



Bundesaamt
für Güterverkehr

... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2007



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	5
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen	7
2.3	Entwicklung des Modal Split	9
3	Straßengüterverkehr	9
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	9
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	9
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	11
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	13
3.1.4	Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen	13
3.1.5	Zeitliche Staffelung der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Tageszeiten	14
3.1.6	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	16
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	17
3.2.1	Beförderungsentgelte	17
3.2.2	Kosten	18
3.2.3	Ertragslage	20
3.2.4	Investitionen	20
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	21
3.2.6	Entwicklung des Marktes für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff	22
3.3	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	24
4	Eisenbahngüterverkehr	26
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	26
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	28
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	31
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	31
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)	33
5	Binnenschiffgüterverkehr	34
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	34
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	36
5.2.1	Gasölpreisentwicklung	36
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	36
5.2.3	Tankschifffahrt	39



1 Zusammenfassung / Summary

Die robuste Auftrags- und Beschäftigungslage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt des vergangenen Jahres hat sich im 1. Halbjahr 2007 verstärkt fortgesetzt und zeigte sich mit wenigen Ausnahmen in fast allen Güterbranchen. Insgesamt erhöhte sich im 1. Halbjahr 2007 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 8,0 %, die Verkehrsleistung um 5,9 %. Die hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen führte im Berichtszeitraum bei allen Landverkehrsträgern zu einer positiven Mengen- und Leistungsentwicklung sowie einer hohen Auslastung der Laderaumkapazitäten.

Robuste
Auftrags- und
Beschäftigungs-
lage

Der Straßengüterverkehr erreichte, getragen von einer hohen Nachfrage im grenzüberschreitenden und im Binnenverkehr, im 1. Halbjahr 2007 erneut einen Spitzenwert und zugleich das höchste Mengenwachstum aller Landverkehrsträger. Insbesondere der Nahbereich verzeichnete infolge der regen Bautätigkeit zu Beginn dieses Jahres deutliche Mengenzuwächse. Die gestiegene Nachfrage nach Beförderungsleistungen spiegelte sich im 1. Halbjahr 2007 nicht nur in der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen entsprechend wider, sondern auch in gestiegenen Beförderungsentgelten in zahlreichen Marktsegmenten. Letzteres gilt sowohl für den nationalen als auch den internationalen Verkehrsmarkt.

Straßengüter-
verkehr

Kostenseitig standen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 etwas geringeren Einstandspreisen für Dieselmotoren u. a. höhere Aufwendungen für Personal gegenüber. Die Preisdifferenz zwischen mineralischem Dieselmotoren und Biodiesel hat sich im bisherigen Jahresverlauf erhöht, so dass die Nutzung von Biodiesel für Transportunternehmer gegenwärtig wieder eine wirtschaftlich attraktive Alternative darstellt. Insgesamt hat sich die wirtschaftliche Situation der Güterkraftverkehrsunternehmen im 1. Halbjahr 2007 auf breiter Front weiter entspannt, zum Teil nachhaltig verbessert. Ausdruck dessen sind nicht zuletzt der Rückgang der Insolvenzen im Güterverkehrsgewerbe im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 und das gute Investitionsklima. Letzteres spiegelt sich in der Zunahme des Anteils umweltfreundlicher Lastkraftfahrzeuge und deren mautpflichtiger Fahrleistung auf deutschen Autobahnen wider.

Der Schienengüterverkehr erzielte von allen Landverkehrsträgern die höchsten prozentualen Verkehrsleistungszuwächse und konnte seinen Anteil am Modal Split im 1. Halbjahr 2007 leicht erhöhen. Von der steigenden Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden und im Binnenverkehr konnten sowohl die bundeseigenen als auch die in Deutschland aktiven, nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren. Nachdem private Eisenbahnverkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren ehemaligen Monopolisten Geschäft abnehmen und ihre Marktanteile kontinuierlich steigern konnten, versuchen letztere jedoch in zunehmendem Maße, ver-

Schienengüter-
verkehr



lorenes Terrain durch eine aggressivere Preisgestaltung und wettbewerbsfähigere Angebote zurückzuerobern. Kapitalkräftige Unternehmen investieren weiterhin hohe Beträge in ihren Fahrzeugpark und bauen ihr Transport- und Logistikgeschäft durch internationale Firmenübernahmen kontinuierlich aus.

Der kombinierte Verkehr erreichte im 1. Halbjahr 2007 Aufkommenszuwächse im zweistelligen Prozentbereich. Im Hinterland der großen deutschen Containerhäfen führte das steigende Verkehrsaufkommen in Verbindung mit Kapazitätsengpässen zu einer hohen Unpünktlichkeit zahlreicher Züge. Generell beeinträchtigt wird die Entwicklung des Schienengüterverkehrs gegenwärtig auch durch Engpässe bei Lokomotiven und rollendem Material, insbesondere Spezialwaggons, sowie bei Lokführern und Wagenmeistern.

Kombinierter
Güterverkehr

Die Binnenschifffahrt profitierte ebenfalls vom anhaltenden Aufschwung der deutschen Wirtschaft, allerdings blieben ihre Mengen- und Leistungszuwächse im 1. Halbjahr 2007 hinter jenen der anderen Landverkehrsträger zurück. In der Trockengüterschifffahrt führte eine hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen deutschlandweit zu einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage. In Verbindung mit einem guten Frachtniveau wirkte sich dies trotz des anhaltend hohen Kostenniveaus positiv auf die Ertragslage der Unternehmen aus. Demgegenüber dürfte sich die Ertragslage in der Binnentankschifffahrt im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum vielerorts verschlechtert haben. Bei schwacher Nachfrage und wachsenden Beförderungskapazitäten aufgrund anhaltender Investitionen in neue Doppelhüllenschiffe bewegten sich die Frachtraten auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Entgegen der allgemeinen Marktentwicklung waren die Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 erneut leicht rückläufig. Ein Grund hierfür sind die anhaltenden Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam.

Binnenschiffs-
güterverkehr



Summary

The robust order and employment situation in the German goods transport market in the past year continued in the 1st half of 2007 and was present in almost all goods branches with few exceptions. Overall, the volume of freight handled by road, rail, and inland navigation in the 1st half of 2007 increased by 8.0 % in comparison with the same period during the previous year with the volume of freight transport in terms of tons-km (tkm) increasing by 5.9 %. The high demand for transportation services led to a positive volume and transport performance development for all land transport modes and a high level of utilization of the freight space capacities in the reporting period.

Robust order and employment situation

Road haulage reached another peak level in the 1st half of 2007, due to a high demand for international and domestic transport, and also the highest level of growth in terms of tons of all land transport modes. In the area of short-distance transport in particular, there was clear growth in volume due to the increasing demand in the construction sector at the beginning of this year. The increased demand for transport services was reflected in the 1st half of 2007 not only by the development of the traffic by lorries subject to toll charges on German highways, but also by the increased transport charges in numerous market segments. The latter is also in effect for the national and the international transport market.

Road haulage

With regard to costs, cost prices for diesel fuel were somewhat lower whereas personnel expenses were higher in comparison with the 1st half of 2006. The price difference between mineral diesel fuel and biodiesel has increased over the course of the year, meaning that the use of biodiesel is presently an economically attractive alternative for transport companies once again. Overall, the economic situation of a multitude of road haulage companies has continued to ease in the 1st half of 2007, sometimes improving permanently. This is demonstrated by the reduction in the number of bankruptcies in the goods traffic industry in comparison with the 1st half of 2006 and the good investment climate. The latter is reflected by the increase in the share of environmentally friendly trucks and their journeys subject to toll charges on German highways.

Of all land transport modes, rail transport showed the highest percent of freight transport growth in terms of tons-km and was able to slightly increase its share of the Modal Split in the 1st half of 2007. Both the federally-owned as well as non-federally-owned railway transport companies that are active in Germany were able to profit from the increasing demand for rail transport services in international and domestic transport. After private railway transport companies have been able to take business away from the former monopolists in the past few years and continually increase their shares of the market, the latter have now been increasingly trying to regain lost ground with more aggressive pricing and more competitive palettes of services. Financially powerful companies continue to in-

Rail transport



vest large amounts in their vehicle fleets and constantly expand their transport and logistics business by taking over international companies.

The combined transport achieved double-digit growth percentages in volume in the 1st half of 2007. In the hinterland of the large German container ports, the increasing transport volume in conjunction with capacity shortages led to a high level of delays for numerous trains. In general, the development of rail transport is currently also hindered by shortages of locomotives and rolling stock, especially special cars, as well as engine drivers and train inspectors.

Combined
transport

Inland waterway transport also profited from the continuous upturn in the German economy, although the growth in volume and transport performance in the 1st half of 2007 lagged behind those of other land transport modes. In dry goods shipping, a high demand for transport services throughout Germany led to a good to very good order and employment situation. In conjunction with a good freight level, this had a positive effect on the profit situation of the companies in spite of the high cost level. On the other hand, the profit situation in inland tanker shipping has worsened in many places in the 1st half of 2007 in comparison with the same period last year. With growing transport capacities due to constant investments in new double-hulled vessels on the one site and weak demand on the other site, freight rates were comparatively low. In contrast to the general market development, container transport in inland navigation on German waterways once again declined slightly in comparison with the 1st half of 2006. One reason for this are the constant handling problems in the sea ports of Antwerp and Rotterdam.

Inland
navigation

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

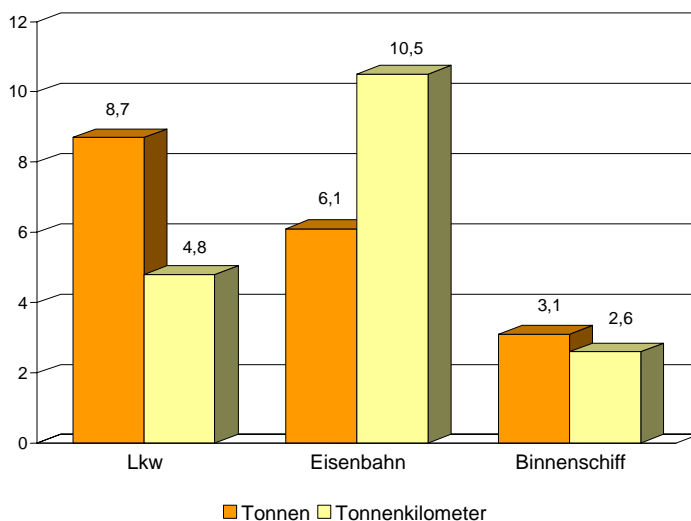
2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Die deutliche Belegung der Verkehrsnachfrage des Vorjahres hat sich mit beachtlichen Aufkommens- und Leistungssteigerungen im 1. Halbjahr 2007 fortgesetzt. So stieg im 1. Halbjahr 2007 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 8,0 % auf 1,71 Mrd. t an, nachdem das Aufkommen im Gesamtjahr 2006 um 5,7 % zugenommen hatte. Die von den drei Verkehrsträgern im 1. Halbjahr 2007 erbrachte Beförderungsleistung lag mit 234,9 Mrd. tkm um 5,9 % über derjenigen des 1. Halbjahres 2006. Im Gesamtjahr 2006 hatte das Leistungswachstum 6,4 % betragen.

Deutliche Steigerung der Gütermenge und der Beförderungsleistung

Schaubild 01: Güterverkehr in Deutschland

Veränderungen im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006 in %



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

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) erhöhte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006 um 8,7 % auf 1,4 Mrd. t. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Gesamtjahr 2006 in Höhe von 6,3 % stieg sie im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,8 % auf 145 Mrd. tkm an. Mit diesem Ergebnis erreichte der Straßengüterverkehr erneut ein hohes Wachstum, das insbesondere durch die sehr hohen Mengenzuwächse im Nahbereich des Binnenverkehrs sowie das anhaltend hohe Wachstum des grenzüberschreitenden Güterverkehrs bedingt wurde. Das im Vergleich zur beförderten Gütermenge geringere Wachstum der Verkehrsleistung resultiert aus dem überdurchschnittlichen Zuwachs der Beförderungen im Nahbereich.

Verstärker Zuwachs der Mengen und Leistungen im Straßengüterverkehr

Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zeigten sich im Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2007 sowohl im Binnen- als auch im grenzüberschreitenden Verkehr deutliche Mengen- und Leistungszuwächse. Wie bereits im vergangenen Jahr konnte die Schiene im Berichtszeitraum von allen Landverkehrsträgern die höchsten prozentualen Leistungszuwächse verbuchen. Mit rund 57,6 Mrd. tkm lag die Transportleistung im 1. Halbjahr 2007 um 10,5 % über dem Ergebnis des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Trotz des anhaltenden Nachfrageanstiegs blieb das Mengenwachstum hinter jenem des Straßengüterverkehrs zurück. Insgesamt beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2007 rund 180,1 Mio. t Güter und damit rund 10,4 Mio. t bzw. 6,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2006.

Schienengüterverkehr erzielt prozentual den höchsten Leistungszuwachs

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im 1. Halbjahr 2007 rund 123,8 Mio. t Güter befördert und damit rund 3,8 Mio. t oder 3,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2006. Maßgeblich für diese Entwicklung waren Aufkommenszuwächse im Binnenverkehr sowie beim grenzüberschreitenden Versand. Ein immer größer werdender Anteil des Gesamtgüteraufkommens wird dabei von ausländischen Flaggen befördert. Die deutsche Flotte erreichte lediglich einen Marktanteil von 33,3 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Berichtszeitraum um 2,6 % und erreichte einen Wert von rund 32,3 Mrd. tkm. Deutlichen Leistungszuwächsen im Binnenverkehr sowie beim grenzüberschreitenden Versand standen Rückgänge beim Empfang aus dem Ausland gegenüber.

Moderates Wachstum im Binnenschiffgüterverkehr

Tabelle 01: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	Veränderungen	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	Veränderungen
	in Mio. t		in % ²⁾	in Mrd. tkm		in % ²⁾
Eisenbahnen ³⁾	169,7	180,1	+ 6,1	52,1	57,6	+ 10,5
Binnenschifffahrt	120,0	123,8	+ 3,1	31,5	32,3	+ 2,6
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ⁴⁾	1.296,4	1.409,0	+ 8,7	138,3	145,0	+ 4,8
- Gewerblicher Verkehr	791,7	892,5	+ 12,7	108,9	116,6	+ 7,1
- Werkverkehr	504,7	516,5	+ 2,3	29,4	28,4	- 3,4
- Verkehr im Nahbereich ⁵⁾	708,1	782,5	+ 10,5	11,7	12,8	+ 9,7
- Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾	274,2	297,1	+ 8,3	24,6	26,7	+ 8,7
- Verkehr im Fernbereich ⁵⁾	314,1	329,4	+ 4,9	102,0	105,5	+ 3,4
Gesamter Güterverkehr ⁶⁾	1.586,1	1.712,9	+ 8,0	221,9	234,9	+ 5,9

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

3) Korrigierte Werte für das 1. Halbjahr 2006.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

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

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

2.2 Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen

Der anhaltende Aufschwung der deutschen Wirtschaft im 1. Halbjahr 2007 findet seinen Niederschlag in der güterabteilungsbezogenen Betrachtung. Wie der folgenden Tabelle zu entnehmen ist, konnten mit Ausnahme der Güterabteilungen „Feste mineralische Brennstoffe“ und „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ alle Güterabteilungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum mehr oder weniger deutliche Aufkommenszuwächse verzeichnen. Die Beförderungsrückgänge bei den Energieträgern sind auf die geringere Nachfrage von Endverbrauchern - vor allem wegen der milden Witterung im vergangenen Winter - zurückzuführen. Während sich die schwächere Nachfrage nach Mineralölerzeugnissen bei allen Verkehrsträgern negativ bemerkbar machte, waren von den geringeren Aufkommensmengen an festen mineralischen Brennstoffen lediglich die Eisenbahn und das Binnenschiff betroffen.

Rückgang bei fossilen Energieträgern

Tabelle 02: Aufkommen im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006

Güterabteilungen	Eisenbahn			Binnenschiff			Straße ¹⁾			Gesamtverkehr		
	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	Veränderungen	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	Veränderungen	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	Veränderungen	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	Veränderungen
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Land-, forstwirtschaftl. u. verwandte Erzeugn.	5,1	5,9	+ 17,7	5,3	5,5	+ 2,0	73,8	79,7	+ 8,0	71,8	76,5	+ 6,6
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1,6	1,6	+ 0,4	7,0	7,4	+ 4,8	161,2	170,2	+ 5,6	141,7	151,7	+ 7,1
Feste mineralische Brennstoffe	26,7	25,1	- 6,3	18,5	17,8	- 4,2	6,2	8,1	+ 30,6	50,0	49,7	- 0,7
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	17,8	17,0	- 4,8	19,1	17,4	- 8,7	52,7	46,0	- 12,7	79,5	71,5	- 10,1
Erze u. Metallabfälle	15,6	15,7	+ 0,3	17,7	19,0	+ 7,6	18,9	20,3	+ 7,4	49,2	51,7	+ 4,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	29,1	31,9	+ 9,5	6,7	8,3	+ 23,1	43,5	48,3	+ 11,0	72,0	80,6	+ 12,1
Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	18,0	19,5	+ 8,8	23,9	25,6	+ 7,2	549,6	620,1	+ 12,8	450,4	534,1	+ 18,6
Düngemittel	4,1	4,2	+ 2,0	2,9	2,7	- 7,0	10,8	12,7	+ 17,6	16,2	18,2	+ 12,1
Chemische Erzeugn.	12,2	13,6	+ 12,3	10,0	10,8	+ 7,5	104,4	109,4	+ 4,8	107,2	113,5	+ 5,9
Fahrz., Maschinen, sonstige Halb- u. Fertigwaren, besondere Transportgüter	39,6	45,6	+ 15,3	8,8	9,4	+ 6,9	237,2	256,6	+ 8,2	244,5	267,2	+ 9,3
Leergut ²⁾	x	x	x	x	x	x	44,7	48,5	+ 8,5	36,7	39,7	+ 8,3
Insgesamt	169,7	180,1	+ 6,1	120,0	123,8	+ 3,1	1.303,0	1.419,9	+ 9,0	1.319,3	1.454,3	+ 10,2

¹⁾ Einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland.

²⁾ Leergut ist beim Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr in der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen,..." enthalten.



Mit rund 18,6 % bzw. 83,7 Mio. t wies die volumenträchtigste Güterabteilung „Steine und Erden“ im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum die höchsten prozentualen und absoluten Mengenzuwächse auf. Diese deutliche Aufkommenssteigerung ist auf die starke Zunahme der Bauinvestitionen insbesondere im 1. Quartal 2007 zurückzuführen. Dazu trug vor allem die gute Witterung bei, infolge der es auf den Baustellen kaum zu Einschränkungen der regen Bautätigkeit kam. Dies spiegelte sich vor allem in einer deutlichen Steigerung des Straßengüterverkehrs im Nahbereich wider. Dort entfielen in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres rund 63 % des Straßengüterverkehrs auf den Baubereich.

Aufwärtstrend
im Baubereich

Fortgesetzt hat sich im 1. Halbjahr 2007 das Aufkommenswachstum in der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“. Dabei konnte der Straßengüterverkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 zwar mengenmäßig am meisten zulegen; die höchsten prozentualen Zuwächse erreichte mit 15,3 % jedoch die Schiene. Deren Marktanteilsgewinne resultierten vor allem aus dem weiterhin stark wachsenden Verkehrsaufkommen im Hinterland der großen Containerhäfen der Nord-Range. Aufgrund anhaltender Abfertigungsprobleme in Rotterdam und Antwerpen konnte die Binnenschifffahrt nur bedingt am wachsenden Containeraufkommen partizipieren: Zwar erhöhte sich die Menge der in Containern beförderten Güter im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum, die Anzahl der beförderten Standardcontainer (TEU) war allerdings leicht rückläufig.

Wachstum bei
Halb- und
Fertigwaren

Nachdem die deutschen Hüttenwerke bereits im vergangenen Jahr bei der Rohstahlproduktion einen neuen Höchstwert seit der deutschen Wiedervereinigung erreicht hatten, wurde die Produktion von Roheisen und -stahl erneut gesteigert. Die gute Konjunktur im Eisen- und Stahlbereich bescherte allen drei Landverkehrsträgern im 1. Halbjahr 2007 Aufkommenszuwächse im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006. Diese schlugen sich in den Güterabteilungen „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ und „Erze und Metallabfälle“ nieder. Dabei konnte die Binnenschifffahrt von allen Landverkehrsträgern im Berichtszeitraum die höchsten prozentualen Zuwächse erzielen.

Anhaltender
Boom im
Eisen- und
Stahlbereich

Getragen von der konjunkturellen Entwicklung konnte auch die chemische Industrie an ihr Wachstum des Vorjahres anknüpfen. Vor dem Hintergrund einer anziehenden Nachfrage aus dem In- und Ausland wurde die Chemieproduktion nach Branchenangaben im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum weiter erhöht. Dies spiegelt sich in entsprechenden Aufkommenssteigerungen bei den drei Landverkehrsträgern wider. Eine Ausnahme stellten die Beförderungen von Düngemitteln dar. Hier verzeichnete die Wasserstraße im Berichtszeitraum im Gegensatz zu Straße und Schiene leichte Rückgänge.

Chemie weiter
im Aufwind

2.3 Entwicklung des Modal Split

Belastbare statistische Ergebnisse für die Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr der Landverkehrsträger liegen für das 1. Halbjahr 2007 nicht vor, da statistische Angaben über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr von, nach und durch Deutschland mit gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen nicht zur Verfügung stehen. Ausgehend von den Ergebnissen der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführten gleitenden Mittelfristprognose¹ für die gebietsfremden Lkw und den in Abschnitt 2.1 dargestellten statistischen Ergebnissen über die Verkehrsleistungen im 1. Halbjahr 2007 ist davon auszugehen, dass die unterschiedlichen Leistungszuwächse der einzelnen Verkehrsträger leichte Anteilsveränderungen zur Folge hatten.

Nach Berechnungen des Bundesamtes führte das überproportionale Wachstum der Verkehrsleistung im Güterverkehr der Eisenbahn insgesamt zu leichten Anteilsgewinnen, so dass der Anteil bei über 18 % liegt. Diese Anteilsgewinne wurden vor allem in den Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse“ und „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ erzielt. Hierbei spielt die Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs eine besondere Rolle. Der Anteil des Straßengüterverkehrs hat sich mit einem hochgerechneten Wert zwischen 71 % und 72 % gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Dagegen musste die Binnenschifffahrt insbesondere auf Grund der Anteilsverluste bei den Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „Düngemittel“ und „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ insgesamt leichte Anteilsverluste hinnehmen. Der Gesamtanteil der Binnenschifffahrt liegt dennoch weiter über 10 %.

Anteilsgewinne
der Eisenbahn

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Im Straßengüterverkehr hat sich die Aufwärtsentwicklung des vergangenen Jahres im 1. Halbjahr 2007 verstärkt fortgesetzt. Die Wachstumsraten, bezogen auf die Gütermenge, haben sich gegenüber dem Gesamtjahr 2006 erneut deutlich erhöht. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Verkehrsleistungen erreichte der Straßengüterverkehr das seit Jahren höchste Mengenwachstum. Allerdings weichen die Wachstumsraten im ersten und zweiten Vierteljahr stark voneinander ab. Die hohen Zuwächse zu Beginn dieses

Überdurchschnittliche
Mengen-
zuwächse im
Straßengüter-
verkehr

¹ BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“, Bonn Juli 2007.

Jahres sind der guten Beschäftigung in der Bauwirtschaft zuzuschreiben, die von der milden Witterung begünstigt wurde.

Getragen vom gewerblichen Güterkraftverkehr stieg die insgesamt beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2007 im Vorjahresvergleich um 8,7 % auf 1,41 Mrd. t. Die Beförderungsleistung wuchs entgegen dem langjährigen Trend nicht so sehr wie die Gütermenge und lag bei 145,0 Mrd. tkm (+ 4,8 %). Die gegenüber der Aufkommensentwicklung niedrigere Leistungsentwicklung ist auf die überdurchschnittliche Zunahme der Beförderungen im Nahbereich zurückzuführen. Letztere weisen unterdurchschnittliche Versandweiten auf.

Kennzeichnend für die dynamische Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres war das deutliche Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr und im Binnenverkehr. Neben dem grenzüberschreitenden Verkehr, der aufgrund der anhaltend guten Außenhandelstätigkeit seit Jahren kontinuierlich zunimmt, trug nunmehr auch der Binnenverkehr zum Wachstum bei. Letzteres ist insbesondere dem sehr hohen Zuwachs im Nahverkehr geschuldet, der Folge des Aufwärtstrends im Bausektor ist.

Deutliche
Zuwächse im
Binnen- und
grenzüberschreitenden
Verkehr

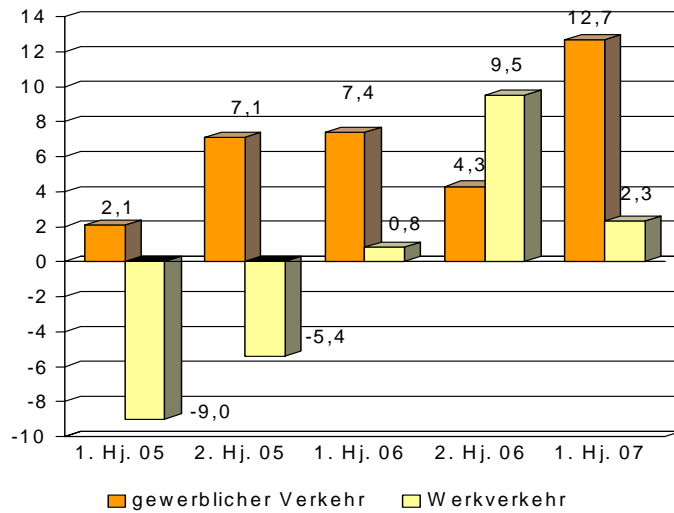
Das Aufkommen im Binnenverkehr stieg im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 um 8,6 % auf 1,33 Mrd. t. Die Beförderungsleistungen erreichten ein Wachstum um 4,7 % auf rund 126 Mrd. tkm. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs erhöhte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006 um 10,8 %; die Verkehrsleistung stieg um 6,1 % auf rund 19 Mrd. tkm.

Nach der Trendwende im Bereich des Werkverkehrs im vergangenen Jahr zeigte sich im 1. Halbjahr 2007 beim Eigentransport durch Industrie und Handel wiederum ein moderates Wachstum. Wie dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen ist, stieg die im Werkverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2007 im Vorjahresvergleich um 2,3 %. Insbesondere die gute Baukonjunktur, die Verknappung des Laderaums auf dem Güterverkehrsmarkt und die damit teilweise einhergehende Erhöhung der Beförderungsentgelte bedingten im ersten Quartal dieses Jahres einen verstärkten Fahrzeugeinsatz des Werkverkehrs. Allerdings kam es im weiteren Verlauf dieses Jahres zu Rückgängen der Beförderungsmengen und -leistungen.

Moderates
Wachstum im
Werkverkehr



Schaubild 02: Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden
Vorjahreszeitraum in %



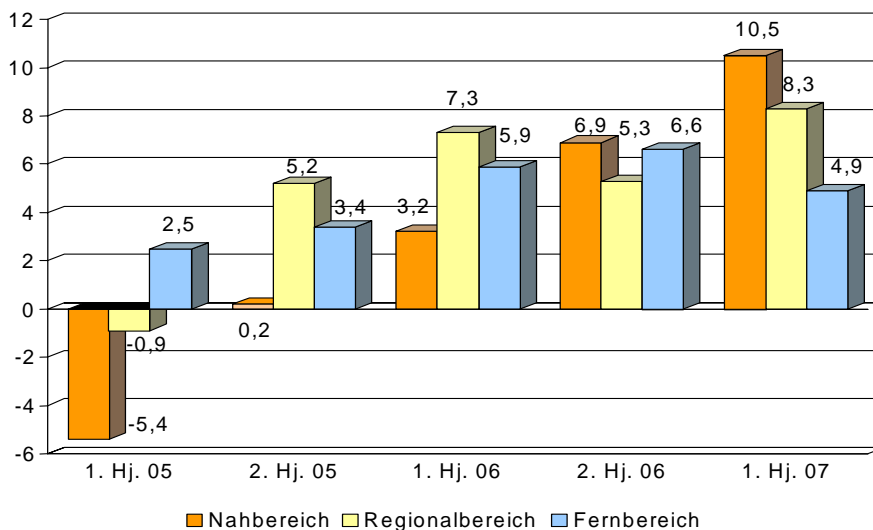
Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

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

Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kam es im 1. Halbjahr 2007 erneut in allen Entfernungsbereichen zu deutlichen Aufkommenssteigerungen. Dabei verzeichnete insbesondere der Nahbereich außerordentlich hohe Mengengewinne.

Deutliche Steigerungen in allen Entfernungsbereichen

Schaubild 03: 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.

Der im vergangenen Jahr im Nahbereich (bis 50 km) seit langer Zeit erstmals feststellbare merkliche Zuwachs hat sich im laufenden Jahr zunächst deutlich fortgesetzt. Getragen von der insbesondere zu Beginn dieses Jahres guten Baukonjunktur erhöhte sich im 1. Halbjahr 2007 die beförderte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 um 10,5 %, die Verkehrsleistung um 9,7 %.

Nahbereich

Die Aufkommens- und Leistungszuwächse im Regionalbereich (51 - 150 km) im 1. Halbjahr 2007 (Menge: + 8,3 %, Leistung: + 8,7 %) sind wie im Nahbereich vorrangig auf das Wachstum der Steine- und Erdenbeförderungen zurückzuführen. Das überdurchschnittliche Wachstum ist neben der positiven Wirtschaftsentwicklung auf Änderungen der Gestaltung der Transportabläufe infolge der Aufnahme und des Ausbaus von Begegnungs- und Verteilerverkehren innerhalb logistischer Netzwerke zurückzuführen.

Regionalbereich

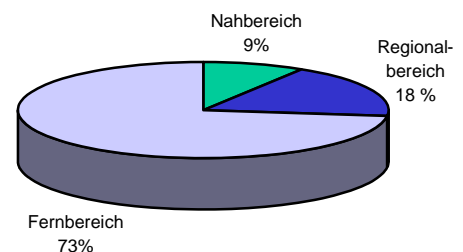
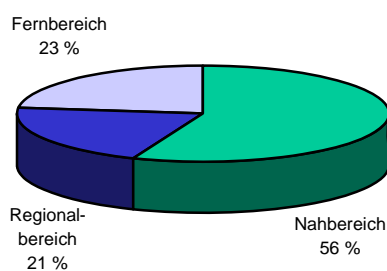
Im Fernbereich (151 km und mehr) setzte sich im Berichtszeitraum der seit Jahren zu verzeichnende Zuwachs der Gütermengen und Beförderungsleistungen weiter fort (Menge: + 4,9 %, Leistung: + 3,4 %). Die stärksten Zunahmen ergaben sich in den Güterabteilungen der Halb- und Fertigwaren sowie der Nahrungs- und Futtermittel.

Fernbereich

Aufgrund des deutlichen Wachstums in den unteren Entfernungsstufen stieg der Anteil des Nah- und Regionalbereichs an der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge auf rund 77 % an. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil in Höhe von 23 % an der Verkehrsleistung erzielt.

Schaubild 04: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Gütermenge im 1. Halbjahr 2007 in %

Schaubild 05: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2007 in %



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

3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr, der durch die zunehmende internationale Arbeitsteilung seit Jahren von einem überdurchschnittlichen Wachstum geprägt ist, verzeichnete im 1. Halbjahr 2007 erneut eine deutliche Mengen- und Leistungssteigerung. Die positive Außenhandelsentwicklung führte gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu einer Zunahme der Mengen um 10,8 % auf rund 78 Mio. t und der Leistung um 6,1 % auf rund 19 Mrd. tkm. Der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Gesamtverkehr nimmt kontinuierlich zu: Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im 1. Halbjahr 2007 rund 5,5 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 23,8 % auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist, hat der Versand im Vorjahresvergleich um 10,8 % und der Empfang um 10,3 % zugenommen.

Außenhandelsentwicklung beflügelt grenzüberschreitenden Verkehr

Tabelle 03: Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006

Verkehrsrichtung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Versand nach				
EU-Mitgliedstaaten	33.666,2	37.338,5	+ 3.672,3	+ 10,9
Drittstaaten	3.449,5	3.773,2	+ 323,7	+ 9,4
Versand insgesamt	37.115,7	41.111,7	+ 3.996,0	+ 10,8
Empfang aus				
EU-Mitgliedstaaten	26.977,8	29.614,9	+ 2.637,1	+ 9,8
Drittstaaten	1.483,3	1.787,1	+ 303,8	+ 20,5
Empfang insgesamt	28.461,1	31.402,0	+ 2.940,9	+ 10,3
Dreiländerverkehr¹	4.656,2	5.296,9	+ 640,7	+ 13,8
Insgesamt	70.233,0	77.810,6	+ 7.577,6	+ 10,8

¹⁾ einschließlich Durchgangsverkehr

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

3.1.4 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die gestiegene Nachfrage nach Beförderungsleistungen spiegelt sich in den Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen wider. Die statistischen Ergebnisse über die zurückgelegten mautpflichtigen Strecken weisen im Zeitraum von Januar bis August 2007 für Inländer und Gebietsfremde insgesamt 18,2 Mrd. Kilometer auf dem deutschen Autobahnnetz aus. Gegenüber dem Zeitraum Januar bis August 2006 erhöhte sich damit die Fahrleistung um 7,6 %.

Deutliches Wachstum der mautpflichtigen Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Tabelle 04: Anzahl der zurückgelegten mautpflichtigen Strecken und Mauteinnahmen
Veränderungen im Zeitraum von Januar bis August 2007 gegenüber dem
entsprechenden Vorjahreszeitraum

Maut	Jan. - Aug. 2006	Jan. - Aug. 2007	Veränderungen	
			absolut	in %
zurückgelegte mautpflichtige Strecken in Fahrzeug- kilometern				
- Inländer	11.327.522.032	11.989.677.560	+ 662.155.528	+ 5,8
- Gebietsfremde	5.623.945.602	6.257.418.208	+ 633.472.606	+ 11,3
Strecken in Fahrzeug- kilometern insgesamt	16.951.467.634	18.247.095.768	+1.295.628.134	+ 7,6
Einnahmen aus maut- pflichtigen Fahrten in EUR				
- Inländer	1.333.833.240	1.422.710.670	+ 88.877.430	+ 6,7
- Gebietsfremde	671.157.232	759.706.694	+ 88.549.462	+ 13,2
Mauteinnahmen insgesamt	2.004.990.472	2.182.417.364	+ 177.426.892	+ 8,8

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Die von Gebietsfremden zurückgelegten mautpflichtigen Strecken wuchsen im Betrachtungszeitraum mit 11,3 % deutlich stärker als die der Inländer mit 5,8 %. Insgesamt entfielen damit im Zeitraum von Januar bis August 2007 rund 66 % der Fahrleistungen und 65 % der Mauteinnahmen auf inländische Fahrzeuge, 34 % der Fahrleistungen und 35 % der Mauteinnahmen auf gebietsfremde Fahrzeuge.

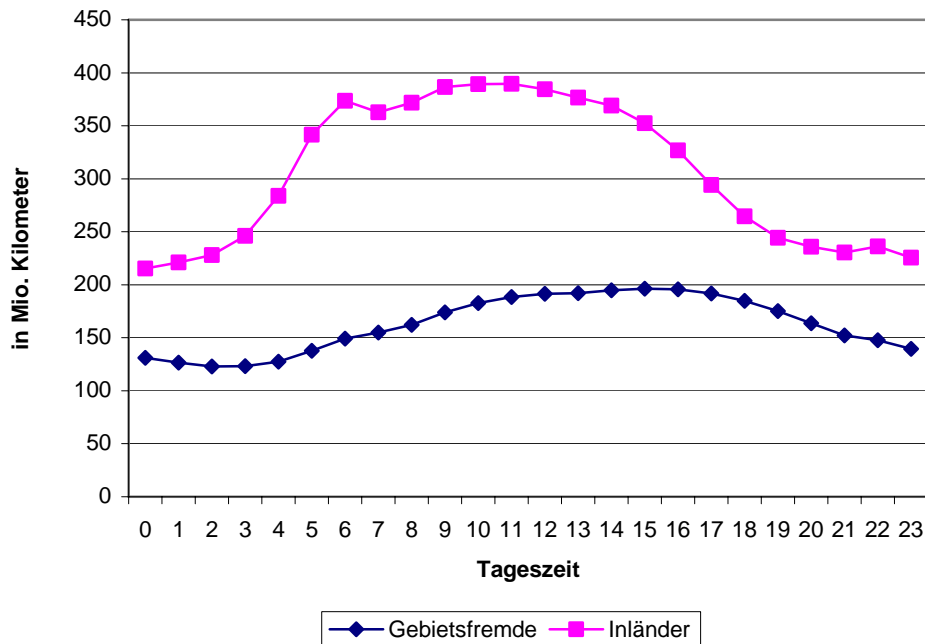
Aus den erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen ergaben sich im Zeitraum von Januar bis August 2007 mit 2,18 Mrd. Euro um 8,8 % höhere Mauteinnahmen für den Bund als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei stiegen die Mautzahlungen der Gebietsfremden mit 13,2 % spürbar stärker als die der Inländer (+ 6,7 %). Wie bei den mautpflichtigen Fahrleistungen entfielen etwa zwei Drittel des Mautaufkommens auf Inländer und ein Drittel auf Gebietsfremde.

3.1.5 Zeitliche Staffelung der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Tageszeiten

Um zu einer Entzerrung des Verkehrs zu gelangen, wurde in den vergangenen Monaten vielfach eine Staffelung der Mautgebühren nach Tageszeiten (Tag und Nacht) diskutiert. Die derzeitige Staffelung der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Tageszeiten ist dem folgenden Schaubild zu entnehmen.

Tagesgang-
Linie

Schaubild 06: Gefahrene mautpflichtige Strecken auf dem deutschen Autobahnnetz nach Tageszeiten im Zeitraum von Januar bis Mai 2007



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Die insgesamt auf dem deutschen Autobahnnetz im Zeitraum Januar bis Mai 2007 zurückgelegte mautpflichtige Fahrleistung wurde zu über 62 % während der Tageszeit zwischen 6.00 und 19.00 Uhr erbracht. Die Anteile der zurückgelegten Strecken erreichten im Zeitraum von 19.00 bis 24.00 Uhr etwa 17 % und von 0.00 bis 6.00 Uhr rund 21 %. Wie dem Schaubild zu entnehmen ist, sind die Fahrleistungen der Inländer und der Gebietsfremden unterschiedlich über den Tag verteilt. Gebietsfremde nutzen die deutschen Autobahnen relativ konstant während des gesamten Tages; bei den Inländern zeigen sich dagegen größere Schwankungen zwischen den Tages- und Nachtzeiten.

Die Unterschiede in der Verteilung der mautpflichtigen Fahrleistungen sind darauf zurückzuführen, dass Gebietsfremde in Deutschland regelmäßig im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr über größere Entfernungen tätig sind, während deutsche Unternehmen die Autobahnen bei Beförderungen in allen Entfernungsbereichen des Nah-, Regional- und Fernverkehrs benutzen. Viele Beförderungen sind an bestimmte Be- oder Entladezeiten gebunden, die meist in den Tageszeiten von 6.00 bis 19.00 Uhr liegen. Nachtfahrten - insbesondere im Nah- und Regionalverkehr - fallen daher kaum an. Auch im Fernverkehr lassen sich viele Zeitfenster für die Be- oder Entladung nicht mit Nachtfahrten über deutsche Autobahnen kombinieren.

Nach den Ergebnissen der Marktgespräche erscheint das Ziel der Verlagerung von Lkw-Fahrten auf die Nachtstunden lediglich dann erreichbar, wenn gleichzeitig die Abferti-

gungszeiten bei Verladern, Speditionen, Hafen- und Binnenterminals verstärkt auf die Nachtstunden ausgeweitet werden.

3.1.6 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

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

Fahrleistungen
nach Emissions-
klassen

Tabelle 05: Zurückgelegte Strecken auf mautpflichtigen Bundesautobahnen seit dem Jahr 2005 im Halbjahresvergleich

Schadstoffklasse	Zurückgelegte Strecken auf mautpflichtigen Bundesautobahnen									
	1. Halbjahr 2005		2. Halbjahr 2005		1. Halbjahr 2006		2. Halbjahr 2006		1. Halbjahr 2007	
	in km	in %	in km	in %	in km	in %	in km	in %	in km	in %
EEV 1 (bes. umweltfreundlich)	4.719.195	0,0	3.587.043	0,0	3.962.912	0,0	4.150.729	0,0	4.258.583	0,0
S5 (Euro 5)	27.276.072	0,2	163.507.196	1,3	487.357.987	3,9	973.739.812	7,4	1.884.144.992	13,9
S4 (Euro 4)	100.352.798	0,9	186.388.316	1,5	315.534.073	2,5	404.650.010	3,1	581.609.650	4,3
S3 (Euro 3)	7.272.599.077	62,4	8.104.845.619	65,9	8.571.362.145	68,0	8.995.608.436	68,0	8.749.990.554	64,4
S2 (Euro 2)	3.824.138.818	32,8	3.452.436.113	28,1	2.922.032.903	23,2	2.570.126.982	19,4	2.140.954.951	15,7
S1 (Euro 1, Euro 0, andere)	431.115.343	3,7	382.814.891	3,1	305.457.726	2,4	287.644.035	2,2	234.504.897	1,7
Summe	11.660.201.302	100,0	12.293.579.179	100,0	12.605.707.746	100,0	13.235.920.004	100,0	13.595.463.627	100,0

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect.

Bei einem Vergleich der Halbjahre wird deutlich, dass ein zunehmender Anteil der auf mautpflichtigen Bundesautobahnen zurückgelegten Strecken von umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen absolviert wird; die Fahrleistungen vergleichsweise umweltschädlicher Lastkraftfahrzeuge sind hingegen rückläufig. Auf Lastkraftfahrzeuge, die der Schadstoffklasse S 5 (Euro 5) zugeordnet sind, entfielen im 1. Halbjahr 2007 rund 14 % der mautpflichtigen Wegstrecke. Im 1. Halbjahr 2005 lag dieser Anteil bei 0,2 %. Nach wie vor wird der weit überwiegende Teil der Fahrleistungen mit Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 (Euro 3) zurückgelegt. Lag ihr Anteil an der gesamten Wegstrecke im 1. Halbjahr 2005 bei gut 62 %, stieg er 2006 auf 68 % und verringerte sich im 1. Halbjahr 2007 auf gut 64 %. Deutlich rückläufig ist hingegen der Anteil von Lastkraftfahrzeugen der Schadstoffklasse S 2 (Euro 2). Er ging von knapp 33 % im 1. Halbjahr 2005 auf rund 16 % im 1. Halbjahr 2007 zurück. Ursächlich für die verstärkte Zunahme der Fahrleistungen mit umweltfreundlicheren Lastkraftfahrzeugen seit dem Jahr 2006 ist die zunehmende Investitionstätigkeit der Unternehmen in neue umweltfreundlichere Lastkraftfahrzeuge. Vor allem der konjunkturelle Aufschwung, aber auch verschiedene Sondereffekte führten zu dem deutlichen Anstieg der Investitionen in die neuere Technik.

Anteil der
umwelt-
freundlichen
Fahrzeuge
steigt

Die Umstufung der Euro 4-Fahrzeuge von der Gebührenklasse A in die teurere Gebührenklasse B im Jahr 2006 hat bislang nicht dazu geführt, dass die Fahrleistungen mit diesen Lastkraftfahrzeugen abgenommen haben. Dies zeigt, dass neben der Höhe der Mautkosten weitere Faktoren herangezogen werden, auf Grund derer sich Unternehmen zum Kauf eines Euro 4- oder Euro 5-Fahrzeuges entscheiden:

- Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung werden Euro 4-Fahrzeuge vorrangig von Unternehmen nachgefragt, die im Nah- und Regionalbereich tätig sind. Begründet wird dies mit den geringeren Anschaffungskosten im Vergleich zu den Euro 5-Fahrzeugen und dem vergleichsweise geringen Anteil der Autobahnfahrten an der gesamten Fahrleistung.
- Demgegenüber entscheiden sich Unternehmen mit hohen Autobahnfahrleistungen eher für Euro 5-Fahrzeuge, um Maut einzusparen. Daneben werden Investitionen in Euro 5-Fahrzeuge mit höheren Wiederverkaufspreisen und einer langfristigen Unabhängigkeit von Fahrverboten im Zusammenhang mit der Feinstaubproblematik begründet.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

3.2.1 Beförderungsentgelte

Die Beförderungsentgelte werden weit überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen / Jahreskontrakten festgelegt. Daneben erfolgt die Vergabe kurzfristiger Beförderungsaufträge auf dem Spotmarkt zu (tages-) aktuellen Marktkonditionen, die jeweils von der Laderaumnachfrage in einem Zeitraum auf einer Relation abhängen. Der Anteil des Spotmarktes am Gesamtmarkt ist bereits seit Mitte des Jahres 2006 gesunken, da viele Auftraggeber ihre Logistikpartner fester an sich binden, um sich deren Laderaum zu sichern.

Ein Großteil der Unternehmen mit längerfristigen Kontrakten im nationalen Komplettladungsverkehr konnte zum Jahreswechsel 2006 / 2007 die Beförderungsentgelte bei ihren Stammkunden erhöhen. Die Entgeltsteigerungen lagen zumeist zwischen 2 und 5 % gegenüber dem Vorjahr. Bestätigt werden diese Ergebnisse durch den vom Statistischen Bundesamt neu herausgegebenen Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen. Danach lagen die Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr bei längerfristigen Verträgen im 1. Quartal 2007 um 2,1 % und im 2. Quartal 2007 um 2,3 % über den Werten der jeweiligen Vorjahresquartale.² Bei Teilladungsverkehren waren insgesamt etwas höhere Entgeltsteigerungen als im Komplettladungsverkehr möglich. Im Bereich Maschinen- und Anlagenbau erreichte ein überdurchschnittlich hoher Anteil der Transportunternehmen Entgelterhöhungen. Dagegen war es bei Beförderungen von Lebensmitteln für Transportun-

Preissteigerungen in verschiedenen Segmenten des Binnenverkehrs

² Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2007.



ternehmen schwierig, Entgeltsteigerungen zu erreichen. Weniger häufig waren Entgelterhöhungen darüber hinaus im Automobilssektor und bei Beförderungen von Papierprodukten.

Im direkten zeitlichen Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der neuen Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten im April 2007 war es nur einem kleinen Teil der Transportunternehmen möglich, im Rahmen neuer Vertragsverhandlungen zusätzliche Erhöhungen der Beförderungsentgelte zu erreichen. Viele Auftraggeber erwarteten zunächst belastbare Daten über Kostensteigerungen, bevor sie zu diesbezüglichen Preisverhandlungen bereit waren.

Kaum Erhöhung bei Einführung neuer Fahrpersonalsvorschriften

Auf dem Spotmarkt spiegelten die immer noch recht hohen Tagesfrachten die sehr gute Beschäftigung wider, auch wenn die Laderaumknappheit im 1. Halbjahr 2007 nicht mehr so ausgeprägt war wie im Herbst letzten Jahres. Im Baubereich konnten allerdings die guten Tagesfrachten der ersten Monate im weiteren Jahresverlauf wegen des deutlich abnehmenden Auftragsvolumens nicht gehalten werden.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs war im 1. Halbjahr 2007 ein Anstieg der Beförderungsentgelte im gesamten europäischen Raum festzustellen. Ursache war vor allem ein konjunkturell bedingter Anstieg der Laderaumnachfrage. Speditionen, die Transportunternehmen aus den neuen EU-Staaten einsetzen, berichteten von teilweise erheblichen Entgeltsteigerungen. Gründe hierfür seien steigende Personalkosten und Treibstoffkosten in diesen Staaten. Nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes steigerten sich die Erzeugerpreise im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im 1. Quartal 2007 um 3,0 % und im 2. Quartal 2007 um 4,0 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal.³

Preissteigerungen auch im grenzüberschreitenden Verkehr

Bei Beförderungen zwischen Deutschland und Mittel- bzw. Osteuropa, vor allem nach Polen, waren erhebliche Preissteigerungen zu beobachten. Die seit Anfang des Jahres 2007 in Tschechien zu zahlende Maut konnte größtenteils an die Auftraggeber weiterbelastet werden. Im Verkehr zwischen Deutschland und westeuropäischen Staaten stiegen die Preise auf fast allen Relationen - jedoch insbesondere im Spanien- und Großbritannienverkehr. Die Entgelterhöhungen machten manche internationale Beförderung auch für deutsche Transportunternehmen wieder lohnend.

3.2.2 Kosten

Eine deutliche Trendwende zeigte sich insbesondere bei den Lohn- und Lohnnebenkosten, die tendenziell wieder steigen. Nicht nur die im bisherigen Jahresverlauf weiterhin

Fahrpersonalkosten / Situation

³ Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2007.

gute Konjunktur hat zum Teil Fuhrparkerweiterungen nebst dem entsprechenden Mehrbedarf an Fahrpersonal ausgelöst. Teilweise führten auch die geänderten Sozialvorschriften zu Anpassungen des Fahrpersonaleinsatzes. Dort, wo reine Umstrukturierungen nicht ausreichten, wurde zumeist ein zusätzlicher Fahrer eingestellt, der nicht selten als „Springer, Urlaubs- und Krankenvertretung“ fungiert. Die bereits im 2. Halbjahr 2006 in einigen Segmenten zu Tage getretenen Schwierigkeiten, qualifiziertes zuverlässiges Fahrpersonal zu gewinnen, wurden zusätzlich noch durch das sich seit längerem abzeichnende Altersstrukturproblem bei den Berufskraftfahrern verschärft. Außer dem altersbedingten Ausscheiden zeigen sich diese Schwierigkeiten insbesondere wegen des durchgreifenden Wandels des Berufsbildes hin zu einer computergestützten Technisierung des Berufskraftfahrer Arbeitsplatzes mit qualitativ höheren Anforderungsprofilen.⁴ Seit Mitte dieses Jahres hat sich der Anteil der in die Marktgespräche eingebundenen Transportunternehmen, die im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal höhere Lohnkosten verzeichneten, deutlich erhöht. Neben Neueinstellungen zu tendenziell höheren Löhnen hat ein Teil der Transporteure auch die Löhne bereits beschäftigter Fahrer moderat erhöht, um gute Fahrer weiterhin an ihr Unternehmen zu binden.

Nach den Personalkosten erreichen die Kraftstoffkosten den zweithöchsten Anteil an den Gesamtkosten der deutschen Transportunternehmen. Im bisherigen Jahresverlauf lagen die Preise für mineralischen Diesel einerseits kontinuierlich unter den Preisen der entsprechenden Vorjahresmonate, andererseits stiegen sie seit dem Februar des Jahres 2007 wieder an und näherten sich im Juli dieses Jahres dem Allzeithoch des Vorjahres auf drei Cent je Liter⁵. Entsprechend legte im 1. Quartal 2007 ein vergleichsweise moderater Anteil von „nur“ drei Viertel der in die Marktgespräche einbezogenen Transportunternehmen eine Steigerung seiner Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal dar. Im weiteren Jahresverlauf näherte er sich im Zuge der anziehenden Kraftstoffpreise und wegen der in vielen Fällen steigenden Personalkosten beinahe wieder den Anteilen der Vorjahre.

Besondere
Entwicklung der
Kraftstoffkosten

Zunehmend belasten höhere Fahrzeugpreise und -beschaffungskosten, insbesondere für Euro 5-Fahrzeuge, die Kostenseite ebenso wie gestiegene Reparatur- und Ersatzteilkosten sowie Versicherungsbeiträge. Ferner ist der Anteil der Transporteure in letzter Zeit deutlich gestiegen, die auf Kostensteigerungen durch das digitale EU-Kontrollgerät, erhöhte Anforderungen an die Ladungssicherung, Gebühren der öffentlichen Verwaltung, Energiekosten sowie letztlich auch durch längere Zahlungsziele von Auftraggebern hinweisen.

4 Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: „Sonderbericht zur Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe“, Köln Mai 2007.

5 Zu Transportunternehmen, die ihre Fuhrparks mit Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff betreiben, vergleiche Abschnitt 3.2.6.

3.2.3 Ertragslage

Im bisherigen Jahresverlauf 2007 spiegelten sich die zum Teil bereits im 4. Quartal 2006 vereinbarten Entgeltanpassungen an gestiegene Kosten sowie der anhaltend gute Konjunkturverlauf nun bei vielen Transporteuren auch im Geschäftsergebnis positiv wider. So verzeichnete in den ersten drei Quartalen des Jahres 2007 annähernd die Hälfte der jeweils in die Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Transportunternehmen eine Verbesserung ihrer Ertragslage gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Zugleich bewirkte die Summe der günstigen Rahmenbedingungen, dass seit dem Frühjahr der Anteil der Gesprächspartner, die eine Verschlechterung ihrer Transporterträge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum beklagten, in den marginalen Bereich fiel. Damit manifestiert sich aus der Sicht des Bundesamtes bei einem breiteren Unternehmenskreis eine Verbesserung der Ertragslage, da zunehmend auch vertragsgebundene Unternehmen Entgelterhöhungen vereinbaren konnten. In Marktgesprächen wurde dementsprechend vielfach betont, dass es sich um nachträgliche und längst überfällige Vergütungsanpassungen an die stark gestiegenen Kosten, insbesondere für Kraftstoffe handelte. Vermehrt nutzten Transporteure die günstige Marktlage, um sich von unrentablen Verkehren zu trennen und neue Kunden mit besseren Entgelten zu gewinnen.

Breite
Verbesserung
der Ertragslage
im Jahres-
verlauf 2007

Interessant ist stets, mit welchen konkreten Maßnahmen die Transportunternehmen auf die gesetzlichen und marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Gütertransportmarktes reagieren, auch wenn hinter den meisten Maßnahmen letztlich nach wie vor die zentrale Zielsetzung steht, die wichtigen Stamm- und Direktkunden an sich zu binden. Einen hohen Stellenwert im bisherigen Jahresverlauf nahm die Suche nach qualifiziertem, zuverlässigen Fahrpersonal ein. Ferner rückte die Optimierung des Fahrzeugeinsatzes und die Sicherung der Leistungsqualität zunehmend in den Vordergrund. Dabei setzt sich der Trend zur Spezialisierung verstärkt fort, in dessen Rahmen immer mehr auch komplexere logistische (Gesamt- /) Lösungen entwickelt und der Kundschaft angeboten werden. Ausdruck dessen ist der vermehrt zu beobachtende Einsatz eigener Mitarbeiter direkt beim Kunden sowie die zunehmende Bereitstellung von Spezialfahrzeugen auf expliziten Kundenwunsch und nach dessen Vorgaben.

3.2.4 Investitionen

Im 1. Halbjahr 2007 nahmen durchschnittlich rund die Hälfte der in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen Investitionen in ihren Fuhrpark vor. Ausdruck der abgeschlossenen Fuhrparkkonsolidierung ist, dass im übrigen die Transporteure ihren Fuhrpark beibehielten und kaum noch Kapazitäten abgebaut wurden. Die Neufahrzeuge kommen vorwiegend im Fern- und grenzüberschreitenden Güterverkehr zum Einsatz: Regionalverkehrsunternehmen waren unseren Gesprächen zufolge deutlich zurückhaltender bei Investitionen in den Fuhrpark. Im 3. Quartal 2007 ließ die In-

Die Hälfte der
Transport-
unternehmen
investierte im
1. Halbjahr 2007
in den Fuhrpark

vestitionstätigkeit in den Fuhrpark deutlich nach und blieb nur im grenzüberschreitenden Verkehr stabil.

Oftmals wurden Spezialfahrzeuge für die speziellen Transportbedürfnisse der Kundschaft beschafft, wobei Kühlfahrzeuge am meisten auf den Orderlisten standen. Bei Ersatzbeschaffungen hält der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks durch möglichst großes Ladevolumen an. Zudem werden Lkw deutlich zunehmend mit IT-Technik ausgestattet bzw. gekauft - zum einen zu Fuhrparkmanagementzwecken und zum anderen, um der Kundschaft zusätzliche Services nebst lückenlosen Statusreports bieten zu können.

3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

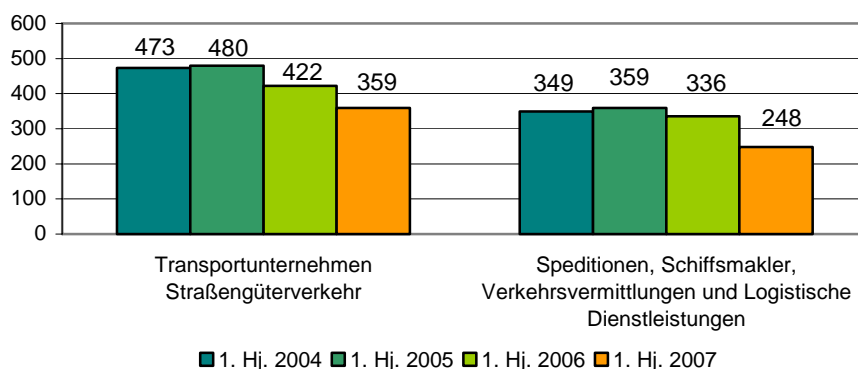
Im 1. Halbjahr 2007 setzte sich der Rückgang der Insolvenzen in fast allen Wirtschaftsbereichen weiter fort. Die Anzahl der Insolvenzverfahren nahm gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr um 11 % auf 14.515 Verfahren ab. Auch im Güterverkehrsgewerbe fiel die Insolvenzanfälligkeit im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 deutlich: bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag die Zahl der Insolvenzverfahren mit 359 um 15 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraumes. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark sank sie um 26 % auf 248.

Spürbare Abnahme der Insolvenzverfahren

Obwohl sich bei relativ vielen Unternehmen des Straßengüterverkehrsgewerbes die Ertragslage im 1. Halbjahr 2007 verbessert oder zumindest nicht verschlechtert hat, besteht immer noch eine erhöhte Insolvenzwahrscheinlichkeit im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen. Auch die gute wirtschaftliche Entwicklung im Straßengüterverkehrsgewerbe in der jüngsten Zeit konnte die Eigenkapitaldecke vieler Unternehmen nicht so verbessern, dass bei unvorhergesehenen Ereignissen nicht relativ schnell wirtschaftliche Schwierigkeiten eintreten. In diese geraten überdurchschnittlich häufig Unternehmen, die in starker Abhängigkeit zu einem Hauptauftraggeber stehen.

Eigenkapital häufig noch gering

Schaubild 07: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren im Zeitraum vom 1. Halbjahr 2004 bis zum 1. Halbjahr 2007 nach der Systematik der Wirtschaftszweige



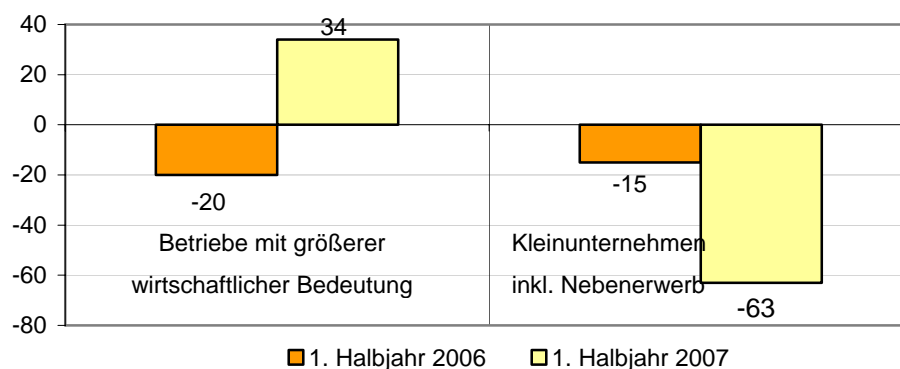
Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Für den Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ weist die Statistik für das 1. Halbjahr 2007 bei Betrieben mit größerer Bedeutung zum ersten Mal seit einigen Jahren wieder einen positiven Gründungssaldo aus (Saldo aus Neugründung / Anmeldungen und Betriebsaufgaben / Abmeldungen in den Handels- und Gewereregistern). Dies ist insbesondere auf die im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 deutlich zurückgegangenen Betriebsaufgaben (-10 %; - 145) zurückzuführen.

Verbesserter
Gründungs-
saldo

Bei Kleinunternehmen blieb der Gründungssaldo dagegen im negativen Bereich. Zwar ging hier im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 die Zahl der Betriebsaufgaben ebenfalls zurück (- 7 %), jedoch verringerte sich auch die Zahl der Unternehmensgründungen deutlich. Da der aktuelle Rückgang der Unternehmensgründungen mit dem 2. Halbjahr 2006 einsetzte, kann ein Zusammenhang mit der Abschaffung der Ich-AG zum 1. August 2006 bestehen.

Insgesamt standen im Betrachtungszeitraum 6.243 Neugründungen / Anmeldungen 6.272 Betriebsaufgaben / Abmeldungen gegenüber.

Schaubild 08: Gründungssaldo (Neugründungen/Anmeldungen - Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr im 1. Halbjahr 2006 bzw. 1. Halbjahr 2007



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

3.2.6 Entwicklung des Marktes für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff

Im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Transportunternehmen, die Biodiesel nutzen, berichteten, dass sie wider Erwarten im 1. Halbjahr 2007 niedrigere Kontraktpreise für Biodiesel als im 2. Halbjahr 2006 aushandeln konnten. Dies bestätigen auch Statistiken der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP), nach denen der Preis für hochwertigen Biodiesel sich im 1. Halbjahr 2007 fast wieder dem Preis vor der Einführung der Mineralölsteuer für diesen Kraftstoff zum 1. August 2006 annäherte. Ursache hierfür war ein Überangebot an Biodiesel auf dem deutschen Markt. Dies wurde zum ei-

Fallende
Kontraktpreise
für Biodiesel

nen durch eine hohe Kapazität deutscher Produktionsanlagen, zum anderen durch erhöhte Importe ausgelöst.

Dagegen stieg der Preis für mineralischen Dieselmotorkraftstoff auf Grund des sich erhöhenden Rohölpreises auf dem Weltmarkt im bisherigen Jahresverlauf 2007 stetig an: im Januar lag er noch bei 85 Cent / l für Großverbraucher, im Juni und Juli 2007 bereits bei 94 Cent / l⁶. Durch die Vergrößerung des Preisabstandes zwischen mineralischem Dieselmotorkraftstoff und Biodiesel von ca. 10 Cent / l in den Herbst- und Wintermonaten 2006 auf bis zu über 20 Cent pro Liter in den Sommermonaten 2007 wurde die Nutzung von Biodiesel für Transportunternehmen wieder wirtschaftlich sinnvoll. Viele Unternehmen geben einen Unterschied von mindestens 10-12 Cent pro Liter zwischen mineralischem Diesel und Biodiesel als Grenze für eine wirtschaftliche Nutzung von Biodiesel an⁷. Eine verbesserte Wirtschaftlichkeit der Nutzung von Biodiesel im 1. Halbjahr 2007 belegen auch die Absatzdaten: im 1. Halbjahr 2007 lag der Verbrauch bei 0,82 Mio. t Biodiesel als Reinkraftstoff. Im Gesamtjahr 2006 erreichte er rund 1,49 Mio. t.⁸

Preisdifferenz
zwischen
mineralischem
Diesel und
Biodiesel ist
gestiegen

Im Jahr 2006 war neben der Nutzung von Biodiesel ein Trend zur verstärkten Nutzung von Pflanzenölkraftstoff im Transportgewerbe festzustellen (Gesamtjahr 2006: 600.000 t)⁹. Mit einem Absatz von 310.000 t im 1. Halbjahr 2007 weitete sich die Nutzung von Pflanzenölkraftstoff jedoch nicht spürbar weiter aus. Die im Vergleich zum Jahr 2006 gestiegenen Preise für Pflanzenöl bei weiterhin häufig bestehendem erhöhtem finanziellen Risiko des Transportunternehmens (Umrüstkosten, eingeschränkte Gewährleistung der Fahrzeughersteller) sind Hauptursache dieser Entwicklung.

Viele der besuchten Transportunternehmen sind unsicher, wie sich der Markt für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff nach der Steuererhöhung zum 1. Januar 2008 (10 Cent pro Liter für Pflanzenölkraftstoff; 6 Cent pro Liter für Biodiesel) weiter entwickeln wird. Nicht wenige Unternehmen befürchten, dass die Produzenten von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff diese Steuererhöhung nicht mehr übernehmen werden und Preiserhöhungen anstehen. Die erhöhten Preise könnten - je nach Entwicklung des Erdölpreises auf dem Weltmarkt - wieder zu mangelnder Wirtschaftlichkeit der Nutzung von Biokraftstoffen für Transportunternehmen führen.

6 Quelle: Statistisches Bundesamt: Erzeugerpreise gewerblicher Produkte, Lange Reihen von 1976 bis Juli 2007.

7 Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Nutzung von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff durch deutsche Transportunternehmen, Köln, April 2007.

8 Quelle: UFOP, nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle.

9 Quelle: UFOP, nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle.

3.3 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Die Auftrags- und Beschäftigungslage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt zeigt sich robust. Das deutliche Anziehen des Binnenverkehrs sowie das anhaltend hohe Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs führten zu einem deutlichen Zuwachs der beförderten Gütermengen und erbrachten Verkehrsleistungen. Dabei zeigt sich auch in Ostdeutschland ein verstärkter Aufschwung. Durch die hohe Nachfrage nach Transportleistungen im Straßengüterverkehr in Deutschland sind die Laderaumkapazitäten nahezu vollständig ausgelastet. Die Gesprächspartner erwarten ein Anhalten der positiven Entwicklung im weiteren Jahresverlauf.

Robuste Auftrags- und Beschäftigungslage

Aufgrund dieser Entwicklung und des hohen Kostenniveaus haben sich die Beförderungsentgelte weiter erhöht. Damit einhergehend hat sich auch die wirtschaftliche Situation der überwiegenden Anzahl der Unternehmen des Güterkraftverkehrs weiter entspannt und zum Teil nachhaltig verbessert. Die gegenwärtige Situation wird von vielen Unternehmen genutzt, um ihre Kunden- und Sendungsstruktur zu überprüfen.

Verbesserte wirtschaftliche Situation der Transportunternehmen

Größere Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark und ohne engere Geschäftsbeziehungen zu ihren Transportunternehmen mussten Entgelterhöhungen akzeptieren, um sich den benötigten Laderaum zu sichern. Diese geänderte Marktlage veranlasst zahlreiche Speditionen, die die Transportdurchführung in den letzten Jahren in zunehmendem Umfang an Subunternehmen übertragen hatten, wieder in den Aufbau eigener Laderaumkapazitäten zu investieren.

Rückkehr zum eigenen Fuhrpark

Entspannt hat sich der durch die EU-Erweiterung verstärkte Wettbewerbs- und Preisdruck seitens der Wettbewerber aus den neuen EU-Mitgliedstaaten. Hierzu beigetragen hat neben dem allgemeinen Konjunkturaufschwung eine weitere Annäherung der Kostenniveaus.

Nachlassender Wettbewerbs- und Preisdruck

Der Konjunkturaufschwung sowie der zunehmende nationale und internationale Güter- und Logistikaustausch kommen besonders den Transport- und Logistikunternehmen zugute. Die zeitweise knappen Transportkapazitäten machen dabei eine stärkere Rücksichtnahme der großen Speditions- und Logistikketten und der verladenden Wirtschaft auf das vorhandene Transportangebot notwendig. Dies führt zu einer engeren Verzahnung zwischen den Bereichen des reinen Transports und der übergeordneten Güterverkehrslogistik. Große Transport- und Logistikkonzerne reagieren auf die so gewachsenen Abhängigkeiten durch die Übernahme weiterer Unternehmen und den Ausbau der eigenen Netzwerke. Mittelständische Transport- und Speditionsunternehmen versuchen dagegen eher, durch den Auf- und Ausbau überbetrieblicher Kooperationen im Markt bestehen zu können.

In den Marktgesprächen wurde von Gesprächspartnern auf Akquisitionen deutscher und anderer ehemals monopolistischer Post- und Bahnunternehmen hingewiesen. Da diese nach Auffassung von Marktteilnehmern zum Teil nur durch staatliche Subventionierung oder durch Quersubventionierung zwischen auf geschützten und auf freien Märkten agierenden Konzernbereichen möglich seien, würden Wettbewerbsverzerrungen erzeugt. Hierdurch werde ein Verdrängungswettbewerb innerhalb des Güterverkehrsmarktes gefördert, der insbesondere zu Lasten kleinerer und mittlerer Unternehmen gehe.

Wettbewerbsverzerrung durch Post- und Bahnunternehmen

Die Änderungen des Arbeitszeitgesetzes, der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten sowie die genauere Erfassung der Tätigkeiten des Fahrpersonals mittels des digitalen EU-Kontrollgerätes zwingen Transportunternehmen, ihren Fahrpersonaleinsatz zu überprüfen und gegebenenfalls die Transportabläufe anzupassen. Da von den Änderungen des Arbeitszeitgesetzes vor allem Unternehmen betroffen sind, in denen die Kraftfahrer neben ihrer Fahrtätigkeit in größerem Umfang für andere Arbeiten eingesetzt werden bzw. viele Bereitschaftszeiten anfallen, erlangen die Wartezeiten und die Be- und Entladezeiten der Lastkraftfahrzeuge zunehmende Bedeutung. Die Transport- und Speditionsunternehmen unterziehen diese unproduktiven Zeiten daher einer Revision. Sie sind nicht länger bereit, lange Wartezeiten an den Be- und Entladestellen kostenlos hinzunehmen. Darüber hinaus wurde häufig über den Einsatz sogenannter „Hofffahrer“ berichtet, die die Fahrzeuge am Betriebssitz oder an Be- / Entladestellen übernehmen, um Arbeitszeiten der Fernverkehrsfahrer zu minimieren. Darüber hinaus wurden Transportabläufe verändert, indem zum Beispiel verstärkt Zubringer- oder Stafettenverkehre eingerichtet wurden, um Beförderungen über mehrere Tage unter Einsatz eines Fahrers zu verringern.

Anpassungen an das neue Fahrpersonalrecht

Eine Vielzahl von Transportunternehmen klagt in den Marktgesprächen über die uneinheitlichen Vorschriften hinsichtlich der „Zeitweiligkeit“ für Kabotagebeförderungen. Sie fordern daher eine schnelle Einführung von klaren und kontrollierbaren EU-weiten Regelungen.

Transportunternehmen fordern einheitliche Kabotageregelungen in der EU

Viele Gesprächspartner thematisierten darüber hinaus die Parkplatznot an Bundesautobahnen. Nach Angabe der Unternehmen sei der Mangel an Stellplätzen ein Grund, der es den Fahrern oftmals schwer mache, die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten.

Lkw-Parkplatznot

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 2007 insgesamt rund 180,1 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 10,4 Mio. t oder 6,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2006. Die Transportleistung nahm im selben Zeitraum um 10,5 % auf rund 57,6 Mrd. tkm zu. Wie schon im vergangenen Jahr konnte die Schiene damit im Berichtszeitraum von allen Landverkehrsträgern prozentual die höchsten Leistungszuwächse verbuchen. Allerdings blieb das Mengenwachstum diesmal hinter jenem des Straßengüterverkehrs zurück. Von der Nachfragesteigerung konnten sowohl die bundeseigenen als auch die in Deutschland aktiven nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren.

Mengen- und Leistungszuwachs

Getragen wurde die positive Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs vom anhaltenden Aufschwung der deutschen Wirtschaft. Wachstumsimpulse kamen im 1. Halbjahr 2007 sowohl aus dem In- als auch aus dem Ausland. Wie bereits die Ausführungen in Abschnitt 2.2 deutlich gemacht haben, profitierte der Schienengüterverkehr vom positiven konjunkturellen Umfeld im Eisen- und Stahlbereich, der chemischen Industrie sowie der Industrie- und Konsumgüterbranche. Einmal mehr spiegelte sich die dynamische Außenhandelsentwicklung in einer deutlichen Steigerung des kombinierten Verkehrs im Hinterland der deutschen Seehäfen wider. Ferner konnten Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen deutlich zulegen, wobei letzteres auch eine Folge der Sturmschäden des Orkans Kyrill und den hieraus resultierenden Holztransporten sein dürfte. Die Rückgänge bei den volumenträchtigen Mineralölerzeugnissen sowie festen mineralischen Brennstoffen konnten damit im 1. Halbjahr 2007 mehr als ausgeglichen werden. Leistungssteigernd wirkte sich zudem der neuerliche Anstieg der durchschnittlichen Transportweite aus.

Einflussfaktoren

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum die folgenden Entwicklungen:

Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 06: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t.		Veränderungen in % ²	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % ²
	1. Hj. 2006 ¹	1. Hj. 2007		1. Hj. 2006 ¹	1. Hj. 2007	
Binnenverkehr	106,5	111,2	+ 4,4	24,1	26,4	+ 9,4
Versand in das Ausland	26,9	28,7	+ 6,6	11,8	12,7	+ 6,9
Empfang aus dem Ausland	27,6	29,8	+ 7,8	10,5	11,5	+ 10,3
Durchgangsverkehr	8,7	10,5	+ 19,6	5,7	7,0	+ 22,7
Insgesamt	169,7	180,1	+ 6,1	52,1	57,6	+ 10,5

¹ Korrigierte Werte.

² Die Veränderungsdaten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

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

Mit rund 111,2 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2007 weiterhin der mit Abstand bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,4 %. Noch deutlichere Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 um 9,4 % auf rund 26,4 Mrd. tkm zu.

Binnenverkehr

Gestützt durch die anhaltend positive Außenhandelsentwicklung setzten sich die bereits im vergangenen Jahr zu beobachtenden Aufkommens- und Leistungszuwächse bei den grenzüberschreitenden Beförderungen im 1. Halbjahr 2007 weiter fort. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 28,7 Mio. t wurden 6,6 % mehr Güter ins Ausland transportiert als im 1. Halbjahr 2006. Bei der Transportleistung verzeichnete der grenzüberschreitende Versand einen Anstieg von 6,9 % auf rund 12,7 Mrd. tkm. Noch höhere Aufkommens- und Leistungssteigerungen waren beim grenzüberschreitenden Empfang feststellbar. Nach 27,6 Mio. t im 1. Halbjahr 2006 erhöhte sich hier die beförderte Tonnage im 1. Halbjahr 2007 um 7,8 % auf rund 29,8 Mio. t. Die Transportleistung legte um 10,3 % auf 11,5 Mrd. tkm zu.

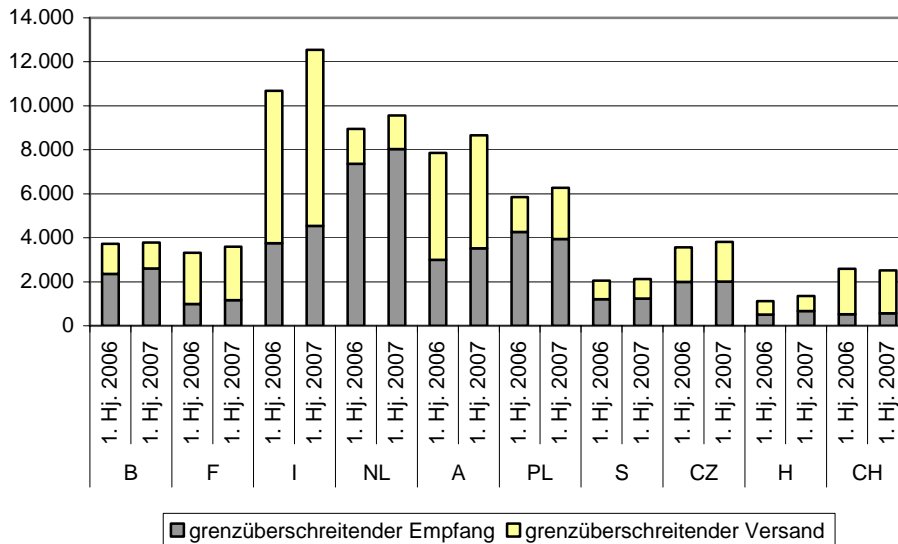
Grenzüberschreitender Verkehr

Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kommt der Nord-Süd-Achse im internationalen Eisenbahngüterverkehr weiterhin die höchste Bedeutung zu. Hier waren im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auch die mengenmäßig höchsten Zuwächse zu verzeichnen. Dies traf insbesondere auf Wechselverkehre zwischen Deutschland und Italien, Deutschland und Österreich sowie Deutschland und den Niederlanden zu. Vor dem Hintergrund des vergleichsweise hohen und weiterhin steigenden Beförderungsaufkommens ist der Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen vor allem auf dem Nord-Süd-Korridor sehr ausgeprägt. Zunehmend ins Blickfeld des Interesses der Eisenbahnen rücken der französische Eisenbahnverkehrsmarkt und Osteuropaverkehre, die im 1. Halbjahr 2007 ebenfalls Aufkommenszu-

Wechselverkehre

wächse verzeichnen konnten. Infolge des zunehmenden Engagements der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Staaten Mittel- und Osteuropas konnten die Verkehre mit Polen, der Tschechischen Republik und Ungarn im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zulegen.

Schaubild 09: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im 1. Halbjahr 2006 und im 1. Halbjahr 2007 in 1.000 t



Anmerkung: Belgien (B), Frankreich (F), Italien (I), Niederlande (NL), Österreich (A), Polen (PL), Schweden (S), Tschechische Republik (CZ), Ungarn (H), Schweiz (CH).

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

Die höchsten prozentualen Mengen- und Leistungszuwächse verzeichneten im Berichtszeitraum die Durchgangsverkehre. Die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge erhöhte sich im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 19,6 % auf 10,5 Mio. t. Mit rund 7,0 Mrd. tkm lag die Transportleistung im Durchgangsverkehr im 1. Halbjahr 2007 sogar um 22,7 % über dem Ergebnis des 1. Halbjahres 2006. Wie bei den Wechselverkehren kommt auch hier den Nord-Süd-Verbindungen hohe Bedeutung zu. So waren Aufkommenssteigerungen insbesondere auf den Relationen zwischen Italien und den Niederlanden sowie Belgien zu beobachten. Des Weiteren nahm das Schienengüterverkehrsaufkommen auf der Relation Niederlande - Österreich erkennbar zu.

Durchgangsverkehre

4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Vor dem Hintergrund des anhaltenden Nachfrageanstiegs nach Verkehrsleistungen wiesen die Beförderungskapazitäten im Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2007 eine hohe Auslastung auf. Wie bereits im vergangenen Jahr waren zum Teil erhebliche Kapazitätsengpässe zu beobachten. Diese zeigten sich nach Aussage von Unternehmen sowohl

Kapazitätsengpässe

bei Lokomotiven und rollendem Material, insbesondere Spezialwaggons, als auch bei Lokführern und Wagenmeistern. Kapitalkräftige Unternehmen investieren weiterhin hohe Beträge in die Aufstockung ihres Fahrzeugparks. Die hohe Nachfrage nach Betriebsmitteln spiegelt sich in wachsenden Lieferfristen der Hersteller wider und findet in Verbindung mit den hohen Stahlpreisen nach Aussage von Unternehmen gegenwärtig auch in der Preisentwicklung des rollenden Materials ihren Niederschlag. So nutzten Hersteller die aktuelle Situation, um insgesamt höhere Preise für Lokomotiven und Waggons durchzusetzen. Mieten für das rollende Material seien angesichts des knappen Angebots am Markt ebenfalls gestiegen. Die bestehenden Kapazitätsengpässe führen nach Einschätzung von Marktteilnehmern dazu, dass die Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen örtlich nicht mehr vollständig befriedigt werden kann und die betroffenen Beförderungspakete somit auf der Straße transportiert werden.

Infolge des Verkehrswachstums auf der Schiene stößt auch die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur örtlich bereits an Grenzen und hemmt damit die Entwicklung des Schienengüterverkehrs. Bereits heute bestehen im Hinterland der großen deutschen Containerhäfen, insbesondere Hamburgs, Kapazitätsengpässe, die eine reibungslose und damit zuverlässige Ver- und Entsorgung der Häfen behindern. Ausdruck dessen ist die Unpünktlichkeit zahlreicher Züge im Seehafen-Hinterlandverkehr.¹⁰

Im Hinterland der ARA-Häfen sollen dem internationalen Schienengüterverkehr durch die Mitte Juni 2007 eröffnete Betuwelijn, die den Hafen Rotterdam mit dem deutschen Emmerich verbindet, künftig weitere Impulse erwachsen. Bislang ist die Trassenauslastung jedoch noch gering, was auch damit zusammenhängt, dass die Umrüstung der Lokomotiven auf das neue Zugsicherungssystem ECTS nur schrittweise erfolgt. Zur Ertüchtigung ihrer Fahrzeuge sind die Eisenbahnen somit hohen Investitionskosten ausgesetzt. Marktteilnehmer erwarten, dass erst mit Beginn des kommenden Jahres die Auslastung der Strecke spürbar ansteigen wird. Generell ist davon auszugehen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Hinterland Rotterdams durch die Betuwelijn deutlich steigen wird.

Betuwelijn

Trotz des spürbaren Nachfrageanstiegs und hieraus resultierender örtlicher Kapazitätsengpässe spiegelte sich die steigende Wettbewerbsintensität im Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2007 in einem anhaltenden Preisdruck wider. Vor allem bei Neuausschreibungen ist das Bestreben der Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin erkennbar, durch eine aggressive Preisgestaltung Beförderungsaufträge und damit Marktanteile zu gewinnen. Aufgrund des Preisdrucks und sinkender Renditen bei den Traktionsleistungen gewinnen Zusatzleistungen, die über das Erbringen der reinen Traktionsleistung hinaus-

Preisdruck

¹⁰ Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht zur Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs, Köln 2007.

gehen und noch vergleichsweise rentabler sind, auch bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend an Bedeutung. Konnten private Eisenbahnverkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren in zahlreichen Fällen vergleichsweise flexibler und schneller auf Kundenwünsche reagieren und ehemaligen Monopolisten damit Geschäft abnehmen, so versuchen letztere nunmehr in zunehmendem Maße verlorenes Terrain durch eine aggressivere Preisgestaltung und wettbewerbsfähigere Angebote zurückzuerobern. Durch Restrukturierungsmaßnahmen soll schneller und flexibler auf Kundenanforderungen in Bezug auf Mengenschwankungen oder neue Transportströme reagiert werden können und der Verlust weiterer Marktanteile an private Wettbewerber abgewendet werden.

Weiterhin bestehen große Unterschiede hinsichtlich der Geschwindigkeiten, mit denen die Unternehmen ihre nationalen und internationalen Wachstumsstrategien vorantreiben. Kapitalkräftige Unternehmen investieren weiterhin hohe Beträge in ihren Fahrzeugpark und bauen ihr Transport- und Logistikgeschäft durch internationale Firmenübernahmen kontinuierlich aus. Dass gerade die Staatsbahnen über eine wesentlich bessere Kapitalausstattung als ihre kleineren Wettbewerber verfügen, belegen einmal mehr aktuelle Übernahmen in Großbritannien und Spanien. Als wichtiges Transitland über die Alpen blieb die Schweiz auch im 1. Halbjahr 2007 für Unternehmensübernahmen attraktiv. Mit dem Kauf des privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens Brunner Railway Services GmbH (BRS) hat Railion sein Leistungsangebot im Schweiz-Verkehr ausgebaut. Nach eigenen Angaben verbindet Railion hiermit die Zielsetzung, nunmehr auch im schweizer Einzelwagenverkehr Kunden zu gewinnen und den grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auszubauen.¹¹

Internationalisierung

Während sich der Wettbewerb bisher weitestgehend auf das Ganzzuggeschäft konzentrierte, scheint sich damit zumindest unter den Staatsbahnen auch der Wettbewerb im Einzelwagenverkehr zu erhöhen. Ansonsten findet Wettbewerb im Segment der Einzelwagenverkehre in Deutschland nach Kenntnis des Bundesamtes weiterhin kaum statt; die größeren, überregional tätigen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentrieren sich weitestgehend auf Ganzzugverkehre, die weniger zeitaufwendig und kostenintensiv sind. Insgesamt ist die Anzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im direkten Wettbewerb miteinander stehen, nach wie vor relativ gering. Ein Großteil der deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen verdingt sich weiterhin in Marktnischen und ist in der Regel regional ausgerichtet. Diese Unternehmen erbringen im Wesentlichen Traktions- und Anschlussleistungen auf dem meist eigenen, überschaubaren Streckennetz sowie Leistungen bei Baustellenverkehren.

Anzahl der Wettbewerber weiter gering

¹¹ Siehe Deutsche Bahn AG: Railion kauft Brunner Railway Services GmbH, Presseinformation vom 30. Januar 2007, Berlin 2007.

4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

- Seehafenhinterlandverkehr

Der nationale Seehafenhinterlandverkehr ist mit einem Anteil von ca. 85 % an der im nationalen unbegleiteten kombinierten Verkehr beförderten Gütermenge erheblich ausgeprägter als der Verkehr zwischen deutschen Binnenterminals. Auf den Hinterlandrelationen hat sich im 1. Halbjahr 2007 die Nachfrage deutlich erhöht - um 21 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2006 auf 1.054.000 beförderte 20-Fuß-Einheiten (TEU)¹². Diese ausgeprägte Aufkommenssteigerung liegt vor allem in der dynamischen Entwicklung des deutschen Außenhandels begründet.

Zweistelliges
Wachstum im
Binnenverkehr

Die Sanierung und teilweise auch Erweiterung des Schienennetzes führte zu vielen Baustellen auf dem deutschen Schienennetz, was sich negativ auf die Pünktlichkeit zahlreicher Züge auswirkte. Die so entstandenen Verspätungen verursachten Störungen im Betriebsablauf der Terminals. Besonders betroffen hiervon waren große Terminals an den Hauptverkehrsachsen, die sich durch den erheblichen Anstieg des Beförderungsaufkommens an ihren Auslastungsgrenzen bewegen. Die große Mehrheit der Kunden arrangierte sich wegen fehlender wirtschaftlicher Alternativen mit der mangelnden Pünktlichkeit der Züge. Im Rahmen der Marktbeobachtung wiesen einige Speditionen jedoch auf die durch die Verspätungen entstehenden Mehrkosten für ihr Unternehmen hin, z. B. durch zusätzlich notwendige Umschläge und Zwischenlagerungen. Zusätzliche Kosten würden auch durch die erschwerte Koordination des Vor- und Nachlaufes auf der Straße anfallen. Dies könne längerfristig in Kombination mit Beschwerden der Auftraggeber über nicht eingehaltene Termine zu Rückverlagerungen auf die Straße führen.

Pünktlichkeit
leidet

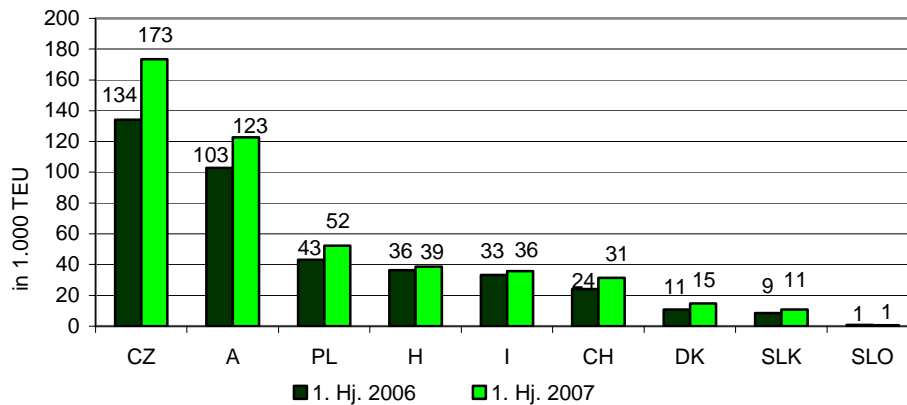
Neben dem nationalen Seehafenhinterlandverkehr lag auch der Seehafenhinterlandverkehr zwischen den großen deutschen Containerseehäfen und Terminals in den deutschen Nachbarstaaten mit einem Aufkommensanstieg um 22 % auf jetzt 480.400 TEU deutlich über dem entsprechenden Ergebnis des Vorjahreszeitraums. Auffällig war hier insbesondere der Anstieg der Containerbeförderungen nach / von Tschechien um 29 % auf 173.400 TEU. Die relativ langen Strecken zwischen tschechischen Terminals und den deutschen Containerseehäfen sowie die gestiegenen Kosten im tschechischen Straßengüterverkehrsgewerbe förderten die Wettbewerbsfähigkeit dieser Verkehre. Daneben waren erhebliche Aufkommenssteigerungen bei Verkehren zwischen deutschen Containerseehäfen und Österreich bzw. Polen zu verzeichnen.

Erhöhung des
grenzüberschreitenden
Seehafenhinterlandverkehrs
vor allem
nach / von CZ,
A

¹² Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2.

Ausschließlich Verkehre zu / von den größten deutschen Containerseehäfen in Nord- und Ostsee. Beförderungen mit den Städten selbst als Ziel- oder Startpunkt der Beförderung sind in den Daten enthalten.

Schaubild 10: Grenzüberschreitender kombinierter Verkehr der Eisenbahnen im Seehafenhinterlandverkehr der größten deutschen Seehäfen¹⁾ im 1. Halbjahr 2006 und 1. Halbjahr 2007



¹⁾ Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven, Emden; Wilhelmshaven, Lübeck, Rostock.

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

Der Seehafenhinterlandverkehr zwischen deutschen Terminals und den ARA-Häfen war mit rund 78.100 TEU im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zu den Verkehren von / zu den deutschen Seehäfen von geringer Bedeutung, weil nach wie vor der Kostenvorteil der Binnenschiffsbeförderungen auf dem Rhein zum Tragen kommt. Da im 1. Halbjahr 2006 kaum Verkehre auf dieser Relation gefahren wurden, stieg das Aufkommen durch den Start einiger Ganzzugverbindungen auf mehr als das Doppelte. Der Transitverkehr durch Deutschland im unbegleiteten kombinierten Verkehr mit einem Umfang von rund 369.800 TEU erhöhte sich um 15 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2006. Er bestand zu fast drei Vierteln aus Verkehren zwischen anderen Staaten (insbesondere Italien, Schweiz und Österreich) und den ARA-Häfen.

Im KV mit den ARA-Häfen Anstieg von niedrigem Niveau aus

- Nationaler unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafenhinterlandverkehr)

Der unbegleitete kombinierte Verkehr zwischen deutschen Terminals (inkl. innerdeutsche Zubringerverkehre zu internationalen Korridoren des kombinierten Verkehrs) ist im 1. Halbjahr 2007 gemessen in 20-Fuß-Einheiten gegenüber dem Vorjahreshalbjahr um 20 % auf 199.300 Sendungen deutlich gestiegen. Auch hier hat sich die hohe Nachfrage im Straßengüterverkehr positiv auf die Aufkommensentwicklung ausgewirkt. Die bereits genannten Kapazitätsengpässe im Schienengüterverkehr und die geringe Pünktlichkeit der Züge haben nach Auffassung von Kombigesellschaften einen noch deutlicheren Aufkommensanstieg verhindert.

- Grenzüberschreitender unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafenhinterlandverkehr)

In diesem Marktsegment stieg das Aufkommen um 11 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2006 auf rund 569.300 TEU. Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Hier bestanden auf Grund des gestiegenen Aufkommens auf den Hauptrelationen Engpässe bei der Schieneninfrastruktur und in den Terminals. Stammkunden berichteten über lange Abfertigungszeiten an manchen Terminals in Deutschland und Italien. Einige Unternehmen, die auf den Hauptstrecken nach / von Italien gerne den kombinierten Verkehr nutzen würden, mussten auf Grund der Kapazitätsengpässe dieses Vorhaben wieder aufgeben.

Ein überproportionales Wachstum war im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Spanien zu beobachten. Neue Kunden gaben den ausgeprägten Laderaumengpass im Straßengüterverkehr auf dieser Relation und die Kostensteigerungen infolge der Änderung der Arbeitszeitregelungen für Fahrpersonal als Ursache für ihren Wechsel zum kombinierten Verkehr an.

Der unbegleitete kombinierte Verkehr zwischen Terminals in Polen, Ungarn sowie Tschechien und deutschen Binnenterminals ist im 1. Halbjahr 2007 von einem niedrigen Niveau aus weiter gestiegen. Positiv wirkten sich die Kapazitätsengpässe und die gestiegenen Kosten im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr in Europa aus. Insbesondere die chemische Industrie bekundet Interesse an einem Ausbau des kombinierten Verkehrs zwischen Deutschland und den neuen EU-Staaten.

KV zwischen dt. Binnenterminals und MOE-Staaten steigt von niedrigem Niveau aus

4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)

Auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden im 1. Halbjahr 2007 rund 53.400 Lkw transportiert, 1 % weniger als im 1. Halbjahr 2006.

Vorübergehend geringer Aufkommensrückgang auf den ROLAs

Die Rollende Landstraße Freiburg - Novara (I) der Ralpin AG beförderte im 1. Halbjahr 2007 trotz hoher Nachfrage mit rund 37.000 Lkw ca. 8 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Ursache des zeitlich befristeten Rückgangs war die Wartung der genutzten Niederflur-Tragwagen. Die Kombigesellschaft Hupac Intermodal SA verzeichnete auf ihren Rollenden Landstraßen von Deutschland durch die Schweiz nach Italien mit ca. 11.100 beförderten Sendungen ein gleich hohes Aufkommen wie im Vorjahreshalbjahr.

Auf der Rollenden Landstraße Regensburg - Graz (A) der Ökombi GmbH wurden im 1. Halbjahr 2007 rund 3.500 Lkw befördert, 16 % mehr als im entsprechenden Vorjahreshalbjahr. Seit Anfang Mai 2007 besteht darüber hinaus eine neue Rollende Landstraße

der Ökombi GmbH zwischen Regensburg und Trento (I), auf der in den Monaten Mai und Juni insgesamt 1.770 Lkw transportiert wurden.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2007 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 123,8 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 3,8 Mio. t oder 3,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2006. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im selben Zeitraum um 2,6 % und erreichte einen Wert von rund 32,3 Mrd. tkm. Damit konnte auch die Binnenschifffahrt insgesamt, so wie die übrigen Landverkehrsträger, am anhaltenden Aufschwung der deutschen Wirtschaft partizipieren. Wie bereits im vergangenen Jahr musste sie allerdings Marktanteilsverluste im Vergleich zum Lkw und zur Eisenbahn hinnehmen, die im Berichtszeitraum deutlich höhere Mengen- und Leistungszuwächse erzielten. Bei genauerer Betrachtung wird zudem deutlich, dass die Aufkommensentwicklung im 1. Halbjahr 2007 in Abhängigkeit vom betrachteten Marktsegment uneinheitlich verlief: Einem Mengenwachstum in der Trockengüterschifffahrt standen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum leichte Aufkommensrückgänge in der Containerschifffahrt und eine wesentlich schwächere Nachfrage in der Tankschifffahrt gegenüber.

Mengen-
und Leistungs-
wachstum

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt insbesondere zu Beginn des Jahres 2006 witterungsbedingt beeinträchtigt wurde. Insofern relativiert sich der Mengen- und Leistungsanstieg im 1. Halbjahr 2007 durch den Basiseffekt aus dem vergleichsweise niedrigen Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Dies gilt umso mehr, als die Binnenschifffahrt in drei der ersten sechs Monate des laufenden Jahres Aufkommensrückgänge im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten hinnehmen musste. Im März 2007 ereignete sich oberhalb des Hafens Zündorf die Havarie eines Containerschiffs, infolge dessen der Rhein zwischen Köln-Sürth und Köln-Niehl für 5,5 Tage gesperrt werden musste. Während dieser Zeit kam es zu Verkehrsverlagerungen auf Schiene und Straße, die nach Einschätzung des Bundesamtes jedoch lediglich von vorübergehender Natur waren. Im Gegensatz zum Vorjahr waren witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt in nennenswertem Ausmaß im 1. Halbjahr 2007 nicht zu verzeichnen.

Einflussfaktoren

Bei differenzierter Betrachtung der einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigte sich im 1. Halbjahr 2007 eine uneinheitliche Mengen- und Leistungsentwicklung der Binnenschifffahrt im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum:

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 07: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen
Veränderungen im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007		1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	
Binnenverkehr	27,3	28,6	+ 4,7	5,2	5,7	+ 8,8
Versand in das Ausland	27,8	30,5	+ 9,6	7,0	7,7	+ 10,4
Empfang aus dem Ausland	53,1	53,2	+ 0,0	11,9	11,5	- 3,3
Durchgangsverkehr	11,8	11,6	- 1,8	7,4	7,4	+ 0,2
Insgesamt	120,0	123,8	+ 3,1	31,5	32,3	+ 2,6

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

Mit rund 53,2 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2007 wieder der größte Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Allerdings stagnierte das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006. Bei der Verkehrsleistung zeigten sich im Betrachtungszeitraum sogar Rückgänge. Sie nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 um 3,3 % auf rund 11,5 Mrd. tkm ab. Demgegenüber konnten die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich gesteigert werden. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 30,5 Mio. t wurden 9,6 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2006. Die Transportleistung erhöhte sich sogar um 10,4 % auf 7,7 Mrd. tkm. Ein rückläufiges Beförderungsaufkommen war im Berichtszeitraum bei den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen zu beobachten. Die im Durchgangsverkehr beförderte Menge nahm um rund 0,2 Mio. t auf rund 11,6 Mio. t ab. Die Verkehrsleistung im Durchgangsverkehr blieb im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Im Binnenverkehr setzten sich die Aufkommenszuwächse der Vorjahre weiter fort. Mit rund 28,6 Mio. t wurden 4,7 % mehr Güter zwischen deutschen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2006. Die Transportleistung erhöhte sich im Betrachtungszeitraum sogar um 8,8 %.

Weiterhin ungebrochen war im Berichtszeitraum der Trend, nach dem die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe Marktanteile an ausländische Flaggen verlieren. Zwar transportierten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2007 mit rund 41,2 Mio. t etwa 1,1 Mio. t oder 2,8 % mehr Güter als im 1. Halbjahr 2006. Nachdem der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland im 1. Halbjahr 2006 noch 33,4 % betragen hatte, lag ihr Anteil am Gütertransport im Berichtszeitraum damit noch bei rund 33,3 %.

Deutsche
Flagge
verliert weiter
Anteile

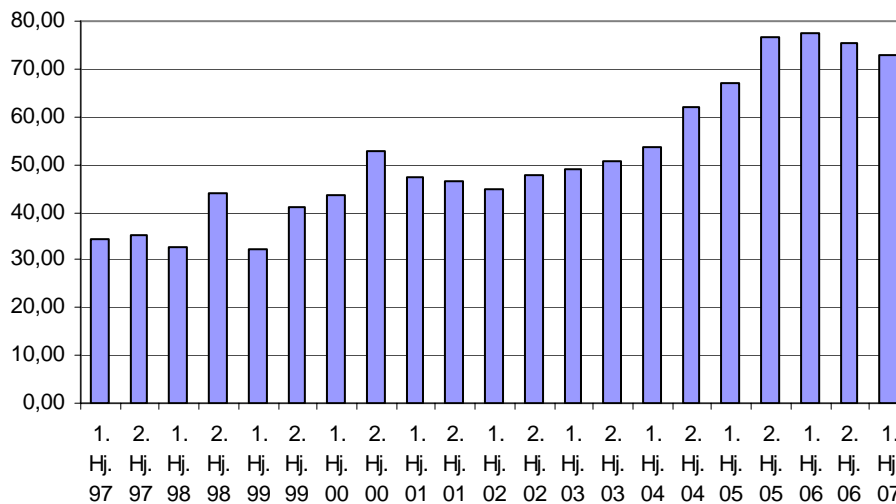
5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Gasölpreisentwicklung

Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Zwar bewegten sich die Gasölpreise im 1. Halbjahr 2007 weiterhin auf vergleichsweise hohem Niveau. Wie die folgende Abbildung zeigt, lag der durchschnittliche Gasölpreis im 1. Halbjahr 2007 jedoch unter den Durchschnittspreisen des 1. und 2. Halbjahres 2006. Dies wirkte sich im Halbjahresvergleich entsprechend positiv auf die Entwicklung der variablen Betriebskosten im 1. Halbjahr 2007 aus.

Anstieg der Gasölpreise

Schaubild 11: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich des Zeitraums von 1997 bis 2007



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

In den Niederlanden und der Schweiz kann Gasöl nach Kenntnis des Bundesamtes weiterhin günstiger bezogen werden. Die meisten Binnenschifffahrtsunternehmen nutzen daher regelmäßig die Gelegenheit, in diesen Staaten günstigeres Gasöl zu bunkern. Die Bunkerung von Gasöl im Ausland erfolgt bislang jedoch im Wesentlichen im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen, d. h. sie ist auf Fälle beschränkt, in denen die Bunkerung ohne größeren zusätzlichen Aufwand möglich ist.

5.2.2 Trockengüterschifffahrt

In der Trockengüterschifffahrt führte eine hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Rheingebiet sowie auf der Donau und im Kanalgebiet zu einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage bei Partikulieren und Reedereien. Die positive Entwick-

Auftrags- und Beschäftigungslage



lung des vergangenen Jahres setzte sich damit im 1. Halbjahr 2007 weiter fort. Nach Kenntnis des Bundesamtes waren in der Partikulierschifffahrt im Berichtszeitraum kaum Liegezeiten zu verbuchen; angesichts guter Fahrwasserverhältnisse konnten die vorhandenen Schiffskapazitäten weitestgehend ausgelastet werden. Zeitweise kam es zu Kapazitätsengpässen. Erneut wiesen am Oberrhein ansässige Unternehmen auf einen Mangel an Schiffen mit einer Tragfähigkeit zwischen 500 und 1.500 t hin. Die kleinen und mittleren Schiffe fehlten nach Unternehmensangaben vor allem bei Beförderungen vom Oberrhein zu Tal. Hintergrund dieser Entwicklung ist, dass in den vergangenen Jahren vor allem kleinere Schiffe aus dem Markt herausgenommen wurden und beim Kauf von Schiffen in größere, wirtschaftlichere Einheiten investiert wird.

Die anhaltend positive Nachfrageentwicklung spiegelte sich im Berichtszeitraum auch in der Frachtenentwicklung wider. Im Rheingebiet lagen die Frachten, sowohl für Berg- als auch für Tal-Beförderungen, weiterhin auf gutem Niveau. Entsprechendes galt auch für den Donauroaum sowie das Elbe- und Kanalgebiet; teilweise lagen die Tagesfrachten im ersten Halbjahr dieses Jahres höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dies war insbesondere bei vorhandenen Laderaumengpässen der Fall, so beispielsweise bei Beförderungen im Talverkehr ab dem Oberrhein. Durch die gute Beschäftigungslage und die hohe Nachfrage nach Laderaum befanden sich die Partikuliere in einer vergleichsweise guten Verhandlungsposition und konnten ihre Preisvorstellungen am Markt leichter durchsetzen. Dabei ist generell jedoch zu berücksichtigen, dass der Verhandlungsspielraum bei der Preisgestaltung grundsätzlich durch die regelmäßig bestehenden Alternativangebote der konkurrierenden Verkehrsträger eingeschränkt wird. Die gute Beschäftigungslage auf der Elbe sowie im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder wirkte sich nach Kenntnis des Bundesamtes auch dort positiv auf das Frachtniveau aus. Zwar ist in bestimmten Marktsegmenten und Regionen der Wettbewerbsdruck durch polnische und tschechische Binnenschifffahrtsunternehmen weiterhin spürbar. Allerdings führte die hohe Nachfrage nach Beförderungskapazitäten im 1. Halbjahr 2007 und die hieraus resultierende gute Beschäftigungslage zu einer spürbaren Entspannung. Bei Vertragsverlängerungen bzw. Neuverträgen konnten Befrachter und Reedereien in der Regel höhere Entgelte durchsetzen. So wollten u. a. Energieversorger sich langfristig Schiffsraum sichern, um ihre Versorgungssicherheit nicht zu gefährden.

Frachten

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Nachfrage- und Frachtenentwicklung war die Umsatzentwicklung und die Ertragslage für Binnenschifffahrtsunternehmen im Rhein- und Donauegebiet nach Einschätzung des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2007 weiterhin positiv. Reedereien, Genossenschaften und Befrachter gaben übereinstimmend an, dass aus ihrer Sicht die Ertragslage für die Partikuliere im 1. Halbjahr 2007 weiterhin gut bis sehr gut gewesen sei. Zwar dürften verschiedene Kostenpositionen, z. B. Reparaturkosten wegen der gestiegenen Stahlpreise, die Ergebnisseite stärker als in früheren Jahren belastet haben. Dem standen jedoch die vergleichsweise niedrigeren Gasölpreise gegenüber. Die

Ertragslage der
Partikuliere

wirtschaftliche Lage der betroffenen Unternehmen dürfte sich damit im 1. Halbjahr 2007 vielfach weiter verbessert haben.

Auf der anderen Seite wurden die finanziellen Ergebnisse von Reedereien und Befrachtern, die noch an längerfristige Verträge gebunden waren und im 1. Halbjahr 2007 Beförderungskapazitäten auf dem freien Markt einkaufen mussten, um ihre vertraglichen Verpflichtungen erfüllen zu können, mitunter belastet. Aufgrund des weiterhin vergleichsweise hohen Niveaus der Tagesfrachten waren die zu einem früheren Zeitpunkt mit den Auftraggebern geschlossenen Vertragsfrachten teilweise nicht mehr auskömmlich. Je nach Betroffenheit dürfte sich die Ertragslage von Reedereien und Befrachtern im 1. Halbjahr 2007 damit im Einzelfall mehr oder weniger positiv dargestellt haben. Insgesamt berichteten die befragten Unternehmen jedoch mehrheitlich von einer zufriedenstellenden bis guten Ertragslage.

Ertragslage bei
Reedereien und
Befrachtern

Nachdem die Statistik bereits für das Gesamtjahr 2006 einen Rückgang bei den Containerverkehren im Vergleich zum Vorjahr ausgewiesen hatte, konnte die Binnenschifffahrt auch im 1. Halbjahr 2007 nicht am Wachstum in diesem Marktsegment teilhaben. Obwohl der Containerumschlag in den großen Seehäfen der Nord-Range im 1. Halbjahr 2007 weiter zunahm, waren die Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Gegensatz zur Schiene und zur Straße im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 leicht rückläufig. Mit 1,056 Mio. TEU wurden rund 0,8 % weniger Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Während der Durchgangsverkehr und der grenzüberschreitende Versand Aufkommenszuwächse verzeichneten, wiesen der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Empfang im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 Rückgänge auf. Der Rückgang der Beförderungszahlen ist vor allem der in der Statistik ausgewiesenen rückläufigen Anzahl der transportierten leeren Standardcontainer geschuldet. Bei den beladenen Containern gab es im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hingegen einen Zuwachs. Letzteres spiegelte sich auch in den Mengen wider, die in Containern befördert wurden: Sie erreichten im Zeitraum von Januar bis Juni 2007 rund 7,9 Mio. t; im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies einen Anstieg von 0,7 Mio. t bzw. 10,2 %.

Container-
verkehre

Ein Grund für die neuerlichen Aufkommensrückgänge dürften die anhaltenden Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam sein. Dort führt das gestiegene Containeraufkommen aufgrund begrenzter Umschlagskapazitäten zu Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung, von denen vor allem die Binnenschiffe betroffen sind. Um die Auftragsabwicklung im Hinterlandverkehr gewährleisten zu können, mussten Terminalbetreiber mitunter zusätzliche Schiffe chartern, was zu entsprechenden Zusatzkosten führte. Als weitere Reaktion auf die Verzögerungen in den Häfen haben erste Reedereien bereits ihre Fahrpläne verändert und die Dauer ihrer Rundläufe erhöht. Einige Verlader nutzen verstärkt die Schiene und den Lkw.

5.2.3 Tankschifffahrt

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen sowie Heizöl die für die Binnentankschifffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, im 1. Halbjahr 2007 ein Beförderungsaufkommen von rund 17,4 Mio. t erreicht. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 bedeutete dies einen Aufkommensrückgang von etwa 1,7 Mio. t bzw. 8,7 %. Dieser ist im Wesentlichen auf die geringere Nachfrage nach Heizöl im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Hierfür gibt es verschiedene Gründe: Zum einen führten die Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 sowie der Rückgang der Rohölpreise bereits im Herbst des vergangenen Jahres zu Vorratskäufen. Zum anderen schlug sich der milde Winter in einem geringeren Bedarf an Heizöl nieder.

Aufkommen

Nach Kenntnis des Bundesamtes stand dem sinkenden Beförderungsaufkommen im 1. Halbjahr 2007 ein weiterhin wachsendes Flottenangebot gegenüber. Wie bereits mehrfach berichtet, investieren niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen, aber auch einige finanzkräftigere Partikuliere sowie Binnenschiffsreedereien in Deutschland bereits seit geraumer Zeit verstärkt in Doppelhüllentankschiffe. Dies geschieht aufgrund antizipierter Gesetzesänderungen, die für bestimmte Produktgruppen zukünftig den Transport in Einhüllenschiffen verbieten, sowie schärferer Anforderungsprofile der verladenden Wirtschaft. Bereits vor einigen Monaten wurde von einer großen Mineralölgesellschaft angekündigt, ab dem Jahr 2008 nur noch Schiffe einsetzen zu wollen, die nicht älter als 35 Jahre seien und ab dem Jahr 2010 nur noch Doppelhüllenschiffe, die nicht älter als 30 Jahre seien.

Frachten /
Ertragslage

Bei schwacher Nachfrage und wachsenden Beförderungskapazitäten bewegten sich die Frachtraten in der Tankschifffahrt im 1. Halbjahr 2007, insbesondere im ersten Quartal, auf niedrigem Niveau. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist das Frachtniveau im Berichtszeitraum spürbar gesunken. Witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Schifffahrt, die in den vergangenen Jahren wiederholt zu einer Verknappung der Kapazitäten führten und damit einen deutlichen Anstieg der Frachten bewirkten, blieben im 1. Halbjahr 2007 weitestgehend aus. Bei guten Fahrwasserverhältnissen schlug der Anstieg der Beförderungskapazitäten in den vergangenen Jahren damit auf den Markt voll durch. Nach Einschätzung des Bundesamtes hat sich die skizzierte Entwicklung negativ auf die Ertragslage der Partikuliere in der Tankschifffahrt ausgewirkt. Diese dürfte sich im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt verschlechtern haben.

Aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen sehen sich Inhaber von Einhüllentankschiffen weiterhin mit einem Wertverlust ihrer Schiffe konfrontiert, die kaum noch zu verkaufen sind. Im Gegensatz zu Trockengüterschiffen finden Einhüllentankschiffe auch

Einhüllen-
tankschiffe



in den mittel- und osteuropäischen Staaten in der Regel keine Abnehmer mehr. Da die Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Schiffe im Allgemeinen eine wesentliche Grundlage für die Finanzierung neuer Schiffe darstellen, erweist sich der Wertverlust bei Einhüllentankschiffen als Investitionshemmnis. Zahlreichen Partikulieren fehlt es am nötigen Eigenkapital, um den Umstieg vom Einhüllen- aufs Doppelhüllenschiff zu finanzieren. Für viele Partikuliere sind die Eintrittsbarrieren in das Segment der Doppelhüllenschiffe damit zu hoch. Nach Einschätzung des Bundesamtes sehen sich insbesondere ältere Partikuliere bisweilen gezwungen, länger als ursprünglich geplant im Markt zu verbleiben, um den eigenen Lebensunterhalt zu bestreiten.¹³ Marktaustritte sowie der Abbau von Kapazitäten werden hierdurch voraussichtlich verlangsamt bzw. verzögert.

¹³ Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht zur Entwicklung in der deutschen Binnentankschifffahrt, Köln 2006.

**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 2007