mit Italien und Tschechien. Während das Güteraufkommen zwischen Deutschland und Luxemburg sowie Österreich im Jahr 2014 auf dem Vorjahresniveau stagnierte, waren zahlreiche Relationen mit den jungen EU-Mitgliedstaaten von Rückgängen betroffen. Rückläufige Aufkommensmengen verzeichneten gleichfalls die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Belgien, Frankreich, Schweden, den Niederlanden sowie der Schweiz. Marktteilnehmer im alpenquerenden Verkehr über die Schweiz äußerten sich zu Jahresbeginn 2015 besorgt über mögliche negative Auswirkungen der

Wechselverkehr nach Staaten

Wechselkursentwicklung des Euro zum Schweizer Franken. Hintergrund ist die gängige Praxis, Leistungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr in Euro abzurechnen, während die Aufwendungen für den schweizerischen Streckenabschnitt (Personal-, Fahrzeug-, Trassen- und Energiekosten) überwiegend in Schweizer Franken beglichen werden.

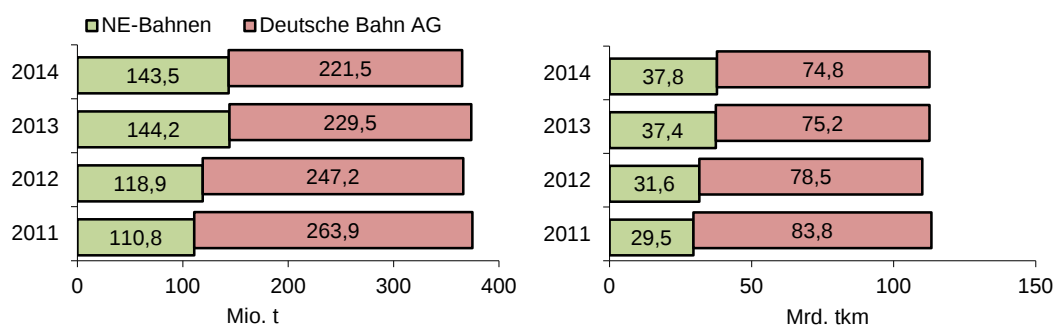
4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Die beschriebene Mengen- und Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr im Jahr 2014 wurde wesentlich durch die Ergebnisse des Marktführers beeinflusst. Nach eigenen Angaben reduzierte sich das beförderte Güteraufkommen der Deutschen Bahn AG im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,0 Mio. t bzw. 3,5 %, die Verkehrsleistung sank um 0,4 Mrd. tkm bzw. 0,6 %.⁶ Im Vergleich zu den Vorjahren schwächte sich der Mengen- und Leistungsrückgang beim Marktführer damit zwar ab. Allerdings verlor er erneut Marktanteile an die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen). Unter Zugrundelegung der Angaben der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich der Marktanteil der NE-Bahnen im Jahr 2014 in Bezug auf die Verkehrsleistung auf 33,6 % (2013: 30,3 %, 2012: 28,6 %) und in Bezug auf die Beförderungsmenge auf 39,3 % (2013: 38,6 %, 2012: 32,5 %). Nach Angaben der Deutschen Bahn AG wurde die eigene Unternehmensentwicklung im Jahr 2014 spürbar durch die Streikmaßnahmen der GDL im Herbst sowie die Auswirkungen des Sturms Ela im Sommer beeinträchtigt. Insbesondere die überregional tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten in Marktgesprächen des Bundesamtes hingegen von einer anhaltend positiven Auftrags- und Beschäftigungslage. Der vorhandene Fuhrpark wurde, ebenso wie das zur Verfügung stehende Personal, weitgehend als gut ausgelastet beschrieben. Ein Teil der NE-Bahnen profitierte dabei auch von den Streikmaßnahmen der GDL. Vorwiegend regional tätige NE-Bahnen berichteten hingegen überwiegend über eine rückläufige oder stabile Entwicklung. Hier zeigte sich die Beschäftigungslage weitgehend abhängig vom Aufkommen der Kooperationspartner, insbesondere des Marktführers. Von einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität geprägt waren vor dem Hintergrund rückläufiger Aufkommensmengen im Jahr 2014 insbesondere das Mineralölsegment sowie das Segment des Kombinierten Verkehrs, in dem es zudem zu Angebotsausweitungen von Marktteilnehmern kam.

Marktanteile

⁶ Siehe Deutsche Bahn AG: DB Mobility Logistics. Daten und Fakten 2014. Berlin 2015.

Schaubild 11: Verkehrsaufkommen und -leistung von NE-Bahnen und Deutscher Bahn AG
- Vergleich der Jahre 2011, 2012, 2013 und 2014



Quelle: Deutsche Bahn AG. Eigene Darstellung.

Obwohl im Jahr 2014 Anbieter von Schienengüterverkehrsleistungen grundsätzlich von einem wachsenden Interesse der verladenden Wirtschaft an der Nutzung des Schienengüterverkehrs berichteten, wurden nach Informationen des Bundesamtes nur wenige neue (Verlagerungs-)Projekte realisiert. Begründet wurde dies von Marktteilnehmern einerseits mit Kostenvorteilen des Straßengüterverkehrs im vergangenen Jahr, nicht zuletzt aufgrund der gefallenen Dieselpreise. Andererseits habe hierzu die im Rahmen der Streikmaßnahmen zu befürchtende Unzuverlässigkeit der Schienentransporte beigetragen. Insgesamt hätten die Streikmaßnahmen aus Sicht von Marktteilnehmern zu einem Imageverlust des Schienengüterverkehrs geführt. Letztlich hätten auch die in der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem Schienenlärm vielfach diskutierten Betriebseinschränkungen für Güterbahnen Wirkung gezeigt.

Projekte

Die Mehrzahl der Marktteilnehmer berichtete im Jahr 2014 in Marktgesprächen des Bundesamtes über einen im Vergleich zum Vorjahr geringen Anstieg der Betriebskosten im unteren einstelligen Prozentbereich. Die bedeutendsten Steigerungen zeigten sich demnach erneut bei den Kosten für die Infrastrukturnutzung, Strom und Personal. Letztere standen unter dem Einfluss tariflicher Lohnerhöhungen sowie steigender Stundensätze für Leihpersonal. Mit Blick auf den Strom berichteten Marktteilnehmer über Kostensteigerungen, die sich einerseits aufgrund der Novellierung des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) und andererseits durch das ab Juli 2014 veränderte Strompreissystem der Deutschen Bahn AG ergeben hätten. Vor diesem Hintergrund prüfen Marktteilnehmer nach Informationen des Bundesamtes derzeit verstärkt die Möglichkeit, Kosteneinsparungen durch einen Wechsel des Energieversorgers zu erzielen. Dies wurde mit Einführung des neuen Preissystems erstmals möglich. Bemängelt wurden von Marktteilnehmern Steigerungen bei den Verwaltungs- und Bürokratiekosten (u. a. Dokumentationspflichten im Zusammenhang mit dem Mindestlohn). Als weitgehend konstant wurde erneut das Kostenniveau für die Fahrzeugwartung bzw. -reparatur sowie für die Ersatzteilbeschaffung beschrieben. In Abhängigkeit von der Zusammensetzung des Fuhrparks wirkten sich die rückläufigen Dieselpreise für einen Teil der Eisenbahnverkehrsunternehmen kostenmindernd aus. Nennenswerte Kostensteigerungen aufgrund der Einführung

Kostenentwicklung

lärmabhängiger Trassenpreise wurden seitens der in die Marktbeobachtung einbezogenen Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht thematisiert.

Für Traktionsleistungen (einschließlich Kombiniertem Verkehr) weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2014 einen Preisanstieg von rund 2,2 % gegenüber dem Vorjahr aus. Eine nahezu identische Entwicklung zeigte sich bei den Einzelwagen- und Ganzzugverkehren. Nach Einschätzung des Bundesamtes waren die durchschnittlichen Preissteigerungen nicht selten eine Folge von Gleit- bzw. Anpassungsvereinbarungen in bereits bestehenden Verträgen und bezogen sich überwiegend auf die Kostenentwicklung in den Bereichen Infrastrukturnutzung und Energie sowie teilweise auf tariflich geregelte Personalkosten. Nachdem der Anteil solcher Anpassungsvereinbarungen bei längerfristigen Verträgen in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat, geht die Tendenz in der jüngeren Vergangenheit zu immer kürzeren Vertragslaufzeiten. Die durchschnittlichen Entgeltsteigerungen für Neu- bzw. Ad hoc-Verkehre bewegten sich nach Angaben von Marktteilnehmern oberhalb der o. g. Durchschnittswerte, wobei hier in Abhängigkeit vom Marktsegment und der Vorlaufzeit ein vergleichsweise breites Spektrum zu beobachten war. Teilweise berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass im Jahresverlauf 2014 das vergleichsweise niedrige Preisniveau im Straßengüterverkehr Einfluss auf die Preisverhandlungen genommen habe.

Erzeugerpreise

Von der Mehrzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde die Ertragssituation – trotz weiterer Bestrebungen zur Optimierung bzw. Rationalisierung der Betriebsabläufe – im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt als konstant beschrieben. Ergebnisverbesserungen standen nach Angaben vieler Marktteilnehmer vor allem gestiegene Verwaltungs- und Bürokratiekosten entgegen, die im Rahmen der Preisanpassungen zumeist unberücksichtigt blieben. Positive bzw. negative Abweichungen von der allgemeinen Entwicklung zeigten sich vor allem in Fällen, in denen Eisenbahnverkehrsunternehmen rentable Neugeschäfte für sich gewinnen konnten bzw. in denen die Ertragslage durch Schäden an Fahrzeugen belastet wurde. Als eine Maßnahme zur Verbesserung der Ertragslage erachten viele Eisenbahnunternehmen zunehmend das Angebot logistischer Dienstleistungen rund um die Eisenbahntransporte.

Ertragslage

Die Verfügbarkeit von Lokomotiven und Waggonen wurde, unabhängig davon, ob es sich um Kauf- oder Mietfahrzeuge bzw. neue oder gebrauchte Fahrzeuge handelte, von Marktteilnehmern grundsätzlich als gut bezeichnet. Der überwiegende Teil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen war im Jahr 2014 bei der Beschaffung von Lokomotiven und Waggonen allerdings erneut zurückhaltend. Nur vereinzelt zeigten sich Unternehmen durch das niedrige Zinsniveau oder Neugeschäfte zu nennenswerten Investitionen veranlasst. Dabei handelte es sich weiterhin vorwiegend um finanzkräftige Eisenbahn- oder Vermietungsunternehmen, die entweder in neue Lokomotiven oder zusätzliche Waggonen investierten bzw. den eigenen Fuhrpark an neuen

Fahrzeuge

Geschäften ausrichteten. Sofern kleinere Eisenbahnen im Jahr 2014 Investitionen in Lokomotiven tätigten, erfolgte die Beschaffung vorwiegend über den Gebrauchtfahrzeugmarkt. Durch den Markteintritt eines neuen Wettbewerbers im Jahr 2014 bietet sich den Eisenbahnverkehrsunternehmen nunmehr eine zusätzliche Alternative bei der Anmietung von Lokomotiven.

Private Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten gegenüber dem Bundesamt im Jahr 2014 von anhaltenden Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung aufgrund einer geringen Verfügbarkeit von Lokführern sowie gut ausgebildeten Fachkräften in technischen Eisenbahnberufen. Die Verfügbarkeit des Fahrpersonals war dabei in hohem Maße abhängig von den im jeweiligen Unternehmen vorherrschenden Rahmenbedingungen (Arbeitszeit, Einsatzgebiet, Verdienstmöglichkeiten etc.). Teilweise berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen, künftig verstärkt auf eigene Lokführer setzen zu wollen und den Anteil der beschäftigten Leihloführer zu reduzieren. Zu diesem Zweck verstärkten zahlreiche Unternehmen in den vergangenen Monaten und Jahren die Aus- und Weiterbildungstätigkeiten im eigenen Unternehmen bzw. in hierfür gegründeten Personaldienstleistungsunternehmen. Allerdings fehle es nach Angaben von Unternehmen nicht selten an geeigneten Bewerbern, so dass die Bestrebungen stiegen, bereits bewährte Mitarbeiter aus anderen Unternehmensbereichen umzuschulen bzw. diese gezielt für den Einsatz in mehreren Unternehmensbereichen auszubilden. Als Gründe für den verstärkten Einsatz von eigenem Personal führten Eisenbahnverkehrsunternehmen eine höhere Motivation der Mitarbeiter, eine geringere Schadensquote sowie die vergleichsweise hohen Kosten des Leihpersonals an.

Personal

4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr entwickelte sich im Jahr 2014 deutlich gemäßiger als in den Vorjahren. Während das Beförderungsaufkommen im Vergleich zum Jahr 2013 mit einem Minus von 0,3 % annähernd stagnierte, erhöhte sich die Verkehrsleistung um 1,6 %. In Abhängigkeit von den Ladeeinheiten verlief die Entwicklung dabei zweigeteilt: Bei Containern und Wechselbrücken waren über alle Hauptverkehrsrelationen teils deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge zu beobachten. Bei den Sattelanhängern setzte sich das dynamische Wachstum aus dem Vorjahr hingegen fort. Getragen wurde letzteres von den grenzüberschreitenden Verkehren.

Gesamtverkehr

Der Kombinierte Verkehr mit Containern und Wechselbehältern erreichte im Jahr 2014 rund 6,3 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Units) und lag damit rund 2,8 % unter dem Vorjahresergebnis. Die Anzahl der beförderten Container/Wechselbehälter reduzierte sich dabei um 3,4 % auf 4,2 Mio. Einheiten. Die beförderte Tonnage und die Verkehrsleistung blieben im Jahr 2014 mit -6,5 % bzw. -5,3 % deutlich hinter den Vorjahresergeb-

Container und
Wechselbrücken

nissen zurück. Mit Ausnahme des Binnenverkehrs, der in Bezug auf die beförderten TEU ein leichtes Plus aufwies, bleiben in Tabelle 6 alle übrigen statistischen Ausweisungen für das Jahr 2014 mehr oder weniger deutlich hinter den entsprechenden Werten des Jahres 2013 zurück. Die leichten Zuwächse der nationalen Container- und Wechselbrückenverkehre (in TEU) beruhten im Jahr 2014 vor allem auf einer Zunahme der Beförderungen von unbeladenen Einheiten. Der Zuwachs der im Binnenverkehr transportierten leeren Ladeeinheiten (in TEU) gegenüber dem Jahr 2013 betrug rund 5,2 %.

Tabelle 6: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container/Wechselbehälter in TEU, Tonnen und Tonnenkilometer im Jahr 2014 gegenüber dem Jahr 2013

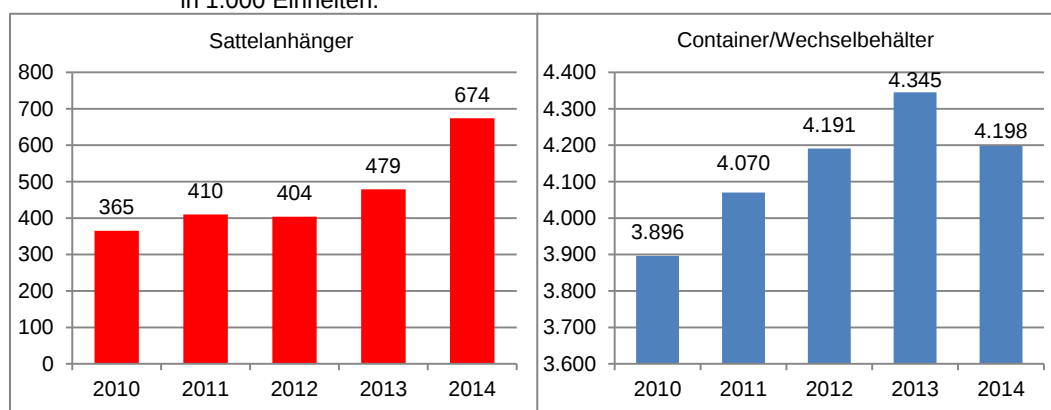
Verkehrsrelation	TEU (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	Jahr		14/13	Jahr		14/13	Jahr		14/13
	2013	2014	%	2013	2014	%	2013	2014	%
Binnenverkehr	3.222,4	3.251,5	0,9	31,8	30,6	-3,7	15,5	15,0	-3,3
Grenzüberschreitend	2.366,4	2.242,6	-5,2	28,6	26,1	-8,7	12,4	11,6	-6,3
darunter Versand	1.183,6	1.117,6	-5,6	14,8	13,7	-7,5	6,3	5,9	-5,7
darunter Empfang	1.182,8	1.125,1	-4,9	13,5	12,4	-9,8	6,2	5,7	-6,9
Durchgangsverkehr	867,2	778,4	-10,2	10,8	9,8	-9,3	6,5	6,0	-7,9
Insgesamt	6.456,1	6.272,4	-2,8	68,4	66,5	-6,5	33,3	32,7	-5,3

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Einsatz von Sattelanhängern im Kombinierten Verkehr nahm im Jahr 2014 weiter zu. Insgesamt wurden 673.706 Sattelanhänger transportiert – rund 41 % mehr als im Jahr 2013 (siehe Tabelle 7). Mit Ausnahme des Jahres 2012 (-1,5 %) weist der Kombinierte Verkehr mit Sattelanhängern seit dem Jahr 2011 zweistellige prozentuale Wachstumsraten auf. Im Jahr 2014 waren lediglich die nationalen Verkehre (-2,8 %) von der positiven Entwicklung der transportierten Ladeeinheiten ausgenommen. Auf den internationalen Relationen erhöhten sich hingegen sowohl die Anzahl der transportierten Sattelanhänger als auch die beförderte Tonnage und die Verkehrsleistung erneut deutlich. Die Entwicklung der Anzahl insgesamt beförderter Einheiten im Zeitraum von 2010 bis 2014 veranschaulicht Schaubild 12.

Sattelanhänger

Schaubild 12: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr in den Jahren 2010 - 2014 jährlich transportierten Ladeeinheiten (Sattelanhänger und Container/Wechselbehälter) in 1.000 Einheiten.



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach Informationen des Bundesamtes nimmt insbesondere bei einigen großen, europaweit tätigen Speditionen der Anteil kranbarer Sattelanhänger am Fuhrpark zu. Als Begründung verweisen Marktteilnehmer auf eine höhere Flexibilität der Betriebs- und Transportabläufe sowie Kostenvorteile, die sich im kontinentalen Verkehr beim Einsatz kranbarer Sattelanhänger gegenüber einer Spezialisierung auf Container bzw. Wechselbehälter ergäben. Zusätzlich wurde das zu verzeichnende Wachstum der Sattelanhänger im Jahr 2014 durch das zunehmende Angebot zur Beförderung nicht-kranbarer Einheiten aufgrund der Neueinführung bzw. den Ausbau entsprechender Verladetechniken bzw. -systeme beeinflusst.

Marktentwicklung

Tabelle 7: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2014 gegenüber dem Jahr 2013

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	Jahr		14/13	Jahr		14/13	Jahr		14/13
	2013	2014	%	2013	2014	%	2013	2014	%
Binnenverkehr	52	50	-2,8	1,4	1,3	-4,0	0,7	0,7	-8,0
Grenzüberschreitend	381	509	33,4	10,4	13,2	27,4	6,0	7,5	26,7
darunter Versand	187	255	36,4	5,2	6,6	25,9	3,1	3,9	25,0
darunter Empfang	194	253	30,4	5,2	6,7	29,0	2,9	3,7	28,6
Durchgangsverkehr	46	114	150,7	1,3	2,9	122,0	1,1	2,1	87,3
Insgesamt	479	674	40,6	13,4	17,4	33,6	7,8	10,3	32,1

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach Aussagen von Marktteilnehmern kämen neue Verkehrsangebote im kontinentalen Kombinierten Verkehr heute überwiegend dann zustande, wenn ein großer Verlader Interesse an einer neuen Verbindung zeige. Das Geschäftsfeld der sogenannten Company Trains gewinne daher bei den Operateuren stetig an Bedeutung. Insbesondere auf den stark nachgefragten Relationen werde der Wettbewerb zwischen der Gesamtheit der Operateure zunehmend über den Preis geführt. Während große Kunden hiervon preislich profitieren konnten, berichteten Kunden mit einem vergleichsweise kleinen Aufkommen

Wachsender Anteil
Company Trains

im Kombinierten Verkehr über nicht wettbewerbsfähige Preise sowie über eine eingeschränkte Verfügbarkeit beim Stellplatzangebot auf den für sie attraktiven Relationen.

Im maritimen Kombinierten Verkehr wurden im Jahr 2014 rund 4,2 Mio. TEU befördert. Im Vergleich zum Jahr 2013 entsprach dies annähernd einer Stagnation (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 8). In Abhängigkeit von den betrachteten Relationen stellte sich die Aufkommensentwicklung allerdings differenziert dar. Während die nationalen Seehafen-Hinterlandverkehre im Vergleichszeitraum um 0,9 % auf rund 2,5 Mio. TEU abnahmen, verzeichneten die grenzüberschreitenden Seehafen-Hinterlandverkehre ein Wachstum von 7,3 % auf knapp 1,3 Mio. TEU. Vor allem die Verkehre zwischen den deutschen Seehäfen und Regionen im Ausland entwickelten sich mit einem Aufkommensplus von insgesamt 10,6 % äußerst positiv; die Verkehre in Richtung der deutschen Seehäfen legten dabei überproportional zu. Das Beförderungsaufkommen zwischen den ARA-Seehäfen und dem deutschen Hinterland stagnierte hingegen. Mit rund 0,4 Mio. TEU blieben die Durchgangsverkehre im Jahr 2014 erneut hinter dem Vorjahreswert zurück. Maßgeblich für die Rückgänge von insgesamt rund 12,5 % war die deutliche Abnahme der von den ARA-Häfen ins Hinterland gerichteten Verkehre um rund 20,3 %. Ausschlaggebend hierfür dürfte der anhaltende Bedeutungsgewinn von Hinterlandterminals als Drehscheiben für die Zu- und Ablaufverkehre der ARA-Häfen gewesen sein. Die Wettbewerbsintensität im Seehafen-Hinterlandverkehr wurde seitens der Marktteilnehmer weiterhin als hoch bezeichnet. Kunden konnten hiervon nicht selten durch eine verbesserte Qualität sowie durch eine Verdichtung der angebotenen Leistungen profitieren, die zunehmend mit eigenem Equipment der Intermodalanbieter durchgeführt wurden. Teilweise berichteten Marktteilnehmer auch über preisliche Vorteile bei der Nutzung des maritimen Angebotes.

Maritimer
Kombinierter
Verkehr

Tabelle 8: Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten (in TEU) nach Hauptverkehrsrelation im Jahr 2014 gegenüber dem Jahr 2013

Verkehrsrelation	Anzahl in 1.000 TEU		Veränderung in %
	2013	2014	
Binnenverkehr	2.561,4	2.537,5	-0,9
Deutsche Seehäfen → Deutsche Regionen	1.290,0	1.298,4	0,7
Deutsche Regionen → Deutsche Seehäfen	1.271,4	1.239,1	-2,5
Grenzüberschreitender Verkehr	1.209,8	1.298,2	7,3
darunter mit deutschen Seehäfen	832,3	920,7	10,6
Deutsche Seehäfen → Ausländische Regionen	416,4	451,6	8,5
Ausländische Regionen → Deutsche Seehäfen	415,9	469,1	12,8
darunter mit ARA-Seehäfen	377,6	377,5	0,0
ARA-Seehäfen → Deutsche Regionen	201,9	198,7	-1,6
Deutsche Regionen → ARA-Seehäfen	175,6	178,9	1,8
Durchgangsverkehr	458,4	401,0	-12,5
ARA-Seehäfen → Ausländische Regionen	255,9	204,0	-20,3
Ausländische Regionen → ARA-Seehäfen	202,5	197,0	-2,7
Insgesamt			
Deutsche Seehäfen	3.393,7	3.458,2	1,9
Deutsche und ARA-Seehäfen	4.229,6	4.236,8	0,2

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

4.3.2 Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)

Das Beförderungsaufkommen auf den beiden von und nach Deutschland bestehenden Verbindungen der Rollenden Landstraße entwickelte sich im Jahr 2014 mit insgesamt rund 109.000 beförderten Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig. Auf der Rollenden Landstraße von Freiburg über die Schweiz nach Novara (Italien) setzte sich das noch im Jahr 2013 zu beobachtende Wachstum im Jahr 2014 nicht weiter fort. Mit 99.020 Fahrzeugen stagnierte das Aufkommen auf dem Vorjahresniveau. Nach einer im Jahresverlauf weitgehend positiven Entwicklung standen einem weiteren Wachstum zum Jahresende unwetterbedingte Streckensperrungen entgegen. Die Anzahl der im Jahr 2014 auf der Rollenden Landstraße von Regensburg über Österreich nach Trento (Italien) beförderten Einheiten reduzierte sich im Jahr 2014 auf 9.871 Fahrzeuge und blieb damit rund 21,4 % unter dem Ergebnis des Vorjahres.

Freiburg - Novara,
Regensburg - Trento

5 Binnenschiffsgüterverkehr

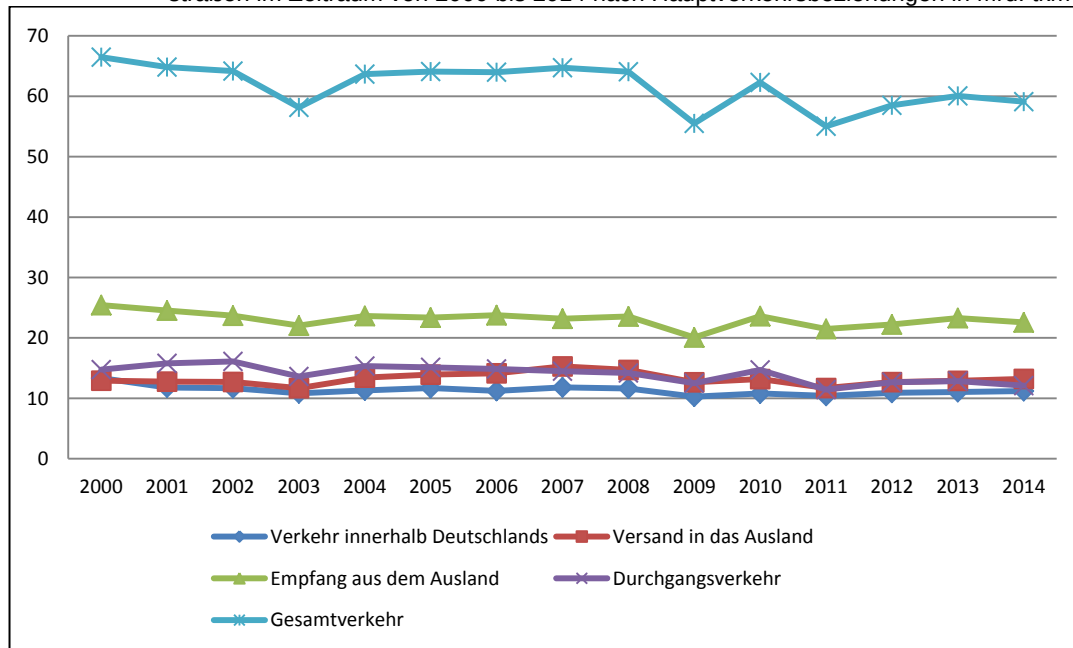
5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erhöhte sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr

Mengenwachstum
und Leistungsrück-
gang

2013 um rund 1,6 Mio. t bzw. 0,7 % auf insgesamt rund 228,5 Mio. t. Ursächlich hierfür war vor allem eine Zunahme der Transportmengen von Eisenerzen sowie Steinen und Erden. Des Weiteren wurden im Vergleich zum Vorjahr deutlich mehr Metalle und Metall-erzeugnisse sowie chemische Erzeugnisse mit dem Binnenschiff befördert. Außerdem war im Jahr 2014 beim Containeraufkommen ein Zuwachs zu verzeichnen. Trotz des neuerlichen leichten Mengenanstiegs blieb die Binnenschifffahrt weiter hinter ihren früheren Höchstständen zurück. Die Verkehrsleistung verringerte sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 um rund 1,0 Mrd. tkm bzw. 1,6 % auf rund 59,1 Mrd. tkm (siehe Schaubild 13). Der Rückgang der Verkehrsleistung war in erster Linie auf die gesunkene Transportnachfrage aus der Energiewirtschaft zurückzuführen, deren Bedarf an Beförderungskapazitäten für Importkohle und Mineralölerzeugnisse deutlich abnahm. Anders als im Jahr 2013 wurde die Binnenschifffahrt im Jahr 2014 kaum durch äußere Einflüsse wie Hoch- oder Niedrigwasser, Streikmaßnahmen o. ä. beeinträchtigt.

Schaubild 13: Entwicklung der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2000 bis 2014 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mrd. tkm



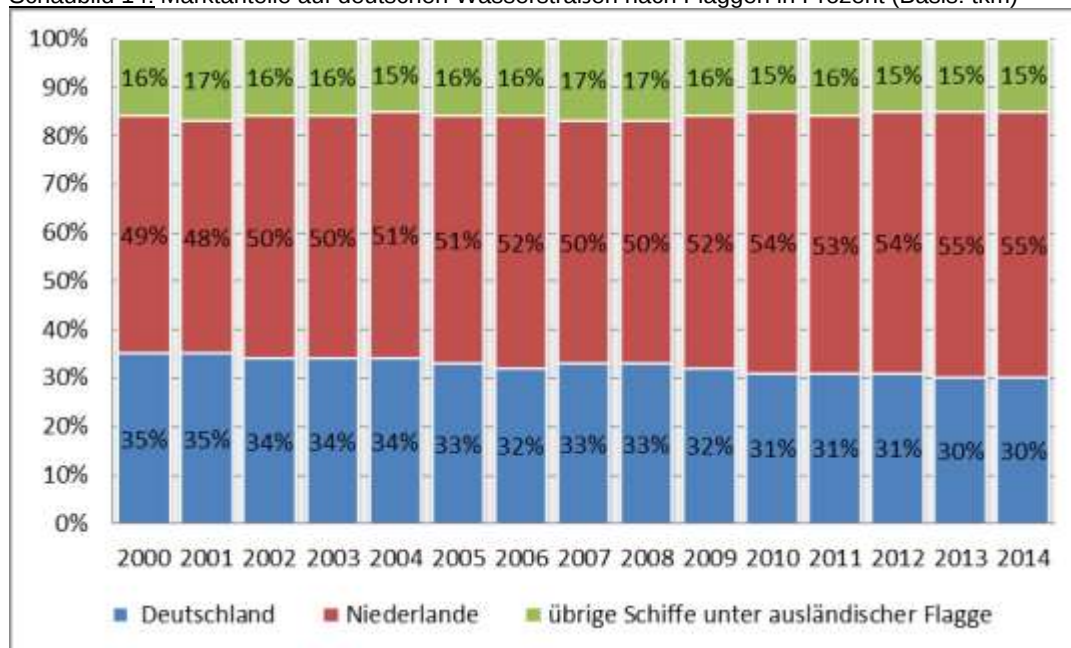
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Verkehrsleistungsrückgang im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr wirkte sich sowohl auf Schiffe unter deutscher als auch unter ausländischer Flagge aus. Die Verkehrsleistung der Schiffe unter deutscher Flagge sank im Vergleich zum Jahr 2013 um rund 1,6 %. Noch stärker verringerte sich die Verkehrsleistung der Schiffe unter niederländischer Flagge, die um rund 2,0 % abnahm. Die Reduzierung der Verkehrsleistung im Jahr 2014 hatte kaum Auswirkungen auf die Marktanteilsentwicklung (siehe Schaubild 14). Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge bezogen auf die Verkehrsleistung lag im Jahr 2014 unverändert bei rund 29,5 %. Die Schiffe unter niederländischer Flagge erreichten mit rund 55,2 % ebenfalls einen ähnlichen Marktanteil wie im Vorjahr (rund 55,4 %). Die übrigen Schiffe unter ausländischer Flagge vereinen seit Jahren einen

Marktanteils-
entwicklung

Marktanteil zwischen 15 % und 17 % auf sich. Die höchsten Marktanteile in dieser Gruppe entfielen im Jahr 2014 auf Schiffe aus Belgien (9,2 %) und der Schweiz (1,7 %). Am Anstieg des Beförderungsaufkommens partizipierten im Jahr 2014 ausschließlich Schiffe unter ausländischer Flagge. Dies galt insbesondere für Schiffe unter niederländischer Flagge, die im Vergleich zum Jahr 2013 mit einem Plus von rund 2,9 % überproportionale Mengenzuwächse verbuchten. Die Schiffe unter deutscher Flagge verzeichneten beim Transportaufkommen einen Rückgang in entsprechender Höhe.

Schaubild 14: Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen in Prozent (Basis: tkm)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der Güterumschlag in den einzelnen Wasserstraßengebieten wies im Jahr 2014 eine heterogene Entwicklung auf. Den größten absoluten Umschlagszuwachs verbuchte das westdeutsche Kanalgebiet. Mit rund 34,6 Mio. t wurden dort im Jahr 2014 rund 2,5 Mio. t bzw. 7,9 % mehr Güter umgeschlagen als im Jahr 2013. Insbesondere die Häfen Hamm, Bottrop und Lünen legten beim Güterumschlag deutlich zu. Den stärksten prozentualen Anstieg des Güterumschlags im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr verzeichnete das Donaugebiet. Die Umschlagssteigerung in Höhe von rund 0,7 Mio. t bzw. 17,0 % war vor allem auf Basiseffekte zurückzuführen, da infolge einsetzenden Hochwassers die Schifffahrt auf der Donau im Jahr 2013 zeitweise eingestellt werden musste. Im Elbegebiet erhöhte sich der Güterumschlag im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,2 Mio. t bzw. 5,8 %. Hierfür zeichnete insbesondere der in Folge des Rekordergebnisses des Hafens Hamburg beim Seegüterumschlag erneut deutlich gestiegene Güterumschlag aufs Binnenschiff in Hamburg verantwortlich.⁷ Vor allem der Umschlag von festen Massengütern erhöhte sich gegenüber dem Jahr 2013 deutlich. Eine positive Umschlagsentwicklung war im Jahr 2014 ferner in den Wasserstraßengebieten Mecklenburg-Vorpommern

Güterumschlag
nach Wasser-
straßengebieten
und ausgewählten
Binnenhäfen

⁷ Vgl. <http://www.hafen-hamburg.de/de/news/hamburger-hafen-erreicht-2014-das-beste-umschlagergebnis-seiner-geschichte---33774>, abgerufen am 06.05.2015

(+ 5,1 %) und Berlin (+ 2,7 %) sowie im Mittellandkanalgebiet (+ 1,1 %) zu beobachten. Das Rheinstromgebiet (Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar) verzeichnete hingegen einen moderaten Umschlagsrückgang (- 0,4 %). Der Güterumschlag im Hafen Duisburg, dem mit Abstand größten Binnenhafen im Rheinkorridor, erhöhte sich allerdings vorrangig aufgrund eines starken Wachstums beim Umschlag von Containern um 6,0 %. Im Wesergebiet kam es im Jahr 2014 zu einem Rückgang des Güterumschlags im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von 2,4 %. Weniger Güter als im Vorjahr wurden überdies im Wasserstraßengebiet Brandenburg (- 6,3 %) umgeschlagen. Die Entwicklung des Güterumschlags in den zehn umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen des Jahres 2014 verlief unterschiedlich (siehe hierzu Tabelle 9). Während die drei größten deutschen Binnenhäfen Duisburg, Köln und Hamburg Umschlagszuwächse verbuchten, war der Güterumschlag beispielsweise in Neuss, Ludwigshafen und Mannheim rückläufig.

Tabelle 9: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Häfen in der Binnenschifffahrt in den Jahren 2013 und 2014

Hafen	2013 in 1.000 t	2014 in 1.000 t	Veränderung	
			in 1.000 t	in %
Duisburg	49.444,5	52.430,8	+2.986,3	+6,0
Köln	11.682,5	12.016,8	+334,3	+2,9
Hamburg	10.646,0	11.670,8	+1.024,8	+9,6
Mannheim	8.753,0	8.494,7	-258,4	-3,0
Ludwigshafen	7.593,5	7.276,1	-317,4	-4,2
Neuss	7.589,9	7.083,3	-506,6	-6,7
Karlsruhe	6.438,9	6.636,6	+197,7	+3,1
Frankfurt am Main	4.185,8	4.489,8	+304,0	+7,3
Gelsenkirchen	3.978,6	3.884,8	-93,8	-2,4
Marl	3.656,4	3.833,1	176,7	+4,8

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Das Beförderungsaufkommen zwischen deutschen Häfen erhöhte sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 1,7 % auf rund 55,6 Mio. t (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 10). Der stärkste absolute Anstieg der Beförderungsmenge war beim flüssigen Massengut zu verzeichnen. So nahmen die Transporte von Mineralölerzeugnissen und chemischen Erzeugnissen innerhalb Deutschlands zu. Überdies wurden Zuwächse beim Transportaufkommen von Schüttgütern, insbesondere von Kohle und Getreide, sowie von Containern verbucht. Die Verkehrsleistung im Binnenverkehr erhöhte sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 1,6 % auf rund 11,2 Mrd. tkm.

Hauptverkehrs-
verbindungen:
- Binnenverkehr

Tabelle 10: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen in den Jahren 2013 und 2014

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2013	2014		2013	2014	
Binnenverkehr	54,7	55,6	+1,7	11,0	11,2	+1,6
Versand in das Ausland	47,8	50,6	+5,7	12,9	13,2	+2,5
Empfang aus dem Ausland	104,5	103,9	-0,6	23,3	22,6	-3,1
Durchgangsverkehr	19,8	18,4	-6,9	12,8	12,1	-5,8
Insgesamt	226,9	228,5	+0,7	60,1	59,1	-1,6

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Im grenzüberschreitenden Versand stieg die Beförderungsmenge im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 um 5,7 % auf insgesamt rund 50,6 Mio. t an. Aufkommenszuwächse waren im grenzüberschreitenden Versand sowohl bei Schütt- und Stückgütern als auch bei Containern zu verzeichnen. Besonders stark fiel der Anstieg bei den Transporten von Roheisen und Stahl sowie von Sekundärrohstoffen und Abfällen aus. Die Beförderungsmenge bei den flüssigen Massengütern stagnierte indes im Jahr 2014. Die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um rund 2,5 % auf 13,5 Mrd. tkm.

- Grenzüberschreitender Versand

Die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Empfang verringerte sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 um rund 0,6 % auf 103,9 Mio. t. Maßgeblich hierfür war im Wesentlichen der Rückgang der Beförderungen von Mineralölerzeugnissen und Kohle von ausländischen zu deutschen Häfen. Die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Empfang sank im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,1 % auf 22,6 Mrd. tkm.

- Grenzüberschreitender Empfang

Das Beförderungsaufkommen im Durchgangsverkehr reduzierte sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 um 6,9 % auf rund 18,4 Mio. t. Ursächlich hierfür war hauptsächlich ein starker Rückgang bei den Schüttgutbeförderungen. Vor allem die Kohlebeförderungen aus den Niederlanden und Belgien nach Frankreich gingen sehr stark zurück. Außerdem wurden weniger Stückgüter im Transitverkehr befördert. Diese Mengenrückgänge konnten durch leichte Aufkommenszuwächse bei flüssigen Massengütern und containerisierten Gütern nicht kompensiert werden. Die Verkehrsleistung im Durchgangsverkehr verringerte sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 5,8 % auf rund 12,1 Mrd. tkm.

- Durchgangsverkehr

5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Kostenentwicklung

In der Binnenschifffahrt verlief die Kostenentwicklung im Jahr 2014 insgesamt sehr moderat. Dies lag vor allem an den Gasölkosten, auf die ein erheblicher Teil der Betriebskosten entfällt. Vor dem Hintergrund deutlich gesunkener Notierungen an den Rohöl-

Gasölkosten

märkten gaben die Gasölpreise im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr nach. Insbesondere im letzten Quartal des Jahres 2014 verzeichneten sie einen hohen Rückgang. Insgesamt lag der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl im Jahr 2014 rund 4 % niedriger als im Jahr 2013. Trotz der gesunkenen Gasölpreise sind die Binnenschiffer nach Angaben von Marktteilnehmern weiterhin bemüht, den Treibstoffverbrauch durch eine möglichst ökonomische Fahrweise – insbesondere in der Bergfahrt – zu reduzieren.

Bei den Personalkosten war 2014 ein weiterer Anstieg zu verzeichnen. Die tarifgebundenen Beschäftigten erhielten im April 2014 eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 350 Euro, die tarifgebundenen Auszubildenden in Höhe von 175 Euro. Des Weiteren sah der Tarifvertrag für das fahrende Personal in der Güterschifffahrt eine Erhöhung der Vergütung um 2,3 % zum Juli 2014 vor. Die Kosten für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten haben sich nach Angaben von Marktteilnehmern im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert. Ein Teil der Binnenschifffahrtsunternehmen versucht weiterhin, nicht unbedingt notwendige Reparaturen aufzuschieben und Wartungsintervalle im Rahmen der Möglichkeiten zu strecken.

Personal- und
Wartungskosten

5.2.2 Trockengüterschifffahrt

Das Mengenaufkommen in der Trockengüterschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen stieg im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 um knapp 2,0 Mio. t bzw. 1,1 % auf rund 178,7 Mio. t. Ursächlich hierfür war hauptsächlich eine Zunahme bei den Beförderungen von Erzen, Steinen und Erden sowie von Containern. Die Transportnachfrage für Importkohle ging indes deutlich zurück. Die Verkehrsleistung sank im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um rund 0,7 Mrd. tkm bzw. 1,4 % auf 47,9 Mrd. tkm. Der Rückgang der Verkehrsleistung ist zu einem Großteil den im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr deutlich rückläufigen Durchgangsverkehren geschuldet. Vor allem die Kohletransporte aus den Niederlanden und Belgien nach Frankreich verringerten sich im Vergleichszeitraum sehr stark.

Mengenanstieg und
Leistungsrückgang

Wie in den Vorjahren bestand im Jahr 2014 in der Rheinschifffahrt, die von niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen dominiert wird, ein Kapazitätsüberhang insbesondere bei den größeren Schiffseinheiten. Die Wettbewerbsintensität und der Preisdruck im Rheinstromgebiet blieben hoch. Ausgeübt wurde letzterer insbesondere durch niederländische Unternehmen, die während der Hochpreisphase im Vorfeld der Finanz- und Wirtschaftskrise neue, große Gütermotorschiffe erworben hatten und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben. Nach Angaben von Marktteilnehmern führten solche Binnenschifffahrtsunternehmen teilweise Beförderungen zu Frachtraten durch, die nicht kostendeckend waren, um gegenüber Kreditgebern Umsätze vorweisen und zumindest in Teilen ihren Kapitaldienst leisten zu können. Da außerhalb des Rheinstromgebiets meist nur kleinere Schiffseinheiten eingesetzt werden können und deren Anzahl in den letzten Jah-

Laderaumentwick-
lung

ren tendenziell eher rückläufig war, stellte sich das Verhältnis von Laderaumangebot und -nachfrage dort vergleichsweise besser dar. Nach Angaben von Marktteilnehmern wird auch in der Rheinschifffahrt, insbesondere am Oberrhein, kleinerer Schiffsraum zunehmend knapper – vor allem für Talfahrten.

Die Frachtraten wiesen im Jahr 2014 – ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau – eine in der Tendenz insgesamt leicht positive Entwicklung auf. Während die Kontraktfrachten für den Einsatz von Großschiffen im Rheinstromgebiet nach Angaben von Marktteilnehmern aufgrund des Laderaumüberhangs und der moderaten Kostenentwicklung im Jahr 2014 zumeist auf niedrigem Niveau stagnierten, ließen sich für kleinere Schiffseinheiten und in Fahrwassergebieten außerhalb des Rheinstromgebietes häufig leichte Erhöhungen der Frachtraten durchsetzen. In Einzelfällen berichteten Gesprächspartner der Marktbeobachtung allerdings auch von notwendigen Senkungen der Vertragsfrachten, um Transportaufträge nicht zu verlieren. Aufgrund der durchgehend relativ guten Schiffbarkeit der Binnengewässer im Jahr 2014 unterlagen die Tagesfrachten weit weniger starken Schwankungen als in den Vorjahren. Die Grundfrachten, d. h. die Tagesfrachten ohne Gasöl- und Kleinwasserzuschläge, haben sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 insgesamt allenfalls moderat erhöht. Vor allem im Rheinstromgebiet fiel der Anstieg der Tagesfrachten für größere Schiffseinheiten gering aus. Für kleinere Schiffseinheiten konnten teilweise vergleichsweise höhere Entgelte von den Kunden verlangt werden, da das Angebot an kleineren Schiffstypen tendenziell rückläufig ist. In der Regel wurden nach Angaben von Marktteilnehmern am Oberrhein für Talfahrten etwas höhere Frachten gezahlt als für Bergfahrten, da dort deutlich weniger freier Schiffsraum zur Verfügung stand als in den ARA-Häfen.

Frachteniveau

Die Umsätze und Erträge in der Trockengüterschifffahrt bewegten sich nach Angaben von Marktteilnehmern im Jahr 2014 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Vor allem Befrachter, die überwiegend im Rheinstromgebiet tätig sind, konnten nach Informationen des Bundesamtes nur in wenigen Fällen ihre Erträge gegenüber dem Vorjahr steigern. Die wirtschaftliche Lage der Partikuliere stellt sich aufgrund der großen Unterschiede in der Unternehmens- sowie insbesondere Kapitalkostenstruktur weiterhin höchst heterogen dar. Unternehmen, die einen hohen Kapitaleinsatz leisten mussten, erreichten nach Angaben von Marktteilnehmern im Jahr 2014 zumeist bestenfalls ausgeglichene Betriebsergebnisse, wohingegen Schiffseigner älterer, abbezahlter Schiffe teilweise zweistellige Umsatzrenditen erwirtschaften konnten. Tendenziell stellte sich die Umsatz- und Ertragssituation von Partikulieren und Befrachtern, die in der Rheinschifffahrt tätig waren, vergleichsweise schlechter dar als von Unternehmen, die außerhalb des Rheinstromgebietes aktiv waren.

Umsatz und Ertrag

5.2.3 Tankschifffahrt

In der Tankschifffahrt war im Jahr 2014 ein Nachfragerückgang gegenüber dem Vorjahr zu verbuchen. Insbesondere die Beförderungen von Mineralölprodukten entlang des Rheins gingen stark zurück. Die Gesamtbeförderungsmenge in der Tankschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verringerte sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um rund 0,3 Mio. t bzw. 0,7 % auf rund 49,8 Mio. t. Die Verkehrsleistung nahm im Vergleichszeitraum um 2,4 % bzw. rund 0,3 Mrd. tkm auf rund 11,2 Mrd. tkm ab. Vor allem im 1. Halbjahr 2014 waren aufgrund eines starken Rückgangs des Inlandabsatzes von leichtem Heizöl sowie der vorherrschenden Backwardation-Phase⁸ auf den Produktenmärkten deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge zu verzeichnen. Die zweite Jahreshälfte 2014 verlief für die Tankschifffahrt besser, da u. a. die Nachfrage nach Kraftstoffen und Heizöl aufgrund der stark gesunkenen Preise deutlich zunahm. Dennoch stellte sich die Mengen- und Leistungsentwicklung für das Gesamtjahr 2014 negativ dar. Die Beförderungsmenge von flüssigen Mineralölerzeugnissen wie Heizöl und Kraftstoffen verringerte sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Jahr 2013 insgesamt um rund 1,1 Mio. t bzw. 3,8 % auf knapp 27,8 Mio. t. Die Verkehrsleistung ging um rund 0,5 Mrd. tkm bzw. 7,1 % auf knapp 6,4 Mrd. tkm zurück. Am stärksten nahmen die Mineralölbeförderungen im grenzüberschreitenden Empfang ab sowie im Transitverkehr, dem jedoch eine vergleichsweise geringe Bedeutung zukommt. Der grenzüberschreitende Versand entwickelte sich ebenfalls deutlich negativ. Eine leichte Zunahme der Beförderungsmenge an Mineralölerzeugnissen war nur bei den innerdeutschen Transporten zu beobachten. Insgesamt entfielen im Jahr 2014 in der Tankschifffahrt rund 55,7 % der Mengen und 56,9 % der Leistungen auf flüssige Mineralölerzeugnisse. Im Gegensatz zum Mineralölsektor entwickelte sich die Verkehrsnachfrage aus der chemischen Industrie im Jahr 2014 positiv.

Auftrags- und
Beschäftigungslage

Nachdem die Preise für Mineralöltransporte zu Beginn des Jahres auf einem sehr niedrigen Niveau gelegen hatten, kam es im Verlauf des Jahres 2014 zwar zu einer leichten Erholung bei den Tagesfrachten – im Einklang mit dem Anstieg der Nachfrage nach Beförderungsleistungen in der Tankschifffahrt vorrangig im vierten Quartal. Insgesamt blieben die Tagesfrachten für Beförderungen von Mineralölerzeugnissen im Rheinstromgebiet im Jahr 2014 jedoch hinter dem Niveau des Vorjahres zurück. Die Vertragsfrachten für Mineralölbeförderungen lagen im Jahr 2014 ebenfalls deutlich unter dem Niveau früherer Jahre. Ursächlich hierfür waren die weiterhin bestehenden Überkapazitäten in der Tankschifffahrt, insbesondere im Rheinstromgebiet. Nach Angaben von Marktteilnehmern bestimmt weiterhin die günstigste Schiffsart den Preis. Dies seien in die Regel die Einhüllentankschiffe, die häufig längst abbezahlt seien und für die – im Gegensatz zu den jüngeren Doppelhüllentankschiffen – zumeist kein Kapitaldienst zu leisten sei. Verglichen mit den Frachtraten für Beförderungen von Mineralölerzeugnissen stellte sich die Preissituation bei Chemietransporten im Jahr 2014 nach Angaben von Marktteilnehmern

Frachten

⁸ Spotmarktpreis > Terminmarktpreis

etwas besser dar. Obwohl im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr Mengensteigerungen bei den Beförderungen von chemischen Erzeugnissen verbucht werden konnten, kam es bei den Frachtraten für deren Beförderung im Jahresvergleich allerdings zumeist nicht zu Steigerungen. So habe nach Einschätzung von Marktteilnehmern in der Chemiefahrt im Betrachtungszeitraum ebenfalls ein hohes Angebot an Schiffsraum zur Verfügung gestanden. Die schlechte Auftragslage bei Mineralöltransporten habe dazu geführt, dass teilweise zusätzliche Tankschiffe in den Bereich der Chemietransporte drängten.

Das Kapazitätsproblem wird voraussichtlich zumindest so lange bestehen bleiben, wie Einhüllenschiffen noch für den Transport von relativ vielen Stoffen eingesetzt werden dürfen. Zwar dürfen bereits seit dem 01.01.2013 bestimmte umwelt- und gesundheitsgefährdende Stoffe, in der Hauptsache verschiedene chemische Substanzen, die zuvor noch in Einhüllenschiffen befördert werden konnten, nur noch in Doppelhüllenschiffen transportiert werden. Nach Informationen des Bundesamtes hat dies bislang jedoch nicht zu einem spürbaren Nachlassen des Wettbewerbsdrucks im Segment der Doppelhüllenschiffe geführt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass seitens der chemischen Industrie der Einsatz von Doppelhüllenschiffen für bestimmte Transportgüter bereits vor Ablauf der gesetzlichen Übergangsfristen verbindlich vorgeschrieben wurde. Eine Entspannung der Wettbewerbssituation erwarten Marktteilnehmer frühestens ab dem Jahr 2016, wenn für weitere Stoffe, u.a. Benzin bzw. Ottokraftstoffe, die gesetzliche Übergangsfrist endet. Für weitere mengenmäßig bedeutende Mineralölerzeugnisse wie Dieselkraftstoff, Gasöl oder Heizöl (leicht) schreibt das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) den Einsatz von Doppelhüllenschiffen erst ab 2019 verbindlich vor.

Übergangsfristen

Die schwache Nachfrage nach Beförderungsleistungen und die niedrigen Frachtraten wirkten sich im Jahr 2014 negativ auf die Umsatz- und Ertragsentwicklung in der Tankerschiffahrt aus. Das Geschäftsergebnis des Jahres 2014 der meisten in der Tankerschiffahrt tätigen Unternehmen – auch von Unternehmen mit abbezahlten und abgeschriebenen Einhüllenschiffen – fiel nach Informationen des Bundesamtes schlechter aus als im Vorjahr. In einigen Fällen wurden Verluste eingefahren. Besonders kritisch stellte sich die finanzielle Lage für viele Eigner von überwiegend fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen dar, die einen hohen Kapitaleinsatz zu leisten haben.

Ertragslage

5.2.4 Zahl der Unternehmen und Insolvenzen

Die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschiffahrt ging zuletzt wieder zurück, nachdem es im Jahr 2012 erstmals nach mehreren Jahren zu einem Anstieg gekommen war (siehe Tabelle 11). Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes waren zum 30.06.2013 in Deutschland 588 Unternehmen in der gewerblichen Binnenschiffahrt tätig. Dies waren 37 weniger als im Jahr zuvor. Ein Rückgang war vor al-

Anzahl der Unternehmen

lem bei Unternehmen mit einer Ladekapazität unter 3.000 Tonnen zu verzeichnen. Hierbei war insbesondere die Anzahl von Partikulierunternehmen mit einer Ladekapazität von unter 1.000 Tonnen stark rückläufig. Sowohl die Anzahl der in der Trockengüter- als auch in der Tankschifffahrt tätigen Unternehmen ging zurück. Seit Beginn dieses Jahrtausends nahm die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland um mehr als ein Drittel ab.

Tabelle 11: Entwicklung der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2000 bis 2013 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
2012	625	102	457	47	13	6
2013	588	85	432	54	13	4

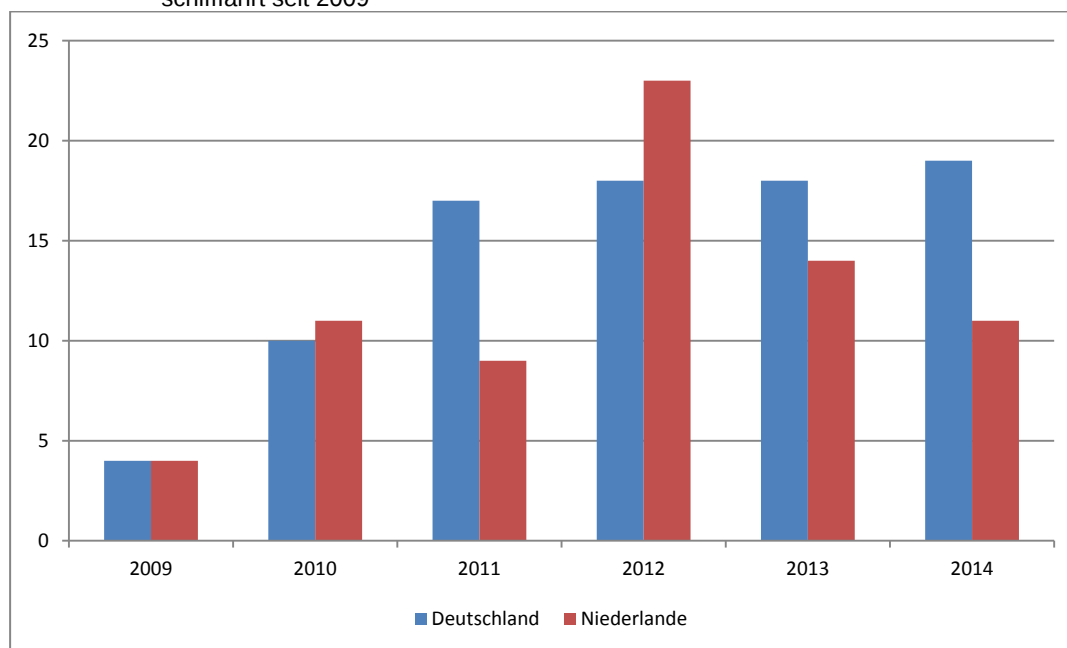
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Im Jahr 2014 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ (Tank- und Trockengüterschifffahrt) 17 Insolvenzverfahren eröffnet, eines mehr als im Jahr 2013. Wie im Jahr 2013 wurden im Jahr 2014 zwei weitere Insolvenzverfahren mangels Masse abgewiesen. Nach dem Jahr 2009 war es aufgrund schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen ausgehend von einem niedrigen Niveau zu einem deutlichen Anstieg der Insolvenzen gekommen (siehe hierzu und im Folgenden auch Schaubild 15). Seit dem Jahr 2011 liegt die Zahl der Insolvenzverfahren in Deutschland insgesamt im Bereich zwischen 17 und 19 pro Jahr. Nach Informationen des Bundesamtes lassen einige Bunkerbetriebe zur Vermeidung von Forderungsausfällen Schiffe von bestimmten Unternehmen weiterhin nur gegen Vorkasse, Bürgschaft oder Nachweis eines festen Transportauftrags bunkern. Teilweise erfolgt die Abrechnung unmittelbar mit den Auftraggebern des Binnenschifffahrtsunternehmens. Zudem sei es nach Angaben von Marktteilnehmern für einige Unternehmen schwierig, aufgrund eines erhöhten Ausfallrisikos Kredite für notwendige Reparaturen oder Modernisierungsarbeiten zu erhalten. In den Niederlanden gingen nach Angaben des niederländischen Statistikamtes im Jahr 2014 insgesamt elf Binnenschifffahrtsunternehmen (Güter-

Insolvenzen

und Schleppschiffahrt) in die Insolvenz. Im Jahr 2013 belief sich die Anzahl der Insolvenzverfahren auf insgesamt 14. Nach Informationen des Bundesamtes sind speziell niederländische oder belgische Banken weiterhin bestrebt, Insolvenzen hochverschuldeter Partikuliere zu verhindern, um Verluste aus Schiffsfinanzierungen nicht realisieren zu müssen.

Schaubild 15: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschiffahrt seit 2009



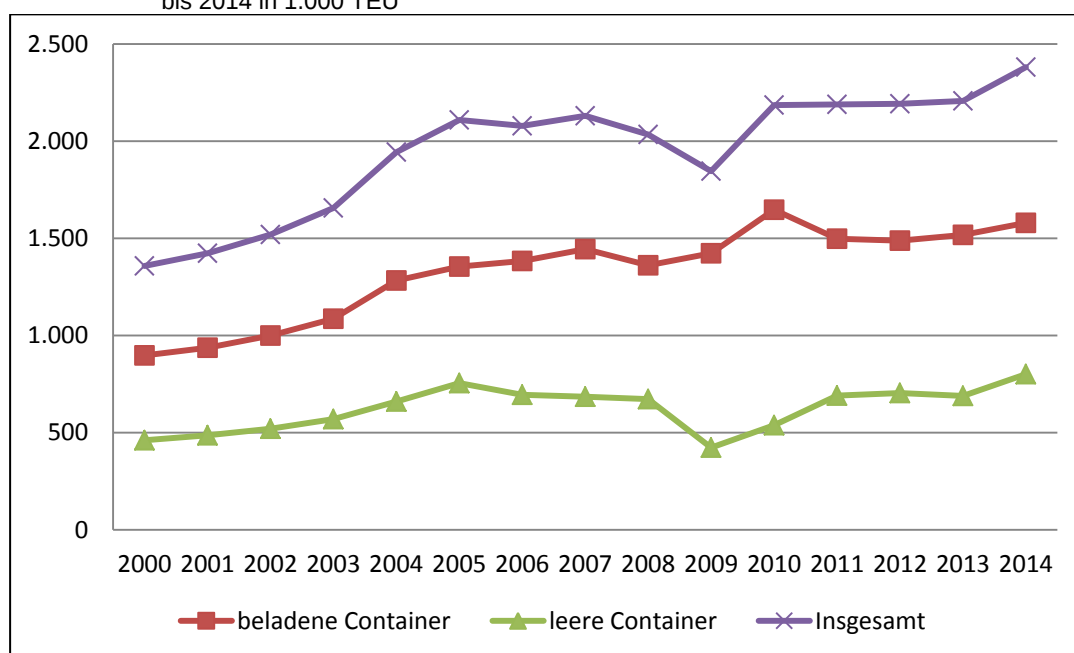
Quellen: Statistisches Bundesamt, Centraal Bureau voor de Statistiek. Eigene Darstellung.

5.3 Kombinierte Verkehr Straße – Wasserstraße

Mit einem Gesamtvolumen von rund 2,4 Mio. TEU erhöhte sich die Anzahl der in der Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderten Standardcontainer im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um knapp 0,2 Mio. TEU bzw. 7,9 %. Hiervon entfielen rund 1,6 Mio. TEU auf beladene und rund 0,8 Mio. TEU auf leere Container. Im Vergleich zum Vorjahr war im Jahr 2014 eine Steigerung in Höhe von 4,1 % bei den Transporten von beladenen Containern und von 16,2 % bei den Beförderungen von unbeladenen Containern zu verzeichnen. Das Jahr 2014 stellte sowohl hinsichtlich der beförderten Leercontainer als auch der Container insgesamt ein neues Rekordjahr dar (siehe hierzu Schaubild 16). Die in Containern beförderte Tonnage stieg im Jahr 2014 gegenüber dem Jahr 2013 um rund 0,8 Mio. t bzw. 4,6 % auf knapp 17,5 Mio. t.

Anstieg des Containeraufkommens

Schaubild 16: Beförderte beladene und leere Container in der Binnenschifffahrt in den Jahren 2000 bis 2014 in 1.000 TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Innerhalb Deutschlands wurden im Jahr 2014 rund 0,25 Mio. TEU transportiert und somit 8,3 % mehr als im Jahr 2013 (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 12). Im grenzüberschreitenden Verkehr war im Jahr 2014 ein Zuwachs um 7,8 % auf insgesamt rund 1,87 Mio. TEU gegenüber dem Vorjahr zu beobachten. Hierbei verzeichnete der grenzüberschreitende Versand einen Anstieg in Höhe von 8,0 % auf knapp 0,97 Mio. TEU. Der grenzüberschreitende Empfang erhöhte sich um 7,6 % auf rund 0,90 Mio. TEU. Die Durchgangsverkehre auf deutschen Wasserstraßen stiegen um 8,2 % auf rund 0,26 Mio. TEU.

Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 12: Containerbinnenschiffsverkehr in den Jahren 2013 und 2014 nach Hauptverkehrsverbindungen in 1.000 TEU

Verkehrsverbindung	2013	2014	Differenz	
			abs.	in %
Binnenverkehr	227	246	19	8,3
davon:				
Deutsche Binnenhäfen - Hamburg	94	98	4	4,5
Deutsche Binnenhäfen - Bremen/Bremerhaven	57	61	4	7,0
Grenzüberschreitender Verkehr	1.737	1.872	135	7,8
davon:				
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Rotterdam	728	783	56	7,6
Deutsche Binnenhäfen - Seehafen Antwerpen	680	742	62	9,1
Durchgangsverkehr	242	262	20	8,2
Insgesamt	2.207	2.381	174	7,9

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Trotz eines Rückgangs beim seeseitigen Containerumschlag in den bremischen Häfen um 0,6 % auf gut 5,8 Mio. TEU im Jahr 2014 stiegen die Containerbeförderungen mit dem Binnenschiff im Hinterland der bremischen Häfen um rund 4.000 TEU bzw. 7,0 % auf rund 61.000 TEU an. Im Hamburger Hafen erhöhte sich im Jahr 2014 der Containerumschlag um 5,1 % auf ca. 9,7 Mio. TEU. Der Hinterlandverkehr Hamburgs mit deutschen Binnenhäfen verzeichnete im Jahr 2014 einen Anstieg in Höhe von rund 4.200 TEU bzw. 4,5 % auf rund 98.000 TEU.

Bremische Häfen
und Hamburg

Die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam verbuchten im Jahr 2014 deutliche Zuwächse beim Containerumschlag. Der Containerumschlag erhöhte sich gegenüber dem Jahr 2013 in Rotterdam um 5,8 % und in Antwerpen um 5,6 %. Die positive Entwicklung beim Containerumschlag in den beiden Häfen spiegelte sich in einem Anstieg der Containerbeförderungen im Seehafen-Hinterlandverkehr der deutschen Binnenhäfen mit Antwerpen und Rotterdam wider. Bei den Containerbeförderungen zwischen deutschen Binnenhäfen und Antwerpen war ein Zuwachs von 9,1 % zu verbuchen. Der Containerverkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und Rotterdam nahm um rund 7,6 % zu.

Seehäfen Antwerpen
und Rotterdam

An den Überseecontainerterminals in Rotterdam kam es im Jahr 2014 – insbesondere im zweiten und dritten Quartal – zeitweise zu außergewöhnlich langen Wartezeiten; Marktteilnehmer bezifferten diese für Binnenschiffe teilweise auf bis zu vier Tage. Zurückzuführen waren die langen Wartezeiten unter anderem auf das unerwartet deutlich gestiegene Containeraufkommen im Jahr 2014 sowie auf verspätete Ankünfte von Überseecontainerschiffen. Durch Verzögerungen bei der Abfertigung der Binnenschiffe im Seehafen Rotterdam wurden die Fahrpläne der Containerliniendienste im Hinterland Rotterdams nachhaltig gestört. Aufgrund der längeren Umlaufzeiten bei Containerlinienverkehren musste von Anbietern von Containerlinien häufig zusätzlicher Schiffsraum gechartert werden. Die resultierenden Kosten wurden von einigen Containerliniendienstbetreibern zeitverzögert in Form einer sogenannten „Congestion Surcharge“ an die Auftraggeber weitergegeben. Im Herbst des Jahres 2014 trat eine leichte Verbesserung der Situation im Hafen Rotterdam ein, wenngleich nach Angaben von Marktteilnehmern noch immer längere Wartezeiten eingeplant werden mussten. Die meisten Anbieter von Containerliniendiensten setzten die Congestion-Zuschläge im 4. Quartal des Jahres 2014 wieder aus.

Wartezeiten an
Überseeterminals
in Rotterdam



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes Mai 2015

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
