



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2005



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
3	Straßengüterverkehr	5
3.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	5
3.2	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	7
3.2.1	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	7
3.2.2	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.3	Entwicklung der Beförderungsentgelte	10
3.4	Kostenentwicklung, Ertragslage, Investitionen der Transportunternehmen und Nutzung alternativer Kraftstoffe	11
3.4.1	Kostenentwicklung	11
3.4.2	Ertragslage	12
3.4.3	Investitionen	13
3.4.4	Nutzung alternativer Kraftstoffe	14
3.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	15
3.6	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	17
4	Eisenbahngüterverkehr	19
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	19
4.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	20
4.3	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	21
4.4	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße	24
4.4.1	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr	24
4.4.2	Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)	27
5	Binnenschiffsgüterverkehr	28
5.1	Allgemeine Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	28
5.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	29
5.3	Lage der Binnenschifffahrt	31
5.3.1	Kostenentwicklung	31
5.3.2	Trockengüterschifffahrt	32
5.3.3	Tankgüterschifffahrt	34

1 Zusammenfassung

Nachdem im Jahr 2004 sowohl der Straßen- als auch der Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr eine Belebung der Verkehrsnachfrage erfahren hatten, verlief die Entwicklung im 1. Halbjahr 2005 uneinheitlich. Während sich in der Binnenschiffahrt die Aufkommenszuwächse fortsetzten, waren beim Straßen- und Eisenbahngüterverkehr im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Rückgänge zu verzeichnen. Bei der Verkehrsleistung konnten hingegen alle Verkehrsträger zulegen, wobei das Wachstum auf der Straße vergleichsweise moderat ausfiel.

Der gewerbliche Straßengüterverkehr konnte im 1. Halbjahr 2005 in allen Entfernungsbereichen Aufkommenszuwächse verzeichnen. Das Aufkommen im Werkverkehr ging insbesondere aufgrund der schwachen Baukonjunktur und wegen Verlagerungen auf den gewerblichen Güterverkehr deutlich zurück. Vor dem Hintergrund eines schwächeren Exportwachstums im 1. Halbjahr 2005 fiel das Mengen- und Leistungswachstum des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 geringer aus.

Die aktuelle Lage auf dem Güterverkehrsmarkt wird vor allem durch eine Beschleunigung der strukturellen Veränderungen geprägt. Ausdruck dessen sind immer neue europaweite Unternehmenskäufe deutscher und europäischer Speditions- und Logistikunternehmen. Daneben ist die Situation gekennzeichnet von der erheblichen Steigerung der Kraftstoffkosten sowie der Einführung der Lkw-Maut. Die Mautkosten werden größtenteils an die Auftraggeber weitergegeben - die gestiegenen Kraftstoffkosten bereiten den Unternehmen jedoch erhebliche Probleme. Daher verzeichnet die überwiegende Anzahl der mittleren und kleineren Transportunternehmen eine Verschlechterung ihrer wirtschaftlichen Situation. Die großen Speditions- und Logistikunternehmen erzielen hingegen mehrheitlich bessere Ergebnisse. Sie forcieren den Ausbau ihrer internationalen Netzwerke und dringen zu deren Auslastung zunehmend in Geschäftsverbindungen ein, die bislang vorrangig von regional tätigen Transportunternehmen besetzt wurden.

Die hohe Wettbewerbsintensität im Binnen- und grenzüberschreitenden Güterverkehr hielt auch im 1. Halbjahr 2005 an. Vor diesem Hintergrund sind die Preise auf verschiedenen grenzüberschreitenden Relationen weiter unter Druck geraten. Aufgrund der geringen Margen im klassischen Ladungsverkehr versuchen immer mehr Güterkraftverkehrsunternehmen, sich auf bestimmte Marktsegmente zu spezialisieren. Ausdruck dieser Entwicklung sind zunehmende Investitionen in Spezialfahrzeuge. Parallel hierzu verstärken deutsche Unternehmen ihre Anstrengungen auf den osteuropäischen Märkten, um sich deren Wachstumspotenzial zu erschließen und das niedrige Gehalts- und Lohnniveau zu nutzen.

Die von vielen Marktteilnehmern erwartete Zunahme von Unternehmensinsolvenzen im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs infolge der Einführung der Lkw-Maut ist bislang nicht in dem befürchteten Maße eingetreten. Allerdings haben im 1. Halbjahr 2005 mehr Transport- und Speditionsunternehmen ihren Betrieb aufgegeben als im 1. Halbjahr 2004.

Verschiedentlich geäußerte Erwartungen, dass die Einführung der Lkw-Maut nennenswerte Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene und die Wasserstraße bewirkt, haben sich wegen des ausgeprägten Wettbewerbs auf dem deutschen Verkehrsmarkt bisher kaum erfüllt.

Der nationale und internationale Eisenbahngüterverkehrsmarkt war auch im 1. Halbjahr 2005 durch eine hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität gekennzeichnet. Ausdruck dessen sind u. a. Übernahmen und erste Insolvenzen von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Während die größeren, international agierenden Unternehmen ihre europäischen Netzwerke ausbauen und hierbei verstärkt die mittel- und osteuropäischen Verkehrsmärkte ins Blickfeld nehmen, stoßen im kapitalintensiven Eisenbahngeschäft gerade mittelständische Privatbahnen zunehmend an die Grenzen ihrer wirtschaftlichen Belastbarkeit.

Positiv entwickelten sich einmal mehr die Containerverkehre im Hinterland der deutschen Seehäfen sowie der ARA-Häfen. Mit Erfolg konnten hier neue nationale und internationale Ganzzugverbindungen gestartet werden. Auch im grenzüberschreitenden unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen deutschen und ausländischen Terminals konnten Kombiverkehrsgesellschaften im 1. Halbjahr 2005 auf verschiedenen Relationen Aufkommenszuwächse verzeichnen. Die Einstellung einiger Rollender Landstraßen im vergangenen Jahr wirkte sich hingegen nachteilig auf das Aufkommen des begleiteten kombinierten Verkehrs aus.

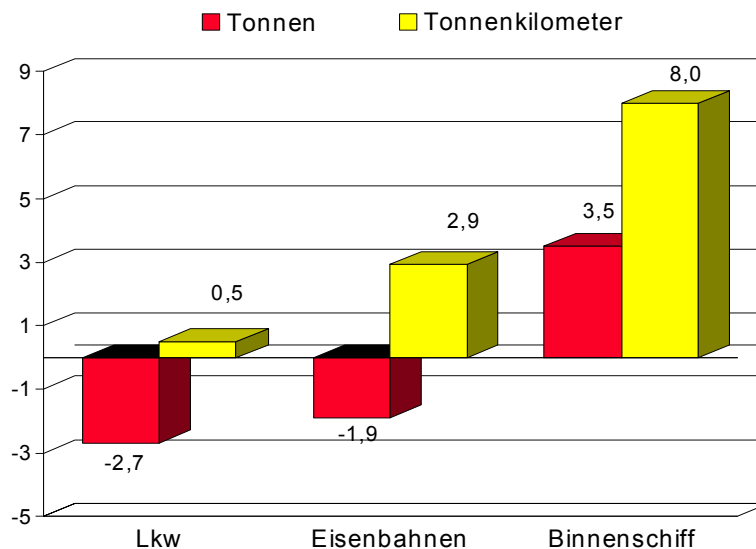
Wie bereits im Gesamtjahr 2004 konnte die Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2005 auf allen Hauptverkehrsverbindungen deutliche Mengen- und Leistungszuwächse verbuchen. Trotz dieser positiven Entwicklung ging der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen weiter zurück. Zugenommen haben u. a. die Kabotagebeförderungen von tschechischen und polnischen Unternehmen auf der Elbe sowie im west- und ostdeutschen Kanalgebiet.

Belastet wurden die Betriebsergebnisse der Unternehmen der deutschen Trocken- und Tankgüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2005 durch die deutlich gestiegenen Gasölpreise. Angesichts relativ geringer Margen in der Trockengüterschifffahrt und stagnierender bzw. rückläufiger Aufkommensmengen bei verschiedenen Güterabteilungen richten Unternehmen ihren Fokus in zunehmendem Maße auf Marktsegmente, die bereits heute hohe Wachstumsraten aufweisen bzw. zukünftig Wachstumspotenziale erwarten lassen.

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat sich im 1. Halbjahr 2005 abgeschwächt. Der Rückgang der Verkehrsnachfrage führte gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 bei der Gütermenge zu merklichen Einbußen, während bei den erbrachten Verkehrsleistungen zwar eine verhaltenere, aber doch positive Entwicklung zu verzeichnen war. So verringerte sich im 1. Halbjahr 2005 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 2,2 % auf 1,51 Mrd. t, nachdem das Aufkommen im Gesamtjahr 2004 noch um 1,3 % zugenommen hatte. Die von den drei Verkehrsträgern im 1. Halbjahr 2005 insgesamt erbrachte Beförderungsleistung lag mit 208,1 Mrd. tkm um 2,2 % über derjenigen des 1. Halbjahres 2004. Im Gesamtjahr 2004 hatte das Leistungswachstum 5,9 % betragen.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 in %



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

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 wie folgt dar:

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,7 % auf 1,24 Mrd. t. Demgegenüber verzeichneten die Verkehrsleistungen ein Wachstum. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2004 um 4,3 % stieg sie im 1. Halbjahr 2005 um 0,5 % auf 130,6 Mrd. tkm im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an.

Kennzeichnend für die Entwicklung im Betrachtungszeitraum waren das deutlich geringere Wachstum im grenzüberschreitenden Güterverkehr sowie die erheblichen Rückgänge in den unteren Entfernungsbereichen des Binnenverkehrs.

Im Eisenbahngüterverkehr verringerte sich die Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 um 1,9 % auf rund 150,7 Mio. t. Die Verkehrsleistung erhöhte sich dagegen um 2,9 % auf rund 43,8 Mrd. tkm. Letzteres ist u. a. dem Anstieg der durchschnittlichen Beförderungsweiten im Binnenverkehr geschuldet. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage war hingegen rückläufig. Mengen- und Leistungsrückgänge zeigten sich im Betrachtungszeitraum beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang. Diesen standen deutliche Zuwächse beim Durchgangsverkehr gegenüber.

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im 1. Halbjahr 2005 rund 121,0 Mio. t Güter befördert und damit rund 4,1 Mio. t bzw. 3,5 % mehr als im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres. Die größten mengenmäßigen Zuwächse wurden im Binnenverkehr erzielt; aber auch beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang sowie beim Durchgangsverkehr wuchsen die Transportmengen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004. Noch größere Steigerungen als bei der Beförderungsmenge zeigten sich bei der Beförderungsleistung, die sich im gleichen Zeitraum um 8,0 % auf rund 33,7 Mrd. tkm erhöhte. Auch hier waren auf allen Hauptverkehrsverbindungen Zuwächse zu verzeichnen.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 04	1. Hj. 05	1. Hj. 05 ggü. 1. Hj. 04 in % ²⁾	1. Hj. 04	1. Hj. 05	1. Hj. 05 ggü. 1. Hj. 04 in % ²⁾
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Eisenbahnen ³⁾	153,7	150,7	- 1,9	42,6	43,8	+ 2,9
Binnenschifffahrt	116,9	121,0	+ 3,5	31,2	33,7	+ 8,0
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ⁴⁾	1.272,3	1.238,0	- 2,7	129,9	130,6	+ 0,5
- Gewerblicher Verkehr	722,0	737,2	+ 2,1	99,6	102,1	+ 2,5
- Werkverkehr	550,3	500,8	- 9,0	30,3	28,5	- 5,8
- Verkehr im Nahbereich ⁵⁾	725,0	685,8	- 5,4	11,7	11,2	- 4,7
- Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾	257,9	255,6	- 0,9	23,2	23,1	- 0,2
- Verkehr im Fernbereich ⁵⁾	289,4	296,6	+ 2,5	95,0	96,3	+ 1,4
Gesamter Güterverkehr ⁶⁾	1.543,0	1.509,7	- 2,2	203,6	208,1	+ 2,2

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

2) Die Veränderungsdaten sind aus den mehrstelligen Originalwerten und nicht auf Basis der gerundeten Tabellenwerte errechnet.

3) Ohne Express- und Stückgutverkehr sowie ohne Dienstgut- und Militärverkehr.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen.

6) Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen; statistische Angaben liegen nicht vor.

Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes Reihe 8;

Statistisches Bundesamt Fachserie 8, Reihe 2 und 4.

Die insgesamt schwache verkehrswirtschaftliche Entwicklung im 1. Halbjahr 2005 hat sich im weiteren Verlauf des Jahres verbessert. In den Herbstmonaten verzeichneten insbesondere die Unternehmen des Straßengüterverkehrs eine deutliche Verbesserung ihrer Auftrags- und Beschäftigungslage. Ob es sich hierbei um eine nachhaltige Verbesserung der Güterverkehrsnachfrage handelt, bleibt abzuwarten und dürfte auch von der weiteren konjunkturellen Entwicklung abhängig sein.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Im Straßengüterverkehr kam es im 1. Halbjahr 2005 insgesamt zu einer Abschwächung der Verkehrsnachfrage. Nach den moderaten Zuwächsen in den Jahren 2003 und 2004 verringerte sich die beförderte Gütermenge gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 um insgesamt 2,7 % (- 34,3 Mio. t) auf 1,24 Mrd. t. Allerdings lag das Ergebnis der Beförderungsleistung weiterhin über den Werten des Vorjahreszeitraums. Es lag im 1. Halbjahr 2005 bei 130,6 Mrd. tkm (+ 0,5 %). Die negative Mengenentwicklung ist im Wesentlichen auf den erneuten Rückgang im Nahbereich zurückzuführen. Demgegenüber zeigte sich im Fernbereich sowie im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs wiederum ein Wachstum der Mengen und Leistungen.

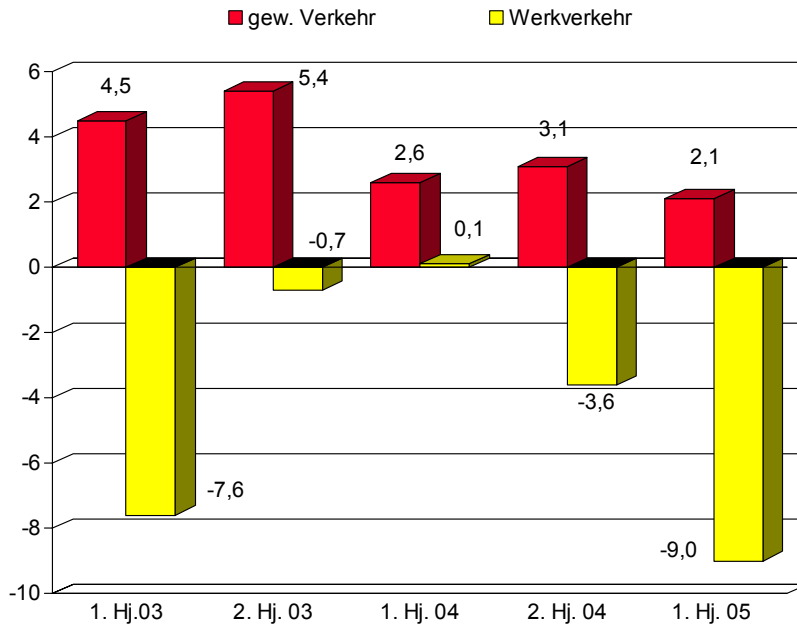
- Aufgrund des Rückgangs im Nahbereich verringerte sich das Aufkommen im Binnenverkehr insgesamt um 3 % auf 1,17 Mrd. t, nachdem es sich in den vergangenen Jahren leicht erholt hatte. Demgegenüber kam es bei den Beförderungsleistungen weiterhin zu einer Aufwärtsentwicklung in Höhe von 0,6 % auf 113,3 Mrd. tkm.
- Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs hat sich das Mengenwachstum nach den zweistelligen Zuwachsraten in den beiden vergangenen Jahren abgeschwächt. Die beförderte Gütermenge stieg im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 um 3,5 %. Die Leistung stieg lediglich um 0,6 %.

Wie bereits in den vergangenen Jahren zeigten sich im 1. Halbjahr 2005 beim Werkverkehr wiederum deutliche Mengen- und Leistungsrückgänge, während der gewerbliche Güterverkehr im Nah-, Regional- und Fernbereich weiter deutlich zunahm. Ursächlich sind vor allem die Rückgänge im Baubereich, die den Werkverkehr im Gegensatz zum gewerblichen Güterverkehr besonders stark betrafen. So entfallen die insgesamt festgestellten Aufkommensrückgänge im Nahbereich ausschließlich auf den Werkverkehr. Daneben handelt es sich zunehmend um Verlagerungen zum gewerblichen Güterverkehr. So dürften die mautbedingten Verlagerungen im bisherigen Jahresverlauf umfangreicher ausgefallen sein, als es noch bei der ersten Untersuchung des Bundesamtes zu den Auswirkungen der Maut den Anschein hatte¹.

¹ Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht über die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut, Köln 2005.



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



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Bei der Betrachtung der güterabteilungsbezogenen Entwicklung im Straßengüterverkehr zeigte sich folgendes:

Tabelle 2: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterabteilungen einschließlich Kabotagebeförderungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004

Güterabteilung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2004	1. Hj. 2005	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	64.870	70.306	+ 5.437	+ 8,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	151.792	153.890	+ 2.097	+ 1,4
Feste mineralische Brennstoffe	7.031	6.071	- 959	- 13,6
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	49.125	46.873	- 2.251	- 4,6
Erze und Metallabfälle	16.422	14.423	- 1.999	- 12,2
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	41.643	38.402	- 3.241	- 7,8
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	587.111	544.013	- 43.098	- 7,3
Düngemittel	10.407	10.049	- 358	- 3,4
Chemische Erzeugnisse	102.179	101.243	- 937	- 0,9
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	210.245	217.997	+ 7.752	+ 3,7
Leergut ¹⁾	36.115	41.587	+ 5.472	+ 15,2
Insgesamt	1.276.939	1.244.853	- 32.085	- 2,5

¹⁾ u. a. leere Container

Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Hauptgrund für den Rückgang im Straßengüterverkehr ist die weiterhin rückläufige Entwicklung im Baubereich, welche sich in der beförderten Menge der Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ widerspiegelt. Dabei hat sich im 1. Halbjahr 2005 die Mengeneinbuße in Höhe von 43,1 Mio. t im Vergleich zu derjenigen im 1. Halbjahr 2004 (8,4 Mio. t) verfünffacht. Ursächlich hierfür ist neben der schlechten Baukonjunktur auch der lang anhaltende Winter im 1. Halbjahr 2005. Der Rückgang bei den Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“ ist nach dem starken Anstieg im 1. Halbjahr 2004, in dem noch Steigerungen um 9,0 % bzw. 17,1 % erreicht worden waren, mit einer Abschwächung des Stahlbooms zu begründen.

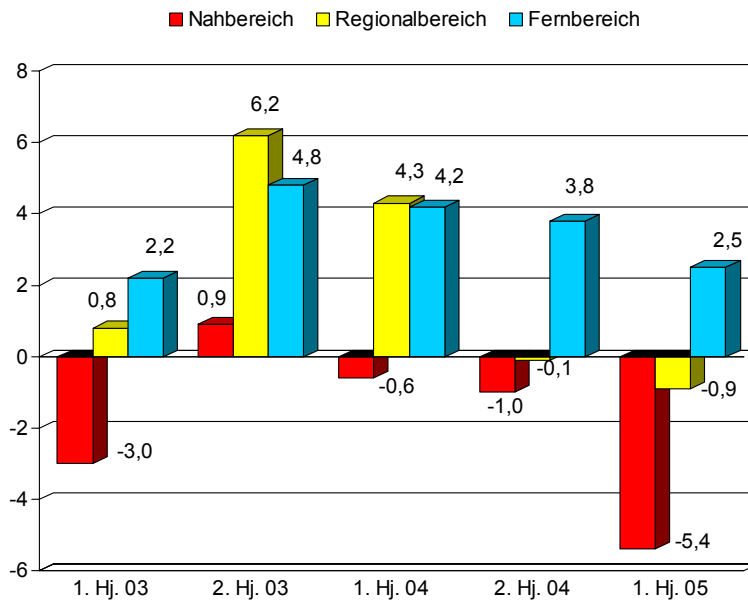
Aufkommenszuwächse zeigten sich vor allem in der Güterabteilung „Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)“, gefolgt von der Güterabteilung „Leergut“ sowie der Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“. Die abermals deutliche Zunahme der Leergutbeförderungen ist neben der bereits im Vorjahr veränderten statistischen Erfassung vornehmlich auf den anhaltenden Containerboom bei den Überseetransporten zurückzuführen. Durch den Boom erfolgt eine Steigerung der Seehafenhinterlandverkehre mit Containern. Dies führt zu einem erhöhten Leergutaufkommen. In einem ähnlich hohen Maße stieg die beförderte Menge in der Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“. Zurückzuführen ist diese Steigerung zum einen auf die Rekordernte bei den Getreidearten im vorangegangenen Jahr und zum anderen auf den stetig steigenden Export von deutschen Agrarprodukten in die neuen EU-Mitgliedstaaten.

3.2 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

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

Wie das folgende Schaubild verdeutlicht, kam es im 1. Halbjahr 2005 in den unteren Entfernungsbereichen zu deutlich höheren Aufkommensverlusten als in den beiden Vorjahren. Der Regionalbereich verzeichnete ebenfalls Mengenverluste, während das Aufkommen im Fernbereich in abgeschwächter Form weiter wuchs.

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



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

- Die unerwartet hohen Mengen- und Leistungsrückgänge im Nahbereich (bis 50 km) sind auf die anhaltend schwache Baukonjunktur zurückzuführen (Menge - 5,4 %; Leistung - 4,7 %). Daneben entfiel ein Teil der seit Jahren zu verzeichnenden Rückgänge auf Verlagerungen zu dem seit den 90iger Jahren wachsenden Markt der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP). Da die amtliche Statistik ausschließlich Beförderungen mit Kraftfahrzeugen über 3,5 t Nutzlast erfasst, fallen die mit kleinen KEP-Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen aus der Statistik.
- Die Aufkommens- und Leistungsrückgänge im Regionalbereich (51 - 150 km) sind ebenfalls auf die schwache Baukonjunktur zurückzuführen (Menge - 0,9 %, Leistung - 0,2 %). Mengenzuwächse gab es in diesem Entfernungsbereich bei den Halb- und Fertigwaren sowie bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen.
- Im Gegensatz zur rückläufigen Entwicklung im Nah- und Regionalbereich setzte sich im Fernbereich (151 km und mehr) der Zuwachs der Mengen und Leistungen weiter fort. Allerdings fielen die Zuwächse deutlich geringer aus als in den Vorperioden (Menge + 2,5 %, Leistung +1,4 %). Die stärksten Zunahmen ergaben sich in den Güterabteilungen der Halb- und Fertigwaren, der chemischen Erzeugnisse sowie der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse. Die stärksten Rückgänge entfielen auf Eisen und Stahl.

Trotz des erneut deutlichen Aufkommensrückgangs wurden von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge nahezu 76 % im Nah- und Regionalbereich befördert. Dies zeigt, dass der Straßengüterverkehr, bezogen auf die Gütermenge, vor allem in den unteren Entfernungsbereichen des regionalen Wirtschafts- und Verteilerverkehrs dominiert. Allerdings erreicht der Nah- und Regionalbereich wegen der geringen Beförderungsweite lediglich einen Anteil von 26 % an der Verkehrsleistung. Dagegen wird im Fern-

bereich ein Anteil von 74 % der Verkehrsleistung erzielt, was die große verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Straßengüterfernverkehrs sichtbar macht.

Die mengen- und leistungsbezogenen Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche im Straßengüterverkehr ergeben sich aus den nachstehenden Schaubildern.

Schaubild 4: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Gütermenge in %

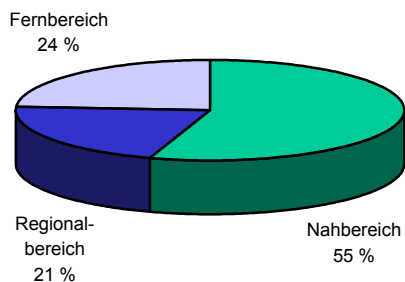
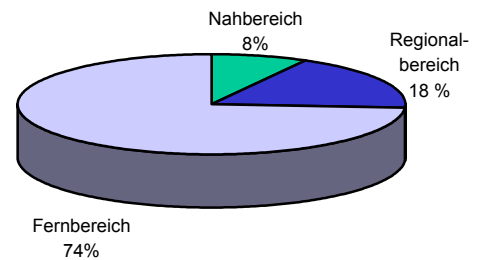


Schaubild 5: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Verkehrsleistung in %



Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

3.2.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die Abschwächung der Verkehrsnachfrage zeigte sich auch an der Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Nachdem die Mengen und Leistungen in den beiden vorangegangenen Jahren nahezu zweistellige Zuwachsraten verzeichneten, kam es im 1. Halbjahr 2005 zu einer deutlichen Abschwächung des Wachstums. Die differenzierte Betrachtung der Entwicklung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zeigt - bezogen auf den Inlandsstreckenanteil - für das 1. Halbjahr 2005 eine Mengensteigerung um 3,5 % auf 66,2 Mio. t und eine Leistungssteigerung um 0,6 % auf 17,3 Mrd. tkm. Die Entwicklung in diesem Segment des Straßengüterverkehrs spiegelt damit die allgemeine Abschwächung des Exportanstiegs im Betrachtungszeitraum wider.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im 1. Halbjahr 2005 rund 5 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 24 % auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Dabei hat im 1. Halbjahr 2005 der Versand um 4,1 % zu- und der Empfang um 0,2 % abgenommen. Deutlich gestiegen ist der Dreiländerverkehr (+ 23,7 %) mit deutschen Lastkraftfahrzeugen.

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2004 ¹	1. Hj. 2005	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	29.778,6	32.084,0	+ 2.305,4	+ 7,7
Drittstaaten	4.571,4	3.690,6	- 880,8	- 19,3
Versand Insgesamt	34.350,0	35.774,6	+ 1.424,6	+ 4,1
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	23.423,7	24.506,7	+ 1.083,0	+ 4,6
Drittstaaten	2.396,3	1.255,2	- 1.141,1	- 47,6
Empfang Insgesamt	25.820,0	25.761,9	- 58,1	- 0,2
Dreiländerverkehr²	3.746,3	4.634,8	+ 888,5	+ 23,7
Insgesamt	63.916,3	66.171,3	+ 2.255,0	+ 3,5

¹⁾ Januar bis April 2004: EU 15; ab Mai 2004: EU 25.

²⁾ einschließlich Durchgangsverkehr

Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Die statistisch ausgewiesenen Mengenrückgänge für den Güterverkehr mit Drittstaaten sind auf die geänderte Erfassung der Beförderungen mit den neuen EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen, die ab Mai 2004 unter „EU-Mitgliedstaaten“ mit aufgeführt werden.

Bei der Betrachtung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs ist zu berücksichtigen, dass etwa drei Viertel der erzielten Beförderungsleistungen durch gebietsfremde Transportunternehmen erbracht werden, die in den zuvor dargestellten Statistiken nicht mit erfasst sind. Im Güterverkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten lag der Marktanteil der gebietsfremden Unternehmen bereits vor der EU-Erweiterung bei etwa 90 %. Ursächlich dafür sind vor allem die unterschiedlichen Kostenstrukturen der in- und ausländischen Unternehmen. Vor allem gebietsfremde Transportunternehmen partizipieren daher am Wachstum des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs.

3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Für die im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen standen im bisherigen Jahresverlauf 2005 die Berücksichtigung der erheblich gestiegenen Kraftstoffpreise sowie die Weiterberechnung der Mautkosten im Vordergrund. Am ehesten gelang es Transportunternehmen, die für einzelne Auftraggeber ein hohes Güteraufkommen befördern und anspruchsvollere Transporte durchführen, Treibstoffzuschläge durchzusetzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die gezahlten Dieselizeuschläge in den meisten Fällen unter den tatsächlichen Kostenerhöhungen lagen und mit zeitlicher Verzögerung zum tatsächlichen Dieselpreisanstieg gezahlt wurden. Einem großen Anteil der Transportunternehmen war es jedoch nicht möglich, Dieselizeuschläge durchzusetzen.

Die Weiterberechnung der Maut an die Auftraggeber gelang im 1. Halbjahr 2005 im Ladungsverkehr für Lastfahrten zum großen Teil. Die Mautkosten für Leerkilometer sowie sonstige mautbedingte Kosten ließen sich zumeist nicht weiterbelasten. Anders sah es im Sammel- und Teilladungsverkehr aus, bei dem die Mautkosten in den meisten Fällen über prozentuale Erhöhungen der Preistabellen an die Auftraggeber weitergegeben wurden. Einzelheiten hierzu sind dem Sonderbericht „Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut“ des Bundesamtes zu entnehmen.

Auf die Forderungen der Transportunternehmen nach Entgelterhöhungen wegen gestiegener Treibstoffkosten und der Mauteinführung reagieren Auftraggeber zunehmend mit einer Neuausschreibung ihrer Verkehre. Neuausschreibungen führen vielfach dazu, dass gestiegene Kosten nicht angemessen geltend gemacht werden und die Entgelte nach den Ausführungen von Transportunternehmen in verschiedenen Bereichen vielfach nicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. Einzelne Unternehmen verzichteten bewusst auf Forderungen nach höheren Beförderungsentgelten, um ihren Auftraggebern keinen Anlass für Neuausschreibungen zu geben.

Das Ausscheiden zahlreicher Transportunternehmen aus dem Markt hat zu keiner spürbaren Abnahme des Kapazitätsangebotes und damit des Wettbewerbsdrucks bei innerdeutschen Verkehren geführt. So haben andere Unternehmen wegen des verschärften Wettbewerbsdrucks im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen den alten EU-Mitgliedsstaaten Kapazitäten aus diesen Verkehren abgezogen und setzen diese Fahrzeuge nun zusätzlich im Binnenverkehr ein. Auch wenn Gesprächspartner in den letzten Monaten verstärkt von einer zeitweiligen Laderaumknappheit in verschiedenen Regionen berichten, sind zur Zeit keine Tendenzen zu erkennen, die über eine allgemeine Kapazitätsknappheit zu einer nachhaltigen Erhöhung der Beförderungsentgelte im Binnenverkehr führen werden.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs führt der Wettbewerb vor allem mit den Transportunternehmen aus den Beitrittsstaaten dazu, dass sich die verschärfte Kostensituation noch weniger durch Entgelterhöhungen kompensieren lässt als im Binnenverkehr. Nach den Ausführungen befragter Unternehmen sind im 1. Halbjahr 2005 die Beförderungsentgelte insbesondere bei Verkehren mit Spanien, Frankreich und Großbritannien unter Druck geraten. Weniger stark betroffen von dem Preisdruck sind nach wie vor Spezialtransporte oder anspruchsvolle grenzüberschreitende Terminverkehre, da die Auftraggeber aus Gründen der Qualitätssicherung hier stärker als im normalen Ladungsverkehr auf deutsche oder westeuropäische Transportunternehmen zurückgreifen und bereit sind, gute Leistungen entsprechend zu vergüten.

3.4 Kostenentwicklung, Ertragslage, Investitionen der Transportunternehmen und Nutzung alternativer Kraftstoffe

3.4.1 Kostenentwicklung

Die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen wurden im Jahresverlauf 2005 durch den Anstieg der Kraftstoffpreise, die im September 2005 einen neuen Höchststand erreichten, sowie durch die seit Jahresbeginn 2005 zu entrichtende streckenabhängige Lkw-Maut auf Bundesautobahnen mit zusätzlichen Kosten belastet. In diesem Zusammenhang wies ein deutlicher Anteil der Transporteure im 1. Quartal 2005 explizit auf maut-

bedingte Steigerungen der Verwaltungskosten hin, zumal dieser Aufwand nur selten an die Auftraggeber weiterbelastet werden konnte. Dieser Faktor ist bei den Transportunternehmen aber zwischenzeitlich aus dem Fokus der Kostenbetrachtungen gerückt, da der Umgang mit der Maut letztlich in den Geschäftsablauf integriert ist.

Wie im Vorjahr trug im bisherigen Jahresverlauf 2005 bei den in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen der Anstieg der Versicherungsprämien mit zu einer Erhöhung ihrer Gesamtkosten bei. Dem versuchten Transportunternehmen u. a. durch Investitionen in verbesserte Ladungssicherungssysteme und Fahrerschulungen entgegenzuwirken. Zwar wirken diese Maßnahmen zunächst kostensteigernd, doch erwarten die Unternehmen danach Kosteneinsparungen durch geringere Versicherungsbeiträge und eine Reduzierung der verbrauchsabhängigen Kosten ihres Fuhrparks.

Nach wie vor registrieren viele Transportunternehmen unangemessene Stand- und Wartezeiten als Kostensteigerungsfaktor. Daher vergeben sie Beförderungen von oder nach neuralgischen Be- oder Entladestellen mit erfahrungsgemäß hohen Stand- und Wartezeiten zunehmend an Unterfrachtführer oder verzichten auf solche Beförderungen ganz, soweit die Bindung eines wichtigen Auftraggebers dem nicht entgegensteht.

Der enorme Kosten- und Wettbewerbsdruck zwingt die Unternehmen zu permanenten Effizienzsteigerungen. Beispiele hierfür sind Anpassungen des Tankverhaltens (Auslandsbetankung, Verwendung von Biodieselmotorkraftstoff) und eine Reduzierung des Eigenfuhrparks. Beförderungen, die sie im Selbsteintritt nicht mehr rentabel durchführen können, überlassen sie zunehmend Unterfrachtführern oder Wettbewerbern. Hierdurch engt sich der Handlungsspielraum ein, Personalabbau möglichst sozial verträglich zu gestalten. Daneben stand die Optimierung des Fuhrparkeinsatzes im Mittelpunkt der Bemühungen, die tendenziell stark steigenden Kosten bestmöglich einzudämmen.

3.4.2 Ertragslage

Der hohe nationale und internationale Wettbewerbsdruck sowie die gestiegenen Kosten, denen vielfach keine entsprechenden Entgelterhöhungen gegenüberstanden, haben bei einem Großteil aller in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen zu einer Verschlechterung der Ertragslage im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen geführt. Ein wachsender Anteil der Transporteure sieht sich mit einer zunehmend existenzbedrohenden Situation konfrontiert: Zum einen sind die Rationalisierungspotenziale, soweit sie ohne Investitionen lokalisier- und umsetzbar sind, weitgehend erschöpft. Zum anderen bestätigt sich in Marktgesprächen, dass es zumindest in Marktsegmenten mit Laderaumüberhang praktisch unmöglich ist, bei der Kundschaft einen kontinuierlichen Ausgleich für die innerhalb kurzer Zeiträume stetig steigenden Kraftstoffkosten zu erhalten. Noch härter traf es die grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr betreibenden Unternehmen: Bei diesen lag der Anteil am höchsten, der bei gestiegenen Kosten zugleich wettbewerbsbedingte Entgeltkürzungen verkraften musste.

Interessant ist, wie die befragten Transportunternehmen auf die veränderte Situation reagiert haben, um einer Verschlechterung ihrer Ertragslage entgegenzuwirken. Neben den bereits dargestellten Maßnahmen zur

Kostenreduzierung rangierte als Folge der Mauteinführung zu Jahresbeginn der Abbau unrentabler Kraftfahrzeuge an erster Stelle, gefolgt von der Verschiebung von Ersatzinvestitionen und Maßnahmen zur Reduzierung des Leerfahrtenanteils. Im weiteren Jahresverlauf wurden verstärkt Strategien zur Spezialisierung, der Suche nach Marktnischen sowie zur Bindung der Stammkundschaft genannt. Konkret nahm dabei die Verbesserung des Kundendienstes, der Kundenpflege sowie die Anpassung des Fuhrparks an spezielle Kundenwünsche einen hohen Stellenwert ein. Viele Transportunternehmen bemühen sich, auf die Kunden individuell zugeschnittene logistische Dienstleistungen anzubieten. Im 3. Quartal 2005 rückten zusätzlich die konsequente Ablehnung unrentabler Aufträge und die Umstellung des Fuhrparks auf Biodieselmotoren in den Vordergrund, gefolgt von der Schulung des Fahrpersonals. Bemerkenswert ist, dass nunmehr eine zunehmende Anzahl der befragten Transportunternehmen darauf hinweist, mittlerweile alle betriebswirtschaftlichen Mittel zur Verbesserung der Ertragslage ausgeschöpft zu haben.

Insgesamt unterstreicht dies die angespannte wirtschaftliche Situation von immer mehr kleinen und mittelständischen Transportunternehmen, sofern sie leicht austauschbare Leistungen anbieten und ihre Kernaktivitäten nicht nennenswert hin zu Logistikdienstleistungen verlagert haben. Selbst alt eingesessene und über Jahre hinweg im Markt fest etablierte Transportunternehmen kämpfen um ihre Existenz, da sie steigende Kosten nicht mehr kompensieren und somit immer häufiger keine Rücklagen für Investitionen mehr bilden können. Dies hindert einzelne Transportunternehmen auch daran, Auftraggebern zu folgen, die ihre Produktion nach EU-Beitrittsstaaten und anderen osteuropäischen Staaten verlagern.

3.4.3 Investitionen

Die vorstehend dargelegten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen spiegeln sich bei den Fuhrparkinvestitionen wider. Zu Beginn des Jahres 2005 brach die Anzahl der befragten Unternehmen, die Fuhrparkinvestitionen vornahm, spürbar ein. Ebenso stieg bei ihnen die Anzahl der Fahrzeugabmeldungen / - stilllegungen deutlich an. Die im 2. Quartal 2005 wieder anziehenden Investitionen wurden nach den in den Marktgesprächen dargelegten Beweggründen überwiegend durch zusätzliche Aufträge der Stammkundschaft und nur nachrangig durch die Akquisition von Neukunden ausgelöst.

Der festgestellte Trend zur Erschließung von Marktnischen und zur Durchführung von Spezialverkehren bestätigt sich auch anhand der Art der Fahrzeuginvestitionen: Auf den Orderlisten standen vor allem Kühlfahrzeuge und Fahrzeuge mit Hebebühne sowie Silofahrzeuge, Megatrailer und Fahrzeuge mit Doppelstockboden bis hin zu Kran- und Schwergutfahrzeugen, während vom Fuhrparkabbau vornehmlich Plane- und-Spiegel-Lkw sowie Motor-Hänger-Züge betroffen waren. Daneben setzte sich der Trend zu Investitionen, die eine Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großer Ladefläche und Nutzlast zum Ziel haben, weiter fort.

Unternehmen, die Fuhrparkinvestitionen vornahmen, orderten zumeist noch Euro 3 - Fahrzeuge, da sich deren Technik für den Betrieb mit dem kostengünstigeren Biodieselmotoren bewährt hat und diese Lkws zu deutlich günstigeren Konditionen zu beschaffen sind als Euro 4 - und Euro 5 - Fahrzeuge. Zwischen den emissionsreduzierten Fahrzeugklassen Euro 4 und Euro 5 zeichnet sich bei den in die Marktbeobachtungs-

gespräche eingebundenen Unternehmen trotz der höheren Anschaffungskosten eine Präferenz für Euro 5 - Fahrzeuge ab, weil diese auch im Jahr 2006 in der Maut-Gebührenklasse A verbleiben, während angekündigt ist, Euro 4 - Fahrzeuge in die kostenträchtigere Maut-Gebührenklasse B herabzustufen.

Weiterhin war in Marktgesprächen des Bundesamtes verstärkt der Trend hin zu Leasing und zur Langzeitmiete oder zur Mischfinanzierung des Fuhrparks zu beobachten. Geebnet wird diese Entwicklung nicht nur durch Leasing- und Vermietgesellschaften, die ihre Angebote bis hin zu Vollserviceverträgen und der Integration von Spezialfahrzeugen in ihre Angebotspalette immer flexibler auf die Bedürfnisse der Transportunternehmen ausrichten, sondern auch durch Nutzfahrzeughersteller, die ihr Engagement in diesem Vertriebskanal forcieren.

3.4.4 Nutzung alternativer Kraftstoffe

Zur Kostensenkung hat im Laufe des Jahres 2005 eine deutlich steigende Anzahl der im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Transportunternehmen ihren Fuhrpark auf Biodiesel umgestellt. Dies bestätigen die für das Jahr 2005 prognostizierten Absatzzahlen des Biodiesels für Lkw / Busse, die von einer Steigerung um fast 40 % auf 0,89 Mio. t ausgehen².

In den letzten Jahren lag der Preisunterschied zwischen Biodiesel und mineralischem Diesel relativ konstant bei 0,10 - 0,12 €/Liter. Seit Juni 2005 ist die Preisdifferenz durch die gestiegenen Preise für mineralischen Diesel jedoch auf über 0,18 €/Liter gestiegen³. Häufigere Wartungsintervalle (Öl- und Filterwechsel) beim Einsatz von Biodiesel reduzieren diesen Preisvorteil je nach Einsatz des Lkw um ca. 0,03 €/Liter⁴. Bei einem angenommenen Kostenvorteil gegenüber mineralischem Diesel von 0,15 €/Liter kann die Einsparung bei einem 40-t-Lastzug pro Jahr rund 7.100 € erreichen⁵.

Transportunternehmen, die einen hohen Biodieselbedarf haben, sichern diesen bevorzugt durch längerfristige Verträge mit ihren Biodiesellieferanten ab und unterhalten eine eigene Betriebstankstelle, an der sie ihre Fahrzeuge betanken. Um die verkürzten Wartungsintervalle strikt einzuhalten und somit Schäden durch den aggressiven Biodiesel zu verhindern, neigen solche Unternehmen zur Unterhaltung einer eigenen Werkstatt. Dies bietet gegenüber einer externen Werkstatt zudem den Vorteil, die Wartung der Fahrzeuge flexibler auf Zeiten außerhalb ihres Einsatz legen zu können. Im Herbst 2005 beklagten Transportunternehmen, dass mit ihrem Biodiesellieferanten keine Verlängerung ihrer längerfristigen Abnahmeverträge für Biodiesel abschließbar gewesen sei. Auch Unternehmen, die nunmehr eine Umstellung auf Biodiesel anstreben, stellten einen Angebotsengpass fest. Jüngste Presseberichte bestätigen, dass an vielen öffentlichen Tankstellen des Biodieselvertriebsnetzes derzeit Biodiesel nicht mehr erhältlich sei. Ursache hierfür ist, dass neben der stark gestiegenen Nachfrage durch Transportunternehmen die Mineralölgesellschaften gegenüber dem Vorjahr eine erheblich gestiegene Gesamtmenge an Biodiesel dem mineralischen Dieselkraftstoff beimischen: Gemäß EU-Richtlinie 2003/30/EG soll bis zum 31. Dezember 2010 der Anteil von Biokomponenten in Kraftstoff-

² Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie, Oktober 2005.

³ Internationales Wirtschaftsforum Regenerative Energien, IWR Biodieselpreisindex.

⁴ Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie, Oktober 2005.

⁵ 40 t - Lastzug, Euro II, jährliche Laufleistung 135.000 km, durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch 35 Liter pro 100 km.

fen in den EU-Mitgliedstaaten rund 6 % erreichen. Seit Anfang 2004 ist zu diesem Zweck die Beimischung von bis zu 5 % Biodiesel zu mineralischem Diesel erlaubt und von der Mineralölsteuer befreit.

Aufgrund des Angebotsengpasses bei Biodiesel und des Kostendrucks zeichnet sich ab, dass Transportunternehmen auf Raps- und andres Pflanzenöl auszuweichen versuchen, da diese gegenüber Biodiesel noch kostengünstiger sind und zudem einen geringeren Wartungsaufwand bei den Lkws erzeugen. Einer Verwendung solcher preisgünstigen Kraftstoffe stehen jedoch Umrüstkosten in Höhe von mindestens 4.000 € je Lkw gegenüber, welche die Investitionskraft vieler umrüstwilliger Transportunternehmer überschreiten.

Alternative Kraftstoffe werden vor allem von Unternehmen eingesetzt, die nationalen Straßengüterverkehr betreiben und keine wirtschaftlich sinnvolle Möglichkeit für eine kostengünstige Auslandsbetankung mit mineralischem Diesel haben. Der Einsatz von Biodiesel rechnet sich im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr überwiegend nicht, da er im Gegensatz zu mineralischem Diesel im europäischen Ausland vergleichsweise teuer ist. Mitunter ist er dort nicht verfügbar.

Einige Transportunternehmen bemängelten im Rahmen der Gespräche, dass sie als von der Mineralölsteuer befreite Biodieselnutzer von der angestrebten Mautkompensation über eine Mineralölsteuererstattung nicht profitieren können, obwohl sie auch als Biodieselnutzer Mautzahler sind. Die betroffenen Unternehmen regten deshalb eine Mautkompensation über die Kraftfahrzeugsteuer an.

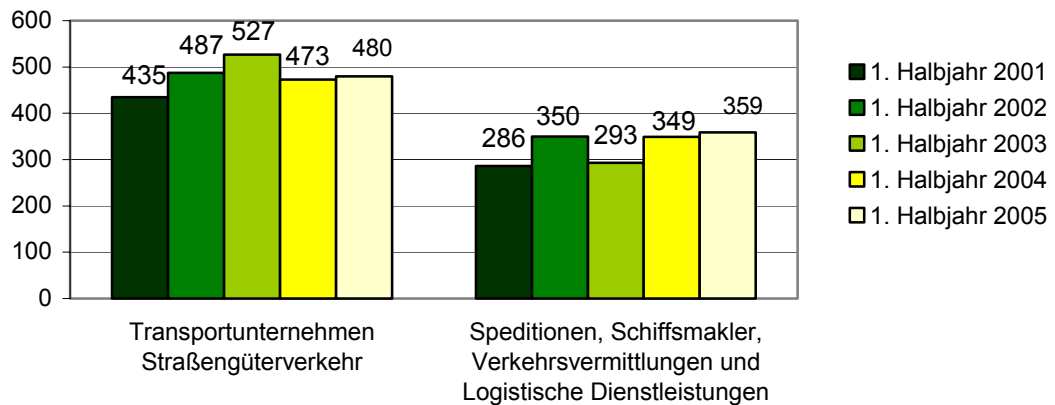
3.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2005 mit 480 Insolvenzverfahren um 1,5 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark (inklusive Schiffsmaklerbüros, logistische Dienstleister und sonstige Verkehrsvermittlung) stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 um 2,9 % auf 359 Insolvenzverfahren an.

Viele im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Unternehmen erwarteten bereits für das 1. Halbjahr 2005 wegen der Mauteinführung eine Insolvenzwelle. Diese ist bislang nicht in dem vorhergesagten Umfang eingetreten. Ein Grund hierfür dürfte darin liegen, dass die Transportunternehmen in großem Umfang Tank- und Servicekartengesellschaften für die Zahlungsabwicklung der Maut nutzen und diese Gesellschaften mehrwöchige Zahlungsziele gewähren. So bleibt den Transportunternehmen eine längere Vorfinanzierung der Maut erspart.

Insgesamt waren im 1. Halbjahr 2005 bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs rund 1.900 Beschäftigte von den eingeleiteten Insolvenzverfahren betroffen, 66 % mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Rund 2.700 Beschäftigte – 14 % mehr als im 1. Halbjahr 2004 - arbeiteten bei den von Insolvenz betroffenen Speditionsunternehmen.

Schaubild 6: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren im Zeitraum vom 1. Halbjahr 2001 bis zum 1. Halbjahr 2005 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes



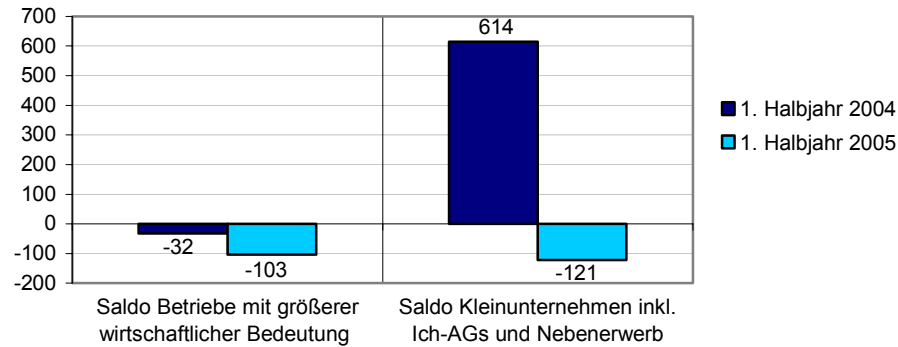
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1, Juni 2005

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Zahlreiche Unternehmen, deren Wirtschaftskraft für einen mittelfristigen Fortbestand oder eine Fortführung durch die nächste Generation einer Unternehmerfamilie nicht ausreicht, stellen ihre Tätigkeit ein. Für den Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ weist die Statistik für das 1. Halbjahr 2005 einen negativen Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung / Anmeldungen und Betriebsaufgaben/Abmeldungen in den Handels- und Gewerberegistern) aus. Vor allem bei Kleinunternehmen (inklusive Ich-AGs) war der Unterschied zum entsprechenden Vorjahreszeitraum durch verminderte Neugründungen bzw. Anmeldungen und vermehrte Betriebsaufgaben bzw. Abmeldungen erheblich. Der negative Saldo ist um so bedeutsamer, als es sich nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung bei vielen der aus dem Markt ausscheidenden Unternehmen um solche mit einem nennenswerten Fuhrpark handelt, während die Mehrzahl der neuen Unternehmen Kleinstunternehmen sind.

Die Ergebnisse der Statistik decken sich mit den Erkenntnissen aus den Expertengesprächen der Marktbeobachtung, in denen Speditionen angaben, dass viele ihrer Subunternehmer den Betrieb aufgegeben haben. Besuchte Transportunternehmer gaben häufig an, dass sie ihren Betrieb gerne aufgeben würden, dies aber aufgrund finanzieller Verpflichtungen oder einer nicht ausreichenden Alterssicherung nicht können oder bisher keinen Käufer für das Unternehmen gefunden haben.

Insgesamt standen im Betrachtungszeitraum 6.842 Neugründungen/Anmeldungen 7.066 Betriebsaufgaben/Abmeldungen gegenüber. Der Negativsaldo in Höhe von 224 Unternehmen teilt sich nach deren wirtschaftlicher Bedeutung wie im Schaubild 7 dargestellt auf.

Schaubild 7: Gründungssaldo (Neugründungen/Anmeldungen - Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr im 1. Halbjahr 2004 und im 1. Halbjahr 2005 ¹⁾



¹⁾ Betriebe mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung: juristische Personen, Personengesellschaften, natürliche Personen, die entweder im Handelsregister eingetragen sind oder mindestens einen Arbeitnehmer beschäftigen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 5, Juni 2005.

Ab der zweiten Jahreshälfte 2005 rechnen viele der im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen mit einem erheblichen Anstieg der Insolvenzen und der Betriebsaufgaben. Insbesondere Subunternehmen großer Speditionen sowie Transportunternehmen, die sich ihre Aufträge überwiegend auf dem Spotmarkt besorgen müssen, werden nach Ansicht der Gesprächspartner Probleme mit ihrer Liquidität bekommen.

3.6 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Nach der moderaten verkehrswirtschaftlichen Entwicklung zu Beginn dieses Jahres hat sich die Auftrags- und Beschäftigungslage im Güterverkehrsgewerbe im Verlauf des 2. Halbjahres 2005 deutlich verbessert. Die Unternehmen beurteilen die gegenwärtige Aufkommens- und Leistungsentwicklung zunehmend positiv. Wie im Vorjahr führen die erhöhten Umsatzzahlen vor allem bei einigen - meist großen - Unternehmen zu verbesserten Ergebnissen, wohingegen die überwiegende Anzahl der mittleren und kleinen Unternehmen kaum eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation verzeichnet. Diese Entwicklung zieht Marktveränderungen nach sich.

So wird die aktuelle Lage auf dem Güterverkehrsmarkt neben den erheblichen Kostensteigerungen vor allem durch eine Beschleunigung der strukturellen Veränderungen geprägt. Hinzu kommt der anhaltend starke Wettbewerb im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen lassen sich folgende Tendenzen erkennen:

Bei den strukturellen Veränderungen zeigt sich in diesem Jahr eine Beschleunigung des Trends zur Bildung großer Dienstleistungsunternehmen mit europa- oder weltweiten Netzwerken. Dies drückt sich durch immer neue Unternehmenskäufe deutscher und europäischer Speditions- und Logistikunternehmen aus.

Daneben ist die Situation gekennzeichnet von der erheblichen Steigerung der Kraftstoffkosten sowie der Einführung der Lkw-Maut. Während die Mautkosten größtenteils an die Auftraggeber weitergegeben werden,

bereitet den Unternehmen die stärkere Kostenbelastung durch die hohen Kraftstoffpreise erhebliche Probleme.

Die Wettbewerbssituation im Binnenverkehr wird immer mehr von großen, meist konzerngebundenen Speditionen beeinflusst. Vor allem mittelständische Unternehmen klagen in Marktgesprächen des Bundesamtes verstärkt über zunehmende Akquisitionsaktivitäten von großen, in der Regel überregional tätigen Speditionen bei ihren Auftraggebern. Hierdurch gelingt es den Großunternehmen zunehmend, durch Niedrigstangebote in zum Teil Jahrzehnte alte Geschäftsverbindungen zwischen regionalen Verladern und regional ansässigen Transportunternehmen einzudringen. Die eigentliche Transportdurchführung wird dabei meist auf Subunternehmer verlagert. Um sich dieser Entwicklung entgegenzustellen, versuchen Transportunternehmen, durch kundenbezogene Leistungsangebote, die Auftraggeber an sich zu binden.

Der anhaltend harte Wettbewerbs- und Preisdruck zeigt sich am stärksten im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Dies ist vor allem auf die Wettbewerbsvorteile der ausländischen Transportunternehmen aufgrund vergleichsweise günstigerer Kostenstrukturen zurückzuführen. Parallel hierzu versuchen deutsche Unternehmen weiterhin, auf den osteuropäischen Märkten Fuß zu fassen, sich deren Wachstumspotenziale zu erschließen sowie das niedrige Gehalts- und Lohnniveau zu nutzen. Zwischenzeitlich hat es den Anschein, dass sich der geringe Marktanteil der deutschen Unternehmen im Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten in Höhe von etwa 10 % gefestigt hat. Die Anteilsbestimmung wird zunehmend erschwert, da sich hinter dem Einsatz osteuropäischer Fahrzeuge immer mehr westeuropäische Unternehmen verbergen.

Mit zunehmendem Zeitablauf werden die wirtschaftlichen Vor- und Nachteile des verstärkten Wettbewerbs auf globalisierten Märkten deutlicher erkennbar. Insbesondere die klassischen Spediteure, die nahezu ausschließlich als „Organisatoren der Güterversendung“ fungieren, profitieren einerseits von dem durch die internationale Arbeitsteilung im Rahmen der Globalisierung wachsenden Warenaustausch sowie andererseits von den national und international ausreichend vorhandenen Laderaumkapazitäten. Für sie besteht ein ausgezeichnetes Wachstumspotenzial, falls sie über eine ausreichende Ausgangsgröße und Finanzgrundlage verfügen.

Demgegenüber sind die Nachteile für die im Straßengüterverkehr tätigen reinen Transportunternehmen und die Speditionen, deren Schwerpunkt in der Transportdurchführung liegt, deutlich gestiegen. Durch die aufgezeigten Kostenbelastungen werden die Ergebnisse der Unternehmen unmittelbar belastet. Daneben ermöglichen die Beförderungsentgelte vielfach keine rentable Transportdurchführung. Daher versuchen einzelne Transportunternehmen, durch eigene Akquisition bei Wirtschaftsunternehmen aus der Subunternehmerrolle herauszukommen. Andere Unternehmen wiederum sehen sich aufgrund der teilweise unzureichenden Rendite im Fernbereich des Binnenverkehrs sowie im grenzüberschreitenden Güterverkehr veranlasst, sich in den Regionalverkehr zurückzuziehen, soweit dies in der jeweiligen Heimatregion erfolgversprechend erscheint.

Durch die verkehrswirtschaftlichen Veränderungen, den zunehmenden Wettbewerb und die neuen Kostenbelastungen sieht eine zunehmende Anzahl von Unternehmen sorgenvoll in die Zukunft. Dabei ist ein Großteil der Unternehmen durch den Expansionsdrang und die zunehmenden Marktanteile der großen in- und

ausländischen Speditions- und Logistikkonzerne mit ihrer zum Teil enormen Kapitalkraft verunsichert. Sie überlegen daher, ihr Unternehmen zu veräußern oder zu schließen, bevor es gefährdet ist. Dabei handelt es sich meist um inhabergeführte mittelständische Transport- und Speditionsunternehmen.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2005 insgesamt rund 150,7 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 3,0 Mio. t oder 1,9 % weniger als im 1. Halbjahr 2004. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 2,9 % auf rund 43,8 Mrd. tkm zu.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 4: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ¹	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ¹
	1. Hj. 2004	1. Hj. 2005		1. Hj. 2004	1. Hj. 2005	
Binnenverkehr	99,2	97,7	- 1,6	19,5	20,7	+ 6,1
Versand in das Ausland	22,9	22,2	- 3,0	9,5	9,5	- 0,5
Empfang aus dem Ausland	25,2	23,7	- 6,2	9,1	8,6	- 4,8
Durchgangsverkehr	6,3	7,1	+ 13,3	4,4	4,9	+ 11,6
Insgesamt	153,7	150,7	- 1,9	42,6	43,8	+ 2,9

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

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

Mit rund 97,7 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2005 wieder der mit Abstand bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage blieb um 1,6 % hinter den Ergebnissen des entsprechenden Vorjahreszeitraumes zurück. Aufgrund gestiegener durchschnittlicher Beförderungsweiten im Binnenverkehr zeigten sich jedoch Zuwächse bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 um 6,1 % auf rund 20,7 Mrd. tkm zu.

Aufkommens- und Leistungsrückgänge zeigten sich beim grenzüberschreitenden Versand. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 22,2 Mio. t wurden 3,0 % weniger Güter ins Ausland transportiert als im 1. Halbjahr 2004. Bei der Transportleistung verzeichneten diese Relationen einen Rückgang um 0,5 % auf rund 9,5 Mrd. tkm.

Von allen Hauptverkehrsverbindungen erlitt der grenzüberschreitende Empfang im 1. Halbjahr 2005 die größten prozentualen Rückgänge bei der Beförderungsmenge und der -leistung. Nach 25,2 Mio. t im 1. Halbjahr 2004 sank die beförderte Tonnage im 1. Halbjahr 2005 um 6,2 % auf rund 23,7 Mio. t. Die Transportleistung verringerte sich um 4,8 % auf 8,6 Mrd. tkm.

Beim Durchgangsverkehr zeigten sich im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutliche Aufkommenszuwächse. Die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 13,3 % auf 7,1 Mio. t. Mit rund 4,9 Mrd. tkm lag die Transportleistung im 1. Halbjahr 2005 um 11,6 % über dem Ergebnis des 1. Halbjahres 2004.

Trotz des insgesamt schwächeren 1. Halbjahres 2005 dürfte sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes der Mengen- und Leistungsanstieg bei den in Deutschland aktiven, nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Berichtszeitraum weiter fortgesetzt haben und deren Marktanteil weiter gestiegen sein.⁶ Neben Neuverkehren und dem Ausbau bestehender Geschäftsbeziehungen dürfte diese Entwicklung auch auf die Übertragung unwirtschaftlicher Verkehre durch Railion zurückzuführen sein.

4.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Eine differenzierte Entwicklung zeigte sich im 1. Halbjahr 2005 bei den einzelnen Güterabteilungen. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 verzeichneten die Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sowie „Erze und Metallabfälle“ Aufkommenszuwächse. Die übrigen Güterabteilungen blieben teilweise deutlich hinter ihren Vorjahresergebnissen zurück:

Tabelle 5: Beförderte Gütermengen im Wagenladungsverkehr nach Güterabteilungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % ¹
	1. Hj. 2004	1. Hj. 2005	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,2	3,9	+ 19,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1,2	1,1	- 6,9
Feste mineralische Brennstoffe	27,1	24,7	- 8,9
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	15,3	17,4	+ 13,9
Erze und Metallabfälle	14,8	14,9	+ 0,8
Eisen, Stahl und NE-Metalle	28,6	26,0	- 9,0
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	16,9	16,6	- 1,7
Düngemittel	4,1	3,9	- 5,1
Chemische Erzeugnisse	12,9	12,6	- 2,0
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)	29,7	29,6	- 0,1
Insgesamt	153,7	150,7	- 1,9

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

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

⁶ Dieser lag nach Angaben der DB AG im Jahr 2004 bezogen auf die gesamte Transportleistung im Eisenbahngüterverkehr in Deutschland bei etwa 10 %. Siehe Deutsche Bahn AG: Konjunkturbericht Juni 2005, Berlin 2005.

Die Zuwächse in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sind im Wesentlichen der positiven Entwicklung im Binnenverkehr geschuldet. Neben der hohen Auslastung der deutschen Raffinerien im 1. Halbjahr 2005 ist dies nach Erkenntnissen des Bundesamtes auch auf Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße auf die Schiene auf verschiedenen innerdeutschen Relationen zurückzuführen.

Bemerkbar machte sich im 1. Halbjahr 2005 die rückläufige Produktion der deutschen Hüttenwerke. Deren Roheisenproduktion sank in den ersten sechs Monaten des Jahres 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 0,6 % auf 14,9 Mio. t; die Produktion von Rohstahl verringerte sich im selben Zeitraum um 1,8 % auf 22,9 Mio. t.⁷ Aufkommensrückgänge der Schiene zeigten sich hier vor allem im Binnenverkehr und beim grenzüberschreitenden Versand.

Sinkende Transportmengen verzeichnete die Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“. Sowohl im Binnenverkehr als auch beim grenzüberschreitenden Empfang musste die Schiene deutliche Aufkommensrückgänge hinnehmen. Beim grenzüberschreitenden Empfang wirkten sich vor allem die rückläufigen Kohleimporte aus Polen negativ aus. Importkohle wird zunehmend über die ARA-Häfen eingeführt, wovon die Binnenschifffahrt entsprechend profitieren kann.⁸

Die Güterabteilung „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ verzeichnete im Berichtszeitraum zwar einen leichten Mengenzuwachs um 0,1 %. Allerdings war bei den „Besonderen Transportgütern“, die u. a. einen großen Teil des Kombinierten Verkehrs umfassen, im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 ein deutlicher Aufkommenszuwachs feststellbar. Mit 19,6 Mio. t lag das Beförderungsaufkommen hier um 4,7 % über dem Ergebnis des entsprechenden Vorjahreszeitraums.⁹

4.3 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Der deutsche Eisenbahngüterverkehrsmarkt war auch im 1. Halbjahr 2005 durch einen hohen intra- und intermodalen Wettbewerbs- und Preisdruck gekennzeichnet. Verschiedene Staatsbahnen und größere Privatbahnen konkurrieren vor allem bei nationalen und internationalen Langstreckenverkehren. Bevorzugte Marktsegmente der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, deren Aktivitäten sich bislang weitestgehend auf ausgewählte Branchen beschränken, waren weiterhin die lukrativen Ganzzugverkehre bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen, chemischen Produkten und Containern sowie im Bereich der Montanindustrie. Mit Erfolg konnten nach Erkenntnissen des Bundesamtes verschiedene in- und ausländische nichtbundeseigene Eisenbahnen in diesen Segmenten im Berichtszeitraum neue nationale und internationale Beförderungsaufträge akquirieren. Nach Auskunft von Privatbahnen und Bahnspeditionen versucht Railion, in Teilbereichen durch eine offensive Preispolitik verloren gegangenes Terrain zurückzugewinnen.

⁷ Siehe Statistisches Bundesamt: Rohstahlproduktion im Juni 2005 bei 3,64 Millionen Tonnen, Pressemitteilung vom 11. Juli 2005, Wiesbaden 2005.

⁸ Siehe hierzu auch Abschnitt 5.2 (Binnenschifffahrt).

⁹ Zur Entwicklung des Kombinierten Verkehrs siehe auch Abschnitt 4.4.

Trotz der Verteuerung des Straßengüterverkehrs infolge der Mauteinführung zu Beginn dieses Jahres dürfte der intermodale Wettbewerb in verschiedenen Marktsegmenten, insbesondere im grenzüberschreitenden Güterverkehr, gestiegen sein. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes ist es den deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen gelungen, ihre Effizienz in den ersten Monaten des laufenden Jahres weiter zu steigern.

Infolge der EU-Osterweiterung und dem hiermit verbundenen Markteintritt zahlreicher Güterkraftverkehrsunternehmen aus Mittel- und Osteuropa sind zudem die Preise im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr deutlich gesunken. Dies gilt sowohl für Beförderungen zwischen Deutschland und mittel- und osteuropäischen Staaten als auch für Verkehre zwischen den alten EU-Staaten.¹⁰ In welchem Ausmaß die Zunahme des intermodalen Wettbewerbs zu den Rückgängen der Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr im 1. Halbjahr 2005 beigetragen hat, lässt sich zwar nicht zweifelsfrei bestimmen. Erkennbar waren im 1. Halbjahr 2005 jedoch die im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 rückläufigen Beförderungsmengen der Güterabteilung „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ im Bereich der Wechselverkehre zwischen Deutschland und neuen EU-Mitgliedstaaten.

Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene haben vor diesem Hintergrund im Berichtszeitraum kaum stattgefunden, zumal Railion nach Erkenntnissen des Bundesamtes die Einführung der Lkw-Maut in Deutschland in Teilbereichen zu eigenen Preiserhöhungen genutzt hat und damit einen Teil des erhofften Maut-Effektes neutralisierte. In Marktgesprächen des Bundesamtes wurde im Übrigen bemerkt, dass die Höhe der Mautsätze für die angestrebten Verkehrsverlagerungen im Allgemeinen zu gering sei. Erschwert wird die Verlagerung auf die Schiene durch die Schließung von Anschlussgleisen in den vergangenen Jahren und durch fehlende Trassenkapazitäten.

Die hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität im Eisenbahngüterverkehr spiegelt sich in sinkenden Entgelten bei Traktionsleistungen wider, insbesondere bei Containerbeförderungen im Seehafen-Hinterlandverkehr. Diesen stehen gegenwärtig steigende Energiekosten gegenüber. Über das Angebot der Traktionsleistungen hinaus versuchen die größeren Unternehmen daher zunehmend, neue Geschäftsfelder zu erschließen, indem sie ihr Leistungsangebot ausweiten.

Ausdruck der sich steigenden Wettbewerbsintensität auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt sind die ersten Insolvenzen und Übernahmen von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Gerade mittelständische Privatbahnen stoßen im kapitalintensiven Eisenbahngeschäft zunehmend an die Grenzen ihrer wirtschaftlichen Belastbarkeit.

Zahlreiche Staatsbahnen und größere Privatbahnen setzen auf die Internationalisierung ihrer Aktivitäten. Die Wettbewerbsintensität im internationalen Eisenbahngüterverkehr dürfte mittlerweile ausgeprägter sein als auf dem nationalen Markt. Auf den Wunsch der Kunden nach einem qualitativ hochwertigen Angebot komplexer grenzüberschreitender Logistikdienstleistungen reagieren die größeren Güterbahnen mit dem Aufbau europäischer Netzwerke, die dann in Eigenregie oder mit Kooperationspartnern bedient werden. Hierbei zeichnet sich deutlich ab, dass immer mehr Staatsbahnen selber grenzüberschreitend fahren wollen, anstatt

¹⁰ Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Verkehrsgewerbe, Köln 2004.



die Waggonen an der Grenze potenziellen Wettbewerbern zu übergeben. Insbesondere die europäischen Staatsbahnen sehen sich daher nach geeigneten Partnern in den jeweiligen Zielmärkten um. Aufgrund seiner geographischen Lage im Zentrum der Europäischen Union kommt dem deutschen Verkehrsmarkt hierbei eine zentrale Rolle zu.

Mit der schweizerischen SBB Cargo, der italienischen Ferrovie dello Stato und der luxemburgischen CFL sind mittlerweile drei ausländische Staatsbahnen direkt über Tochtergesellschaften bzw. indirekt über Mehrheitsbeteiligungen auf dem deutschen Markt aktiv.¹¹ So hat Trenitalia, Tochtergesellschaft der italienischen Staatsbahn Ferrovie dello Stato ihre Beteiligung an TX Logistik kürzlich von 15 % auf 51 % erhöht und damit die Mehrheit an der deutschen Privatbahn übernommen.

Der Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentrierte sich auch im 1. Halbjahr 2005 entlang der volumenträchtigen Nord-Süd-Achse¹². Zunehmend ins Blickfeld des Interesses geraten daneben die mittel- und osteuropäischen Verkehrsmärkte. Die entsprechenden Relationen wurden zwar bereits in der Vergangenheit arbeitsteilig von den jeweiligen „Home-Carriern“ bedient. Das kürzlich ins Leben gerufene Joint Venture zwischen Railion und der russischen Bahn RZD oder die Gründung der internationalen Allianz „European Bulls“, der u. a. das deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail4Chem und das tschechische Unternehmen Viamont a.s. angehören¹³, zeugen jedoch von einer neuen Qualität der internationalen Zusammenarbeit auf der Ost-West-Achse. Diese lässt aufgrund des zunehmenden Warenaustausches zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten hohe Wachstumspotenziale für die Schiene erwarten. Mit der Privatisierung der slowakischen Güterbahn ZSSK Cargo wird gegenwärtig eine neue Runde im Kampf um die Vorherrschaft im europäischen Schienengüterverkehr eingeläutet. Medienberichten zufolge sollen neben Deutsche Bahn AG auch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die polnische Güterbahn PKP Cargo und ein Konsortium um die ungarische Staatsbahn MAV Interesse an einer Übernahme bekundet haben.¹⁴

An Intensität gewonnen hat auch der Wettbewerb im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich. Mehr als zwei Jahre nach der offiziellen Öffnung der französischen Gleise führte die Eisenbahngesellschaft Connex als erste Privatbahn selbständig eine Beförderung zwischen den beiden Nachbarstaaten durch.¹⁵ Im Rahmen der Kooperation zwischen Railion und SNCF Fret können die Güterzüge der staatlichen Güterbahnen Deutschlands und Frankreichs seit Februar dieses Jahres alle Grenzübergänge zwischen diesen beiden Ländern durchgängig befahren. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes bereiten weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Einstieg in den französischen Markt vor.

Um die nach wie vor bestehenden technischen Hemmnisse im grenzüberschreitenden Verkehr zu überwinden, investieren die international tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere in moderne Mehr-

¹¹ Im vergangenen Jahr hatte auch die polnische PKP Cargo wachsendes Interesse an einem Engagement in Deutschland gezeigt, als sie mit der Ruhrkohle AG über den Erwerb der RAG Bahn und Hafen GmbH verhandelte.

¹² ARA-Häfen – Deutschland – Schweiz/Österreich – Italien.

¹³ Weitere Mitglieder der Allianz „European Bulls“ sind Comsa Rail Transport (Spanien), LTE Logistik- und Transport GmbH (Österreich) sowie Ferrovie Nord Cargo Srl. (Italien).

¹⁴ Siehe Verkehr: RCA legt verbindliches Angebot für ZSSK Cargo vor, 14. Oktober 2005, S. 7.

¹⁵ Hierbei handelte es sich um eine Beförderung von Kalk für die Stahlindustrie von Dugny-sur-Meuse nach Dillingen und Völklingen im Saarland.

system-Lokomotiven, die grenzüberschreitend einsetzbar sind.¹⁶ Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die Railion Deutschland AG - im Gegensatz zu den nichtbundeseigenen Eisenbahnen - von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Die privaten Eisenbahnunternehmen sind zur Finanzierung ihres Wachstums regelmäßig auf kapitalkräftige Partner angewiesen (s. o.). Insbesondere die erforderlichen hohen Investitionen für international einsetzbare Lokomotiven und Güterwagen sowie die Erschließung neuer Märkte verlangen einen langen finanziellen Atem.

Die zahlreichen kleineren Privatbahnen, die nicht über die entsprechenden Partner bzw. die nötige Kapitalausstattung verfügen, bleiben im Allgemeinen regional tätig. Sie erbringen vor allem Traktions- und Anschlussleistungen auf dem eigenen Streckennetz sowie Leistungen bei Baustellenverkehren¹⁷; die Bedienung größerer Entfernungen erfolgt regelmäßig im Verbund mit anderen Eisenbahnen. Mengen- und Leistungszuwächse sind hauptsächlich auf die Übernahme von ausgeregelten Verkehren der DB AG zurückzuführen; eigene Akquisitionen von Verkehren finden nur bedingt statt.

Nach Einschätzung von Marktteilnehmern zeichnet sich im Eisenbahngüterverkehr für die nähere Zukunft eine Marktkonsolidierung ab: An deren Ende werden zum einen große Eisenbahnunternehmen, insbesondere die europäischen Staatsbahnen, übrig bleiben, die europaweite Verkehre anbieten können und finanziell in der Lage sind, den logistischen Anforderungen der Wirtschaft gerecht zu werden. Das frühere Monopol auf dem deutschen Eisenbahngüterverkehrsmarkt würde so durch ein Oligopol ersetzt. Zum anderen würden weiterhin kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen am Markt tätig sein, die regional begrenzte Güterbeförderungen, Rangierdienste und Baustellenlogistik durchführen. Die bisherigen Entwicklungen scheinen diese Einschätzung zu bestätigen.

4.4 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene-Straße

4.4.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

- Nationaler unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (ohne Seehafen-Hinterlandverkehr)

Der unbegleitete kombinierte Verkehr zwischen deutschen Terminals entwickelte sich im Zeitraum vom Januar bis August 2005 verhalten positiv. Die Kombiverkehr KG - als größte Kombiverkehrsgesellschaft auf dem nationalen Güterverkehrsmarkt - konnte einen Aufkommenszuwachs um 4 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum erreichen. Vor allem sei der Aufkommenszuwachs eine Fortsetzung der schon länger andauernden positiven Entwicklung bei den innerdeutschen Zubringerverkehren zu internationalen Korridoren des kombinierten Verkehrs (Gateway-Verkehre). Bemängelt wurden von im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen die Preiserhöhung von Railion zeitgleich zur Einführung der Lkw-Maut, die sich nach Meinung dieser Unternehmen negativ auf die Aufkommensentwicklung im kombinierten Verkehr ausgewirkt habe. Es wird damit gerechnet, dass Ende 2005/Anfang 2006 spürbare Verlagerungen von

¹⁶ Die mangelnde Interoperabilität der nationalen Eisenbahninfrastrukturen liegt u. a. in unterschiedlichen Strom-, Signal- und Zugsicherungssystemen begründet.

¹⁷ Bei diesen besteht regelmäßig eine hohe Abhängigkeit von den Investitionen der DB Netz AG in die Infrastruktur.

der Straße zum kombinierten Verkehr erfolgen werden, da die Umstellung von Logistiksystemen auf die Nutzung des kombinierten Verkehrs viel Zeit in Anspruch nimmt und finanzielle Belastungen bedeutet.

Nachteile für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs sehen Gesprächsteilnehmer darin, dass einige Finanzämter schärfere Maßstäbe bei der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung von ausschließlich im kombinierten Verkehr eingesetzten Fahrzeugen anlegen.

- Grenzüberschreitender unbegleitender Kombierter Verkehr (ohne Seehafen-Hinterlandverkehr)

Nach Angaben verschiedener im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr tätiger Kombiverkehrsgesellschaften stieg das im 1. Halbjahr 2005 beförderte Aufkommen gegenüber dem Vorjahreshalbjahr weiter an. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich in diesem Bereich bereits in den letzten Jahren eine stetige Zunahme des beförderten Aufkommens zeigte. Die Einführung der deutschen Lkw-Maut ist hier von geringerer Bedeutung als im nationalen Verkehr, da die Auslandsstrecke vielfach länger ist als die in Deutschland zurückgelegte Strecke. Mengenzuwächse wurden aus diesem Grund von den befragten Kombiverkehrsgesellschaften nicht direkt der Mauteinführung in Deutschland zugerechnet.

Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Bei den Verkehren über Österreich hat sich das Aufkommen dabei im 1. Halbjahr 2005 positiv entwickelt. So erreichte z. B. die Kombiverkehr KG auf dieser Relation im Zeitraum von Januar bis August 2005 eine Aufkommenssteigerung in Höhe von 9 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Auf den Relationen durch die Schweiz waren dagegen - trotz der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz zu Jahresbeginn 2005 - keine größeren Aufkommenssteigerungen zu verzeichnen. Das Aufkommen der Hupac Intermodal SA erhöhte sich auf dieser Relation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1 %. Die Konkurrenzsituation gegenüber dem reinen Straßentransport hat sich nach Angabe verschiedener Kombiverkehrsgesellschaften im grenzüberschreitenden Verkehr nach/von Italien weiter verschärft, insbesondere durch die verstärkte Tätigkeit von Transportunternehmen aus EU-Beitrittsstaaten.

Deutliche Aufkommenssteigerungen um 12 % erreichte die Kombiverkehr KG im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Spanien. Nach Angabe der Kombiverkehr KG konnte die in der Vergangenheit von im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen bemängelte Pünktlichkeit im bisherigen Jahresverlauf 2005 verbessert werden. Unbegleiteter kombinierter Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich fand auch im 1. Halbjahr 2005 nur in geringem Umfang statt. Ein im Oktober 2004 gestarteter Ganzzug zwischen Duisburg/Koblenz und Lyon erreichte im Zeitraum von Januar bis August 2005 aufgrund von Problemen bei der Gestaltung von Rundläufen noch keine befriedigende Auslastung.

Für den unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Terminals in den neuen EU-Staaten und deutschen Binnenterminals haben sich die Rahmenbedingungen seit der EU-Osterweiterung insgesamt verschlechtert. Die seit der EU-Osterweiterung erheblich zurückgegangenen Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und der Wegfall der langen Wartezeiten an der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze begünstigen den reinen Straßengüterverkehr. Vor diesem Hintergrund ist eine Steige-



Die Entwicklung des Sendungsaufkommens zwischen Polen und Deutschland bei der Kombiverkehr KG im Zeitraum von Januar bis August 2005 um 3 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum positiv zu bewerten. Seit März 2005 wurde das Angebot zwischen Duisburg und Polen um zusätzliche Terminals in Polen erweitert und um zusätzliche Abfahrten ergänzt. Das Sendungsaufkommen zwischen Deutschland und Tschechien liegt weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Eine Aufkommensausweitung könnte sich aus der seit Anfang Oktober 2005 bestehenden Ganzzugverbindung zwischen Duisburg und Lovosice ergeben.

Im Transitverkehr durch Deutschland stieg das im unbegleiteten kombinierten Verkehr beförderte Aufkommen weiter an. So konnte beispielweise die Hangartner Gruppe ihr Aufkommen zwischen Skandinavien und Italien durch Deutschland deutlich erhöhen.

- Seehafenhinterlandverkehr

Im nationalen Seehafenhinterlandverkehr hat sich im 1. Halbjahr 2005 die Nachfrage nach Beförderungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr weiter erhöht. Einige Kombiverkehrsgesellschaften konnten bei bestehenden Angeboten die Abfahrtsfrequenz steigern. Daneben wurden mehrere neue Ganzzüge zwischen den Seehäfen und deutschen Binnenterminals gestartet, darunter von/nach Terminals in Ostdeutschland.

Neue Ganzzüge können nach Angaben der im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Kombiverkehrsgesellschaften nur dann erfolgreich sein, wenn ein relativ großes Basisaufkommen durch einen oder mehrere größere Kunden für den Containerzug vorhanden ist. Dies wurde zum Teil durch die Mauteinführung erleichtert. Erst nach rund einem Jahr kann nach Aussage besuchter Kombiverkehrsgesellschaften beurteilt werden, ob ein neuer Ganzzug dauerhaft von den Kunden angenommen wird. Dies mache es für mittelständische Unternehmen schwer, sich zu engagieren, zumal der Wettbewerb auf dem Markt der Containerganzzüge im Seehafenhinterlandverkehr erheblich zugenommen hat. Mehrere in diesem Markt tätige Kombiverkehrsgesellschaften berichten von geringer werdenden Renditen.

Daneben erhöhte sich der Seehafenhinterlandverkehr von deutschen Seehäfen als Folge verstärkter Außenhandelsbeziehungen deutscher Nachbarstaaten mit Staaten in Übersee. Mehrere Kombiverkehrsgesellschaften starteten im bisherigen Jahresverlauf 2005 neue Ganzzüge zwischen Terminals in Italien, Österreich sowie der Schweiz und den deutschen Seehäfen oder weiteten ihre bisherigen Kapazitäten aus.

Aufkommenszuwächse waren im 1. Halbjahr 2005 im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Tschechien und deutschen Seehäfen zu verzeichnen. Das Unternehmen Metrans konnte beispielsweise die Anzahl der nach/von Hamburg und Bremerhaven beförderten TEU um rund 15 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 steigern. Metrans führt die positive Entwicklung auf das weiter ausgeweitete Angebot an Ganzzügen und auf die gegenüber dem Vorjahr gesenkten Preise zurück, jedoch kaum auf die Einführung der deutschen Lkw-Maut. Daneben wurden neue Ganzzüge anderer Anbieter auf dieser Relation gestartet, z. B. der seit Februar 2005 verkehrende Ganzzug von CSKD Intrans zwischen Hamburg und Prag.

Ein stabiles Beförderungsaufkommen konnte das im Verkehr zwischen Polen und deutschen Seehäfen tätige Unternehmen Polzug GmbH im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr erreichen. Beeinträchtigt wird das Güteraufkommen auf dieser Relation nach wie vor durch die seit dem EU-Beitritt Polens komplizierter gewordene zolltechnische Behandlung der polnischen Überseewaren, wenn Vor- und Nachläufe von/nach Polen über die Landgrenze abgewickelt werden. Ein Teil des potenziell möglichen Beförderungsaufkommens für den unbegleiteten kombinierten Verkehr wird so über polnische Häfen und Feederschiffe von/nach Hamburg geleitet. Weitere Ursache hierfür ist der einspurige Grenzübergang bei Frankfurt/Oder.

Vom erhöhten deutschen Außenhandel konnte nicht nur der kombinierte Verkehr von und nach den deutschen Seehäfen profitieren. Auch zwischen Deutschland und den ARA-Häfen erhöhte sich das Aufkommen weiter. Zu den neuen Ganzzugverbindungen zählt eine Verbindung der Hupac GmbH zwischen Ludwigshafen und Antwerpen. Daneben wuchs im bisherigen Jahresverlauf 2005 der Transitverkehr durch Deutschland von und nach diesen Häfen weiter an.

4.4.2 Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)

Im 1. Halbjahr 2005 wurden mit den Rollenden Landstraßen insgesamt 27.100 Einheiten (Lkw und Sattelaufleger) im Versand und 27.000 Einheiten im Empfang von/nach Deutschland befördert.¹⁸ Ein Vorjahresvergleich ist wegen der Einstellung der Rollenden Landstraßen Dresden-Lovosice/CZ und Manching-Brennersee/A nicht sinnvoll. Die Betreiber der verbleibenden Rollenden Landstraßen durch die Schweiz stellten im 1. Halbjahr 2005 eine positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahreshalbjahr fest. Diese Entwicklung wurde vor allem durch die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz Anfang 2005 und durch die langen Wartezeiten für Lkw an der Grenze verursacht. Die Kombiverkehrsgesellschaft Hupac beförderte im 1. Halbjahr 2005 auf ihren Rollenden Landstraßen 13.400 Einheiten, 6 % mehr als im 1. Halbjahr 2004.

Besonders positiv entwickelte sich die Rollende Landstraße Freiburg-Novara der Ralpin AG, einer Tochtergesellschaft der SBB, der Hupac, der BLS Lötschbergbahn und der italienischen Staatsbahn FS. Hier konnte die Anzahl der beförderten Lkw um 17 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2004 gesteigert werden. Die Attraktivität dieser Verbindung beruht - neben der verkehrsgünstigen Lage an der Rheinschiene - auf der Möglichkeit, Lkw mit einer Eckhöhe von 4 Metern zu befördern.

Eine neue Rollende Landstraße zwischen Deutschland und Österreich startete Anfang November 2005 auf der Relation Regensburg - Graz/Werndorf. Die von der Ökombi GmbH vermarktete Verbindung soll vor allem die Pyhrn- und Innkreisautobahn bzw. die Autobahnverbindung Passau-Regensburg entlasten.

¹⁸ Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2, Januar – Juni 2004 bzw. 2005.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Allgemeine Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2005 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 121,0 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 4,1 Mio. t oder 3,5 % mehr als im 1. Halbjahr 2004. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 8,0 % auf rund 33,7 Mrd. tkm zu. Wie die folgende Tabelle verdeutlicht, verzeichnete die Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2005 auf allen Hauptverkehrsverbindungen Mengen- und Leistungszuwächse im Vergleich zum Vorjahr.

Tabelle 6: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2004	1. Hj. 2005		1. Hj. 2004	1. Hj. 2005	
Binnenverkehr	26,8	28,3	+ 5,7	5,4	6,0	+ 12,6
Versand in das Ausland	26,0	26,9	+ 3,5	6,7	7,2	+ 7,6
Empfang aus dem Ausland	52,0	52,6	+ 1,1	11,4	12,1	+ 5,8
Durchgangsverkehr	12,1	13,2	+ 8,5	7,7	8,4	+ 8,6
Insgesamt	116,9	121,0	+ 3,5	31,2	33,7	+ 8,0

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

Mit rund 52,6 Mio. t entfiel der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt wieder auf den Güterempfang aus dem Ausland. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum erhöhte sich das Beförderungsaufkommen zwischen ausländischen und deutschen Häfen um insgesamt 1,1 %. Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum auch bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 um 5,8 % auf rund 12,1 Mrd. tkm zu.

Der grenzüberschreitende Versand hat im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ebenfalls zugenommen. Mit einer Beförderungsmenge von rund 26,9 Mio. t wurden 3,5 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2004. Auch bei der Transportleistung war im Berichtszeitraum ein Anstieg um 7,6 % auf rund 7,2 Mrd. tkm zu verzeichnen.

Der bisher anhaltende Bedeutungsverlust des Binnenverkehrs in Deutschland hat sich im Betrachtungszeitraum vorerst nicht weiter fortgesetzt. Mit einem Anstieg der Beförderungsmenge um 5,7 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 wurden deutliche Zuwächse auf den Relationen zwischen deutschen Häfen registriert; nach 26,8 Mio. t im 1. Halbjahr 2004 wurden hier im 1. Halbjahr 2005 rund 28,3 Mio. t Güter transportiert. Die Transportleistung erhöhte sich im Berichtszeitraum sogar um 12,6 % auf rund 6,0 Mrd. tkm.

Der Durchgangsverkehr über deutsche Wasserstraßen nahm im 1. Halbjahr 2005 um gut 1,0 Mio. t auf rund 13,2 Mio. t zu. Mit einem Zuwachs um 8,5 % konnten die Durchgangsverkehre damit - wie bereits im Jahr 2004 - prozentual am stärksten vom gestiegenen Güteraufkommen profitieren. Mit rund 8,4 Mrd. tkm lag die Transportleistung im 1. Halbjahr 2005 um 8,6 % über dem Ergebnis des Vorjahres.

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes transportierten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im 1. Halbjahr 2005 mit rund 41,2 Mio. t gut 0,6 Mio. t oder 1,5 % mehr Güter als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dennoch nahm der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland weiter ab und liegt nunmehr bei 34,1 %. Im 1. Halbjahr 2004 hatte der Anteil der deutschen Schiffe am Gütertransport noch 34,7 % betragen. Im deutschen Binnenverkehr erreichten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im 1. Halbjahr 2005 einen Marktanteil in Höhe von 76,9 %; im 1. Halbjahr 2004 waren es noch 79,4 % gewesen. Auf den übrigen Hauptverkehrsverbindungen fällt die deutsche Flotte deutlich gegenüber ihren ausländischen Wettbewerbern zurück. Beim grenzüberschreitenden Empfang, der volumenmäßig bedeutendsten Relation, kamen deutsche Schiffe im 1. Halbjahr 2005 auf einen Marktanteil in Höhe von 24,7 %, nach 24,8 % im Vorjahr. Beim grenzüberschreitenden Versand sank er im Vergleichszeitraum von 17,0 % auf rund 15,6 %. Beim Durchgangsverkehr konnte die deutsche Flotte im 1. Halbjahr 2005 ihren Anteil im Vergleich zum Vorjahr von 16,3 % auf rund 17,0 % steigern.

5.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Bei einer Betrachtung der Entwicklung der Güterabteilungen zeigte sich im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine differenzierte Entwicklung. Aufkommensrückgängen in den Güterabteilungen „Steine und Erden“, „Düngemittel“ sowie „Erze und Metallabfälle“ stehen Aufkommenszuwächse in den übrigen Güterabteilungen gegenüber:

Tabelle 7: Per Binnenschiff beförderte Gütermengen nach Güterabteilungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2004

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %
	1. Hj. 2004	1. Hj. 2005	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,9	5,4	+ 41,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	7,7	7,7	+ 0,9
Feste mineralische Brennstoffe	17,3	17,8	+ 2,9
Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase	18,3	19,7	+ 7,9
Erze und Metallabfälle	19,2	18,6	- 3,2
Eisen, Stahl und NE-Metalle	6,4	7,1	+ 11,4
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	23,5	22,3	- 4,8
Düngemittel	3,2	3,0	- 4,3
Chemische Erzeugnisse	9,4	10,3	+ 8,8
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)	8,1	8,9	+ 9,5
Insgesamt	116,9	121,0	+ 3,5

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

Stärker als die Schiene war die Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2005 von der schwachen Baukonjunktur betroffen. Dies spiegelt sich in dem Aufkommensrückgang in der Güterabteilung „Steine und Erden“ von über 1,1 Mio. t bzw. 4,8 % auf 22,3 Mio. t im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum wider. Deutliche Aufkommensrückgänge zeigten sich insbesondere bei grenzüberschreitenden Verkehren, die ihren Aus-

gangs- oder Endpunkt in Deutschland hatten. Im Durchgangsverkehr war das Aufkommen ebenfalls rückläufig. Im Binnenverkehr konnte hingegen ein leichter Zuwachs realisiert werden. Neben der schwachen Baukonjunktur dürfte die skizzierte Entwicklung auch auf die hohen Frachtkosten im 1. Halbjahr 2005, bedingt durch gestiegene Gasölpreise, zurückzuführen sein. Den Frachtkosten kommt beim Bezug geringwertiger Wirtschaftsgüter eine vergleichsweise hohe Bedeutung zu. Bei steigenden Frachtkosten sehen sich die Abnehmer dieser Güter verstärkt nach kostengünstigeren Alternativen um. Diese können beispielsweise in der Erschließung neuer Bezugsquellen, etwa in geographisch näher gelegenen Regionen, und hiermit verbunden dem Einsatz alternativer Verkehrsträger bestehen.

Die Güterabteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ verzeichnete im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Aufkommensanstieg um 11,4 % auf 7,1 Mio. t. Aufkommenssteigerungen im Binnenverkehr und insbesondere beim grenzüberschreitenden Empfang standen hierbei Rückgänge beim grenzüberschreitenden Versand und beim Durchgangsverkehr gegenüber. Bedingt durch größere Rückgänge beim grenzüberschreitenden Empfang reduzierte sich das Aufkommen der Güterabteilung „Erze und Metallabfälle“ um 3,2 % auf 18,6 Mio. t.

Vor dem Hintergrund einer hohen internationalen Nachfrage nach Mineralölerzeugnissen und stark ausgelasteten Raffineriekapazitäten verzeichnete die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Aufkommenszuwachs um 7,9 % auf 19,7 Mio. t. Dabei konnte das Binnenschiff im Betrachtungszeitraum auf allen Hauptverkehrsrelationen zulegen.¹⁹ Letzteres galt im 1. Halbjahr 2005 auch für Beförderungen von chemischen Erzeugnissen, die im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 um 8,8 % auf 10,3 Mio. t zunahmen.

Die Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“ verzeichnete im 1. Halbjahr 2005 einen Anstieg um rund 0,5 Mio. t bzw. 2,9 % auf 17,8 Mio. t. Die Zuwächse zeigten sich im Wesentlichen beim grenzüberschreitenden Empfang sowie beim Durchgangsverkehr. Dabei profitierte die Binnenschifffahrt vom zunehmenden Umschlag der Importkohle über die ARA-Häfen.²⁰ Zwar wurde über den mengenmäßig bedeutendsten Hafen Rotterdam im 1. Halbjahr 2005 weniger Kohle mit dem Binnenschiff nach Deutschland importiert als im 1. Halbjahr 2004. Dieser Rückgang wurde jedoch durch höhere Einfuhren aus den Häfen Amsterdam und Antwerpen überkompensiert. Auf einzelnen Relationen zeigten sich Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Wasserstraßen. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Gütermengen, die zu Zeiten des Niedrigwassers im Jahr 2003 auf die Bahn wanderten und jetzt wieder per Binnenschiff transportiert werden.

Mit einem Zuwachs um knapp 1,6 Mio. t bzw. 41,4 % konnte die Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum sowohl mengenmäßig als auch prozentual am stärksten zulegen. Dieses dürfte auf die hohen Ernteerträge des vergangenen Jahres zurückzuführen sein. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes sind insbesondere im 2. Quartal 2005 eingelagerte Erntemengen des vergangenen Jahres abbefördert worden.

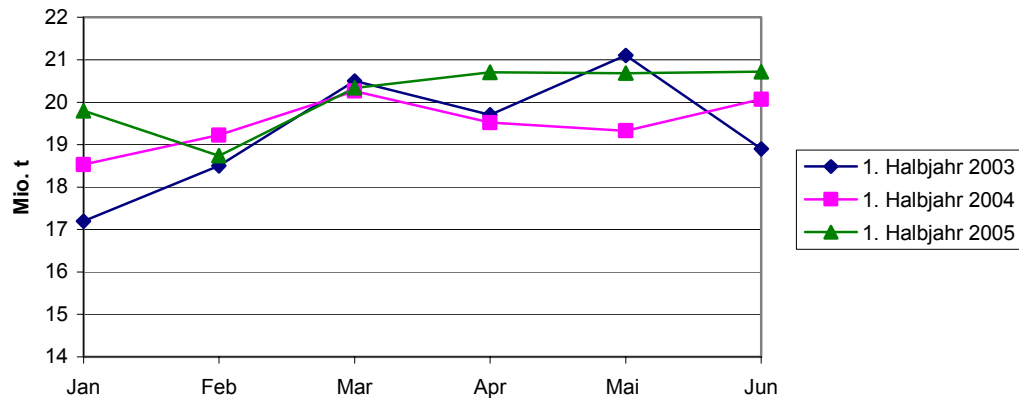
¹⁹ Siehe hierzu auch Abschnitt 5.3.3 (Tankgüterschifffahrt).

²⁰ Siehe hierzu auch Abschnitt 4.2 (Eisenbahngüterverkehr).

5.3 Lage der Binnenschifffahrt

Das folgende Schaubild stellt die monatliche Aufkommensentwicklung in der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen graphisch dar:

Schaubild 8: Entwicklung der beförderten Gütermengen in der Binnenschifffahrt im Vergleich der ersten Halbjahre 2003 - 2005



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

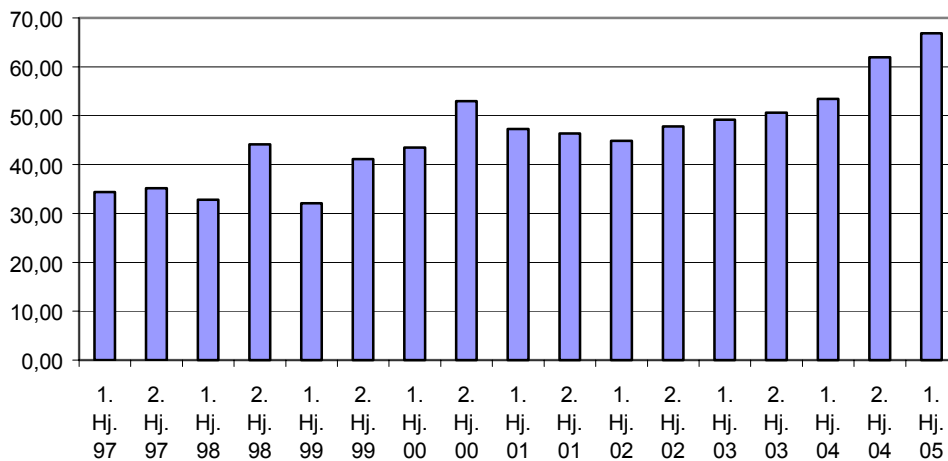
Nach vergleichsweise gutem Jahresbeginn entwickelte sich das Beförderungsaufkommen im weiteren Verlauf des 1. Quartals 2005 nahezu parallel zu den Jahren 2003 und 2004. Im 2. Quartal 2005 bewegte sich das Güteraufkommen dann auf relativ konstantem Niveau und lag insgesamt deutlich über den Werten der entsprechenden Vorjahresquartale. Mit einem Beförderungsaufkommen von insgesamt 121,0 Mio. t wurde das Aufkommen des 1. Halbjahres 2004 um rund 4,1 Mio. t und das des 1. Halbjahres 2003 um rund 5,1 Mio. t übertroffen.

Wenig Anzeichen gibt es bislang dafür, dass die Einführung der Lkw-Maut in Deutschland zu den Aufkommenssteigerungen der Binnenschifffahrt beigetragen hat. Zwar war nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung seitens der Verlagerer im Vorfeld ein gesteigertes Interesse an Alternativangeboten der Binnenschifffahrt feststellbar. Verkehrsverlagerungen in nennenswertem Umfang sind bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht bekannt geworden, sondern wurden nur in Einzelfällen vorgenommen.

5.3.1 Kostenentwicklung

Vor dem Hintergrund steigender Rohölpreise setzte sich der Anstieg der durchschnittlichen Gasölpreise im 1. Halbjahr 2005 weiter fort. Damit nimmt der Anteil der Treibstoffkosten an den gesamten Beförderungskosten immer weiter zu. Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor für die Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. In den Niederlanden und der Schweiz kann Gasöl nach wie vor günstiger bezogen werden, was von Binnenschifffahrtsunternehmen aus allen an der Rheinschifffahrt beteiligten Staaten entsprechend genutzt wird.

Schaubild 9: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich



Quelle: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. und Bunkerbetriebe.

5.3.2 Trockengüterschifffahrt

Im Rahmen der Verhandlungen über Kontrakte für Beförderungen von Kohle konnten die Binnenschifffahrtsunternehmen im vergangenen Jahr für verschiedene Empfänger verbesserte Nebenbedingungen aushandeln. So konnten Kleinwasserzuschläge ausgehandelt werden, die bereits bei vergleichsweise höheren Wasserständen als in der Vergangenheit zur Anwendung kommen. Des Weiteren wurde eine für die Binnenschifffahrt günstigere Gasölklausel vereinbart. Im Gegenzug fiel die Grundfracht regelmäßig etwas geringer aus. Vor diesem Hintergrund konnten im 1. Halbjahr 2005 in vielen Fällen die gestiegenen Gasölkosten durch die verhandelten Zuschläge, zumindest anteilig, kompensiert werden. Insgesamt dürfte die Ertragslage zahlreicher Partikuliere im Vergleich zum Vorjahr in etwa gleich geblieben sein. In einigen Fällen wurden Ertragssteigerungen bekannt. Allerdings dürfte der anhaltende Anstieg der Gasölpreise nicht wenigen Partikulieren zu schaffen gemacht haben. Größere Einschränkungen der Binnenschifffahrt durch Niedrigwasser gab es im 1. Halbjahr 2005 nicht.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes haben im 1. Halbjahr 2005 auf bestimmten Relationen auf der Elbe sowie im west- und ostdeutschen Kanalgebiet die Kabotagebeförderungen durch polnische und tschechische Binnenschifffahrtsunternehmen im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr deutlich zugenommen. So wurden von der polnischen Flotte im 1. Halbjahr 2005 knapp 400.000 t Güter im Binnenverkehr befördert. Im 1. Halbjahr 2004 waren es lediglich 69.000 t gewesen. Gleichzeitig konnte die tschechische Flotte ihr Beförderungsaufkommen im deutschen Binnenverkehr mehr als verdreifachen und erreichte knapp 78.000 t. Der Preisdruck im Massengutbereich hat sich dadurch erheblich verstärkt. Nach Unternehmensangaben seien die Frachtraten insbesondere bei Baustoffbeförderungen im Raum Berlin bereits seit längerem sehr niedrig. Teilweise führen deutsche Unternehmen Beförderungen von Baustoffen nur noch in jenen Fällen durch, in denen sie hierdurch Leerfahrten vermeiden können.

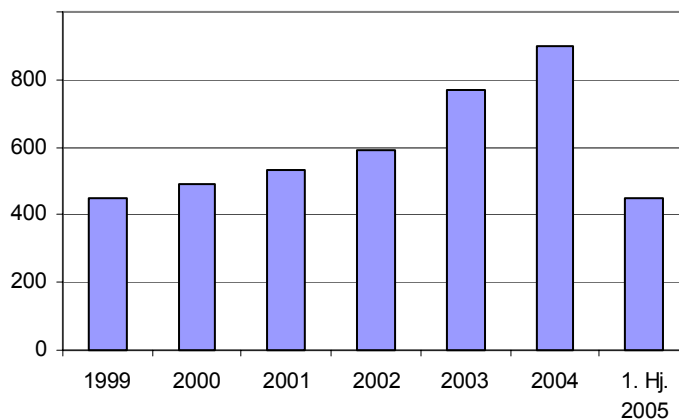
Nach Erkenntnissen des Bundesamtes veräußern die im Elbegebiet bzw. west- und ostdeutschen Kanalgebiet tätigen deutschen Unternehmen ihre Schiffe im Falle eines Verkaufs regelmäßig an polnische oder tschechische Unternehmen. Diese können so ihre veralterten Flotten modernisieren und damit letztlich wettbewerbsfähiger machen.

Bereits seit längerem sind verschiedene Massengutsegmente durch ein stagnierendes bzw. rückläufiges Beförderungsaufkommen gekennzeichnet. Angesichts des hohen inter- und intramodalen Wettbewerbs in der Trockengüterschifffahrt sind die Margen relativ gering. Vor diesem Hintergrund richten Unternehmen ihren Fokus in zunehmendem Maße auf Marktsegmente, die bereits heute hohe Wachstumsraten aufweisen bzw. zukünftig Wachstumspotenziale erwarten lassen, beispielsweise Containerverkehre, Schwergut- und Projektlogistik, Fahrzeuglogistik und Ver-/Entsorgungslogistik.

Im Bereich des Containerverkehrs hat das Wachstum im 1. Halbjahr 2005 weiter angehalten; gut 1,0 Mio. TEU wurden im Berichtszeitraum auf deutschen Wasserstraßen transportiert. Verglichen mit der ersten Jahreshälfte 2004 entspricht dies einer Zunahme um rund 7,7 %. In den Containern wurde eine Gütermenge von 7,5 Mio. t befördert und somit knapp 0,8 Mio. t mehr als im Vorjahr.

Beachtliche Wachstumsraten werden bereits seit geraumer Zeit im Bereich der Fahrzeuglogistik festgestellt. Insbesondere Automobillogistiker nutzen in zunehmendem Maße das Potenzial der Wasserstraßen. So finden Pkw-Beförderungen mit dem Ro-Ro-Binnenschiff u. a. zwischen Antwerpen oder Vlissingen und dem Rhein- sowie Maingebiet statt. Daneben kommen auf der Donau Spezialschiffe für Pkw-Beförderungen zwischen Deutschland und Osteuropa zum Einsatz. Aber auch Trailer und Traktoren werden auf dem Wasserweg befördert. Letztere beispielsweise mit dem Küstenmotorschiff von Mannheim ins belgische Zeebrügge. Die folgende Graphik gibt den Anstieg der Fahrzeugbeförderungen in den vergangenen Jahren wieder; insgesamt hat sich das Beförderungsaufkommen im Zeitraum von 1999 bis 2004 verdoppelt.

Schaubild 10: Beförderungen von Fahrzeugen auf Binnenschiffen in den Jahren 1999 bis 2004 sowie im 1. Halbjahr 2005 in 1.000 t



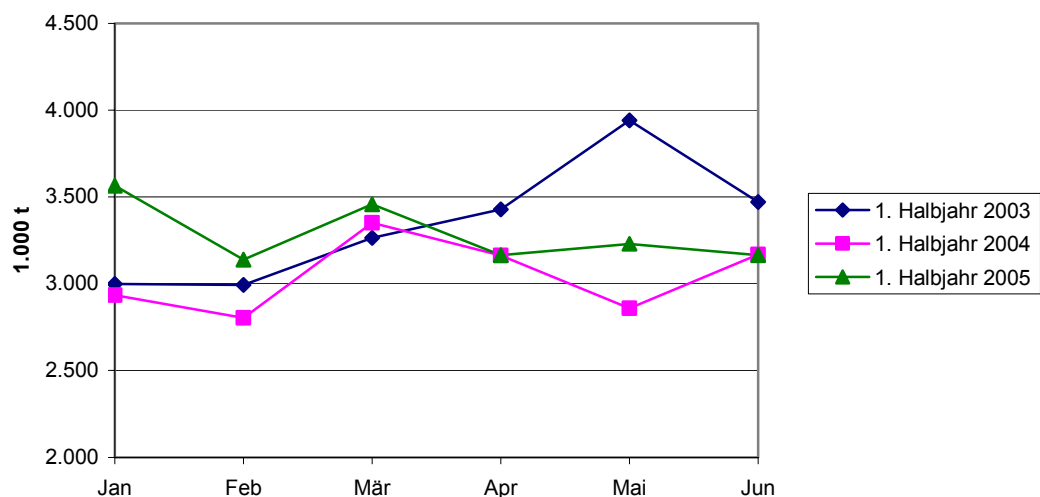
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Positiv entwickelten sich im 1. Halbjahr 2005 die grenzüberschreitenden Verkehre auf der Donau. Die Grenze zu Österreich passierten sowohl im Eingang als auch im Ausgang jeweils rund 2,0 Mio. t Güter. Der Eingang erhöhte sich damit um rund 0,4 Mio. t bzw. 23,7 %, der Ausgang um gut 0,1 Mio. t bzw. 6,8 %.²¹ Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd zeigten sich beim Wechselverkehr zwischen Deutschland und den übrigen Donauanrainerstaaten im 1. Halbjahr 2005 - mit Ausnahme der Slowakei - auf allen Relationen Aufkommenszuwächse. Diese lagen ausnahmslos im zweistelligen Prozentbereich. Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und der Ukraine konnte das Aufkommen sogar verdoppelt werden, allerdings auf Basis eines sehr niedrigen Ausgangsniveaus. Auf den Relationen zwischen deutschen und österreichischen Häfen wurden im 1. Halbjahr 2005 rund 0,9 Mio. t Güter befördert, davon 0,6 Mio. t zu Tal. Damit kam Österreich die größte mengenmäßige Bedeutung zu. Die Fertigstellung der neuen Brücke in Novi Sad (SCG) im Oktober 2005 und die damit entfallenden Behinderungen könnten zu einer weiteren Belebung der Donauschifffahrt beitragen.

5.3.3 Tankgüterschifffahrt

Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 war in der Tankgüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2005 insgesamt eine Belebung der Nachfrage nach Schiffsraum zu verzeichnen. Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ in der ersten Jahreshälfte 2005 ein Beförderungsaufkommen von rund 19,7 Mio. t erreicht. Dies waren rund 1,4 Mio. t oder 7,9 % mehr als im 1. Halbjahr 2004, aber knapp 0,4 Mio. t bzw. 1,9 % weniger als im 1. Halbjahr 2003.

Schaubild 11: Entwicklung der beförderten Gütermengen in der Güterabteilung "Erdöl, Mineralölerzeugnisse,Gase" im Vergleich der ersten Halbjahre 2003 - 2005



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

²¹ Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Die weltweit steigende Nachfrage nach Mineralölprodukten führte zu einer hohen Auslastung von Förder- und insbesondere Verarbeitungskapazitäten.²² Nach Angaben des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV) ermöglichte die hohe internationale Nachfrage den Raffinerien im 1. Halbjahr 2005 eine gewinnbringende Vermarktung ihrer Erzeugnisse.²³ Die deutschen Rohölimporte erhöhten sich so in den ersten sechs Monaten des Jahres nach vorläufigen Berechnungen um 3 %.²⁴ Im Inland litt die Nachfrage nach leichtem Heizöl im 1. Halbjahr 2005 noch immer unter der anhaltenden Kaufzurückhaltung der Endverbraucher, die vor dem Hintergrund ansteigender Rohölpreise nur zögerlich ihre Lagerbestände füllten. Diese lagen nach Angaben des MWV in den beiden ersten Quartalen des laufenden Jahres unter dem langjährigen Mittel.²⁵

Profitieren konnte die Tankgüterschifffahrt u. a. vom Aufbau gebrochener Verkehre Schiene - Wasserstraße auf verschiedenen Relationen. Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Wasserstraße sind ebenfalls bekannt geworden.

Zu Beginn des Jahres 2005 ging das Frachtniveau gegenüber den Vormonaten zurück und lag deutlich unter dem Niveau vom Dezember 2004. Dennoch wurden Anfang des Jahres noch zufriedenstellende Frachten erzielt. Gleiches gilt für einige Tage im März. Damit konnten nach Auskunft befragter Unternehmen im 1. Quartal 2005 insgesamt noch befriedigende Ergebnisse erzielt werden. Im 2. Quartal 2005 sind die Frachten im Tagesgeschäft deutlich gesunken.

Die gegenläufige Entwicklung von Beförderungsaufkommen und Frachten dürfte nach Erkenntnissen des Bundesamtes auf den Anstieg der Beförderungskapazitäten in der Tank- und Gasschifffahrt in den vergangenen Jahren zurückzuführen sein, dem kein entsprechendes Aufkommenswachstum gegenüberstand. Dies bekommen die Unternehmen gerade zu Zeiten guter Wasserführung der Flüsse zu spüren, in denen die Schiffe voll ausgelastet werden können. Nachdem die Kapazitäten schon im letzten Jahr weiter erhöht wurden²⁶, sind auch in diesem Jahr neue Schiffe in Betrieb genommen worden - weitere sollen folgen.

Die Unternehmen der Tankgüterschifffahrt dürften aufgrund des gestiegenen Beförderungsaufkommens ihre Umsätze im 1. Halbjahr 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gesteigert haben. Eine Verbesserung der Ertragslage dürfte nach Erkenntnissen des Bundesamtes hiermit regelmäßig jedoch nicht verbunden gewesen sein, da sich die Einkaufspreise für Gasöl im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht und die Kostenseite entsprechend belastet haben.

Für das 2. Halbjahr 2005 prognostizieren einige Unternehmen einen „heißen Herbst“. Aufgrund der bisherigen Kaufzurückhaltung der Verbraucher und relativ niedriger Füllstände der privaten Lager rechnen sie bei Heizöl mittlerweile mit erheblichem Nachholbedarf.

²² Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: „Mineralöl-Barometer 1. Quartal 2005“ und „Mineralöl-Barometer 2. Quartal 2005“, Hamburg 2005.

²³ Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: „MWV aktuell 7/05“, Hamburg 2005.

²⁴ Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: „MWV aktuell 6/05“, Hamburg 2005.

²⁵ Siehe Mineralölwirtschaftsverband e. V.: „Mineralöl-Barometer 1. Quartal 2005“ und „Mineralöl-Barometer 2. Quartal 2005“, Hamburg 2005.

²⁶ So fuhren Ende 2004 mit 344 Einheiten 12 Tankmotorschiffe mehr unter deutscher Flagge als noch zu Beginn des Jahres. Die niederländische Tankmotorschiffsflotte erhöhte sich gar um 26 auf 744 Einheiten. Siehe Inspectie Verkeer en Waterstaat: „Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004“, Den Haag 2005.

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: November 2005