



Bundesamt
für Güterverkehr



... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2009

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen	8
2.3	Entwicklung des Modal Split	10
3	Straßengüterverkehr	11
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	11
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	11
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	12
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	14
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	15
3.1.5	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	16
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	18
3.2.1	Beförderungsentgelte	18
3.2.2	Kosten	19
3.2.3	Ertragslage	21
3.2.4	Investitionen	22
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	22
3.3	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	24
4	Eisenbahngüterverkehr	26
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	26
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	29
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	32
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	32
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)	35
5	Binnenschiffsgüterverkehr	35
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	35
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	38
5.2.1	Gasölpreisentwicklung	38
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	39
5.2.3	Tankschifffahrt	42

1 Zusammenfassung / Summary

Die globale Wirtschaftskrise hat im 1. Halbjahr 2009 zu einem starken Rückgang der Verkehrsnachfrage in Deutschland geführt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 verringerte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge insgesamt um 16,6 %, die Verkehrsleistung um 15,1 %. Dabei verzeichneten alle Verkehrsträger im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Mengen- und Leistungsrückgänge. Die rückläufige Industrieproduktion und die geringere Handelstätigkeit spiegelten sich dabei sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr wider. In den letzten Monaten ist eine Stabilisierung des Güterverkehrsmarktes auf niedrigem Niveau erkennbar, eine durchgreifende Verbesserung zeichnet sich bislang nicht ab.

Verkehrsnachfrage bricht ein

Im Bereich des Straßengüterverkehrs waren sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr von der wirtschaftlichen Entwicklung stark betroffen. Hohe Mengen- und Leistungsrückgänge zogen sich ausnahmslos durch alle Entfernungsbereiche. Besonders hoch fielen diese aufgrund der schwachen Baukonjunktur im Nahbereich aus. Die massiven Rückgänge des Außenhandels spiegelten sich in den Werten des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie den Aufkommensmengen an Halb- und Fertigwaren wider. Infolge der geringen Verkehrsnachfrage gingen im 1. Halbjahr 2009 die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 um 15,4 % zurück. Die Fahrleistungen mit umweltfreundlicheren Euro 5-Lastkraftfahrzeugen haben seit der Mautanpassung signifikant zugenommen und erreichten im 1. Halbjahr 2009 bereits einen Anteil von 46,4 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Insgesamt deutet die jüngere Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen auf eine Stabilisierung des Güterkraftverkehrsmarktes auf niedrigem Niveau hin.

Hohe Mengen- und Leistungsrückgänge im Straßengüterverkehr

Die erhebliche Verschlechterung der Auftrags- und Beschäftigungslage hat auf dem deutschen und europäischen Güterkraftverkehrsmarkt hohe Laderaumüberkapazitäten bedingt. Der Preiswettbewerb um das verbleibende Beförderungsaufkommen hat spürbar an Intensität gewonnen; insbesondere große Speditions- und Logistikunternehmen haben ihre Akquisitionsaktivitäten verstärkt. Sowohl bei nationalen als auch bei internationalen Beförderungen im Straßengüterverkehr waren im Verlauf des 1. Halbjahres 2009 auf dem Spotmarkt Preisrückgänge im zweistelligen Prozentbereich zu beobachten. Die aus der rückläufigen Entwicklung der Dieselpreise resultierende Kostenentlastung der Unternehmen dürfte durch den herrschenden Preiskampf weitestgehend wegkonkurriert worden sein. Viele Güterkraftverkehrsunternehmen haben auf die Nachfragerückgänge mit einer Reduzierung ihrer Fuhrparkkapazitäten, der Einführung von Kurzarbeit sowie Personalentlassungen reagiert, mithin ihre Strukturen der veränderten Auftragslage angepasst. Insgesamt hat sich die wirtschaftliche Situation bei vielen Transport- und Speditionsunternehmen in den vergangenen zwölf Monaten erheblich verschlechtert. Nachdem die Zahl der Insolvenzen bereits im vergangenen Jahr wieder zugenommen hatte, hat sie sich im 1. Halbjahr 2009 weiter erhöht. Die Zahl der Betriebsaufgaben sowohl von kleine-

Erhebliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage

ren Unternehmen als auch von Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung nahm ebenfalls zu. Relativ gering sind derzeit noch die Auswirkungen der Kabotagefreigabe in Deutschland für Unternehmen aus verschiedenen mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten.

Das mehrjährige Wachstum des Schienengüterverkehrs wurde im 1. Halbjahr 2009 durch die Wirtschaftskrise jäh beendet. Bedingt u. a. durch hohe Aufkommensrückgänge im Montanbereich sowie im kombinierten Verkehr verzeichnete die Schiene im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 von allen Verkehrsträgern die höchsten prozentualen Mengen- und Leistungsrückgänge. Die geringe Verkehrsnachfrage hat die Eisenbahnen einem erhöhten inter- und intramodalen Wettbewerb und einem entsprechenden Preisdruck ausgesetzt. Eine rückläufige Umsatzentwicklung führte in Verbindung mit steigenden Gesamtkosten dazu, dass sich die Ertragslage der Marktteilnehmer krisenbedingt verschlechtert hat. Entsprechend der Entwicklung im Straßengüterverkehr haben Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Nachfrageeinbrüche mit einer vorübergehenden Stilllegung von Teilen ihrer Waggonflotte, der Anmeldung von Kurzarbeit sowie teilweise Personalentlassungen reagiert. Auf verschiedenen Relationen wurden die Abfahrtsfrequenzen verringert, um eine ausreichende Auslastung der Züge zu gewährleisten. Unterdessen haben große europäische Bahnen ihre internationalen Akquisitionsbemühungen im Laufe dieses Jahres fortgesetzt und damit die Konsolidierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes weiter vorangetrieben.

Schienengüterverkehr
mit höchsten Verlusten

Das Halbjahresergebnis der Binnenschifffahrt wurde stark von der rückläufigen Nachfrage der Stahlindustrie, des Baubereichs sowie in der Containerschifffahrt geprägt. Die Wettbewerbsintensität in der Trockengüterschifffahrt hat sich im bisherigen Jahresverlauf wesentlich verschärft, zumal in den vergangenen Jahren die Beförderungskapazitäten in der westeuropäischen Binnenschifffahrt spürbar gestiegen sind. Dies spiegelte sich in einem deutlichen Frachtenverfall wider. Vor dem Hintergrund sinkender Umsätze hat sich die Ertragslage der Partikuliere wesentlich verschlechtert. Angesichts einer hohen Heizölnachfrage konnte sich die Tankschifffahrt zumindest in den ersten Monaten des laufenden Jahres noch relativ gut gegen die Wirtschaftskrise behaupten. Im weiteren Jahresverlauf hat die Nachfrage konjunktur- und saisonbedingt allerdings auch in diesem Marktsegment spürbar nachgelassen – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Ertragslage der Unternehmen. Ein größerer Anstieg der Insolvenzzahlen ist in der Binnenschifffahrt bislang nicht feststellbar. Ein Teil der Unternehmen dürfte derzeit noch von den in den guten Vorjahren gebildeten Rücklagen zehren. Allerdings mehren sich mit zunehmender Dauer der Wirtschaftskrise auch in der Binnenschifffahrt die Anzeichen für wachsende Liquiditätsprobleme von Unternehmen.

Hoher Kapazitäts-
überhang in der Bin-
nenschifffahrt

Summary

The global economic crisis led to a strong decline in demand for freight transport services in the first half of 2009. Taking the first half of 2008 as a benchmark, the volume of freight conveyed by road, rail and inland waterways dropped by 16.6%, the volume of freight transport in terms of tons-km (tkm) fell by 15.1%. All modes of transport experienced double-figure percentage reductions in transportation volume and freight performance over this period. Shrinking industrial production and falling industrial activity were reflected in both domestic and international freight traffic statistics. In recent months the freight market settled down at a low level of activity. However, there are no signs for a significant market recovery so far.

Sharp reduction in demand for freight transport services

In the road freight sector both professional haulage and transport on own account were severely affected by the economic downturn. Transportation volume and freight performance sank drastically across the board, with short-distance movements taking the brunt of the contraction on account of the dip in the construction industry. A massive drop in foreign trade volumes was reflected in cross-border transport movements and the amount of finished and semi-finished goods to be conveyed. From H1/08 to H1/09 low demand for transport services led to a 15.4% reduction in transport activity incurring toll charges. Since the adjustment of toll fees traffic involving environmentally-friendlier Euro 5 lorries has increased significantly, equalling 46.4% of all traffic by lorries subject to toll charges in the first half of 2009. Overall, the evolution of traffic by lorries subject to toll charges suggests that the road haulage market is settling down at a low level of activity.

Drastic drop in transportation volume and freight performance within road freight sector

The severe downturn in orders received and the worsening of the employment situation has led to markedly high levels of surplus capacity in the road-freight market in Germany and across Europe. Competition for the remaining freight contracts has intensified, driving down prices; large hauliers and logistics firms in particular have ratcheted up their sales efforts. Deflationary pressures in national and international road shipments over the first half of 2009 caused spot market prices to fall by double-figure percentage points. Gains resulting from the falling cost of diesel were largely erased by the effects of the price war. Many road hauliers reacted to depressed demand by reducing fleet capacity, imposing short time on their employees and making staff cuts, in short by adapting their company structures to reflect the changed situation. In general it can be said that the economic situation of many transport firms and hauliers has worsened considerably over the last twelve months. Insolvencies rose again in the first half of 2009, on top of the continuing increase in 2008. The number of small and medium-sized companies winding up their operations also rose. The granting of cabotage rights to firms registered in central and east European countries and operating in Germany has so far had relatively little effect.

Economic situation has worsened considerably

A period of sustained growth in the rail freight sector was brought to an abrupt end in the first half of 2009 by the economic crisis. Among other things, a sharp fall in mixed

Highest losses recorded by rail freight sector

transport operations and in rail shipments for the coal, iron and steel industry resulted in the rail freight sector being the mode of transportation recording the highest percentage drop in volumes and activity, relative to the first half of 2008. Low demand exposed the railways to added intermodal and intramodal competition and the associated downward pressure on prices. Regressive turnovers coupled with rising overall costs had a negative effect on profits, a direct consequence of the recession. Parallel to developments in the road freight sector, railway transport companies reacted to falling demand by mothballing parts of their wagon fleet, introducing short time and, in some cases, dismissing staff. Due to the need to ensure maximum utilisation of rolling stock capacity, several routes saw a reduction in the number of rail freight departures. Meanwhile large European railways have continued with their international acquisition endeavours over the course of the year, pushing forward the process of consolidating the European rail freight market.

Half-yearly results for inland waterway transport were severely affected by falling demand across the steel and construction industries and the container shipping segment. Competition in the area of dry-cargo shipments has intensified this year, largely due to a discernible increase in transport capacity across the western European inland waterway sector as a whole. This has been reflected in a clear drop in freight charges. Against a backdrop of falling turnovers the profitability of owner-operators has been hit. Due to a high demand for fuel oil in the first months of the current year the tanker sector was able to hold its own in the face of the economic downturn. As the year proceeded, however, demand in this segment also dropped, reflecting seasonal fluctuation and the bad state of the economy - with corresponding results for the profitability of companies. There has, as yet, been no noticeable larger rise in the number of insolvencies in the inland waterway transport sector. Some companies should be in a position to draw on reserves accumulated in better times. As the economic crisis persists, however, there are signs that inland waterway cargo operators, too, are encountering liquidity problems with increasing frequency.

Serious overcapacity
in inland waterway
freight segment

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Die deutsche Wirtschaftsleistung ist im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum infolge der Wirtschaftskrise deutlich gesunken. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ging das Bruttoinlandsprodukt im 1. Quartal 2009 preis-, saison- und kalenderbereinigt im Vorquartalsvergleich um 3,5 % zurück. Im Vergleich zum Vorjahresquartal war preis- und kalenderbereinigt sogar ein Rückgang von 6,7 % zu verzeichnen. Im 2. Quartal 2009 wuchs die deutsche Wirtschaft wieder leicht. Das Bruttoinlandsprodukt stieg im Vergleich zum 1. Quartal 2009 preis-, saison- und kalenderbereinigt um 0,3 Prozentpunkte an. Im Vorjahresvergleich war preis- und kalenderbereinigt jedoch noch immer ein enormer Rückgang von 5,9 % zu beobachten.

Bruttoinlands-
produkt

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung spiegelt sich auf dem Güterverkehrsmarkt in Deutschland entsprechend wider. Der im Verlauf des 2. Halbjahres 2008 begonnene außergewöhnliche Rückgang der Verkehrsnachfrage hat sich zu Beginn des laufenden Jahres infolge der Wirtschaftskrise verstärkt fortgesetzt. Diese Entwicklung zeigte sich aufgrund des Rückgangs der Industrieproduktion und der Handelstätigkeit sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Insgesamt verringerte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008 um 16,6 % auf 1,5 Mrd. t. Die von den drei Verkehrsträgern erbrachte Beförderungsleistung sank um 15,1 % auf 206,8 Mrd. tkm.

Güterverkehrs-
markt bricht ein

Die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008 wie folgt dar:

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 15,6 % auf 1,25 Mrd. t; die Beförderungsleistung im Inland sank um 12,7 % auf 132,5 Mrd. tkm. Die massiven Einbrüche im Außenhandel führten im 1. Halbjahr 2009 im grenzüberschreitenden Verkehr zu deutlichen Mengen- und Leistungsrückgängen. Bereits im Gesamtjahr 2008 hatten sich in diesem Bereich erstmals seit vielen Jahren Rückgänge gezeigt. Ebenfalls deutlich rückläufig entwickelten sich im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 die Mengen und Leistungen im Binnenverkehr, der im vergangenen Jahr noch ein Wachstum erzielt hatte.

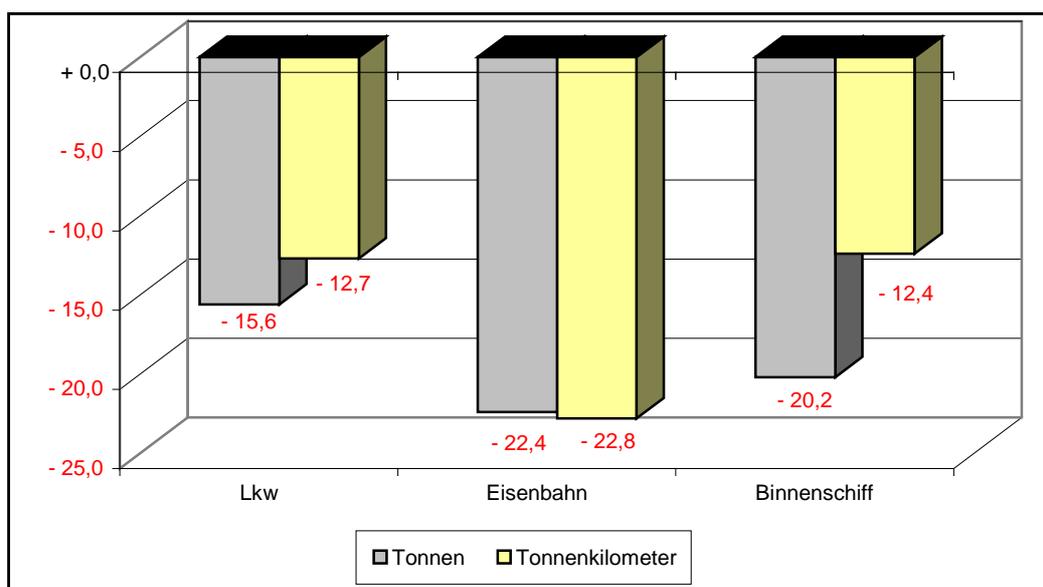
Einbruch im Stra-
ßengüterverkehr

Die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland beförderten im 1. Halbjahr 2009 insgesamt rund 147,3 Mio. t Güter und damit etwa 42,5 Mio. t bzw. 22,4 % weniger als im 1. Halbjahr 2008. Die Verkehrsleistung verringerte sich im selben Zeitraum um

Höhenflug
der Schiene
jäh beendet

22,8 % auf rund 46,1 Mrd. tkm. Das mehrjährige Wachstum des Schienengüterverkehrs in Deutschland wurde durch die Wirtschaftskrise somit jäh beendet. Die Rückgänge zeigten sich auf allen Hauptverkehrsverbindungen, wobei die Verluste beim Binnenverkehr prozentual geringer ausfielen als bei den grenzüberschreitenden Verkehren. Zweistellige prozentuale Aufkommensrückgänge zeigten sich dabei auch beim kombinierten Verkehr, der in den vergangenen Jahren maßgeblich zur positiven Entwicklung des Schienengüterverkehrs beigetragen hatte.

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



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im 1. Halbjahr 2009 rund 99,7 Mio. t Güter befördert, rund 25,3 Mio. t oder 20,2 % weniger als im 1. Halbjahr 2008. Die Verkehrsleistung blieb mit rund 28,2 Mrd. tkm um 12,4 % hinter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums zurück. Als einen möglichen Grund für den im Vergleich zum Verkehrsaufkommen günstigeren Wert der Verkehrsleistung nennt das Statistische Bundesamt die seit Beginn 2009 eingeführte neue Berechnungsmethode für die Güterkilometrierung in der Binnenschifffahrt. Zwar verzeichnete die Binnenschifffahrt im Vergleichszeitraum auf allen Hauptverkehrsverbindungen Mengen- und Leistungsrückgänge. Diese fielen ihrer Höhe nach jedoch sehr unterschiedlich aus. Die geringere Außenhandelsstätigkeit infolge der Wirtschaftskrise spiegelte sich insbesondere in den Halbjahresergebnissen beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand negativ wider. Der Binnenverkehr und die Durchgangsverkehre verzeichneten unterproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge.

Rückgänge in der
Binnenschifffahrt

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 2008	1. Hj. 2009	Verän- derungen in % ²⁾	1. Hj. 2008	1. Hj. 2009	Verän- derungen in % ²⁾
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Eisenbahnen	189,8	147,3	- 22,4	59,7	46,1	- 22,8
Binnenschifffahrt	125,1	99,7	- 20,2	32,2	28,2	- 12,4
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ³⁾	1.478,3	1.248,0	- 15,6	151,8	132,5	- 12,7
- Gewerblicher Verkehr	918,9	787,5	- 14,3	121,4	105,2	- 13,3
- Werkverkehr	559,4	460,5	- 17,7	30,4	27,3	- 10,2
- Verkehr im Nahbereich ⁴⁾	833,4	670,6	- 19,5	13,8	11,7	- 15,2
- Verkehr im Regionalbereich ⁴⁾	300,1	275,2	- 8,3	26,9	24,9	- 7,4
- Verkehr im Fernbereich ⁴⁾	344,8	302,2	- 12,3	111,1	95,9	- 13,7
Gesamter Güterverkehr ⁵⁾	1.793,2	1.495,0	- 16,6	243,7	206,8	- 15,1

¹⁾ Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

³⁾ Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

⁴⁾ Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

⁵⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Nach Einschätzung des Bundesamtes sollten sich die prozentualen Aufkommens- und Leistungsrückgänge aufgrund des Basiseffekts aus dem Jahr 2008 im weiteren Verlauf dieses Jahres bei allen Verkehrsträgern abschwächen. So stand die Verkehrsnachfrage im 4. Quartal 2008 bereits stark unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise. Die bislang für die ersten drei Quartale 2009 vorliegende Mautstatistik zeichnet für den Bereich des Straßengüterverkehrs eine derartige Entwicklung bereits vor. Demnach blieben die im Zeitraum von Januar bis September 2009 erzielten mautpflichtigen Fahrleistungen insgesamt um 13,9 % hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurück. Dabei fielen die Rückgänge bei den gebietsfremden Fahrzeugen mit 15,7 % höher aus als bei den deutschen Fahrzeugen mit 12,9 %. Demgegenüber weisen die statistischen Ergebnisse zu den zurückgelegten mautpflichtigen Strecken für den Zeitraum von Juli bis September 2009 für Inländer und Gebietsfremde gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum lediglich noch einen Rückgang um insgesamt rund 11 % aus. Ähnlich wie im Straßengüterverkehr ist in der Binnenschifffahrt und im Schienengüterverkehr eine Stabilisierung des Marktes auf niedrigem Niveau festzustellen. Allerdings wurde die Aufkommensentwicklung in der Binnenschifffahrt durch das im Spätsommer einsetzende Niedrigwasser getrübt. Im Bereich des Schienengüterverkehrs deuten jüngste statistische Daten auf eine leichte Belebung in einzelnen Güterabteilungen hin.

Ausblick Gesamtjahr 2009

Nach der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Intraplan Consult GmbH erstellten „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2009“ wird für das Jahr 2009 ein Rückgang der Verkehrsleistung im Güterverkehr von insgesamt 13 % im Vergleich zum Jahr 2008 prognostiziert. Angesichts einer erwarteten leichten Belebung der Güterver-

kehrskonjunktur wird die Verkehrsleistung im Jahr 2010 nach der Prognose insgesamt um 3 % über der des Jahres 2009 liegen.

2.2 Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen

Die insgesamt schlechte Entwicklung der deutschen Wirtschaft im 1. Halbjahr 2009 zeigt sich bei der Betrachtung der Aufkommensentwicklung der Güterabteilungen. Wie der folgenden Tabelle zu entnehmen ist, verzeichneten mit Ausnahme der Güterabteilung „Erdöl, Mineralöl-erzeugnisse, Gase“ alle Güterabteilungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum mehr oder weniger starke Verluste. Die positive Entwicklung in der genannten Güterabteilung ist vor allem auf die gestiegene Nachfrage von Endverbrauchern nach leichtem Heizöl wegen der kalten Witterungsbedingungen zu Jahresbeginn zurückzuführen.

Erdöl, Mineralöl-
erzeugnisse und
Gase einzige
wachsende Abtei-
lung

Tabelle 2: Aufkommen im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008

Güterabteilungen		Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Anderer Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralöl- erzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- u. Fertigwaren, beson- dere Transportgüter	Leergut ²⁾	Insgesamt	
		1. Hj. 2008 in Mio. t	1. Hj. 2009 in Mio. t	Veränderung in %	1. Hj. 2008 in Mio. t	1. Hj. 2009 in Mio. t	Veränderung in %	1. Hj. 2008 in Mio. t	1. Hj. 2009 in Mio. t	Veränderung in %	1. Hj. 2008 in Mio. t	1. Hj. 2009 in Mio. t	Veränderung in %	1. Hj. 2008 in Mio. t
Eisenbahn	1. Hj. 2008 in Mio. t	4,8	1,8	25,5	18,0	19,1	34,5	19,0	4,0	13,7	49,4	X	189,8	
	1. Hj. 2009 in Mio. t	5,9	1,6	19,1	18,9	11,4	19,3	18,7	2,6	11,5	38,3	X	147,3	
	Veränderung in %	+ 23,1	- 10,8	- 25,1	+ 4,8	- 40,1	- 44,1	- 1,4	- 34,3	- 16,2	- 22,5	X	- 22,4	
Binnenschiff	1. Hj. 2008 in Mio. t	4,9	7,6	17,7	17,6	18,7	7,7	26,8	3,2	11,2	9,7	X	125,1	
	1. Hj. 2009 in Mio. t	5,7	6,4	14,0	18,2	10,8	4,6	21,6	1,9	8,4	8,1	X	99,7	
	Veränderung in %	+ 15,3	- 15,8	- 20,7	+ 3,4	- 42,4	- 41,0	- 19,4	- 39,0	- 24,7	- 15,9	X	- 20,2	
Straße ¹⁾	1. Hj. 2008 in Mio. t	86,7	168,1	5,1	52,9	20,6	52,8	636,1	13,8	134,4	269,1	49,7	1489,3	
	1. Hj. 2009 in Mio. t	73,0	164,9	5,3	52,2	14,5	34,0	525,0	13,6	111,0	219,4	42,7	1255,6	
	Veränderung in %	- 15,8	- 1,9	+ 4,0	- 1,4	- 29,5	- 35,6	- 17,5	- 1,2	- 17,4	- 18,5	- 14,2	- 15,7	
Gesamtverkehr	1. Hj. 2008 in Mio. t	96,4	177,5	48,3	88,5	58,4	95,1	681,8	21,0	159,3	328,2	49,7	1804,2	
	1. Hj. 2009 in Mio. t	84,6	172,9	38,4	89,2	36,7	57,9	565,3	18,2	130,9	265,8	42,7	1502,6	
	Veränderung in %	- 12,2	- 2,6	- 20,4	+ 0,8	- 37,1	- 39,1	- 17,1	- 13,2	- 17,9	- 19,0	- 14,2	- 16,7	

¹⁾ Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland. Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

²⁾ Leergut ist beim Binnenschiffs- und Schienengüterverkehr in der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“ enthalten.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt.

Die höchsten Aufkommensverluste waren mit 39,1 % und 37,1 % in den Güterabteilungen „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ und „Erze und Metallabfälle“ zu verzeichnen. Die

Starker Rückgang
in der Stahlbran-
che

Stahlnachfrage ist im Zuge der Wirtschaftskrise weltweit enorm zurückgegangen, so dass die Hochöfen in Deutschland mit verminderter Auslastung betrieben werden und mehrere Hochöfen sogar stillgelegt wurden. Alle drei Landverkehrsträger waren hiervon nahezu gleichermaßen betroffen.

Die chemische Industrie wurde vom weltweiten Nachfragerückgang ebenfalls schwer getroffen, so dass die Chemieproduktion stark gedrosselt wurde und der Auslastungsgrad der Produktionsanlagen sank. Die chemischen Erzeugnisse verzeichneten daher im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 einen Aufkommensrückgang von 17,9 %. Neben dem Straßengüterverkehr war insbesondere die Binnenschifffahrt hiervon berührt - ihr Beförderungsaufkommen in dieser Abteilung ging um ein Viertel zurück.

Chemische Erzeugnisse

Besonders betroffen von der Wirtschaftskrise zeigte sich die in den vergangenen Jahren noch stark gewachsene Maschinenbaubranche. Die sehr exportabhängige Industrie verzeichnete Auftragsrückgänge von über 40 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008. Im Fahrzeugbau konnten zwar im Inland einige Fahrzeugbauer - bedingt durch die Abwrackprämie - im Bereich Personen-Kfz Zuwächse verzeichnen, davon abgesehen war jedoch auch dieser Sektor stark vom internationalen Nachfragerückgang betroffen. Insgesamt lag das Beförderungsaufkommen der sehr exportlastigen Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“ mit 265,8 Mio. t im 1. Halbjahr 2009 um 19,0 % unter dem entsprechenden Vorjahreswert. Von diesem Prozess waren alle Verkehrsträger berührt, wobei der Straßengüterverkehr mit einem Rückgang von 49,7 Mio. t den höchsten absoluten Verlust und der Schienengüterverkehr mit 22,5 % den größten prozentualen Verlust verkraften musste.

Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren

Die volumenträchtigste Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ wies im 1. Halbjahr 2009 den höchsten absoluten Rückgang der Beförderungsmenge auf. Die Aufkommensmenge sank im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 um 116,5 Mio. t bzw. 17,1 % auf rund 565,3 Mio. t. Neben den wirtschaftlichen Einflussfaktoren spielte hier die kalte Witterung in den ersten Monaten des laufenden Jahres eine entscheidende Rolle, die nur eine verminderte Bautätigkeit zuließ. Mit jeweils zweistelligen Verlusten i.H.v. 17,5 % bzw. 19,4 % waren von dieser Entwicklung besonders der Straßengüterverkehr und die Binnenschifffahrt betroffen.

Steine und Erden

Die Güterabteilung „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ erwies sich hingegen als relativ krisenfest. Nur der Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr mit vergleichsweise geringen Transportvolumina hatten in dieser Abteilung mit 10,8 % bzw. 15,8 % im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zweistellige Verluste zu verbuchen. Im Straßengüterverkehr blieb das Beförderungsaufkommen in diesem Bereich dagegen nahezu unverändert (- 1,9 %). Dies führte dazu, dass aufgrund der absolut gesehen weitaus größten Transportmenge im Straßengüterverkehr in dieser Abteilung insgesamt nur ein vergleichsweise geringer Verlust von 2,6 % zu beobachten war.

Andere Nahrungs- und Futtermittel

2.3 Entwicklung des Modal Split

Belastbare statistische Ergebnisse für die Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr der Landverkehrsträger liegen für das 1. Halbjahr 2009 nicht vor, da Angaben über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr von, nach und durch Deutschland mit gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen nicht zur Verfügung stehen. Hilfsweise wird diesbezüglich auf die Ergebnisse der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführten gleitenden Mittelfristprognose zurückgegriffen. Diese prognostiziert für die ausländischen Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang der Verkehrsleistung um knapp 13 %.¹ Diese Tendenzaussage deckt sich insoweit mit den bislang für das Jahr 2009 vorliegenden Ergebnissen aus der Mautstatistik, als letztgenannte ebenfalls einen stärkeren Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistungen durch ausländische als durch inländische Fahrzeuge aufweist.

Entwicklung der gebietsfremden Fahrzeuge

Insgesamt zeigt sich, dass zwar alle Verkehrsträger im 1. Halbjahr 2009 vom wirtschaftlichen Abschwung stark betroffen waren, die Verluste bei der Eisenbahn jedoch noch höher als beim Straßengüterverkehr und der Binnenschifffahrt ausfielen. Insbesondere der starke Aufkommensrückgang in der Montanindustrie sowie der große wirtschaftliche Einbruch der Stahlindustrie gingen zu Lasten der Beförderungsleistung im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr. Die Binnenschifffahrt, die insbesondere auf den Transport von Massengütern ausgerichtet ist, zeigte sich zudem vom starken Aufkommensrückgang in der Baubranche betroffen. Die teils hohen Mengenverluste konnte die Binnenschifffahrt jedoch durch einen Anstieg der Transportdistanzen teilweise kompensieren. Dieser kann allerdings durch die seit Beginn 2009 eingeführte neue Berechnungsmethode für die Güterkilometrierung statistisch überzeichnet sein.

Höchste Leistungsrückgänge auf der Schiene

Es ist folglich davon auszugehen, dass aufgrund des starken Einbruchs des Güterverkehrs auf der Schiene im Zuge der wirtschaftlichen Rezession die Eisenbahn - im Gegensatz zu der Entwicklung im Vorjahreszeitraum – im 1. Halbjahr 2009 Marktanteile verloren haben dürfte. Die Binnenschifffahrt und der Straßengüterverkehr dürften hingegen ihre Anteile am Modal Split erhöht haben.

Anteilsgewinne für Straße und Binnenschifffahrt

¹ Intraplan Consult GmbH: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2009, München Juli 2009.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Im Straßengüterverkehr war im 1. Halbjahr 2009 infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise ein drastischer Rückgang der Auftrags- und Beschäftigungslage festzustellen. Diese Entwicklung zeigte sich aufgrund der Verringerung der Industrieproduktion und der Handelstätigkeit sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Die insgesamt beförderte Gütermenge verringerte sich im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 230,4 Mio. t bzw. 15,6 % auf 1,25 Mrd. t. Die Beförderungsleistung lag bei 132,5 Mrd. tkm (- 12,7 %). Die aufgrund des Wirtschaftsabschwungs bereits gegen Ende des vergangenen Jahres zu beobachtenden deutlichen Mengen- und Leistungsrückgänge setzten sich zu Beginn des laufenden Jahres mit zweistelligen Minusraten verstärkt fort. Dabei wurde die Verkehrsnachfrage zu Jahresbeginn nicht allein von der konjunkturellen Entwicklung negativ beeinflusst, sondern auch durch den vergleichsweise strengen Winter. Signifikant sind die teilweise deutlich zweistelligen Rückgänge in nahezu allen Bereichen des Straßengüterverkehrs.

Drastischer Rückgang im Straßen-güterverkehr

Ausschlaggebend für den hohen Mengenrückgang im Straßengüterverkehr in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres war vor allem der Rückgang im Binnenverkehr. Dieser ist neben dem allgemeinen Konjunkturunbruch insbesondere auf den hohen Abschwung im Bereich der Bauwirtschaft zu Beginn des Jahres aufgrund der schlechten Witterungseinflüsse zurückzuführen. Deutlich spürbar waren darüber hinaus die Rückgänge im Bereich der Halb- und Fertigwaren, die in den letzten Jahren zu den Wachstumsträgern des Straßengüterverkehrs gehörten. Insgesamt verringerte sich das Aufkommen im Binnenverkehr im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 um 15,2 % auf 1,19 Mrd. t. Die Beförderungsleistung verzeichnete einen Rückgang um 11,1 % auf rund 117,4 Mrd. tkm.

Binnenverkehr

Noch höhere prozentuale Mengen- und Leistungsrückgänge als der Binnenverkehr verzeichnete der grenzüberschreitende Verkehr. Entgegen dem langjährigen Trend kommt es hier aufgrund des außergewöhnlich hohen Rückgangs der Außenhandelstätigkeit seit dem 2. Halbjahr 2008 zu einem deutlichen Mengen- und Leistungsabschwung. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs sank die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008 um 22,5 % auf 62,8 Mio. t; die Verkehrsleistung verringerte sich um 23,4 % auf rund 15,1 Mrd. tkm.

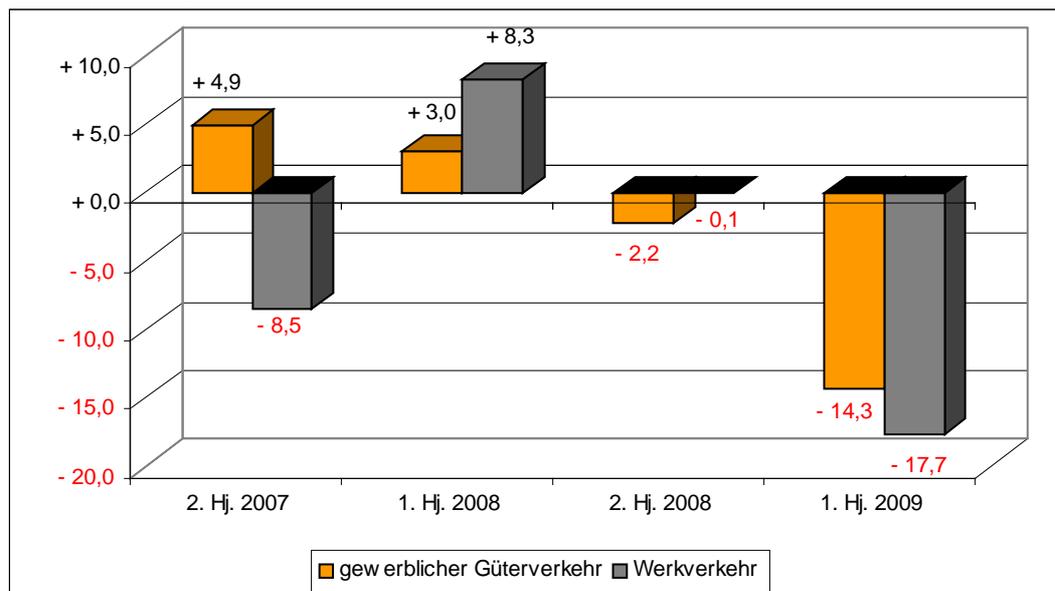
Grenzüberschreitender Verkehr

Der gewerbliche Verkehr und der Werkverkehr waren im Zuge der Wirtschaftskrise im 1. Halbjahr 2009 gleichermaßen vom deutlichen Beförderungsrückgang betroffen. Wie dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen ist, sank der Eigentransport durch Industrie und

Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr

Handel im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 um 17,7 %. Dabei ging das Güteraufkommen im Werkverkehr in fast allen Güterabteilungen zurück. Besonders betroffen war der Werkverkehr vom wirtschaftlichen Abschwung der Baubranche. Im gewerblichen Verkehr führte im 1. Halbjahr 2009 insbesondere der Einbruch der Transportmengen von Exportgütern aus der Stahlbranche und aus dem Maschinen- und Fahrzeugbau zu einem Rückgang von 14,3 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008.

Schaubild 2: Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen lag im 1. Halbjahr 2009 bei rund 37 % und an den Beförderungsleistungen bei rund 21 %. Bei einer längerfristigen Betrachtung zeigt sich, dass der Werkverkehr im Vergleich zum gewerblichen Verkehr zunehmend Mengen- und Leistungsanteile verliert. Die Entwicklung der Güterstruktur zugunsten von Halb- und Fertigwaren und die im Gegenzug rückläufige Entwicklung des Aufkommens an Massengütern bedingt diese Entwicklung. Zudem konnten in den letzten Jahren vor allem Branchen hohe Zuwachsraten verzeichnen, deren Güter zu einem großen Anteil für den Export bestimmt sind. Dieser Prozess begünstigt den gewerblichen Verkehr, der den Hauptanteil dieser Transporte durchführt, ebenfalls.

Anteil des
Werkverkehrs
rückläufig

3.1.2 Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich²

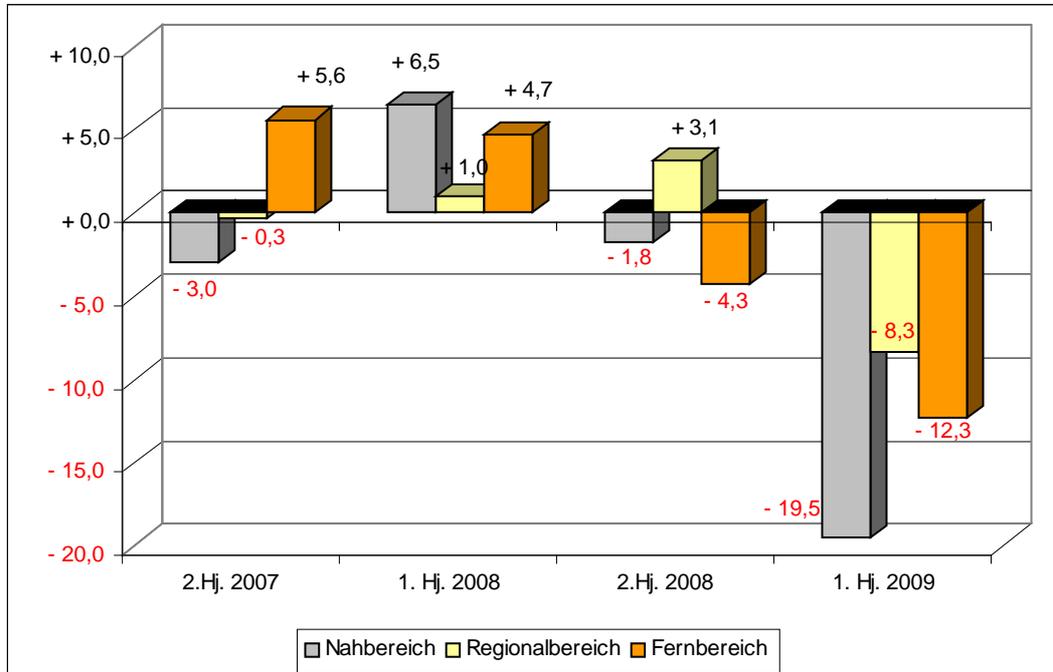
Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kam es im 1. Halbjahr 2009 in allen Entfernungsbereichen des Straßengüterverkehrs zu deutlichen Aufkommensrückgängen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei ergaben sich insbesondere im Nahbereich (bis 50 km) massive Mengenrückgänge, nachdem im ersten Halbjahr des

Rückgänge
in allen
Entfernungs-
bereichen

² Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kobotage.

vergangenen Jahres in dieser Entfernungsstufe noch das höchste Wachstum zu verzeichnen war.

Schaubild 3: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den entsprechenden Vorjahreszeiträumen in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Die insgesamt hohen Mengen- und Leistungsrückgänge im Nahbereich sind im Betrachtungshalbjahr vor allem auf die Rückgänge in der Bauwirtschaft zurückzuführen. Hierbei ist die große Bedeutung dieses Wirtschaftsbereichs für den Straßengüterverkehr zu beachten. Im 1. Halbjahr 2009 entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen. Diese Transporte teilten sich etwa hälftig auf den gewerblichen Verkehr und den Werkverkehr auf.

Nahbereich

Die im 1. Halbjahr 2009 zu verzeichnenden Aufkommens- und Leistungsrückgänge im Regionalbereich (51 – 150 km) sind auf konjunkturell bedingte Entwicklungen im produzierenden Gewerbe und im Handel zurückzuführen (Menge: -8,3 %, Leistung: -7,4 %). Daneben sind seit geraumer Zeit Aufkommensverschiebungen vom Fern- zum Regionalbereich festzustellen.

Regionalbereich

Der drastische Außenhandelseinbruch führte im 1. Halbjahr 2009 insbesondere im Fernbereich (151 km und mehr) zu einem deutlichen Mengen- und Leistungsrückgang (Menge: -12,3 %, Leistung: -13,7 %). Mit dieser Entwicklung setzt sich der seit Mitte letzten Jahres begonnene Abschwung in diesem Entfernungsbereich weiter fort. Dabei ist zu berücksichtigen, dass vor allem die Beförderungen im Fernbereich in den zurückliegenden Jahren maßgeblich am Wachstum des Straßengüterverkehrs beteiligt waren.

Fernbereich

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im 1. Halbjahr 2009 rund 76 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil von 24 % an der Verkehrsleistung erbracht.

Schaubild 4: Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im 1. Halbjahr 2009 in %

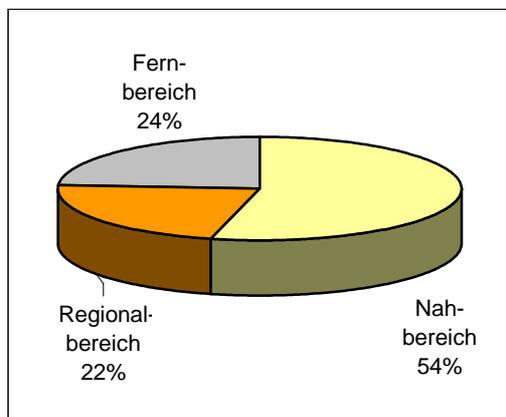
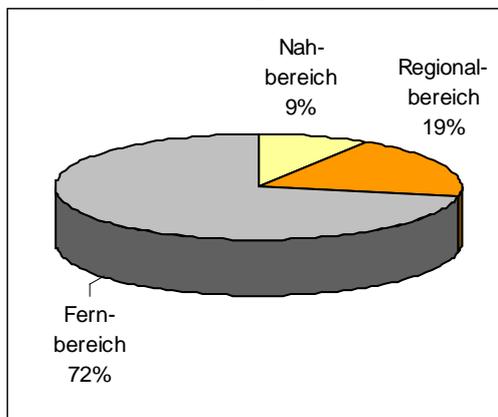


Schaubild 5: Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2009 in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Das seit vielen Jahren zu beobachtende Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen hat sich infolge der durch die Konjunkturkrise ausgelösten rückläufigen Außenhandelstätigkeit nicht weiter fortgesetzt. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr verzeichnete im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Mengenrückgang um 22,5 % auf rund 62,8 Mio. t und einen Leistungsrückgang um 23,4 % auf 15,1 Mrd. tkm.

Überproportionale Rückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2008	1. Hj. 2009	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	38.663,8	30.597,0	- 8.066,8	- 20,9
Drittstaaten	4.182,5	3.262,2	- 920,3	- 22,0
Versand insgesamt	42.846,3	33.859,2	- 8.987,1	- 21,0
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	30.673,1	23.626,9	- 7.046,2	- 23,0
Drittstaaten	1.900,9	1.419,1	- 481,8	- 25,3
Empfang insgesamt	32.574,0	25.046,0	- 7.528,0	- 23,1
Dreiländerverkehr¹⁾	5.635,7	3.941,1	- 1.694,6	- 30,1
Insgesamt	81.056,0	62.846,3	- 18.209,7	- 22,5

¹⁾ einschließlich Durchgangsverkehr

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Wie aus Tabelle 3 ersichtlich ist, haben im Betrachtungszeitraum der grenzüberschreitende Versand um 21,0 % und der grenzüberschreitende Empfang um 23,1 % abgenommen. Diese Entwicklung spiegelt den deutlichen Rückgang der nationalen und internationalen Konjunktur in vielen Wirtschaftsbereichen wider.

3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen sind aufgrund der schlechten Auftragslage in Folge der Wirtschaftskrise deutlich zurückgegangen. Die Daten über die zurückgelegten mautpflichtigen Strecken weisen im 1. Halbjahr 2009 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 11,9 Mrd. Kilometer auf dem deutschen Autobahnnetz aus. Gegenüber dem 1. Halbjahr 2008 verringerte sich damit die Fahrleistung um 15,4 %, nachdem sie im Gesamtjahr 2008 gegenüber dem Vorjahr noch um 0,8 % gestiegen war. Dabei gingen die von Gebietsfremden zurückgelegten mautpflichtigen Strecken im Betrachtungszeitraum mit 17,6 % stärker zurück als die der Inländer mit 14,2 %. Aufgrund der sich abzeichnenden wirtschaftlichen Stabilisierung sowie des niedrigen Niveaus der Vergleichsmonate des Vorjahres dürften sich die bisher gezeigten deutlich negativen Veränderungsraten der Fahrleistungen im weiteren Jahresverlauf 2009 abschwächen.

Mautpflichtige
Fahrleistungen
rückläufig

Tabelle 4: Zurückgelegte mautpflichtige Strecken und Mauteinnahmen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008

	Jan. - Juni	Jan. - Juni	Veränderungen	
	2008	2009	Absolut	in %
zurückgelegte mautpflichtige Strecken in 1.000 km				
- Inländer	9.090.092	7.799.179	- 1.290.913	- 14,2
- Gebietsfremde ¹⁾	5.015.918	4.134.605	- 881.314	- 17,6
Strecken in km insgesamt	14.106.010	11.933.784	- 2.172.226	- 15,4
Einnahmen aus mautpflichtigen Fahrten in 1.000 EUR				
- Inländer	1.142.066	1.409.792	+ 267.726	+ 23,4
- Gebietsfremde ¹⁾	643.235	773.486	+ 130.251	+ 20,2
Mauteinnahmen insgesamt	1.785.301	2.183.278	+ 397.977	+ 22,3

¹⁾ einschl.: Unbekannt.

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Gegenläufig zu den mautpflichtigen Fahrleistungen entwickelten sich im 1. Halbjahr 2009 die Mauteinnahmen. Infolge der Anpassung der Mautgebühren zum 1. Januar 2009 ergaben sich aus den erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen im 1. Halbjahr 2009 mit 2,183 Mrd. Euro um 22,3 % höhere Mauteinnahmen für den Bund als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei stiegen die Mauteinnahmen auf inländische Fahrzeuge um 23,4 %, die Mauteinnahmen auf gebietsfremde Fahrzeuge um 20,2 %. Insgesamt entfielen damit im 1. Halbjahr 2009 jeweils rund 65 % der Fahrleistungen und der Mautein-

Mauteinnahmen
ansteigend

nahmen auf inländische Fahrzeuge, jeweils 35 % der Fahrleistungen und der Mautentnahmen auf gebietsfremde Fahrzeuge.

3.1.5 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Um einen Anreiz für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge zu schaffen, wurde die Höhe der Mautsätze für die auf mautpflichtigen Bundesautobahnen zurückgelegten Strecken neben der Anzahl der Achsen nach Emissionsklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge gestaffelt. Die folgende Tabelle stellt die in den jeweiligen ersten Halbjahren seit dem Jahr 2007 auf mautpflichtigen Bundesautobahnen erbrachten Fahrleistungen differenziert nach Schadstoffklassen dar:

Fahrleistungen
nach Emissions-
klassen

Tabelle 5: Zurückgelegte Strecken auf mautpflichtigen Bundesautobahnen in den ersten Halbjahren der Jahre 2007 bis 2009

Schadstoffklasse	1. Halbjahr 2007		1. Halbjahr 2008		1. Halbjahr 2009	
	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in %
EEV 1 (bes. umweltfreundlich)	3.672	0,0	5.345	0,0	14.884	0,1
S5 (Euro 5)	1.881.706	13,9	4.094.878	29,0	5.537.102	46,4
S4 (Euro 4)	577.644	4,3	1.040.733	7,4	1.090.861	9,1
S3 (Euro 3)	8.738.581	64,4	7.351.073	52,1	4.657.439	39,0
S2 (Euro 2)	2.135.219	15,7	1.455.580	10,3	568.787	4,8
S 1 (Euro 1, Euro 0, andere)	232.949	1,7	158.401	1,1	64.710	0,5
Summe	13.569.769	100,0	14.106.010	100,0	11.933.784	100,0

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

Bei einem Vergleich der Tabellenwerte wird deutlich, dass im Zeitablauf ein zunehmender Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen von umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen erbracht wird; die Streckenanteile vergleichsweise umweltschädlicher Lastkraftfahrzeuge sind hingegen rückläufig. Die zurückgelegte Wegstrecke von Lastkraftfahrzeugen, die der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) zugeordnet sind, stieg gegenüber dem 1. Halbjahr 2008 um rund 35 % an. Auf diese Lastkraftfahrzeuge entfielen damit im 1. Halbjahr 2009 bereits 46,4 % der mautpflichtigen Wegstrecke. Deutlich rückläufig sind die Anteile der emissionsstärkeren Schadstoffklassen. So ging der Anteil von Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 von 64,4 % im 1. Halbjahr 2007 auf 39,0 % im 1. Halbjahr 2009 zurück. Erstmals wurde damit der überwiegende Teil der Fahrleistungen mit Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 5 erbracht.

Fahrzeuge zu-
nehmend um-
weltfreundlicher

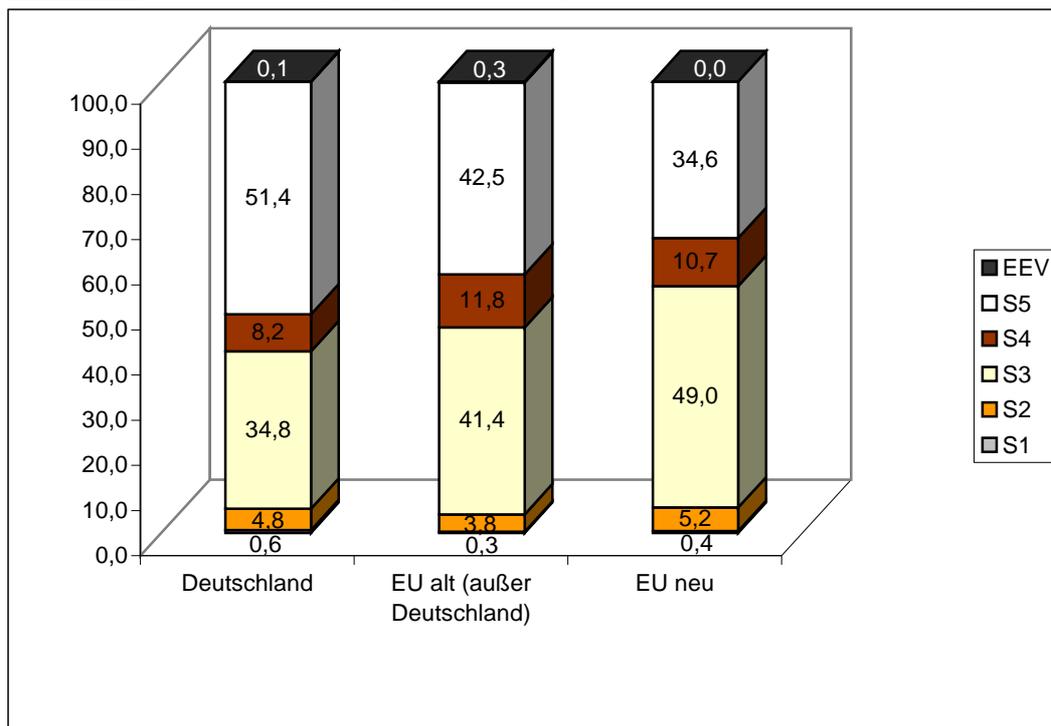
Ursächlich für die Zunahme der Fahrleistungen mit umweltfreundlichen Lastkraftfahrzeugen sind vor allem die verstärkte Mautspreizung im Rahmen der Mautanpassung zum 1. Januar 2009. Zum Jahreswechsel 2008/2009 zeigt sich ein positiver Sprung im trendmä-

ßigen Wachstum des Anteils der Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5. Neben der Investitionstätigkeit der Unternehmen in umweltfreundlichere Fahrzeuge ist diese Entwicklung jedoch auch auf die durch die Wirtschaftskrise bedingte verminderte Fahrleistung zurückzuführen. Eine Vielzahl von Unternehmen hat Teile ihrer Fahrzeugflotte abgemeldet oder stillgelegt. Hierbei handelt es sich vor allem um Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 (Euro 3), die einer stärkeren Mautbelastung als Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 unterliegen. Zudem werden im Zuge des Förderprogramms „De Minimis“ eine Vielzahl an Anträgen zur Förderung des Einbaus von Partikelminderungsfiltren gestellt, deren Einsatz zu einem niedrigeren Schadstoffausstoß führt.

Bei einer differenzierten Betrachtung nach Nationen zeigt sich, dass bei den Fahrleistungen durch deutsche Fahrzeuge mit der Mautanpassung zum 1. Januar 2009 ein sprunghafter Anstieg des Anteils der Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 zu beobachten ist. Diese machen bereits seit Ende des Jahres 2008 den Hauptanteil der deutschen Gesamtfahrleistungen aus (siehe Schaubild 6). Gleichzeitig ging zum Jahresbeginn der Anteil der Fahrleistungen durch S 3 (Euro 3)-Fahrzeuge verstärkt zurück. Die Entwicklung der Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge weist im Zeitverlauf ebenfalls einen Trend zum Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge auf. Bei den Fahrleistungen von Fahrzeugen aus den alten EU-Mitgliedsstaaten zeigt sich, dass im 1. Halbjahr 2009 wie bei den deutschen Fahrzeugen erstmals der Hauptanteil der Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 erbracht wird. Zudem ist eine Beschleunigung des trendmäßigen Wachstums des Anteils der Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) an der Gesamtfahrleistung mit der Anpassung der Mautgebühren zum 1. Januar 2009 zu beobachten. Bei den mautpflichtigen Fahrleistungen durch Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedsstaaten werden nach wie vor mehr Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 (Euro 3) erbracht als durch S 5 (Euro 5)-Fahrzeuge. Entgegen dem allgemeinen Trend zeigt sich hier im 1. Halbjahr 2009 sogar eine leichte Zunahme der Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Emissionsklasse S 3 (Euro 3). Jedoch ist auch bei diesen Fahrzeugen zum Jahresbeginn ein positiver Sprung im trendmäßigen Wachstum des Anteils der Fahrleistungen durch Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) zu erkennen. Bei den Fahrleistungen durch Fahrzeuge aus Nicht-EU-Mitgliedsstaaten zeigt sich ebenfalls, dass zunehmend umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt werden. Der Anteil der Fahrleistungen durch S 5 (Euro 5)-Fahrzeuge steigt kontinuierlich an, über die Hälfte der mautpflichtigen Fahrleistungen werden jedoch nach wie vor durch Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 (Euro 3) erbracht.

Nationale Entwicklungen

Schaubild 6: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Emissionsklassen im 1. Halbjahr 2009



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Der erhebliche Rückgang des Ladungsaufkommens in Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise führte zu einem starken Wettbewerb, der sich in einem entsprechenden Preisdruck auf dem Güterkraftverkehrsmarkt niederschlug. Die Beförderungsentgelte werden weit überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen/Abkommen vereinbart. Daneben erfolgt die Vergabe kurzfristiger Beförderungsaufträge auf dem Spotmarkt zu (tages-) aktuellen Marktkonditionen, die jeweils von der Laderaumnachfrage und dem -angebot in einem Zeitraum auf einer Relation abhängen. Zu Zeiten wirtschaftlicher Schwäche nimmt der Anteil der auf dem Spotmarkt akquirierten Aufträge regelmäßig zu.

Wirtschaftskrise bedingt Preisdruck

Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten berichteten von einem Rückgang der Beförderungsentgelte bei Neuausschreibungen oder Nachverhandlungen gegenüber dem Jahr 2008 von durchschnittlich 5 bis 10 %. Neue Kunden konnten vor dem aktuellen Hintergrund nur durch Preisnachlässe gewonnen werden. Folglich berichten Transportunternehmen im Rahmen der Marktbeobachtung von einem Anstieg „aggressiver“ Angebote von Mitbewerbern bei ihren Stammkunden. Große Unternehmen mit eigenen Netzwerken und hohen festen Kosten sahen sich gezwungen, zur Stabilisierung des Beförderungsaufkommens in ihren Netzwerken massiv Ladungsvolumen an sich ziehen. Industrie- und Handelsunternehmen nutzten den starken Wettbewerb im Transportgewerbe in erheblichem Maße zu vorgezogenen Auftragsausschreibungen.

Preisnachlässe bei Neuausschreibungen

Die seit Beginn der Wirtschaftskrise stetig sinkenden Beförderungsentgelte spiegelt der Index des Statistischen Bundesamtes für Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr wider. Dieser lag im 1. Quartal 2009 mit 105,7 (Jahr 2006 = 100) 1,2 % unter dem 4. Quartal 2008. Im 2. Quartal 2009 sank der Preisindex vor dem Hintergrund des nochmals stärker werdenden Wettbewerbes um das noch vorhandene Ladungsaufkommen und weiterer Neuausschreibungen um 1,3 % gegenüber dem ersten Quartal 2009.³ Die allgemeine Preisentwicklung indiziert, dass viele Unternehmen aufgrund der Marktlage Probleme hatten, ihre Mautkosten vollständig auf die Beförderungsentgelte umzulegen. Zwar konnte nach Erkenntnissen des Bundesamtes die überwiegende Anzahl der Transportunternehmen die Mautmehrkosten zum größten Teil an ihre Auftraggeber weiterbelasten. Viele Auftraggeber waren allerdings lediglich bereit, die Mautbelastung für Euro 5-Fahrzeuge zu tragen – und zwar unabhängig davon, welche Schadstoffklasse die für die Beförderung eingesetzten Lastkraftfahrzeuge jeweils tatsächlich aufwiesen. Einige namhafte Verlager lehnten vor dem Hintergrund des herrschenden Preiskampfes der Transportunternehmen selbst dies ab. Transportunternehmen, die im Jahr 2008 pauschale Dieselszuschläge mit ihren Kunden ausgehandelt hatten und diese nicht wieder zurücknehmen mussten, konnten die angepassten Mautgebührensätze zumeist durch die gesunkenen Treibstoffkosten kompensieren.

Erzeugerpreise im
Straßengüterverkehr

Transportunternehmen, die auf Grund der schlechten Auftragslage gezwungen waren, neue Verkehre zu gewinnen, drängten im 1. Halbjahr 2009 verstärkt auf den Spotmarkt. Hier sind insbesondere Transportunternehmen aus dem Automobil-, Metall- und Chemiebereich und dem Bereich der Containerbeförderungen zu erwähnen. Die Tagesfrachten lagen bis zu 30 % unter den Vorjahresentgelten. Diese Beförderungen wurden von den betreffenden Transportunternehmen meist nur durchgeführt, um Verluste durch Leerfahrten zu vermeiden oder verlorene Aufträge zu kompensieren. Der erhebliche Druck auf die Entgelte auf dem Spotmarkt wirkte sich sowohl auf dem nationalen als auch dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt aus. In den Frühjahrsmonaten zeigte sich am Spotmarkt insbesondere vor den Wochenenden zeitweilig eine leichte Erholung, die in den Sommermonaten auf Grund eines ausgeprägten Sommerlochs – durch länger ausgedehnte Werksferien von großen Industrieunternehmen – nicht mehr zu beobachten war.

Erheblich niedrigere
Entgelte auf Spotmarkt

3.2.2 Kosten

Im bisherigen Verlauf des Jahres 2009 war die Entwicklung der Gesamtkosten von divergierenden Einflussfaktoren geprägt. Aus Marktgesprächen des Bundesamtes kristallisierte sich heraus, dass Mittelpunkt aller Bestrebungen war, die Wirtschaftskrise irgendwie durchzustehen und alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um Kosten zu reduzieren. Dies bedeutete zunehmend eine Verkleinerung des Unternehmens sowie eine Sicherung der Basiskunden für das Kerngeschäft. So verringerte im 1. Halbjahr 2009 aufgrund erheblich

Notgedrungene
Kostensenkungs-
maßnahmen

³ Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2009.

sinkender Auftragsvolumina mehr als jedes zweite Transportunternehmen, mit dem das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, seinen Fuhrpark. Dieser Trend schwächte sich im 3. Quartal 2009 zwar ab, blieb aber ungebrochen. Als dominierenden Kostensteigerungsfaktor im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen reflektierten die Gesprächspartner der BAG-Marktbeobachtung die am 1. Januar 2009 in Kraft getretene Mautanpassung, die aufgrund der Marktlage nicht in allen Fällen in Form höherer Entgelte an die Auftraggeber weitergegeben werden konnte. Kostensenkungen ergaben sich aus den weiter unter Vorjahresniveau liegenden Kraftstoffpreisen sowie aus Konsolidierungsprozessen wie Fuhrparkreduzierungen nebst dem entsprechenden Abbau von Fahrpersonal.

Der krisenbedingte Druck zur Kostensenkung war im Jahresverlauf 2009 auch bei den Lohn- und Lohnnebenkosten zu beobachten. Waren im letzten Jahr Neueinstellungen von gut qualifiziertem, zuverlässigem Fahrpersonal noch zu tendenziell höheren Löhnen erfolgt und auch Löhne bereits beschäftigter Fahrer moderat erhöht worden, so führte die Wirtschaftskrise zusehends zu einer Trendumkehr. Zunächst war neben dem Einfrieren der Löhne beim eingesetzten Fahrpersonal teilweise zu beobachten, dass an Stelle der Auszahlung von Überstunden-/Wochenendzuschlägen deren Gutschrift auf Arbeitszeitkonten erfolgte. Vor allem bei vorübergehenden Fahrzeugstilllegungen nutzten Transportunternehmen dann das Instrumentarium des Zeitmanagements (Abbau von Rest-/Urlaub und positiven Arbeitszeitsalden, Kurzarbeit, Vorruhestandsregelung), um die Krise zu überbrücken und das Fahrpersonal, das manche erst vor kurzem rekrutiert hatten, halten zu können. Dem folgte tendenziell die Kürzung von Zuschlägen und Sonderzahlungen oder deren Umwandlung in Prämiensysteme z. B. für eine schadenfreie, sparsame Fahrweise - zuletzt vereinzelt jedoch auch die temporäre Kürzung oder Streichung derartiger Erfolgsprämien. Unternehmen, die Fuhrparkreduzierungen vornahmen, trennten sich hingegen in entsprechendem Umfang von Fahrpersonal - zumeist von solchem mit zeitlich befristeten Arbeitsverträgen. Im Ergebnis senkten diese Unternehmen ihre Fahrpersonalkosten. Der Anteil, der im bisherigen Verlauf des Jahres 2009 höhere Lohnkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum verzeichnete, halbierte sich.

Trendumkehr bei den Lohn- und Lohnnebenkosten

Die Preise für Dieseldieselkraftstoff sind seit August 2008 gesunken und liegen seit November 2008 deutlich und kontinuierlich unter dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate. Sie erreichten im März 2009 einen Tiefstand, der fast 30 Cent niedriger lag als im März 2008. Im Verlauf des 2. Quartals 2009 zogen die Dieseldieselkraftstoffpreise wieder um 9 Cent je Liter an und bewegen sich auf diesem Niveau seitwärts mit einer Schwankungsbreite von ca. 5 Cent je Liter. Nach Angaben der Gesprächspartner des Bundesamtes wurde die positive Wirkung der gesunkenen Dieseldieselkraftstoffpreise auf der Kostenseite jedoch durch die Mautkosten überlagert.

Gesunkene Dieseldieselkraftstoffpreise wurden mehr als aufgezehrt.

Fuhrparkleiter, die ihre Lkw auf die Betankung mit Biodiesel umgestellt hatten, sehen darin wegen des geschwundenen Kostenvorteils derzeit keine wirtschaftliche Alternative

Biodiesel ist derzeit keine wirtschaftliche Alternative

mehr. Nach dem Verbrauch von Restkontingenten haben daher fast alle Transporteure die Betankung wieder auf herkömmlichen Dieselmotorkraftstoff umgestellt.

Als positiver Aspekt in der Wirtschaftskrise zeigte sich, dass ein stark wachsender Anteil der Transportunternehmen die Auftragsflaute dazu nutzte, das Fahrpersonal intensiv zu schulen. Zu diesem Zweck wurde flankierend das Förderprogramm „Aus- und Fortbildung“ im Rahmen des vom BAG betreuten Zuwendungsverfahrens gut angenommen, um u. a. Anforderungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes zu erfüllen. Regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals dienen letztlich auch dazu, Kosten zu senken, indem die Fahrer zu einer schadenfreien und besonders Ressourcen schonenden Fahrweise animiert werden. Der Umsetzung dieses Ziels dienen seit geraumer Zeit auch finanzielle Anreizsysteme, mit denen die besten Fahrer zugleich an das eigene Unternehmen gebunden werden sollen.

Fahrpersonal-
schulungen als
Dauermaßnahme

Wegen der Ausschöpfung und zum Teil erheblichen Ausweitung von Zahlungszielen durch Frachtzahler haben viele Transportunternehmen bei Marktgesprächen hervorgehoben, dass ihre liquiditätsseitige Anpassung der Kontokorrentkredite bei Banken in Zinserhöhungen einmündete. Viele Güterkraftverkehrsunternehmen sahen sich in den letzten zwölf Monaten zudem mit sinkenden Marktwerten ihrer Sicherungsgüter konfrontiert, was zum Teil erhebliche negative Auswirkungen auf deren Kreditwürdigkeit und die Kreditbedingungen hatte. So stellen insbesondere Euro 3-Lkw, deren Wiederverkaufswerte bedingt durch die stärkere Mautspreizung deutlich gesunken sind, heute vielfach eine schlechtere Sicherheit dar als noch vor einem Jahr. Auch längere Stand- und Wartezeiten werden bei Marktgesprächen wieder vermehrt als Kostentreiber thematisiert, da manche Absender und Empfänger ihr Be- bzw. Entladepersonal reduziert hätten.

Höhere Zinsen für
Kontokorrentkredite

3.2.3 Ertragslage

Durch die Wirtschaftskrise massiv weggebrochene Beförderungsmengen sowie der daraufhin drastisch verschärfte Wettbewerb mit sinkenden Beförderungsentgelten haben die Ertragslage eines sehr hohen Anteils der Transportunternehmen massiv belastet. So stieg im Jahresverlauf 2009 entsprechend der stark zunehmenden Wettbewerbsintensität der Anteil der Transportunternehmen, der sinkende Entgelte im Vergleich zum Vorjahr verkraften musste, beschleunigt an - eine Entwicklung, die insbesondere die Existenz vieler kleiner Transportunternehmen immer stärker gefährdet. Vorherrschendes Ergebnis der geführten Marktgespräche des Bundesamtes war somit, dass deutsche Transportunternehmen eine rapide Verschlechterung ihrer Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr beklagten. Der Transportbereich wurde von vielen befragten Unternehmen als defizitär mit erheblichen Substanzverlusten ausgewiesen. Daran änderten die kontinuierlich unter dem Vorjahresniveau liegenden Kraftstoffpreise nichts, da dieser Kostenvorteil im Jahresverlauf insbesondere durch die stark rückläufige Entgeltentwicklung mehr als aufgezehrt wurde.

Kosten-
steigerungen
belasten die
Ertragslage

3.2.4 Investitionen

Die Investitionen der Unternehmen in ihren Fuhrpark sind seit Beginn dieses Jahres regelrecht eingebrochen, da krisenbedingt der Abbau oder zumindest die vorübergehende Stilllegung von Fuhrparkkapazitäten im Vordergrund stand. Als Besonderheit war im 1. Quartal 2009 zu beobachten, dass überwiegend Fernverkehrsunternehmen vorrangig Euro 3-Fahrzeuge abgemeldet bzw. vorübergehend stillgelegt haben, sofern sie diese nicht mautbelastungsfrei im Nahverkehr einsetzen konnten. Einerseits hat sich deren Einsatz im Fernverkehr im Vergleich zu Euro 5-Fahrzeugen im Zuge der Mautanpassung stärker verteuert und andererseits war Euro 3-Equipment am Markt - wenn überhaupt - nur mit hohem Verlust veräußerbar. Unternehmen, die Regionalverkehr betreiben, weisen strukturbedingt noch einen hohen Anteil an Euro 3-Fahrzeugen auf, da im Regionalverkehr zumeist eine geringere Jahresfahrleistung von etwa 100.000 km erbracht wird und solche Lkw daher mit mindestens zehn Jahren überdurchschnittlich lange im Fuhrpark gehalten werden. Hinzu kommt, dass im Regionalverkehr überdurchschnittlich viele Lkw mit Sonderaufbauten (Kipper, Schubbodenfahrzeuge usw.), aber auch Spezialfahrzeuge zum Einsatz kommen.

Investitionen
in den Fuhrpark
eingebrochen

Von den Unternehmen, die im 1. Quartal 2009 ihren Fuhrpark reduzierten, hat sich wiederum jedes zweite endgültig von Kapazitäten getrennt. Als sich im 2. Quartal 2009 die Wirtschaftskrise und deren negative Begleiterscheinungen auf dem Güterverkehrsmarkt noch verschärften, baute nun ein erheblich höherer Anteil der Transportunternehmen Fuhrparkkapazitäten rigoros ab. Zudem veranlasste das ausgeprägte Sommerloch sowie der steigende Kostendruck manchen Transporteur, - soweit erforderlich - nunmehr auch vorübergehend stillgelegte Fuhrparkkapazitäten endgültig abzubauen. Bei Verringerungen der Laderaumkapazität im 3. Quartal 2009 hielten sich Fuhrparkreduzierungen sowie die Abmeldungen / vorübergehende Stilllegungen die Waage, was die derzeit besonders hohe Volatilität des Güterverkehrsmarktes sowie dessen Verunsicherung widerspiegelt.

Vorwiegend Unternehmen, die neue Kunden gewinnen konnten, nahmen noch Fuhrparkinvestitionen vor. Bei Marktgesprächen wurde deutlich, dass insbesondere größere Banken das Risiko von Fuhrparkfinanzierungen eingehender prüfen und erweiterte Sicherheiten fordern bzw. Kredite mit höheren Risikozuschlägen belegen. Bei regional tätigen Geldinstituten sei dies zumindest bei langjährigen Kunden weniger ausgeprägt.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im 1. Halbjahr 2009 stieg die Anzahl der Insolvenzen in allen Wirtschaftsbereichen um 10,2 % gegenüber dem Vorjahr auf 16.142 Verfahren. Der Anstieg der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag – wie bereits im 2. Halbjahr 2008 – deutlich über der allgemeinen Steigerung der Insolvenzen: die Anzahl der Verfahren stieg um 31 % auf 519. Anders als im Vorjahr

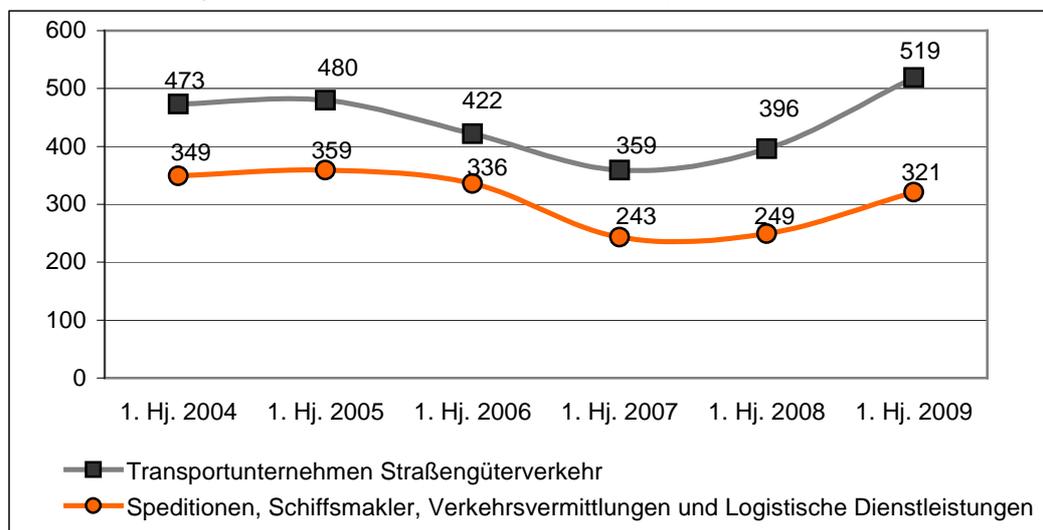
Erhebliche Zu-
nahme der Insol-
venzverfahren

erhöhte sich bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark die Anzahl der Insolvenzverfahren ebenfalls deutlich um 29 % auf 321.

Insbesondere Unternehmen, deren Eigenkapitalbasis bereits geschwächt war und die die Mautkosten nicht vollständig an ihre Kunden weitergeben konnten, waren insolvenzgefährdet. Zusätzliche Risiken für Transportunternehmen und Speditionen ergaben sich durch zunehmende Insolvenzen bei großen Auftraggebern.

Die Anzahl der von Insolvenzen betroffenen Beschäftigten bei Transportunternehmen und Speditionen lag im 1. Halbjahr 2009 mit 5.663 Beschäftigten nochmals 43 % höher als die bereits im 1. Halbjahr 2008 deutlich gestiegene Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer.

Schaubild 7: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige im Zeitraum 1. Halbjahr 2004 bis 1. Halbjahr 2009

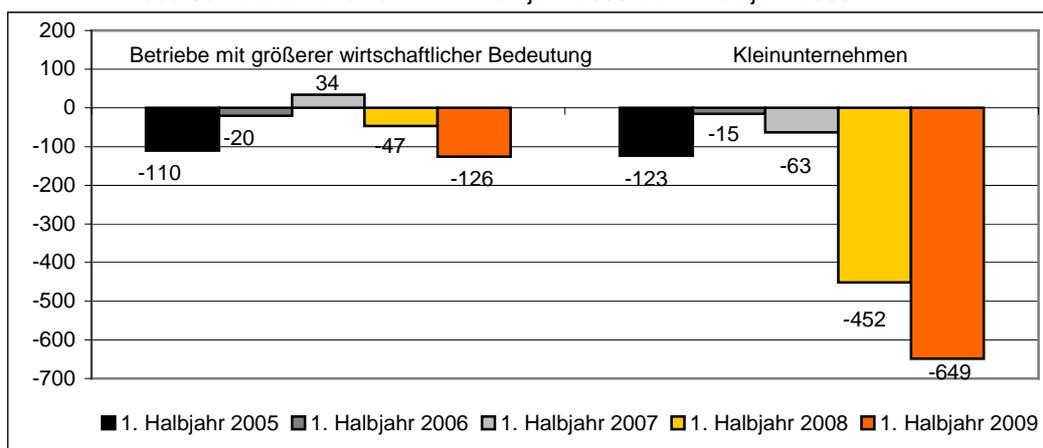


Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Insbesondere Kleinunternehmen stellen häufig den Betrieb ein, ohne ein Insolvenzverfahren zu eröffnen. Der Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung / Anmeldungen und Betriebsaufgaben / Abmeldungen in den Handels- und Gewerberegistern) im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ war im 1. Halbjahr 2009 sowohl bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung als auch bei Kleinunternehmen deutlich negativ, nachdem sich bereits im 1. Halbjahr 2008 eine gegenüber den Vorjahren negative Entwicklung gezeigt hatte. Bei Kleinunternehmen gingen insbesondere die Unternehmensneugründungen deutlich zurück (-7 % ggü. dem Vorjahreshalbjahr), während bei größeren Unternehmen vor allem die Betriebsaufgaben zunahmen (+ 7 % ggü. dem Vorjahreshalbjahr).

Gewerbean- und
-abmeldungen

Schaubild 8: Gründungssaldo (Neugründungen / Anmeldungen – Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr im 1. Halbjahr 2005 bis 1. Halbjahr 2009



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1

Für das Gesamtjahr 2009 lassen im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnene Erkenntnisse weitere zunehmende Insolvenzen erwarten, da auch Unternehmen mit Rücklagen bei lange andauernder Ertragsverminderung zunehmend in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten werden.

3.3 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Die Entwicklung auf dem Güterkraftverkehrsmarkt stand im bisherigen Jahresverlauf im Zeichen der Wirtschaftskrise und der hieraus resultierenden deutlichen Verschlechterung der Auftrags- und Beschäftigungslage bei den Speditions- und Transportunternehmen. Der Rückgang der Verkehrsnachfrage bedingte über weite Strecken des Jahres auf dem deutschen und dem europäischen Güterkraftverkehrsmarkt hohe Laderaumüberkapazitäten. Aufgrund fehlender Aufträge drangen Transportunternehmen, die sich bislang auf bestimmte Branchen konzentriert haben, in andere Märkte ein, was dort zu einem verstärkten Preis- und Leistungswettbewerb führte.

Deutliche Überkapazitäten

Angesichts der Angebots- und Nachfragesituation haben sich die Kräfteverhältnisse zwischen den Akteuren auf dem Güterverkehrsmarkt spürbar verschoben. Die Verhandlungsposition der Transportwirtschaft gegenüber ihren Auftraggebern, die angesichts der allgemeinen Wirtschaftslage ihrerseits einem hohen Druck zur Kostensenkung ausgesetzt sind, hat sich deutlich verschlechtert. Nicht wenige Speditionsunternehmen nutzen die aktuelle Situation zu Preisabschlägen gegenüber den eingesetzten Transportunternehmen und erzielen nach Erkenntnissen des Bundesamtes so durchaus gute Vermittlungsgeschäfte. Es zeigt sich, dass Speditionsunternehmen aufgrund des starken Preisverfalls die Transportabwicklung speziell im Komplettladungsverkehr nicht mehr ausschließlich ihren angestammten Subunternehmen übertragen. Stattdessen werden Ladungspartien vermehrt über elektronische Frachtenbörsen vergleichsweise günstigeren Frachtführern angeboten. Ebenfalls erkennbar ist, dass Speditionen mit eigenem Fuhrpark die Fremdvergabe von Beförderungsaufträgen zu Gunsten einer besseren Auslastung

Preisabschläge

tung der eigenen Fahrzeuge und damit zu Lasten der Subunternehmer reduziert haben. Die Industrie- und Handelsunternehmen haben ebenfalls sehr schnell auf die neue Marktlage reagiert. Angesichts sinkender Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt forderten sie von ihren Transport- und Logistikdienstleistern zum Teil deutliche Preisnachlässe. Zahlreiche Verlader starteten neue Ausschreibungen für ihre Logistikpakete.

Viele Güterkraftverkehrsunternehmen haben auf die Nachfragerückgänge mit einer Reduzierung ihrer Fuhrparkkapazitäten, der Einführung von Kurzarbeit sowie Personalentlassungen reagiert, mithin ihre Strukturen der veränderten Auftragslage angepasst. Ein Teil der Unternehmen konnte die Fahrzeugauslastung steigern, indem Transporte gebündelt und engere Verflechtungen bei bestehenden Kooperationen eingegangen wurden. Als Reaktion auf die Wirtschaftskrise treffen die Unternehmen somit vor allem Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung, Kostensenkung und Liquiditätserhaltung.

Anpassungsreaktionen

Nach der rezessiven Entwicklung seit etwa Mitte letzten Jahres haben sich die drastischen Nachfragerückgänge in den letzten Monaten nicht weiter verschärft. Damit scheint auf dem Güterverkehrsmarkt derzeit eine gewisse Stabilisierung auf niedrigem Niveau stattzufinden. Bei einigen Transportunternehmen, die schwerpunktmäßig Beförderungen in bestimmten Güterbereichen durchführen (z. B. in Teilbereichen der Chemie-, Stahl- und Bauindustrie), kehrt langsam wieder Zuversicht ein. Eine durchgreifende Besserung der Situation zeigt sich bei einer Lagebeurteilung des Güterkraftverkehrsmarktes bislang jedoch noch nicht.

Stabilisierung auf niedrigem Niveau

Nicht zuletzt aufgrund des wirtschaftlichen Umfeldes wurde die Lkw-Mautanpassung zum 1. Januar 2009 von vielen Transportunternehmen kritisiert. Nach wie vor ist sie eines der dominierenden Themen in den Marktgesprächen des Bundesamtes. Viele Gesprächspartner kritisieren die Mautspreizung sowie den Einführungszeitpunkt dieser Maßnahme und klagen über erhebliche Kostenbelastungen. Sie zeigen sich verärgert, dass andere Branchen (z. B. Banken, Automobilindustrie) in der Krise massiv vom Staat unterstützt werden, während der Transportbereich mit zusätzlichen Kosten belegt werde. Eine Vielzahl von Unternehmen wünscht nun eine längerfristige Ruhephase im Hinblick auf die ständig aufflammenden Diskussionen über Mauterhöhungen bzw. Mautspreizungen.

Verärgerung über Mauterhöhung

Die seit Februar 2009 bestehende staatliche Förderung von Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes wird nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen von den Unternehmen allgemein positiv aufgenommen. Die Bundesregierung fördert betriebliche Ausbildungsverhältnisse zum Berufskraftfahrer / zur Berufskraftfahrerin und Weiterbildungsmaßnahmen (Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, der Qualifizierung und Beschäftigung), den Erwerb von Ausrüstungsgegenständen, Einrichtungen und sonstige Maßnahmen im Bereich Umwelt und Sicherheit sowie Beratungen zu umwelt- und sicherheitsbezogenen Fragen der Unternehmensführung (Programm zur Förderung der Sicherheit und Umwelt, sog. De-Minimis-Programm). Nach

Zustimmung für Beihilferegelungen

aktuellem Stand liegt der Schwerpunkt der beantragten Mittel eindeutig bei De-Minimis, der Rest entfällt auf Aus- und Fortbildungsmaßnahmen.

Am 30. April 2009 endete für Transportunternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakei, Tschechien und Ungarn die seit dem EU-Beitritt geltende Übergangsfrist für die Freigabe der Kabotage. Seit dem 1. Mai 2009 dürfen Transportunternehmen aus diesen Staaten in Deutschland Kabotage durchführen. Eingeschränkt wird die Kabotagefreiheit für alle Kabotageberechtigten durch die Regelung, dass zwischen Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr höchstens drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen erfolgen dürfen. Nach ersten Erkenntnissen des Bundesamtes sind die Auswirkungen der Marktöffnung für den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt derzeit noch relativ gering.

Freigabe der
Kabotage

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Entsprechend den Angaben des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2009 insgesamt rund 147,3 Mio. t Güter auf der Schiene befördert. Nach stetigen Zuwächsen in den vergangenen Jahren bedeutete dies einen Rückgang des Aufkommens um rund 42,5 Mio. t bzw. 22,4 %. Das Ergebnis lag damit unterhalb des Niveaus des Jahres 2003 (148,7 Mio. t). Die Verkehrsleistung verzeichnete im selben Zeitraum einen deutlichen Rückgang von rund 13,6 Mrd. tkm bzw. 22,8 % auf 46,1 Mrd. tkm. Somit setzte sich der bereits im vierten Quartal 2008 angesichts der Wirtschafts- und Finanzkrise zu beobachtende Aufkommens- und Leistungsrückgang im 1. Halbjahr 2009 verstärkt fort. Zu spüren waren die Rückgänge auf allen Hauptverkehrsverbindungen, wobei die Verluste beim Binnenverkehr prozentual geringer ausfielen als bei den grenzüberschreitenden Verkehren. Von den in erster Linie konjunkturbedingten Rückgängen zeigten sich die Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ sowie „Eisen, NE-Metalle“ mit hohen absoluten und prozentualen Mengen- und Leistungsverlusten besonders betroffen. Die Beförderungsmenge und -leistung im kombinierten Verkehr, von welchem in den vergangenen Jahren regelmäßig bedeutende Wachstumsimpulse ausgingen, entwickelte sich ebenfalls negativ. Eine entgegen dem beschriebenen Trend verlaufende positive Mengenentwicklung konnte lediglich bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ beobachtet werden. Die durchschnittliche Transportweite lag mit 313,2 km im 1. Halbjahr erneut leicht unter dem Vorjahreswert, bei den kombinierten Verkehren kam es hingegen zu einer leichten Steigerung auf 501,5 km.

Zweistellige
Mengen- und
Leistungsrückgänge

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsrelationen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum die folgenden Entwicklungen:

Hauptverkehrs-
relationen

Tabelle 6: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj 2008	1. Hj 2009		1. Hj 2008	1. Hj 2009	
Binnenverkehr	118,4	97,3	- 17,8	27,5	22,9	- 16,7
Versand ins Ausland	29,2	20,3	- 30,5	13,2	9,2	- 30,6
Empfang aus dem Ausland	31,3	22,0	- 29,7	12,4	9,0	- 27,4
Durchgangsverkehr	11,0	7,7	- 29,4	6,6	5,0	- 23,8
Insgesamt	189,8	147,3	- 22,4	59,7	46,1	- 22,8

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

Der Binnenverkehr mit dem bedeutendsten Mengenanteil am Beförderungsaufkommen ging im Betrachtungszeitraum mit rund 17,8 % verhältnismäßig am geringsten zurück, allerdings verbuchte er die höchsten absoluten Rückgänge. Bei den Verkehren innerhalb Deutschlands waren bei der überwiegenden Zahl der Güterabteilungen große Aufkommensverluste zu verzeichnen, insbesondere bei „Erze und Metallabfälle“ und „Eisen, NE-Metalle“. Einzig in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ konnte in den ersten sechs Monaten des Jahres regelmäßig ein positives Wachstum gegenüber den Vorjahresmonaten erzielt werden. Mit Ausnahme des Januars galt dies auch für das Transportaufkommen bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Auffällig war zudem das im Betrachtungszeitraum stetig ansteigende Aufkommen der Güterabteilung „Steine und Erden“, welches in der Mitte des Jahres bereits wieder ein positives Wachstum gegenüber dem Vorjahresergebnis aufweisen konnte. Aus Sicht einiger Marktteilnehmer könnte dies ein Anzeichen dafür sein, dass die im Rahmen der Konjunkturpakete der Bundesregierung geförderten Baumaßnahmen erste Wirkung zeigen. Die Verkehrsleistung reduzierte sich bei den zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderten Gütern im 1. Halbjahr 2009 um 16,7 %.

Binnenverkehr mit hohen Aufkommensverlusten

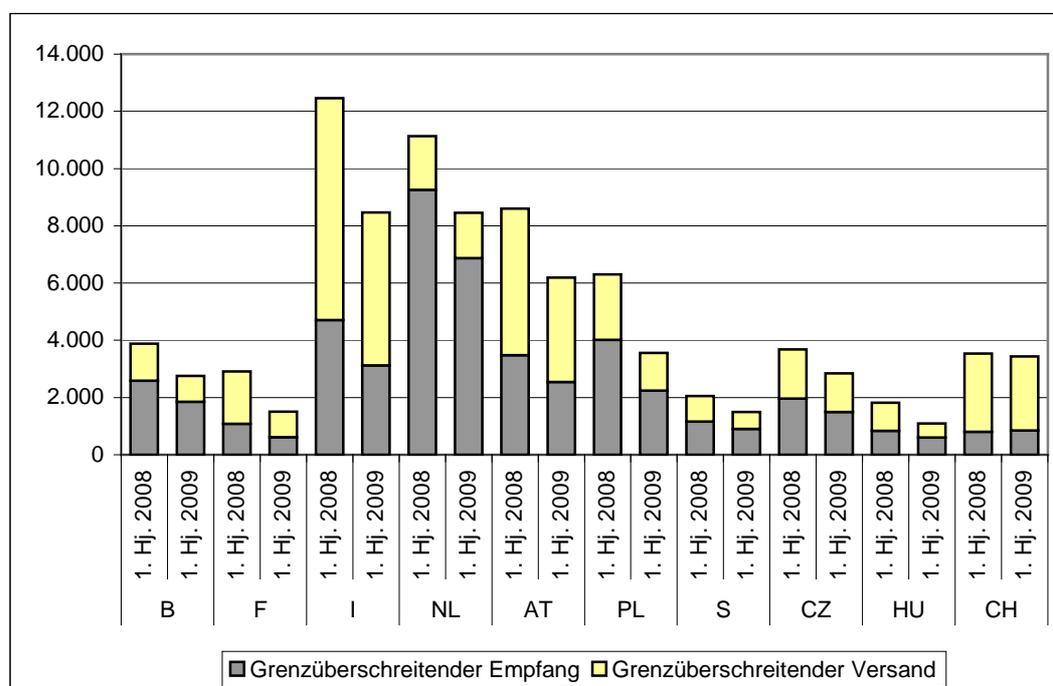
Mit einem Beförderungsaufkommen von 20,3 Mio. t beim Versand ins Ausland und 22,0 Mio. t beim Empfang aus dem Ausland wurden im 1. Halbjahr 2009 grenzüberschreitend rund 30,5 % bzw. 29,7 % weniger Güter befördert als im entsprechenden Vorjahreshalbjahr. Auf beiden Relationen zeigten sich bei den Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“, „Eisen, NE-Metalle“ und „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ dabei prozentual die höchsten Aufkommensrückgänge. Die größten absoluten Aufkommensverluste waren im Bereich „Besondere Transportgüter“ festzustellen. Beim grenzüberschreitenden Empfang zeigten sich zudem sowohl prozentual als auch absolut starke Aufkommensverluste bei der Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“. Die Verkehrsleistung ging im 1. Halbjahr 2009 mit 30,6 % (Versand) und 27,4 % (Empfang) im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 ähnlich stark zurück wie das Aufkommen.

Grenzüberschreitender Verkehr

Bei einer Betrachtung der Wechselverkehre zwischen Deutschland und den zehn im grenzüberschreitenden Verkehr aufkommensstärksten Staaten zeigte sich ein eher einheitliches Bild (siehe Schaubild 9). Das im bilateralen Verkehr beförderte Aufkommen war im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr bei sämtlichen Staaten rückläufig. Lediglich bei den Schweizverkehren konnte ein Aufkommenswachstum von 5,5 % bei der empfangenen Gütermenge beobachtet werden; aufgrund von größeren absoluten Aufkommensrückgängen beim Versand blieb das Gesamtaufkommen auch hier hinter dem Vorjahreszeitraum zurück. Bei allen anderen Staaten lagen die Rückgänge in beiden Richtungen im zweistelligen Prozentbereich zwischen 15,8 % und 49,6 %.

Zweistellige Aufkommensrückgänge überwiegen

Schaubild 9: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2008 und 1. Halbjahr 2009 in 1.000t



Anmerkung: Belgien (B), Frankreich (F), Italien (I), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Schweden (S), Tschechien (CZ), Ungarn (HU), Schweiz (CH).

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

Während sich die Aufkommensverluste beim überwiegenden Teil der betrachteten Staaten auf beiden Relationen in etwa die Waage hielten, überstiegen die prozentualen Rückgänge beim Versand nach Frankreich, Schweden und Ungarn jene im Empfang verhältnismäßig deutlich. Lediglich im Wechselverkehr mit den Niederlanden war die empfangene Menge in einem stärkeren Maße vom Rückgang betroffen als die Versandmenge. Zu dieser Entwicklung hat in erster Linie der besonders hohe Anteil von Seehafen-Hinterlandverkehren auf dieser Relation beigetragen. Weiterhin zeigte sich in den ersten drei Monaten des Jahres entgegen dem allgemeinen Trend ein Aufkommenswachstum bei den Verkehren von Deutschland nach Rotterdam. Ein verstärkter Rückgang der zuvor regelmäßig noch aufkommensstärksten Wechselverkehre mit Italien hatte

zur Folge, dass das Aufkommen im Wechselverkehr mit Italien im 1. Halbjahr 2009 auf einem vergleichbaren Niveau wie das der Wechselverkehre mit den Niederlanden lag.

Bei den Durchgangsverkehren - bisher mit stetigem Wachstum auch ein Indikator für den zunehmenden internationalen Warenaustausch - konnten ebenfalls starke Rückgänge sowohl beim Aufkommen (-29,4 %) als auch bei der Leistung (-23,8 %) beobachtet werden. Dabei verbuchte die auf dieser Hauptverkehrsverbindung mengenmäßig bedeutendste Gütergruppe „Besondere Transportgüter“ die größten Aufkommensverluste auf sich, gefolgt von der Güterabteilung „Eisen, NE-Metalle“.

Durchgangs-
verkehre

In den zurückliegenden Jahren konnte der Schienengüterverkehr vor dem Hintergrund einer zunehmend arbeitsteiligen Weltwirtschaft insbesondere von einem überproportionalen Anstieg des Seehafen-Hinterlandverkehrs profitieren. Während der Verkehr mit den Seehäfen im Jahr 2005 mit 80,1 Mio. t rund 25,2 % des Eisenbahnverkehrs ausmachte, steigerte sich das Aufkommen bis zum Jahr 2008 um 35,6 % auf 108,6 Mio. t, was einem Anteil von 29,3 % am Gesamtaufkommen entsprach. Während der Anteil der Seehafenverkehre am Gesamtverkehr im 1. Halbjahr 2009 vergleichbar hoch lag, reduzierte sich das Aufkommen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (55,3 Mio. t) um rund 21,7 % auf 43,3 Mio. t. Bei Verkehren zwischen den deutschen Seehäfen und nationalen Terminals zeigte sich die Bedeutung für die Schiene besonders deutlich. Betrachtet man die Entwicklungen des gesamten Binnenverkehrs in den ersten Halbjahren der Jahre 2006 und 2008, so war hier ein Wachstum von rund 13,1 % zu verzeichnen, das Aufkommen im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr ist im gleichen Zeitraum um 18,3 % auf 31,0 Mio. t angestiegen, bevor sich das Aufkommen im 1. Halbjahr 2009 krisenbedingt deutlich um 21,9 % auf 24,2 Mio. t. reduzierte. Auf den kombinierten Verkehr entfielen rund 8,8 Mio. t. des Aufkommens. Von den Aufkommensrückgängen im nationalen Seehafenhinterland zeigten sich die Wechselverkehre mit dem Seehafen Bremen (-29,4 %) am stärksten betroffen, gefolgt vom Seehafen Hamburg (-21,4 %), welcher mit 15,4 Mio. t für den nationalen Schienenverkehr weiterhin der mit Abstand bedeutendste Seehafen war. Der Anteil der Seehafenverkehre am grenzüberschreitenden Verkehr lag im 1. Halbjahr 2009 bei rund 35,6 %, Transitverkehre mit Quelle bzw. Ziel in den ARA-Häfen erreichten einen Anteil von 53,2 % am gesamten Durchgangsverkehr. Vergleicht man die Aufkommensrückgänge der einzelnen Hauptverkehrsrelationen mit denen des Seehafen-Hinterlandverkehrs, so fallen letztere sowohl bei den grenzüberschreitenden Verkehren als auch bei den Durchgangsverkehren prozentual geringer aus. National wie international waren die von den großen Nordseehäfen ins Hinterland gerichteten Verkehre stärker von den Aufkommensrückgängen betroffen als die der Gegenrichtung.

Anteile des
Seehafen-
Hinterland-
verkehrs

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Von dem zuvor beschriebenen Aufkommensrückgang waren die Unternehmen je nach Unternehmensgröße und Tätigkeitsschwerpunkt in einem sehr unterschiedlichen Maße

betroffen. Während die großen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen sowie die DB Gesellschaften in Deutschland nach eigenen Angaben Aufkommensverluste von bis zu 30 Prozent zu verzeichnen hatten, waren kleinere EVU in der Regel in einem geringeren Maße betroffen. Zu Kundenverlusten sei es insgesamt bisher nur in Einzelfällen gekommen, auch wenn durch das rückläufige Beförderungsaufkommen teilweise bereits von dem Erreichen einer kritischen Kapazitätsauslastung berichtet wurde. Die Realisierung geplanter Projekte wurde meist auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, so dass Neuverkehre nur in Ausnahmefällen zu beobachten waren. Lediglich in einigen Teilbereichen berichteten die Marktteilnehmer von einem gleichbleibenden bzw. leicht steigenden Aufkommen. Hierzu zählten in erster Linie Getreide- und Mineralöltransporte (u.a. Heizöl). Zudem wurde vereinzelt der Transport von Konsumgütern genannt. Gegenüber der Marktbeobachtung berichteten mehrere im Fahrzeugtransport tätige Marktteilnehmer, dass sich die staatliche Abwrackprämie positiv auf das Transportaufkommen kleiner und mittlerer Fahrzeugklassen ausgewirkt habe.

Der allgemeine Aufkommensrückgang im 1. Halbjahr 2009 führte zu einem deutlich erhöhten inter- sowie intramodalen Wettbewerb. Neben dem konjunkturell bedingten Nachfragerückgang nach Transportleistungen wurde als zusätzlicher Grund hierfür die bei allen Verkehrsträgern in ausreichender Menge zur Verfügung stehenden Transportkapazitäten angeführt. Durch das Zusammenspiel beider Faktoren sind die Preise bereits seit Beginn des Jahres stark unter Druck geraten. Insbesondere bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten sowie stark bedarfsabhängigen Transporten sahen sich die Unternehmen einem verstärkten Preisdruck ausgesetzt. Bei Neuausschreibungen habe man laut Aussage einiger Gesprächspartner im 1. Halbjahr 2009 Zugeständnisse von durchschnittlich 5 bis 10 % machen müssen. Marktteilnehmer mit überwiegend längerfristigen Verträgen bzw. eher regelmäßig durchgeführten Verkehren berichteten hingegen von weitgehend stabilen bzw. vereinzelt aufgrund von Preisgleitklauseln geringfügig steigenden Preisen. Von Kundenseite habe es auch hier vereinzelt Forderungen nach Preisnachlässen bzw. einem Aussetzen von Gleitklauseln gegeben.

Preisdruck aufgrund eines erhöhten inter- und intramodalen Wettbewerbs

Begünstigt wurden die Forderungen nach Preisnachlässen vor dem Hintergrund einer konträr verlaufenden Entwicklung der Erzeugerpreise bei den Verkehrsträgern Eisenbahn und Straße. Im Gegensatz zu einem gegenüber dem 4. Quartal 2008 um 1,2 % rückläufigen Preisindex beim Straßengüterverkehr, war beim Schienengüterverkehr zu Beginn des Jahres ein Preisanstieg von 1,5 % zu beobachten. Im zweiten Quartal setzte sich diese Tendenz in abgeschwächter Form weiter fort.⁴ Bei den hier beschriebenen Preisindizes gilt es jedoch zu beachten, dass bei den Angaben lediglich regelmäßige bzw. wiederkehrende und somit vom Charakter her längerfristige Transportaufträge Berücksichtigung finden.

Konträre Entwicklung der Erzeugerpreise

⁴ Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 9.2, September 2009.

Neben den preislichen Wettbewerbsvorteilen des Straßengüterverkehrs gegenüber dem Schienengüterverkehr ergeben sich als Folge der rückläufigen Nachfrageentwicklung auch systembedingte Vorteile. Nach Zeiten der Vollbeschäftigung haben zahlreiche Industrieunternehmen im 1. Halbjahr 2009 ihre Produktion an die geringere Auftragslage angepasst. Von einer hierdurch in einigen Bereichen beeinflussten Veränderung des Lagerungs- und Bestellverhaltens der Industrieunternehmen konnten aufgrund einer höheren Flexibilität insbesondere Straßentransporte profitieren, zumal aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen ebenfalls eine Reduzierung der Sendungsgrößen beobachtet werden konnte. Letztere machte es für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend schwieriger, wettbewerbsfähige Preise anzubieten.

Verändertes Lagerungs- und Bestellverhalten beeinflusst Wettbewerb

Beim intramodalen Wettbewerb war im 1. Halbjahr 2009 zu beobachten, dass zahlreiche meist größere Marktteilnehmer einen zunehmenden Druck verspürten, ihre Kapazitäten stärker auslasten zu müssen. In erster Linie zeigte sich dies in einem verstärkten Akquisitionsverhalten. Vor diesem Hintergrund waren zudem erste Anzeichen zu erkennen, dass fremdvergebene Transport- und Rangierleistungen vorerst wieder im Selbsteintritt durchgeführt werden.

Zunehmendes Akquisitionsverhalten

Trotz einer deutlichen Entspannung bei den Dieselpreisen wurde seitens der Marktteilnehmer von leichten Steigerungen bei den Gesamtkosten berichtet. In erster Linie wurden diese als eine Folge von Trassen- und Energiepreiserhöhungen angesehen. Weiterhin ergaben sich zu Beginn des Jahres im Personalbereich Kostensteigerungen durch eine allgemeine Tarifierhöhung von 2,5 % beim Lokführertarifvertrag der GDL. Aufgrund der schlechten Auftragslage und einer hierdurch verringerten Auslastung des vorhandenen Fuhrparks war es für die Marktteilnehmer im 1. Halbjahr 2009 schwieriger, eine Kostendeckung zu erzielen. Bei der Beschaffung von Lokomotiven und rollendem Material seien den Unternehmen wesentlich günstigere Konditionen angeboten worden als noch im Vorjahr. Von gesunkenen Miet- bzw. Leasingkosten haben die Unternehmen bei bestehenden Verträgen jedoch nur in Ausnahmefällen profitieren können. Während bei bestimmten Spezialwaggons auch weiterhin ein eher knappes Angebot zur Verfügung stand, waren zahlreiche Waggontypen - beispielsweise Waggons für den Intermodalverkehr - und vereinzelt auch Lokomotiven aufgrund der schlechten Auftragslage nur teilweise ausgelastet bzw. in weiten Teilen sogar von einer vorübergehenden Stilllegung betroffen.

Kostensituation

Insbesondere die großen Unternehmen der Branche verzeichneten gegenüber dem Vorjahr eine deutlich negative Umsatzentwicklung. Auch die Ertragslage hat sich bei den Marktteilnehmern krisenbedingt verschlechtert. Als besonders kritisch wurde die Situation für vornehmlich im Gleisbau tätige kleine Unternehmen beschrieben. Als Gründe hierfür wurden in erster Linie Verzögerungen beim Ablauf von Ausschreibungsverfahren angeführt. Ein positiver Effekt ergab sich krisenbedingt für Unternehmen mit eigener Infrastruktur bzw. für reine Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Im Zusammenhang mit den

Krise nimmt Einfluss auf die Ertragslage

derzeit auf dem Markt vorhandenen Überkapazitäten haben sich diesen zusätzliche Einnahmemöglichkeiten durch das Vermieten von Abstellflächen geboten.

Um der schwachen Auftragslage zu begegnen, sahen sich die Marktteilnehmer insbesondere mit Blick auf die Personalkosten zum Handeln gezwungen. Die hier zu beobachtenden Maßnahmen reichten von der Anmeldung der Kurzarbeit über den Verzicht auf eine Verlängerung befristeter Leiharbeitsverhältnisse bis zum Einsatz des Personals in anderen Unternehmensbereichen wie etwa dem Personenverkehr. Auf betriebsbedingte Kündigungen verzichteten die Unternehmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten bisher weitestgehend, um ihre Fachkräfte für die Zeit nach der Krise halten zu können. Bei zusätzlichem Personalbedarf bestehe derzeit aufgrund einer verstärkten Ausbildungstätigkeit der Eisenbahnbranche in den vergangenen Jahren sowie eines krisenbedingt erhöhten Angebotes an Leiharbeitskräften aus Sicht der Unternehmen ein ausreichendes Angebot an qualifizierten Fachkräften. Teilweise wurde die schwache Auftrags- und Beschäftigungslage verstärkt dazu genutzt, um Betriebsabläufe zu optimieren oder Geschäftsfelder neu zu strukturieren.

Wettbewerbsstrategien

Die in den vergangenen Jahren verstärkt zu beobachtenden Konsolidierungstendenzen schritten im bisherigen Jahresverlauf sowohl auf deutscher als auch auf europäischer Ebene weiter voran. Während die Deutsche Bahn AG mit der Übernahme der PCC Rail Gruppe im Sommer diesen Jahres ihre Position auf dem polnischen Schienengüterverkehrsmarkt weiter gestärkt hat, werden nach der Übernahme der deutschen Geschäftsfelder von Veolia Cargo gleich mehrere aufkommensstarke nationale Marktteilnehmer im Konzern der französischen SNCF aufgehen. Damit steht der bis dato größte private, unabhängige Wettbewerber auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt nun unter dem Einfluss einer europäischen Staatsbahn.

Verstärkte Konsolidierungstendenzen

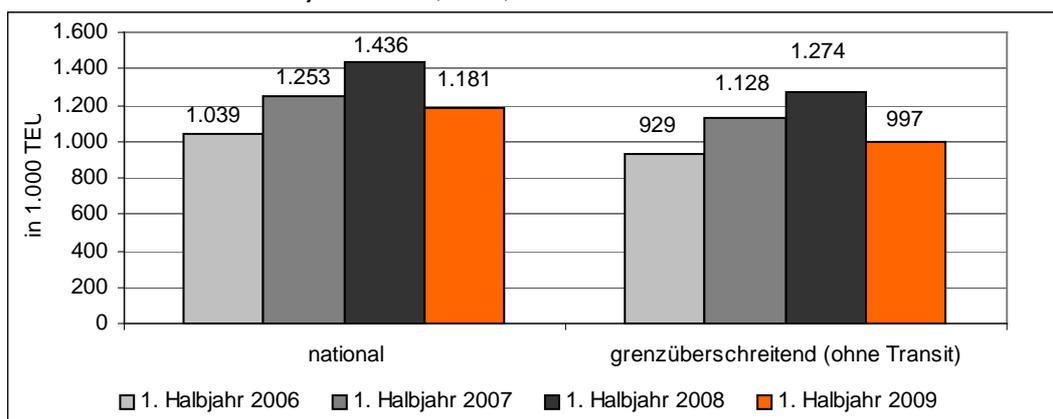
4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

In den letzten Jahren stieg die im unbegleiteten kombinierten Verkehr beförderte Gütermenge kontinuierlich an. Durch die Wirtschaftskrise ging das beförderte Güteraufkommen erstmals wieder zurück. Im 1. Halbjahr 2009 wurden insgesamt 2,5 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) befördert, 19 % weniger als im entsprechenden Vorjahreshalbjahr. Damit lag der unbegleitete kombinierte Verkehr vom Aufkommen her annähernd wieder auf dem Niveau des 1. Halbjahres 2006. Von den insgesamt beförderten Einheiten wurden 48 % im nationalen unbegleiteten Verkehr, 40 % im grenzüberschreitenden Verkehr und 12 % im Transitverkehr durch Deutschland befördert.

Aufkommenssteigerung im KV

Schaubild 10: Nationaler und grenzüberschreitender kombinierter Verkehr der Eisenbahnen jeweils in den 1. Halbjahren 2006, 2007, 2008 und 2009



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

Der innerdeutsche unbegleitete kombinierte Verkehr ging im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr um 18 % auf rund 1.181.000 TEU zurück. Der Rückgang des Beförderungsaufkommens war dabei im Seehafen-Hinterlandverkehr etwas stärker ausgeprägt als im kontinentalen Verkehr. Die verminderte Nachfrage wurde zum Großteil durch den Rückgang des Beförderungsaufkommens auf Grund der Konjunkturkrise verursacht. Verschiedene Kombiverkehrsgesellschaften berichteten daneben jedoch auch von Kundenverlusten zu Gunsten der Straße. Insbesondere Spediteure mit eigener Lkw-Flotte lasteten bei geringem Aufkommen zunächst diese aus und zogen sich aus der Nutzung des kombinierten Verkehrs ganz oder teilweise zurück. Die gesunkene Nachfrage nach Beförderungsleistungen konnte von den Kombioperatoren im nationalen Verkehr fast ausschließlich durch eine Reduzierung der Abfahrtsfrequenzen abgedeckt werden. Nur einzelne Relationen wurden auf Grund längerfristiger unwirtschaftlicher Auslastung aufgegeben. Auf Grund des stark zurückgegangenen Beförderungsaufkommens waren im 1. Halbjahr 2009 keine Engpässe bei Trassenkapazitäten, Umschlagterminals, Loks und Waggons zu verzeichnen. Ferner konnte durch das geringere Verkehrsaufkommen, das Ausbauprogramm für Terminals und Trassen und die beschleunigte Abarbeitung von Baumaßnahmen die Pünktlichkeitsquote deutlich erhöht werden.

Nationaler Verkehr

Nach den Ausführungen im Rahmen von Marktgesprächen konnten einige Anbieter von Leistungen des kombinierten Verkehrs durch Verhandlungen eine Erhöhung der Trassenpreise, der Energiekosten und der Umschlagkosten vermeiden. Anderen Kombigesellschaften, die dies nicht erreichen konnten, war es kaum möglich, den angesprochenen Kostenanstieg an ihre Kunden weiterzugeben. Eine Senkung der Kosten erreichten Kombigesellschaften teilweise durch Kurzarbeit. Auch die Möglichkeit einer flexiblen Auslegung von Zügen trug zur Kostenstabilisierung bei. Preiszugeständnisse, um zusätzliches Aufkommen zu gewinnen, waren innerdeutsch nahezu ausschließlich im sehr wettbewerbsintensiven Seehafen-Hinterlandverkehr zu beobachten. Nach dem Index des Statistischen Bundesamtes für den Schienengüterverkehr lagen die Erzeugerpreise im Be-

reich Traktionsleistungen/kombinierter Verkehr im 1. Halbjahr 2009 durchschnittlich 1,1 % über denen des Vorjahreshalbjahres.

Im grenzüberschreitenden unbegleiteten kombinierten Verkehr nahm das Aufkommen im 1. Halbjahr 2009 um 22 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2008 auf rund 997.000 TEU ab. Kombigesellschaften verringerten ihre Abfahrtsfrequenzen, konnten jedoch durch Neustrukturierung und Gatewaylösungen ihr Netzwerk weitgehend aufrecht erhalten. Nur in Einzelfällen war eine Aufgabe von Relationen zu verzeichnen. In einigen europäischen Umschlagterminals und Kombigesellschaften wurde zur Kostenminderung kurzgearbeitet. Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr mit Abstand die wichtigste Relation. Sowohl beim Italienverkehr durch die Schweiz als auch durch Österreich nahm die Nachfrage nach Leistungen des kombinierten Verkehrs deutlich ab. Der verschärfte Wettbewerbsdruck durch Unternehmen des Straßengüterverkehrs führte – trotz Preissenkungen einiger Kombioperatoren – zu einer Rückverlagerung von Aufkommen auf die Straße. Die Verkehre zwischen Deutschland und Spanien gingen um rund ein Fünftel zurück. Hier spielte die Konkurrenz zu ausweiteten Short-Sea-Verkehren ebenfalls eine Rolle. Beim unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Terminals in Polen und deutschen Binnenterminals war durch den Wegfall einer Verbindung ein erheblicher Aufkommensrückgang gegenüber dem Vorjahreshalbjahr zu beobachten.

Grenzüberschreitender KV

Der Transitverkehr durch Deutschland im unbegleiteten kombinierten Verkehr, von dem drei Viertel auf Transitverkehr von/nach den ARA-Häfen entfiel, sank im 1. Halbjahr 2009 um 17 % auf rund 309.000 TEU.

Transitverkehr

Bei einer separaten Betrachtung des Seehafen-Hinterlandverkehrs zeigte sich im 1. Halbjahr 2009 die nachfolgend beschriebene Entwicklung. Im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr ging im 1. Halbjahr 2009 die Nachfrage erheblich zurück. 927.500 beförderte 20-Fuß-Einheiten (TEU) bedeuteten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 eine Aufkommensminderung um 22%.⁵ Im Seehafen-Hinterlandverkehr verschärfte sich der intra- und intermodale Wettbewerb spürbar. Hier wurden vielfach Preiszugeständnisse gemacht, um zusätzliches Aufkommen zu akquirieren. Neben den bereits erwähnten Problemen klagten Kombigesellschaften im Bereich des Seehafen-Hinterlandverkehrs zusätzlich über eine erhebliche Erhöhung der Hafenzugangsgebühr für den Hafen Hamburg, die ihre Wettbewerbsposition gegenüber der Straße verschlechterte.

Seehafen-Hinterlandverkehr

Der Seehafen-Hinterlandverkehr zwischen den großen deutschen Containerseehäfen und Terminals in den deutschen Nachbarstaaten lag mit einem Aufkommensrückgang um 19 % auf jetzt 435.000 TEU ebenfalls deutlich unter dem entsprechenden Ergebnis

Aufkommensverlust nach/von CZ und PL

⁵ Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2. Betrachtet werden ausschließlich Verkehre zu / von den größten deutschen Containerseehäfen an Nord- und Ostsee. Beförderungen mit den Städten selbst als Ziel- oder Startpunkt der Beförderung sind in den Daten enthalten.

des Vorjahres. Bei den mengenmäßig bedeutenden Containerbeförderungen zwischen den großen deutschen Seehäfen und Tschechien war eine Abnahme des Aufkommens um 22 % auf 160.000 TEU festzustellen. Den stärksten Rückgang verzeichnete das beförderte Containeraufkommen zwischen den deutschen Seehäfen und polnischen Terminals: es ging gegenüber dem 1. Halbjahr 2008 um 40 % auf nunmehr 41.000 TEU zurück. Ursache war hier neben dem auf allen Relationen gestiegenen Wettbewerb zum Straßengüterverkehr die starke Konkurrenz durch den erheblichen Anstieg des Seeverkehrs zwischen polnischen und deutschen Häfen. Der Seehafen-Hinterlandverkehr zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen ging mit 14 % auf 112.000 TEU unterdurchschnittlich zurück. Hier wurden zusätzliche Relationen angeboten.

4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)

Auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden im 1. Halbjahr 2009 rund 55.100 Lkw transportiert, 10 % weniger als im 1. Halbjahr 2008. Die Nutzung der Rollenden Landstraßen nahm demnach im Zuge der Wirtschaftskrise ebenfalls ab. Sie waren jedoch durch Verbote und Einschränkungen im Straßengüterverkehr durch die Schweiz bzw. Österreich nicht so stark von Nachfragerückgängen betroffen wie der unbegleitete kombinierte Verkehr.

Aufkommens-
rückgang auf
der ROLA

Durch die Schweiz beförderte die Rollende Landstraße Freiburg – Novara (I) der Ralpin AG mit rund 45.600 Lkw 8 % Sendungen mehr als im entsprechenden Vorjahreshalbjahr. Die Rollende Landstraße der Hupac Intermodal SA zwischen Singen und Lentante sul Seveso wurde dagegen Ende 2008 wegen der Schließung des Monte Olimpino-Tunnels eingestellt. Die Einstellung dieser Rollenden Landstraße ist einer der Gründe für die positive Entwicklung auf der Relation Freiburg – Novara (I), aber auch eine geringere Ausfallquote bei den Waggonen und die hohen Abgaben und deutlichen Beschränkungen im Straßengüterverkehr durch die Schweiz.

Die Rollende Landstraße Regensburg - Graz (A) der Ökombi GmbH wurde im November 2008 aufgrund der zu geringen Nachfrage eingestellt. Die Verbindung zwischen Regensburg und Trento (I) profitiert dagegen von dem im Mai 2008 gestarteten und zum Jahresanfang 2009 um mehrere Gütergruppen erweiterten sektoralen Fahrverbot auf der A12 Inntalautobahn. Im 1. Halbjahr 2009 wurden auf dieser Verbindung rund 9.500 Einheiten befördert, 5 % mehr als im entsprechenden Vorjahreshalbjahr.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Die Wirtschaftskrise führte in der Binnenschifffahrt in der ersten Hälfte des laufenden Jahres zu zweistelligen prozentualen Aufkommens- und Leistungsrückgängen. Nach Er-

Hohe Mengen-
und Leistungs-
rückgänge

gebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2009 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 99,7 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 25,3 Mio. t oder 20,2 % weniger als im 1. Halbjahr 2008. Die Verkehrsleistung blieb im 1. Halbjahr 2009 mit rund 28,2 Mrd. tkm um 12,4 % hinter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums zurück. Der im Vergleich zur Beförderungsmenge deutlich geringere Rückgang der Verkehrsleistung deutet auf einen Anstieg der durchschnittlichen Beförderungsweiten hin. Als mögliche Gründe hierfür benennt das Statistische Bundesamt die seit Beginn 2009 eingeführte neue Berechnungsmethode für die Güterkilometrierung, die zu einer verbesserten Berücksichtigung der von Schiffen passierten markanten Punkte führt, sowie die nachfolgend beschriebene stark unterschiedliche Entwicklung auf den einzelnen Verkehrsrelationen.

Wie auf der Schiene wurde die Aufkommensentwicklung in der Binnenschifffahrt stark von der rückläufigen Nachfrage der Stahlindustrie beeinflusst. Besonders betroffen zeigte sich hiervon die Schubschifffahrt, die wesentlichen Anteil an der Rohstoffversorgung der Hüttenindustrie hat. Neben Aufkommensrückgängen bei Erzen, Metallabfällen, Eisen und NE-Metallen schlugen zudem geringere Beförderungsmengen an Steinen und Erden zu Buche. Spürbare Nachfragerückgänge zeigten sich auch in mehreren anderen Güterabteilungen. Lediglich die Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ und „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ konnten sich im 1. Halbjahr 2009 von der negativen Gesamtentwicklung abkoppeln und im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 Aufkommenszuwächse verbuchen. Die insgesamt sehr hohen Aufkommensrückgänge waren neben konjunkturellen allerdings auch auf witterungsbedingte Einflüsse zurückzuführen. Zu Beginn des Jahres waren unter anderem der Neckar, der Main-Donau-Kanal und die Elbe von Eisgang betroffen, so dass die Schifffahrt hier über einen längeren Zeitraum eingestellt werden musste beziehungsweise nur eingeschränkt möglich war.

Einflussfaktoren

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe transportierten im 1. Halbjahr 2009 mit rund 33,0 Mio. t knapp 8,7 Mio. t bzw. 26,2 % weniger Güter als im 1. Halbjahr 2008. Der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erreichte im 1. Halbjahr 2009 damit rund 33,1 %. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum verringerte sich ihr Marktanteil damit um 0,2 Prozentpunkte. Bezogen auf die Verkehrsleistung konnten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hingegen zulegen. Nach rund 32,9 % im 1. Halbjahr 2008 erreichten sie bei einer Beförderungsleistung von etwa 9,6 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2009 einen Anteil von rund 33,9 %.

Marktanteilsverschiebungen

Bei differenzierter Betrachtung zeigten sich im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf allen Hauptverkehrsverbindungen mehr oder weniger deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge der Binnenschifffahrt:

Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 7: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen - Veränderungen im 1. Halbjahr 2009 gegenüber dem 1. Halbjahr 2008

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2008	1. Hj. 2009		1. Hj. 2008	1. Hj. 2009	
Binnenverkehr	29,7	24,9	- 16,3	6,0	5,9	- 2,0
Versand in das Ausland	30,5	25,1	- 17,6	7,7	6,4	- 16,8
Empfang aus dem Ausland	53,9	39,9	- 25,9	11,7	9,9	- 15,2
Durchgangsverkehr	11,0	9,8	- 10,7	6,9	6,0	- 11,8
Insgesamt	125,1	99,7	- 20,2	32,2	28,2	- 12,4

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

Der Binnenverkehr erzielte im 1. Halbjahr 2009 ein Aufkommensergebnis von knapp 24,9 Mio. t. Damit wurden rund 4,8 Mio. t bzw. 16,3 % weniger Güter zwischen deutschen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2008. Abgenommen haben insbesondere Beförderungen von Steinen und Erden, Mineralölerzeugnissen und chemischen Erzeugnissen, mit hin Beförderungen von Gütern, die im 1. Halbjahr 2008 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 zum Teil noch besonders hohe Zuwächse zu verzeichnen hatten. Die im Binnenverkehr erbrachte Verkehrsleistung verzeichnete im 1. Halbjahr 2009 lediglich einen unterdurchschnittlichen Rückgang. Sie verringerte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,0 % auf rund 5,9 Mrd. tkm.

Binnenverkehr

Die geringere Außenhandelstätigkeit infolge der Wirtschaftskrise spiegelt sich insbesondere in den Halbjahresergebnissen der grenzüberschreitenden Verkehre wider. So verzeichnete der grenzüberschreitende Versand im Betrachtungszeitraum deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Nach 30,5 Mio. t im 1. Halbjahr 2008 wurden im 1. Halbjahr 2009 lediglich noch 25,1 Mio. t Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert. Hohe Nachfragerückgänge waren insbesondere bei Steinen und Erden, Eisen, Stahl und NE-Metallen sowie bei Halb- und Fertigwaren zu beobachten. Von allen Hauptverkehrsverbindungen wies der grenzüberschreitende Versand die höchsten prozentualen Verkehrsleistungsrückgänge auf. Mit 6,4 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung hier um 16,8 % unter dem Wert des 1. Halbjahres 2008.

Grenzüberschreitender
Versand

Die höchsten absoluten Mengen- und Leistungsrückgänge entfielen im 1. Halbjahr 2009 auf den Güterempfang aus dem Ausland, auf den mit rund 39,9 Mio. t jedoch weiterhin der größte Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt entfiel. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 verringerte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen um knapp 14,0 Mio. t bzw. 25,9 %. Aufkommensrückgänge von bis zu deutlich über 40 % verzeichneten dabei die Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“, „Feste mineralische Brennstoffe“, „Steine und Erden“, „Chemische Erzeugnisse“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“. Einzig die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ konnte sich dem Negativtrend entziehen. Wie bereits im vergangenen Jahr nahmen die Beförderungen von Kraftstoffen und Heizöl aus den

Grenzüberschreitender
Empfang

ARA-Häfen ins deutsche Hinterland zu. Die Verkehrsleistung erreichte einen Wert von 9,9 Mrd. tkm und lag damit 15,2 % unter dem Wert des 1. Halbjahres 2008.

Ebenfalls rückläufig war im Berichtszeitraum die Mengen- und Leistungsentwicklung bei den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen. Die bereits in den beiden vergangenen Jahren zu beobachtende Entwicklung setzte sich damit im Verlaufe dieses Jahres fort. Die im Durchgangsverkehr beförderte Gütermenge nahm im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um knapp 1,2 Mio. t bzw. 10,7 % auf rund 9,8 Mio. t ab, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 11,8 % auf rund 6,0 Mrd. tkm. Zurückzuführen ist diese Entwicklung vor allem auf geringere Beförderungsmengen von Kohle, Erzen und Metallabfällen, Eisen, Stahl und NE-Erzeugnissen sowie Nahrungs- und Futtermitteln, die Aufkommenszuwächse in den Güterabteilungen „Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ sowie „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ überkompensiert haben. Besonders betroffen waren Verkehre nach Lothringen.

Durchgangs-
verkehr

Stark betroffen von der massiven Abnahme der Außenhandelsströme zeigten sich im 1. Halbjahr 2009 die Containerverkehre. Mit knapp 0,89 Mio. TEU wurden rund 19,5 % weniger Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im 1. Halbjahr 2008. Aufkommensrückgänge waren hierbei auf allen Hauptverkehrsverbindungen zu beobachten, wobei der grenzüberschreitende Empfang überproportionale Rückgänge verzeichnete. Mit einem Rückgang von rund 8,0 % behaupteten sich die Durchgangsverkehre im Vergleichszeitraum noch am besten. Maßgeblich beeinflusst wurde das Ergebnis durch den überproportionalen Rückgang der transportierten unbeladenen Standardcontainer um 46,6 % auf rund 0,19 Mio. TEU. Die Zahl der beladenen Container ging im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum lediglich um 6,3 % auf rund 0,69 Mio. TEU zurück. Die in den Containern beförderten Mengen erreichten im Zeitraum von Januar bis Juni 2009 ein Volumen von knapp 7,1 Mio. t; im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 bedeutete dies einen Rückgang von knapp 1,0 Mio. t bzw. 12,2 %. Angesichts geringerer Containerumschlagsmengen hat der größte Terminalbetreiber in Antwerpen mittlerweile seine Abfertigungszeiten reduziert und auf einen 2-Schichtbetrieb umgestellt. Seit dem 22. Juli 2009 können Binnenschiffe an dessen Terminals nur noch von Montag bis Freitag in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr geladen und gelöscht werden. Bis dato wurde ein größerer Teil der Container außerhalb dieses Zeitfensters abgefertigt. Etwaige Auswirkungen dieser Maßnahme auf die Containerschifffahrt bleiben abzuwarten.

Container-
verkehre

5.2 Lage der Binnenschifffahrt

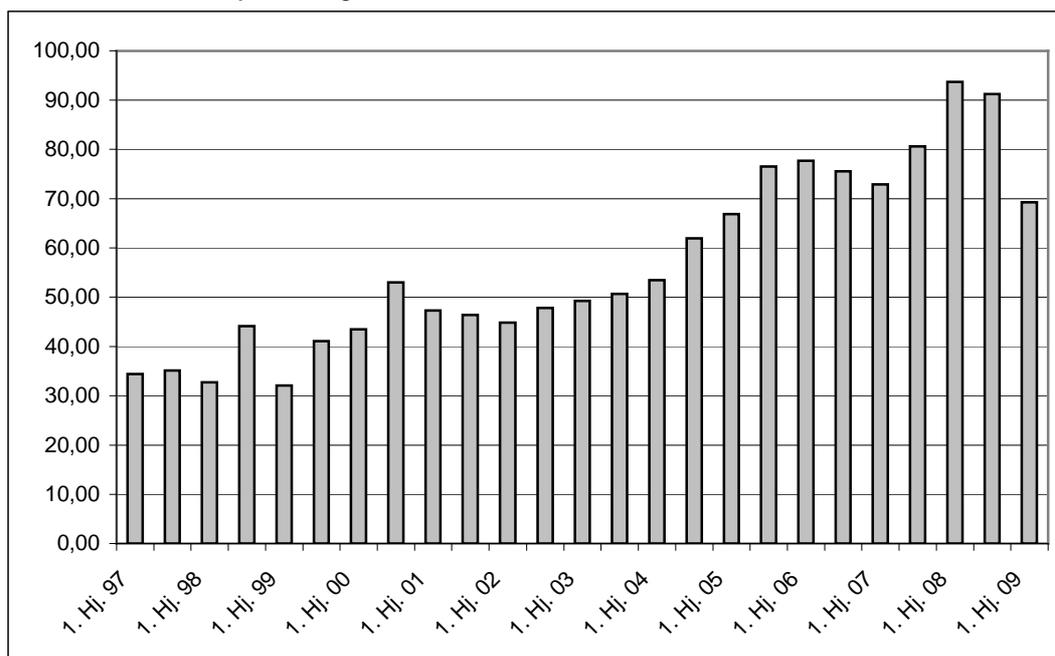
5.2.1 Gasölpreisentwicklung

Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Nach den Höchstständen vom

Rückläufige Gas-
ölpreise

Sommer 2008 haben die Mineralölnotierungen sukzessive nachgegeben. Neben einer geringeren Nachfrage hat hierzu in der jüngeren Vergangenheit auch die Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro beigetragen. Die durchschnittlichen Gasölpreise lagen daher im 1. Halbjahr 2009 wieder auf einem wesentlich niedrigeren Durchschnittsniveau als in den Vorjahren. Schaubild 11 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland seit 1997 im Halbjahresvergleich dar.

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



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

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

5.2.2 Trockengüterschiffahrt

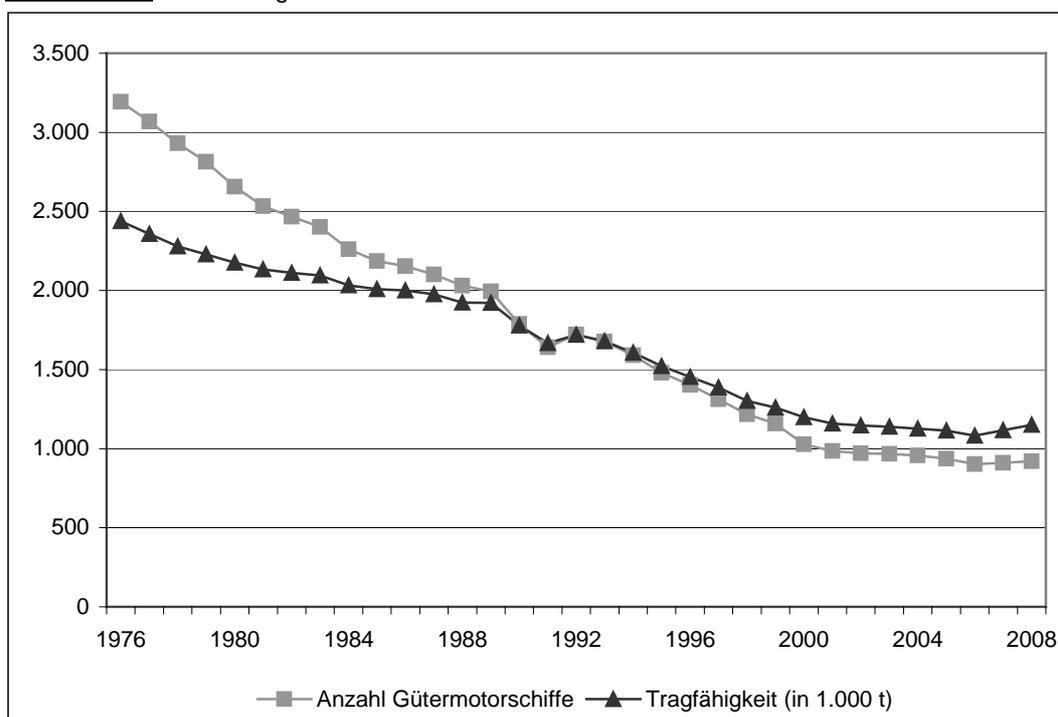
Nachdem das Gesamtjahr 2008 – trotz einer sich zum Jahresende bereits abschwächenden Beförderungsnachfrage – für die Trockengüterschiffahrt insgesamt noch positiv ausgefallen ist, führte der konjunkturell bedingte Nachfrageeinbruch im bisherigen Jahresverlauf zu einer wesentlichen Verschlechterung der Auftrags- und Beschäftigungslage der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen. Vermehrte Leerfahrten (auch über weitere Strecken), längere Liegezeiten und eine geringere Kapazitätsauslastung waren die Folge. Insbesondere freie Partikuliere klagten über fehlende Tonnage für ihre Schiffe, zumal Befrachter zunächst die fest an sie gebundenen Partikuliere mit Aufträgen versorgen. Große Schiffe beförderten vermehrt kleinere Ladungspartien, um ihre Kapazitäten besser auszulasten, Containerbinnenschiffe teilweise Massengüter. Das im Spätsommer 2009 aufkommende Kleinwasser hat nach Einschätzung des Bundesamtes kaum dazu beigetragen, das Überangebot an Schiffsraum vorübergehend abzumildern.

Auftrags- und
Beschäftigungslage

In den vergangenen Jahren verzeichnete die westeuropäische Binnenschifffahrt einen spürbaren Anstieg der Beförderungskapazitäten. In der Trockengüterschifffahrt haben vor allem niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen ihre Kapazitäten deutlich erhöht. Nach Angaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erhöhte sich die Kapazität der unter niederländischer Flagge fahrenden Gütermotorschiffsflotte im Zeitraum von 2005 bis 2008 (Stichtag jeweils 31.12.) um knapp 12 % auf zuletzt rund 3,6 Mio. t.⁶ Wie Schaubild 12 zu entnehmen ist, war in Deutschland zuletzt ein leichter Anstieg zu verzeichnen, nachdem die Beförderungskapazitäten der deutschen Gütermotorschiffsflotte über Jahrzehnte tendenziell rückläufig waren. Im laufenden und wohl auch im kommenden Jahr dürften im Rheinstromgebiet weitere neue Schiffe in Betrieb genommen werden, da ein Teil der im vergangenen Jahr bestellten Schiffe nicht mehr storniert werden konnte. Angesichts der derzeitigen Marktlage zeichnet sich gegenwärtig ab, dass zumindest in der Trockengüterschifffahrt die Neubauwelle der vergangenen Jahre danach zumindest vorerst beendet sein wird.

Kapazitätsentwicklung

Schaubild 12: Entwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte im Zeitraum von 1976 bis 2008



Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest.

Der aus der beschriebenen Angebots- und Nachfrageentwicklung resultierende Kapazitätsüberhang am Markt hat zu einer wesentlichen Verschärfung der Wettbewerbsintensität in der Trockengüterschifffahrt geführt. Dies spiegelte sich in einem deutlichen Frachtenverfall wider. Nachdem sich die Tagesfrachten in weiten Teilen des vergangenen Jahres noch positiv für die Binnenschifffahrt entwickelt hatten, standen sie seit dem Spätherbst 2008 stark unter Druck und haben sich bei bestimmten Massengütern gegenüber

Frachten

⁶ Siehe Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Hrsg.): Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung, Publikationen 2008-1 und 2009-1, Straßburg 2009.

ihren Höchstständen im weiteren Verlauf teilweise mehr als halbiert. Mittlerweile scheinen sich die Frachten auf niedrigem Niveau stabilisiert zu haben. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Tagesfrachten in den beiden vergangenen Jahren zum Teil auf einem sehr hohen Niveau lagen. Die Rückgänge bei den Tagesfrachten haben mittlerweile auch die Vertragsfrachten erreicht. Bei neu ausgeschrieben Verträgen mussten teilweise beträchtlich Preisnachlässe gewährt werden.

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren, in denen die Binnenschiffahrtsunternehmen aufgrund der hohen Beförderungsnachfrage ihre Preisvorstellungen am Markt leichter durchsetzen konnten, diktieren angesichts des Laderaumüberangebots nun wieder die Verlader die Preise. Aufgrund des geringen Preisniveaus favorisieren sie derzeit wieder längerfristige Verträge. Von der Marktlage profitierten im 1. Halbjahr 2009 auch jene Befrachter, die einerseits noch über gut dotierte Altverträge mit ihren Auftraggebern verfügten, andererseits jedoch bereits auf das günstigere Laderaumangebot zugreifen konnten. Während sich die Situation damit aus Sicht der Befrachter gegenüber den Vorjahren deutlich entspannt hat, hat sich die Ertragslage der Partikuliere in der Trockengüterschiffahrt nach den guten bis sehr guten Vorjahren vor dem Hintergrund sinkender Umsätze insgesamt deutlich verschlechtert. Dies gilt insbesondere für Unternehmen, die stark in Marktsegmenten engagiert sind, die von der Wirtschaftskrise besonders betroffen waren.

Ertragslage

Zwar haben größere Unternehmen bereits mit Stellenkürzungen und der Einführung von Kurzarbeit auf die aktuelle Marktlage reagiert. Im Gegensatz zum Straßengüterverkehr ist bislang allerdings kein größerer Anstieg der Insolvenzzahlen im Binnenschiffahrtsgewerbe feststellbar. In der Arbeitsmarktstatistik zeigt sich bislang weder ein nennenswerter Anstieg der arbeitslos gemeldeten Binnenschiffer noch ein Rückgang der gemeldeten offenen Stellen. Ein wesentlicher Grund hierfür dürfte sein, dass die Unternehmen der Binnenschiffahrt in den letzten Jahren mehrheitlich von der positiven konjunkturellen Entwicklung profitieren und somit ihre finanzielle Situation verbessern konnten. Ein Teil der Unternehmen dürfte damit derzeit von den seinerzeit gebildeten Rücklagen zehren. Bei einem längeren Anhalten der derzeitigen Konjunktorentwicklung ist gleichwohl zu erwarten, dass auch Binnenschiffahrtsunternehmen vermehrt in existenzielle Nöte geraten werden. Ein Indikator für wachsende Liquiditätsprobleme von Marktteilnehmern ist, dass nach Angaben befragter Bunkerbetriebe mit Voranschreiten der Wirtschaftskrise der Aufwand steige, die Forderungen bei den Kunden einzutreiben. Demnach hätten Partikuliere in zunehmendem Maße Probleme, ihre Gasölrechnungen zu begleichen. Nach dem guten Vorjahresergebnis erwarten viele Gesprächspartner des Bundesamtes, dass sich die Partikuliere zudem mit nicht unerheblichen Einkommenssteuernachforderungen konfrontiert sehen könnten, die ihrerseits spürbar auf die Liquidität durchschlagen werden.

Liquiditätslage

Nachdem die Schiffspreise in den vergangenen Jahren aufgrund der regen Nachfrage spürbar angezogen hatten, ist aufgrund des derzeitigen Nachfragerückgangs sowie gesunkener Stahlpreise gegenwärtig ein deutlicher Rückgang der Schiffspreise zu beobach-

Kapitaldienst

ten. Unternehmen, die während der Hochpreisphase in neuen Schiffsraum investiert und einen entsprechend hohen Kapitaldienst zu leisten haben, haben es angesichts der veränderten Marktlage nun deutlich schwerer, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Dies scheint insbesondere auf viele niederländische Binnenschiffahrtsunternehmen zuzutreffen, die in den letzten Jahren unter Inanspruchnahme hoher Kredite massiv in neue Kapazitäten investiert haben und die nun sehr aggressiv um Beförderungsaufträge kämpfen, um ihren Kapitaldienst leisten zu können. Nicht wenige dieser Unternehmen sollen ihre Kreditinstitute um Kreditstundungen ersucht haben.

5.2.3 Tankschiffahrt

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen sowie Heizöl die für die Binnentankschiffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, im 1. Halbjahr 2009 ein Beförderungsaufkommen von rund 18,2 Mio. t erzielt. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2008 bedeutete dies einen Aufkommenszuwachs von rund 0,6 Mio. t bzw. 3,4 %. Da ein beträchtlicher Teil der Mineralölerzeugnisse von den ARA-Häfen ins westeuropäische Hinterland befördert wird, waren Aufkommenszuwächse zum einen beim grenzüberschreitenden Empfang zu verzeichnen. Zum anderen zog das im Durchgangsverkehr beförderte Aufkommen im Vergleichszeitraum deutlich an. Die Aufkommenszuwächse auf diesen beiden Relationen konnten die Rückgänge beim Binnenverkehr sowie beim grenzüberschreitenden Versand mehr als ausgleichen.

Aufkommens-
entwicklung

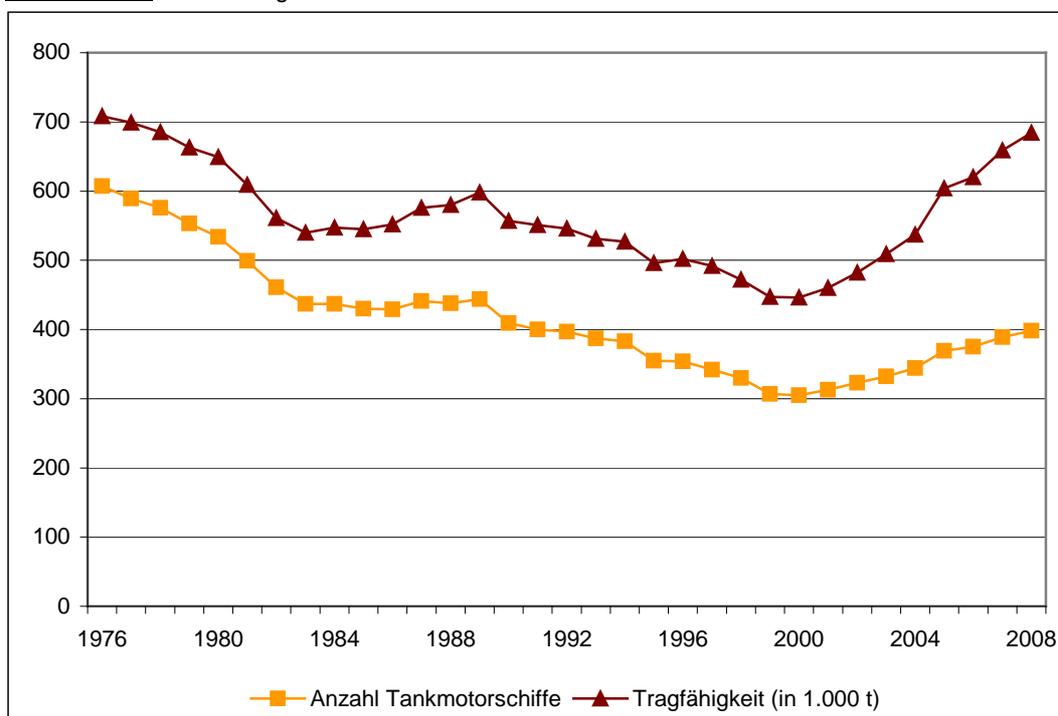
In den ersten Monaten des laufenden Jahres wirkte sich die Nachfrage nach Heizöl, die durch den kalten Winter und vergleichsweise niedrige Heizölpreise stimuliert wurde, zunächst weiterhin positiv auf die Beschäftigungslage in der Tankschiffahrt aus. Im weiteren Jahresverlauf hat die Nachfrage konjunktur- und saisonalbedingt allerdings auch in diesem Segment spürbar nachgelassen. Anders als in der klassischen Tankschiffahrt waren in der Chemieschiffahrt bereits Ende vergangenen Jahres Auftragsrückgänge infolge konjunkturbedingter Produktionskürzungen in der chemischen Industrie zu verzeichnen. Diese setzten sich im ersten Halbjahr dieses Jahres fort. Ein Teil der zuvor in der Chemieschiffahrt eingesetzten Schiffe wurde daraufhin für Beförderungen von Mineralölerzeugnissen eingesetzt und erhöhte das dortige Kapazitätsangebot. Eine ähnlich schwache Auftragslage wie in der Chemieschiffahrt zeigte sich in der Gasschiffahrt.

Ein wesentlich größerer Kapazitätsanstieg als in der Trockengüterschiffahrt war in Deutschland jüngst in der Tankschiffahrt zu beobachten. Da aufgrund gesetzlicher Änderungen in näherer Zukunft für die Beförderung verschiedener Volumenprodukte wie Benzin, Heizöl und Dieselmotorkraftstoff der Einsatz von Doppelhüllenschiffen zwingend vorgeschrieben ist, investieren Binnenschiffahrtsunternehmen bereits seit einigen Jahren in entsprechenden Schiffsraum. Für Einhüllenschiffe, mit denen bislang noch ein Großteil derartiger Beförderungen durchgeführt wird, besteht kaum noch ein Markt. Ein Kapazi-

Kapazitäts-
entwicklung

tätsabbau findet daher nur in geringem Umfang statt. Infolgedessen hat sich allein die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Tankmotorschiffe im Zeitraum von 2000 bis 2008 um 93 auf 398 Einheiten erhöht. Da vor allem größere Schiffseinheiten in Betrieb genommen wurden, erhöhte sich die Transportkapazität der deutschen Tankmotorschiffsflotte damit um mehr als 50 % – und dies obwohl den wachsenden Transportkapazitäten bei mehrjähriger Betrachtungsweise eine tendenziell rückläufige Beförderungsnachfrage für Mineralölprodukte gegenüber steht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in den Niederlanden der Kapazitätsaufbau in den letzten Jahren ebenfalls massiv vorangetrieben wurde. Auch im laufenden Jahr wurden bereits weitere neue Doppelhüllenschiffe in Betrieb genommen.

Schaubild 13: Entwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte im Zeitraum von 1976 bis 2008



Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest.

Nach dem außergewöhnlich gut verlaufenen Jahr 2008 führte die hohe Nachfrage nach Laderaum für Beförderungen von Heizöl in der Tankschifffahrt auch zu Beginn des laufenden Jahres noch zu einer guten Beschäftigungslage und einer entsprechenden Auslastung der Beförderungskapazitäten. Die skizzierten Witterungsbedingungen zu Beginn des Jahres wirkten sich zusätzlich kapazitätsreduzierend aus. Dies führte zu einer höheren Nachfrage nach Schiffsraum. Entsprechend bewegten sich die Frachten zu Beginn des Jahres weiterhin auf gutem Niveau. Im Gegensatz zur Trockengüterschifffahrt konnten in der Tankschifffahrt aufgrund der bis Jahresbeginn guten Kapazitätsauslastung zudem teilweise noch gute Frachtraten in Kontrakten für das laufende Jahr verhandelt werden. Die Tankschifffahrt konnte sich damit zu Beginn des Jahres 2009 noch relativ gut gegen die Wirtschaftskrise behaupten. Gut gefüllte Tankläger und eine saisonal- und konjunkturbedingt rückläufige Nachfrage haben im weiteren Jahresverlauf dann jedoch

Frachten

auch in der Tankschifffahrt massiv auf die Preise durchgeschlagen. Angesichts der sehr guten Entwicklung im vergangenen Jahr ist diese Entwicklung gleichwohl nicht ungewöhnlich.

Entsprechend der skizzierten Aufkommens- und Frachtenentwicklung zeigten sich die befragten Unternehmen im ersten Quartal des laufenden Jahres mit ihrer Umsatzentwicklung zwar noch zufrieden; im weiteren Jahresverlauf war letztere dann jedoch stark rückläufig. Insgesamt hat sich damit die Ertragslage der Tankschifffahrtsunternehmen im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zum Teil erheblich verschlechtert. Insbesondere für Unternehmen, die in den guten Vorjahren keine Rücklagen bilden konnten bzw. gebildet haben, erscheint die finanzielle Situation zunehmend kritisch, um so länger die schwache Wirtschaftslage anhält. Bezüglich der weiteren Marktentwicklung herrscht bei den Unternehmen der Tankschifffahrt hohe Unsicherheit vor.

Ertragslage

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: November 2009