



Bundesamt
für Güterverkehr

>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2012

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen	8
2.3	Entwicklung des Modal Split	11
3	Straßengüterverkehr	12
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung.....	12
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt.....	12
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich.	13
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	14
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	15
3.1.5	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge.....	16
3.1.6	Entwicklung der Kabotageverkehre	18
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung.....	22
3.2.1	Beförderungsentgelte	22
3.2.2	Kosten	23
3.2.3	Ertragslage.....	25
3.2.4	Investitionen.....	25
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	27
4	Eisenbahngüterverkehr	28
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	28
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr.....	32
4.3	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße.....	35
4.3.1	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr	35
4.3.2	Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)	40
5	Binnenschiffsgüterverkehr	40
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	40
5.2	Lage der Binnenschifffahrt.....	43
5.2.1	Kostenentwicklung.....	43
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	44
5.2.3	Tankschifffahrt	46
5.2.4	Insolvenzen.....	47
5.3	Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße.....	49

1 Zusammenfassung / Summary

Nach zweijährigem Wachstum hat sich die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt in der ersten Jahreshälfte 2012 vor dem Hintergrund der konjunkturellen Entwicklung in Europa und einer Eintrübung in verschiedenen Wirtschaftsbranchen abgeschwächt. Obwohl sich die Wirtschaft in Deutschland insgesamt besser als in anderen EU-Staaten entwickelte, ging die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um 3,5 % zurück, die Verkehrsleistung sank um 2,9 % (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Hierzu trug insbesondere die schwächere Verkehrsnachfrage aus der Stahlwirtschaft und der Bauindustrie bei. Die höchsten absoluten und prozentualen Rückgänge verzeichnete in der ersten Jahreshälfte 2012 der Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen. Die Verkehrsleistung auf der Schiene nahm ebenfalls überproportional ab. Lediglich die Binnenschifffahrt konnte sich dem Negativtrend entziehen und Anteile am Modal Split zurückgewinnen. Ursächlich hierfür waren jedoch im Wesentlichen Basiseffekte aus dem Vorjahr, in dem die Binnenschifffahrt wasserstands- und havariebedingt stark beeinträchtigt worden war.

Gesamtverkehr

Nach dem kräftigen Wachstum im Jahr 2011 verzeichnete der Straßengüterverkehr in der ersten Jahreshälfte 2012 überproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge. Sowohl im Nah- als auch im Regional- und Fernbereich war die Verkehrsnachfrage im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum rückläufig. Der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Fahrzeugen nahm trotz des neuerlichen Anstiegs des deutschen Außenhandels ab. In zunehmendem Maße vergeben deutsche Speditionsunternehmen Beförderungsaufträge an ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen – nicht selten aus Polen oder Tschechien. Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland entwickelten sich im Vergleichszeitraum ebenfalls rückläufig (-0,7 %). Die Verluste trugen Fahrzeuge aus Deutschland und anderen alten EU-Mitgliedstaaten. Gebietsfremde Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten legten weiter zu. Deren zunehmende Aktivität in Deutschland spiegelte sich im Jahr 2011 auch in einer erneuten Zunahme der Kabotage wider. In hohem Maße erfolgen diese Kabotagebeförderungen im Auftrag deutscher Unternehmen. Ungebrochen ist der Trend zum Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge: Über drei Viertel aller mautpflichtigen Fahrleistungen wurden im 1. Halbjahr 2012 bereits mit Euro V-, Euro VI- und EEV-Fahrzeugen erbracht.

Straßengüterverkehr

Die rückläufige Verkehrsnachfrage hat in Verbindung mit neuerlichen Kostensteigerungen, insbesondere im Energiebereich, die Halbjahresergebnisse vieler Güterkraftverkehrsunternehmen belastet. Nach Angaben von Marktteilnehmern haben sich die Betriebsergebnisse im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum vielfach tendenziell verschlechtert. Allerdings wurden nach Informationen des Bundesamtes zumeist positive oder ausgeglichene Ergebnisse erzielt. Nach Rückgängen in den beiden vergange-

Betriebswirtschaftliche Entwicklung

nen Jahren nahmen die Insolvenzen von Transportunternehmen in der ersten Jahreshälfte 2012 wieder zu. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark gingen sie weiter zurück. Angesichts unsicherer Konjunkturaussichten überwiegen in Bezug auf den Fuhrpark bei den Transportunternehmen derzeit die Ersatzinvestitionen. Aufgrund bestehender Unsicherheiten am Markt bezüglich der künftigen Mauteinstufung erfolgen Investitionen in Euro VI-Fahrzeuge bislang zurückhaltend.

Der Schienengüterverkehr verzeichnete nach zweijähriger Wachstumsphase im 1. Halbjahr 2012 eine rückläufige Aufkommens- und Leistungsentwicklung. Alle Hauptverkehrsrelationen, insbesondere der Durchgangsverkehr, entwickelten sich schwächer als im 1. Halbjahr 2011. Besonders von den Rückgängen betroffen waren die bundeseigenen Eisenbahnen, die im bisherigen Jahresverlauf weitere Marktanteile verloren haben dürften. Neben der konjunkturellen Abschwächung im bedeutsamen Montanbereich zeichneten hierfür Auftragsverluste an nicht-bundeseigene Eisenbahnen verantwortlich. Letztgenannte berichteten mehrheitlich von einer anhaltend guten Auftrags- und Beschäftigungslage und bewerteten auch die Aussichten für die zweite Jahreshälfte positiv. Die divergierenden Entwicklungen spiegelten sich in sehr unterschiedlichen Ertragslagen der Eisenbahnverkehrsunternehmen wider. Anders als der konventionelle Eisenbahnverkehr verzeichnete der unbegleitete Kombinierte Verkehr mit Containern bzw. Wechselbehältern im 1. Halbjahr 2012 ein anhaltendes Wachstum. Ursächlich war insbesondere die positive Aufkommensentwicklung im Kombinierten nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr.

Schienengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen stagnierten in der ersten Jahreshälfte 2012 die Gütermengen. Einer höheren Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt standen dabei Aufkommensverluste in der Trockengüterschifffahrt gegenüber. Die Verkehrsleistung legte aufgrund des o.g. Basiseffekts in beiden Segmenten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 deutlich zu. In der Tankschifffahrt blieben die Beschäftigungseffekte aus dem Anstieg der Verkehrsnachfrage aufgrund eines sehr hohen Kapazitätsangebots, insbesondere im Rheinstromgebiet, allerdings gering. In der Trockengüterschifffahrt bedingten schwache Impulse von der Nachfrageseite ebenfalls einen größeren Laderaumüberhang. Infolgedessen bewegten sich die Frachtraten in beiden Marktsegmenten auf einem sehr niedrigen Niveau. Vor diesem Hintergrund verlief die Umsatz- und Ertragsentwicklung in der Trockengüterschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2012 tendenziell rückläufig. Eine nachhaltige Verbesserung der Situation auf dem Tankschifffahrtsmarkt war nicht zu verzeichnen. Insbesondere die finanzielle Lage vieler Eigner junger, in hohem Maße fremdfinanzierter Doppelhüllen- und Großmotorgüterschiffe blieb angespannt. Insolvenzen in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt nahmen tendenziell zu.

Binnenschifffahrt

Summary

After two years of growth, German freight transport market demand slowed in the first half of 2012, against the background of European economic trends and a slowdown in several sectors of the economy. Although the economy in Germany performed better than in other EU countries, the volume of goods transported via road, rail and inland waterways decreased by 3.5% compared to the first half of 2011. Transport performance decreased by 2.9% (excluding road freight transport by non-German vehicles within Germany). Weaker transport demand, particularly in the steel and construction industries, contributed to these statistics. The largest absolute and percentage decreases for freight transport were recorded in the first half of 2012 for road transports by vehicles registered in Germany. Transport performance by rail also decreased disproportionately. Only transport via inland waterways was able to avoid the negative trend and regained a share of transport by utilizing modal split. This was essentially due to base effects from the previous year: inland waterways had been severely impaired due to low water levels and one shipping accident.

Total Traffic

After strong growth in 2011, freight transport by road recorded disproportionate volume and performance decreases in the first half of 2012. In local as well as regional and long-distance transport sectors, demand declined compared to the corresponding period of the previous year. Cross-border transport utilizing vehicles registered in Germany decreased, despite of the renewed surge of German export trade. Increasingly, German freight forwarding companies awarded transport contracts to foreign road haulage firms - often from Poland or the Czech Republic. The volume of traffic subject to tolls in Germany declined in the same period as well (-0.7%). The losses were felt by vehicles from Germany and other old EU Member States. The number of vehicles from the new EU Member States continued to expand. Their increasing activity in Germany was reflected in 2011 by a renewed increase in cabotage. To a large extent, this cabotage hauling takes place on behalf of German companies. The trend towards utilization of more environmentally friendly vehicles continues unabated: in the first half of 2012, Euro V, Euro VI and EEV vehicles already comprised over three quarters of all toll traffic volume.

Road Freight Transport

The declining demand for transport, in connection with renewed increases in costs, especially in the energy sector, has affected the half-year results of many road haulage companies. According to market participants, operating results have in many cases tended to deteriorate, compared to the corresponding period last year. However according to information compiled by the Federal Office, for the most part they had positive earnings or broke even. After declining for the past two years, bankruptcies by carriers increased again in the first half of 2012. For freight forwarding companies without their own fleets, bankruptcies decreased further. In the face of the uncertain economic outlook, replacement investments currently predominate in trucking company fleets. Due to the existing

Business Development

uncertainties in the market with regard to future toll classifications, investments in Euro VI vehicles have been modest so far.

Rail freight transport recorded declining volumes and transport performance in the first half of 2012 after two years of growth. All major traffic types, in particular through traffic, increased less than in the first half of 2011. The federal railways were particularly affected by traffic decreases. So far this year they may have lost further market share. In addition to the economic slowdown in the important mining sector, losses of orders to non-state-owned railways were responsible for the loss in market share. The latter mostly reported a steady supply of orders and a good employment situation, and gave positive assessments of their prospects for the second half of the year. The divergent developments were reflected in very different earnings situations of the rail transportation companies. In contrast to conventional rail transport, sustained growth was recorded for the first half of 2012 for unaccompanied combined transport utilizing containers or interchangeable rail containers. The main reason for this was positive revenue growth in combined national port to hinterland transport.

Rail Freight Transport

For inland shipping on German waterways, the quantity of goods transported stagnated in the first half of 2012. In contrast to revenue losses for shipping dry cargo goods the demand for transport via tanker ships increased. Transport performance increased significantly due to the above-mentioned base effect in both segments compared with the first half of 2011. For tanker transport, the employment effects of increased traffic demand due to very high surplus cargo capacity, particularly in the Rhine area, remained low. For dry cargo shipping, weak impetuses from the demand side also resulted in higher surplus cargo capacity. As a result, freight rates in both market segments are hovering at a very low level. Against this backdrop, the sales and earnings performance for dry cargo shipping in the first half of 2012 followed a downward trend. Sustained improvement in the tanker shipping market situation was not recorded. In particular, the financial situation for many operators of new, highly-leveraged double-hull and large motor freighters remained precarious. Bankruptcies by German and Dutch inland shippers followed an upward trend.

Inland Waterways
Transport

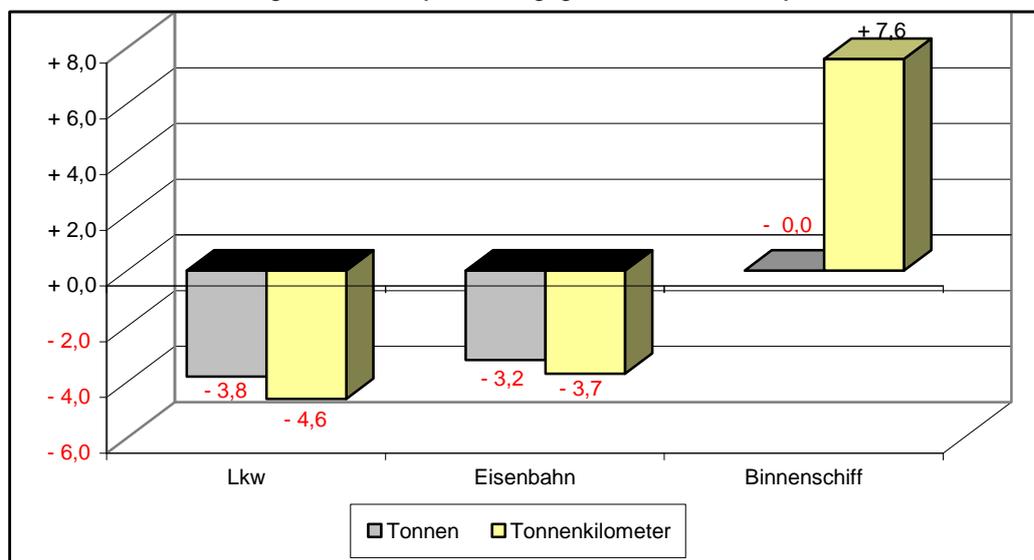
2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Nach Rückgängen zum Jahresende 2011 kehrte die deutsche Wirtschaft im 1. Halbjahr 2012 wieder auf Wachstumskurs zurück. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 1,1 %. Impulsgebend für das Wachstum war zum einen der Außenbeitrag. So stiegen die Exporte in der ersten Jahreshälfte 2012 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum vergleichsweise deutlich an. Insgesamt wurden im ersten Vierteljahr 2012 preisbereinigt 4,1 %, im zweiten Vierteljahr 4,7 % mehr Waren und Dienstleistungen ins Ausland exportiert. Gleichzeitig verzeichneten die Importe ein Plus. Dieses fiel jedoch geringer aus als die Zuwachsraten der Exporte. Wachstumsfördernd wirkten zum anderen die inländischen Konsumausgaben. Sowohl der private als auch der staatliche Sektor konsumierten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Rückläufig entwickelten sich hingegen die Bauinvestitionen – primär aufgrund der Einbußen im öffentlichen Bereich. Die deutsche Wirtschaft schlägt sich damit weit besser als die Partner im Euro-Raum. Nach einer Stagnation zu Jahresbeginn fiel das Bruttoinlandsprodukt in der Währungsunion nach Angaben von Eurostat im zweiten Vierteljahr 2012 um 0,2 % im Vergleich zum Vorquartal ab. In ihrem Herbstgutachten erwarten die führenden wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute für das Gesamtjahr 2012 ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts in Deutschland um 0,8 %.

Bruttoinlands-
produkt

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011 in %



Rückgänge auf
Straße und Schiene

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

Trotz der positiven Vorgaben der deutschen Wirtschaft hat sich das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2012 abgeschwächt. Die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge verringerte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 insgesamt um 3,5 % auf 1,6 Mrd. t, die erbrachte Ver-

kehrleistung sank um 2,9 % auf 220,8 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Der Wachstumskurs der beiden zurückliegenden Jahre setzte sich angesichts des schwierigen konjunkturellen Umfelds in Europa damit im 1. Halbjahr 2012 nicht fort.

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

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	Veränderungen	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	Veränderungen
	in Mio. t		in % ²⁾	in Mrd. tkm		in % ²⁾
Schienengüterverkehr	188,0	182,0	-3,2	56,9	54,8	-3,7
Binnenschifffahrt	109,8	109,8	-0,0	26,8	28,8	7,6
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen³⁾	1.392,3	1.339,3	-3,8	143,8	137,2	-4,6
- Verkehr im Nahbereich ⁴⁾	752,7	724,1	-3,8	13,2	12,9	-1,9
- Verkehr im Regionalbereich ⁴⁾	314,9	304,0	-3,4	28,3	27,3	-3,5
- Verkehr im Fernbereich ⁴⁾	324,8	311,2	-4,2	102,3	96,9	-5,2
Gesamter Güterverkehr⁵⁾	1.690,2	1.631,1	-3,5	227,5	220,8	-2,9

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 Fahrzeuge in Deutschland.

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

Im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung nahm die Nachfrage nach Straßengüterverkehrsleistungen im 1. Halbjahr 2012 ab. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum verzeichnete der Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) einen Rückgang der beförderten Gütermenge um 3,8 % auf 1,3 Mrd. t; die Beförderungsleistung im Inland verringerte sich um 4,6 % auf 137,2 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1). Nach den zum Teil außergewöhnlich hohen Mengen- und Leistungszuwächsen im Straßengüterverkehr im Jahr 2011 zeigten sich in der ersten Hälfte des laufenden Jahres in allen Bereichen mehr oder minder hohe Rückgänge. Sowohl im Binnenverkehr (- 47,4 Mio. t) als auch im grenzüberschreitenden Verkehr (- 5,6 Mio. t) nahm das Beförderungsaufkommen auf der Straße ab. Von der Nachfrageentwicklung waren die Güterkraftverkehrsunternehmen nach Informationen des Bundesamtes individuell und regional unterschiedlich betroffen. Ein Teil der Unternehmen sprach in Marktgesprächen des Bundesamtes trotz einer rückläufigen Auftragsentwicklung noch von einem guten Auftragsniveau. Darüber hinaus zeigten sich regionale Disparitäten: Während die Unternehmen im Süden Deutschlands zumeist ein verhalten positives Bild zur Entwicklung des Straßengüterverkehrs skizzierten, dominierte bei den norddeutschen Unternehmen in der ersten Jahreshälfte 2012 bereits eine pessimistische Stimmungslage.

Rückgänge in allen Bereichen des Straßengüterverkehrs

Aufgrund des allgemeinen Rückgangs der Auftrags- und Beschäftigungslage und hoher Energiepreise sowie der Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung in Europa sind die deutschen Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen äußerst vorsichtig hinsichtlich ihrer künftigen Erwartungen. Die Unsicherheiten über die weiteren binnen- und außenwirtschaftlichen Entwicklungen spiegeln sich unter anderem in einer zurückhaltenden Investitionstätigkeit wider. Gleichwohl erwarten die Gesprächspartner des Bundesamtes für den restlichen Jahresverlauf – vor allem für das 4. Quartal 2012 – mehrheitlich eine Stabilisierung der Auftrags- und Beschäftigungslage auf höherem Niveau. Ein Indikator für die jüngere Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist die bislang für die ersten drei Quartale 2012 vorliegende Mautstatistik. Demnach lagen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Zeitraum von Januar bis September 2012 insgesamt 1,1 % unter dem entsprechenden Vorjahreswert (1. Quartal 2012: +0,5 %, 2. Quartal 2012: -1,8 %, 3. Quartal 2012: -1,8 %).¹ Dabei nahmen die von gebietsfremden Fahrzeugen zurückgelegten mautpflichtigen Strecken im Vergleichszeitraum um 1,2 % zu, während die Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge um 2,4 % zurückgingen. Die Fahrleistungen ausländischer Fahrzeuge, die überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, entwickelten sich damit erneut besser als die ihrer deutschen Wettbewerber.²

Ausblick Straße

Nach teils zweistelligen Mengen- und Leistungszuwächsen in den vergangenen zwei Jahren verzeichnete der Schienengüterverkehr im bisherigen Jahresverlauf erstmals wieder Rückgänge. Trotz einer positiven Entwicklung des Kombinierten Verkehrs reduzierte sich das im Schienengüterverkehr insgesamt beförderte Aufkommen um 3,2 % von rund 188,0 Mio. t im 1. Halbjahr 2011 auf 182,0 Mio. t im 1. Halbjahr 2012. Die Verkehrsleistung sank im Vergleichszeitraum um 3,7 % von 56,9 Mrd. tkm auf 54,8 Mrd. tkm. Die negative Tendenz bei der Aufkommens- und Leistungsentwicklung setzte sich im 3. Quartal 2012 fort. Die noch bis zur Jahresmitte geäußerten Erwartungen der Marktteilnehmer, nach denen sich die Verluste des 1. Halbjahres 2012 aufgrund einer positiveren Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte wieder nahezu ausgleichen dürften, haben sich damit bislang nicht bestätigt. Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs wurde dabei unter anderem durch die während der Sommermonate bestehenden Streckensperrungen im alpenquerenden Verkehr beeinflusst. Bezüglich der weiteren Aussichten rechnet die Mehrzahl der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer zumindest stabilen Auftrags- und Beschäftigungssituation. Für die künftige Entwicklung des Schienengüterverkehrs insgesamt dürfte unter anderem die weitere Konjunkturerwartung in der Montanindustrie maßgeblich sein.

Rückgänge im Schienengüterverkehr

¹ Zum 01.08.2012 ist das mautpflichtige Straßennetz auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen ausgedehnt worden. Die zusätzlichen Abschnitte umfassen mehr als 1.100 km. Zur besseren Vergleichbarkeit beinhalten die vorgenannten Werte nicht die Fahrleistungen der Mautfahrzeuge auf den neu hinzugekommenen Abschnitten.

² Der Anteil polnischer Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen in den ersten drei Quartalen 2012 lag bei rund 10,4 % und war damit größer als der kumulierte Anteil aller ausländischen Fahrzeuge aus den alten EU-Mitgliedstaaten.

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im 1. Halbjahr 2012 als einziger Landverkehrsträger ein Verkehrsleistungswachstum. Mit rund 28,8 Mrd. tkm erhöhte sich die Verkehrsleistung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um rund 7,6 Prozent. Zurückzuführen war dies im Wesentlichen auf Basiseffekte, da die Binnenschifffahrt im Rheinstromgebiet im vergangenen Jahr witterungs- und havariebedingt zeitweise stark beeinträchtigt war. Das Güteraufkommen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen blieb mit rund 109,8 Mio. t im Vergleichszeitraum nahezu unverändert. Die kürzlich vom Statistischen Bundesamt vorgelegten vorläufigen Ergebnisse für den Monat Juli deuten auch in der Binnenschifffahrt auf eine Abschwächung der Verkehrsnachfrage hin.

Verkehrsleistungsanstieg in der Binnenschifffahrt

Die im Auftrag des BMVBS erstellte „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2012“ prognostiziert für das laufende Jahr einen Rückgang des Güteraufkommens von rund 0,8 % im Vergleich zum Jahr 2011. Die Verkehrsleistung wird nach dieser Prognose annähernd auf dem Vorjahresniveau verbleiben. Für das Jahr 2013 wird wieder eine Zunahme der Güterverkehrsnachfrage erwartet. Die aktuelle Kurzfristprognose geht für das Jahr 2013 von einer Zunahme der Beförderungsmenge um 2,5 % und der Verkehrsleistung um 2,9 % gegenüber dem Jahr 2012 aus.³

Ausblick Gesamtjahr 2012 und 2013

2.2 Entwicklung der Beförderungsleistung nach Güterabteilungen

Obgleich sich die deutsche Wirtschaft insgesamt im europäischen Vergleich im 1. Halbjahr 2012 als stabil und wachstumsorientiert erwies, übte insbesondere die sogenannte europäische Schuldenkrise einen mehr oder minder starken negativen Einfluss auf einige Wirtschaftszweige aus. Die wirtschaftliche Lage in Europa führte teilweise dazu, dass Investitionspläne zurückgestellt und Lagerbestände abgebaut wurden, die Auftragseingänge mithin zurückgingen. Die konjunkturelle Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftssektoren spiegelt sich in der Transportleistung der drei Landverkehrsträger in den Güterabteilungen wider (siehe Tabelle 2). Die Transportleistung auf Straße, Schiene und Wasserstraße lag im 1. Halbjahr 2012 bei insgesamt 234,7 Mrd. tkm und damit 3,4 % niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.⁴

Negativer Einfluss der europäischen Schuldenkrise

³ Siehe Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2012, München/Köln, August 2012.

⁴ Die Ausweisung der Verkehrsleistung für den Straßengüterverkehr und den Gesamtverkehr weicht hier und im Folgenden von den entsprechenden Werten in Tabelle 1 ab. Grund hierfür sind unterschiedliche Ausweisungen in der Verkehrsstatistik. Während Tabelle 1 die Verkehrsleistung in Deutschland (Inlandsleistung) darstellt, weist Tabelle 2 für den Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen die Gesamtleistung (einschließlich der im Ausland erbrachten Verkehrsleistung) aus.

Tabelle 2: Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen (NST-2007), Veränderungen im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnenschifffahrt			Straße			Gesamtverkehr		
	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%	Mio. tkm		%
	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	Veränderung	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	Veränderung	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	Veränderung	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	Veränderung
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	1.171	840	-28,2	3.177,7	3.465,5	9,1	10.601	10.055	-5,2	14.950	14.361	-3,9
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	3.221	3.303	2,5	3.334,4	4.055,9	21,6	222	302	36,1	6.777	7.660	13,0
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	6.260	5.967	-4,7	4.804,2	4.697,2	-2,2	12.506	11.369	-9,1	23.570	22.034	-6,5
Nahrungs- und Genussmittel	474	603	27,2	1.367,5	1.352,7	-1,1	27.754	25.673	-7,5	29.596	27.628	-6,6
Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	6	6	-4,8	3,3	3,0	-9,5	1.273	1.010	-20,7	1.283	1.019	-20,6
Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse	2.723	2.649	-2,7	433,1	416,3	-3,9	12.557	11.849	-5,6	15.713	14.914	-5,1
Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse	5.341	5.170	-3,2	4.156,5	4.974,0	19,7	4.226	4.457	5,5	13.723	14.601	6,4
Chemische Erzeugnisse etc.	4.888	4.960	1,5	3.322,1	3.447,7	3,8	14.270	13.632	-4,5	22.480	22.039	-2,0
Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	1.182	1.150	-2,7	453,2	507,3	11,9	13.766	12.301	-10,6	15.401	13.958	-9,4
Metalle und Metall-erzeugnisse	7.617	7.034	-7,6	1.852,1	1.748,5	-5,6	13.742	12.581	-8,4	23.210	21.363	-8,0
Maschinen, Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	195	187	-4,2	103,0	117,4	14,1	5.867	5.589	-4,7	6.165	5.894	-4,4
Fahrzeuge	2.334	2.405	3,1	134,1	169,5	26,4	7.128	7.148	0,3	9.596	9.722	1,3
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	12	11	-10,6	29,3	43,4	48,3	1.907	1.763	-7,5	1.948	1.818	-6,7
Sekundärstoffe, Abfälle	1.504	1.344	-10,7	1.676,8	1.825,0	8,8	9.528	9.079	-4,7	12.709	12.247	-3,6
Post, Pakete	-	-	-	-	-	-	3.601	3.440	-4,5	3.601	3.440	-4,5
Geräte und Material für die Güterbeförderung	697	713	2,3	181,5	188,6	3,9	4.066	4.250	4,5	4.944	5.151	4,2
Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmende Güter	10	6	-41,1	1,0	0,1	-93,5	2.648	2.954	11,6	2.659	2.960	11,3
Sammelgut	918	473	-48,5	3,3	-	-	13.216	13.062	-1,2	14.137	13.534	-4,3
Gutart unbekannt	18.220	17.763	-2,5	1.754,6	1.809,4	3,1	452	572	26,4	20.427	20.144	-1,4
Sonstige Güter a.n.g.	171	257	50,5	5,3	0,5	-90,4	22	0	-98,7	199	258	29,9
Insgesamt	56.943	54.840	-3,7	26.793,1	28.821,9	7,6	159.352	151.084	-5,2	243.088	234.746	-3,4

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

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

Generell gilt die Stahlbranche als konjunktureller Frühindikator. Die Nachfrage nach Stahlerzeugnissen nahm in der ersten Jahreshälfte 2012 ab. Zwar fragten die Automobil- und Maschinenbauindustrie weiter Produkte nach, insgesamt entwickelte sich Branchenangaben zufolge das Auftragsvolumen seitens der Investitionsgüterhersteller aber vergleichsweise mäßig. Stark nachfragedämpfend wirkte sich insbesondere die europäische Schuldenkrise aus, in deren Folge Lagerbestände abgebaut wurden. Mehrere Öfen europäischer Stahlunternehmen wurden heruntergefahren und auch die deutsche Stahlindustrie drosselte die Produktion. Die wirtschaftliche Entwicklung in der Stahlbranche spiegelt sich in der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ wider. Hier sank die Verkehrsleistung in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 8,0 %. Betroffen hiervon waren alle drei Landverkehrsträger. Die konjunkturelle Abschwächung in der Stahlindustrie bedingte auch einen Rückgang der Beförderungen von Erzen, die in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ aufgehen.

Rückgänge in der Stahlbranche

Einen vorlaufenden Konjunkturzyklus weist ferner regelmäßig die Chemieindustrie auf. Nach einem guten Jahresbeginn schwächte sich die Produktion im weiteren Verlauf des 1. Halbjahres 2012 ab. Grund für die Abschwächung war nach Brancheneinschätzung auch hier der Abbau von Lagerbeständen der Industrie. Im internationalen Bereich konnte die rückläufige Nachfrage aus den südeuropäischen Staaten durch die Wachstumsmärkte Südamerikas und Chinas ausgeglichen werden. Die Transportleistung der drei Landverkehrsträger nahm in der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse“ im Vergleich der ersten Halbjahre 2011 und 2012 um 2,0 % ab. Während die Schiene und das Binnenschiff Zuwächse der Verkehrsleistung in dieser Güterabteilung verbuchten (+1,5 % bzw. +3,8 %), musste der Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen einen Rückgang um 4,5 % hinnehmen.

Leichte Abschwächung der chemischen Industrie

Vergleichsweise hohe Rückgänge waren in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse“, mithin den für die Bauwirtschaft relevanten Abteilungen, zu beobachten. Die Transportleistung sank in den genannten Güterabteilungen im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2011 um 6,5 % bzw. 9,4 %. Nach einer vergleichsweise schwachen Entwicklung zu Jahresbeginn konnte das Bauhauptgewerbe nach Branchenangaben im weiteren Jahresverlauf wieder einen höheren Umsatz und ein gestiegenes Auftragsvolumen verzeichnen. Getragen wurde dieser Zuwachs durch den Wohnungs- und Wirtschaftsbau, während der Umsatz im öffentlichen Bau abnahm.

Nach schwachem Start erholt sich die Bauindustrie langsam

Einen leichten Zuwachs der Verkehrsleistung konnte die Güterabteilung „Fahrzeuge“ verbuchen. Sie stieg in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2011 um rund 126 Mio. tkm bzw. 1,3 % an. Das Gros der Verkehrsleistung in dieser Abteilung entfällt auf den Straßengüterverkehr, der im Halbjahresvergleich

Automobilindustrie ist zu Jahresbeginn stark

ein kleines Plus um 0,3 % verbuchte. Einen deutlicheren Zuwachs um 3,1 % verzeichnete in dieser Güterabteilung der Eisenbahngüterverkehr. Die Binnenschifffahrt spielt bei der Transportleistung der Gutart „Fahrzeuge“ eine eher untergeordnete Rolle. Zu Jahresbeginn lagen die Neuzulassungszahlen für Personenkraftwagen in Deutschland noch mehr oder minder deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Wachstumstreibend für die Automobilindustrie wirkte darüber hinaus die Nachfrage aus den USA und Asien. Dämpfenden Einfluss nahm hingegen der nachlassende Absatz in den südeuropäischen Staaten. Rückgänge waren zudem bei den Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen zu beobachten.

Zuwächse der Verkehrsleistung erreichten darüber hinaus die Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sowie „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“. Hier stieg die Transportleistung im Vergleich des 1. Halbjahres 2012 zum 1. Halbjahr 2011 um 13,0 % bzw. 6,4 %. Die höchsten absoluten Zuwächse in der Verkehrsleistung verzeichnete dabei die Binnenschifffahrt, während die Eisenbahn in der Güterabteilung „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ Rückgänge in Kauf nehmen musste. Wachstumsförderlich in dieser Güterabteilung wirkte u.a. der Absatzanstieg von leichtem Heizöl in Deutschland. Er nahm in der ersten Jahreshälfte 2012 um rund 16 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu.

Zuwächse bei Mineralölerzeugnissen

2.3 Entwicklung des Modal Split

Die Transportleistung mit deutschen Lkw, der Eisenbahn und dem Binnenschiff nahm im 1. Halbjahr 2012 um insgesamt 2,9 % im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2011 ab. Von dem Rückgang waren die drei Landverkehrsträger in unterschiedlichem Maße betroffen:

Rückgang der Transportleistung

Die Eisenbahn musste u.a. Rückgänge im Massengutbereich hinnehmen und spürte die nachlassende Wirtschaftskraft der Stahl- und Bauwirtschaft. Insgesamt verzeichnete der Güterverkehr auf der Schiene im 1. Halbjahr 2012 einen Rückgang der Transportleistung im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,7 %. Eine sinkende Verkehrsleistung war ferner im Straßengüterverkehr zu beobachten. Die Transportleistung deutscher Lkw sank in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2011 um 4,6 %. Dies bedeutete im Vergleich zur Transportleistung der beiden anderen Landverkehrsträger einen überproportionalen Rückgang. Zwar stehen derzeit keine gesicherten Daten zur Transportleistung gebietsfremder Lkw in Deutschland im 1. Halbjahr 2012 zur Verfügung, so dass keine abschließenden Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsleistung in- und ausländischer Lkw in Deutschland getroffen werden können. Einen Hinweis auf die zu erwartende Entwicklung gibt jedoch die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellte gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr. Diese geht für das Gesamtjahr 2012 von

Rückgänge bei Straße und Schiene / Zuwächse bei der Binnenschifffahrt

einem Anstieg der Transportleistung ausländischer Lkw um 2,5 % aus.⁵ Für deutsche Fahrzeuge wird hingegen ein Rückgang der Verkehrsleistung um 2,0 % erwartet. Gebietsfremde Lkw dürften mithin einen Teil der rückläufigen Transportleistung deutscher Lkw kompensieren. Die gleiche Tendenz weisen die Daten der Mautstatistik auf, die für das 1. Halbjahr 2012 einen Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistungen ausländischer Fahrzeuge um 1,4 % und einen Rückgang der Mautfahrleistungen inländischer Fahrzeuge um 1,9 % belegen. Ausgehend von einem niedrigen Niveau konnte die Binnenschifffahrt in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 einen Anstieg der Verkehrsleistung verbuchen. Unter anderem aufgrund der Zuwächse im Bereich Kohle, Erdöl und Erdgas sowie Heizöl stieg die Transportleistung auf den Wasserstraßen in Deutschland im Vergleich des 1. Halbjahres 2012 zum 1. Halbjahr 2011 um 7,6 % an.

Die unterschiedlichen Entwicklungen dürften zu geringen Veränderungen des Modal Split geführt haben. So dürfte die Binnenschifffahrt dank überproportionaler Zuwächse aufgrund des Basiseffekts aus dem vergangenen Jahr leichte Anteilsgewinne verzeichnet haben. Der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split dürfte hingegen geringfügig gesunken sein. In noch geringerem Ausmaß dürfte Ähnliches für den Güterverkehr auf der Schiene gelten.

Anteilsgewinne
am Modal Split für
die Binnenschiff-
fahrt

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Das hohe Wachstum des Straßengüterverkehrs des vergangenen Jahres setzte sich im 1. Halbjahr 2012 nicht fort. Die im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Fahrzeugen beförderte Gütermenge nahm im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 53,0 Mio. t bzw. 3,8 % auf 1.339,3 Mio. t ab, die Verkehrsleistung sank um 4,6 % auf 137,2 Mrd. tkm. In nahezu allen Güterbereichen zeigten sich im Vergleichszeitraum zum Teil deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge. Besonders hoch fielen sie bei Gütern der Bauindustrie aus. Dies spiegelte sich vor allem in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse“ wider. Bei der Interpretation der Aufkommens- und Leistungswerte im 1. Halbjahr 2012 sind die außergewöhnlich hohen Wachstumsraten im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr im 1. Halbjahr 2011, mithin die hohen Basiswerte aus dem Vorjahr, zu berücksichtigen.

Straßengüterverkehr
rückläufig

Trotz der positiven Entwicklung des deutschen Außenhandels verbuchte der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Fahrzeugen im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011 erhebliche Verluste. Die prozentualen Mengenrückgänge im grenzüber-

Aufkommensverluste
im grenzüberschrei-
tenden Verkehr

⁵ Vgl. hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2012, München/Köln 2012.

schreitenden Verkehr fielen mehr als doppelt so hoch aus wie im Binnenverkehr. Während die Mengen und Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr um 8,4 % bzw. 10,9 % zurückgingen, verringerte sich das Aufkommen im Binnenverkehr im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um 3,6 % auf 1,279 Mrd. t. Die Beförderungsleistung im Binnenverkehr verzeichnete einen Rückgang von 3,9 % auf 123,8 Mrd. tkm.

Nach dem deutlichen Mengen- und Leistungswachstum sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr im Gesamtjahr 2011 kam es im 1. Halbjahr 2012 in beiden Verkehrsbereichen zu rückläufigen Mengen- und Leistungen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Das Güteraufkommen im Werkverkehr sank um 5,4 % und im gewerblichen Verkehr um 3,2 %. Betroffen waren alle Entfernungsbereiche und nahezu alle Güterabteilungen. Im Werkverkehr zeigten sich insbesondere deutliche Aufkommensrückgänge an Sekundärrohstoffen und Abfällen.

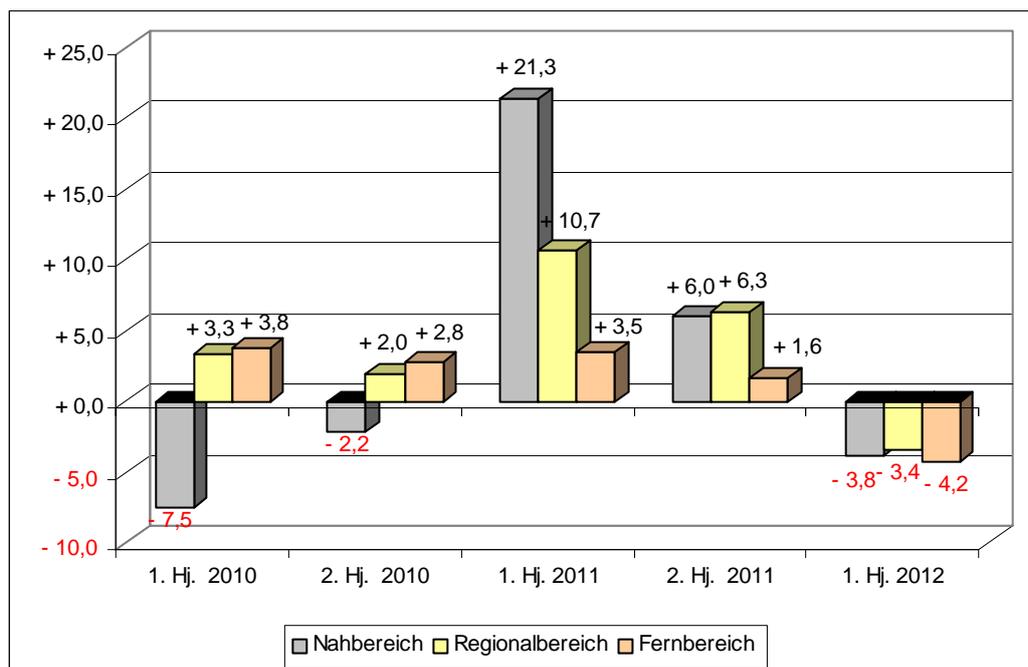
Gewerblicher
Verkehr und
Werkverkehr

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

Wie Schaubild 2 zu entnehmen ist, kam es im 1. Halbjahr 2012 in allen Entfernungsbereichen zu einem Rückgang der Gütermengen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011. Der Nahbereich (bis 50 km), der besonders von der Entwicklung der Bauwirtschaft geprägt wird, verzeichnete im Vergleichszeitraum einen Mengenrückgang von 3,8 % auf rund 0,7 Mrd. t. Rund 58 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge entfielen in der ersten Jahreshälfte 2012 auf Baustoffbeförderungen.

Abwärtstendenz in
allen Entfernungsbereichen

Schaubild 2: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen, Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den entsprechenden Vorjahreszeitraum in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Regionalbereich (51 bis 150 km) verringerte sich das Mengenaufkommen im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um 3,4 % auf 0,3 Mrd. t, die Verkehrsleistung sank um 3,5 % auf 27,3 Mrd. tkm. Im Fernbereich (151 km und mehr), der aufgrund der zunehmenden Arbeitsteilung in der Wirtschaft in der Vergangenheit maßgeblich für das Wachstum des Straßengüterverkehrs verantwortlich zeichnete, betrug die Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleichszeitraum 4,2 % bzw. 5,2 %. Insgesamt entfielen im 1. Halbjahr 2012 rund 77 % der im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge auf den Nah- und Regionalbereich; aufgrund der hohen Transportweiten wurden 71 % der Verkehrsleistung im Fernbereich erbracht.

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Im grenzüberschreitenden Verkehr verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2012 erneut deutliche Rückgänge. Die Verkehrsleistung verringerte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um 10,9 % auf rund 13,4 Mrd. tkm; die Beförderungsmenge nahm um 8,4 % auf rund 60,7 Mio. t. ab. Seit dem Jahr 2008 entwickelt sich die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr damit rückläufig. Mit Ausnahme des Jahres 2011, in dem es einen leichten Zuwachs gab, gilt dies auch für die Aufkommensmengen. Wie Tabelle 3 zu entnehmen ist, gingen im 1. Halbjahr 2012 der grenzüberschreitende Güterversand und der -empfang im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012 um 8,9 % bzw. 6,6 % zurück. Die Rückgänge betrafen sowohl den Verkehr mit anderen EU-Mitgliedstaaten als auch mit Drittstaaten.

Hohe Mengen- und Leistungsrückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen, Veränderungen im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	31.953,7	29.203,2	- 2.750,5	- 9,9
Drittstaaten	4.552,2	4.038,6	- 513,6	- 11,3
Versand insgesamt	36.505,9	33.241,8	- 3.264,1	- 8,9
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	24.175,0	22.636,7	- 1.538,3	- 6,4
Drittstaaten	1.920,3	1.729,4	- 190,9	- 9,9
Empfang insgesamt	26.095,3	24.366,1	- 1.729,2	- 6,6
Dreiländerverkehr¹⁾	3.695,0	3.098,6	- 596,4	- 16,1
Insgesamt	66.296,2	60.706,5	- 5.589,7	- 8,4

¹⁾ einschließlich Durchgangsverkehr
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Die rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr steht unter anderem in Verbindung mit der zunehmenden Beauftragung ausländischer Frachtführer seitens deutscher Speditions- und Transportunter-

nehmen. Während grenzüberschreitende Beförderungen mithin vermehrt durch ausländische Transportunternehmen erbracht werden, beschränken sich deutsche Marktteilnehmer in zunehmendem Maße auf renditereichere Binnenbeförderungen. Nicht zuletzt aufgrund der Zurückhaltung deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen in Bezug auf Erweiterungsinvestitionen greifen deutsche Auftraggeber insbesondere zu Zeiten von Aufkommensspitzen vermehrt auf ausländische Dienstleister zurück. Die verhaltene Investitionsbereitschaft ist unter anderem auf die unsichere Konjunkturlage, die hohen Dieselpreise und die Ungewissheit über die künftige Mauthöhe bzw. -spreizung zurückzuführen.

3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

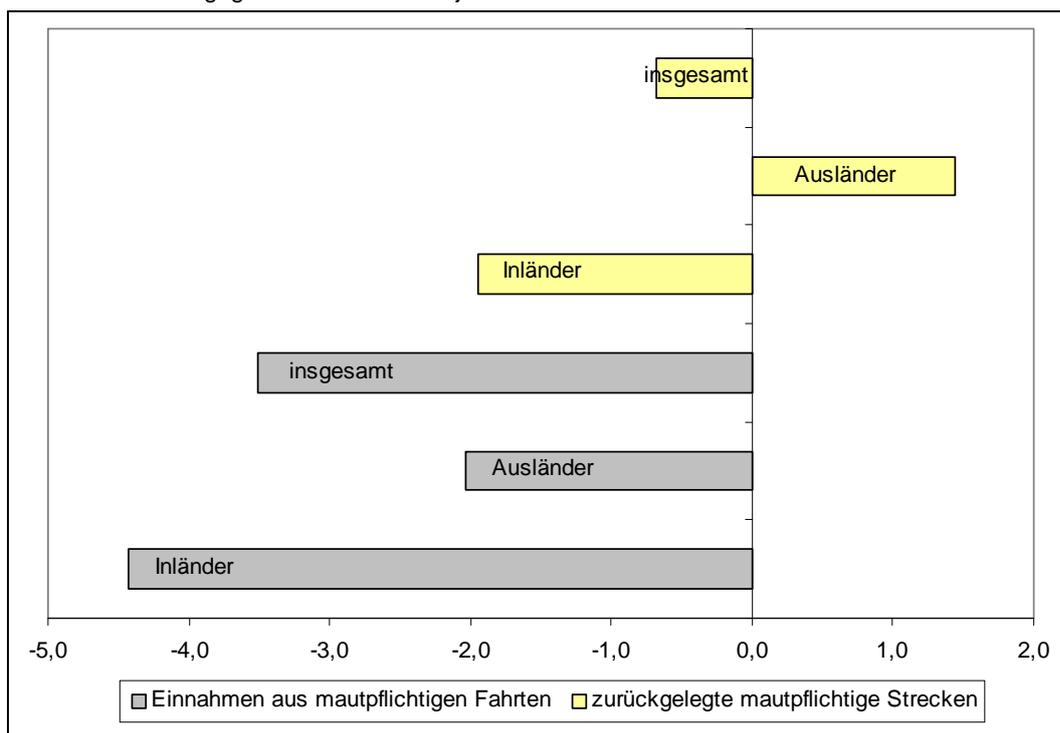
Einen zeitnahen Eindruck von der Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Deutschland vermittelt die Mautstatistik. Sie liefert Angaben zu den mautpflichtigen Fahrleistungen sowohl inländischer als auch gebietsfremder Lastkraftwagen. Im 1. Halbjahr 2012 wurden insgesamt 13,2 Mrd. km Wegstrecke auf deutschen Bundesautobahnen von mautpflichtigen Fahrzeugen zurückgelegt. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies einen leichten Rückgang um 0,7 % bzw. 91 Mio. km (siehe Schaubild 3). Die Rückgänge entfielen dabei nahezu ausschließlich auf deutsche Fahrzeuge und Lkw aus den übrigen alten EU-Mitgliedstaaten. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum verzeichneten Fahrzeuge aus Deutschland im Zeitraum von Januar bis Juni 2012 1,9 % weniger mautpflichtige Fahrleistungen. Die Fahrleistungen von Lkw aus den übrigen alten EU-Mitgliedstaaten gingen um 8,0 % zurück. Im Gegenzug verzeichneten die Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten im Vergleich der ersten Halbjahre 2011 und 2012 ein Plus um 5,9 %. In dieser Ländergruppe erbrachten lediglich Fahrzeuge aus Estland und Slowenien im Vergleichszeitraum geringere mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland. Besonders hohe Zuwächse entfielen auf Lkw aus Bulgarien und Rumänien. Unter den zehn Zulassungsstaaten mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland sind sieben junge EU-Mitgliedstaaten. Am stärksten vertreten unter den gebietsfremden Fahrzeugen sind Lkw aus Polen. Auf sie entfielen im 1. Halbjahr 2012 rund 10,5 % der gesamten Mautfahrleistungen in Deutschland. Bei der Interpretation der Zunahme der mautpflichtigen Fahrleistungen ausländischer Fahrzeuge ist zu berücksichtigen, dass diese in Teilen auf eine Zunahme der Transitverkehre zurückzuführen sein könnte.

Leichter Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistungen

Einhergehend mit dem Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistungen sanken im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum die Mauteinnahmen. Der Rückgang belief sich insgesamt auf 3,5 % (siehe Schaubild 3). Dabei gingen die Einnahmen aus den Mautfahrleistungen deutscher Fahrzeuge um 4,4 % zurück. Die Mauteinnahmen durch die Fahrleistungen von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen sanken um 2,0 %.

Rückgang bei den Mauteinnahmen

Schaubild 3: Veränderung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011 in %



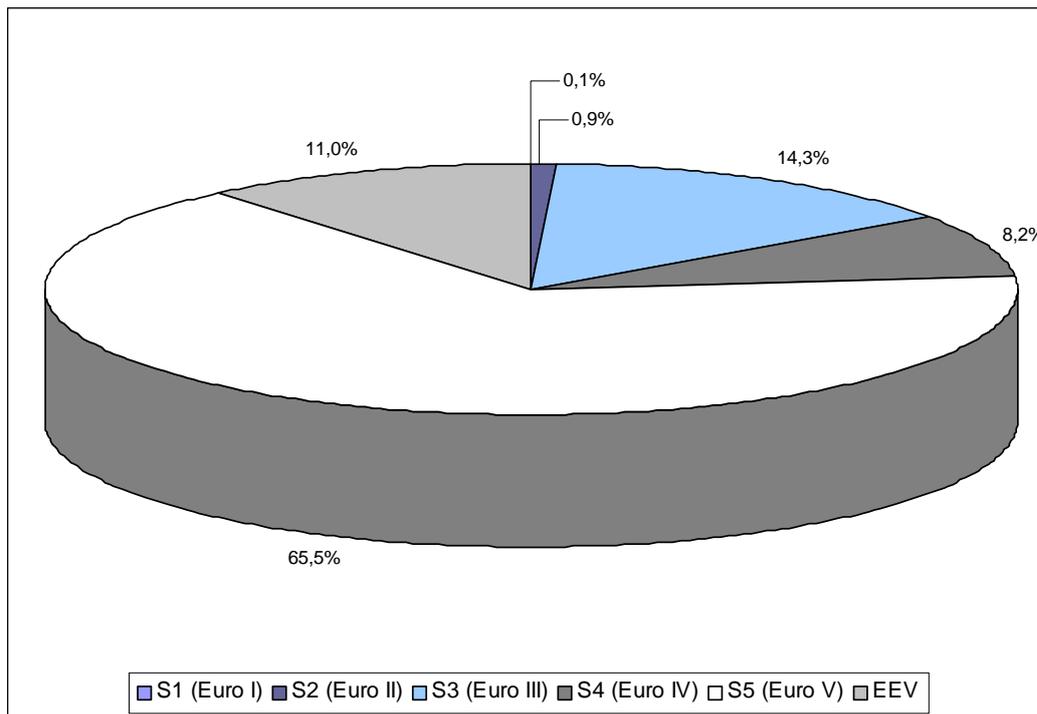
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.5 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge hat im 1. Halbjahr 2012 weiter zugenommen. Über drei Viertel der in den ersten sechs Monaten in Deutschland erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen wurden mit Fahrzeugen der Emissionsklassen EEV und S 5 (Euro V) erbracht (siehe Schaubild 4). In wenigen Fällen wurden nach Erkenntnissen des Bundesamtes Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI eingesetzt. Insgesamt wurden rund 8,6 Mrd. Kilometer mit S 5 (Euro V)-Lkw und 1,5 Mrd. Kilometer mit EEV-Fahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen zurückgelegt. Die Anteile sämtlicher Klassen mit einem höheren Schadstoffausstoß haben weiter abgenommen. So sanken etwa die Mautfahrleistungen der Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2 (Euro II) im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um gut 42 % und erreichten einen Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von 0,9 %. Die mautpflichtigen gefahrenen Kilometer der Fahrzeuge der Kategorien S 1 (Euro I) und S 3 (Euro III) gingen im entsprechenden Vergleichszeitraum um jeweils über ein Drittel zurück. Ihre Anteile lagen damit im 1. Halbjahr 2012 bei 0,1 % bzw. 14,3 %.

Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge steigt

Schaubild 4: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen im 1. Halbjahr 2012



Anmerkung: Aufgrund der derzeitigen Gleichbehandlung in Bezug auf die Mauteinstufung gehen Euro VI-Fahrzeuge in der Emissionsklasse S5 (Euro V) mit auf.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Antriebskräfte der Unternehmen für den stetig zunehmenden Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge sind nach Erkenntnissen des Bundesamtes vorwiegend Kosteneinsparungen. Investitionen in einen kraftstoffsparsameren und abgasärmeren Fuhrpark sind vor allem Umweltschutzauflagen und finanziellen Anreizen wie der Maut geschuldet. Gleichzeitig ist der Einsatz eines möglichst umweltfreundlichen Equipments teilweise Voraussetzung, um bei der Auftragsvergabe von Logistik- und Transportdienstleistungen berücksichtigt zu werden. Insbesondere Unternehmen des Fernverkehrs setzen nach Kenntnis des Bundesamtes zum weit überwiegenden Teil Fahrzeuge ein, die der günstigsten Mautklasse zugeordnet werden. Emissionsreichere Fahrzeugklassen sind vor allem im Nah- und Regionalverkehr und insbesondere bei Spezialfahrzeugen zu finden.

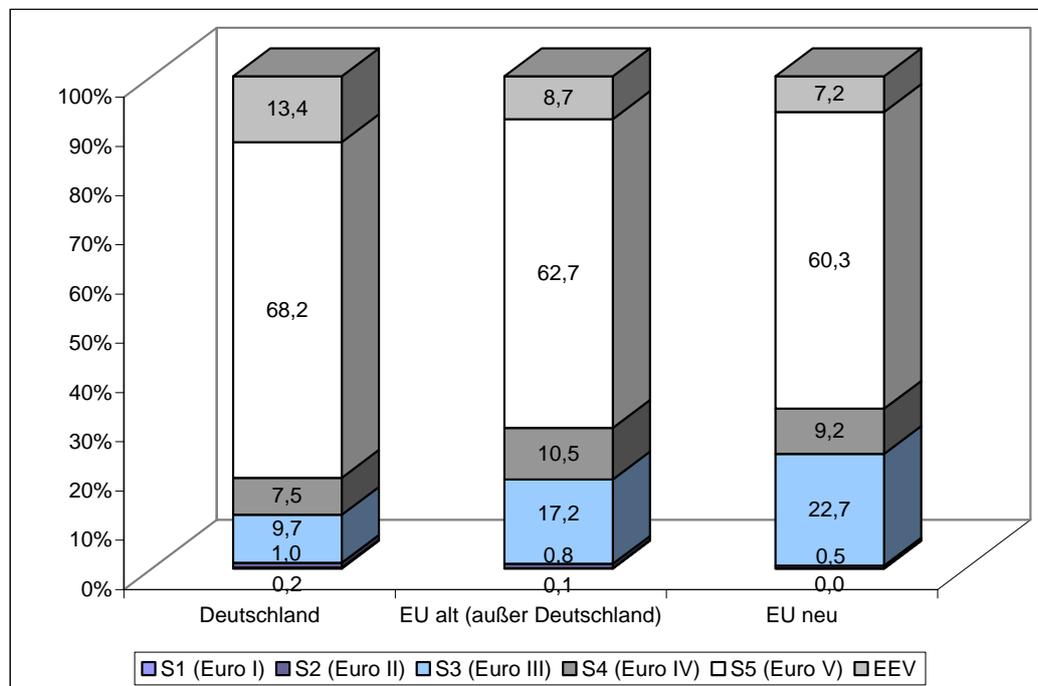
Anreize

Die stetig wachsende Priorisierung der umweltfreundlicheren Fahrzeugklassen bei den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland zeigt sich unabhängig von der Fahrzeugherkunft. Bei deutschen Lkw lag der Anteil der Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 5 (Euro V) und EEV sowie einzelner Fahrzeuge der Emissionskategorie Euro VI in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 bei insgesamt 81,6 % und damit gut 8 Prozentpunkte über dem entsprechenden Vergleichswert im 1. Halbjahr 2011. Einen nahezu gleich hohen Anteilswert bei den mautpflichtigen Fahrleistungen dieser Fahrzeugklassen erreichten lediglich Lkw aus Österreich. Insgesamt lag der Anteil der genannten emissionsärmsten Fahrzeugklassen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Lkw aus den alten EU-Mitgliedstaaten (außer Deutschland) im Zeitraum Januar bis Juni 2012 bei

Nationale Entwicklungen

71,4 % und damit knapp 10 Prozentpunkte höher als im 1. Halbjahr 2011. Der entsprechende Wert für die Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten erreichte 67,5 % und überstieg damit den Vergleichswert des Vorjahreszeitraums um knapp 13 Prozentpunkte.

Schaubild 5: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nach Emissionsklassen und Nationalitäten im 1. Halbjahr 2012



Anmerkung: Aufgrund der derzeitigen Gleichbehandlung in Bezug auf die Mauteinstufung gehen Euro VI-Fahrzeuge in der Emissionsklasse S5 (Euro V) mit auf.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.6 Entwicklung der Kabotageverkehre

Nach Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) haben Kabotageverkehre durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus den EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 EU-weit um etwa 6 % auf näherungsweise 21,4 Mrd. tkm zugenommen.⁶ Größte Kaboteure unter allen EU-Mitgliedstaaten waren im Jahr 2011 Güterkraftverkehrsunternehmen aus Polen (Anteil: 18 %), den Niederlanden (Anteil: 11 %), Deutschland und Luxemburg (Anteile: jeweils 9 %), die mit kumuliert 10,1 Mrd. tkm nahezu die Hälfte der gesamten Kabotageleistungen erbrachten. Von den vorgenannten vier größten Kaboteuren konnten im vergangenen Jahr lediglich deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen ihre Kabotageleistung im Vergleich zum Vorjahr steigern und zwar um 2,7 % auf rund 2,0 Mrd. tkm.⁷

Kabotageverkehre innerhalb der EU

⁶ Letzter Stand: 23.07.2012. Es handelt sich hierbei um Näherungswerte, da nach Informationen des Bundesamtes in diesen Werten Kabotageverkehre griechischer und britischer Fahrzeuge aus den Jahren 2010 und 2011 mangels Datenverfügbarkeit noch nicht berücksichtigt sind.

⁷ Polnische Verkehrsunternehmen blieben im Jahr 2011 mit rund 3,8 Mrd. tkm rund 3,1 % hinter ihrem Ergebnis aus dem Jahr 2010 zurück. Letzteres wurde von Eurostat mittlerweile von ursprünglich 4,4 Mrd. tkm auf 3,9 Mrd. tkm nach unten korrigiert.

Auf dem deutschen Binnenmarkt steigerten gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ihre Kabotageleistung im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 um insgesamt rund 13 % auf zuletzt 6,8 Mrd. tkm. Ihre Kabotagebeförderungsleistung in Deutschland lag damit mehr als dreimal höher als jene, die deutsche Unternehmen auf den Inlandsmärkten der übrigen EU-Mitgliedstaaten erbrachten.⁸ Gleichzeitig wurde damit in Deutschland im Jahr 2011 EU-weit die höchste Kabotageleistung erbracht. Vor allem seit der Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Polen, der Slowakei, Tschechien und Ungarn zum 1. Mai 2009 ist die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, merklich angestiegen. Sie erhöhte sich in den letzten Jahren sukzessive auf zuletzt 2,51 % im Jahr 2011. Die zunehmende Auftragsvergabe an ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen ist nach Einschätzung des Bundesamtes nicht allein auf kostenbedingte Wettbewerbsvorteile zurückzuführen, sondern auch auf wiederholte Laderaumengpässe auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt in Verbindung mit einer – trotz niedrigen Zinsniveaus – zurückhaltenden Investitionstätigkeit deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen. Letztlich ist das Wachstum bei den Fahrzeugen aus den vorgenannten EU-Mitgliedstaaten auch eine Folge der zunehmenden wirtschaftlichen Verzahnung der Volkswirtschaften in Europa. Trotz des Anstieges lag die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland im Jahr 2011 niedriger als in Belgien (6,10 %), Dänemark (3,28 %), Frankreich (3,51 %) oder Schweden (4,17 %). Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2011 Transportunternehmen aus Polen (2,1 Mrd. tkm), gefolgt von Marktteilnehmern aus den Niederlanden (1,3 Mrd. tkm), Luxemburg (0,4 Mrd. tkm) und Österreich (0,4 Mrd. tkm).

Kabotageverkehre
in Deutschland

Trotz der insgesamt vergleichsweise niedrigen Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland ist der Wettbewerb zwischen deutschen und ausländischen Güterkraftverkehrsunternehmen im innerdeutschen Verkehr regional und relationsabhängig sehr unterschiedlich ausgeprägt. So ist beispielsweise der Bereich des Trailer- und Containertruckings mittlerweile vergleichsweise stark durch ausländische Unternehmen geprägt. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes liegt etwa der Anteil der im Hafen Lübeck-Travemünde tätigen ausländischen Zugmaschinen, die für Binnen- und grenzüberschreitende Verkehre eingesetzt werden, im höheren zweistelligen Prozentbereich. Des Weiteren berichteten sächsische Unternehmen von einer spürbaren Zunahme der Kabotage durch osteuropäische Unternehmen im Rückladungsbereich, beispielsweise von Hamburg nach Sachsen, so dass es für sie schwieriger werde, entsprechende Beförderungen zu akquirieren.

Regionale
Entwicklungen

Zwar wird die Kabotagefreiheit für alle Kabotageberechtigten durch die Regelung eingeschränkt, dass zwischen Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr

Zeitweiligkeit der
Kabotage

⁸ Rein rechnerisch lag der durchschnittliche jährliche Anstieg der Kabotageleistung in Deutschland im Zeitraum von 2004 bis 2011 im oberen einstelligen Prozentbereich.

höchstens drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen erfolgen dürfen. Ein zunehmender Teil der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen schätzt den Nutzen der gültigen EU-Regelung zur Zeitweiligkeit der Kabotage jedoch als gering ein, da sie kaum überprüfbar, mithin die Schutzfunktion der „3 in 7-Regelung“ für das deutsche Gewerbe gering sei. Des Weiteren erschwere die engere internationale Zusammenarbeit die Einhaltung dieser Regelung.

Im Rahmen von Straßenkontrollen des Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2012 bundesweit 353 Verstöße gegen das Kabotageverbot festgestellt. Die höchste Anzahl an Verstößen wiesen dabei polnische und niederländische Fahrzeuge auf, mithin Fahrzeuge aus jenen Zulassungsstaaten, die im Jahr 2011 die meiste Kabotage in Deutschland erbrachten. Der Großteil der Verstöße wurde im Bereich der BAG-Außenstellen Schwerin (Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg) mit rund 120 Verstößen, Münster (Nordrhein-Westfalen) mit rund 80 Verstößen und Mainz (Hessen) mit rund 70 Verstößen festgestellt.

Straßenkontrollen

Wie im vergangenen Jahr hat das Bundesamt im Rahmen von Straßenkontrollen die Durchführung von Kabotagebeförderungen schwerpunktmäßig untersucht. Demnach ist der Anteil der Beförderungseinheiten, die Kabotage durchführen, an der Gesamtheit der kontrollierten Beförderungseinheiten nach wie vor sehr gering. Von den im Zeitraum vom 01.05. bis 31.07.2012 im Rahmen der Schwerpunktkontrollen insgesamt überprüften 31.811 Beförderungseinheiten führten 282 Kabotagebeförderungen durch (Anteil: 0,9 %). Die 282 Fahrer dieser Fahrzeuge, die vor allem aus Polen (Anteil: 53 %), den Niederlanden (Anteil: 16 %) und Tschechien (Anteil: 8 %) stammten, wurden um nähere Informationen zur Nationalität, zur Unternehmenszugehörigkeit, zur Auftragsakquise und zur Häufigkeit der Kabotagefahrten gebeten. Die Befragungsergebnisse können aufgrund des geringen Erhebungsumfangs keinen Anspruch auf Repräsentativität erheben. Sie erlauben jedoch einen Einblick in das Marktsegment. Die wesentlichen Befragungsergebnisse werden nachstehend zusammengefasst:

Befragungsergebnisse

- Rund 73 % der befragten Kraftfahrer gaben an, die innerdeutsche Beförderung im Auftrag eines deutschen Auftraggebers durchzuführen. Rund 12 % benannten einen ausländischen Auftraggeber. Die übrigen 15 % der Fahrer konnten hierzu keine Auskunft erteilen. Bereits die Befragung im vergangenen Jahr hatte ergeben, dass Kabotagebeförderungen mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen durchgeführt werden. Die Zunahme der innerdeutschen Beförderungen durch ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen wird mithin in hohem Maße durch die Auftragsvergabe deutscher Unternehmen gefördert.
- Bei den Auftraggebern für die innerdeutschen Beförderungen handelte es sich sowohl um Unternehmen des Speditionsgewerbes als auch der verladenden Wirtschaft.

In 40 % der Fälle war der Auftraggeber ein Spediteur, in 37 % der Fälle ein Produktions- oder Handelsunternehmen. 23 % der in die Untersuchung einbezogenen Kraftfahrer konnten keine Zuordnung des Auftraggebers vornehmen.

- Rund 9 % der in die Befragung einbezogenen ausländischen Transportunternehmen gehörten einer deutschen Muttergesellschaft an. Dies zeigte sich vor allem bei polnischen Fahrzeugen. Demgegenüber gehörten 69 % einer ausländischen Muttergesellschaft an, bei 22 % war die Nationalität nicht bekannt.
- Ein nicht unerheblicher Teil der Kabotage findet in Form von wiederkehrenden Beförderungen statt. So gaben 41 % der befragten Kraftfahrer an, dass es sich bei der in Rede stehenden um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung handelte. In Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten beispielsweise einige Unternehmen im süddeutschen Raum über einen kontinuierlichen Einsatz von osteuropäischen Fahrzeugen auf dem deutschen Verkehrsmarkt. Demgegenüber sagten 52 % der befragten Kraftfahrer aus, dass es sich nicht um wiederkehrende Beförderungen handele. Rund 7 % der Fahrer konnten hierüber keine Auskunft erteilen.
- Die Befragung legt nahe, dass Kabotagefahrten mit einer gewissen Regelmäßigkeit durchgeführt werden. Bezüglich der Häufigkeit von Kabotagefahrten ergab die Befragung, dass rund 18 % der Fahrer einmal, rund 40 % der Fahrer zwei- bis viermal und rund 42 % der Fahrer mindestens fünf Kabotagefahrten pro Monat in Deutschland durchführten.
- Eine Auswertung nach Fahrtstrecken macht deutlich, dass mit einem Anteil von rund 85 % der weit überwiegende Teil der Kabotagebeförderungen im Fernbereich, d.h. über Entfernungen von mehr als 150 km, stattfindet. Rund 65 % der Beförderungen erfolgen über eine Entfernung von mehr als 300 km. Bestimmte Beförderungsmuster oder typische Beförderungsrelationen waren auf Grundlage der ausgewerteten Daten nicht erkennbar. Eine Auswertung nach Güterarten zeigt, dass Kaboteure sowohl einfache als auch höherwertige Güter transportieren.
- Die Nationalität des Fahrers war in 87 % der Fälle identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. Fahrzeuge, die in den jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas zugelassen sind, waren in der Regel mit Fahrern gleicher Nationalität besetzt. Bei Fahrzeugen aus alten EU-Mitgliedstaaten wich die Nationalität des Fahrers teilweise vom Zulassungsstaat des Fahrzeugs ab. Beispielsweise saßen bei den in die Befragung einbezogenen 46 Fahrzeugen aus den Niederlanden in 5 Fällen polnische und in einem Fall ein lettischer Fahrer am Steuer. Unter den 7 befragten Fahrern, die auf einem in Österreich zugelassenen Fahrzeug saßen, befanden sich 5 deutsche

Fahrer. Vereinzelt wurden deutsche Fahrer auch in Fahrzeugen aus Schweden und Luxemburg eingesetzt.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Die Gesprächspartner des Bundesamtes berichteten im 1. Halbjahr 2012 von einer anhaltend hohen Ausschreibungsaktivität der verladenden Wirtschaft und einer erneut zunehmenden Nutzung elektronischer Ausschreibungsplattformen. Der Großteil der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs konnte im 1. Halbjahr 2012 seine Vertragsfrachten erhöhen. Die Entgelterhöhungen beliefen sich durchschnittlich auf 3 % bis 5 % und erfolgten zu einem hohen Anteil über Dieselpreisgleitklauseln. Eine Erhöhung der Vertragsfrachten über eine Anpassung an die gestiegenen Dieselpreise hinaus war nur wenigen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs möglich. Dieselpreisgleitklauseln ermöglichen eine Anpassung der Frachten an die Entwicklung der Kraftstoffkosten ohne stetes Nachverhandeln. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Güterbeförderungen im Straßenverkehr weist für den nationalen Verkehr einen Indexwert im 1. Halbjahr 2012 von 108,7 (Jahr 2006 = 100) aus. Er lag damit 2,2 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2011.⁹ Im grenzüberschreitenden Verkehr lag der Index mit 109,4 (Jahr 2006 = 100) in der ersten Jahreshälfte 2012 um 1,7 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Die Beförderungsentgelte auf dem Spotmarkt waren im 1. Halbjahr 2012 sehr volatil. Insgesamt lag das Niveau der Frachten auf dem nationalen und grenzüberschreitenden Spotmarkt von November 2011 bis Mitte März 2012 deutlich unter dem Niveau der Monate April bis Juni 2012.

Vertragsfrachten,
Spotmarkt

Nach Informationen des Bundesamtes nahm die Verbreitung von Dieselpreisgleitklauseln weiter zu. Inzwischen können sie zum Teil auch von kleineren Transportunternehmen durchgesetzt werden. Klein- und Kleinstunternehmen ohne derartige Vereinbarungen haben aufgrund ihrer geringen Verhandlungsstärke regelmäßig Schwierigkeiten, mit ihren Auftraggebern pauschale Dieselpreiszuschläge auszuhandeln. Die Wirkung der Dieselpreisgleitklauseln hängt in hohem Maße von der Ausgestaltung der Preiskorridore sowie der Einstiegswerte ab. Nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes werden Unternehmen durch den Einsatz von Dieselfloatern zwar unabhängiger von den stark schwankenden Treibstoffpreisen. Im Gegenzug nehmen jedoch die Bereitschaft vieler Kunden ab, Frachterhöhungen aufgrund anderer Kostensteigerungen zu akzeptieren. Zusätzliche Kostenkomponenten in die Gleitklauseln zu integrieren, gelang bislang nur einzelnen Transportunternehmen.

Dieselfloater

⁹ Siehe Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2012.

Insbesondere für Transportunternehmen mit Standorten an einer bemauteuten Bundesstraße hat die Weitergabe der zum 1. August 2012 eingeführten Maut auf vierspurigen Bundesstraßen eine hohe Bedeutung. Bislang hat nur ein geringer Teil der Unternehmen seine Entgelte für Relationen über bemauteute Bundesstraßen angehoben. Die meisten Unternehmen können die Mehrkosten durch die Bundesstraßenmaut noch nicht abschließend einschätzen und tragen die zusätzlichen Mautkosten für einen kürzeren Zeitraum selbst.

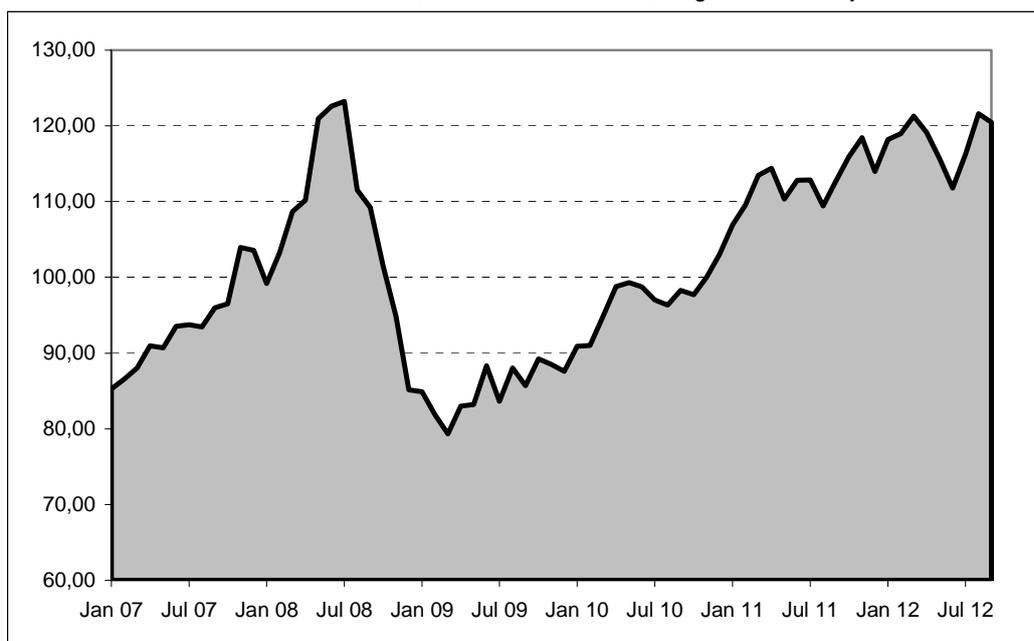
Maut auf vierspurigen Bundesstraßen

3.2.2 Kosten

Ein Großteil der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen verzeichnete im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegene Gesamtkosten. Als größter Kostentreiber erwies sich einmal mehr die Entwicklung der Kraftstoffkosten. Mit Ausnahme des Monats Juni 2012 lagen die Preise für Dieselkraftstoff bis zum Oktober 2012 über den Vorjahreswerten, durchschnittlich um 6,0 %. Im 1. Quartal 2012 lagen die Dieselpreise um durchschnittlich 8,6 % über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Verlauf des 2. Quartals 2012 gaben sie zwar nach, doch im Vergleich zum 2. Quartal 2011 saldierte sich auch hier noch eine durchschnittliche Preissteigerung in Höhe von 2,7 %. Trotz der temporär rückläufigen Kraftstoffpreise konnte daher von einer wirksamen Entspannung auf der Kostenseite keine Rede sein, zumal die Dieselpreise im Laufe des 3. Quartals 2012 erneut anstiegen. Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher seit Anfang 2007 illustriert das nachstehende Schaubild.

Kraftstoffkosten

Schaubild 6: Entwicklung der Preise für Dieselkraftstoff ab Januar 2007 bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle; Angaben in Euro je hl



Ohne Umsatzsteuer; einschließlich Mineralölsteuer und Erdölbevorratungsbeitrag (EBV).

Stichtag: 15. eines jeden Monats.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Bei Fernverkehrsunternehmen erreichen die Kraftstoffkosten je nach Einsatzintensität ihres Fuhrparks sowie der Bezugskosten für Dieselmotorkraftstoff einen Anteil von bis zu einem Drittel der Gesamtkosten. Transportunternehmen haben mithin ein hohes Interesse, steigende Kraftstoffpreise zeitnah an ihre Auftraggeber weiterzugeben. Selbst bei bestehenden Dieselpreisgleitklauseln entstehen den Unternehmen teilweise Kosten für die Zwischenfinanzierung über eine Erhöhung des Kontokorrentkreditrahmens. Die Überbrückungsperioden bewegen sich dabei in Zeiträumen von eineinhalb bis drei Monaten. Maßnahmen, die zu einem verbrauchsoptimierten Einsatz des Fuhrparks beitragen, besitzen bei vielen Transportdienstleistern daher hohe Priorität. Instrumente hierfür sind beispielsweise permanente Verbrauchskontrollen, elektronische Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Schulungen des Fahrpersonals für ein Ressourcen schonendes Fahrverhalten. Letztgenannte werden vielfach im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) durchgeführt. Mit Prämiensystemen wurde zudem versucht, Anreize für eine ökonomische Fahrweise zu schaffen. Zur Produktivitätssteigerung findet darüber hinaus eine permanente Optimierung des Fahrzeugeinsatzes statt. Hierzu zählen fallweise ein kontinuierlicher Fahrzeugeinsatz rund um die Uhr oder die Einrichtung von Stafetten- und Begegnungsverkehren in Verbindung mit wechselndem Fahrpersonal und wechselnden Fahrzeugen.

Kostensenkungsmaßnahmen

Im 1. Halbjahr 2012 nahm ein Gutteil der Transportunternehmen Lohn- und Gehaltserhöhungen vor. Nicht tarifabhängige Unternehmen orientierten sich dabei teilweise an den Tarifabschlüssen. Mitunter gingen die Erhöhungen darüber hinaus. Insgesamt sind zunehmende Anstrengungen der Unternehmen zu verzeichnen, qualifiziertes und zuverlässiges Fahrpersonal an das eigene Unternehmen zu binden und dessen Abwanderung zu Wettbewerbern langfristig vorzubeugen. Ferner wurde vielfach die Umsetzung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen im Rahmen des BKrFQG vorangetrieben. Durch die Nutzung des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ wurde vielerorts ein Teil der dafür entstehenden Kosten kompensiert. Über Schwierigkeiten bei der Stellenbesetzung von Fahrpersonal berichteten vorwiegend Unternehmen, die selbst keine Berufskraftfahrer ausbilden. Bei Ausbildungsbetrieben stellt sich die Lage regelmäßig bedeutend besser dar.

Personalkosten

Weitere Kostensteigerungen betrafen die Reifenpreise, die externe Fuhrparkwartung und -reparatur sowie teilweise die Versicherungsprämien zum Jahresbeginn 2012. Letzteres war zum Teil auf ungünstige allgemeine, zum Teil auf individuelle Schadensverläufe zurückzuführen. Die Preise für den Kauf und die Anmietung von Lastkraftfahrzeugen sind anbieterabhängig konstant geblieben oder gestiegen. Ein Teil der fuhrparkbezogenen Sachkosten konnte durch die Inanspruchnahme des Förderprogramms „De-minimis“ kompensiert werden.

Weitere Fuhrpark- und sonstige Kosten

3.2.3 Ertragslage

Die Ertragslage der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes eingebundenen deutschen Transportunternehmen entwickelte sich im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum tendenziell schlechter. Nach den turnusmäßigen Jahresentgeltverhandlungen im Verlauf des 2. Halbjahres 2011 war ein erneuter, zunächst bis zum Ende des 1. Quartals 2012 andauernder Preisschub für Dieselmotorkraftstoffe zu verzeichnen. Zudem mündete die bereits Mitte November letzten Jahres beginnende Abflachung des Konjunkturverlaufs vor allem im 1. Quartal 2012 in eine deutlich rückläufige Nachfrage nach Gütertransportleistungen und damit zunächst in einen Angebotsmarkt für Laderaum. Dies schwächte tendenziell die Verhandlungsposition des Transportgewerbes. Zwar erzielten die meisten Unternehmen im 1. Halbjahr 2012 ein positives oder ausgeglichenes Betriebsergebnis. Bei nicht wenigen Unternehmen sank jedoch im 1. Halbjahr 2012 die Umsatzrendite. Im 3. Quartal 2012 zeigte sich keine Trendwende. Die meisten im Transportsektor engagierten Unternehmen beurteilten ihre Erträge aus diesem Geschäftsfeld als sehr unbefriedigend und bekundeten, dass für sie die Durchsetzung höherer Beförderungsentgelte höchste Priorität behalte. Die in Teilen defizitäre Ertragssituation der Unternehmen zeigte sich insbesondere am Anstieg der Insolvenzen bei Frachtführern bzw. der Zunahme der Betriebsaufgaben.

Gewinnmargen
unter Druck

Gewinnsteigerungen waren u. a. bei Unternehmen zu beobachten, die – nicht selten durch branchenspezifische Neukquisitionen mit Bündelungseffekten – entgegen der allgemeinen Entwicklung ihr Güteraufkommen, mithin ihre Auftrags- und Beschäftigungslage verbessern konnten. Sie optimierten ihre Sendungs- und Kundenstrukturen unter Effizienz- und Rentabilitätsaspekten. Dadurch verbesserte sich sowohl die Auslastung ihres Fuhrparks, als auch die Effizienz ihrer Fahrzeugumläufe. Zu diesem Zweck waren auch Beitritte zu bzw. die Bildung von Kooperationen zu beobachten. Positiv abzugrenzen sind des Weiteren in Wachstumssegmenten gut positionierte Logistikdienstleister. Ihnen dient das Angebot von Transportdienstleistungen oftmals als Basis, um ihre branchenspezifischen Logistiklösungen auszubauen, mit denen sie sich neue lukrative Direktkunden und Geschäftsfelder mit guten Ergebnisbeiträgen erschließen konnten.

Verbesserte Auftragslage bleibt ausschlaggebend

3.2.4 Investitionen

In der ersten Jahreshälfte 2012 behielt ein Gutteil der Güterkraftverkehrsunternehmen seine Fuhrparkkapazitäten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bei. Fuhrparkinvestitionen beschränkten sich vorrangig auf turnusmäßige Ersatzinvestitionen. Inzwischen sind die meisten Standardfuhrparks einheitlich auf Euro V- bzw. EEV-Niveau sowie einzelne Euro VI-Fahrzeuge umgestellt. Dies gilt insbesondere für die im mautträchtigen Fern- und grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzten Fahrzeuge. Im Nah- und Verteilerverkehr wurden Ersatzinvestitionen in umweltfreundlichere Lastkraft-

Ersatzinvestitionen

fahrzeuge der vorstehenden Schadstoffklassen schrittweise vorangetrieben. Bei den kapitalintensiveren Spezialfahrzeugen erfolgte der Austausch seltener, da in diesem Segment die Reinvestitionszyklen in der Regel länger sind. Aus Kostengründen bevorzugten kleinere Unternehmen statt des Neuerwerbs nicht selten gute gebrauchte Euro V-Fahrzeuge.

Erhebliche Zurückhaltung übten die Güterkraftverkehrsunternehmen bei Erweiterungsinvestitionen. Zurückzuführen war dies vor allem auf die nachlassende konjunkturelle Dynamik, die Unwägbarkeiten der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung im EU-Wirtschaftsraum vor dem Hintergrund der Euro-Schuldenkrise sowie die nachlassende Ertragslage im Transportsektor. Insbesondere viele kleinere Unternehmen konnten nach der Finanz- und Wirtschaftskrise noch nicht wieder ausreichende Kapitalreserven erwirtschaften, um über Ersatzinvestitionen hinaus Erweiterungsinvestitionen zu realisieren. Fuhrparkerweiterungen nahmen vor allem Unternehmen vor, die sich in ihren kundenseitigen Vertragsbeziehungen gut aufgestellt sehen, neben dem Transport in erheblichem Umfang Logistikdienstleistungen erbringen und mit ihren Kunden wachsen oder Neukunden mit sicheren, längerfristigen Verträgen akquirieren konnten.

Erweiterungs-
investitionen

Einige Spediteure erweiterten gegen den allgemeinen Trend ihre eigenen Fuhrparkkapazitäten, um sich von Laderaumengpässen im Markt unabhängiger zu machen. Nach Aussagen von Marktteilnehmern gestaltete es sich im laufenden Jahr mitunter schwieriger, zuverlässige Unterfrachtführer zu finden, da diese in Teilen aufgrund vertraglicher Verpflichtungen längerfristig an größere Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark gebunden gewesen seien, die sich so die nötigen Laderaumkapazitäten für ihre Expansion sichern wollten. Zudem legten einige Verlader im Rahmen der Qualitätssicherung ihrer Lieferketten wieder mehr Wert auf einen höheren Selbsteintritt ihrer Spediteure.

Selbsteintritt vs.
Subunternehmen

Weiterhin von hoher Bedeutung ist die Anmietung von Lkw. So veranlasste die wachsende Volatilität des Güteraufkommens Teile des Gewerbes, den Anteil gemieteter Lastkraftfahrzeuge am Fuhrpark zu erhöhen, um flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren zu können. Zu den Gründen für die Anmietung von Lastkraftfahrzeugen zählte ferner die Überbrückung des Zeitraums bis zur Entscheidung über die Höhe der Maut für Euro VI-Lkw. Aufgrund der deutlich höheren Beschaffungskosten für diese Lkw und eines befürchteten Werteverfalls der Euro V-Fahrzeuge im Falle einer Mautspreizung forderten Transportunternehmer in Marktgesprächen des Bundesamtes eine diesbezügliche Planungs- und Kalkulationssicherheit. Um vor einem Kauf Erfahrungen zum Kosten-Nutzenverhältnis zu sammeln, mieteten einige Unternehmen Euro VI-Fahrzeuge an.

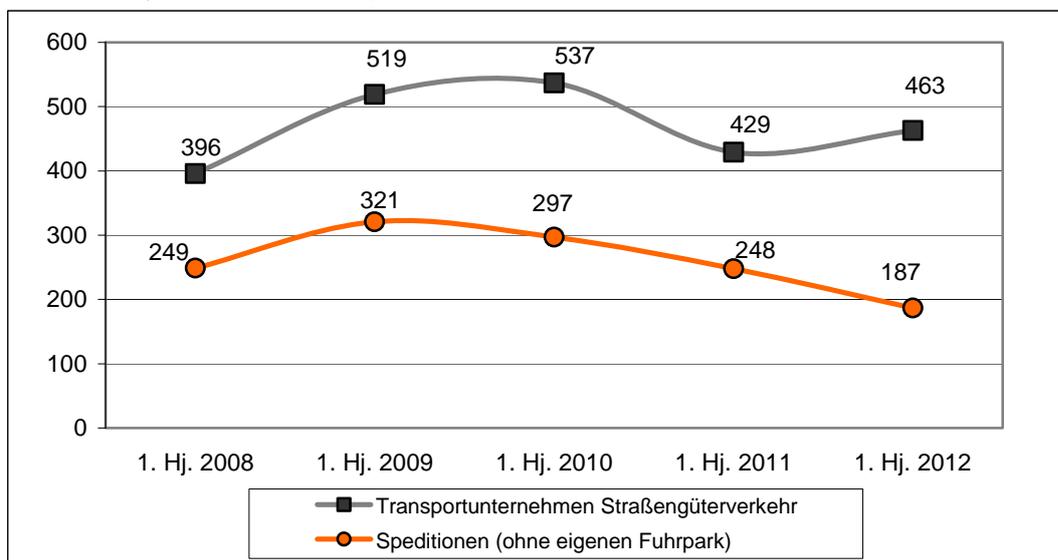
Mietfahrzeuge,
Euro VI-Fahrzeuge

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Im 1. Halbjahr 2012 gingen die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland vor dem Hintergrund einer weiterhin robusten Binnenkonjunktur zurück. Die Anzahl der Insolvenzen in allen Wirtschaftsbereichen lag mit 14.776 Verfahren rund 3,1 % unter der des 1. Halbjahres 2011. Überproportional nahmen die Insolvenzen von Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark ab: Mit 187 Verfahren lagen sie im 1. Halbjahr 2012 um 24,6 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Gegen die allgemeine Entwicklung stiegen die Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) um 7,9 % auf 463. Mit ca. 3.900 Beschäftigten waren im 1. Halbjahr 2012 rund 8 % mehr Beschäftigte von den Insolvenzen von Transportunternehmen oder Speditionen betroffen als im 1. Halbjahr 2011.

Insolvenzen bei Transportunternehmen nehmen gegen den Trend zu

Schaubild 7: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den ersten Halbjahren seit 2008



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) lag mit 403 je 10.000 aktiven Unternehmen im 1. Halbjahr 2012 auf dem Niveau des Jahres 2011. Das Insolvenzrisiko im Wirtschaftsbereich Transport und Logistik ist weiterhin fast doppelt so hoch wie im gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt. Hier gelten nur 213 von 10.000 aktiven Unternehmen als insolvenzgefährdet.¹⁰

Insolvenzrisiko

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. Die Anzahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen von Kleinunternehmen lag im

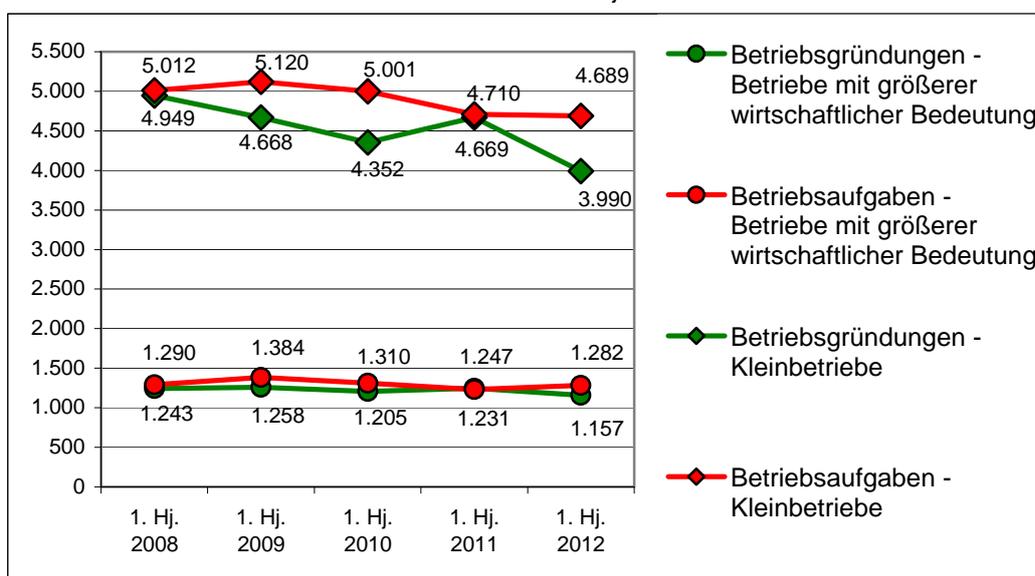
Gewerbean- und -abmeldungen

¹⁰ Siehe Creditreform Wirtschaftsindikator 3/2012, Verband der Vereine Creditreform e.V., Neuss August 2012.

1. Halbjahr 2012 mit einem Rückgang um 0,4 % in etwa auf dem Niveau des 1. Halbjahres 2011. Die Anzahl der Betriebsaufgaben von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung hat im Vergleichszeitraum um 3,9 % zugenommen.

Bei kleinen Unternehmen setzte sich der Rückgang der Betriebsgründungen – nach einem vorübergehenden Anstieg im 1. Halbjahr 2011 – weiter fort und lag im 1. Halbjahr 2012 um 15,6 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. In Zeiten niedrigerer Arbeitslosigkeit geht die Anzahl der Personen, die eine selbständige Tätigkeit aufnehmen, regelmäßig zurück. Betriebsgründungen von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung nahmen um 7,5 % ab. Seit dem Jahr 2008 ist die Anzahl der neu gegründeten Unternehmen im Bereich Landverkehr in der ersten Jahreshälfte regelmäßig kleiner als die Anzahl der Unternehmen, die aus dem Sektor ausscheiden.

Schaubild 8: Betriebneugründungen/-anmeldungen und Betriebsaufgaben/-abmeldungen des Sektors Landverkehr in den ersten Halbjahren seit 2008



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2012 insgesamt rund 182,0 Mio. t Güter auf der Schiene. Dies bedeutete nach zweijähriger Wachstumsphase erstmals wieder einen Aufkommensrückgang gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 6,0 Mio. t bzw. 3,2 %. Ebenfalls rückläufig entwickelte sich im selben Zeitraum die Beförderungsleistung; sie reduzierte sich um 2,1 Mrd. tkm bzw. 3,7 % auf 54,8 Mrd. tkm. Vor dem Hintergrund der sich an die Wirtschafts- und Finanzkrise anschließenden Wachstumsphase mit Steigerungsraten in Höhe von 18,1 % (Verkehrsaufkommen) bzw. 13,8 % (Verkehrsleistung) im 1. Halbjahr 2010 sowie 8,1 % bzw. 8,5 % im 1. Halbjahr 2011 bewegen sich Aufkommen und Leistung trotz der Rückgänge noch auf einem vergleichs-

Mengen- und
Leistungs-
entwicklung

weise hohen Niveau. Von den Rückgängen betroffen zeigten sich alle Hauptverkehrsverbindungen. Die durchschnittliche Transportweite blieb gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahezu unverändert.

Das Aufkommen derjenigen Güterabteilungen, die im Jahr 2011 noch im Wesentlichen für die positive Entwicklung im Schienengüterverkehr verantwortlich zeichneten, blieb im bisherigen Jahresverlauf 2012 hinter dem hohen Niveau des Vorjahres zurück. Hierzu zählten „Metalle und Metallerzeugnisse“ (-1,6 Mio. t bzw. -4,5 %), „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (-2,7 Mio. t bzw. -9,7 %) sowie „Sonstige Produkte“ (-0,9 Mio. t bzw. -2,5 %). Die Rückgänge letztgenannter Güterabteilung waren primär auf Aufkommensverluste beim Transport von Sammelgut sowie Sattelzugaufliegern zurückzuführen. Für die Verluste der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ waren vor allem konjunkturelle Eintrübungen im Stahlbereich verantwortlich. Erneut abgenommen hat im 1. Halbjahr 2012 das Aufkommen in den Güterabteilungen „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ (-0,9 Mio. t bzw. -31,7 %) und „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ (-2,9 Mio. t bzw. -12,0 %). Innerhalb der jeweiligen Güterabteilung zeichneten für diese Entwicklung insbesondere die Rückgänge beim Transport von forstwirtschaftlichen sowie von Kokereierzeugnissen verantwortlich.

Unterschiede nach Güterabteilungen

Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2012 die folgenden Entwicklungen im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsrelationen:

Hauptverkehrsrelationen

Tabelle 4: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen, Veränderungen im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012		1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	
Binnenverkehr	127,8	123,7	-3,2	28,9	28,1	-3,0
Versand ins Ausland	23,3	22,7	-2,6	10,7	10,3	-3,3
Empfang aus dem Ausland	29,0	28,2	-2,8	11,9	11,5	-3,6
Durchgangsverkehr	7,9	7,4	-6,1	5,4	5,0	-8,5
Insgesamt	188,0	182,0	-3,2	56,9	54,8	-3,7

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Der mengenmäßig bedeutendste Anteil des Beförderungsaufkommens entfiel im 1. Halbjahr 2012 mit rund 123,7 Mio. t auf Verkehre innerhalb Deutschlands. Das Aufkommen im Binnenverkehr ging im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um 4,1 Mio. t bzw. 3,2 % zurück. Nach 28,9 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2011 reduzierte sich die Beförderungsleistung im deutschen Binnenverkehr in der ersten Jahreshälfte 2012 um 0,8 Mrd. tkm (-3,0 %) auf rund 28,1 Mrd. tkm.

Nationale Verkehre

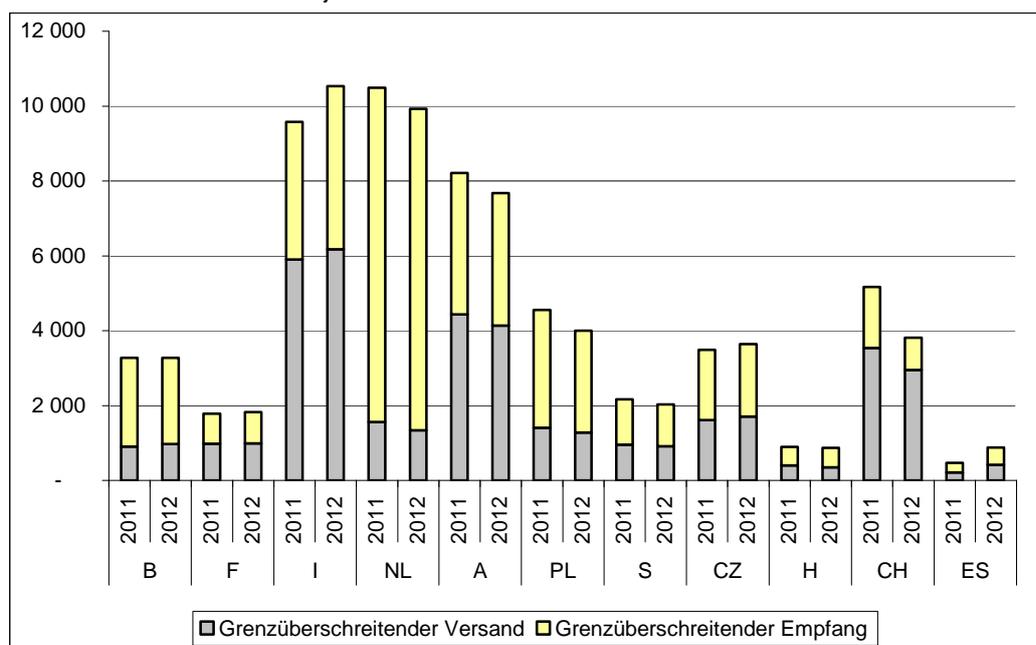
Rückgänge waren auch auf den übrigen Verkehrsrelationen zu beobachten. Das Beförderungsaufkommen beim Empfang aus dem Ausland (28,2 Mio. t) und beim Versand ins Ausland (22,7 Mio. t) lag im 1. Halbjahr 2012 rund 2,8 % (-0,8 Mio. t) bzw. 2,6 % (-0,6 Mio. t) unter den Ergebnissen des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Die Verkehrsleistung reduzierte sich gegenüber dem 1. Halbjahr 2011 um 3,6 % (Empfang) bzw. 3,3 % (Versand). Im Durchgangsverkehr sanken das Beförderungsaufkommen (-6,1 %) und die Beförderungsleistung (-8,5 %). Entgegen dem Trend waren die Mengen und Leistungen im Durchgangsverkehr bereits im Jahr 2011 deutlich zurückgegangen (1. Hj. 2011 ggü. 1. Hj. 2010: -5,5 % (t) bzw. -3,6 % (tkm)).

Grenzüber-
schreitender
Verkehr

Beim Wechselverkehr zwischen Deutschland und den im grenzüberschreitenden Verkehr aufkommensstärksten Staaten stellte sich die mengenmäßige Aufkommensentwicklung je nach betrachtetem Staat und den jeweils vorherrschenden Güterabteilungen differenziert dar. So verzeichneten Frankreich (+2,6 %), Tschechien (+4,3 %), Italien (+9,9 %) und Spanien ein steigendes Gesamtaufkommen bei den grenzüberschreitenden Verkehren mit Deutschland. Ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau zeigte sich bei den Wechselverkehren mit Spanien im 1. Halbjahr 2012 ein überdurchschnittliches Wachstum in Höhe von 86,2 %. Während die zwischen Deutschland und Belgien transportierten Gütermengen im Vorjahresvergleich stagnierten, reduzierte sich das grenzüberschreitende Aufkommen mit Ungarn (-2,7 %), den Niederlanden (-5,4 %), Österreich (-6,5 %), Schweden (-6,1 %), Polen (-12,2 %) sowie der Schweiz (-26,3 %) teilweise sehr deutlich.

Unterschiede
nach Staaten

Schaubild 9: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2011 und 1. Halbjahr 2012 in 1.000 t



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

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr setzte sich die positive Aufkommensentwicklung aus den Vorjahren im 1. Halbjahr 2012 lediglich in Richtung der Seehäfen fort (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 5). Der Versand deutscher und ausländischer Regionen in Richtung der ARA-Häfen und der deutschen Seehäfen zeigte sich dabei mit einem Wachstum von 4,9 % (+1,0 Mio. t) deutlich vom Exportwachstum beeinflusst. Das von deutschen und ausländischen Regionen aus diesen Seehäfen empfangene Aufkommen reduzierte sich um 4,9 % (-1,6 Mio. t). Insgesamt wurden im Verkehr zwischen den deutschen bzw. den ARA-Seehäfen und den Hinterlandregionen im In- und Ausland im 1. Halbjahr 2012 rund 52,5 Mio. t Güter und somit 1,0 % bzw. 0,5 Mio. t weniger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum transportiert.

Anteilsentwicklung
Seehafen-
Hinterlandverkehr

Tabelle 5: Aufkommensentwicklung im Seehafen-Hinterlandverkehr nach Versand-/Empfangsregion im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011

Verkehrsrelation	Gütermenge in 1.000 t		Veränderungen	
	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	in %	absolut
Empfang <u>deutscher</u> Regionen				
aus deutschen Seehäfen (national)	16.225	15.220	-6,2	-1.005
aus ARA-Seehäfen	9.507	9.323	-1,9	-184
Empfang <u>ausländischer</u> Regionen				
aus deutschen Seehäfen	3.909	3.797	-2,9	-112
aus ARA-Seehäfen (Transit)	2.399	2.137	-10,9	-262
Empfang deutscher und ausländischer Regionen insgesamt	32.040	30.477	-4,9	-1.563
Versand <u>deutscher</u> Regionen				
nach deutschen Seehäfen (national)	14.629	15.395	5,2	766
nach ARA-Seehäfen	1.456	1.455	-0,1	-1
Versand <u>ausländischer</u> Regionen				0
nach deutschen Seehäfen	3.491	3.700	6,0	209
nach ARA-Seehäfen (Transit)	1.452	1.507	3,8	55
Versand deutscher und ausländischer Regionen insgesamt	21.028	22.057	4,9	1.029

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die nationalen Seehafen-Hinterlandverkehre reduzierten sich im Vergleichszeitraum insgesamt um etwa 0,8 % (-0,2 Mio. t). Während die nationalen Verkehre in Richtung der deutschen Seehäfen um 5,2 % (+0,8 Mio. t) stiegen, nahmen die ins Hinterland gerichteten Verkehre um 6,2 % (-1,0 Mio. t) ab. Auch beim grenzüberschreitenden Verkehr von/nach den deutschen Seehäfen entwickelten sich die Verkehre in Richtung der deutschen Seehäfen positiv (+6,0 % bzw. +0,2 Mio. t), während sich die Verkehre der Gegenrichtung reduzierten (-2,9 % bzw. -0,1 Mio. t). Insgesamt wurden auf diesen Relationen im 1. Halbjahr 2012 rund 7,5 Mio. t Güter (+1,3 % bzw. +0,1 Mio. t) transportiert. Die prozentual größten Aufkommensverluste waren mit 5,4 % (-0,2 Mio. t) beim Durchgangsverkehr zu beobachten. Hier wurde das Aufkommenswachstum in Richtung der ARA-

Richtungsabhängige
Entwicklung

Seehäfen (+3,8 % bzw. 0,05 Mio. t) von den Rückgängen der Gegenrichtung (-10,9 % bzw. -0,3 Mio. t) überzeichnet. Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Empfangs-/Versandregionen in Deutschland und den ARA-Seehäfen reduzierte sich in Richtung des deutschen Hinterlands um 1,9 % (-0,2 Mio. t) und in der Gegenrichtung um 0,1 %.

Von den Aufkommensrückgängen in Richtung Hinterland zeigte sich grenzüberschreitend wie national die Mehrzahl der Seehäfen betroffen. Als einzige deutsche Seehäfen verzeichneten die Seehäfen Emden (national +9,0 %) und Bremen (international +12,5 %) eine positive Aufkommensentwicklung in Richtung Hinterland. Von der positiven Aufkommensentwicklung in der Gegenrichtung profitierten mengenmäßig insbesondere die beiden deutschen Seehäfen Hamburg (+6,9 %; +0,7 Mio. t) und Bremen (+5,3 %; +0,3 Mio. t). Die Gesamttransportmengen von/nach den deutschen Seehäfen lagen in beiden Richtungen auf einem vergleichbaren Niveau. Der jeweilige Anteil der Seehafenverkehre am Aufkommen der einzelnen Hauptverkehrsrelationen des Gesamtverkehrs hat sich im 1. Halbjahr 2012 auf allen Relationen erhöht.

Entwicklung deutscher Seehäfen

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Bezüglich der Auftrags- und Beschäftigungslage ergab sich im 1. Halbjahr 2012 ein differenziertes Bild. Die Mehrzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) kleiner und mittlerer Größe in Deutschland berichtete – trotz der beschriebenen statistischen Mengen- und Leistungsrückgänge – von einer anhaltend guten Auftragslage. Verschlechterungen zeigten sich hingegen beim deutschen Marktführer und anderen (ehemaligen) Staatsbahnen europäischer Nachbarstaaten. Diese Entwicklung zeigte sich durch mehrere Faktoren beeinflusst. So resultierten die beschriebenen Rückgänge insbesondere aus Güterabteilungen, deren Güter zu einem Großteil durch (ehemalige) Staatsbahnen befördert werden. Hierzu zählen beispielsweise „Metalle und Metallerzeugnisse“ oder „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“. Weiterhin wurde über Aufkommensverschiebungen vom Marktführer zu privaten EVU berichtet, die sich aufgrund aktueller Auftragsvergaben künftig noch weiter verstärken und Auswirkungen auf die Marktanteile haben dürften. Sofern in wenigen Fällen von Seiten privater EVU über Aufkommensverluste berichtet wurde, resultierten diese vorrangig aus strategischen Veränderungen, beispielsweise in Form einer Neuausrichtung des Unternehmens. Einer Vielzahl nicht-bundeseigener Eisenbahnen war es im 1. Halbjahr 2012 möglich, neue Verkehre von Neu- sowie Bestandskunden zu akquirieren. Die den privaten EVU zur Verfügung stehenden Kapazitäten wurden weiterhin als voll ausgelastet beschrieben. Dennoch wurde die Fahrzeugverfügbarkeit – mit Ausnahme von Taschen- sowie vereinzelt benötigten Spezialwagen – von Marktteilnehmern als weitgehend unproblematisch bezeichnet. Der weiteren Geschäftsentwicklung blicken die privaten EVU aufgrund der momentanen Auftragslage in der Regel optimistisch entgegen. Der Marktführer macht seine Erwartungen

Anhaltend gute Auftrags- und Beschäftigungslage bei den Privaten

in Bezug auf die weitere Entwicklung der Gesamtverkehrsleistung hingegen von der konjunkturellen Erholung der Montanindustrie abhängig.¹¹

Intramodal verspürten die Eisenbahnverkehrsunternehmen kleiner und mittlerer Größe untereinander eine vergleichsweise geringe Wettbewerbsintensität. Eine Ausnahme stellte hier lediglich das Bauzugsegment dar. Einem Wettbewerbs- und Preisdruck sehen sich die genannten EVU hingegen durch die (ehemaligen) Staatsbahnen bzw. deren Tochterunternehmen ausgesetzt. Aufgrund der erlittenen Auftragsverluste großer EVU an kleinere Wettbewerber dürfte sich dieser im weiteren Jahresverlauf noch verstärken.

Intramodaler
und ...

Intermodal zeigten sich im 1. Halbjahr 2012 kaum nennenswerte Aufkommensverschiebungen zu bzw. von anderen Verkehrsträgern. Einzig im Zusammenhang mit der Aufhebung des sektoralen Fahrverbotes gab es Rückverlagerungen von Transporten der Rollenden Landstraße zum Straßengüterverkehr. Zwischenzeitliche Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße aufgrund von Streckensperrungen im alpenquerenden Verkehr auf der Simplon-, Gotthard- sowie der Brennerachse wurden von den Marktteilnehmern nicht als nachhaltig angesehen.

...intermodaler
Wettbewerb

Das Entgeltniveau im Schienengüterverkehr hat sich in der ersten Jahreshälfte 2012 erhöht. Während im Bereich von Neuverkehren sowie kurzfristigen Transportaufträgen bzw. Spotverkehren Möglichkeiten zu deutlichen Entgeltsteigerungen gesehen und genutzt wurden, ließ sich das Entgeltniveau bei Bestandsverkehren zum überwiegenden Teil lediglich über indexgebundene Entgeltkomponenten beeinflussen. Entsprechend dem vom Statistischen Bundesamt erstellten Erzeugerpreisindex bewegten sich die Entgelte im Eisenbahngüterverkehr im ersten und zweiten Quartal 2012 rund 3,5 % bzw. 3,4 % über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Einzelnen verzeichneten die Einzelwagen- und Ganzzugverkehre Preissteigerungen je Quartal von rund 3,9 %. Die Traktionsleistungen (auch im Kombinierten Verkehr) verzeichneten Preissteigerungen von 3,4 % im ersten und 3,1 % im zweiten Quartal. Hingegen waren die Erzeugerpreise im Segment „Bauzug- und Rangierleistungen, Gleisbaulogistik“ nach einem Höchststand in der ersten Jahreshälfte 2011 deutlich rückläufig (-8,7 % im 1. bzw. -8,6 % im 2. Quartal 2012).

Steigendes Ent-
geltniveau

Die EVU berichteten übereinstimmend von Kostensteigerungen in den Bereichen Infrastruktur, Energie und Personal. Von Seiten der privaten EVU wurden Gesamtkostenerhöhungen von durchschnittlich 3 % bis 4 % genannt. Kostenmindernd wirkte sich die Regulierung der Bahnstrompreise durch die Bundesnetzagentur aus. Zusätzliche Kosten sind einer Mehrzahl der Unternehmen im Jahresverlauf zudem im Rahmen von Umwegverkehren entstanden. So hatten die Unternehmen im Zusammenhang mit Streckensperrungen, beispielsweise im alpenquerenden Verkehr, zusätzliche Personal- und Material-

Kostensituation

¹¹ Vgl. DB Mobility Logistics AG: Zwischenbericht Januar – Juni 2012, Berlin 2012.

kosten zu verzeichnen. Die Kosten für die Beschaffung sowie die Wartung von Fahrzeugen wurden hingegen weitgehend als stabil beschrieben. Mit weiteren Kostensteigerungen rechnet die gesamte Branche im Jahr 2012 insbesondere im Zuge der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise. Kostensteigerungen gab es auch im Bereich der Infrastrukturnutzung. In diesen Fällen handelte es sich insbesondere um Infrastruktur mit einer hohen strategischen Bedeutung für die Unternehmen, wie dem Zugang zu den Seehäfen oder benötigten Abstellmöglichkeiten.

Entsprechend der skizzierten Aufkommensentwicklung zeigten sich auch in Bezug auf die Ertragslage unterschiedliche Entwicklungen bei den Eisenbahnen. Der Mehrheit der Unternehmen ist es gelungen, die gestiegenen Kosten entweder über indexgebundene Entgeltkomponenten, lukrative Neuverkehre oder Effizienzsteigerungen zumindest auszugleichen. Diese Unternehmen beschrieben die Ertragslage im Schienengüterverkehr überwiegend als stabil bis leicht verbessert. Der Marktführer weist für das 1. Halbjahr 2012 bei seinen Aktivitäten im Schienengüterverkehr in der Region Central (Belgien, Dänemark, Deutschland, Italien, Niederlande, Schweiz) hingegen negative Werte aus.¹² Vor dem Hintergrund der Treibstoffkostenentwicklung beabsichtigen zahlreiche Unternehmen, bei der künftigen Fahrzeugbeschaffung – soweit möglich – den Fokus auf die elektrische Traktion zu richten. Trotz der in Teilen anhaltend guten Auftragslage ist die Investitionsneigung der Unternehmen zurückhaltend. Nachdem im Jahr 2011 noch verstärkt in den Fuhrpark investiert wurde, sehen die EVU im Jahr 2012 hierzu lediglich im Zusammenhang mit langen Vertragslaufzeiten weitere Spielräume.

Ertragslage

Das anhaltend hohe Auslastungs- und Beschäftigungsniveau auf Seiten der privaten EVU schlug sich in einer geringeren Verfügbarkeit von Fachkräften nieder. Laut Aussage der privaten EVU wirkte sich das Fehlen von Lokführern, Speditionskaufleuten und in technischen Berufen ausgebildeten Kräften (Wagenmeister etc.) im 1. Halbjahr 2012 insoweit limitierend auf das Verkehrsangebot aus, als dass teilweise – trotz entsprechender Nachfrage – keine zusätzlichen Verkehre angeboten werden konnten. Mehrfach wurde darüber berichtet, dass es über Personaldienstleister nicht möglich war, kurzfristig einen Personalbedarf zu decken. Die privaten EVU setzen daher verstärkt auf materielle bzw. immaterielle Anreizsysteme, beispielsweise in Form von Weiterbildungsmöglichkeiten, um Personal langfristig an das Unternehmen zu binden. Auf diese Weise wird versucht, zu beobachtenden Abwerbungsversuchen zu begegnen.

Personal

Nach der Konsolidierungsphase der vergangenen Jahre zeigten sich die (ehemaligen) Staatsbahnen im bisherigen Jahresverlauf 2012 zurückhaltend in Bezug auf Übernahmeaktivitäten. Weitere Konsolidierungstendenzen konnten im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs hingegen auf Seiten multimodaler Transportdienstleister entlang der Rhein-

Konsolidierungstendenzen

¹² Vgl. DB Mobility Logistics AG: Zwischenbericht Januar – Juni 2012, Berlin 2012.

schiene beobachtet werden. Im Rahmen der Übernahme der deutschen Wincanton GmbH wurden zur Jahreswende 2011/2012 neben den trimodalen Standorten auch deren Bahnaktivitäten durch die Rhenus-Gruppe übernommen. Im weiteren Jahresverlauf 2012 vollzog sich der Zusammenschluss der Häfen und Güterverkehr Köln AG mit der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG zur RheinCargo GmbH, unter deren Dach fortan u.a. die Bahnaktivitäten beider Unternehmen gebündelt werden.

Der alpenquerende Schienengüterverkehr war im Jahresverlauf 2012 auf verschiedenen Verbindungen von Streckenteil- bzw. -vollsperrungen betroffen. Hierzu zählten die Sperrungen am Gotthard (Juni 2012), am Simplon (August bis September 2012) sowie am Brenner (Juni-September 2012). Dabei stand lediglich die Gotthardsperrung im Zusammenhang mit einem plötzlichen, unvorhersehbaren Ereignis in Form eines Erdbebens. Entsprechend deutlich spiegelte sich die Gotthardsperrung im Aufkommen der auf dieser Relation tätigen Schienengüterverkehrsunternehmen wider. Bei den anderen beiden Streckensperrungen ermöglichten der gewählte Zeitpunkt innerhalb der Hauptferienzeit sowie die frühe Bekanntgabe der beabsichtigten Baumaßnahmen den Marktteilnehmern, sich hierauf entsprechend vorzubereiten. In enger Abstimmung mit den Kunden wurden verschiedene vorübergehende Transportlösungen entwickelt, die neben einer Umfahrung der gesperrten Strecken zeitliche Verschiebungen oder – insbesondere beim Transport zeitkritischer Güter – Verlagerungen auf die Straße vorsahen.

Alpenquerender
Verkehr

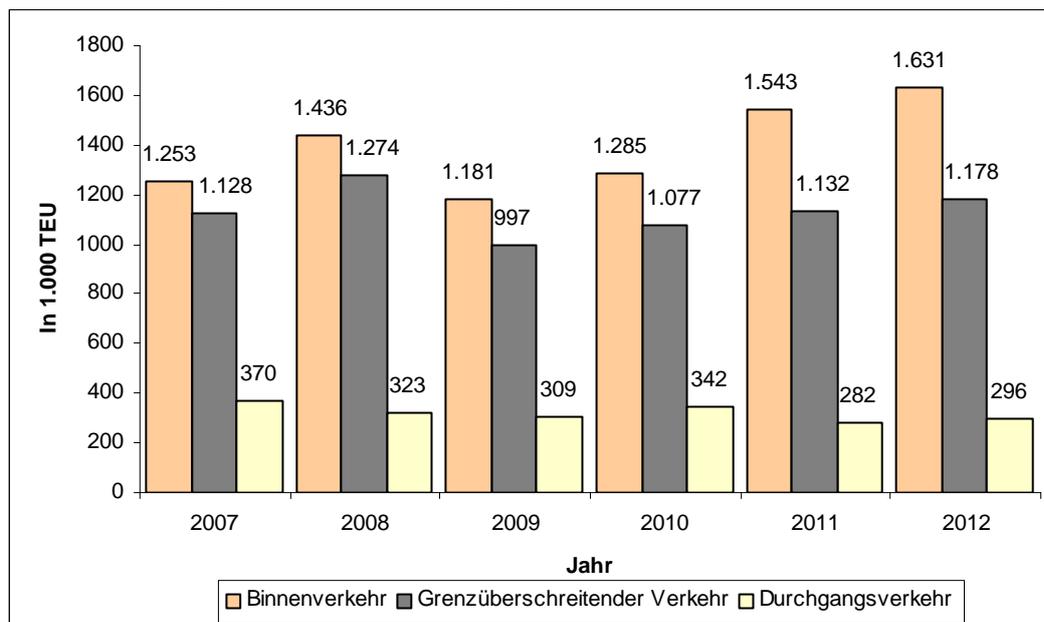
4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

Entgegen der rückläufigen Gesamtentwicklung des Schienengüterverkehrs erhöhte sich das beförderte Aufkommen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2012 um 5,0 % auf rund 3,1 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Das Wachstum schwächte sich gegenüber den entsprechenden Vorjahreszeiträumen (2010: +8,7 %, 2011: +9,4 %) damit ab. Schaubild 10 zeigt die Entwicklung des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs in den ersten Halbjahren von 2007 bis 2012. Während das Vorkrisenniveau bei nationalen Verkehren im 1. Halbjahr 2012 bereits deutlich übertroffen wurde, blieb das Aufkommen der grenzüberschreitenden Verkehre von bzw. nach Deutschland hinter dem Stand aus dem Jahr 2008 zurück. Beim unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Sattelzugaufliegern waren in der ersten Jahreshälfte 2012 hingegen erstmals wieder Rückgänge bei der Anzahl, dem transportierten Aufkommen sowie der Verkehrsleistung zu verzeichnen.

Aufkommens-
steigerung im KV

Schaubild 10: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr der Eisenbahnen in den ersten Halbjahren 2007 bis 2012 transportierten Ladeeinheiten (in TEU).



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Je nach branchen- sowie relationsspezifischer Ausrichtung der anbietenden Unternehmen wurde seitens der Marktteilnehmer ein sehr unterschiedliches Bild von der Entwicklung der Auftrags- und Beschäftigungslage im 1. Halbjahr 2012 gezeichnet. Insgesamt zeigten sich die Marktteilnehmer weitgehend zufrieden mit der aktuellen Situation. Als ein Grund hierfür wurde angeführt, dass der Kombinierte Verkehr im Jahr 2012 weiter in den Fokus der europäischen Transportwirtschaft rückte, so dass zahlreiche Absichtsbekundungen sowie einzelne neue Verkehrsprojekte beobachtet werden konnten, die eine Nutzung des Kombinierten Verkehrs zum Ziel hatten bzw. haben. Innerhalb der Schweiz beabsichtigen staatliche (SBB Cargo) und private Anbieter (RailCare) künftig eine stärkere Nutzung des Kombinierten Verkehrs. So sieht die SBB Cargo in der verstärkten Nutzung des Kombinierten Verkehrs beispielsweise eine mögliche Alternative zu den in Verbindung mit aufkommensschwachen Verladestellen heute teils defizitären Wagenladungsverkehren.¹³ Von privaten Anbietern werden meist der betriebswirtschaftliche Nutzen bzw. das Interesse der auftraggebenden Industrie-, Handels- bzw. Logistikunternehmen an einer Verbesserung der CO₂-Bilanzen als Hauptgründe für die Nutzung des Kombinierten Verkehrs angegeben. Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen blicken die Anbieter kombinierter Verkehrsleistungen trotz eines erhöhten Wettbewerbsdrucks grundsätzlich optimistisch in die Zukunft.

Auftrags- und
Beschäftigungslage

Der Binnenverkehr profitierte im 1. Halbjahr 2012 am stärksten von den Nachfragesteigerungen im Kombinierten Verkehr. Die im nationalen Verkehr transportierten TEU erhöhten sich um rund 5,7 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Mit 5,9 %

Nationaler Verkehr

¹³ Vgl. SBB Cargo Magazin 1/12: Das Kerngeschäft stärken, S.4. (<http://www.sbbcargo.com/de/medien/publikationen/cargomagazin/cargomagazin-112.html>)

lag das Wachstum im nationalen Seehafen-Hinterlandverkehr ähnlich hoch. Der nationale Verkehr zu bzw. von den deutschen Seehäfen machte mit rund 1,3 Mio. TEU rund 80 % des insgesamt im nationalen unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Volumens (in TEU) aus.

Im grenzüberschreitenden Verkehr konnte im 1. Halbjahr 2012 ein Wachstum der transportierten TEU in Höhe von insgesamt 4,1 % beobachtet werden. Verteilt auf die grenzüberschreitenden Relationen zeigte sich der grenzüberschreitende Empfang mit einer Zunahme um 5,3 % dabei deutlich dynamischer als der Versand (+2,9 %). Auf den grenzüberschreitenden Relationen wurden im 1. Halbjahr 2012 insgesamt rund 1,2 Mio. TEU befördert. Die im Durchgangsverkehr durch Deutschland verlaufenden unbegleiteten Kombinierten Verkehre verzeichneten – nach zuletzt zweistelligen prozentualen Rückgängen – im 1. Halbjahr 2012 wieder ein Wachstum. Insgesamt wurden mit 0,3 Mio. TEU im 1. Halbjahr 2012 rund 4,9 % mehr TEU im Transit durch Deutschland befördert als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Grenzüberschreitender KV

Tabelle 6: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container/Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2012 ggü. dem 1. Halbjahr 2011

Verkehrsrelation	TEU (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	1. Halbjahr		Δ in	1. Halbjahr		Δ in	1. Halbjahr		Δ in
	2011	2012	%	2011	2012	%	2011	2012	%
Binnenverkehr	1543,2	1631,2	5,7	15,3	15,7	2,4	7,4	7,6	2,1
Grenzüberschreitend	1131,9	1178,3	4,1	13,5	13,8	2,0	6,6	6,3	-4,0
darunter Versand	574,7	591,6	2,9	7,5	7,5	0,1	3,6	3,4	-7,3
darunter Empfang	557,2	586,7	5,3	6,0	6,2	4,5	2,9	2,9	0,1
Durchgangsverkehr	282,3	296,2	4,9	3,5	3,6	4,1	2,3	2,3	0,3
Insgesamt	2957,4	3105,7	5,0	32,3	33,1	2,4	16,3	16,2	-0,6

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Als Wachstumsmärkte betrachten die EVU momentan vor allem Verkehre in Richtung Osteuropa und der Türkei. Ein zunehmendes Interesse verzeichnen die von dort weiter in die GUS bzw. bis nach China reichenden Eisenbahnverkehre. Obwohl heute bereits Verkehrsangebote auf diesen Relationen bestehen, sehen sich die Marktteilnehmer weiterhin großen Hemmfaktoren – beispielsweise durch eine Vielzahl unterschiedlicher Systemanforderungen – sowie einem starken Wettbewerb zum Seeverkehr ausgesetzt. Ein weiterhin hohes Interesse zeigten die Marktteilnehmer am alpenquerenden Verkehr.¹⁴

Wachstumsmärkte

¹⁴ Das Interesse an den genannten Wachstumsmärkten zeigte sich im 1. Halbjahr 2012 auch in einer Beteiligung großer Transport- und Logistikdienstleister an einem international tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Laut einer Presseinformation der Crossrail AG vom 27.06.2012 (vgl. www.crossrail.ch) haben im 1. Halbjahr 2012 mit der LKW Walter Internationale Transportorganisation AG (25 %), der GTS General Transport Service S.p.A. (10 %), der Bertschi AG (10 %) und der MSC Belgium NV (10 %) vier unterschiedlich ausgerichtete Transport- bzw. Logistikdienstleister Unternehmensanteile der Crossrail AG erworben. Die neue Eigentümerstruktur soll dazu dienen, das Angebot der alpenquerenden bzw. der Ost-West-Verbindungen zu optimieren.

Im Gegensatz zu den Containerverkehren entwickelte sich die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Sattelzugauflieger (vgl. Tabelle 7) auf sämtlichen Hauptverkehrsrelationen rückläufig. Insgesamt reduzierte sich deren Anzahl im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um 6,8 % auf 195.855 Einheiten. Hiervon wurden 19.537 (-10,6 %) im nationalen Verkehr, 22.263 (-8,1 %) im Durchgangsverkehr und 154.055 (-6,1 %) im grenzüberschreitenden Verkehr befördert. Die Aufkommensverluste dürften insbesondere auf die konjunkturelle Eintrübung in Europa sowie die genannten Streckensperrungen im alpenquerenden Verkehr zurückzuführen sein. Laut Auskunft von Marktteilnehmern bestehe in diesem Segment jedoch weiterhin eine starke Nachfrage seitens europaweit tätiger Speditionen. Dies spiegele sich insbesondere in der anhaltend geringen Verfügbarkeit von Taschenwagen wider.

Sattelzugauflieger

Tabelle 7: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelzugauflieger nach Anzahl, Verkehrsaufkommen und -leistung im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011

Hauptverkehrsrelation	Sattelzugauflieger (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	1.Halbjahr		Δ in	1.Halbjahr		Δ in	1.Halbjahr		Δ in
	2011	2012	%	2011	2012	%	2011	2012	%
Binnenverkehr	21,9	19,5	-10,6	0,6	0,5	-9,4	0,3	0,3	-12,8
Grenzüberschreitend	164,0	154,1	-6,1	4,5	4,2	-6,8	2,8	2,7	-1,2
darunter Versand	85,7	77,2	-10,0	2,4	2,1	-9,9	1,5	1,4	-2,7
darunter Empfang	78,3	76,9	-1,8	2,1	2,0	-3,4	1,3	1,3	0,4
Durchgangsverkehr	24,2	22,3	-8,1	0,7	0,6	-7,3	0,6	0,5	-5,6
Insgesamt	210,1	195,9	-6,8	5,7	5,3	-7,1	3,7	3,6	-2,9

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Bei einer Gesamtbetrachtung aller im Kombinierten Verkehr transportierten Ladeeinheiten (TEU und Sattelzugauflieger) lässt sich feststellen, dass sich Aufkommen (t) und Leistung (tkm) – aufgeteilt nach Hauptverkehrsrelationen – national mit einem Wachstum von rund 2,0 % bzw. 1,5 % noch vergleichsweise gut entwickelt haben, während die Entwicklung im Durchgangsverkehr (-2,2 % (t) bzw. -0,9 % (tkm)) sowie im grenzüberschreitenden Verkehr (-0,2 % (t) bzw. -3,2 % (tkm)) rückläufig verlief. Die positive Entwicklung beim grenzüberschreitenden Empfang (+2,4 % (t) bzw. +0,2 % (tkm)) wurde dabei von der negativen Entwicklung der Gegenrichtung (-2,3 % (t) bzw. -6,0 % (tkm)) überzeichnet. Zusammengefasst ergab sich hieraus für das Gesamtaufkommen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs eine leichte Zunahme von rund 1,0 % auf 38,4 Mio. t und für die Gesamtverkehrsleistung ein leichter Rückgang um 1,0 % auf 19,8 Mrd. tkm.

Transportgewicht und -leistung

Das Containeraufkommen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen erhöhte sich im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um insgesamt 4,9 % auf 1,8 Mio. TEU. Auf den nationalen Relationen betrug die Aufkommenssteigerung rund 5,9 %. Insgesamt belief sich das nationale Aufkommen damit auf 1,3 Mio. TEU (vgl. Tabelle 8). Die grenzüberschreitenden Containerverkehre im Hinterland der deutschen Seehäfen legten

Seehafen-Hinterlandverkehr

mit 2,0 % weniger deutlich zu. Die grenzüberschreitenden Verkehre in Richtung deutscher Seehäfen verzeichneten mit 4,2 % eine wesentlich dynamischere Entwicklung als die nahezu auf dem Vorjahresniveau stagnierenden Verkehre der Gegenrichtung. Insgesamt wurden im grenzüberschreitenden Hinterlandverkehr deutscher Seehäfen knapp 0,5 Mio. TEU befördert. Das Aufkommen im Wechselverkehr zwischen deutschen Hinterlandstandorten und den ARA-Seehäfen steigerte sich um rund 16,8 % auf über 0,1 Mio. t.

Tabelle 8: Anzahl der im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierten Ladeeinheiten (in TEU) nach Hauptverkehrsrelationen im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011

Verkehrsrelation	Anzahl 1.000 TEU		Veränderungen	
	1. Hj. 2011	1.Hj. 2012	in %	absolut
Binnenverkehr	1.238,0	1.310,9	5,9	72,9
dt. Seehäfen → dt. Regionen	613,7	664,3	8,2	50,6
dt. Regionen → dt. Seehäfen	624,3	646,6	3,6	22,4
Grenzüberschreitender Verkehr	564,7	592,8	5,0	28,1
darunter mit deutschen Seehäfen	451,7	460,8	2,0	9,1
dt. Seehäfen → ausländ. Regionen	236,0	236,0	-0,0	-0,0
ausländ. Regionen → dt. Seehäfen	215,7	224,8	4,2	9,1
darunter mit ARA-Seehäfen	113,0	132,0	16,8	19,0
ARA-Seehäfen → dt. Regionen	60,7	69,6	14,6	8,9
dt. Regionen → ARA-Seehäfen	52,2	62,3	19,4	10,1
Durchgangsverkehr	188,3	198,6	5,5	10,3
ARA-Seehäfen → ausländ. Regionen	98,1	101,6	3,6	3,5
ausländ. Regionen → ARA-Seehäfen	90,2	97,0	7,5	6,8
Insgesamt	1.991,0	2.102,3	5,6	111,3

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Neuordnung der Besitzverhältnisse von drei bedeutenden Operateuren im Seehafen-Hinterlandverkehr dürfte aus Sicht von Marktteilnehmern kurzfristig Veränderungen der Wettbewerbssituation im gesamten unbegleiteten Kombinierten Verkehr zur Folge haben. In diesem Zusammenhang zeigte sich im Jahresverlauf 2012 bereits eine Durchmischung der sich zuvor noch räumlich ergänzenden Verkehrsangebote.

Veränderte
Wettbewerbs-
situation

Bezüglich der für kombinierte Verkehrsleistungen zur Verfügung stehenden Terminalkapazitäten zeigten sich die Marktteilnehmer in Gesprächen des Bundesamtes nach weitgehender Fertigstellung von Ausbau- bzw. Erweiterungsmaßnahmen, insbesondere der zentralen Terminals Hamburg-Billwerder, Köln-Eifeltor, Ludwigshafen und München-Riem, sowie der geschlossenen Finanzierungsvereinbarung für den Bau des Mega-Hub in Lehrte deutlich zufriedener als noch im Jahr 2011. Die Sperrungen der alpenquerenden Bahnstrecken hätten nach Aussage von Marktteilnehmern zudem gezeigt, dass auf wichtigen europäischen Verkehrsachsen teilweise noch weitere Kapazitätsreserven bestünden.

Infrastruktur

4.3.2 Begleiteter Kombierter Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraße)

Über die Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden in der ersten Jahreshälfte 2012 – entsprechend den Angaben der Anbieter – insgesamt 57.979 Lkw befördert. Das Aufkommen lag damit rund 8,8 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Aufgeteilt auf die beiden mit Quelle bzw. Ziel in Deutschland existierenden Verbindungen zeigten sich folgende Entwicklungen:

Aufkommensrückgänge auf der RoLa

Die von der Ökombi GmbH angebotene Verbindung zwischen Regensburg und Trento (Italien) verbuchte mit der Abnahme um 1.659 Fahrzeuge einen prozentualen Rückgang in Höhe von 11,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einem Gesamtaufkommen von 13.236 Fahrzeugen. Ursächlich für die Aufkommensverluste in den ersten fünf Monaten zeichnete bei der Verbindung über Österreich (Brenner) insbesondere die Aufhebung des sektoralen Fahrverbotes auf der Inntalautobahn, nach der sich - entsprechend dem Bundesamt vorliegender Informationen - zahlreiche Rückverlagerungen von der RoLa auf die Straße gezeigt haben. Laut Betreiberangaben wird diese Verbindung aus wirtschaftlichen Gründen zum Dezember 2012 eingestellt.

Regensburg - Trento

Auf der von der Ralpin AG angebotenen Verbindung zwischen Freiburg und Novara (Italien) reduzierte sich die Anzahl der beförderten Fahrzeuge von 48.660 im 1. Halbjahr 2011 auf 44.743 Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2012 (-8,0 %). Die Aufkommensentwicklung der über die Lötschberg-Simplonverbindung in der Schweiz verlaufenden RoLa-Verkehre zeigte sich in den ersten Monaten 2012 insbesondere durch die Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen negativ beeinflusst.

Freiburg - Novara

Weitere Auftragsverluste im Juni 2012 sowie im weiteren Jahresverlauf waren auf beiden Strecken überwiegend den bereits beschriebenen Streckensperrungen geschuldet. Zeitweise konnte aufgrund von Streckensperrungen eine Reduzierung des RoLa-Angebotes zugunsten des unbegleiteten Kombierten Verkehrs beobachtet werden. Dies wirkte sich zusätzlich negativ auf die wirtschaftliche Situation der RoLa-Anbieter aus. Eine Umleitung von RoLa-Zügen bietet sich aufgrund der hierdurch entstehenden Fahrtzeitverlängerungen bzw. der benötigten Lichtraumprofile in der Regel nicht an.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

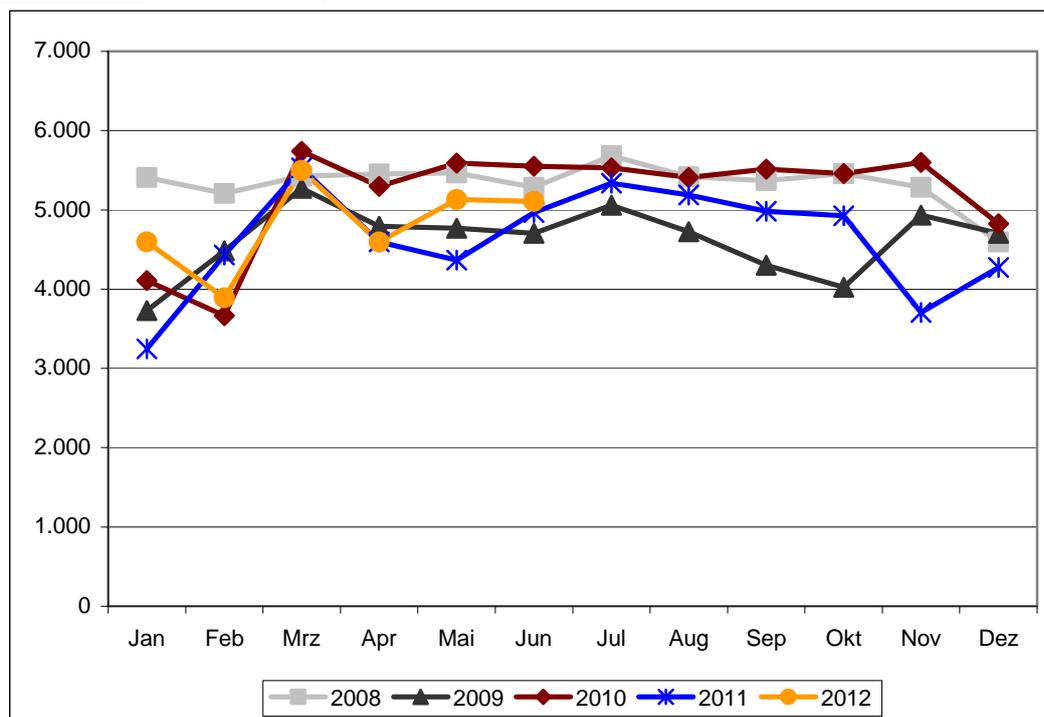
5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in der Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2012 insgesamt rund 109,8 Mio. t Güter befördert. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 bedeutete dies trotz der gestiegenen deutschen Wirtschaftsleistung lediglich eine Stagnation der Gütermengen. Wachstumshemmend wirkte vor allem die vergleichsweise schwächere Nachfrage aus der Stahlindustrie. Die Ver-

Mengenstagnation, Leistungswachstum

kehrleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um 7,6 % auf rund 28,8 Mrd. tkm. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf Basiseffekte aus dem 1. Halbjahr 2011, in dem die Binnenschifffahrt witterungs- und havariebedingt zeitweise stark negativ beeinträchtigt war. Trotz des jüngsten Anstiegs bleibt die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt weiterhin deutlich hinter ihrem Niveau aus dem Jahr 2008 zurück (siehe hierzu auch Abbildung 11). Im 1. Halbjahr 2008 betrug die Verkehrsleistung noch rund 32,2 Mrd. tkm.

Schaubild 11: Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt nach Berichtszeitraum in Mio. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Schiffe unter deutscher Flagge partizipierten am Verkehrsleistungsanstieg in einem geringeren Maße als ihre ausländischen Wettbewerber. Mit 5,3 % wiesen sie im Vergleichszeitraum ein unterproportionales Leistungswachstum auf. Schiffe unter niederländischer und schweizerischer Flagge entwickelten sich hingegen besser als der Gesamtmarkt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der wasserstands- und havariebedingten Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebs viele große niederländische Schiffe den Rhein im vergangenen Jahr zeitweise nicht mehr so weit stromaufwärts befuhren wie üblich und viele eidgenössische Binnenschifffahrtsunternehmen durch die geographische Lage der Schweiz in ihrer Geschäftsausübung negativ beeinflusst wurden. Insgesamt reduzierte sich der Marktanteil der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe bezogen auf die Verkehrsleistung von 31,0 % im 1. Halbjahr 2011 auf 30,4 % im 1. Halbjahr 2012. Bezogen auf die Beförderungsmengen stellte sich die Marktanteilsentwicklung etwas positiver dar: Mit einem Aufkommenszuwachs um 0,1 % auf rund 34,2 Mio. t entwickelten sich die Schiffe unter deutscher Flagge in der ersten Jahreshälfte 2012 etwas besser als der Gesamtmarkt. Ihr diesbezüglicher Marktanteil erreichte 31,2 %.

Marktanteile

Die einzelnen Wasserstraßengebiete wiesen in der ersten Jahreshälfte 2012 eine sehr heterogene Umschlagsentwicklung auf. Während sich der Güterumschlag im Elbe- und Wesergebiet im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um jeweils 3,6 % erhöhte, verzeichneten das Mittellandkanalgebiet (-10,3 %), das westdeutsche Kanalgebiet (-6,6 %) und das Donaugebiet (-18,5 %) zum Teil deutliche Umschlagsrückgänge. Im Rheingebiet sowie im Raum Berlin erhöhte sich der Güterumschlag mit 0,4 % bzw. 0,7 % im Vergleichszeitraum nur leicht. Umschlagsrückgänge in Höhe von 9,4 % auf rund 24,2 Mio. t verzeichnete im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 Deutschlands größter Binnenhafen Duisburg. Diesen standen deutliche Zuwächse in Wesseling (28,2 %), Karlsruhe (23,4 %), Frankfurt/Main (20,3 %) und Mannheim (18,0 %) gegenüber. Bei der Interpretation der teils deutlichen Veränderungsraten ist neben güterspezifischen Nachfrageänderungen zu berücksichtigen, dass aufgrund der havariebedingten mehrwöchigen Sperrung des Rheins bei St. Goarshausen am Anfang des Jahres 2011 Schiffe aus Richtung der ARA-Häfen teilweise nur bis zu Häfen im Niederrheingebiet führen. Dort wurden die Güter zwecks Weitertransports zum Zielort auf andere Verkehrsträger umgeladen.

Güterumschlag
nach Wasser-
straßengebieten

Im deutschen Binnenverkehr wurden im 1. Halbjahr 2012 insgesamt rund 25,9 Mio. t Güter befördert. Der Binnenschiffsgüterverkehr zwischen deutschen Häfen ging damit um 0,6 % bzw. knapp 0,2 Mio. t gegenüber dem 1. Halbjahr 2011 zurück. Ursächlich war das geringere Aufkommen an flüssigen Massengütern (-2,1 %) und Schüttgütern (-0,4 %). Dieses konnte auch durch die Zunahme der Stückgut- und Containerbeförderungen nicht kompensiert werden. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um knapp 0,3 Mrd. tkm bzw. 5,9 % auf knapp 5,2 Mrd. tkm (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 9).

Hauptverkehrs-
verbindungen:
- Binnenverkehr

Tabelle 9: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen – Veränderungen im 1. Halbjahr 2012 gegenüber dem 1. Halbjahr 2011

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2011	1. Hj. 2012		1. Hj. 2011	1. Hj. 2012	
Binnenverkehr	26,1	25,9	- 0,6	4,9	5,2	+ 5,9
Versand in das Ausland	23,8	23,4	- 1,7	5,9	6,0	+ 2,2
Empfang aus dem Ausland	50,7	50,2	- 1,1	10,4	11,2	+ 7,7
Durchgangsverkehr	9,2	10,2	+ 11,5	5,6	6,4	+ 14,5
Insgesamt	109,8	109,8	- 0,0	26,8	28,8	+ 7,6

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Wie im Binnenverkehr waren auch im grenzüberschreitenden Versand und Empfang die Aufkommensmengen in der ersten Jahreshälfte 2012 rückläufig. Mit 23,4 Mio. t blieb der grenzüberschreitende Versand rund 0,4 Mio. t bzw. 1,7 % hinter dem entsprechenden Wert des 1. Halbjahres 2011 zurück – trotz eines deutlichen Anstiegs der Beförderungen von flüssigen Massengütern (+19,8 %), insbesondere Mineralölerzeugnissen. Dieser

- Grenzüberschreitender
Versand

wurde jedoch insbesondere durch ein geringeres Schüttgutaufkommen (-8,5 %) überlagert. Bei containerisierten Gütern verzeichneten die Verkehre von deutschen zu ausländischen Häfen ebenfalls Rückgänge (-4,5 %). Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 2,2 % auf 6,0 Mrd. tkm.

Im grenzüberschreitenden Empfang erhöhte sich die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um 7,7 % auf rund 11,2 Mrd. tkm. Das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen lag mit 50,2 Mio. t rund 1,1 % unter dem entsprechenden Vorjahresniveau. Wie beim grenzüberschreitenden Versand zeichneten hierfür geringere Aufkommensmengen an Schüttgütern (-1,9 %), insbesondere Erzen, und containerisierten Gütern (-10,5 %) verantwortlich. Die Beförderungsmengen an flüssigen Massengütern übertrafen hingegen das Niveau des 1. Halbjahres 2011.

- Grenzüberschreitender Empfang

Nach den überproportionalen Rückgängen im Jahr 2011 verzeichneten die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen in der ersten Jahreshälfte 2012 von allen Hauptverkehrsverbindungen die höchsten absoluten und prozentualen Mengen- und Leistungszuwächse. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 erhöhte sich das Beförderungsaufkommen um rund 1,0 Mio. t bzw. 11,5 % auf 10,2 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg um mehr als 0,8 Mrd. tkm bzw. 14,5 % auf rund 6,4 Mrd. tkm. Die Aufkommenszuwächse zogen sich dabei durch alle Ladungsarten: Flüssige Massengüter und Schüttgüter legten um 8,0 % bzw. 7,7 % zu, Stückgüter um 16,9 %, Container um 15,0 %. Deutlich zugenommen haben im Vergleichszeitraum insbesondere Beförderungen von Getreide und Mineralölerzeugnissen (vor allem feste oder wachartige).

- Durchgangsverkehr

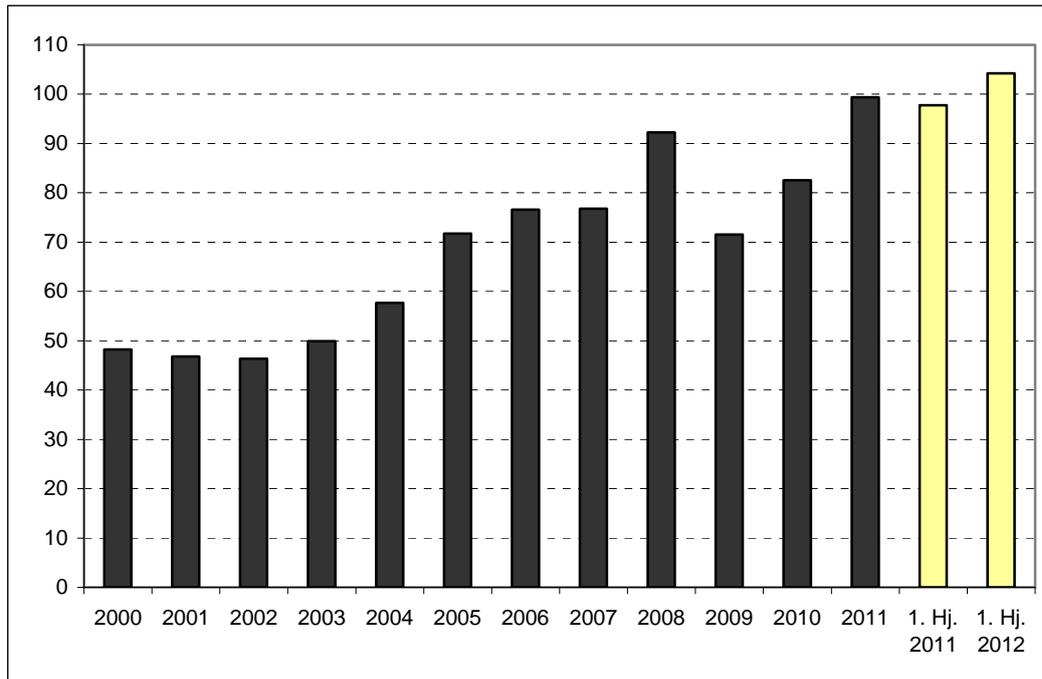
5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Kostenentwicklung

Der Anstieg des Kostenniveaus der Binnenschifffahrtsunternehmen setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2012 fort. Maßgeblich waren vor allem der neuerliche Anstieg der Energiepreise sowie höhere Personalkosten. Schaubild 12 stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland im Zeitablauf dar. Dieser lag im 1. Halbjahr 2012 knapp 7 % über dem entsprechenden Wert aus dem 1. Halbjahr 2011.

Kostentreiber:
Gasöl- und
Personalkosten

Schaubild 12: Entwicklung des durchschnittlichen Gasölpreises in Deutschland in Euro pro 100 l



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

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

Zum 1. Januar 2012 wurde eine lineare Erhöhung der Vergütungen in der Güterschiffahrt um 2,6 % umgesetzt, zum 1. Januar 2013 erfolgt eine weitere Erhöhung um 2,2 %. Gemäß gültigem Tarifvertrag für das fahrende Personal in der Binnenschiffahrt erhält ein Matrose damit im Jahr 2012 eine monatliche Grundvergütung in Höhe von rund 1.913 Euro. Die anfängliche Grundvergütung von Schiffsführern auf Motorschiffen und Maschinisten beläuft sich auf rund 2.645 Euro pro Monat. Hinzu kommen Zusatzvergütungen.

5.2.2 Trockengüterschiffahrt

Mit insgesamt knapp 86,3 Mio. t bewegte sich das Beförderungsaufkommen in der Trockengüterschiffahrt im 1. Halbjahr 2012 rund 1,2 % unterhalb des entsprechenden Wertes aus dem 1. Halbjahr 2011. Ursächlich war vor allem das rückläufige Aufkommen an Schüttgütern (1. Halbjahr 2012: 64,4 Mio. t). Dies resultierte insbesondere aus der geringeren Beförderungsnachfrage für Eisenerze sowie Roheisen und Stahl infolge der konjunkturellen Abschwächung in der Stahlindustrie. Im Halbjahresvergleich ging der Umschlag von Eisenerzen und Schrott in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen deutlich zurück. Die im Vergleichszeitraum deutlich gestiegenen Beförderungsmengen an Kohle, landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Stückgütern konnten nur einen Teil dieser Rückgänge kompensieren. Aufgrund des Basiseffekts aus dem Jahr 2011 legte die Verkehrsleistung in der Trockengüterschiffahrt im Vergleichszeitraum dennoch um rund 6,7 % auf über 23,4 Mrd. tkm zu.

Mengenrückgang,
Leistungssteigerung

Angesichts schwacher Impulse von der Nachfrageseite bestand in der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2012 erneut ein größerer Laderaumüberhang. Von den Befrachtern wurde das vorhandene Ladungsaufkommen vorrangig an vertraglich verbundene Unternehmen vergeben, Transportgenossenschaften und Reederein befrachteten vorrangig den eigenen Schiffsraum. Freie Partikuliere, die nicht für feste Auftraggeber fahren, hatten daher Schwierigkeiten, ihre Kapazitäten auszulasten. Auslastungsprobleme hatten erneut auch große Rheinschiffe, die teilweise lediglich Teilpartien luden und mitunter leer bis in den Donaauraum fuhren, um dort Agrargüter für die Westfahrt zu laden. Mindermengen in einem Ausmaß wie im Krisenjahr 2009 wurden in der Regel jedoch nicht mehr befördert. Generell erschwerte das Ungleichgewicht zwischen Laderaumangebot und -nachfrage die Planung und Akquise von Anschlussfrachten und führte teilweise zu längeren Liegezeiten der Schiffe von vier bis fünf Tagen.

Beschäftigungslage

Nachdem die im Rheinstromgebiet aktiven Partikulierunternehmen im Jahr 2011 wirtschaftlich von zwei längeren Niedrigwasserphasen profitieren und in der Regel auskömmliche Erträge erzielen konnten, fällt die Bilanz für das 1. Halbjahr 2012 insgesamt schwächer aus. Vor dem Hintergrund eines bestehenden Kapazitätsüberhangs und normaler Pegelstände bewegten sich die Tagesfrachten in der ersten Hälfte des Jahres 2012 auf sehr niedrigem Niveau. Insbesondere im zweiten Quartal blieben die Frachtraten hinter dem entsprechenden Vorjahresquartal, das unter dem Einfluss des Niedrigwassers stand, zurück. Bei den Vertragsfrachten für das Jahr 2012 hatte es nach Angaben von Marktteilnehmern allenfalls moderate Erhöhungen gegeben. In Verbindung mit den gestiegenen Kosten führte die skizzierte Aufkommens- und Frachtenentwicklung bei zahlreichen Unternehmen der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2012 zu einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage. Die Umsatz- und Ertragsentwicklung in der Trockengüterschifffahrt verlief im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 tendenziell rückläufig. Angesichts der schwachen Nachfrageentwicklung und des Kapazitätsaufbaus in den vergangenen Jahren ist das Ungleichgewicht zwischen Laderaumangebot und -nachfrage in der Trockengüterschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2012 nicht geringer geworden. Eine Entspannung der wirtschaftlichen Lage in der Binnenschifffahrt, mithin eine Minderung der Wettbewerbsintensität, ist insoweit kurzfristig nicht zu erwarten.

Umsatz und Ertrag

Gleichwohl bestehen in Abhängigkeit von der Kapitalkostenstruktur und dem geographischen Einsatzgebiet nach wie vor Unterschiede zwischen den Unternehmen in Bezug auf die wirtschaftliche Lage. Besonders stark vom Kapazitätsüberhang im Rheinstromgebiet und dem hieraus resultierenden niedrigen Frachtenniveau betroffen sind Binnenschiffsunternehmen, die während der Hochpreisphase im Vorfeld der Finanz- und Wirtschaftskrise neue, große Gütermotorschiffe erworben und einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben. Hierzu zählen insbesondere niederländische Unternehmen. Nach Angaben von Marktteilnehmern wurden von Eignern dieser Schiffe, die überwiegend in der Rheinschifffahrt eingesetzt werden, teilweise Beförderungen zu Frachtraten durchgeführt, die nicht kos-

Eigner großer
und kleiner
Schiffseinheiten

tendeckend waren. Dies bedeutete einen zusätzlichen Druck auf die Frachtraten. Vergleichsweise problematischer stellte sich aus oben genannten Gründen auch die Situation für freie Partikuliere dar. Aufgrund geringerer Kapitalkosten stehen Eigner kleinerer, älterer Schiffseinheiten, die vielfach bereits abbezahlt und örtlich bereits knapp sind, wirtschaftlich teilweise deutlich besser dar als die Eigner größerer Schiffseinheiten. Zwar war die Lage auch für diese Marktteilnehmer im bisherigen Jahresverlauf 2012 schwierig. Dennoch hätten Partikuliere, die über kleinere Schiffseinheiten verfügen und von ihren Befrachtern flexibel in allen Fahrtgebieten eingesetzt werden können, nach Einschätzungen von Marktteilnehmern zwar im Vergleichszeitraum geringere, aber auskömmliche Umsätze erzielt. Familienbetriebe kommen nach Angaben von Marktteilnehmern derzeit finanziell besser zurecht als Betriebe, die fahrendes Personal beschäftigen müssen. Aus Kostengründen war in den vergangenen Monaten erkennbar, dass Schiffseigner, insbesondere aus den Niederlanden, wieder vermehrt selbst fahren und die Betriebszeiten der Schiffe reduzierten, um nautisches Personal einzusparen.

Reedereien und Befrachtungsunternehmen verzeichneten im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 ebenfalls eine Verschlechterung ihrer Betriebsergebnisse. Teilweise war das Transportgeschäft mit eigenen Reedereischiffen defizitär. Ein mehr oder minder großer Ausgleich konnte hier jedoch durch Einnahmen aus dem Befrachtungsgeschäft erzielt werden. Wie die Befrachtungsunternehmen profitierten die Reedereien grundsätzlich vom großen Angebot an Schiffsraum und konnten entsprechend günstige Konditionen mit den Partikulieren verhandeln.

Reedereien und
Befrachter

5.2.3 Tankschiffahrt

Nach den hohen Rückgängen im vergangenen Jahr legten die Aufkommensmengen und die Verkehrsleistung in der Tankschiffahrt in der ersten Jahreshälfte 2012 spürbar zu. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das in der Tankschiffahrt beförderte Gütervolumen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 um knapp 1,0 Mio. t bzw. 4,3 % auf 23,4 Mio. t. Die Verkehrsleistung nahm – auch aufgrund des o.g. Basiseffektes – im Vergleichszeitraum um 11,6 % auf 5,4 Mrd. tkm zu. Rund 55 % der Mengen und Leistungen in der Tankschiffahrt entfielen in der ersten Jahreshälfte 2012 auf flüssige Mineralölprodukte wie Heizöl und Kraftstoffe. Sie verzeichneten innerhalb des Tankschiffahrtssegments im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 einen überproportionalen Zuwachs von 0,6 Mio. t bzw. 4,8 % auf 12,9 Mio. t, respektive von 0,3 Mrd. tkm bzw. 12,5 % auf knapp 3,0 Mrd. tkm. Als Wachstumstreiber erwiesen sich insbesondere Mineralölbeförderungen im grenzüberschreitenden Empfang und Versand. Die Beschäftigungseffekte aus dem Anstieg der Verkehrsnachfrage blieben im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011, in dem die Nachfrage nach Schiffsraum infolge der wasserstandsbedingten Kapazitätsverknappung zeitweise deutlich angestiegen war, allerdings begrenzt.

Auftrags- und
Beschäftigungslage

Positive Effekte des Nachfrageanstiegs auf die Beförderungsentgelte blieben im 1. Halbjahr 2012 aus. Die Frachtraten im Rheinstromgebiet lagen deutlich unterhalb des Niveaus aus dem 1. Halbjahr 2011, in dem die Tankschiffahrt aufgrund des Niedrigwassers temporär von einem deutlichen Frachtenanstieg profitiert hatte. Grund sind die anhaltenden Überkapazitäten der Tankschiffahrt im Rheinstromgebiet. Zwar hat sich die Neubautätigkeit in der europäischen Binnentankschiffahrt im Jahr 2012 nach den bislang vorliegenden Daten weiter abgeschwächt, gleichwohl wurde die Kapazität an Doppelhüllenschiffen durch die Indienststellung neuer Einheiten weiter erhöht. Entsprechend wenig Bewegung gab es bei den Vertragsfrachten für das laufende Jahr, auf die sich das hohe Kapazitätsangebot weiterhin dämpfend auswirkte.

Frachten

Eine nachhaltige Verbesserung der Situation auf dem Tankschiffahrtsmarkt war vor diesem Hintergrund in der ersten Jahreshälfte 2012 erwartungsgemäß nicht zu verzeichnen. Insbesondere die finanzielle Lage vieler Eigner junger, in hohem Maße fremdfinanzierter Doppelhüllenschiffe, die einen hohen Kapitaldienst zu leisten haben, blieb angespannt. Nachdem bereits im vergangenen Jahr viele Tankschiffahrtsunternehmen – trotz besserer Beschäftigung und steigender Frachtraten aufgrund der Niedrigwasserphasen – Verluste schreiben mussten, war nach Informationen des Bundesamtes Betreibern von Doppelhüllenschiffen bei dem bestehenden Frachtenniveau auch im bisherigen Jahresverlauf eine Deckung der Gesamtkosten nicht in allen Fällen möglich, so dass im 1. Halbjahr 2012 teilweise neuerliche Verluste verzeichnet wurden. In Teilen etwas besser sieht die wirtschaftliche Situation derzeit bei deutschen Eignern von Einhüllenschiffen aus, die bereits abgeschrieben und schuldenfrei sind und gegenüber den in hohem Maße fremdfinanzierten Doppelhüllenschiffen günstigere Kapitalkostenstrukturen aufweisen. Allgemeingültige Aussagen zur betriebswirtschaftlichen Entwicklung in der Tankschiffahrt werden allerdings weiterhin dadurch erschwert, dass die Höhe eines auskömmlichen Frachtenniveaus stark durch die unternehmensindividuelle Situation determiniert wird.

Ertragslage

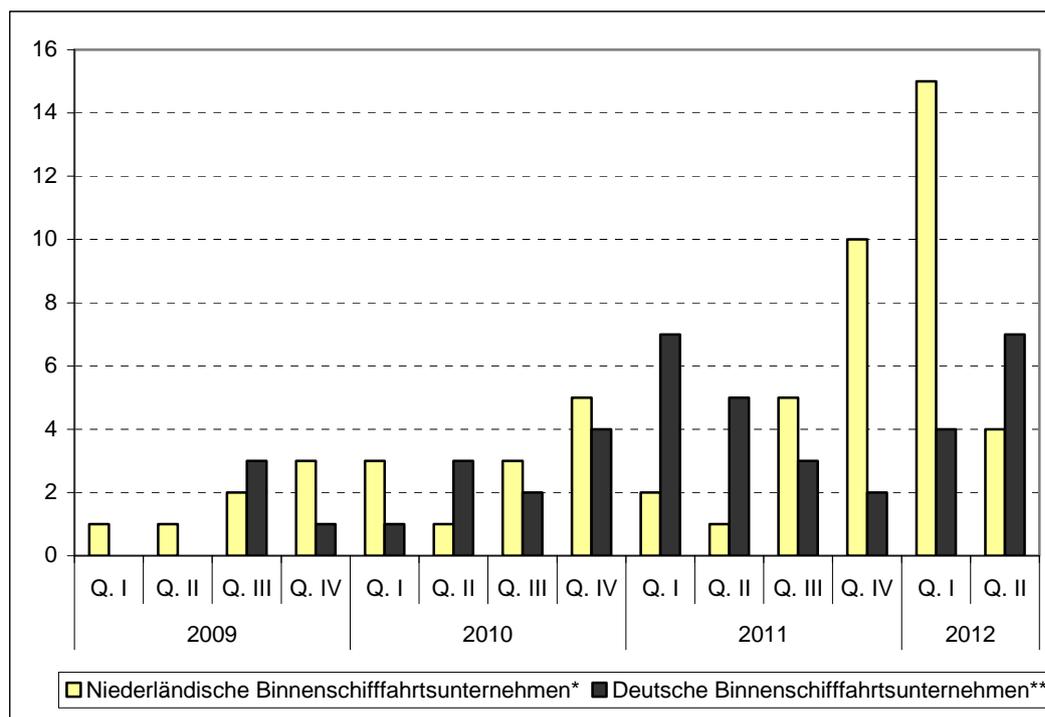
5.2.4 Insolvenzen

Angesichts schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, die sich unter anderem durch die europäische Schuldenkrise weiter verschlechtert haben, nehmen die Insolvenzen in der deutschen Binnenschiffahrt seit dem Jahr 2011 ausgehend von einem niedrigen Niveau zu (siehe hierzu auch Schaubild 13). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2011 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt“ (Tank- und Trockengüterschiffahrt) insgesamt 15 Insolvenzverfahren eröffnet sowie zwei mangels Masse abgewiesen. Im 1. Halbjahr 2012 belief sich die Anzahl der Insolvenzverfahren auf insgesamt elf. Die Zahl von zwölf Beschäftigten, die von den Insolvenzverfahren betroffen waren, belegt, dass es sich hierbei um kleine Unternehmen handelte. Nach aktuellen Angaben waren im Jahr 2010 noch 624 deutsche Unternehmen in der gewerblichen Güterschiffahrt tätig. Aufgrund der angespannten Finanzlage in Teilen des Ge-

Deutschland

werbes sowie Forderungsausfällen lassen einige Bunkerbetriebe nach Informationen des Bundesamtes Schiffe von bestimmten Partikulieren nur noch gegen Vorkasse oder Nachweis eines festen Transportauftrages bunkern. Ein weiterer Indikator für die angespannte finanzielle Lage, in der sich viele Binnenschiffahrtsunternehmen befinden, sind die zurückhaltenden Instandhaltungsinvestitionen, die sich vielfach auf das Notwendigste beschränken.

Schaubild 13: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschiffahrt seit 2009



* Güter- und Personenschiffahrt.

** Ausschließlich Güterschiffahrt.

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

Wie Schaubild 13 verdeutlicht, hat die Anzahl der Insolvenzen in der niederländischen Binnenschiffahrt in der zweiten Hälfte des Jahres 2011 sowie der ersten Hälfte des Jahres 2012 ausgehend von niedrigem Niveau ebenfalls zugenommen. Insgesamt gingen nach Angaben des niederländischen Statistikamtes im 1. Halbjahr 2012 19 niederländische Binnenschiffahrtsunternehmen in die Insolvenz und damit bereits mehr als im gesamten Jahr 2011. Im Gegensatz zur deutschen Statistik beinhalten die niederländischen Daten sowohl Unternehmen der Güter- als auch der Personenschiffahrt. Insgesamt waren nach Angaben des niederländischen Statistikamtes zum 31.05.2012 noch 3.435 niederländische Unternehmen in der Güter- und Schleppschiffahrt tätig. Bezogen auf die Gesamtzahl der in der Binnenschiffahrt tätigen Unternehmen ist die Anzahl der Insolvenzen in den Niederlanden – trotz des signifikanten Anstiegs – daher bislang noch relativ gering. Dies erklärt, dass Marktaustritte in Deutschland und den Niederlanden nach Aussagen von Marktteilnehmern bislang kaum spürbar seien, mithin keinen signifikanten Einfluss auf das Kapazitätsangebot am Markt hätten.

Niederlande

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Das Containeraufkommen wies im 1. Halbjahr 2012 ein höheres Wachstum auf als das Gesamtgüteraufkommen in der Binnenschifffahrt. Mit rund 1,12 Mio. TEU wurden 3,6 % mehr Standardcontainer auf deutschen Wasserstraßen befördert als im 1. Halbjahr 2011. Aufkommenszunahmen waren auf allen Hauptverkehrsbeziehungen festzustellen, allerdings in unterschiedlicher Ausprägung.

Leichter
Aufkommensanstieg

Insgesamt stieg die Zahl der im grenzüberschreitenden Empfang beförderten Standardcontainer im 1. Halbjahr 2012 um 2,5 % auf rund 423.900 TEU, der grenzüberschreitende Versand wuchs um 0,7 % auf rund 437.100 TEU. Zwar ging der Containerumschlag in den ARA-Häfen im 1. Halbjahr 2012 leicht zurück. Er sank nach Hafenangaben im Vergleich zum 1. Halbjahr 2011 in Rotterdam um 1,5 % und in Antwerpen um 0,4 %. Dennoch wuchsen die grenzüberschreitenden Binnenschiffscontainerverkehre zwischen deutschen Binnenhäfen und den ARA-Häfen um 4,6 % auf 0,69 Mio. TEU. Besonders positiv entwickelte sich der Containerbinnenschiffsverkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und dem Seehafen Antwerpen. Er stieg um 9,2 % auf rund 301.500 TEU, während der Containerbinnenschiffsverkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und dem Seehafen Rotterdam mit einem Zuwachs von 0,7 % auf rund 377.500 TEU fast auf dem Niveau des 1. Halbjahres 2011 blieb. Der Transitverkehr durch Deutschland erhöhte sich um 8,6 % auf rund 124.600 TEU.

Grenzüberschrei-
tender Verkehr

Im Vergleich zu den grenzüberschreitenden Containerbeförderungen hatten die Binnenverkehre mit rund 132.900 TEU nur einen geringen Umfang. Mit einem Anstieg um 13,6 % war im Binnenverkehr jedoch ebenfalls eine positive Entwicklung festzustellen. Sowohl die Beförderungen zwischen deutschen Binnenhäfen als auch der Hinterlandverkehr deutscher Seehäfen wuchsen deutlich (+19,4 % bzw. +11,1 %). Rund 68 % der Containertransporte innerhalb Deutschlands waren im 1. Halbjahr 2012 Hinterlandverkehre deutscher Seehäfen, insbesondere von Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Die Containerbeförderungen mit dem Binnenschiff von und nach dem Seehafen Bremen/Bremerhaven wuchsen im 1. Halbjahr 2012 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 52,5 % auf rund 47.400 TEU. Die Binnenschifffahrt partizipierte dabei vom deutlichen Wachstum des Seecontainerumschlags in Bremen/Bremerhaven, der im Vergleichszeitraum um 6,9 % zunahm.

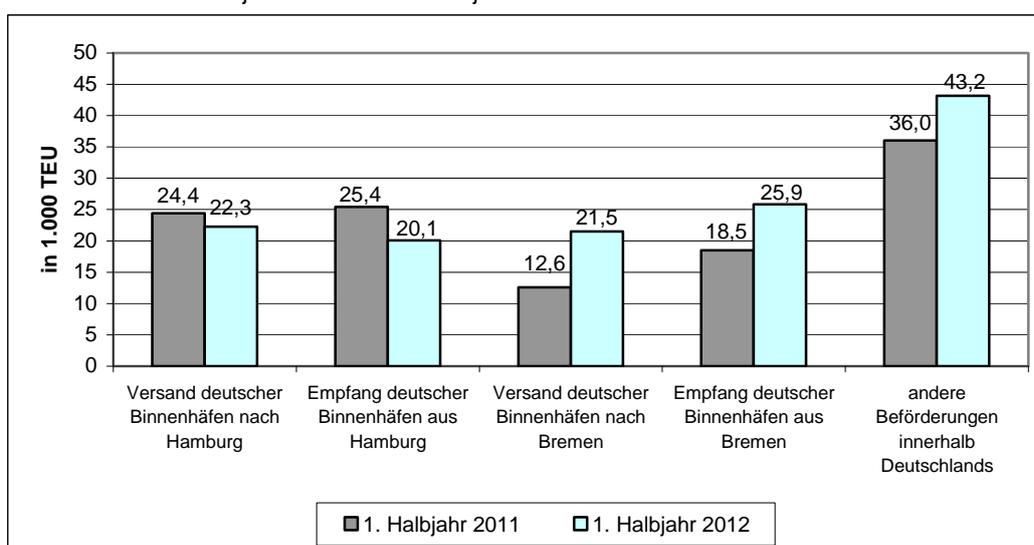
Binnenverkehr

Im Gegensatz zu den Bremischen Häfen gingen die Containerbeförderungen im Hinterland Hamburgs im 1. Halbjahr 2012 um 15,1 % auf rund 42.400 TEU zurück. Die Binnenschifffahrt konnte damit nicht am moderaten Wachstum des Containerumschlags in Hamburg von 1,9 % partizipieren, das im 1. Halbjahr 2012 vor allem auf den Anstieg der Transshipmentverkehre zurückzuführen war. Behinderungen im wasserstraßenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr ergaben sich aufgrund der mehrtägigen Sperrung des

Hinterlandverkehr
Hamburgs

Schiffshebewerks Scharnebeck im April 2012, infolge dessen es zu beidseitigen Staus kam, die sich nach der Öffnung erst nach mehreren Tagen abbauten. Seit Mai 2012 ist der Ostrog des Schiffshebewerkes nach dem Abschluss der Grundinstandsetzung wieder in Betrieb. Ebenfalls negativen Einfluss auf die Beförderung von Containern, die mit Gütern tierischer Herkunft oder pflanzlichen Lebensmitteln beladen sind und aus Drittländern kommen, von Hamburg ins Hinterland hat die Schließung der veterinär- und hygienerechtlichen Kontrollstelle auf dem Gelände des Container-Terminals Burchardkai seit Anfang 2012. Die verbliebenen Kontrollstellen für derartig beladene Container können nur noch mit dem Lkw erreicht werden.

Schaubild 14: Innerdeutsche Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt nach Relationen im 1. Halbjahr 2011 und 1. Halbjahr 2012



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das überproportionale Wachstum unbeladener Standardcontainer in der Containerbinnenschifffahrt, das im Jahr 2011 zu beobachten war, setzte sich im 1. Halbjahr 2012 nicht fort: Mit einem Anstieg um 3,3 % auf knapp 356.400 TEU lag das Wachstum bei den unbeladenen Standardcontainern leicht unter dem der beladenen Standardcontainer. Diese wuchsen im Vergleichszeitraum um 3,8 % auf 762.200 TEU. Das Gewicht der in den Containern beförderten Güter lag mit rund 8,46 Mio. t allerdings 3,2 % unter dem des 1. Halbjahres 2011.

Beladene / unbeladene Container

Im 1. Halbjahr 2012 war in einigen deutschen Binnenhäfen ein weiterer Ausbau der Terminalkapazitäten festzustellen, z.B. im Hafen Bonn. Die Tendenz zur Trimodalität, die durch verschiedene Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt in jüngster Vergangenheit verstärkt wurde, zeigt sich durch den verstärkten Ausbau bimodaler Containerterminals zu trimodalen Containerterminals, z.B. im Heilbronner Hafen.

Tendenz zur Trimodalität



**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 2012