



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	2
2	Gesamtentwicklung	6
3	Straßengüterverkehr	10
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	10
3.1.1	Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	10
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen	10
3.1.3	Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen	11
3.1.4	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	12
3.1.5	Kabotage	14
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	19
4	Eisenbahngüterverkehr	24
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	24
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	26
5	Binnenschiffsgüterverkehr	29
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	29
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	33
5.3	Kapazitätsentwicklung	35
5.4	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	36

1 Zusammenfassung

In einem weiterhin expansiven gesamtwirtschaftlichen Umfeld wiesen die einzelnen Landverkehrsträger im 1. Halbjahr 2018 eine uneinheitliche Entwicklung auf. Im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen erhöhte sich die beförderte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 0,9 % auf über 1,5 Mrd. t; die Verkehrsleistung stieg um 1,1 % auf rund 156,9 Mrd. tkm. Die mautpflichtigen Fahrleistungen nahmen im Vergleichszeitraum insgesamt um 3,0 % zu; gebietsfremde Fahrzeuge wiesen mit einem Plus von 6,7 % erneut überproportionale Zuwächse auf. Im Schienengüterverkehr sank nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleichszeitraum die Beförderungsmenge um 0,8 % auf rund 180,9 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg um 1,0 % auf rund 60,6 Mrd. tkm. In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nahm die Beförderungsmenge im Vergleichszeitraum um 1,1 % auf rund 109,7 Mio. t ab; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 3,1 % auf rund 28,0 Mrd. tkm.

Gesamtentwicklung

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen aus der Güterkraftverkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Eisenbahnstatistik des Statistischen Bundesamtes lediglich erste Eckdaten zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen bzw. zum Schienengüterverkehr für das 1. Halbjahr 2018 vor. Für den Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen liegen u.a. noch keine Angaben zur Verkehrsleistung im Inland vor. Daher ist in den im Bericht Herbst 2018 ausgewiesenen Werten des Straßengüterverkehrs im Gegensatz zum Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr auch die im Ausland erbrachte Verkehrsleistung enthalten. Aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit der Daten wurde im Bericht Herbst 2018 von einer statistischen Ausweisung des Gesamtverkehrs ebenso abgesehen wie von einer Darstellung der Entwicklung des Modal Split. Gleiches gilt mangels Daten für den Kombinierten Verkehr Straße – Schiene.

Datenlage

Im gewerblichen Straßengüterverkehr stiegen die Umsätze im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um insgesamt 5,5 %. Neben dem Anstieg der Beförderungsnachfrage trugen hierzu Entgeltsteigerungen bei. Allerdings ging das Umsatzwachstum zumeist nicht mehr mit einer weiteren Verbesserung der nach wie vor als überwiegend positiv bewerteten Ertragslage einher. Gründe hierfür waren vor allem deutliche Personal- und Kraftstoffkostensteigerungen, die regelmäßig nicht sofort auf die Beförderungsentgelte umgelegt werden konnten. Während die Insolvenzen von Transportunternehmen im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 noch einmal leicht zurückgingen, zeigte sich bei Speditionen ausgehend von einem niedrigen Niveau ein Anstieg. In einem investitionsfreundlichen Marktumfeld dominierten fuhrparkseitig weiterhin die Ersatzinvestitionen, im Rahmen derer die Umstellung der Fuhrparks auf Euro VI-Fahrzeuge weiter voranschritt. Deren Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Inländern lag im 1. Halbjahr 2018 bei rund 72,0 %. Als Hemmnis für Erweiterungsinvestitionen er-

Straßengüterverkehr

wies sich insbesondere für viele kleine und mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen weiterhin die eingeschränkte Verfügbarkeit von qualifiziertem Fahrpersonal.

Die Straßenkabotage in Deutschland erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 25,9 % auf rund 20,4 Mrd. tkm. Ihr Anteil am gesamten innerstaatlichen Verkehr stieg damit auf rund 7,2 %. Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2017 Unternehmen aus Polen, die ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr im Vergleich zum Jahr 2016 um 41,4 % auf rund 13,1 Mrd. tkm steigerten und damit im Jahr 2017 rund 64,3 % der gesamten Kabotage in Deutschland erbrachten. Neben Polen verbuchten zuletzt insbesondere Fahrzeuge aus Rumänien und Litauen hohe Verkehrsleistungszuwächse. Auftraggeber für Kabotagebeförderungen in Deutschland sind weiterhin mehrheitlich deutsche Unternehmen. Insgesamt entfielen im Jahr 2017 rund 46,0 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU auf Deutschland.

Kabotage

Im Schienengüterverkehr wuchs der Branchenumsatz im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 2,7 %. Allerdings fiel die Umsatz- ebenso wie die Leistungsentwicklung innerhalb der Branche heterogen aus: Gegen den Branchentrend verzeichnete DB Cargo in Bezug auf beide Größen im Vergleichszeitraum Rückgänge; Marktteilnehmer begründeten dies u.a. mit Auftragsverlusten aufgrund von Qualitätsmängeln. Nicht-bundeseigene Eisenbahnen, die gegenüber dem Bundesamt überwiegend von einer stabilen oder verbesserten Auftragslage bei guter bis sehr guter Kapazitätsauslastung berichteten, gewannen weitere Marktanteile – auch weil sie von DB Cargo aufgrund eigener Kapazitätsengpässe teilweise verstärkt als Subunternehmer eingesetzt wurden. Ebenfalls uneinheitlich entwickelte sich die Ertragslage der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. Nicht allen Unternehmen gelang es, Kostensteigerungen, vor allem in den Bereichen Personal und Energie, über Entgelterhöhungen, die in der ersten Jahreshälfte 2018 insgesamt moderat ausfielen, bzw. innerbetriebliche Maßnahmen vollumfänglich aufzufangen. Zur Gruppe der Unternehmen, deren Ertragslage sich verschlechterte, zählte u.a. DB Cargo. Generell zeigten sich viele Unternehmen in Markgesprächen mit dem Bundesamt angesichts niedriger Gewinnspannen mit ihrer Ertragslage unzufrieden. Als Engpassfaktor erweist sich weiterhin das knappe Angebot an Fachkräften, insbesondere Lokführern. Dieses hemmte in der ersten Jahreshälfte 2018 nicht nur die betriebliche Entwicklung und Investitionstätigkeit, sondern wirkte sich u.a. negativ auf die Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr aus.

Schienengüterverkehr

In der deutschen Binnenschifffahrt sank der Branchenumsatz im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 2,9 %. Zwar führten ein neuerliches Wachstum der Containerverkehre sowie ein hoher Nachfrageanstieg in der Tankschifffahrt insgesamt zu Verkehrsleistungssteigerungen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen. Schiffe unter deutscher Flagge partizipierten hieran jedoch nur unterdurchschnittlich. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen nahm

Binnenschifffahrt

im Vergleichszeitraum um 0,8 Prozentpunkte auf rund 28,8 % ab. Ein hohes Angebot an Beförderungskapazitäten, insbesondere im Rheinstromgebiet, bedingte zudem einen neuerlichen Preisdruck – trotz deutlicher Kostensteigerungen beim Gasöl. Über weite Strecken normale Wasserstände ermöglichten in der ersten Jahreshälfte 2018 eine vergleichsweise hohe gewichtsmäßige Auslastung der Schiffe, infolge derer die Nachfrage nach Schiffen abnahm. Dies schlug sich teilweise in längeren Liegezeiten sowie unternehmensabhängig in einer schlechteren Auftrags- und Beschäftigungslage nieder. Die Anzahl der Insolvenzen bewegte sich mit insgesamt drei in der ersten Jahreshälfte 2018 weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Die Anzahl der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge reduzierte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 22 auf 782 Einheiten, die Tragfähigkeit sank um knapp 2,0 % auf knapp 1,1 Mio. t. Die Tankmotorschiffsflotte unter deutscher Flagge erhöhte sich hingegen um drei auf 375 Einheiten, deren Tragfähigkeit stieg auf rund 0,7 Mio. t. Der Anteil der Doppelhüllenschiffe an den erfassten Tankmotorschiffen lag zuletzt bei rund 82,0 %.

Summary

In a continuously expansive macroeconomic environment, the respective land transport modes displayed mixed development trajectories throughout the first half of 2018. With road freight transport with German trucks, the volume of goods transported increased by 0.9 % to over 1.5 billion t; transport performance increased by 1.1 % to around 156.9 billion tkm. The driving performance of vehicles subject to tolls increased by 3.0 % compared with the prior-year period of reference; non-resident vehicles recorded a disproportionately high increase of 6.7 %. According to provisional figures from the Federal Statistical Office, rail freight transport fell by 0.8 % to around 180.9 million t compared with the prior-year period of reference, while transport performance increased by 1.0 % to around 60.6 billion tkm. With inland navigation on German waterways, the volume transported decreased by 1.1 % to around 109.7 million tkm compared with the prior-year period of reference; transport performance increased by 3.1 % to around 28.0 billion tkm.

Overall development

At present, only the first key data on road freight transport with German heavy goods vehicles and rail freight transport for the first half of 2018 are available from the road freight transport statistics of the Federal Motor Transport Authority and the railway statistics of the Federal Statistical Office. For road freight transport by German lorries, among other things, no data are yet available on domestic transport performance. For this reason, in contrast to rail and inland waterway freight transport, the figures for road freight transport reported in this study also include transport performance abroad. Due to the lack of comparability of the data, this report refrained from statistically reporting the total traffic and from presenting the development of the modal split. The same applies to combined road-rail transport due to a lack of data.

Data situation

In commercial road freight transport, the volume of sales in the first half of 2018 increased by a total of 5.5 % compared with the first half of 2017. In addition to more demand for transport services, increases in charges also contributed to this turnover growth. However, most of the revenue growth was not accompanied by additional improvements of the profit performance, which nonetheless continues to be assessed as positive overall. The main reasons for this were significant increases in personnel and fuel costs, which could frequently not be allocated to the transport charges with immediate effect. While transport companies' insolvencies dropped slightly during first half of 2018 compared with the first half of 2017, freight forwarders showed an increase from a low base as starting point. In an investment-friendly market environment, replacement investments on fleet continued to dominate, with the conversion of fleets to Euro VI vehicles advancing more and more. In the first half of 2018 these vehicles accounted for around 72 % of the total driving performance of German vehicles subject to toll. The limited availability of qualified driving personnel continued to be an obstacle to expansion investments, especially for many small and medium-sized road haulage companies.

Road freight transport

Compared with 2016, road cabotage in Germany increased by around 25.9 % to around 20.4 billion tkm in 2017, bringing their fraction of total domestic traffic up to around 7.2 %. The largest caboteurs in Germany in 2017 were companies from Poland that increased their volume of domestic road freight traffic by 41.4 % to around 13.1 billion tkm compared with 2016 and thus accounted for around 64.3 % of total cabotage in Germany in 2017. In addition to Poland, vehicles from Romania and Lithuania in particular recently recorded high increases in transport performance. The majority of customers for cabotage services in Germany continue to be German companies. Overall Germany accounted for around 46.0 % of total cabotage services in the EU in 2017.

Cabotage

The revenue of the rail freight transport industry increased by around 2.7 % in the first half of 2018 compared with the first half of 2017. However revenue as well as performance trends within the industry diverged: Contrary to the industry trend, DB Cargo actually recorded declines in both figures compared with the prior-year period of reference, which market participants explained with a loss of orders due to quality defects, among other reasons. Non-federal railways that predominantly reported a stable or improved order situation with good to very good capacity utilisation gained further market shares - partially because they were increasingly used as subcontractors by DB Cargo due to its capacity constraints. The financial performance of rail transport companies in Germany saw an equally heterogeneous development. Not all companies succeeded in absorbing cost increases, especially around personnel and energy, through charge increases, which were comparatively moderate in the first half of 2018, or even through internal efficiency gains. DB Cargo was among the groups of companies whose financial performance deteriorated. In general numerous companies expressed dissatisfaction with their financial performance in light of their low profit margins in market talks with the Federal Office. One

Rail freight transport

constraining factor mentioned is the shortage of skilled workers, especially locomotive drivers. In the first half of 2018, this not only delayed operational development and investment activity, but also had a negative impact on the punctuality in rail freight transport services.

In German inland navigation, turnover for the sector in the first half of 2018 fell by around 2.9 % compared with the first half of 2017. Although a renewed growth in the container traffic sector and a high increase in demand for tanker shipping led to an overall increase in transport performance on German waterways, ships flying the German flag, however, participated below average. Their share of the total transport performance on German waterways fell by 0.8 percentage points to around 28.8 % compared with the prior-year period of reference. In addition, a high supply of transport capacity, especially in the Rhine basin, led to renewed price pressure - despite significant cost increases for gas oil. In the first half of 2018, normal water levels over a long period of time resulted in relatively high weight capacity utilization of the ships, which in turn led to a decline in demand for numbers of vessels. This was reflected in longer dockside stays and in a worse order and employment situation, depending on the company. With a total of three, the number of insolvencies remained very low in the first half of 2018. The number of self-propelled barges flying the German flag fell by 22 to 782 in 2017, while the loading capacity fell by circa 2.0 % to just under 1.1 million t. The self-propelled tanker fleet flying the German flag, on the other hand, increased by three to 375 units and its loading capacity increased to around 0.7 million t. The last registered share of double-hulled vessels among the total number of self-propelled tankers is around 82.0 %.

Inland navigation

2 Gesamtentwicklung

Die deutsche Wirtschaft entwickelte sich in der ersten Jahreshälfte 2018 weiter expansiv.¹ Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 preisbereinigt um rund 1,9 %. Positive Impulse kamen dabei vor allem aus dem Inland. Auf der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen diese sowohl vom Produzierenden Gewerbe als auch von den Dienstleistungsbereichen. Die wirtschaftliche Leistung im Produzierenden Gewerbe stieg im 1. Quartal 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal preisbereinigt um 1,6 %, im 2. Quartal 2018 um 3,1 %. Hierzu trugen vor allem das Verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe bei, die im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Zuwächse von 2,8 % bzw. 2,1 % erzielten. Bei den Dienstleistungen erhöhte sich die preisbereinigte Bruttowertschöpfung im 1. Quartal 2018 um 1,9 % und im 2. Quartal 2018 um 2,4 % – jeweils im Vergleich zum entsprechenden

Bruttoinlandsprodukt

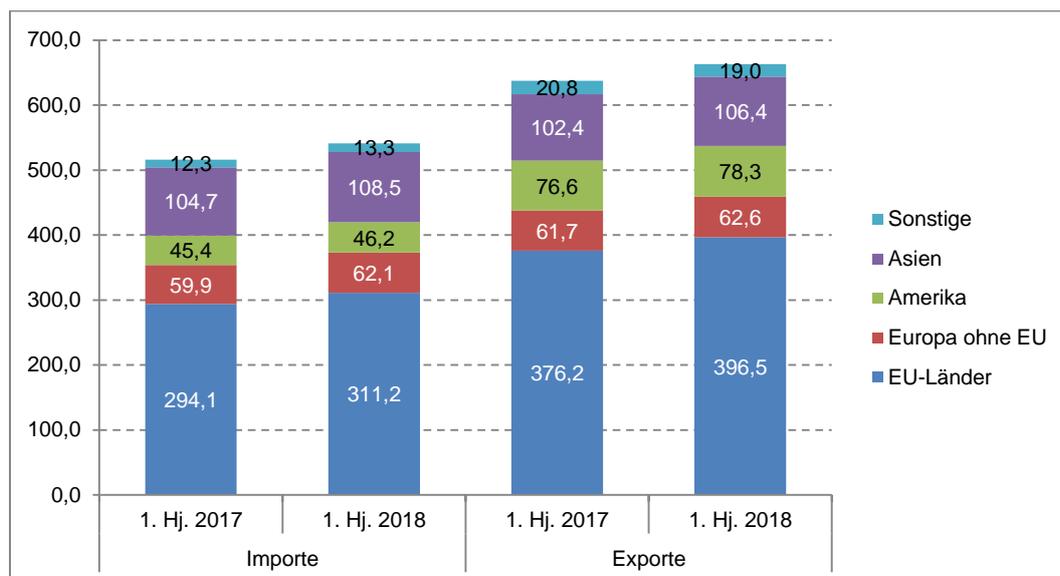
¹ Siehe hierzu und im Folgenden Hauf, Stefan/Schäfer, Dieter: Bruttoinlandsprodukt in der ersten Jahreshälfte 2018, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 5/2018, S. 100 ff.

Vorjahresquartal. Der Verkehrsbereich wies dabei im 1. Quartal 2018 mit einem Plus von 3,2 % und im 2. Quartal 2018 mit einem Anstieg von 3,6 % überproportionale Zuwächse auf. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts zeigte sich, dass das Wirtschaftswachstum in der ersten Jahreshälfte 2018 vor allem von der Zunahme privater und staatlicher Konsumausgaben getragen wurde. Die privaten Konsumausgaben verzeichneten im 1. Quartal 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal preisbereinigt einen Zuwachs von 1,6 %, im 2. Quartal 2018 stiegen sie um 1,0 %. Die staatlichen Konsumausgaben legten im 1. und 2. Quartal 2018 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen preisbereinigt um 0,8 % bzw. 1,0 % zu. Weiterhin positiv entwickelten sich die Investitionen: Die staatlichen und nicht-staatlichen Bauinvestitionen stiegen im 1. und 2. Quartal 2018 im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresquartal preisbereinigt insgesamt um 1,4 % bzw. 3,2 %, wobei sich die staatlichen Bauinvestitionen erneut stärker entwickelten als die privaten Bauinvestitionen. Die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – nahmen im 1. und 2. Quartal 2018 preisbereinigt um insgesamt 4,7 % bzw. 5,4 % zu.

Sowohl die Importe als auch die Exporte Deutschlands verzeichneten im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 Anstiege, wobei sich die Importe dynamischer entwickelten als die Exporte. So lagen die Importe mit rund 541,3 Mrd. Euro im 1. Halbjahr 2018 nominal um 4,8 % über dem entsprechenden Vorjahreswert, während die Exporte mit rund 662,9 Mrd. Euro um 4,0 % zulegen. Wie Abbildung 1 veranschaulicht, entfiel der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels in der ersten Jahreshälfte 2018 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien. Mit rund 396,5 Mrd. Euro erhöhten sich die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 5,4 %, die Einfuhren legten um 5,8 % auf rund 311,2 Mrd. Euro zu. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, stieg im Vergleichszeitraum insgesamt um 2,6 % bzw. rund 124,7 Mrd. Euro. Vor dem Hintergrund gestiegener Preise für Energie (Rohölpreise) legten vor allem die deutschen Importe aus Russland und Norwegen wertmäßig deutlich zu. Gleichsam positiv entwickelte sich in der ersten Jahreshälfte 2018 der deutsche Außenhandel mit Asien, insbesondere China, und Amerika. In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Niederlande in der ersten Jahreshälfte 2018 bezogen auf den Warenwert an erster Stelle, gefolgt von China, den Vereinigten Staaten, Frankreich, Italien, dem Vereinigten Königreich und Polen.

Außenhandel

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



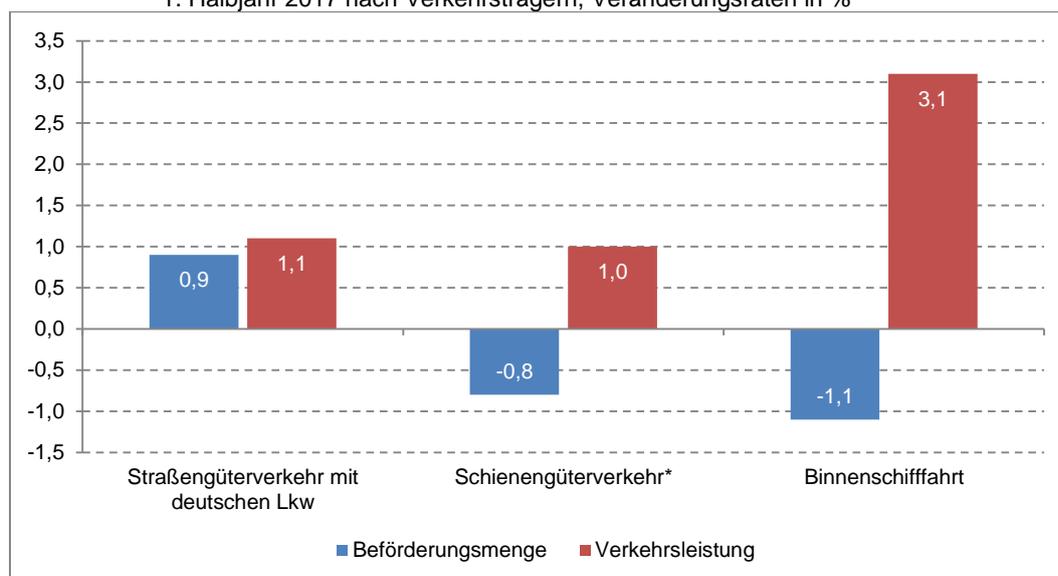
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 7 R 1). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Vor dem Hintergrund positiver Vorgaben aus der Gesamtwirtschaft wiesen die einzelnen Landverkehrsträger in der ersten Jahreshälfte 2018 eine uneinheitliche Entwicklung auf (siehe Abbildung 2). Zwar verzeichneten alle Landverkehrsträger im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 Verkehrszuwächse, allerdings gingen diese ausschließlich auf der Straße mit einer Zunahme der Beförderungsmenge einher. So stieg im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 0,9 % auf über 1,5 Mrd. t; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 1,1 % auf rund 156,9 Mrd. tkm. Im Schienengüterverkehr waren nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Rückgänge der Beförderungsmenge um 0,8 % auf rund 180,9 Mio. t und eine Steigerung der Verkehrsleistung um 1,0 % auf rund 60,6 Mrd. tkm zu verzeichnen. In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen sank die Beförderungsmenge im Vergleichszeitraum um 1,1 % auf rund 109,7 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm um 3,1 % auf rund 28,0 Mrd. tkm zu. Bei der Interpretation der Mengen- und Leistungswerte in Abbildung 2 ist Folgendes zu berücksichtigen: Zum Zeitpunkt der Berichterstellung lagen dem Bundesamt für den Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen noch keine differenzierten Ausweisungen nach Verkehrsarten, Hauptverkehrsbeziehungen und Entfernungsbereichen sowie zur Verkehrsleistung im Inland vor. Daher ist in den Werten des Straßengüterverkehrs im Gegensatz zum Schienen- und Binnenschiffgüterverkehr auch die im Ausland erbrachte Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge (einschließlich Kabotage) enthalten.²

Uneinheitliche Mengen- und Leistungsentwicklung der Landverkehrsträger

² Aus den genannten Gründen wird in diesem Bericht von einer Darstellung des Gesamtverkehrs und der Entwicklung des Modal Split abgesehen.

Abbildung 2: Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 nach Verkehrsträgern, Veränderungsraten in %



* Vorläufige Ergebnisse. Siehe hierzu auch Abschnitt 4.1.

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

Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2018 – werden sowohl für das Gesamtjahr 2018 als auch in kurzfristiger Perspektive bis 2020 Zuwächse des Güterverkehrs in Deutschland erwartet.³ Danach soll die Verkehrsleistung im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 gesamtmodal (ohne Seeverkehr) um rund 2,8 % steigen, die Beförderungsmenge um 2,0 % zulegen. Für die Jahre 2019 und 2020 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr von Verkehrsleistungsanstiegen in Höhe von 3,1 % bzw. 2,7 % und Transportmengenwachstum in Höhe von 2,3 % bzw. 2,0 % ausgegangen. An dem prognostizierten Wachstum sollen alle Landverkehrsträger partizipieren. Mit Zuwachsraten von jeweils 3,4 % für die Jahre 2018 und 2019 sowie 3,1 % für das Jahr 2020 fallen die Verkehrsleistungsprognosen für den Straßengüterverkehr dabei am höchsten aus. Lediglich der Schienengüterverkehr reicht mit prognostizierten Zuwächsen von ebenfalls 3,4 % im Jahr 2019 sowie 2,4 % im Jahr 2020 annähernd an das prognostizierte Verkehrsleistungswachstum des Straßengüterverkehrs heran. Überdurchschnittliche Wachstumsraten werden dabei dem Kombinierten Verkehr Straße – Schiene vorhergesagt. Mit prognostizierten Verkehrsleistungszuwächsen in Höhe von 0,7 % im Jahr 2018, 1,2 % im Jahr 2019 und 0,1 % im Jahr 2020 wird für die Binnenschifffahrt kurzfristig eine vergleichsweise moderate Entwicklung erwartet. Etwas positiver fallen mit einem Plus von 1,5 % im Jahr 2019 bzw. 0,2 % im Jahr 2020 die prognostizierten Mengenzuwächse auf der Wasserstraße aus.

Sommerprognose 2018

³ Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2018, S. 1 ff., München / Köln 2018.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verzeichnete im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 leichte Mengen- und Leistungszuwächse. Die im In- und Ausland beförderte Gütermenge stieg im Vergleichszeitraum um rund 13,0 Mio. t bzw. 0,9 % auf insgesamt 1.525,5 Mio. t; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 1,1 % auf rund 156,9 Mrd. tkm (siehe Tabelle 1). Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2018 von deutschen Lastkraftfahrzeugen rund 127,2 Mio. Ladungsfahrten durchgeführt, rund 0,7 Mio. bzw. 0,6 % mehr als im 1. Halbjahr 2017. Die Anzahl der Leerfahrten nahm ebenfalls um 0,6 % auf insgesamt rund 73,8 Mio. zu. Der Lastfahrtenanteil belief sich damit im 1. Halbjahr 2018 auf rund 63,3 %. Insgesamt legten deutsche Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2018 eine Gesamtstrecke von rund 15,0 Mrd. km zurück. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 bedeutete dies eine Zunahme von rund 0,9 %. Dabei nahmen die Lastkilometer im Vergleichszeitraum um 0,9 % auf 11,8 Mrd. km und die Leerkilometer um 1,0 % auf rund 3,2 Mrd. km zu. Der Anteil der Leerkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern blieb im 1. Halbjahr 2018 mit rund 21,3 % auf dem Niveau des 1. Halbjahres 2017. In Marktgesprächen des Bundesamtes wurde in weiten Teilen des Transportgewerbes von einer sehr guten Auslastung der Fuhrparkkapazitäten berichtet. Transportunternehmen, deren eigene Laderaumkapazitäten ausgeschöpft waren, kauften nach Informationen des Bundesamtes zum Teil Laderaum ein, um zusätzliche Transportaufträge abwickeln zu können.

Mengen- und Leistungszuwächse

Tabelle 1: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im In- und Ausland

	Beförderungsmenge (in Mio. t)	Verkehrsleistung (in Mrd. tkm)	Ladungsfahrten (in Mio.)	Leerfahrten (in Mio.)	Lastkilometer (in Mrd. km)	Leerkilometer (in Mrd. km)
1. Halbjahr 2017	1.512,5	155,2	126,5	73,3	11,7	3,2
1. Halbjahr 2018	1.525,5	156,9	127,2	73,8	11,8	3,2
Veränderung in %	0,9	1,1	0,6	0,6	0,9	1,0

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland stiegen im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 3,0 % auf insgesamt rund 17,21 Mrd. km. Für die Zunahme zeichneten insbesondere gebietsfremde Fahrzeuge verantwortlich. Während sich die Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 0,3 % auf insgesamt rund 9,60 Mrd. km erhöhten, wiesen gebietsfremde Fahrzeuge einen Zuwachs um rund 6,7 % auf insgesamt rund

Fahrleistungs- und Einnahmewachse

7,61 Mrd. km auf. Mithin nahm der Anteil deutscher Fahrzeuge an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland weiter ab. In der 1. Jahreshälfte 2018 erreichte er rund 55,8 %; der Anteil gebietsfremder Lastkraftwagen betrug rund 44,2 %. Die höchsten Fahrleistungssteigerungen verzeichneten im Vergleichszeitraum Lastkraftwagen aus Litauen (+ 24,3 %), gefolgt von Polen und Slowenien (jeweils + 10,9 %), Rumänien (+ 9,9 %) und Bulgarien (+ 8,5). Mit insgesamt rund 2,94 Mrd. km entfiel im 1. Halbjahr 2018 auf polnische Lastkraftfahrzeuge ein Anteil von rund 17,1 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Dies war der mit Abstand höchste Wert aller gebietsfremden Mautfahrzeuge. Auf Rang 2 lagen Fahrzeuge aus Tschechien mit rund 0,70 Mrd. km bzw. einem Anteil von rund 4,1 % an den Gesamtfahrleistungen. Die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren betrugen in der 1. Jahreshälfte 2018 insgesamt rund 2,37 Mrd. Euro. Davon entfielen rund 1,29 Mrd. Euro auf inländische Fahrzeuge bzw. rund 1,08 Mrd. Euro auf ausländische Fahrzeuge. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 nahmen die Mauteinnahmen insgesamt um rund 1,2 % zu. Dabei reduzierten sich im Vergleichszeitraum die Einnahmen von Inländern um rund 1,5 %, während die Einnahmen von Gebietsfremden um rund 4,7 % stiegen.

Tabelle 2: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	1. Hj. 2017	1. Hj. 2018	Veränderung in %	1. Hj. 2017	1. Hj. 2018	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	9,57	9,60	0,3	1,31	1,29	-1,5
Ausland	7,13	7,61	6,7	1,03	1,08	4,7
Insgesamt	16,71	17,21	3,0	2,34	2,37	1,2

Anm.: Im Zeitraum von Ende 2017 bis etwa Juni 2018 wurden aufgrund der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes und im Vorfeld der Erweiterung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen die rund 1,1 Mio. Fahrzeuggeräte (OBU) für die Mauterhebung schrittweise von der dezentralen auf eine zentrale Mauterhebung umgestellt. Zusätzlich wurde die Frequenz der Datenabgabe von der OBU an den Betreiber erhöht. Dies hat mit einer angepassten Rechnungsstellung zu einer erhöhten Ausweisung von Mautfahrten geführt.

Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen aus „Unbekannt“ waren im Betrachtungszeitraum vernachlässigbar gering.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

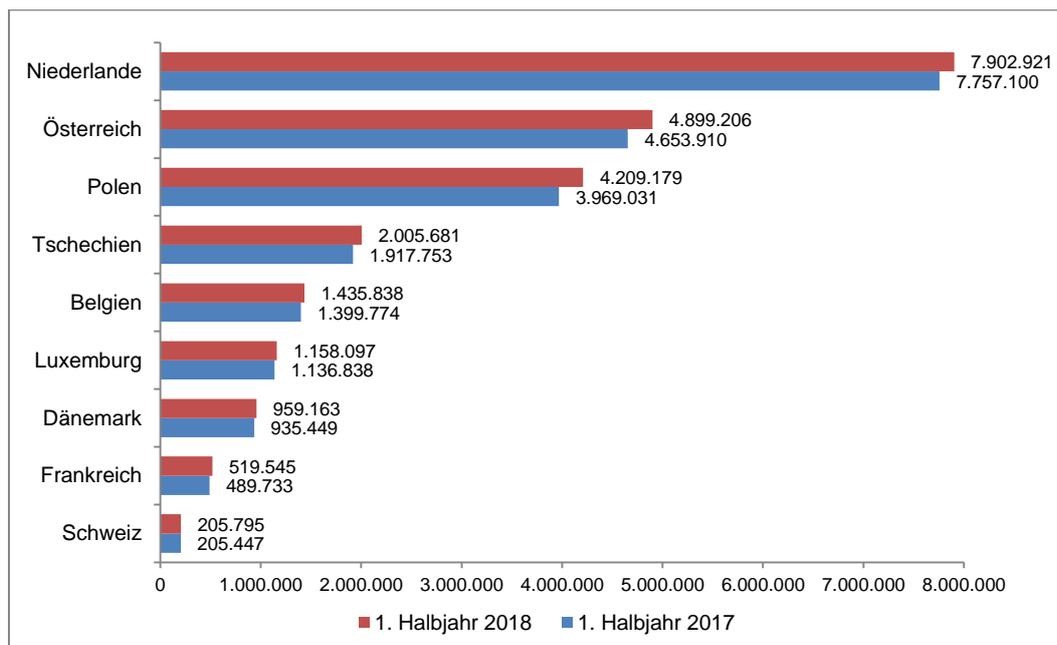
3.1.3 Ein- und ausfahrende mautpflichtige Fahrzeuge an den Grenzübergängen

Die Anzahl der ein- und ausfahrenden mautpflichtigen Fahrzeuge an den erfassten deutschen Grenzübergängen erhöhte sich im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 3,7 % auf insgesamt rund 23,3 Mio. Rund 7,9 Mio. bzw. rund ein Drittel aller Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge erfolgten im 1. Halbjahr 2018 über die erfassten deutsch-niederländischen Grenzübergänge (siehe Abbildung 3). Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 stiegen dort die Ein- und Ausfahrten um rund 1,9 %. Die erfassten deutsch-österreichischen Grenzübergänge überquerten im 1. Halbjahr 2018 insgesamt

Zunahme der Ein- und Ausfahrten an deutschen Grenzübergängen

rund 4,9 Mio. mautpflichtige Fahrzeuge – ein Anstieg um rund 5,3 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017. Mit einem Anstieg um rund 6,1 % auf insgesamt rund 4,2 Mio. Ein- und Ausfahrten verzeichneten die erfassten Grenzübergänge zu Polen im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 die höchsten Wachstumsraten. An den erfassten Grenzen zu den übrigen deutschen Nachbarstaaten nahmen die Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge im Vergleichszeitraum ebenfalls zu.

Abbildung 3: Anzahl der Ein- und Ausfahrten mautpflichtiger Fahrzeuge differenziert nach Grenzen mit Nachbarstaaten



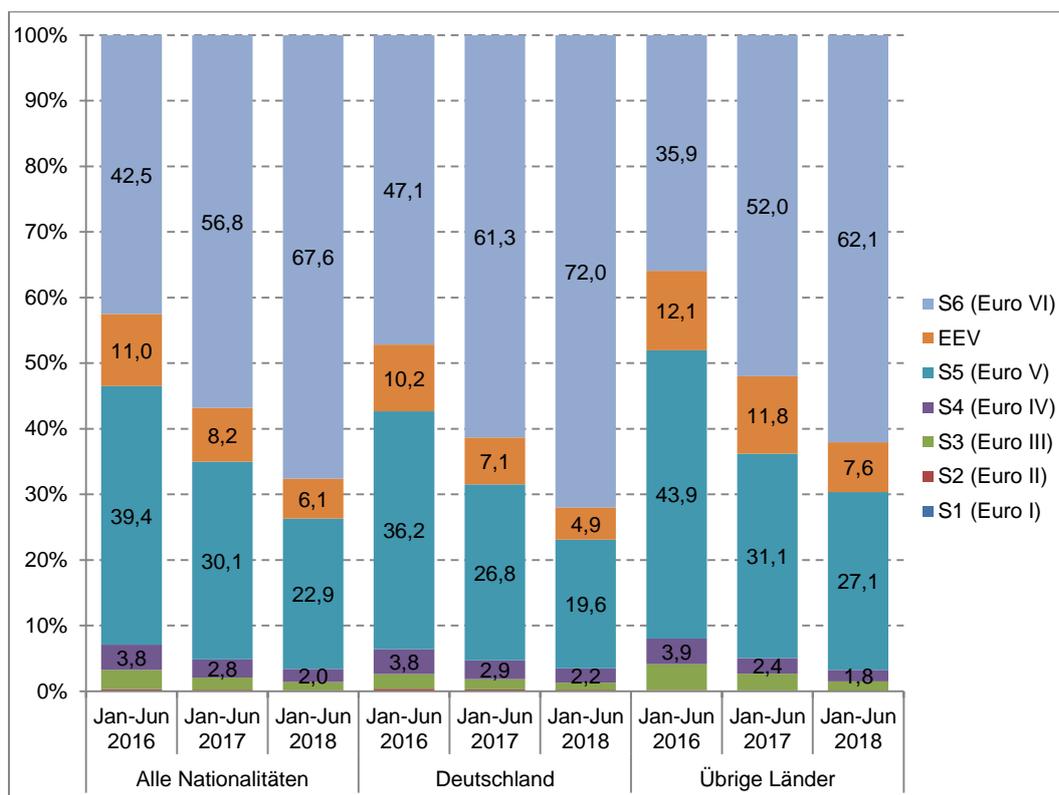
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.4 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Im 1. Halbjahr 2018 nahm der Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen weiter zu. Nationalitätenübergreifend erhöhten sich die Anteile von Euro VI-Fahrzeugen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017, während die Anteile der anderen Schadstoffklassen sanken. Insgesamt stieg der Anteil von Euro VI-Fahrzeugen an den mautpflichtigen Fahrleistungen von rund 56,8 % im 1. Halbjahr 2017 auf rund 67,6 % im 1. Halbjahr 2018 (siehe Abbildung 4). Rund 6,1 % der mautpflichtigen Fahrleistungen wurden in der 1. Jahreshälfte 2018 von EEV-Fahrzeugen erbracht. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 sank ihr Anteil um 2,1 Prozentpunkte. Der Fahrleistungsanteil von Euro V-Fahrzeugen reduzierte sich im 1. Halbjahr 2018 verglichen mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 7,2 Prozentpunkte auf rund 22,9 %. Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro III und IV erreichten in der 1. Jahreshälfte 2018 einen kumulierten Anteil von rund 3,2 %. Dies waren rund 1,5 Prozentpunkte weniger als im 1. Halbjahr 2017. Der aufsummierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I und Euro II lag in der 1. Jahreshälfte 2018 – wie bereits in der 1. Jahreshälfte 2017 – bei rund 0,2 %.

Anteile umweltfreundlicherer Lkw steigen

Abbildung 4: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Nationalitäten, Anteile in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine differenzierte Betrachtung nach Herkunftsländern der Fahrzeuge verdeutlicht, dass Euro VI-Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2018 mit rund 72,0 % einen relativ hohen Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge erreichten. Die höchsten Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen wiesen im selben Zeitraum allerdings Mautfahrzeuge aus Spanien mit einem Anteil von rund 77,1 % auf, dicht gefolgt von Fahrzeugen aus Ungarn (76,7 %), Dänemark (76,1 %), Schweden und Luxemburg (jeweils 76,0 %). Die mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro VI-Fahrzeugen tschechischer, österreichischer und slowakischer Herkunft lagen mit Anteilswerten von rund 73,5 %, 72,8 % bzw. 72,6 % in der ersten Jahreshälfte 2018 ebenfalls über dem deutschen Vergleichswert. Die Fahrleistungsanteile deutscher EEV-Fahrzeuge reduzierten sich von rund 7,1 % im 1. Halbjahr 2017 auf rund 4,9 % im 1. Halbjahr 2018. Der Anteil deutscher Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro V ging zeitgleich um rund 7,2 Prozentpunkte auf rund 19,6 % zurück. Lediglich rund 3,5 % der mautpflichtigen Fahrleistungen von Inländern erfolgten in der 1. Jahreshälfte 2018 noch durch Fahrzeuge der Einstufungen Euro I bis Euro IV. Ein ähnlicher Entwicklungsverlauf zeigte sich bei den Gebietsfremden: Während der Anteil von Euro VI-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Gebietsfremden in Deutschland im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von rund 52,0 % auf rund 62,1 % zunahm, sanken die EEV- und Euro V-Anteile um 4,2 bzw. 4,0 Prozentpunkte auf rund 7,6 % bzw. 27,1 %. Auf gebietsfremde Fahrzeuge der Schadstoffklassen von Euro I bis Euro IV entfiel in der 1. Jahres-

Entwicklung nach
Fahrzeugherkunft

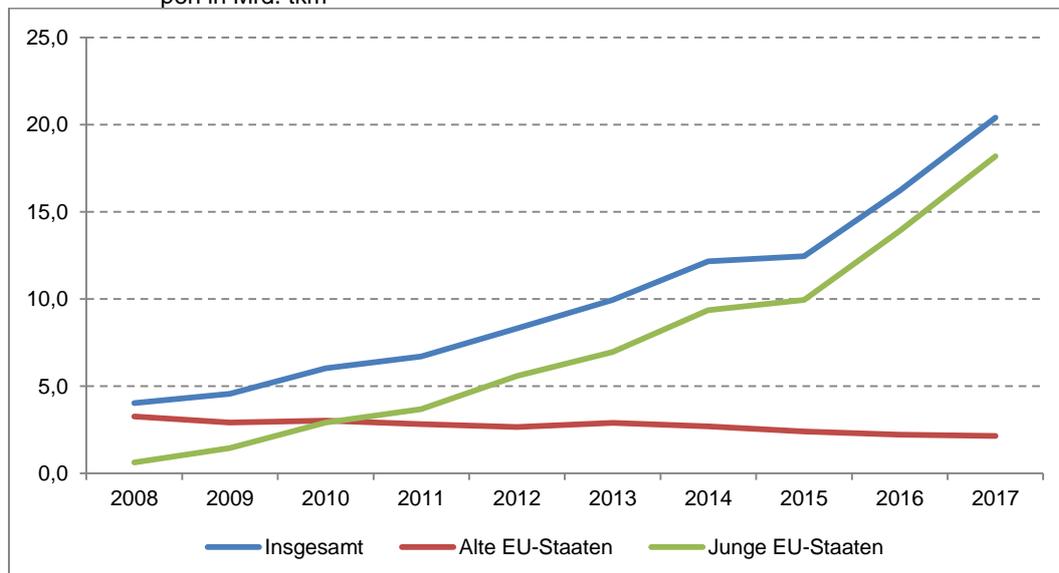
hälfte 2018 kumuliert lediglich noch ein Anteil von rund 3,2 % der gesamten Fahrleistungen von Gebietsfremden.

3.1.5 Kabotage

Die Straßenkabotage in Deutschland verzeichnete im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr erneut eine hohe Zunahme. Erbrachten gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat im Jahr 2016 im deutschen Binnenverkehr noch eine Verkehrsleistung von rund 16,2 Mrd. tkm, so waren es im Jahr 2017 bereits rund 20,4 Mrd. tkm. Dies entsprach einem Anstieg von rund 25,9 %. Damit entfielen im Jahr 2017 rund 46,0 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU auf Deutschland. Im Jahr 2016 belief sich der entsprechende Anteilswert noch auf rund 42,7 %. Damit ist Deutschland mit Abstand das größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU, gefolgt von Frankreich mit einem Anteil im Jahr 2017 von 25,4 %. Deutschland ist zugleich der einzige EU-Staat, in dem die Kabotage seit 2007 Jahr für Jahr zugenommen hat. Während Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten mit einem Gesamtplus von 30,8 % im Vergleich zum Jahr 2016 ihre Kabotageleistungen in Deutschland erneut überproportional steigerten, schnitten Fahrzeuge aus den alten EU-Mitgliedstaaten mit einem Minus von 2,6 % unterdurchschnittlich ab. Mit kumuliert knapp 2,2 Mrd. tkm lag der Anteil letzterer an der gesamten Kabotage in Deutschland im Jahr 2017 nur noch bei rund 10,7 % (siehe Abbildung 5).

Kabotage in Deutschland

Abbildung 5: Straßenkabotage in Deutschland im Zeitraum von 2008 bis 2017 nach Ländergruppen in Mrd. tkm



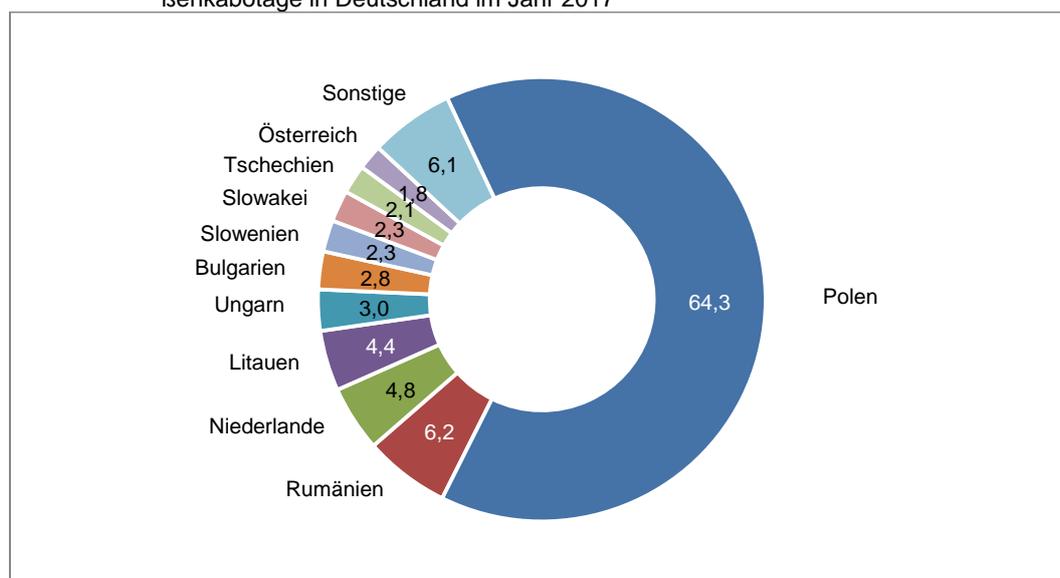
Anmerkung: Alte EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die der EU vor 2004 beigetreten sind. Junge EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind. Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen.

Quelle: Eurostat (Stand: 19.10.2018). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2017 weiterhin Unternehmen aus Polen (siehe Abbildung 6). Sie steigerten ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr im Vergleich zum Jahr 2016 um über 3,8 Mrd. tkm bzw. 41,4 % auf rund 13,1 Mrd. tkm und erbrachten damit im Jahr 2017 rund 64,3 % der gesamten Kabotage in Deutschland. Auf den weiteren Plätzen folgten Unternehmen aus Rumänien (1,3 Mrd. tkm), den Niederlanden (1,0 Mrd. tkm), Litauen (0,9 Mrd. tkm) und Ungarn (0,6 Mrd. tkm), die im Vergleichszeitraum mit Ausnahme der Ungarn alle Leistungszuwächse in Deutschland verbuchten. Allein die fünf vorstehend genannten Staaten vereinten im Jahr 2017 rund 82,7 % der gesamten Kabotageleistung in Deutschland. Neben Polen verbuchten im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr erneut Fahrzeuge aus Rumänien und Litauen hohe Verkehrsleistungszuwächse im innerdeutschen Straßengüterverkehr. Diese fielen im Falle Litauens mit rund 93,6 % sogar höher aus als bei den Polen. Deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen verzeichneten im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen Anstieg der Kabotageleistungen und zwar um 2,8 % auf knapp 1,7 Mrd. tkm.

Größte Kaboteure

Abbildung 6: Prozentuale Anteile der Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern an der Straßenkabotage in Deutschland im Jahr 2017



Quelle: Eurostat (Stand: 19.10.2018). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

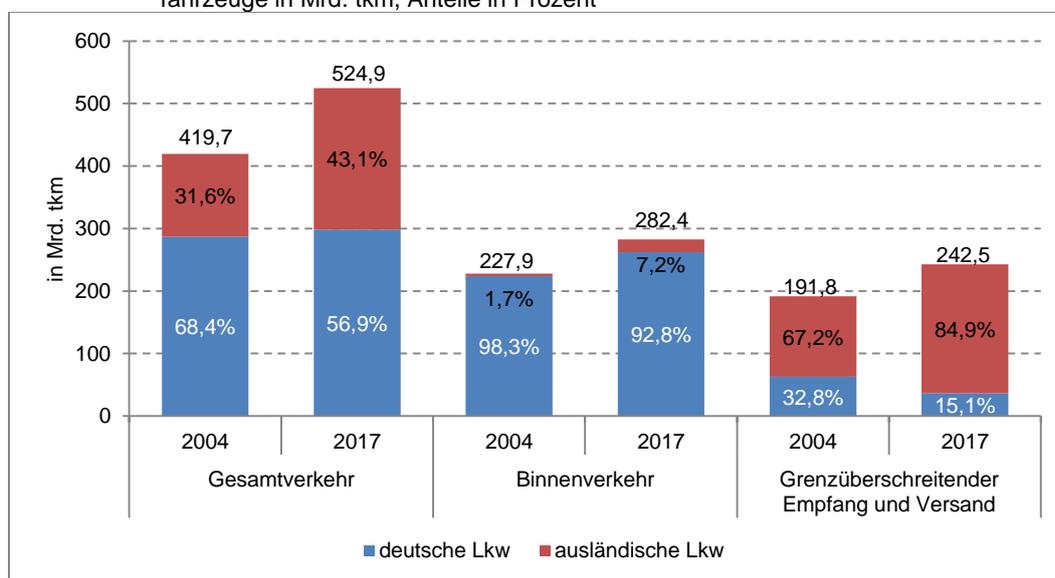
Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, erhöhte sich in Deutschland von knapp 1,7 % im Jahr 2004 auf rund 7,2 % im Jahr 2017. Im Vergleich zum Jahr 2016 stieg sie damit um rund 1,4 Prozentpunkte. Trotz der deutlichen Zunahme fiel die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland im Jahr 2017 zwar weiterhin niedriger aus als in Belgien (8,6 %), allerdings lag sie erstmals seit Jahren über jener in Frankreich (6,7 %). Die jungen EU-Mitgliedstaaten sind weiterhin in vergleichsweise geringem Umfang von Kabotageverkehren betroffen: Einzig Slowenien (1,8 %), Litauen (1,6 %) und die Slowakei (1,5 %) wiesen im Jahr 2017 Kabotage-Durchdringungsraten von über einem Prozent auf.

Kabotage-Durchdringungsrate

Anteilsverschiebungen zugunsten gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge zeigen sich nicht allein im deutschen Binnenverkehr. Bei insgesamt steigenden Verkehrsleistungen sind die Anteile deutscher Lastkraftfahrzeuge vor allem im grenzüberschreitenden Empfang und Versand deutlich gefallen. Erreichten deutsche Lastkraftfahrzeuge am grenzüberschreitenden Versand und Empfang Deutschlands im Jahr 2004 noch einen Anteil von rund 32,8 %, so waren es im Jahr 2017 nur noch rund 15,1 %. Der Anteil deutscher Lastkraftfahrzeuge am deutschen Binnenverkehr reduzierte sich im selben Zeitraum um 5,5 Prozentpunkte auf rund 92,8 % im Jahr 2017. Im Gegensatz zum grenzüberschreitenden Versand und Empfang waren im deutschen Binnenverkehr – vor dem Hintergrund steigender Gesamtverkehrsleistungen – mit den Anteilsverlusten keine absoluten Verkehrsleistungsrückgänge deutscher Lastkraftfahrzeuge verbunden.

Anteilsverschiebungen im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr

Abbildung 7 Verkehrsleistung im Binnenverkehr sowie im grenzüberschreitenden Versand und Empfang Deutschlands in den Jahren 2004 und 2017 nach Herkunft der Lastkraftfahrzeuge in Mrd. tkm, Anteile in Prozent



Quelle: Eurostat (Stand: 28.11.2018). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Insgesamt zeigt sich bei einer kumulierten Betrachtung der beiden in Abbildung 7 dargestellten Verkehrsmärkte, dass an den Verkehrszuwächsen im Betrachtungszeitraum nahezu ausschließlich ausländische Lastkraftfahrzeuge partizipiert haben.⁴ Wie im deutschen Binnenverkehr galt dies auch im Rahmen internationaler Verkehre vor allem für polnische Lastkraftfahrzeuge. Sie konnten ihre Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr von bzw. nach Deutschland im Zeitraum von 2004 bis 2017 auf zuletzt rund 79,5

⁴ Der Wettbewerb im internationalen Straßengüterverkehr wird nicht ausschließlich von Unternehmen forciert, die in den Staaten Mittel-, Ost- und Südosteuropas beheimatet sind. Deutsche und andere westeuropäische Transport- und Speditionsunternehmen, die über Tochtergesellschaften bzw. Niederlassungen in den jungen EU-Mitgliedstaaten vertreten sind, tragen ebenfalls zur Verschärfung des Wettbewerbs bei. Die skizzierten Leistungsrückgänge deutscher Fahrzeuge sind daher nicht gleichbedeutend mit Auftragsverlusten für deutsche Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen.

Mrd. tkm verfünffachen und damit knapp ein Drittel des gesamten grenzüberschreitenden Empfangs und Versands Deutschland vereinnahmen.

Gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist ein Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen EU-Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung. Im Jahr 2017 hat das Bundesamt insgesamt rund 154.100 in- und ausländische Fahrzeuge auf die Einhaltung des Güterkraftverkehrsrechts kontrolliert; über 1.500 Fahrzeuge bzw. rund 1,0 % wurden aufgrund von Kabotageverstößen beanstandet (2016: 0,8 %). Die Zahl der festgestellten Verstöße belief sich auf knapp 1.800. Im 1. Halbjahr 2018 wurden im Rahmen von Straßenkontrollen des Bundesamtes deutschlandweit rund 89.100 Fahrzeuge auf die Einhaltung des Güterkraftverkehrsrechts kontrolliert. Die Zahl der beanstandeten Fahrzeuge aufgrund von Kabotageverstößen belief sich auf knapp 1.100 (Beanstandungsquote: 1,2 %), die Zahl der festgestellten Verstöße auf knapp 1.300. In beiden Erhebungszeiträumen entfiel mehr als die Hälfte aller festgestellten Verstöße auf Fahrzeuge aus Polen. Mit deutlichem Abstand folgten Fahrzeuge aus Rumänien, den Niederlanden, Litauen, Bulgarien und Tschechien. Neben der Nichteinhaltung der höchstzulässigen Anzahl von Kabotagebeförderungen sowie dem Fehlen einer grenzüberschreitenden Beförderung im Vorfeld (siehe oben) standen festgestellte Verstöße sowohl im Gesamtjahr 2017 als auch im 1. Halbjahr 2018 weiterhin vor allem im Zusammenhang mit dem nicht bzw. nicht ordnungsgemäßen Mitführen erforderlicher Nachweise.

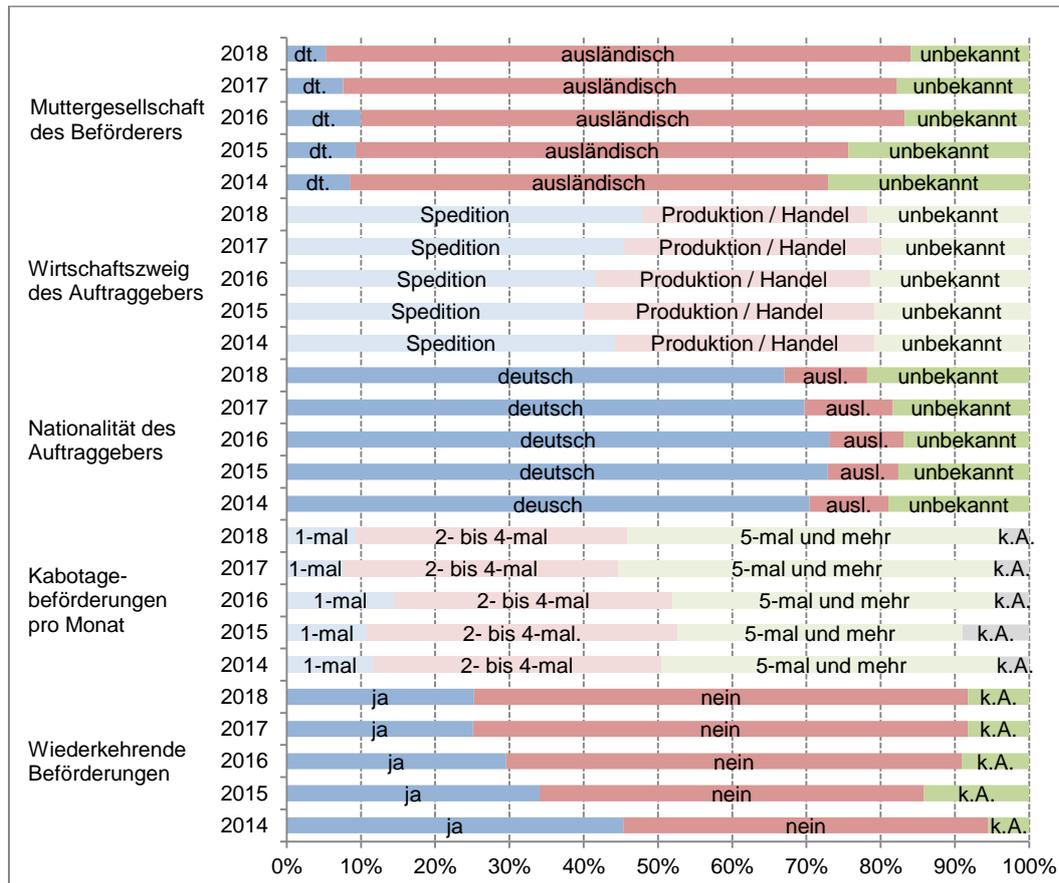
Straßenkontrollstatistik

Wie in den Vorjahren hat das Bundesamt im Jahr 2018 im Rahmen von Straßenkontrollen die Hintergründe von Kabotagebeförderungen genauer untersucht. Während eines rund dreimonatigen Erhebungszeitraums wurden insgesamt 971 Fahrer, die Kabotagebeförderungen durchführten, um genauere Angaben zur Nationalität, zu Unternehmensverflechtungen und Auftraggebern sowie zur Häufigkeit der Beförderungen gebeten. Die Fahrzeuge der Befragten waren vorrangig in Polen (Anteil: 62,4 %), Rumänien (10,7 %), Tschechien (5,3 %), Litauen (5,3 %) sowie den Niederlanden und Bulgarien (jeweils 3,5 %) zugelassen. In rund 22,8 % aller Fälle war die Nationalität des Fahrers nicht identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. Auffallend ist weiterhin ein vergleichsweise hoher Anteil ukrainischer Fahrer auf polnischen Fahrzeugen. Im Jahr 2018 lag er in der Stichprobe bereits bei rund 21,5 % (zum Vergleich 2017: 10,9 %). Eine gewisse Bedeutung erreichten gleichsam Fahrer aus Belarus, deren Anteil in polnischen Fahrzeugen

BAG-Fahrerbefragung

in der Stichprobe rund 2,3 % erreichte. Mehrfach steuerten ukrainische und belarussische Fahrer zudem Fahrzeuge, die in Litauen zugelassen waren. Abbildung 8 fasst die Ergebnisse der Erhebung des Jahres 2018 zusammen und stellt sie den Erhebungsergebnissen der Vorjahre gegenüber. Die Ergebnisse erweisen sich im Mehrjahresvergleich als robust.

Abbildung 8: Charakteristika von Kabotagebeförderungen in Deutschland



k.A.: keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

- Kabotagebeförderungen in Deutschland werden weiterhin mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen durchgeführt. Rund 67 % aller im Jahr 2018 befragten Kraftfahrer gaben an, die innerdeutsche Beförderung für einen deutschen Auftraggeber durchzuführen. Rund 11 % der Befragten nannten einen ausländischen Auftraggeber. Die übrigen Fahrer machten hierzu keine Angaben. Die Zunahme der Kabotageverkehre in Deutschland war damit weiterhin in hohem Maße auf die Auftragsvergabe deutscher Unternehmen zurückzuführen.
- Bei den Auftraggebern handelt es sich sowohl um Unternehmen der Speditions- und Logistikwirtschaft als auch der verladenden Wirtschaft. Im Jahr 2018 erfolg-

Auftraggeber
- Nationalität

- Wirtschaftszweig

ten Kabotagebeförderungen in rund 48 % aller Fälle im Auftrag eines Speditionsunternehmens, in rund 30 % aller Fälle im Auftrag eines Produktions- oder Handelsunternehmens. In den übrigen Fällen blieb der Wirtschaftszweig des Auftraggebers unbekannt. Ein Teil der deutschen Auftraggeber setzt für innerdeutsche Beförderungen Fahrzeuge ausländischer Tochterunternehmen ein: Im Jahr 2018 gehörten rund 5 % der in die Befragung einbezogenen gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen einer deutschen Muttergesellschaft an (2017: 8 %). Wie im Vorjahr gab im Jahr 2018 insgesamt rund ein Viertel aller Befragten an, Kabotagebeförderungen in Deutschland immer für denselben Auftraggeber durchzuführen.

- Kabotagebeförderungen werden nach den Erhebungsergebnissen mit unterschiedlicher Häufigkeit durchgeführt: Rund 9 % aller befragten Kraftfahrer gaben im Jahr 2018 an, einmal pro Monat Kabotagebeförderungen in Deutschland durchzuführen. Knapp 37 % der Befragten nannten zwei bis vier Beförderungen pro Monat, rund 51 % der Befragten fünf und mehr Beförderungen pro Monat. Die übrigen Befragten machten diesbezüglich keine Angaben. Im Vergleich zum Jahr 2017 blieben die prozentualen Anteile damit nahezu unverändert.

Häufigkeit

- Bei einem Gutteil der Kabotage handelt es sich um wiederkehrende Beförderungen. Wie im Vorjahr gab im Jahr 2018 rund ein Viertel aller befragten Kraftfahrer an, dass es sich bei der in Rede stehenden um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung handele, rund zwei Drittel verneinten dies. Mit rund 8 % blieb der Anteil der Befragten, die zu dieser Frage keine Angaben machten, im Vorjahresvergleich ebenfalls unverändert. Bei gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen mit einer deutschen Muttergesellschaft fiel der Anteil positiver Antworten mit knapp 51 % im Jahr 2018 erneut überproportional hoch aus (2017: 52 %).

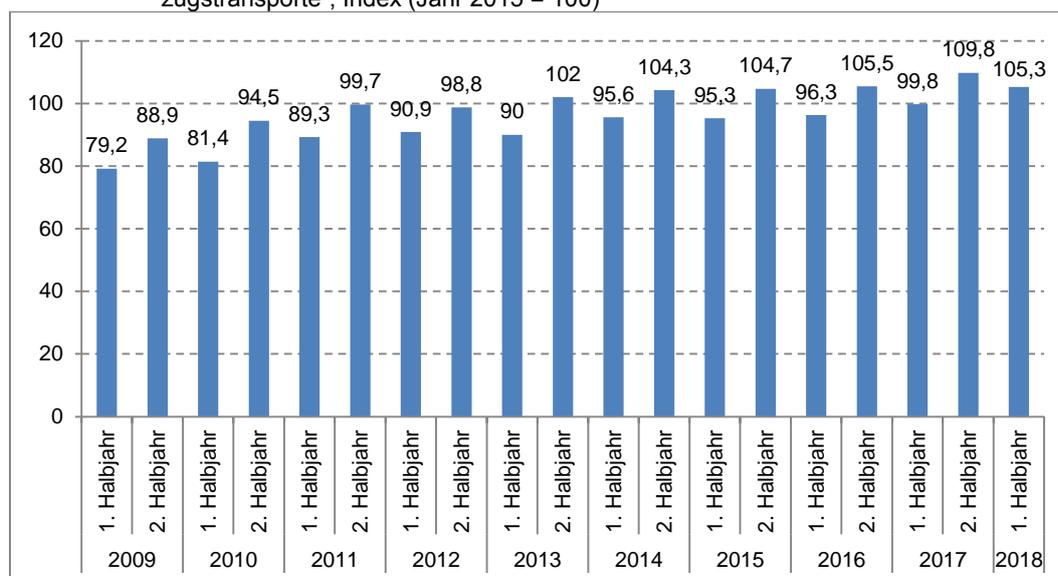
Regelmäßigkeit

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

In einem expansiven Marktumfeld setzte sich das Umsatzwachstum im gewerblichen Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2018 fort. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um insgesamt 5,5 %. Wie Abbildung 9 verdeutlicht, ist die zweite Jahreshälfte regelmäßig die umsatzstärkere. Wie in den Vorjahren wurde gegenüber dem Bundesamt auf Unternehmensebene vielfach von möglichen höheren Umsatzsteigerungen berichtet, die aufgrund von Personalengpässen, insbesondere bei Berufskraftfahrern, jedoch nicht realisiert werden konnten.

Umsatzwachstum

Abbildung 9: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“, Index (Jahr 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Neben dem Anstieg der Beförderungsnachfrage trugen höhere Entgelte zum Umsatzwachstum bei. In diesen spiegeln sich vor allem neuerliche Kostensteigerungen im Gewerbe sowie zeitweilige Laderaumengpässe am Transportmarkt wider. So führte die gestiegene Wirtschaftsleistung im Produzierenden Gewerbe im 1. Halbjahr 2018 zu einer spürbar stärkeren inländischen Nachfrage nach Transportdienstleistungen. Überdies trugen verhältnismäßig viele Feiertage im 2. Quartal 2018 zu einer Verknappung der verfügbaren Laderaumkapazitäten bei. Insgesamt weist das Statistische Bundesamt für den Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ einen Anstieg der Erzeugerpreise von durchschnittlich rund 1,9 % im 1. Quartal 2018 und rund 2,4 % im 2. Quartal 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum aus. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Spedition“ stiegen mit rund 2,6 % im 1. Quartal 2018 und rund 2,8 % im 2. Quartal 2018 noch etwas stärker (siehe Abbildung 10). Speditionsunternehmen ohne Eigenfuhrpark verzeichneten infolge der Laderaumknappheit erheblich höhere Kosten beim Einsatz von Frachtführern. Am Spotmarkt, der sich nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2018 unter Schwankungen ebenfalls überwiegend positiv entwickelte, wurden insbesondere bei akuten Laderaumengpässen teilweise sehr hohe Frachtraten verlangt.

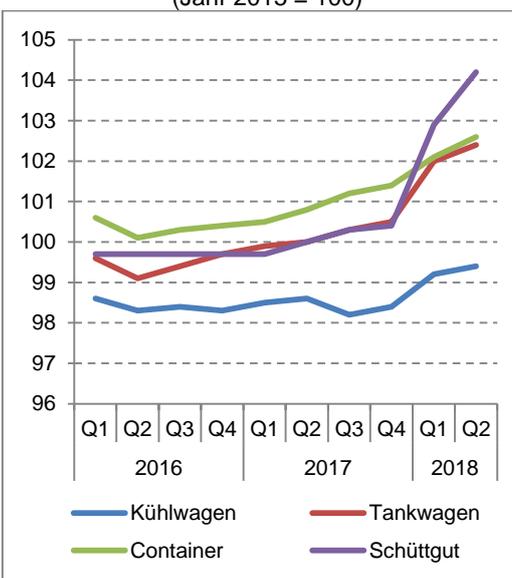
Steigende Beförderungs-
entgelte

Abbildung 10: Erzeugerpreisindex für ausgewählte Wirtschaftszweige (Jahr 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 11: Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungsarten (Jahr 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Eine differenzierte Betrachtung der Erzeugerpreise nach Dienstleistungsarten zeigt in der 1. Jahreshälfte 2018 unterschiedlich stark ausgeprägte Wachstumstendenzen. Die Preise für Schüttgutbeförderungen im Straßenverkehr legten überproportional zu: Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal nahmen sie im 1. Quartal 2018 um rund 3,2 % zu, im 2. Quartal 2018 um rund 4,2 % (siehe Abbildung 11). Schüttguttransporte, beispielsweise von Baustoffen, oder Silotransporte zählen grundsätzlich zu den organisatorisch und technisch aufwändigen Transportdienstleistungen. Angesichts der anhaltend hohen Bautätigkeit in Deutschland in der 1. Jahreshälfte 2018 und begrenzter Personal- und Laderaumkapazitäten verzeichneten Schüttguttransporteure relativ hohe Steigerungen der Erzeugerpreise. Die Erzeugerpreise für Beförderungen mit Tankwagen entwickelten sich im 1. Halbjahr 2018 ähnlich wie im Durchschnitt für den gesamten Straßengüterverkehr. Im 1. Quartal 2018 legten sie um rund 2,1 % zu, im 2. Quartal 2018 um rund 2,4 % – jeweils im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal stiegen die Erzeugerpreise für Containertransporte im 1. Quartal 2018 um rund 1,6 % und im 2. Quartal um rund 1,8 %. Preise für Kühlwagentransporte nahmen um rund 0,7 % im 1. Quartal 2018 und um rund 0,8 % im 2. Quartal 2018 zu.

Entgelte nach Dienstleistungsart

Erneut erwiesen sich im 1. Halbjahr 2018 die Personal- und Kraftstoffkosten als wesentliche Kostentreiber im gewerblichen Straßengüterverkehr. So stiegen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 im Zuge höherer Tarifabschlüsse örtlich um mehr als 3 %. Die Knappheit an Fachkräften, insbesondere qualifizierten Berufskraftfahrern, spiegelt sich dabei aus Sicht betroffener Unternehmen nicht allein in höheren Lohnforderungen der Beschäftigten, sondern gleichsam in steigenden

Kostensteigerungen

betrieblichen Aufwendungen für Rekrutierungs- und nicht monetäre Personalbindungsmaßnahmen, bspw. in Form attraktiver (Komfort-)Fahrzeugausstattungen, wider. Gehäuft wurde von befragten Güterkraftverkehrsunternehmen jüngst auf krankheitsbedingte, teils längerfristige, Ausfallzeiten von Bestandsfahrern hingewiesen. Während die höheren Personalkosten bei Nahverkehrsunternehmen vergleichsweise stärker ins Gewicht fielen, trugen im Fernverkehr vorrangig die höheren Energiekosten zu einem Anstieg der Gesamtkosten bei. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen bei Einkaufsmengen von 50 bis 70 hl die Großverbraucher gewährten Bezugspreise für Dieselmotorkraftstoff bei Lieferung frei Verbrauchsstelle im 1. Halbjahr 2018 im Durchschnitt um 6,9 % über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei wurde im Mai 2018 erstmals seit längerem wieder die Marke von 100,00 € / hl überschritten. Betriebliche Maßnahmen zur Absicherung von Dieselpreisen bzw. zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs umfassten u.a. die Vereinbarung rabattierter langfristiger Bezugskontingente zur Betriebstankstellenbevorratung sowie einen zunehmenden Einsatz von Euro VI-Fahrzeugen und unterstützenden Fahrerassistenz- und Telematiksystemen. Des Weiteren wurde unternehmensseitig vermehrt auf gestiegene Versicherungsprämien infolge eines ungünstigeren Schadensverlaufs sowie höhere Reifenkosten, vor allem wegen gestiegener Kautschukpreise, hingewiesen.

In Kontinuität zu den Vorjahren bewerteten die in die Marktbeobachtung einbezogenen Transport- und Logistikunternehmen ihre Ertragslage in der ersten Jahreshälfte 2018 weiterhin positiv. Allerdings ging das Umsatzwachstum zumeist nicht mehr mit einer weiteren Verbesserung der Ertragslage einher. Eine Weitergabe von Kostensteigerungen über höhere Entgelte an Auftraggeber war – wenn überhaupt – oftmals nur mit zeitlicher Verzögerung möglich. Im Falle der weit verbreiteten Dieselpreisgleitklauseln waren der individuell festgelegte Basispreis und dessen Staffelung entscheidend dafür, ab wann Auftraggeber jeweils höhere Kraftstoffkosten in vereinbartem Umfang übernahmen. Güterkraftverkehrsunternehmen, die zu Zeiten expansiver Nachfrage Laderaumkapazitäten am freien Markt vergleichsweise teuer einkaufen mussten, um ihren vertraglichen Leistungsverpflichtungen nachkommen zu können, verzeichneten teilweise sogar rückläufige Erträge – im Gegensatz zu Unternehmen, die dem Markt zu diesen Zeiten noch freie Laderaumkapazitäten zur Verfügung stellen konnten. Neuerliche Ertragssteigerungen waren darüber hinaus bei Unternehmen zu verzeichnen, deren Geschäftsmodelle in hohem Maße auf Lagerhaltung und die Erbringung hochwertiger logistischer Dienstleistungen ausgerichtet sind.

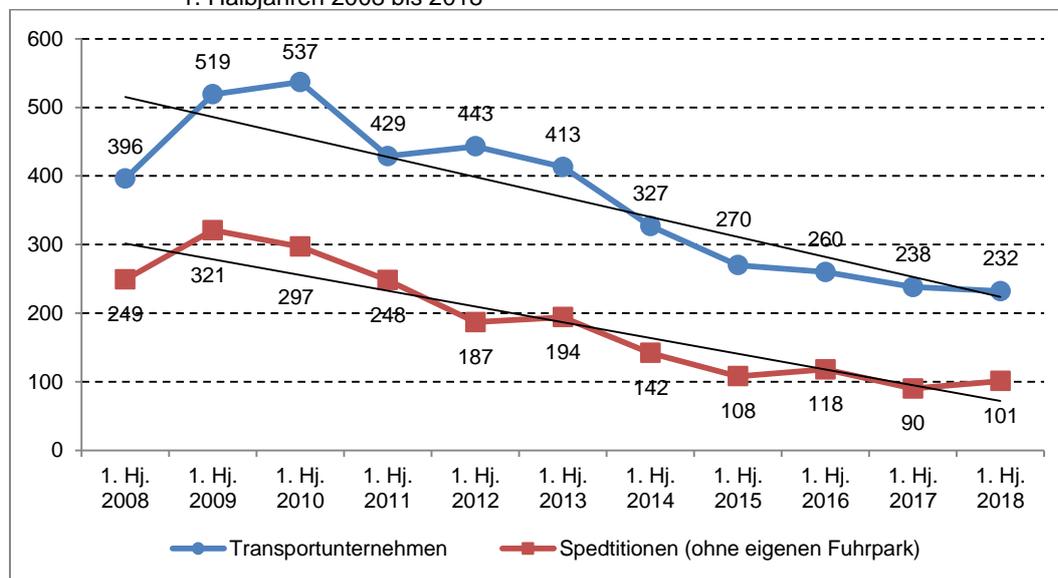
Ertragslage

Im Einklang mit der vorstehend beschriebenen Entwicklung setzte sich der Rückgang der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im 1. Halbjahr 2018 tendenziell weiter fort. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die Zahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 2,5 % auf insgesamt 232; im Wirtschaftszweig „Spedition“ stieg sie hingegen um

Insolvenzen weiter rückläufig

12,2 % auf insgesamt 101 (siehe Abbildung 12). Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste war im Vergleichszeitraum ein relativ hoher Rückgang der Insolvenzen von 13,5 % auf insgesamt 115 Verfahren zu verzeichnen. Das Verarbeitende Gewerbe und der Handel, die für Gütertransportdienstleistungen relevante Wirtschaftsbereiche darstellen, verbuchten im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine Abnahme der Unternehmensinsolvenzen um 9,4 % bzw. 3,0 %. Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen im Baugewerbe stieg zeitgleich um 4,5 %. Nach Informationen des Verbands der Vereine Creditreform e.V. blieb die Insolvenzquote, die sich aus der Anzahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen errechnet, im Straßengüterverkehrssektor im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Sie lag mit 138 erneut mehr als doppelt so hoch als im Durchschnitt über alle Branchen (61). Die ebenfalls vom Verband der Vereine Creditreform e.V. ermittelte Risikoquote stellt die Ausfallwahrscheinlichkeit von Krediten von Unternehmen je 10.000 Unternehmen anhand ausgewählter Kriterien (u.a. Insolvenzverfahren, Vermögensauskunft) dar. Die Risikoquote im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ übertraf zwar mit 302 im 1. Halbjahr 2018 die Risikoquote über alle Branchen von 126 erneut deutlich. Allerdings nahm sie im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 10,9 % ab.

Abbildung 12: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen jeweils in den 1. Halbjahren 2008 bis 2018



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

In einem investitionsfreundlichen Marktumfeld dominierten in der ersten Jahreshälfte 2018 fuhrparkseitig weiterhin die Ersatzinvestitionen, im Rahmen derer Güterkraftverkehrsunternehmen ihre Fahrzeugflotten weiter modernisierten. Befördert wurde die Umstellung des Fuhrparks auf Euro VI-Fahrzeuge dabei nach Informationen des Bundesamtes unlängst u.a. durch Preisaktionen sowie günstige Finanzierungs- und Leasingangebote verschiedener Fahrzeughersteller. Ausstattungsseitig fanden u.a. im Fahrzeug integrierte Lösungen für eine vorausschauende Wartung zunehmenden Absatz. Als Hemm-

Fahrzeuginvestitionen

nis für Erweiterungsinvestitionen erwies sich insbesondere für viele kleine und mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen weiterhin die eingeschränkte Verfügbarkeit an qualifiziertem Fahrpersonal. Erneut berichteten Transportunternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes, dass sie in der ersten Jahreshälfte 2018 Teile ihres Fuhrparks mangels Fahrern zeitweise nicht einsetzen konnten bzw. ihren Fuhrpark sogar dauerhaft, teilweise unter kritische Größen, verringerten. Vor dem Hintergrund von Laderaumengpässen im Güternahverkehr und hieraus resultierender Verteuerungen des Frachteinkaufs setzten im Gegensatz dazu einige mittlere und große Logistikunternehmen ihre Bestrebungen fort, einen eigenen Fuhrpark aufzubauen, um expandierenden Auftraggebern vertraglich zugesicherten zusätzlichen Frachtraum bereitstellen zu können. Ihnen gelang es nach Informationen des Bundesamtes noch eher, das für eine Expansion erforderliche Fahrpersonal anzuwerben.

Bei weiterhin günstigen Finanzierungsangeboten richteten sich Investitionen verstärkt auf eine kundengerechte Erweiterung und Modernisierung von Lagerkapazitäten sowie Logistikflächen mit aktuellster Förder-, Umschlags-, Steuerungs- und Sicherheitstechnik. Im Vordergrund standen dabei die effiziente und flexiblere Flächennutzung sowie die Erhöhung des Automatisierungsgrades unter Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung. Die Verfügbarkeit geeigneter Flächen entsprach vor allem in Ballungsgebieten mit entsprechender Nähe zu Auftraggebern und guter Infrastrukturanbindung häufiger nicht mehr der regen Nachfrage. Nach Informationen aus Marktgesprächen des Bundesamtes investierten viele Unternehmen zudem vermehrt in neue Software, beispielsweise zur Vereinheitlichung von Steuerungs- und Controllingprozessen in unternehmensübergreifenden Netzwerken, sowie in branchenspezifische IT-Lösungen in Marktsegmenten mit hohem Wachstumspotenzial.

Sonstige Investitionen

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung lagen lediglich erste Eckwerte zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der ersten Jahreshälfte 2018 vor. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes beförderten die Güterbahnen in Deutschland im öffentlichen Verkehr im 1. Halbjahr 2018 rund 180,9 Mio. t Güter. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 bedeutete dies eine Abnahme um rund 0,8 %. Die Verkehrsleistung stieg im Vergleichszeitraum hingegen um 1,0 % auf rund 60,6 Mrd. tkm.⁵ Im Rahmen von Marktge-

Leistungsanstieg,
Mengenrückgang

⁵ Bei den vorliegenden Zahlen handelt es sich um Ergebnisse der Monatsstatistik nach §19 Abs. 1 Nr. 1 des Verkehrsstatistikgesetzes (VerkStatG), die ausschließlich Angaben für größere Unternehmen nachweist. In seiner Schnellinformation zur Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen vom 18.12.2018 weist das Statistische Bundesamt darauf hin, dass es in den vergangenen Jahren zu einer allgemeinen Untererfassung des Schienengüterverkehrs aufgrund unvollständiger Berichtskreise kam. Um diese zu beseitigen, wurde in den letzten beiden Jahren eine umfassende Berichtskreisaktualisierung durchgeführt, die sich in den Jahren 2018 und 2019 auch auf die Monatsstatistik auswirkt:

sprächen des Bundesamtes berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend von einer stabilen oder verbesserten Auftragslage bei guter bis sehr guter Kapazitätsauslastung.

Tabelle 3: Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2018, vorläufige Ergebnisse

	Beförderungsmenge		Verkehrsleistung	
	in Mio. t	Veränd. in %	in Mrd. tkm	Veränd. in %
1. Halbjahr 2018	180,9	-0,8	60,6	1,0

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Gegen den Branchentrend ging die Verkehrsleistung bei DB Cargo im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 zurück.⁶ Begründet wurde dies von Unternehmensseite mit zum Teil verhaltenen Impulsen aus einzelnen Branchen, beispielsweise der Stahl- und Automobilindustrie, Portfolioanpassungen der Energieerzeuger durch die Schließung von Kohlekraftwerken beziehungsweise die Umstellung von Kohle auf Gas sowie intra- und intermodalen Verkehrsverlagerungen. Dies deckt sich mit Informationen des Bundesamtes aus Marktgesprächen, denen zufolge nicht-bundeseigene Eisenbahnen ihre Position im Berichtszeitraum gegenüber DB Cargo ausbauen und weitere Marktanteile gewinnen konnten. Demnach wenden sich Auftraggeber zum einen aus Qualitätsgründen von DB Cargo ab. Zum anderen setzte DB Cargo aufgrund eigener Kapazitätsengpässe andere Eisenbahnverkehrsunternehmen als Subunternehmer ein.

Marktanteilsgewinne
nicht-bundeseigener
Eisenbahnen

Durch die Berichtskreisaktualisierung stieg die Anzahl der Unternehmen in der monatlichen Statistik von 50 im Berichtsjahr 2017 auf 57 im Berichtsjahr 2018. Für die einzelnen Monate des Jahres 2017 liegen für Unternehmen, die im Berichtsmonat Januar 2018 im Zuge der Berichtskreisaktualisierung neu in die Monatsstatistik aufgenommen wurden, keine Werte vor, obwohl diese Unternehmen auch 2017 schon Gütertransporte auf der Schiene durchgeführt haben. Um dennoch aussagekräftige Veränderungsdaten für den Vorjahresmonatsvergleich zu erhalten, wurden die Monatswerte 2017 auf Basis der Meldungen der jeweiligen Unternehmen für die Jahresstatistik 2017 (nach §19 Abs. 1 Nr. 2 VerkStatG) geschätzt. Eine Vergleichbarkeit der Monatswerte mit den Werten derselben Statistik aus den Vorjahren ist damit nur bedingt gegeben. Für weitere Veränderungsdaten (z. B. für Container oder einzelne Gütergruppen) ist dieses Vorgehen nicht möglich, da die Daten der Jahrerhebung nicht in der notwendigen Tiefe vorliegen. Des Weiteren weist das Statistische Bundesamt darauf hin, dass bei Hauptfrachtführern, die keinen Sitz oder keine Niederlassung in Deutschland haben, die gesetzliche Auskunftspflicht zur Meldung des Schienengüterverkehrs rechtlich nicht durchgesetzt werden könne. Zwar meldeten viele ausländische Unternehmen die Zahlen auf freiwilliger Basis, trotzdem fehlten Transporte meldeunwilliger Unternehmen. Eine Zuschätzung ihrer Verkehre sei aufgrund der in der Monatsstatistik geforderten tiefen räumlichen Gliederung der Ergebnisse und der Vielzahl an Gütergruppen kaum möglich. Die fehlenden Transporte summierten sich im Jahr auf ca. 10 Mio. t und 2 Mrd. tkm (geschätzt auf Vorjahresbasis). Siehe Statistisches Bundesamt: Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen – Güterverkehr der Eisenbahnen, 1. Halbjahr 2018, vorläufige Ergebnisse, veröffentlicht am 18. Dezember 2018, Wiesbaden 2018.

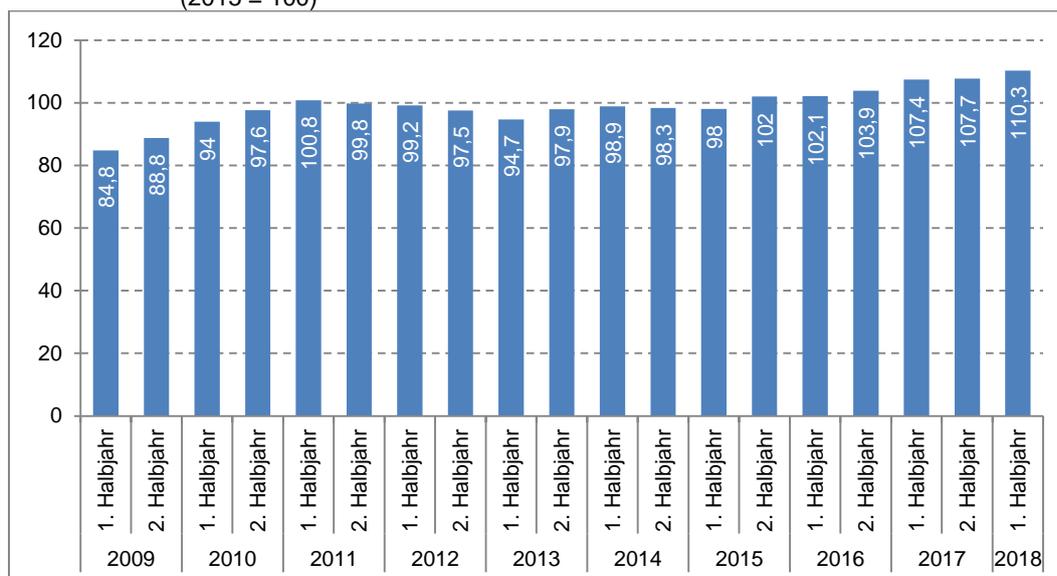
⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, S. 34, Berlin 2018.

4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Im Schienengüterverkehr setzte sich das Umsatzwachstum der Vorjahre in der ersten Jahreshälfte 2018 fort. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 insgesamt um rund 2,7 % (siehe Abbildung 13). Das Umsatzwachstum im Schienengüterverkehr fiel damit im Vergleichszeitraum geringer aus als im Straßengüterverkehr, für den das Statistische Bundesamt ein vorläufiges Plus von 5,5 % ausweist. Allerdings lag es deutlich über der Binnenschifffahrt, die im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 einen Umsatzrückgang von etwa 2,9 % verzeichnete. Innerhalb der Schienengüterverkehrsbranche fiel die Umsatzentwicklung nach Ergebnissen von Marktgesprächen des Bundesamtes ebenfalls heterogen aus. Der Außenumsatz von DB Cargo verringerte sich nach Unternehmensangaben gegen den Branchentrend vor dem Hintergrund einer rückläufigen Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 insgesamt um 1,8 % auf rund 2,1 Mrd. Euro.⁷

Umsatzwachstum

Abbildung 13: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

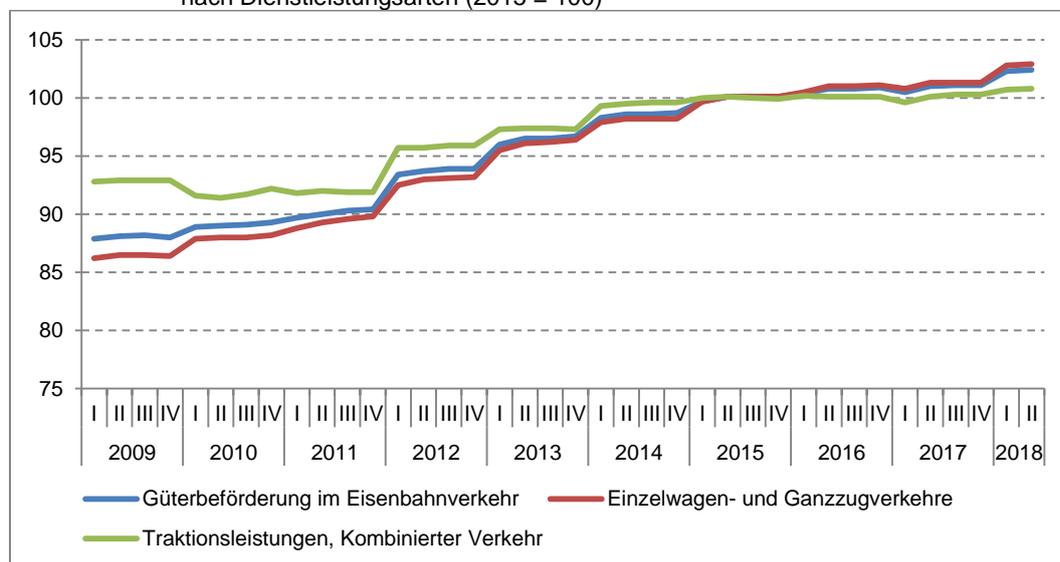
Neben einer insgesamt höheren Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen (siehe oben) wurde das Umsatzwachstum in der ersten Jahreshälfte 2018 von moderaten Entgelterhöhungen getragen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Entgelte für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr jeweils im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal im 1. Quartal 2018 um 1,8 % und im 2. Quartal 2018 um 1,4 % (siehe Abbildung 14). Maßgeblich hierfür waren vor allem Entgeltsteigerungen im Bereich der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre. Diesbezüglich weist der Erzeugerpreisindex im

Entgeltsteigerungen

⁷ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, S. 15, Berlin 2018. Eine Differenzierung des Außenumsatzes nach Regionen liegt nicht vor.

1. und 2. Quartal 2018 Zuwächse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen in Höhe von 2,0 % bzw. 1,6 % aus. Wie in den Vorjahren entwickelten sich die Entgelte für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre, die weiterhin einer hohen Wettbewerbsintensität unterliegen, in der ersten Jahreshälfte 2018 unterdurchschnittlich. So weist das Statistische Bundesamt für diese Dienstleistungen im 1. Quartal 2018 im Vergleich zum 1. Quartal 2017 Entgelterhöhungen von 1,1 % und im 2. Quartal 2018 im Vergleich zum 2. Quartal 2017 von 0,7 % aus. Trotz einer anhaltend hohen Transportnachfrage und stark ausgelasteter Beförderungskapazitäten zeichnete sich der Schienengüterverkehrsmarkt in der ersten Hälfte des Jahres 2018 damit weiterhin durch eine hohe Preissensitivität aus. Nach Informationen des Bundesamtes kam es unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen teilweise zu gegenseitigen Abwerbungen großer Auftragsvolumina durch hohe Preisnachlässe. Kritisiert wurde von Eisenbahnverkehrsunternehmen daher auch die bereits im Vorfeld der konkreten Umsetzung erfolgte offensive Kommunikation der Halbierung der Trassenpreise, in Folge derer bereits zahlreiche Auftraggeber mit Forderungen nach Entgeltreduzierungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen herantraten. Weiterhin überdurchschnittlich entwickelten sich die Entgelte für speditionelle Dienstleistungen im Bahnbereich. Diesbezüglich weist der Erzeugerpreisindex im 1. und 2. Quartal 2018 Zuwächse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen in Höhe von 5,3 % bzw. 6,1 % aus.

Abbildung 14: Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr, differenziert nach Dienstleistungsarten (2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Maßgeblich für den Anstieg der Beförderungsentgelte war im 1. Halbjahr 2018 die Zunahme der Faktorkosten. Als Kostentreiber für die Eisenbahnverkehrsunternehmen erwiesen sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 im Zuge von höheren Tarifabschlüssen

Kostensteigerungen

vor allem die Personalkosten sowie steigende Energiekosten.⁸ Erstgenannte spiegeln sich auch in Kostensteigerungen bei Leihpersonal, insbesondere Lokführern, wider. Des Weiteren führten unternehmensabhängig u.a. höhere Preise für Trassen und Emissionszertifikate sowie Anmietungen von Rollmaterial zu zusätzlichen Kostenbelastungen. Nach Informationen des Bundesamtes beinhalten bei einem Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen zumindest die langfristig geschlossenen Beförderungsverträge sogenannte Gleitklauseln, d.h. Vereinbarungen, nach denen die Höhe einer Zahlung nach einer bestimmten Frist den veränderten Kosten angepasst wird. Diese Klauseln beziehen sich nicht ausschließlich auf Verbrauchsstoffe, sondern können fallweise auch Aufwendungen für Personal und die Infrastrukturnutzung bzw. einen allgemeinen Inflationsausgleich umfassen.

Die Ertragslage der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland entwickelte sich in der ersten Jahreshälfte 2018 uneinheitlich. Nach Informationen des Bundesamtes gelang es nicht allen Unternehmen, die genannten Kostensteigerungen über Entgelterhöhungen bzw. innerbetriebliche Maßnahmen vollumfänglich aufzufangen. Unternehmen, die im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 von einer konstanten bzw. leicht verbesserten Ertragsituation sprachen, standen mithin Unternehmen gegenüber, deren Ertragslage sich im Vergleichszeitraum verschlechterte. Zur Gruppe letzterer zählt u.a. die DB Cargo, deren operatives Ergebnis (EBIT) von -28 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2017 auf -127 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2018 zurückging.⁹ Allgemein zeigten sich viele Eisenbahnverkehrsunternehmen in Marktgesprächen mit dem Bundesamt in der ersten Jahreshälfte 2018 angesichts niedriger Gewinnspannen mit ihrer Ertragslage unzufrieden.

Ertragslage

Als ein Engpass, mithin als limitierender Faktor für die betriebliche Entwicklung und (Erweiterungs-)Investitionen, erweist sich weiterhin das Fachkräfteangebot. Dies gilt vor allem für Lokführer, jedoch auch für Wagenmeister, technisches Personal, Informatiker und Disponenten. Seit Jahren bewegt sich die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen für Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr deutlich oberhalb der Anzahl registrierter Arbeitsloser mit diesem Zielberuf; im August 2018 standen 812 registrierte offene Stellen 266 Arbeitslosen gegenüber. Im branchenübergreifenden Vergleich gehören Schienenfahrzeugführer seit längerem zu den Berufsgruppen in Deutschland mit den höchsten abgeschlossenen Vakanzzeiten. Diese gibt an, wie lange es im Durchschnitt dauert, bis eine offene Stelle besetzt oder storniert wurde. Sie ist mithin ein

Engpässe bei Lokführern

⁸ So trat u.a. zum 1. Januar 2018 die zweite Stufe der Tarifierhöhung aus der Tarifrunde 2016/2017 für Mitarbeiter des Systemverbands Bahn in Deutschland in Kraft. In Abhängigkeit von der getroffenen Wahl erhöhten sich nach Angaben der Deutschen Bahn AG für rund 40 % der Mitarbeiter die Entgelte um 2,62 % und für rund 58 % das Urlaubskontingent um sechs Tage; für rund 2 % der Mitarbeiter reduzierte sich die Wochenarbeitszeit um eine Stunde. Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, S. 10 ff., Berlin 2018.

⁹ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, S. 58, Berlin 2018.

Indikator, wie leicht bzw. wie schwierig die Besetzung offener Stellen ist. Im August 2018 lag die abgeschlossene Vakanzzeit für Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr bei 170 Tagen. Entsprechend berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes zuletzt regelmäßig über Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen. Viele Unternehmen arbeiten daher mit spezialisierten Personaldienstleistern zusammen. Mehrfach wurde berichtet, dass aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit von Lokführern Beförderungsanfragen negativ beschieden wurden. Abwerbeversuche und Zahlungen von „Fang- bzw. Kopfprämien“ nehmen innerhalb der Branche daher weiter zu.

Die Engpässe bei Lokführern wirkten sich in der ersten Jahreshälfte 2018 neben Bautätigkeiten im Netz und betrieblichen Einschränkungen, u.a. aufgrund des Sturmtiefs Friederike im Januar 2018, das u.a. zu Fahrbahnunterspülungen und umfangreichen Streckensperrungen aufgrund umgestürzter Bäume führte, auch negativ auf die Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr aus.¹⁰ Die Pünktlichkeit von DB Cargo (Deutschland) sank nach Unternehmensangaben von 74,5 % im 1. Halbjahr 2017 auf 73,6 % im 1. Halbjahr 2018. Als weitere Gründe wurden eine stärkere Auslastung der Infrastruktur infolge eines höheren Verkehrsaufkommens sowie eine hohe Anzahl an Störungen der Leit- und Sicherheitstechnik, Fahrzeugsteuerungen und Störungen bei der Bereitstellung von Fahrzeugen angeführt. In der Folge hat sich der Wettbewerb zum Straßengüterverkehr in der ersten Jahreshälfte 2018 weiter verschärft.

Pünktlichkeit

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

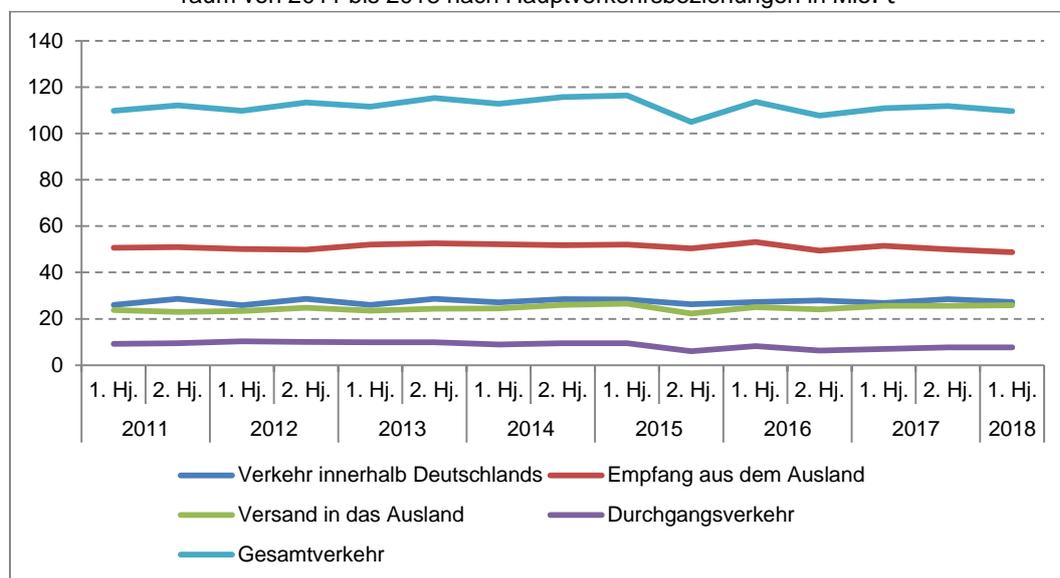
In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verringerte sich die Beförderungsmenge nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 1,2 Mio. t bzw. 1,1 % auf insgesamt rund 109,7 Mio. t (siehe hierzu auch Abbildung 15). Ursächlich waren vor allem Rückgänge in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-19,5 %) sowie „Metalle und Metallergzeugnisse“ (-3,3 %). Die Verkehrsleistung stieg im Vergleichszeitraum hingegen um rund 0,8 Mrd. tkm bzw. 3,1 % auf rund 28,0 Mrd. tkm an, vorrangig aufgrund einer deutlichen Zunahme der Durchgangsverkehre und der durchschnittlichen Transportweiten im Binnenverkehr. Die Beförderungsmenge von Schiffen unter deutscher Flagge ging im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 mit rund 3,5 % überproportional zurück. Mit rund 32,1 Mio. t lag ihr Anteil an der Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2018 bei rund 29,2 %. Dies vergleicht sich mit rund 30,0 % im 1. Halbjahr 2017. Die Verkehrsleistung von Schiffen unter deutscher Flagge entwickelte sich mit einem Plus von rund 0,4 % im Vergleichszeitraum ebenfalls unterdurchschnittlich. Bezogen auf die Verkehrsleistung lag ihr Marktanteil im 1. Halbjahr 2018 mit rund

Mengenrückgang,
Leistungswachstum

¹⁰ Siehe hierzu und im Folgenden auch Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, S.7 f und S. 35., Berlin 2018.

28,8 % um rund 0,8 Prozentpunkte unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Abbildung 15: Halbjährliche Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2011 bis 2018 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t

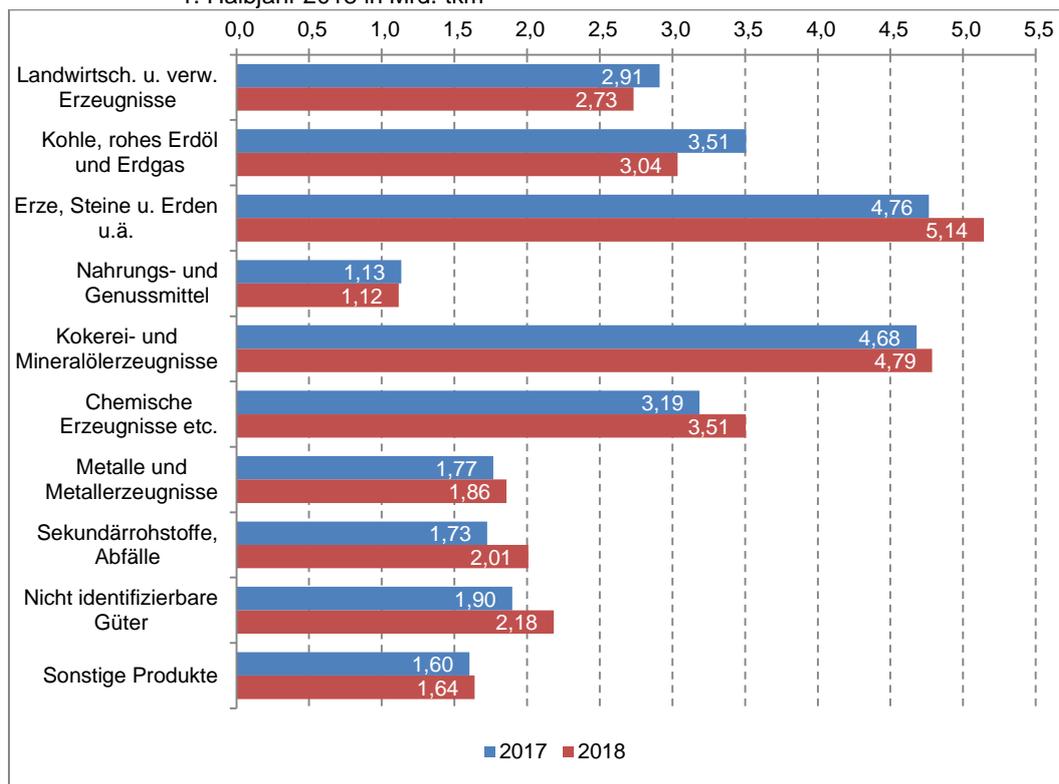


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Mit Ausnahme des Stückgutsegments, das im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 ein Minus von 0,9 Mrd. tkm bzw. 32,6 % verzeichnete, wiesen alle Ladungsarten im Vergleichszeitraum Verkehrsleistungssteigerungen auf. Mit einem Plus von 20,3 % bzw. 1,1 Mrd. tkm auf insgesamt 6,6 Mrd. tkm fielen diese bei flüssigen Massengütern am höchsten aus. Bei Schüttgütern war ein Anstieg um 1,6 % auf insgesamt 15,4 Mrd. tkm zu verzeichnen, bei Containern um 0,3 Mrd. tkm auf insgesamt 3,5 Mrd. tkm. Wie Abbildung 16 verdeutlicht, wiesen die meisten Güterabteilungen Zuwächse auf. Besonders deutlich fielen diese in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden“, „chemische Erzeugnisse“, „nicht identifizierbare Güter“ und „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ aus. Vor dem Hintergrund einer tendenziell rückläufigen Nachfrage nach Kohle aus der Stahlindustrie und dem Energiesektor, u.a. aufgrund des fortdauernden Trends hin zu erneuerbaren Energien, verbuchte die Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 einen Verkehrsleistungsrückgang um 13,4 % auf rund 3,0 Mrd. tkm. Insbesondere schlechte Ernteerträge bei Getreide bescherten den landwirtschaftlichen Erzeugnissen im Vergleichszeitraum einen Rückgang der Verkehrsleistung um 6,2 % bzw. knapp 0,2 Mrd. tkm auf rund 2,7 Mrd. tkm.

Entwicklung nach
Ladungsarten und
Güterabteilungen

Abbildung 16: Verkehrsleistung nach ausgewählten Güterabteilungen im 1. Halbjahr 2017 und im 1. Halbjahr 2018 in Mrd. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Lang anhaltende Regenfälle – in Verbindung mit Schneeschmelze in der Alpenregion – schränkten die Schifffahrt Anfang Januar 2018 in weiten Teilen Deutschlands kurzzeitig zunächst stark ein, bevor die Wasserstände wieder auf ein normales Niveau zurückfielen. Neben dem Rhein waren auch Donau, Main, Mosel, Saar, Neckar und Weser abschnittsweise von Hochwasser betroffen. Bezogen auf das 1. Halbjahr 2018 wiesen lediglich das Rheinstromgebiet (Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar) und das Mittellandkanalgebiet eine positive Umschlagsentwicklung auf. Im Rheinstromgebiet stieg der Güterumschlag im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 2,2 % auf rund 84,5 Mio. t, im Mittellandkanalgebiet um 1,0 % auf rund 7,0 Mio. t an. In allen anderen Wasserstraßengebieten ging der Güterumschlag im Vergleichszeitraum zurück. Mit einem Minus von rund 1,1 Mio. t auf rund 16,9 Mio. t verzeichnete das westdeutsche Kanalgebiet die höchsten absoluten Umschlagsrückgänge, gefolgt vom Wesergebiet mit einer Abnahme von rund 0,8 Mio. t auf rund 5,8 Mio. t. Der Güterumschlag im Elbegebiet sank im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um knapp 0,6 Mio. t auf rund 10,4 Mio. t, vor allem aufgrund niedrigerer Umschläge in Magdeburg (-26,1 %) und Hamburg (-12,8 %). Im Donaugebiet nahm der Güterumschlag im Vergleichszeitraum um 10,7 % auf rund 1,6 Mio. t ab, im Wasserstraßengebiet Berlin um 18,5 % auf rund 1,2 Mio. t. Den höchsten prozentualen Umschlagsrückgang von allen Wasserstraßengebieten wies im Vergleichszeitraum mit einem Minus von 41,3 % auf rund 0,8 Mio. t das Land Brandenburg auf.

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten

Die Beförderungsmenge zwischen deutschen Häfen stieg im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 0,4 Mio. t auf rund 27,3 Mio. t, die Verkehrsleistung erhöhte sich von rund 5,2 Mrd. tkm auf rund 5,5 Mrd. tkm (siehe Tabelle 4). Aufkommenszuwächse waren vor allem in den Gütergruppen „Steine und Erden, Sand, Ton“, „flüssige Mineralölerzeugnisse“ und „chemische Grundstoffe“ sowie bei Containern erkennbar, Rückgänge hingegen bei Beförderungen von Kohle und Getreide. Wie der Binnenverkehr profitierte auch der grenzüberschreitende Versand von einer Zunahme der Beförderungen von Containern, flüssigen Massengütern, insbesondere Mineralölerzeugnissen, und chemischen Grundstoffen, während geringere Getreidetransporte die Ergebnisse belasteten. Insgesamt legte das Transportaufkommen von deutschen zu ausländischen Häfen im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 1,4 % auf rund 25,9 Mio. t zu, die Verkehrsleistung verzeichnete ein Plus von 1,0 % auf rund 6,7 Mrd. tkm. Im grenzüberschreitenden Empfang nahm die Beförderungsmenge im Vergleichszeitraum um 5,2 % auf rund 48,8 Mio. t ab, vor allem aufgrund rückläufiger Kohletransporte. Die Verkehrsleistung erhöhte sich hingegen um 0,1 Mrd. tkm auf rund 10,9 Mrd. tkm, insbesondere aufgrund von Steigerungen bei Eisenerzen und chemischen Erzeugnissen.

Binnenschiffsgüterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 4: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2017	1. Hj. 2018		1. Hj. 2017	1. Hj. 2018	
Binnenverkehr	26,9	27,3	1,4	5,2	5,5	6,1
Versand in das Ausland	25,5	25,9	1,4	6,6	6,7	1,0
Empfang aus dem Ausland	51,5	48,8	-5,2	10,8	10,9	0,3
Durchgangsverkehr	7,0	7,7	10,3	4,5	5,0	9,1
Insgesamt	110,9	109,7	-1,1	27,2	28,0	3,1

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im Durchgangsverkehr nahm die Transportmenge im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 10,3 % auf rund 7,7 Mio. t zu; die Verkehrsleistung erhöhte sich um 9,1 % auf rund 5,0 Mrd. tkm. Mengenzuwächse waren hauptsächlich bei Getreide, chemischen Grundstoffen, Containern und Sekundärrohstoffen (einschließlich Abfällen) zu beobachten, Verkehrsleistungssteigerungen überwiegend bei Sekundärrohstoffen (einschließlich Abfällen) sowie flüssigen und gasförmigen Mineralölerzeugnissen. Bezogen auf die Transportmengen entfielen im 1. Halbjahr 2018 rund 38 % – mithin der größte Anteil – des gesamten Transitverkehrs über deutsche Wasserstraßen auf Relationen zwischen den Niederlanden und Frankreich. Durchgangsverkehre zwischen den Niederlanden und der Schweiz erreichten diesbezüglich einen Anteil von rund 21 %. Verkehre zwischen Belgien und der Schweiz bzw. Frankreich wiesen in der ersten Jahreshälfte 2018 entsprechende Anteilswerte von rund 11 % bzw. 15 % auf.

Durchgangsverkehr

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

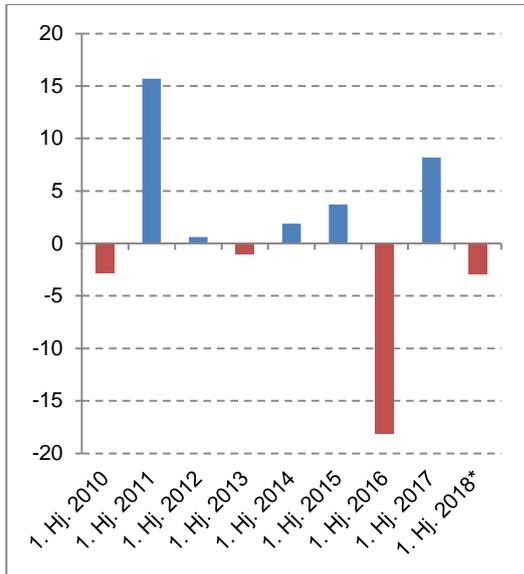
Die einzelnen Segmente der Binnenschifffahrt verzeichneten in der ersten Jahreshälfte 2018 eine uneinheitliche Nachfrageentwicklung. In der Trockengüterschifffahrt nahm die Verkehrsleistung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 vor allem aufgrund hoher Rückgänge im Stückgutbereich insgesamt um rund 0,3 Mrd. tkm bzw. 1,3 % auf rund 21,4 Mrd. tkm ab. Bei Schüttgütern stieg sie mit 1,6 % im Vergleichszeitraum hingegen ebenso an wie bei Containern und sonstigen Ladungsträgern mit 10,5 % bzw. 1,0 %. Hohe Nachfragesteigerungen verbuchte im 1. Halbjahr 2018 gleichsam die Tankschifffahrt, deren Verkehrsleistung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 20,3 % auf rund 6,6 Mrd. tkm anstieg. Hiervon entfielen rund 3,5 Mrd. tkm auf Beförderungen von flüssigen Mineralölzeugnissen. Nach Informationen des Bundesamtes traf die Nachfrage in der ersten Jahreshälfte 2018 im Rheinstromgebiet sowohl in der Trocken- als auch der Tankgüterschifffahrt auf ein hohes Kapazitätsangebot. Abgesehen von der kurzen Hochwasserphase zu Jahresbeginn herrschten in der ersten Jahreshälfte 2018 noch weitgehend normale Wasserstände, bevor in der zweiten Jahreshälfte die lange Dürrephase zu anhaltendem Niedrigwasser führte. Dies hatte zur Folge, dass die gewichtsmäßige Auslastung der Schiffe im 1. Halbjahr 2018 noch vergleichsweise hoch war, damit jedoch zugleich der Bedarf an Schiffen sank. Dies schlug sich teilweise in längeren Liegezeiten sowie unternehmensabhängig in einer schlechteren Auftrags- und Beschäftigungslage nieder. Befrachter verfügten teilweise nicht über ausreichend Aufträge, um die von ihnen angemieteten Schiffe auszulasten. Das hohe Angebot an Beförderungskapazitäten bedingte einen neuerlichen Preisdruck. Nach Informationen des Bundesamtes blieben die Frachtraten in der Binnenschifffahrt – trotz Kostensteigerungen – im 1. Halbjahr 2018 hinter dem Niveau des 1. Halbjahres 2017 zurück. Der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl verteuerte sich im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 13 %. Maßgeblich für die Tarifgehälter in der Binnenschifffahrt war in der ersten Jahreshälfte 2018 weiterhin der zum 31. Dezember 2017 ausgelaufene Tarifabschluss aus dem Jahr 2016. Ein neuer Lohn- und Gehaltstarifvertrag wurde zwischen den Tarifparteien noch nicht abgeschlossen.

Wettbewerbs-
und Preisdruck

Insgesamt verzeichnete die deutsche Binnenschifffahrt damit im 1. Halbjahr 2018 eine rückläufige Umsatzentwicklung. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sanken die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 2,9 % (siehe Abbildung 17). Sie blieben damit hinter dem Niveau früherer erster Halbjahre zurück (siehe Abbildung 18).

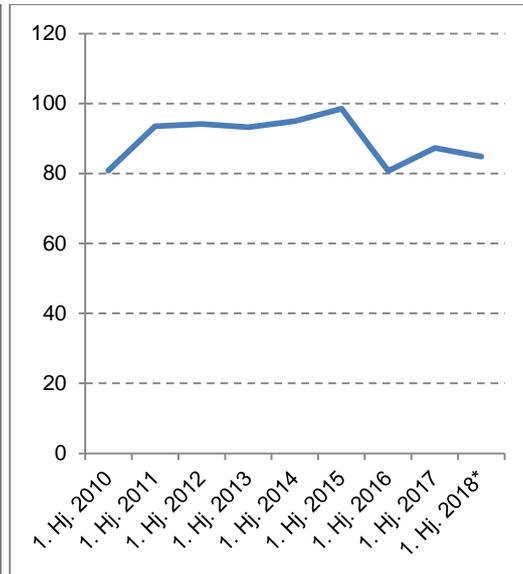
Umsatzentwicklung

Abbildung 17: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung zum Vorjahreshalbjahr in %



* Vorläufiger Wert
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 18: Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte seit 2010, Index (2015 = 100)

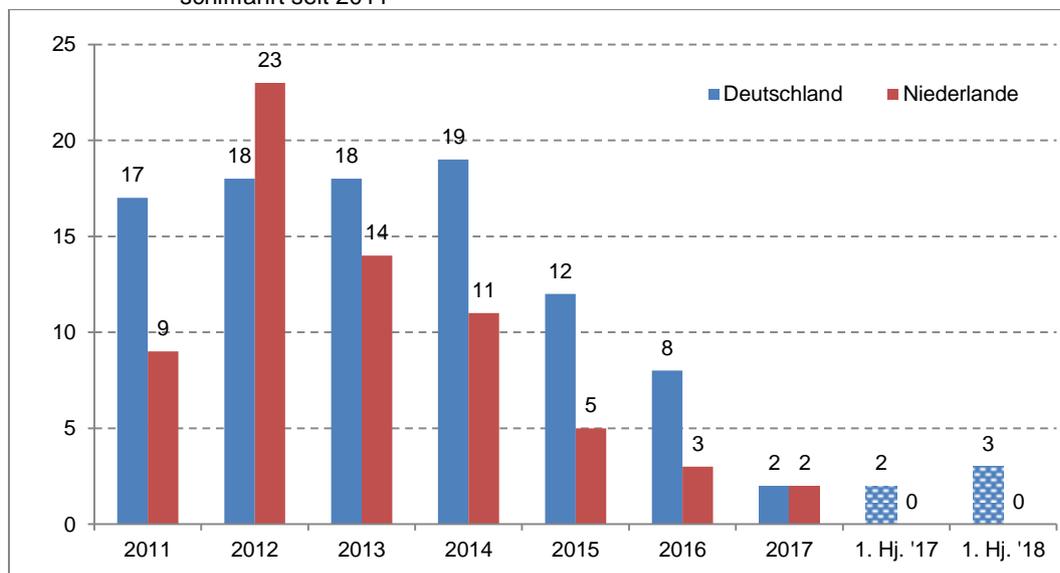


* Vorläufiger Wert
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Anzahl der Insolvenzen in der deutschen Binnenschifffahrt (Tank- und Trockengüter-schifffahrt) bewegte sich weiter auf sehr niedrigem Niveau. Nach Angaben des Statisti-schen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2018 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ insgesamt drei Insolvenzverfahren eröffnet. Im 1. Halbjahr 2017 belief sich deren Anzahl noch auf insgesamt zwei (siehe Abbildung 19). In der niederländischen Binnenschifffahrt (Güter- und Schleppschifffahrt) gab es nach Angaben des niederländi-schen Statistikamtes im 1. Halbjahr 2017 und im 1. Halbjahr 2018 keine Insolvenzfälle.

Insolvenzen

Abbildung 19: Anzahl der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2011



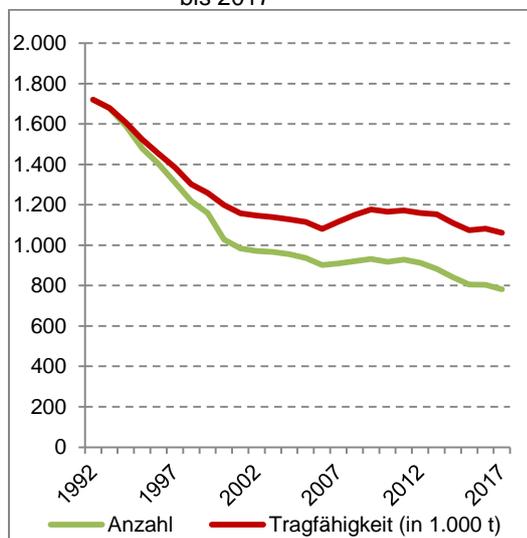
Quellen: Statistisches Bundesamt, Centraal Bureau voor de Statistiek. Eigene Darstellung.

5.3 Kapazitätsentwicklung

Die Schiffsanzahl und die Kapazitäten der deutschen Gütermotorschiffsflotte waren im Jahr 2017 rückläufig. Nach Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt nahm die Tragfähigkeit der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge im Vergleich zum Jahr 2016 um knapp 2,0 % auf rund 1,06 Mio. t ab, die Schiffsanzahl reduzierte sich um 22 auf insgesamt 782 Einheiten (siehe Abbildung 20). Drei Gütermotorschiffsneubauten und 13 Ankäufen aus dem Ausland standen insgesamt 38 Abgänge, darunter 31 Verkäufe ins Ausland und drei Abwrackungen, gegenüber. Dem langfristigen Trend folgend wurden der deutschen Flotte vergleichsweise größere, leistungsfähigere Gütermotorschiffe zugeführt, während kleinere, leistungsschwächere Einheiten verkauft oder abgewrackt wurden. Beispielsweise lagen die Tragfähigkeit und die Antriebsstärke der drei Neubauten bei durchschnittlich 2.173 Tonnen bzw. 1.273 kW je Schiffseinheit; die abgewrackten Gütermotorschiffe verfügten über eine durchschnittliche Tragfähigkeit und Motorisierung von 980 Tonnen bzw. 444 kW pro Einheit. Entsprechend fiel der Rückgang der Tragfähigkeit der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge von 1,72 Mio. t im Jahr 1992 auf 1,06 Mio. t im Jahr 2017 mit 38,3 % prozentual geringer aus als die Reduktion der Schiffseinheiten von 1.721 im Jahr 1992 auf 782 im Jahr 2017 mit 54,6 %. Angesichts bestehender Laderaumüberhänge bei großen Schiffseinheiten und eher verhaltener Impulse von der Nachfrageseite war die Neigung zu Investitionen in neuen Schiffsraum in der Trockengüterschifffahrt jüngst weiterhin gering. Generell erschwert würden Investitionen nach Angaben von Marktteilnehmern zudem durch eine restriktive Kreditvergabe vor allem vieler großer Banken für den Neubau von Schiffen sowie für Umbau- und Instandhaltungsmaßnahmen. Diese komme u.a. in hohen Eigenkapitalanforderungen zum Ausdruck.

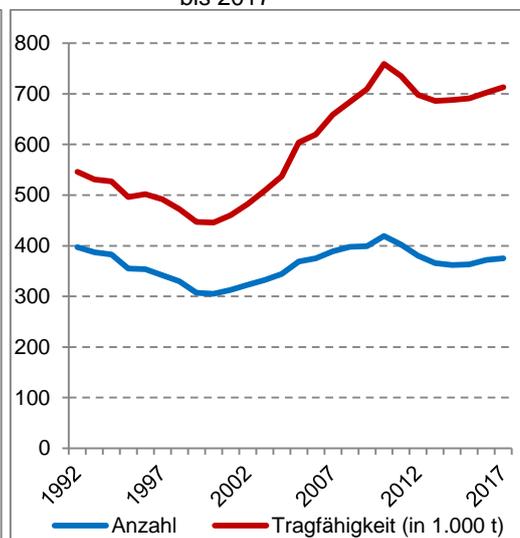
Gütermotorschiffe

Abbildung 20: Kapazitätsentwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte im Zeitraum von 1992 bis 2017



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

Abbildung 21: Kapazitätsentwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte im Zeitraum von 1992 bis 2017



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

Der Bestand der Tankmotorschiffsflotte unter deutscher Flagge erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um drei auf insgesamt 375 Einheiten. Dabei standen 22 Flotenzugängen, darunter 17 Neubauten mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit bzw. Antriebsleistung von 2.120 Tonnen bzw. 946 kW je Schiffseinheit und 4 Ankäufe aus dem Ausland, insgesamt 19 Abgänge gegenüber, darunter 16 Verkäufe ins Ausland und 3 Abwrackungen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit bzw. Antriebsleistung bei den Tankmotorschiffen zur Abwrackung betrug 1.382 Tonnen bzw. 655 kW. Der Trend zu größeren Schiffseinheiten zeigt sich mithin auch in der deutschen Tankschifffahrt: Während sich die Anzahl der Tankmotorschiffe im Zeitraum von 1992 bis 2017 von 397 auf 375 Einheiten, mithin um 5,5 % reduzierte, stieg deren Gesamttragfähigkeit im Vergleichszeitraum um rund 30,6 % von 0,55 Mio. t im Jahr 1992 auf 0,71 Mio. t im Jahr 2017 (siehe Abbildung 21). Eine deutliche Zunahme verzeichneten vor dem Hintergrund schärferer gesetzlicher Regelungen für Beförderungen von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen in den vergangenen Jahren sowohl absolut als auch anteilig Tankmotorschiffe mit Doppelhülle. Ihr Anteil an den erfassten Tankmotorschiffen erhöhte sich allein im Zeitraum von 2012 bis 2017 von rund 56,0 % auf rund 82,0 %.

Tankmotorschiffe

5.4 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Als Wachstumssegment erwies sich weiterhin das Containergeschäft. Die Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen stiegen im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 8,0 % auf über 1,3 Mio. TEU an (siehe Tabelle 5). Die Transporte von beladenen Containern erhöhten sich dabei um 10,1 % auf über 0,9 Mio. TEU. Die Beförderungen von unbeladenen Containern verbuchten einen Zuwachs von 3,7 % auf rund 0,4 Mio. TEU. Die in den Containern beförderte Tonnage nahm im Vergleichszeitraum um 7,8 % auf rund 9,6 Mio. t zu; die Anzahl der Ladungsträger legte um 7,2 % auf knapp 0,9 Mio. Einheiten zu.

Anstieg der Containerbeförderungen

Tabelle 5: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im 1. Halbjahr 2018

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	9,61	0,96	2,73	4,94	0,98
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	0,85	0,11	0,31	0,34	0,09
TEU (in Mio.)	1,34	0,17	0,50	0,53	0,14
	<i>Veränderung 1. Halbjahr 2018 ggü. 1. Halbjahr 2017 in %</i>				
Beförderungsmenge ¹	7,8	11,2	9,9	4,9	14,2
Anzahl der Ladungsträger	7,2	22,1	0,5	5,4	25,1
TEU	8,0	23,9	2,5	5,0	25,6

¹ Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die größten prozentualen Zuwächse verzeichneten im 1. Halbjahr 2018 die Durchgangs- und die Binnenverkehre. Im Transit durch Deutschland stiegen die Containerverkehre auf

Hauptverkehrsverbindungen

deutschen Wasserstraßen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um 25,6 % auf über 0,1 Mio. TEU, im Binnenverkehr um 23,9 % auf knapp 0,2 Mio. TEU. Der grenzüberschreitende Empfang, auf den im 1. Halbjahr 2018 mit rund 0,5 Mio. TEU etwa 37,3 % des gesamten Containerverkehrs entfielen, verbuchte im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 eine Zunahme von 2,5 %. Der grenzüberschreitende Versand legte im Vergleichszeitraum um 5,0 % auf über 0,5 Mio. TEU zu. Auf die Containerbeförderungen von deutschen zu ausländischen Häfen entfiel in der ersten Jahreshälfte 2018 mit rund 4,9 Mio. t zugleich die höchste Tonnage. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies ein Plus von rund 4,9 %. Trotz eines überproportionalen Anstiegs von 9,9 % blieb die Tonnage der beförderten Güter beim grenzüberschreitenden Empfang mit rund 2,7 Mio. t weiterhin deutlich hinter den Versandmengen zurück. Eine vergleichsweise höhere Paarigkeit besteht in Bezug auf die im grenzüberschreitenden Versand bzw. Empfang beförderte Anzahl an Ladungsträgern.

Mit einem Volumen von über 1,2 Mio. TEU erreichten Containerbeförderungen im Seehafen-Hinterlandverkehr in der ersten Jahreshälfte 2018 einen Anteil von rund 93,3 % am gesamten Containeraufkommen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen. Wie Tabelle 6 veranschaulicht, entfiel der Großteil auf Quell-/Zielverkehre zwischen Antwerpen bzw. Rotterdam und dem deutschen Hinterland. Beide Seehäfen verzeichneten im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 Zuwächse beim Containerumschlag, die sich in einer Zunahme der Hinterlandverkehre niederschlugen. Containerverkehre zwischen Antwerpen und deutschen Binnenhäfen wuchsen im Vergleichszeitraum um 3,0 % auf über 0,4 Mio. TEU; noch stärkere prozentuale Zunahmen verzeichneten die Containerverkehre in die Schweiz und Frankreich mit Wachstumsraten von 16 % bzw. 83 % auf rund 50,6 Tsd. TEU bzw. 15,3 Tsd. TEU. Zwischen Rotterdam und dem deutschen Hinterland stiegen die Containerbeförderungen im 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 um rund 4,4 % auf knapp 0,6 Mio. TEU. Die meisten Container wurden zwischen Rotterdam und Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen sowie Rheinland-Pfalz verschifft. Bei Verschiffungen von Containern ins Hinterland kam es dabei für Binnenschiffe an den Deepsea-Terminals in Antwerpen und Rotterdam erneut zu zeitweilig längeren Wartezeiten. Der Hafen Hamburg verzeichnete trotz eines insgesamt rückläufigen Seecontainerumschlags in der ersten Jahreshälfte 2018 eine leichte Zunahme der Binnenschiffsverkehre im Hinterland. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2017 stiegen dort die ausschließlich nationalen Containerbeförderungen um rund 4,3 Tsd. TEU bzw. 7,3 % auf insgesamt rund 63,2 Tsd. TEU. Gleichsam zulegen konnten die Containerbeförderungen im Hinterland der Bremischen Häfen. Rund 32,9 Tsd. TEU im 1. Halbjahr 2018 bedeuteten einen Anstieg von rund 21,5 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2017. Rund 95,5 % der Containerverkehre ereigneten sich zwischen bzw. innerhalb der Bremischen Häfen.

Seehafen-
Hinterlandverkehr

Tabelle 6: Seehafen-Hinterlandverkehr nach Staaten im 1. Halbjahr 2018 in TEU

Empfangs-/ Versandregion	Hafen				
	Amsterdam	Antwerpen	Bremen	Hamburg	Rotterdam
<i>Deutschland</i>					
Baden-Württemberg	344	59.148	0	0	35.951
Bayern	0	2	0	0	235
Berlin	0	0	0	397	0
Brandenburg	0	0	0	0	0
Bremen	0	880	31.454	0	0
Hamburg	0	0	0	0	0
Hessen	0	31.345	0	0	34.612
Mecklenburg-Vorpomm.	0	0	0	0	0
Niedersachsen	781	4.009	804	36.532	66
Nordrhein-Westfalen	3.058	166.466	684	3.427	364.815
Rheinland-Pfalz	423	177.357	0	0	128.018
Saarland	0	0	0	0	0
Sachsen	0	0	0	1.398	0
Sachsen-Anhalt	0	0	0	20.914	0
Schleswig-Holstein	0	0	0	515	0
Zusammen	4.606	439.207	32.942	63.183	563.697
<i>Ausland</i>					
Belgien	0	0	880	0	0
Frankreich	0	15.345	0	0	8.659
Schweiz	0	50.631	0	0	63.585
Übrige Staaten	0	4.632	0	0	0
Zusammen	0	70.608	880	0	72.244

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: Januar 2019

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

... aktiv für den Güterverkehr
