



Bundesamt  
für Güterverkehr

... aktiv für  
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2007

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung / Summary</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtentwicklung des Güterverkehrs</b>	<b>5</b>
2.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern	5
2.2	Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen	7
2.3	Entwicklung des Modal Splits im Güterverkehr	9
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr</b>	<b>10</b>
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	10
3.1.1	Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt	10
3.1.2	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	12
3.1.3	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	13
3.1.4	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr	14
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	15
3.2.1	Beförderungsentgelte	15
3.2.2	Kosten	16
3.2.3	Ertragslage	17
3.2.4	Investitionen	19
3.2.5	Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen	19
3.3	Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt	21
<b>4</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr</b>	<b>23</b>
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	23
4.2	Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr	26
4.3	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	28
4.3.1	Unbegleiteter kombinierter Verkehr	28
4.3.2	Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)	30
<b>5</b>	<b>Binnenschiffsgüterverkehr</b>	<b>31</b>
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	31
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	34
5.2.1	Gasölpreisentwicklung	34
5.2.2	Trockengüterschifffahrt	35
5.2.3	Tankschifffahrt	37

## 1 Zusammenfassung / Summary

Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2007 erneut deutlich gewachsen, jedoch nicht mehr so stark wie im Vorjahr. Im Jahr 2007 erhöhte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 %, die Verkehrsleistung um 4,3 %. Im Jahr 2006 war es noch zu einem Wachstum von 5,7 % bzw. 6,4 % gekommen. Die insgesamt gute Auftrags- und Beschäftigungslage auf dem Güterverkehrsmarkt führte im Jahr 2007 bei allen Landverkehrsträgern zu einer positiven Mengen- und Leistungsentwicklung sowie zu einer insgesamt hohen Auslastung der Laderaumkapazitäten. Zum Jahresende hin schwächte sich die verkehrswirtschaftliche Entwicklung entsprechend dem konjunkturellen Verlauf ab.

Gesamtverkehr

Kennzeichnend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs war erneut das hohe Wachstum im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs. Demgegenüber kam es im Binnenverkehr nach deutlichem Wachstum im 1. Halbjahr 2007 im weiteren Jahresverlauf zu einer merklichen Abschwächung.

Straßengüterverkehr

Nachdem sich die wirtschaftliche Situation der überwiegenden Anzahl der Transportunternehmen in den vergangenen beiden Jahren entspannt und verbessert hat, steht das Güterkraftverkehrsgewerbe im Hinblick auf die gegenwärtig ständig steigenden Mineralölpreise vor neuen ernsthaften Herausforderungen. Hinzu kommt die Sorge der Unternehmen über die gegenwärtige Diskussion hinsichtlich einer möglichen Erhöhung der Lkw-Maut.

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen klagt eine zunehmende Anzahl von unabhängig tätigen mittleren Transportunternehmen über die zunehmende Transportvergabe ihrer Auftraggeber an große Speditions- und Logistikunternehmen. Die Auftraggeber, meist große Produktions- und Handelsunternehmen, möchten möglichst mit nur wenigen oder einem Speditions- und Logistikunternehmen zusammenarbeiten. Darüber hinaus zeigt sich auf dem Güterkraftverkehrsmarkt eine verstärkte Entwicklung zur Gründung von Kooperationsgemeinschaften durch mittelständische Speditionen sowie eine zunehmende Konzentration durch europaweite Unternehmenskäufe deutscher und europäischer Speditions- und Logistikunternehmen.

Der Eisenbahngüterverkehr setzte die positive Entwicklung der Vorjahre fort. Von dem neuerlichen Nachfrageanstieg nach Schienengüterverkehrsleistungen konnten sowohl die bundeseigenen als auch die in Deutschland aktiven, nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren. Letztere konnten ihre Marktanteile weiter ausbauen und erreichten nach Schätzung der DB AG im Jahr 2007 einen Anteil am deutschen Schienengüterverkehr von knapp 20 %.

Eisenbahngüterverkehr

Generell profitierte der Eisenbahngüterverkehr im Jahr 2007 weiterhin von der guten wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland sowie der anhaltend positiven Außenhandelsentwicklung. Das gute konjunkturelle Umfeld im Eisen- und Stahlbereich, der chemischen Industrie sowie der Industrie- und Konsumgüterbranche spiegelte sich in Aufkommenssteigerungen in den entsprechenden Güterabteilungen wider. Vor dem Hintergrund der dynamischen Außenhandelsentwicklung verzeichnete der kombinierte Verkehr im Hinterland der deutschen Seehäfen einmal mehr eine deutliche Steigerung.

Wie die übrigen Landverkehrsträger profitierte auch die Binnenschifffahrt insgesamt vom Nachfrageanstieg nach Beförderungsleistungen und erreichte im Jahr 2007 ihr bestes Ergebnis seit der Wiedervereinigung. Allerdings musste sie erneut Marktanteilsverluste im Vergleich zum Lkw und zur Eisenbahn hinnehmen. Bei genauerer Betrachtung wird zudem deutlich, dass die Aufkommensentwicklung im Jahr 2007 in den betrachteten Marktsegmenten uneinheitlich verlief: Einem Mengenwachstum in der Trockengüterschifffahrt standen deutliche Aufkommensrückgänge in der Tankschifffahrt gegenüber. Wies die Statistik für die Containerschifffahrt im 1. Halbjahr 2007 noch leichte Aufkommensrückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum aus, so ist für das Gesamtjahr 2007 ein Anstieg festzustellen.

Binnenschiffsgüterverkehr

Auch im Bereich der Binnenschifffahrt stellen die Treibstoffkosten einen wesentlichen Kostenfaktor dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Soweit möglich, nutzen Binnenschifffahrtsunternehmen im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen die Gelegenheit, im preisgünstigeren Ausland Gasöl zu bunkern.

## Summary

Goods traffic in Germany has increased significantly once again in 2007, but not as greatly as during the previous year. The volume of freight handled by road, rail, and inland navigation in 2007 increased by 3.5 % in comparison with the same period during the previous year, with the volume of freight transport in terms of tons-km (tkm) increasing by 4.3 %. In 2006, this was 5.7 % and 6.4 % respectively. The overall positive order and employment situation on the goods traffic market led to a positive volume and service development for all land transport modes and a high level of utilization of the freight space capacities in 2007. At the end of the year, the traffic development worsened in accordance with the economic situation.

Overall traffic

The strong growth in the area of international transport was once again characteristic for the development of road haulage. In contrast to this, domestic transport worsened noticeably in the second half of 2007 after significant growth in the 1<sup>st</sup> half.

Road haulage

After the economic situation of the majority of the transport companies eased and improved in the last two years, the goods traffic industry is facing new, serious challenges with regard to constantly increasing prices for mineral oil. In addition, companies are concerned about the current discussions of a possible increase in truck toll charges.

In accordance with insights gained through market observation, an increasing number of independent mid-sized transport companies are complaining about the fact that their clients are increasingly utilizing large shipping and logistics companies. The clients, usually large production companies and commercial enterprises, want to work only with a few or one shipping and logistics company. In addition, there is increased development toward the founding of joint ventures in the goods traffic market by mid-sized shipping companies as well as increased concentration due to Europe-wide company purchases by German and European shipping and logistics companies.

Rail transport continued the positive development of the previous years. Both the federally-owned as well as non-federally-owned railway transport companies that are active in Germany were able to profit from the recent increasing demand for rail transport services. The latter were able to expand their shares of the market further and achieved a share of German rail transport of approximately 20 % in accordance with an estimate by DB AG in 2007.

Rail transport

In general, rail goods transport continued to benefit from the good economic development in Germany in 2007 as well as the continued positive foreign trade development. The good economic environment in the iron and steel industry, the chemical industry, and industrial and consumer goods was reflected by increased volume in the respective goods departments. Due to dynamic foreign trade development, combined traffic in the hinterland of German seaports once again made a significant increase.

Like the other land transport carriers, inland navigation also profited overall from the high demand for transportation services and achieved its best result since reunification in 2007. However, it suffered new market share losses in comparison with trucks and railways. Upon closer inspection, it also becomes clear that the volume development in 2007 in the observed market segments was not uniform: An increase in quantity in dry goods shipping clearly contrasted with declines in volume in tanker shipping. Whereas the statistics for container transport in the 1<sup>st</sup> half of 2007 still showed a slight decline in comparison with the same period during the previous year, an increase can be seen for the overall year of 2007.

Inland  
navigation

Fuel costs also represent a major cost factor in the area of inland shipping and therefore have a major impact on company success. If possible, inland shipping companies take the opportunity to refuel abroad, which is more cost effective, during international transport.

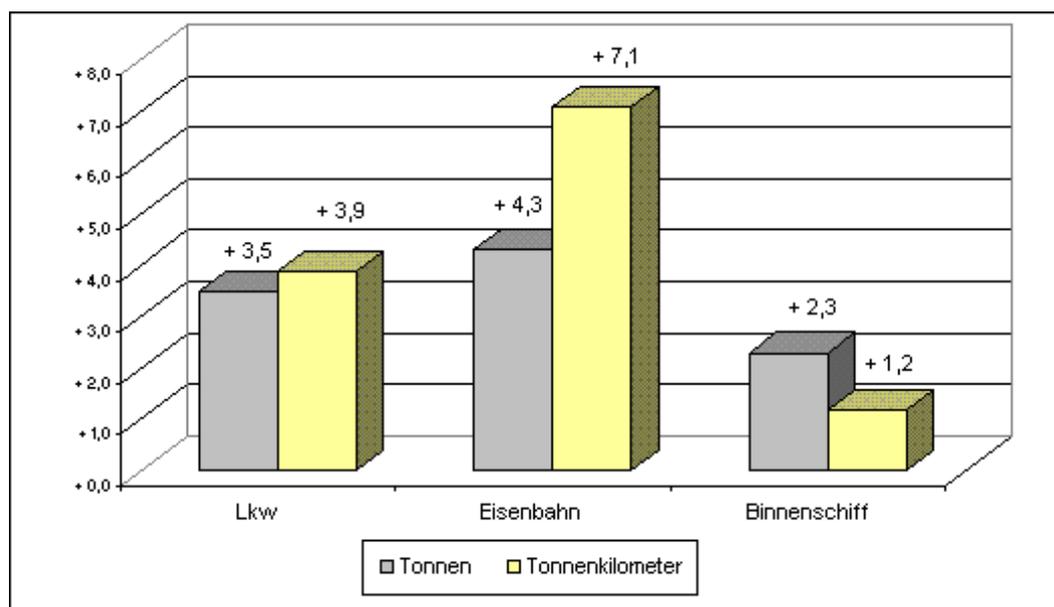
## 2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

### 2.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung nach Verkehrsträgern

Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2007 erneut deutlich gewachsen, jedoch nicht mehr so stark wie im Vorjahr. So stieg im Jahr 2007 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge insgesamt um 3,5 % auf 3,62 Mrd. t an, nachdem das Aufkommen im Jahr 2006 noch um 5,7 % zugenommen hatte. Die von den drei Landverkehrsträgern im Jahr 2007 insgesamt erbrachte Beförderungsleistung lag mit 479,6 Mrd. tkm um 4,3 % über derjenigen des Jahres 2006. Im Gesamtjahr 2006 hatte das Leistungswachstum 6,4 % betragen. Allerdings schwächte sich die verkehrswirtschaftliche Entwicklung im Verlauf des zweiten Halbjahres 2007 merklich ab.

Erneute Steigerung der Gütermenge und der Beförderungsleistung

**Schaubild 01:** Güterverkehr in Deutschland  
Veränderungen im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 in %



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

Die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 wie folgt dar:

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) stieg die beförderte Gütermenge um 3,5 % auf 3,01 Mrd. t an. Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2006 in Höhe von 6,3 % stieg sie im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr um 3,9 % auf 300,3 Mrd. tkm. Getragen wurde das Wachstum vor allem vom grenzüberschreitenden Güterverkehr, der weiterhin

Zuwachs der Mengen und Leistungen im Straßengüterverkehr

von dem zunehmenden Handel in Europa profitieren konnte und erneut ein höheres Mengenwachstum als im Jahr zuvor erreichte. Auch im Binnenverkehr zeigte sich in allen Entfernungsbereichen ein Wachstum. Dieses schwächte sich jedoch im Verlauf des zweiten Halbjahres 2007 spürbar ab. Diese Entwicklung führte im Werkverkehr bereits zu deutlichen Aufkommens- und Leistungsrückgängen für das Gesamtjahr.

**Tabelle 01:** Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern  
Veränderungen im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	2006	2007	2007 ggü. 2006	2006	2007	2007 ggü. 2006
	in Mio. t		in % <sup>2)</sup>	in Mrd. tkm		in % <sup>2)</sup>
<b>Eisenbahnen <sup>3)</sup></b>	<b>346,1</b>	<b>361,1</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>107,0</b>	<b>114,6</b>	<b>+ 7,1</b>
<b>Binnenschifffahrt</b>	<b>243,5</b>	<b>249,0</b>	<b>+ 2,3</b>	<b>64,0</b>	<b>64,7</b>	<b>+ 1,2</b>
<b>Straßengüterverkehr</b>						
<b>deutscher Unternehmen <sup>4)</sup></b>	<b>2.904,5</b>	<b>3.006,0</b>	<b>+ 3,5</b>	<b>288,9</b>	<b>300,3</b>	<b>+ 3,9</b>
- Gewerblicher Verkehr	1.746,7	1.892,0	+ 8,3	226,2	240,9	+ 6,5
- Werkverkehr	1.157,8	1.114,0	- 3,8	62,7	59,4	- 5,3
- Verkehr im Nahbereich <sup>5)</sup>	1.669,7	1.715,5	+ 2,7	27,3	28,0	+ 2,5
- Verkehr im Regionalbereich <sup>5)</sup>	589,8	611,6	+ 3,7	52,7	54,8	+ 3,9
- Verkehr im Fernbereich <sup>5)</sup>	645,0	678,9	+ 5,3	208,9	217,5	+ 4,1
<b>Gesamter Güterverkehr <sup>6)</sup></b>	<b>3.494,1</b>	<b>3.616,1</b>	<b>+ 3,5</b>	<b>459,9</b>	<b>479,6</b>	<b>+ 4,3</b>

<sup>1)</sup> Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

<sup>2)</sup> Die Veränderungsraten sind aus den mehrstelligen Originalwerten und nicht auf Basis der gerundeten Tabellenwerte errechnet.

<sup>3)</sup> Korrigierte Werte.

<sup>4)</sup> Binnen- und grenzüberschreitender Güterverkehr, ohne Kabotage.

<sup>5)</sup> Gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr zusammen.

<sup>6)</sup> Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland.

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

Die Schiene setzte im Jahr 2007 die positive Entwicklung der Vorjahre fort. Ihre Beförderungsmenge erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2006 um 4,3 % auf rund 361,1 Mio. t. Noch deutlicher wuchs ihre Verkehrsleistung. Sie erreichte im Jahr 2007 einen Wert in Höhe von 114,6 Mrd. tkm und lag damit um 7,1 % über dem Ergebnis des Vorjahres. Von dem neuerlichen Nachfrageanstieg nach Schienengüterverkehrsleistungen konnten sowohl die bundeseigenen als auch die in Deutschland aktiven, nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren.

Weiterhin hohe prozentuale Zuwächse im Schienengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 2007 rund 249,0 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 5,5 Mio. t oder 2,3 % mehr als im Jahr 2006. Die Binnenschifffahrt erzielte damit im vergangenen Jahr die höchste Beförderungsmenge seit der Wiedervereinigung Deutschlands. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im selben Zeitraum um 1,2 % und erreichte einen Wert von 64,7 Mrd. tkm. Im Gegensatz zum Vorjahr waren im Jahr 2007 witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt in nennenswertem Ausmaß nicht zu verzeichnen.

Binnenschifffahrt erzielt höchstes Aufkommen seit der Wiedervereinigung

## 2.2 Entwicklung der Beförderungsmenge nach Güterabteilungen

Die Betrachtung der güterabteilungsbezogenen Entwicklung der drei Landverkehrsträger zeigt folgendes Ergebnis:

**Tabelle 02:** Aufkommen im Güterverkehr in Deutschland nach Güterabteilungen  
Veränderungen im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 in %

Güterabteilungen	Landverkehrsträger												Insgesamt
	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	Andere Nahrungs- und Futtermittel	Feste mineralische Brennstoffe	Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	Erze und Metallabfälle	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	Düngemittel	Chemische Erzeugnisse	Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- u. Fertigwaren, besondere Transportgüter	Leergut <sup>3)</sup>		
<b>Eisenbahn<sup>1)</sup></b>	<b>2006 in Mio. t</b>	10,7	3,0	51,3	36,8	31,5	59,4	39,6	7,7	24,9	81,2	x	<b>346,1</b>
	<b>2007 in Mio. t</b>	12,1	3,5	51,4	34,8	31,2	61,5	41,0	7,9	26,8	91,1	x	<b>361,1</b>
	<b>Veränderung in %</b>	+ 13,5	+ 17,7	+ 0,1	- 5,5	- 0,8	+ 3,5	+ 3,5	+ 1,9	+ 7,3	+ 12,2	x	<b>+ 4,3</b>
<b>Binnenschiff</b>	<b>2006 in Mio. t</b>	10,8	14,6	36,0	39,1	36,0	13,8	49,8	5,8	20,1	17,5	x	<b>243,5</b>
	<b>2007 in Mio. t</b>	10,5	15,2	36,3	35,5	37,9	15,9	51,3	5,7	21,9	18,8	x	<b>249,0</b>
	<b>Veränderung in %</b>	- 3,0	+ 4,2	+ 0,8	- 9,3	+ 5,3	+ 14,7	+ 3,1	- 0,7	+ 9,1	+ 7,3	x	<b>+ 2,3</b>
<b>Straße<sup>2)</sup></b>	<b>2006 in Mio. t</b>	161,5	329,0	13,2	112,8	38,4	86,1	1.349,3	23,2	226,2	486,9	92,6	<b>2.919,2</b>
	<b>2007 in Mio. t</b>	178,7	345,2	15,7	104,9	39,8	94,9	1.365,0	25,1	238,3	520,7	99,6	<b>3.027,9</b>
	<b>Veränderung in %</b>	+ 10,6	+ 4,9	+ 18,4	- 7,0	+ 3,6	+ 10,2	+ 1,2	+ 8,5	+ 5,3	+ 6,9	+ 7,6	<b>+ 3,7</b>
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>2006 in Mio. t</b>	183,0	346,4	100,3	188,7	105,6	158,7	1.437,8	36,7	271,2	584,4	92,6	<b>3.505,4</b>
	<b>2007 in Mio. t</b>	201,3	363,9	103,4	175,2	108,9	172,3	1.457,3	38,7	287,0	630,6	99,6	<b>3.638,2</b>
	<b>Veränderung in %</b>	+ 10,0	+ 5,1	+ 3,1	- 7,2	+ 3,1	+ 8,6	+ 1,4	+ 5,4	+ 5,8	+ 7,9	+ 7,6	<b>+ 3,8</b>

<sup>1)</sup> Jahr 2006: berichtigte Werte.

<sup>2)</sup> einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Ausland.

<sup>3)</sup> Leergut ist beim Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr in der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen,..." enthalten.

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

Insgesamt verzeichneten im Jahr 2007 mit Ausnahme der Mineralölprodukte alle Güterabteilungen Aufkommenszuwächse im Vergleich zum Vorjahr. Dabei verbuchten die Güterabteilungen „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren einschließlich besondere Transportgüter“ die höchsten prozentualen Steigerungen.

Aufkommenssteigerungen in fast allen Güterabteilungen

Das deutliche Wachstum im Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produkte ist insbesondere auf die Folgen des Orkans Kyrill zu Beginn des Jahres 2007 zurückzuführen. Von dem zusätzlichen Aufkommen profitierten vor allem der Eisenbahngüterverkehr und der Binnenschiffsgüterverkehr, denn zahlreiche Bahn- und Hafenanlagen eigneten sich besonders gut für die Zwischenlagerung und Weiterversendung der großen Holzmengen. Teilweise wurden alte Nebenstrecken der Regionalbahnen für die Abwicklung der Beförderungen reaktiviert. Bei der Abbeförderung des Holzes von den Zwischenlagerplätzen kamen Eisenbahn und Binnenschiff ihre große Massenleistungsfähigkeit zu Gute.

Land- und forstwirtschaftliche Produkte

Die insgesamt zweitgrößte Güterabteilung sind „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren einschließlich besondere Transportgüter“. Dominierender Verkehrsträger in diesem seit Jahren deutlich zunehmenden Güterbereich ist der Straßengüterverkehr mit einem Aufkommensanteil von 83 %. Das Aufkommenswachstum in dieser Güterabteilung war im Jahr 2007 mit Anteilsgewinnen der Eisenbahn und des Binnenschiffs verbunden. Diese beruhen wesentlich auf dem gewachsenen Seehafenhinterlandverkehr sowohl der deutschen als auch der Rheinmündungshäfen. Der Binnenschiffsgüterverkehr profitierte dabei von den relativ konstanten Wasserbedingungen auf dem Rhein, die anders als in den Vorjahren nicht zu nennenswerten Einschränkungen führten. Trotz dieser positiven Entwicklung für die Binnenschifffahrt bleibt zu berücksichtigen, dass parallel zum Rhein auf der Schiene weitere Kapazitäten für den Seehafenhinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen aufgebaut werden. Hierdurch erhöht sich zum einen der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf diesen Relationen, und zum anderen stehen den Auftraggebern bei Kapazitätseinschränkungen auf dem Rhein Reservekapazitäten auf der Schiene zur Verfügung.

Containerverkehre

Die deutschen Hüttenwerke haben im Jahr 2007 bei der Rohstahlproduktion einen neuen Höchstwert seit der Wiedervereinigung erreicht. Diese Entwicklung schlägt sich in den Aufkommenszuwächsen der Güterabteilungen „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“ sowie „Erze und Metallabfälle“ nieder. Hieran partizipierten alle drei Landverkehrsträger, wobei das Binnenschiff seine witterungsbedingten Anteilsverluste des Vorjahres durch ein überproportionales Aufkommenswachstum weitgehend ausgleichen konnte.

Eisen und Stahl

Die deutlichen Aufkommensrückgänge in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sind vor allem auf einen Einbruch der Nachfrage nach leichtem Heizöl in Deutschland um mehr als ein Drittel gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Auch die Nachfrage nach Vergaserkraftstoffen ging spürbar zurück. Der Aufkommensrückgang betraf alle drei Landverkehrsträger und schlug sich relativ am stärksten bei der Binnenschifffahrt nieder.

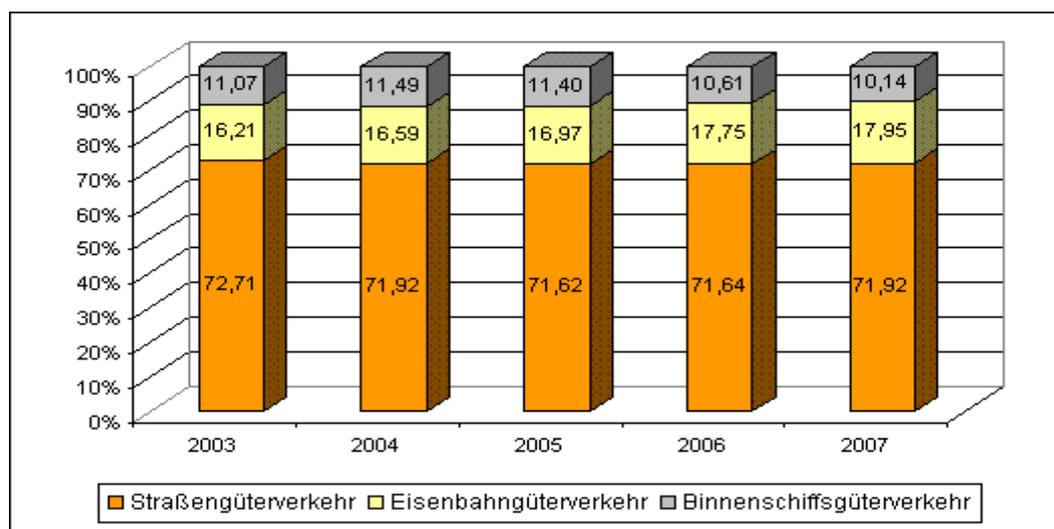
Mineralölprodukte

### 2.3 Entwicklung des Modal Splits im Güterverkehr

Die nachfolgende Betrachtung der Entwicklung des Modal Splits im Güterverkehr berücksichtigt die Beförderungsleistungen gebietsfremder Lkw und stützt sich hierbei für die Jahre 2006 und 2007 auf Hochrechnungen. Nach den insgesamt vorliegenden Daten sind die Anteile der Landverkehrsträger an der in Deutschland im Güterverkehr erbrachten Verkehrsleistung<sup>1</sup> im Jahr 2007 weitgehend dem Vorjahrestrend gefolgt. Der Güterverkehr auf Straße und Schiene hat Anteile hinzugewonnen, während der Binnenschiffsgüterverkehr Anteile einbüßte. Erstmals im Betrachtungszeitraum der letzten fünf Jahre fiel dabei der Anteilsgewinn der Straße größer aus als der der Schiene. Der Straßengüterverkehr erreichte einen Leistungsanteil von 71,92 % (+ 27,25 Mio. tkm). Der Anteil des Schienengüterverkehrs erhöhte sich auf 17,95 % (+ 7,61 Mio. tkm). Dagegen sank der Anteil des Binnenschiffsgüterverkehrs auf 10,14 % (+ 0,7 Mio. tkm).

Anhaltende Anteilsgewinne der Straße und der Schiene

**Schaubild 02:** Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2003 bis 2007 in %



Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8; Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 und 4; BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2007 / 2008.

<sup>1</sup> Binnengüterverkehr und deutscher Streckenanteil im grenzüberschreitenden Güterverkehr einschließlich Kabotage mit gebietsfremden Fahrzeugen in Deutschland.

Die Anteilsgewinne des Straßengüterverkehrs resultieren aus der insgesamt positiven konjunkturellen Entwicklung sowie insbesondere aus dem überproportionalen Leistungswachstum bei den gebietsfremden Lkw. Die weiter wachsenden Verkehrsanteile der Eisenbahn folgen der anhaltend positiven Entwicklung des internationalen Handels und dem daraus resultierenden besonders stark gewachsenen Seehafenhinterlandverkehr. Das Bundesamt geht davon aus, dass ohne den Streik der Lokomotivführer im 2. Halbjahr 2007 der Eisenbahngüterverkehr wie in den Vorjahren auch im Jahr 2007 größere Anteilsgewinne als der Straßengüterverkehr erreicht hätte. Trotz einer insgesamt positiven Entwicklung wuchs die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt langsamer als die der beiden anderen betrachteten Verkehrsträger, so dass ihr Anteil im Jahr 2007 niedriger als im Vorjahr ausfiel. Der Grund hierfür ist vor allem in den Nachfragerückgängen bei den Beförderungen von Erdöl und Erdölprodukten zu sehen.

Lokführerstreik wirkt auf Anteil der Schiene

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

##### 3.1.1 Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen insgesamt

Im Straßengüterverkehr kam es im Jahr 2007 erneut zu einem Mengen- und Leistungswachstum. Damit setzte sich die seit etwa zweieinhalb Jahren bestehende Aufwärtsentwicklung fort, auch wenn die Zuwachsraten - aufgrund der Eintrübung zum Jahresende - geringer ausfielen als im Jahr zuvor.

Erneutes Wachstum

Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr um 3,5 % (+ 101,5 Mio. t) auf 3,01 Mrd. t an. Die Beförderungsleistung lag im Jahr 2007 bei 300,3 Mrd. tkm (+ 3,9 %).

Kennzeichnend für die Entwicklung des Straßengüterverkehrs war erneut das hohe Wachstum im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs. Demgegenüber kam es im Binnenverkehr nach anhaltendem Wachstum im 1. Halbjahr 2007 im weiteren Jahresverlauf zu einer deutlichen Abschwächung. Grund hierfür war vor allem, dass der noch im ersten Halbjahr zu verzeichnende Aufschwung im Baugewerbe im weiteren Jahresverlauf durch eine Schwächephase abgelöst wurde. Hintergrund dafür ist der Rückgang von Neubaufträgen vornehmlich im privaten Haus- und Wohnungsbau.

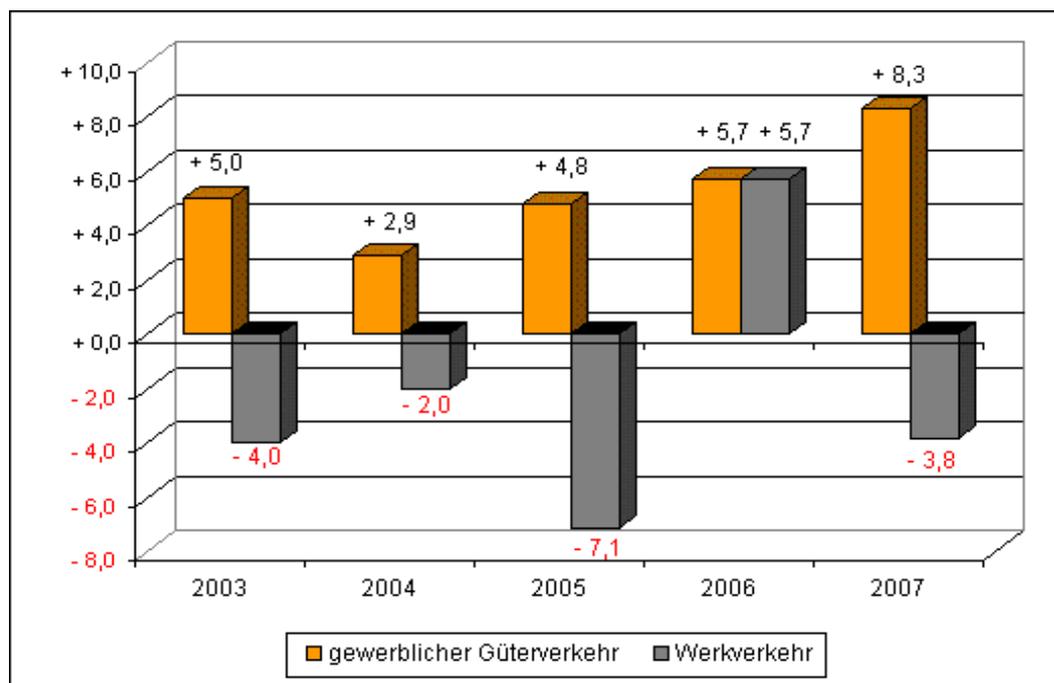
Deutliche Zuwächse im grenzüberschreitenden Verkehr

Das Aufkommen im Binnenverkehr stieg im Gesamtjahr 2007 um 3,2 % (1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006: + 8,6 %) auf 2,847 Mrd. t. Die Beförderungsleistungen erreichten ein Wachstum in Höhe von 4,0 % auf 261,2 Mrd. tkm. Im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 um 8,7 % auf 158,8 Mio. t, die Verkehrsleistung um 3,8 % auf 39,1 Mrd. tkm.

Nachdem der Werkverkehr im Jahr 2006 erstmals seit vielen Jahren wieder ein deutliches Mengen- und Leistungswachstum aufwies, kam es im Jahr 2007 zu einem Mengenrückgang um 3,8 %. Diese Entwicklung ist auf die im Verlauf des zweiten Halbjahres zu verzeichnende konjunkturelle Eintrübung insbesondere im Bausektor zurückzuführen. Nachdem das Laderaumangebot die Nachfrage wieder überstieg, setzte so der kurzfristig unterbrochene Trend der Transportverlagerung vom Werkverkehr zum gewerblichen Güterverkehr wieder ein.

Rückgänge  
im Werk-  
verkehr

Schaubild 03: Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten  
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden  
Vorjahr in %

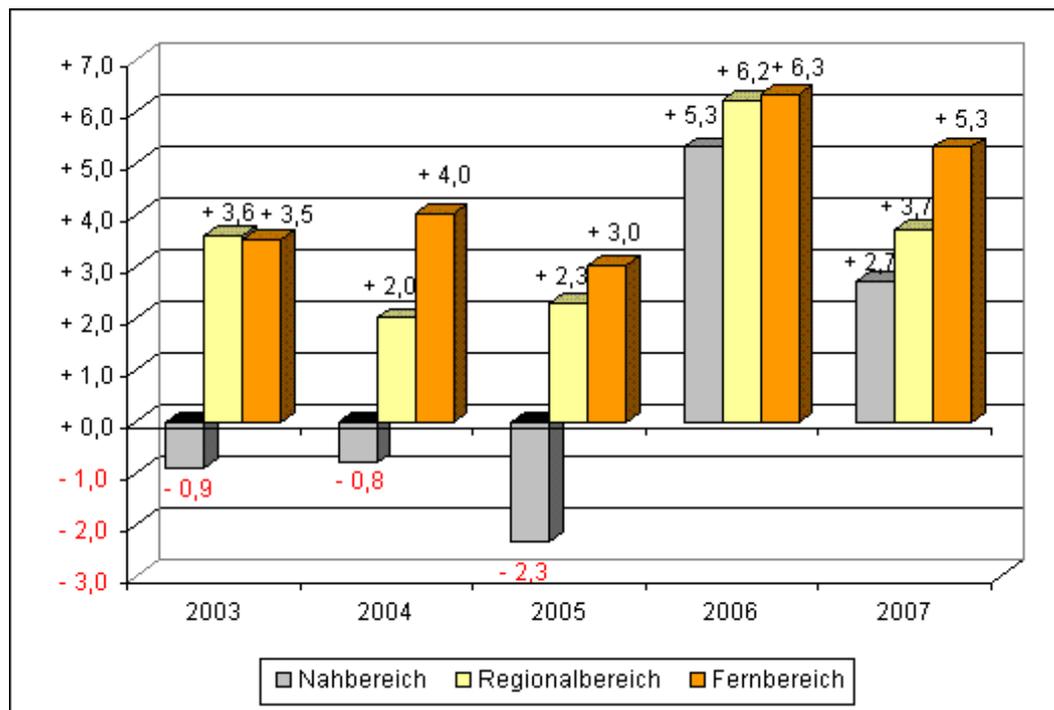


Quellen: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

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

Wie dem folgenden Schaubild zu entnehmen ist, kam es im Jahr 2007 wieder in allen Entfernungsbereichen zu deutlichen Aufkommenssteigerungen. Dabei fiel das Wachstum jedoch in allen Bereichen schwächer aus als im Jahr zuvor.

**Schaubild 04:** Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen  
Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem entsprechenden Vorjahr in %



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

Der im Jahr 2006 im Nahbereich (bis 50 km) seit langer Zeit erstmals feststellbare merkliche Zuwachs hat sich in der ersten Hälfte des Jahres 2007 mit zweistelligen Wachstumsraten fortgesetzt. Demgegenüber ging das Aufkommen in der zweiten Jahreshälfte wieder zurück. Dies ist vor allem auf die im Verlauf des Jahres 2007 nachlassende Konjunktur im Wohnungsbau zurückzuführen und zeigte sich insbesondere bei Beförderungen von Steinen und Erden (einschließlich Baustoffen).

Steigerungen  
in allen  
Entfernungs-  
bereichen

Die Aufkommens- und Leistungszuwächse im Regionalbereich (51 - 150 km) sind wie im Nahbereich Folge der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung und den daraus resultierenden Zuwächsen (Menge: + 3,7 %, Leistung: + 3,9 %). Daneben sind sie auch auf zunehmende Änderungen der Gestaltung der Transportabläufe innerhalb logistischer Netzwerke (Begegnungs- und Verteilerverkehre) zurückzuführen. Diese Entwicklung zeigt sich in jüngster Zeit auch beim Einsatz von Spezialfahrzeugen (Tank- u. Silofahrzeuge).

Im Fernbereich (151 km und mehr) setzte sich der seit Jahren zu verzeichnende deutliche Zuwachs der Gütermenge und der Beförderungsleistung weiter fort (Menge: + 5,3 %, Leistung: + 4,1 %). Die stärksten Zunahmen ergaben sich in den Güterabteilungen der Halb- und Fertigwaren sowie der Nahrungs- und Futtermittel.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen rund 77 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil von 73 % an der Verkehrsleistung erbracht.

Schaubild 05: Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2007 in %

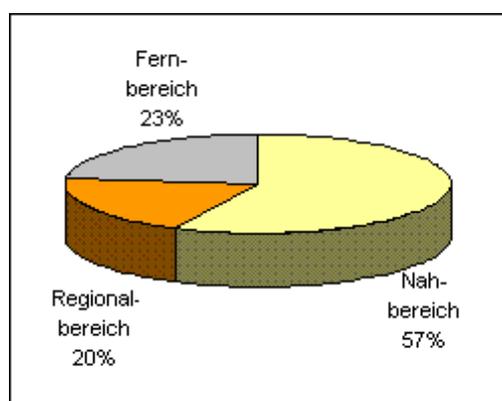
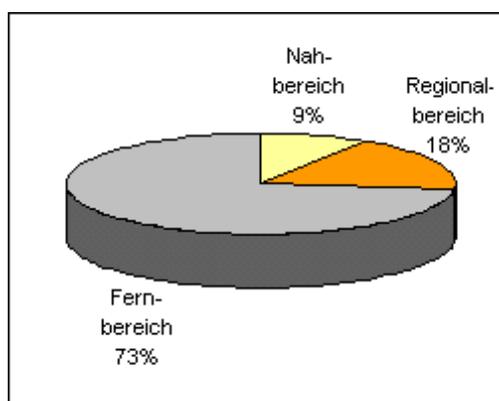


Schaubild 06: Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2007 in %



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

### 3.1.3 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr, der infolge der fortschreitenden Internationalisierung der Warenströme und der EU-Osterweiterung seit Jahren durch ein überdurchschnittliches Wachstum geprägt ist, verzeichnete im Jahr 2007 ein höheres Mengen- und Leistungswachstum als im bereits guten Jahr 2006. Die positive Außenhandelsentwicklung führte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu einer Mengensteigerung um 8,7 % auf 158,8 Mio. t und einer Leistungssteigerung um 3,8 % auf 39,1 Mrd. tkm. Infolge der Mengen- und Leistungszuwächse der vergangenen Jahre nimmt der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Gesamtverkehr zu: Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2007 5,3 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Auslandsstreckenanteil) rund 23,3 % auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Außenhandelsentwicklung beflügelt erneut grenzüberschreitenden Verkehr

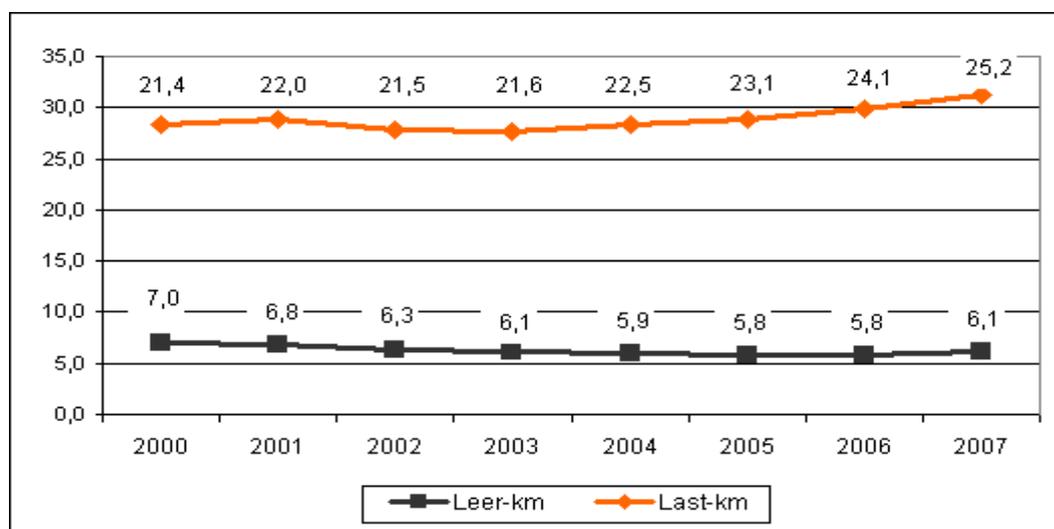
### 3.1.4 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr

Im Jahr 2007<sup>2</sup> wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit insgesamt 31,3 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) 4,7 % mehr Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Dabei steigerte sich die Kilometerleistung in allen Entfernungsbereichen: im Fernbereich um 5,0 %, im Regionalbereich und im Nahbereich um jeweils 3,5 %. Im Gegensatz zum Vorjahr verringerte sich dabei die Kilometerleistung im Werkverkehr um 1,3 % auf 7,4 Mrd. km.

Die größere Fahrleistung hat sowohl zu einer Zunahme der Lastkilometer als auch der Leerkilometer geführt. Dabei scheint der langjährige Trend zunehmender Lastfahrtenanteile auszulaufen. Zwar erhöhte sich der Lastfahrtenanteil insgesamt noch auf 80,5 % nach 80,4 % im Jahr 2006, doch im Fernbereich war erstmals ein leichter Rückgang festzustellen. Hier liegt der Lastfahrtenanteil bei knapp 90 %. Die im Rahmen der Marktgespräche gewonnen Erkenntnisse bestätigen die statistischen Daten: Bei den meisten Transportunternehmen ist die Möglichkeit, durch eine weitere Verringerung des Leerkilometeranteils Kosten zu senken, weitestgehend ausgeschöpft.

Lastfahrtenanteil nahezu konstant

Schaubild 07: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern in den Jahren 2000 bis 2007<sup>1)</sup> in Mrd. tkm



<sup>1)</sup> Jahr 2006: berichtigte Werte, Jahr 2007: Hochrechnung aus Januar bis November 2007.

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

Im Jahr 2007 wurde die Entwicklung der Leerfahrten wie im Vorjahr vor allem durch das gestiegene Beförderungsaufkommen und zwei dadurch bedingte gegenläufige Tendenzen geprägt: Ein Teil der Unternehmen konnte den Anteil der Leerfahrten durch das erhöhte Beförderungsaufkommen nochmals verringern. Andere Unternehmen mussten, um

<sup>2</sup> Die Daten dieses Abschnitts für 2007 beruhen auf einer Hochrechnung der Ergebnisse Januar bis November 2007.

das deutlich erhöhte Aufkommen ihrer Hauptkunden bei hohem Termindruck befördern zu können, auf zeitintensive Rückladungen verzichten und einen höheren Leerfahrtenanteil in Kauf nehmen.

## 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.

Entgelterhöhung im 2. Halbjahr 2007 vor allem durch Dieselpreisgleitklauseln

Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten war es während des Geschäftsjahres 2007 nur zu einem Teil möglich, allgemeine Entgelterhöhungen durchzusetzen. Allerdings konnten mittlerweile viele Transportunternehmen Dieselpreisgleitklauseln in ihren Verträgen verankern, so dass diese Unternehmen die im Herbst 2007 gestiegenen Dieselpreise - wenn auch etwas zeitverzögert - an ihre Auftraggeber weitergeben konnten. Nach dem neuen Index des Statistischen Bundesamtes lagen die Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr bei längerfristigen Verträgen im Jahr 2007 insgesamt durchschnittlich 2,0 % über denen des Vorjahres.<sup>3</sup>

Aufgrund der vielschichtigen Auswirkungen der seit April 2007 geltenden neuen Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten war es vielen Transportunternehmen nicht möglich, die Entgelte im direkten zeitlichen Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Vorschriften zu erhöhen. Erst nach mehreren Monaten Praxiserfahrung konnten die Unternehmen die tatsächliche Mehrbelastung gegenüber ihren Auftraggebern belegen. Dies führte dazu, dass es einem Großteil der Unternehmen mit längerfristigen Kontrakten im nationalen Komplettladungsverkehr erst im Rahmen der regelmäßigen Vertragsverhandlungen zum Jahreswechsel 2007 / 2008 gelang, höhere Preise durchzusetzen. Nach den Ergebnissen der Marktgespräche lagen die Entgeltsteigerungen zwischen 2 % und 5 %. Bei Beförderungen von Lebensmitteln, im Automobilsektor und im Bausektor konnte ein Teil der Unternehmen auf Grund des hohen Wettbewerbsdrucks auf diesen Teilmärkten keine oder nur unterdurchschnittliche Entgelterhöhungen erreichen.

Verzögerte Weitergabe der Kostensteigerungen zum Jahreswechsel 2007 / 2008

Auf dem Spotmarkt waren die Tagesfrachten insgesamt niedriger als im Jahr 2006, da kein spürbarer Laderaumengpass mehr bestand. In den Sommermonaten gingen die Tagesfrachten in Folge des saisonalen Laderaumüberangebotes merklich zurück. Im Bau-

<sup>3</sup> Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2008.

bereich standen die Frachten durch das erheblich zurückgegangene Auftragsvolumen im privaten Hausbau im zweiten Halbjahr überdurchschnittlich unter Druck.<sup>4</sup>

Im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs war im Jahr 2007 - insbesondere im zweiten Halbjahr - ein Anstieg der Beförderungsentgelte im gesamten europäischen Raum festzustellen. Ursache hierfür waren vor allem die gestiegenen Treibstoffkosten, aber auch erhöhte Personalkosten im Zusammenhang mit den neuen Fahrpersonalvorschriften. Nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes steigerten sich die Erzeugerpreise im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Jahr 2007 um 3,7 % gegenüber dem Vorjahr.<sup>5</sup>

Preissteigerungen auch im grenzüberschreitenden Verkehr

Aus den Marktgesprächen des Bundesamtes ergab sich, dass bei Beförderungen von Deutschland nach Mittel- bzw. Osteuropa, vor allem nach Polen, erhebliche Preissteigerungen zu beobachten waren, während in der Gegenrichtung die Entgelte auf Grund von Überkapazitäten weiterhin auf niedrigem Niveau lagen. Im Verkehr zwischen Deutschland und westeuropäischen Staaten stiegen die Preise auf fast allen Relationen - jedoch insbesondere im Frankreich-, Spanien- und Großbritannienverkehr.

### 3.2.2 Kosten

Mehrere Faktoren haben im Verlauf des Jahres 2007 dazu geführt, dass die Lohn- und Lohnnebenkosten tendenziell wieder steigen. Nicht nur der gute Konjunkturverlauf hat insbesondere im 1. Halbjahr 2007 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. Vor dem Hintergrund des sich seit längerem abzeichnenden Altersstrukturproblems bei den Berufskraftfahrern setzten sich die in einigen Segmenten zu Tage getretenen Schwierigkeiten, qualifiziertes zuverlässiges Fahrpersonal zu gewinnen, fort. Außer dem altersbedingten Ausscheiden zeigen sich diese Schwierigkeiten insbesondere wegen des durchgreifenden Wandels des Berufsbildes hin zu einer computergestützten Technisierung des Berufskraftfahrerarbeitsplatzes mit qualitativ höheren Anforderungsprofilen.<sup>6</sup> So erhöhte sich im 2. Halbjahr 2007 der Anteil der in die Marktgespräche eingebundenen Transportunternehmen, die im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum höhere Lohnkosten

Fahrpersonalkosten steigen

<sup>4</sup> Nach Aussagen des Statistischen Bundesamtes wirkte sich das Auslaufen der staatlichen Wohnungszulage Ende 2005 erst im Jahr 2007 deutlich aus, da zwischen Bauantrag und der Bauausführung häufig längere Zeit vergeht.

<sup>5</sup> Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise für Dienstleistungen WZ 60.24 und WZ 63.11, Wiesbaden 2008.

<sup>6</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: „Sonderbericht zur Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe“, Köln Mai 2007.

verzeichneten, signifikant. 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. Bis zum August 2007 blieben zwar die Preise für mineralischen Dieselmotorkraftstoff durchgehend unter denjenigen der entsprechenden Vorjahresmonate. Danach zogen sie jedoch so stark an, dass sie im März 2008 ein neues Allzeithoch erreichten und 20 Cent je Liter über dem Stand vom März 2007 lagen. Das Ergebnis der Gesamtkostenentwicklung ist entsprechend eindeutig: Im 1. Quartal 2007 legte ein vergleichsweise moderater Anteil der in die Marktgespräche einbezogenen Transportunternehmen eine Steigerung der Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal dar. Danach drückten die anziehenden Kraftstoffpreise sowie die in vielen Fällen gestiegenen Personalkosten die Gesamtkosten wieder nach oben. Das im 4. Quartal 2007 sprunghaft gestiegene Preisniveau für Dieselmotorkraftstoff bildet sich darin ab, dass ab diesem Zeitpunkt - somit auch im 1. Quartal 2008 - ausnahmslos alle in die Marktbeobachtung einbezogenen Transportunternehmen eine Steigerung ihrer Gesamtkosten gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen resümierten. Damit stellen die Kraftstoffkosten nach wie vor das Problemfeld Nr. 1 der Transportbranche dar.

Besondere  
Entwicklung der  
Kraftstoffkosten

Höhere Fahrzeugpreise und -beschaffungskosten, insbesondere für Euro-5-Fahrzeuge, belasten - trotz der Investitionsbeihilfen - die Kostenseite ebenso wie gestiegene Reparatur- und Ersatzteilkosten sowie Versicherungsbeiträge. Ferner hat sich in letzter Zeit der Anteil der Transporteure, der auf gestiegene Gebühren der öffentlichen Verwaltung, Energiekosten sowie längere Zahlungsziele von Auftraggebern hinweist, deutlich erhöht. Seit einem Jahr nehmen Aufwendungen für Fahrpersonal- / Schulungen wieder einen hohen Stellenwert ein. Mit diesen wurden die neuen Sozialvorschriften, die Bedienung des digitalen EU-Kontrollgerätes, eine Ressourcen schonende Fahrweise sowie die Bedienung der im Jahr 2007 nicht selten beschafften Module von Telematiksystemen in den Lkws vermittelt.

### 3.2.3 Ertragslage

Die zum Teil bereits im 4. Quartal 2006 vereinbarten Entgeltanpassungen an gestiegene Kosten sowie der gute Konjunkturverlauf spiegelten sich im Jahr 2007 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 bis einschließlich des 3. Quartals 2007 kaum ein Gesprächspartner eine Verschlechterung seiner Transporterträge beklagte. Damit war aus der Sicht des Bundesamtes bei einem breiteren Unternehmenskreis eine Verbesserung der Ertragslage zu beobachten, da zunehmend auch vertragsgebundene Unternehmen Entgelterhöhungen vereinbaren konnten. In Marktgesprächen wurde vielfach betont, dass es sich hierbei um nachträgliche und längst überfällige Vergütungsanpassungen an die stark gestiegenen Kosten, insbesondere für Kraftstoffe handelte. Die im 4. Quartal 2007 rapide gestiegenen Kraftstoffpreise haben bei vielen Transporteuren die ansonsten vergleichsweise gute Ertragslage für das Gesamtkalenderjahr etwas relativiert.

Im 1. Quartal 2008 vermochte nochmals ein deutlich geringerer Anteil der Gesprächspartner seine Ertragslage zu verbessern, während ein wesentlich höherer Anteil auf eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahresquartal hinwies. Der Hauptgrund für die bei diesen Transportunternehmen gesunkenen Erträge ist, dass sie die seit dem 4. Quartal 2007 rasant gestiegenen Kosten bei den Preisverhandlungen häufig nicht in vollem Umfang, sondern nur annähernd an ihre Auftraggeber weiterberechnen konnten. Marktgesprächen zufolge hat zu dieser deutlichen Eintrübung die nicht mehr so auf Hochtouren laufende Konjunktur entscheidend beigetragen. Noch vor einem Jahr hatte die im Jahr 2007 durchweg nicht mehr bestehende Laderaumknappheit erfolgreicher Preisverhandlungen den Weg geebnet. Nun verschärft sich der Wettbewerb erneut.

Ohne die primäre Bindung ihrer wichtigen Stamm- und Direktkunden zu gefährden, trafen die Transportunternehmen sofort Maßnahmen gegen das Auszehren ihrer Erträge. Im 4. Quartal 2007 betonte jedes fünfte Unternehmen, mit dem das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, explizit, unrentable Aufträge abgelehnt zu haben. Im Umfeld des sich wieder verschärfenden Wettbewerbs versuchen Transportunternehmen zunehmend, mit garantierten Qualitätsmerkmalen und den viel beschworenen „Value added Services“ bei Preisverhandlungen zu punkten. Ein wachsender Anteil bietet zudem komplexere logistische Gesamtlösungen an, für deren Entwicklung der Einsatz von Mitarbeitern direkt beim Kunden vermehrt zu beobachten ist.

Maßnahmen  
der Transport-  
unternehmen

Als Reaktion auf das anhaltende Höchstpreisniveau für Kraftstoffe wies bei Marktgesprächen im laufenden Jahr ein deutlich gesteigener Anteil der Transporteure darauf hin, das Betanken des Fuhrparks im Ausland soweit zu forcieren, wie dies wirtschaftlich sinnvoll ist. Ferner rückte die it-gestützte Optimierung des Fahrzeugeinsatzes und die Sicherung der Leistungsqualität in den Vordergrund.

### 3.2.4 Investitionen

Die Investitionstätigkeit im Jahr 2007 entsprach dem Konjunkturverlauf: Im 1. Halbjahr 2007 investierte durchschnittlich rund die Hälfte der in die Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Transportunternehmen in Lastkraftfahrzeuge, die vorwiegend zum Einsatz im Fern- und grenzüberschreitenden Güterverkehr geordert wurden. Regionalverkehrsunternehmen waren deutlich zurückhaltender bei Investitionen in den Fuhrpark. Seit dem 2. Halbjahr 2007 ließ die Investitionstätigkeit in den Fuhrpark insgesamt deutlich nach, bis im 1. Quartal 2008 den Marktgesprächen zufolge nur noch jeder dritte Transporteur neue Lkws beschaffte. Mit beeinflusst wurde die Entwicklung der Fuhrparkinvestitionen durch das Innovationsprogramm zum Kauf umweltfreundlicher Lkws.

Nachlassende Investitionen seit dem 2. Halbjahr 2007 in den Fuhrpark

Oftmals wurden Spezialfahrzeuge für die speziellen Transportbedürfnisse der Kundschaft beschafft, wobei Kühlfahrzeuge am meisten auf den Orderlisten standen. Auch Schwertransporter, Autotransporter und Silofahrzeuge fanden häufiger ihre Abnehmer. Bei Ersatzbeschaffungen hält der Trend zur Flexibilisierung des Fuhrparks durch möglichst großes Ladevolumen an. Zudem werden Lkw deutlich zunehmend mit IT-Technik in Form von modular ausbaubaren Telematiklösungen ausgestattet bzw. gekauft. Entscheidendes technisches Kriterium dafür sei der reibungslose Datenaustausch mit anderen elektronischen Komponenten wie z. B. dem digitalen EU-Kontrollgerät sowie mit den bestehenden Softwareapplikationen des jeweiligen Unternehmens. Telematiklösungen werden zum einen zum Fuhrparkmanagement eingesetzt und zum anderen, um der Kundschaft zusätzliche Services nebst lückenlosen Statusreports bieten zu können.

### 3.2.5 Unternehmensinsolvenzen, Unternehmensan- und -abmeldungen

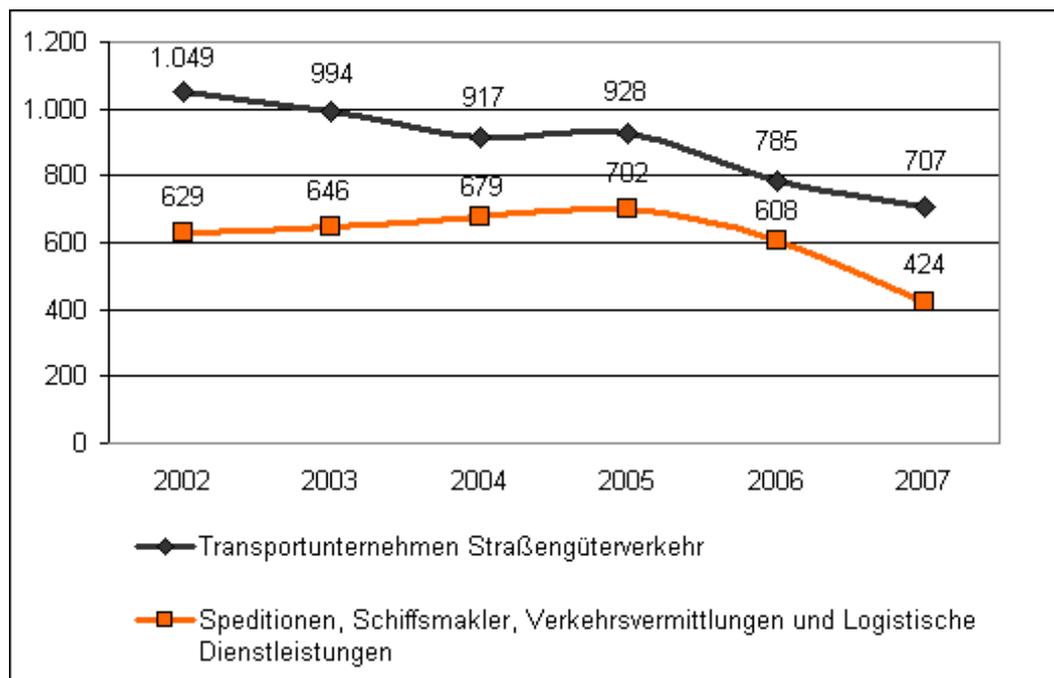
Im Jahr 2007 setzte sich der Rückgang der Insolvenzen in fast allen Wirtschaftsbereichen weiter fort. Die Anzahl der Insolvenzverfahren nahm gegenüber dem Vorjahr um 15 % auf 29.160 Verfahren ab. Auch im Güterverkehrsgewerbe fiel die Insolvenzanfälligkeit im Vergleich zum Jahr 2006 deutlich: Bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag die Zahl der Insolvenzverfahren mit 707 um 10 % unter dem Wert des Vorjahres. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark sank sie um 30 % auf 424. Dabei war der Rückgang der Insolvenzen bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs im 2. Halbjahr 2007 weniger ausgeprägt als im ersten Halbjahr, während er sich bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark im 2. Halbjahr 2007 in gleichem Umfang fortsetzte.

Spürbare Abnahme der Insolvenzverfahren

Auch die gute Umsatzentwicklung im Straßengüterverkehrsgewerbe in den Jahren 2006 und 2007 konnte die Eigenkapitaldecke vieler Unternehmen nicht so verbessern, dass bei unvorhergesehenen Ereignissen nicht relativ schnell wirtschaftliche Schwierigkeiten eintreten. In diese gerieten im 2. Halbjahr 2007 überdurchschnittlich häufig Unternehmen mit hohen ausstehenden Forderungen in Verbindung mit erhöhten Kosten im Kraftstoffbereich, die im Einzelfall nicht an die Auftraggeber weitergegeben werden konnten.

Eigenkapital  
häufig noch  
gering

Schaubild 08: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2002 bis 2007



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Für den Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ weist die Statistik für das Jahr 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 Gewerberegistern). Dies ist insbesondere auf die im Vergleich zum Jahr 2006 deutlich zurückgegangenen Betriebsaufgaben (-12 %; - 324) zurückzuführen.

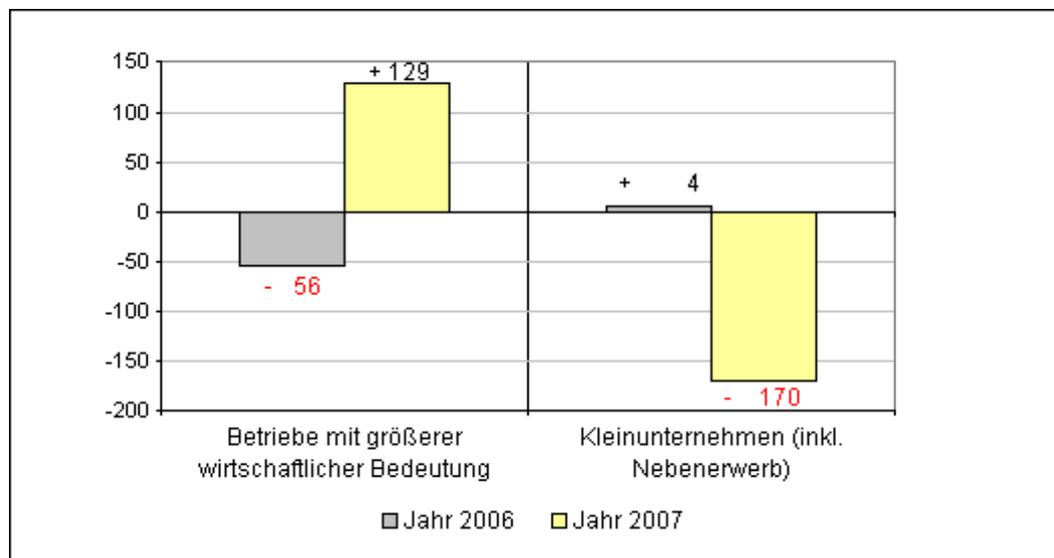
Verbesserter  
Gründungs-  
saldo

Bei Kleinunternehmen blieb der Gründungssaldo dagegen im negativen Bereich. Hier war die Anzahl der Kleinunternehmen, die aus dem Markt ausschieden (= 771 Unternehmen) größer als die Anzahl der neugegründeten Kleinunternehmen (= 597 Unternehmen). Im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Speditionen, die mit vielen Subunternehmen zusammenarbeiten, stellten fest, dass es immer weniger neue selbstfahrende Unternehmer gebe, da potentiellen Einsteigern das Startkapital fehle.

Fehlendes Start-  
kapital bei Klein-  
unternehmen

Insgesamt standen im Betrachtungszeitraum 12.133 Neugründungen / Anmeldungen 12.174 Betriebsaufgaben / Abmeldungen gegenüber.

Schaubild 09: Gründungssaldo (Neugründungen/Anmeldungen - Betriebsaufgaben/Abmeldungen) des Sektors Landverkehr in den Jahren 2006 und 2007



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 2, Reihe 4.1.

### 3.3 Aktuelle Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt

Die Auftrags- und Beschäftigungslage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt war im Jahr 2007 insgesamt gut. Auch für das laufende Jahr 2008 erwarten die Gesprächspartner insbesondere im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs eine Fortsetzung der Verkehrsentwicklung auf hohem Niveau, allerdings mit niedrigeren Wachstumsraten als im Vorjahr.

Gute Auftrags- und Beschäftigungslage

In den Marktgesprächen des Bundesamtes klagen vor allem unabhängig tätige mittelgroße Transportunternehmen über die zunehmende Transportvergabe ihrer Auftraggeber an große Speditions- und Logistikunternehmen. Die Auftraggeber, meist große Produktions- und Handelsunternehmen, möchten möglichst mit nur wenigen oder einem Speditions- und Logistikunternehmen zusammenarbeiten. Diese Entwicklung drängt die Transportunternehmen zunehmend in die Abhängigkeit der international agierenden Speditionskonzerne und führt zum Verlust von langjährig gewachsenen Geschäftsbeziehungen zu Direktverladern. Diese Entwicklung hängt jedoch auch mit der zunehmenden Nachfrage der verladenden Wirtschaft nach logistischen Gesamtlösungen zusammen.

Transport und Logistik aus einer Hand

Durch die EU-Erweiterung, den allgemeinen Konjunkturaufschwung sowie den zunehmenden nationalen und internationalen Gütertausch haben sich die Chancen für große Speditions- und Logistikunternehmen mit ihren europaweiten Netzwerken erhöht. Um entsprechend am Wachstum teilhaben und im Wettbewerb mit den Konzernunternehmen bestehen zu können, schließen sich auf dem Verkehrsmarkt immer mehr mittelständische Speditionen zu Kooperationsgemeinschaften zusammen. Die Gründung von Kooperationen, meist bezogen auf bestimmte Teilmärkte oder bestimmte Gütersegmente, hat sich deshalb verstärkt fortgesetzt.

Kooperationen

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen schreitet die Konzentration im Transport- und Logistikbereich weiter fort. Die Beschleunigung der Entwicklung zeigt sich unter anderem an den immer neuen europaweiten Unternehmenskäufen durch deutsche und europäische Speditions- und Logistikunternehmen zwecks Auf- und Ausbau ihrer europa- und weltweiten Netzwerke.

Konzentration  
im Güterkraft-  
verkehr

Vor allem mittelständische Speditionsunternehmen sind wegen der zunehmenden Marktanteile der großen Speditionskonzerne mit ihrer zum Teil enormen Kapitalkraft verunsichert. Zahlreiche Eigentümer erwägen daher, ihr Unternehmen zu veräußern.

Viele Gesprächspartner klagen über die Lkw-Parkplatznot an Bundesautobahnen. Nach Aussagen der Transportunternehmen hat der Neu- und Ausbau der Lkw-Parkplätze in einigen Regionen Deutschlands mit der Entwicklung des Straßengüterverkehrs nicht Schritt gehalten. Im Hinblick auf den zunehmenden Mangel an Lkw-Parkplätzen und das steigende Verkehrsaufkommen besteht - auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit - ein dringender Handlungsbedarf.

Lkw-  
Parkplatznot

Eine Vielzahl von Transportunternehmen kritisiert in den Marktgesprächen die uneinheitlichen Vorschriften hinsichtlich der „Zeitweiligkeit“ von Kabotagebeförderungen. Die Gesprächspartner fordern EU-einheitliche Vorschriften. Die Eingrenzung sollte in zeitlicher und fahrtbezogener Hinsicht erfolgen und anhand eines verpflichtend mitzuführenden Fahrtenbuches soweit wie möglich kontrolliert werden.

Transportunter-  
nehmer fordern  
einheitliche  
Kabotage-  
regelungen  
in der EU

Das Innovationsprogramm zum Kauf umweltfreundlicher Lkw sowie die Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Lkw und Anhänger auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß ist vom Güterkraftverkehrsgewerbe allgemein positiv aufgenommen worden. Durch die starke Nachfrage nach dem Innovationsprogramm sind die zur Verfügung stehenden Mittel zwischenzeitlich ausgeschöpft. Die Unternehmen erwarten, dass das Programm wie zur Zeit diskutiert fortgeführt wird. Darüber hinaus fordern sie nach wie vor den „noch ausstehenden“ Harmonisierungsbeitrag im Zusammenhang mit der Lkw-Maut ein.

Harmonisierung  
der Wettbewerbs-  
bedingungen

## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes beförderten die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Jahr 2007 insgesamt rund 361,1 Mio. t Güter. Dies waren rund 15,0 Mio. t bzw. 4,3 % mehr als im Jahr 2006. Die Verkehrsleistung stieg im selben Zeitraum um 7,1 % auf rund 114,6 Mrd. tkm und erreichte damit den höchsten Wert seit Vorliegen gesamtdeutscher Beförderungsergebnisse. Im Vergleich zum Jahr 2006 schwächte sich das Wachstum etwas ab. Hemmend auf die Entwicklung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2007 wirkten sich die Streikmaßnahmen der Lokführergewerkschaft GDL aus. Diese führten im letzten Quartal des Jahres zu einer Belastung der Mengen- und Leistungsentwicklung. Von dem neuerlichen Nachfrageanstieg nach Schienengüterverkehrsleistungen konnten sowohl die bundeseigenen als auch die in Deutschland aktiven, nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren. Letztere konnten ihre Marktanteile weiter ausbauen und erreichten nach 16,4 % im Jahr 2006 nach Schätzung der DB AG im Jahr 2007 einen Anteil am deutschen Schienengüterverkehr von knapp 20 %.<sup>7</sup>

Mengen- und Leistungswachstum

Generell profitierte der Eisenbahngüterverkehr im Jahr 2007 weiterhin von der guten wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland sowie der anhaltend positiven Außenhandelsentwicklung. Das gute konjunkturelle Umfeld im Eisen- und Stahlbereich, der chemischen Industrie sowie der Industrie- und Konsumgüterbranche spiegelte sich in Aufkommenssteigerungen in den entsprechenden Güterabteilungen wider. Vor dem Hintergrund der dynamischen Außenhandelsentwicklung verzeichnete der kombinierte Verkehr im Hinterland der deutschen Seehäfen einmal mehr eine deutliche Steigerung. Nachfragesteigerungen waren im Betrachtungszeitraum auch für Beförderungen von Steinen und Erden sowie land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen zu verzeichnen. Letztere sind nicht zuletzt eine Folge der Sturmschäden des Orkans Kyrill und der hieraus resultierenden Nachfrage nach Holztransporten. Die Rückgänge bei den volumenträchtigen Mineralölzeugnissen konnten damit mehr als ausgeglichen werden. Leistungssteigernd wirkte sich zudem der neuerliche Anstieg der durchschnittlichen Transportweite aus, die mit 317,4 Kilometern ebenfalls einen neuen Höchststand erreichte.

Einflussfaktoren

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr die folgenden Entwicklungen:

Hauptverkehrsverbindungen

<sup>7</sup> Siehe DB AG: Geschäftsbericht 2007, S.55, Berlin 2008.

Tabelle 03: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen  
Veränderungen im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 in %

Hauptverkehrsverbindungen	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % <sup>2</sup>	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % <sup>2</sup>
	2006 <sup>1</sup>	2007		2006 <sup>1</sup>	2007	
Binnenverkehr	217,9	226,3	+ 3,9	50,5	53,8	+ 6,5
Versand in das Ausland	54,6	56,4	+ 3,3	23,8	25,0	+ 4,8
Empfang aus dem Ausland	56,1	59,1	+ 5,3	21,2	22,9	+ 8,2
Durchgangsverkehr	17,5	19,3	+ 10,5	11,5	12,9	+ 12,8
<b>Insgesamt</b>	<b>346,1</b>	<b>361,1</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>107,0</b>	<b>114,6</b>	<b>+ 7,1</b>

<sup>1)</sup> Korrigierte Werte.

<sup>2)</sup> Die Veränderungsraten wurden auf Basis der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

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

Mit rund 226,3 Mio. t entfiel im Jahr 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 3,9 %. Noch deutlichere Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum Jahr 2006 um 6,5 % auf rund 53,8 Mrd. tkm zu.

Binnenverkehr

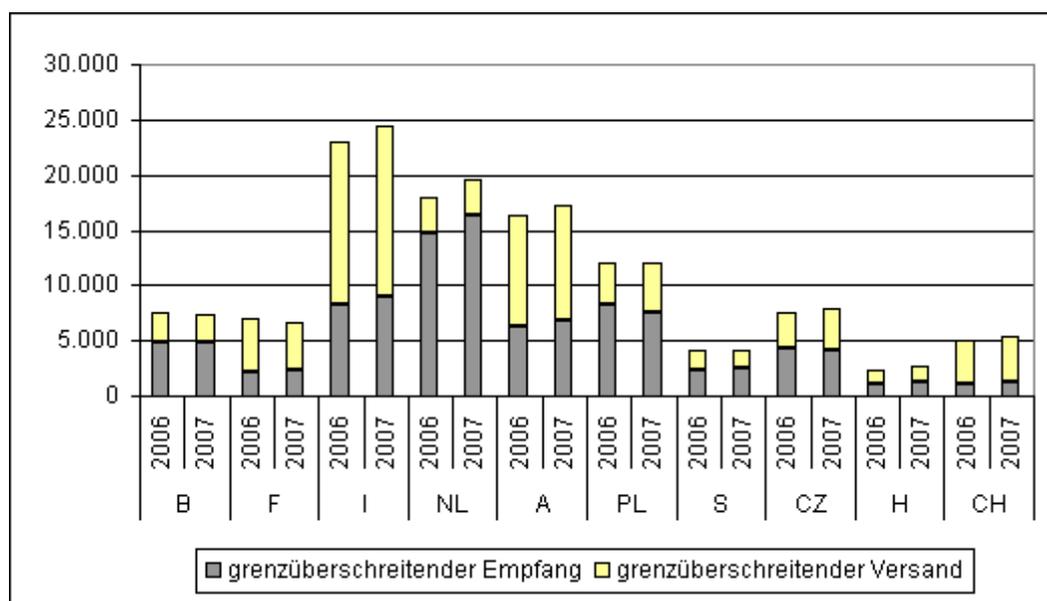
Gestützt durch die anhaltend positive Außenhandelsentwicklung setzten sich die bereits im vergangenen Jahr zu beobachtenden Aufkommens- und Leistungszuwächse bei den grenzüberschreitenden Beförderungen im Jahr 2007 weiter fort. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 56,4 Mio. t wurden 3,3 % mehr Güter ins Ausland transportiert als im Jahr 2006. Bei der Transportleistung verzeichnete der grenzüberschreitende Versand einen Anstieg von 4,8 % auf rund 25,0 Mrd. tkm. Noch höhere Aufkommens- und Leistungssteigerungen waren beim grenzüberschreitenden Empfang feststellbar. Nach 56,1 Mio. t im Jahr 2006 erhöhte sich hier die beförderte Tonnage im Jahr 2007 um 5,3 % auf rund 59,1 Mio. t. Die Transportleistung legte um 8,2 % auf 22,9 Mrd. tkm zu.

Grenzüberschreitender Verkehr

Die größten Verkehrszuwächse waren im vergangenen Jahr erneut auf der aufkommensstarken Nord-Süd-Achse von der Nordsee über die Alpen nach Italien zu beobachten (siehe nachstehendes Schaubild). Vor allem die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Italien, Deutschland und Österreich sowie Deutschland und den Niederlanden verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr weitere Aufkommenszuwächse. Geringere Zuwächse gab es bei den grenzüberschreitenden Verkehren mit Polen, Tschechien, Ungarn, Schweden sowie der Schweiz. Zwar gewinnen die Ost-West-Verkehre an Bedeutung, sie dürften bezogen auf ihr Volumen jedoch auf absehbare Zeit nicht das Niveau der Nord-Süd-Verkehre erreichen. Aufkommensrückgänge im Vergleich zum Jahr 2006 verzeichneten im Jahr 2007 die Relationen zwischen Deutschland und Belgien bzw. Frankreich.

Wechselverkehre

Schaubild 10: Wechselverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in den Jahren 2006 und 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.

Aufgrund seiner zentralen geographischen Lage in der Europäischen Union verzeichnet Deutschland vor dem Hintergrund des zunehmenden internationalen Warenaustauschs seit Jahren ein wachsendes Transitaufkommen im Schienengüterverkehr. Im Jahr 2007 erhöhte sich die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge im Vergleich zum Vorjahr um 10,5 % auf 19,3 Mio. t. Mit rund 12,9 Mrd. tkm lag die Transportleistung im Durchgangsverkehr im Jahr 2007 sogar um 12,8 % über dem Ergebnis des Vorjahres. Von allen Hauptverkehrsverbindungen verzeichneten die Durchgangsverkehre im Berichtszeitraum somit die höchsten prozentualen Mengen- und Leistungszuwächse. Deutlich erkennbar ist auch hier die hohe Bedeutung der Nord-Süd-Verbindungen, die in engem Zusammenhang mit den ARA-Häfen, insbesondere Rotterdam und Antwerpen, stehen, über die ein Großteil des interkontinentalen Handels Westeuropas abgewickelt wird. Entsprechend war im Jahr 2007 das höchste Aufkommen auf den Relationen zwischen Belgien - Italien, Niederlande - Italien sowie Niederlande - Österreich zu verzeichnen.

Durchgangsverkehre

Die Trassenauslastung der im Juni 2007 eröffneten Betuwe-Route, die den Hafen Rotterdam mit dem deutschen Emmerich verbindet, war nach Kenntnis des Bundesamtes im Jahr 2007 insgesamt noch gering. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Umrüstung der Lokomotiven auf das neue Zugsicherungssystem ECTS nur schrittweise erfolgt. Für das Jahr 2008 erwarten Marktteilnehmer jedoch einen spürbaren Anstieg der Verkehre auf dieser Strecke.

Betuwe-Route

## 4.2 Aktuelle Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr

Vor dem Hintergrund des neuerlichen Nachfrageanstiegs nach Schienengüterverkehrsleistungen berichteten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mehrheitlich von einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage. Diese spiegelte sich in Verbindung mit steigenden Preisen auch in einer positiven Umsatzentwicklung wider. Insgesamt erhöhten sich die Preise im Schienengüterverkehr nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2007 um 3,6 % im Vergleich zum Vorjahr. Allerdings fielen die Preissteigerungen in den betrachteten Marktsegmenten unterschiedlich hoch aus. Betrugten sie im Bereich der Hauptfrachtführerschaft bei Einzelwagen- und Ganzzugverkehren im Betrachtungszeitraum rund 4,4 %, so weist der Erzeugerpreisindex für Traktionsleistungen im kombinierten Verkehr und in Nebenfrachtführerschaft im Jahr 2007 lediglich eine Preissteigerung von 1,1 % im Vergleich zum Jahr 2006 aus.<sup>8</sup> Die geringeren Preissteigerungen bei den Traktionsleistungen dürften auch ein Ergebnis der vergleichsweise hohen Wettbewerbsintensität in diesem Bereich des Schienengüterverkehrs sein. So findet Wettbewerb bislang im Wesentlichen im Ganzzugsbereich statt, speziell bei der Traktion so genannter Regel-Ganzzüge im nationalen und internationalen Fernverkehr. Besonders ausgeprägt ist hier der Wettbewerb im kombinierten Verkehr im Hinterland der Seehäfen.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Den steigenden Umsätzen standen im Jahr 2007 höhere Aufwendungen gegenüber. Diese resultierten vor allem aus Preissteigerungen im Energiebereich. Nach Unternehmensangaben seien angesichts des knappen Angebots am Markt daneben auch die Mietaufwendungen für das rollende Material gestiegen. Entsprechendes gelte für Leihpersonal. Kapazitätsengpässe bestünden bei Lokomotiven und rollendem Material sowie bei Lokführern und Wagenmeistern. Da insbesondere kapitalkräftige Unternehmen bereits seit längerem hohe Beträge in die Aufstockung ihrer Fahrzeugparks investieren, zeichnet sich bei bestimmten Wagentypen mittlerweile jedoch eine Entspannung ab. Die anhaltend 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.

Kapazitätsengpässe

Angesichts des Erstarkens der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen und der von vielen Unternehmen nicht in diesem Umfang erwarteten positiven Entwicklung der Auftrags- und Beschäftigungslage im deutschen Schienengüterverkehr hat sich nach Kenntnis des Bundesamtes der unternehmensseitige Bedarf an Fachkräften spürbar erhöht. Vielerorts beklagen Unternehmen bereits einen Mangel an Lokführern. Nachdem in der Vergangenheit angesichts eines ausreichenden Arbeitskräfteangebots am Markt seitens der

Fachkräftebedarf

<sup>8</sup> Siehe Statistisches Bundesamt: Fachserie 17, Reihe 9.2.

nicht-bundeseigenen Unternehmen nur bedingt ausgebildet wurde, sind mittlerweile erhöhte Ausbildungsaktivitäten der Unternehmen zu beobachten. Ähnlich wie im Güterkraftverkehrsgewerbe erfolgt die Ausbildung regelmäßig jedoch nicht im Rahmen einer dreijährigen Berufsausbildung. Stattdessen werden Umschüler häufig in neunmonatigen „Crashkursen“ zu Schienenfahrzeugführern ausgebildet. Dies geschieht teilweise in Zusammenarbeit mit den Arbeitsagenturen, teilweise auch in Form von Kooperationen zwischen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen.<sup>9</sup>

Die zunehmende Wettbewerbsintensität im Bereich der Ganzzugverkehre spiegelt sich nicht allein in steigenden Marktanteilen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen wider. Aufgrund der mangelnden Differenzierung der angebotenen Traktionsleistungen und der hieraus resultierenden hohen Substituierbarkeit zwischen den Anbietern einerseits und geringer Wechselkosten der Nachfrager andererseits herrscht bei den Ganzzugverkehren ein intensiver Preiswettbewerb. Dies macht sich vor allem bei Neuausschreibungen bemerkbar, bei denen das Bestreben der Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin erkennbar ist, durch eine aggressive Preisgestaltung Beförderungsaufträge und damit Marktanteile zu gewinnen. Mit Erfolg versucht nach Kenntnis des Bundesamtes auch der Branchenführer in zunehmendem Maße, durch eine offensivere Preisgestaltung und wettbewerbsfähigere Leistungsangebote verlorenes Terrain zurückzugewinnen. Eine deutliche Intensivierung des Wettbewerbs infolge der Freigabe der Kabotageverkehre in Deutschland zum 1. Januar 2007 lässt sich seitens des Bundesamtes bislang allerdings nicht erkennen. Angesichts des hohen Margendruckes bei den Traktionsleistungen sind bei einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits Tendenzen erkennbar, verstärkt bahnologistische Dienstleistungen anzubieten.

Entwicklung des Wettbewerbs

Nicht nur in Deutschland, auch in anderen europäischen Ländern sehen sich insbesondere die ehemaligen Monopolisten einem zunehmenden Wettbewerb ausgesetzt. Verschiedene europäische Staatsbahnen, aber auch einige größere private Eisenbahnen sind daher weiterhin bestrebt, durch den Ausbau ihrer Netzwerke ihre Wettbewerbsposition im internationalen Schienengüterverkehr zu stärken. Die internationale Expansion erfolgt im Allgemeinen durch Akquisition von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Gründung von Tochtergesellschaften in den Zielmärkten und/oder in Form von internationalen Kooperationen. Untrennbar hiermit verbunden ist das Ziel, das eigene Produktsystem stärker auszulasten. Vor diesem Hintergrund wurden im Jahr 2007 erneut verschiedene Güterbahnen zum Ziel von Übernahmen. Die ersten Monate des laufenden Jahres, in denen bereits die Übernahmen der Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH durch Veolia Cargo und der ITL Eisenbahngesellschaft mbH durch die französische SNCF verkündet wurden, zeugen von einer Fortsetzung der Konsolidierung auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt.

Internationalisierung

<sup>9</sup> Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Arbeitsbedingungen im Güterverkehrs- und Logistikbereich, Köln 2008.

#### 4.3 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

##### 4.3.1 Unbegleiteter kombinierter Verkehr

- Seehafenhinterlandverkehr

Der nationale Seehafenhinterlandverkehr ist mit einem Anteil von ca. 84 % an der im nationalen unbegleiteten kombinierten Verkehr beförderten Gütermenge erheblich ausgeprägter als der Verkehr zwischen deutschen Binnenterminals. Auf den Hinterlandrelationen hat sich im Jahr 2007 die Nachfrage deutlich erhöht - um 13 % gegenüber dem Vorjahr auf 2.181.100 beförderte 20-Fuß-Einheiten (TEU)<sup>10</sup>. Verschiedene Kombiverkehrsgesellschaften weiteten im Jahr 2007 ihr bestehendes Angebot nochmals aus oder starteten neue Ganzzüge. Die Gründe für den ausgeprägten Nachfrageanstieg liegen sowohl in den gestiegenen Kosten im Straßengüterverkehr als auch in der dynamischen Entwicklung des deutschen Außenhandels. Ein noch deutlicherer Aufkommensanstieg wurde durch Kundenabwanderungen zur Straße im Vorfeld und während der Lokführerstreiks im Schienengüterverkehr verhindert.

Zweistelliges  
Wachstum im  
Seehafenhinter-  
landverkehr

Die Sanierung und teilweise auch Erweiterung des Schienennetzes und Überlastungen der Hafeninfrastuktur (z. B. Wartezeiten bei der Zollabwicklung), aber auch ein Mangel an Lokführern und Loks, wirkten sich negativ auf die Pünktlichkeit zahlreicher Züge aus. 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. Im Jahresverlauf 2007 versuchte ein immer größerer Teil dieser Terminals ihre Umschlagsmenge durch die Ausweitung der Öffnungszeiten zu erhöhen.

Pünktlichkeit  
leidet

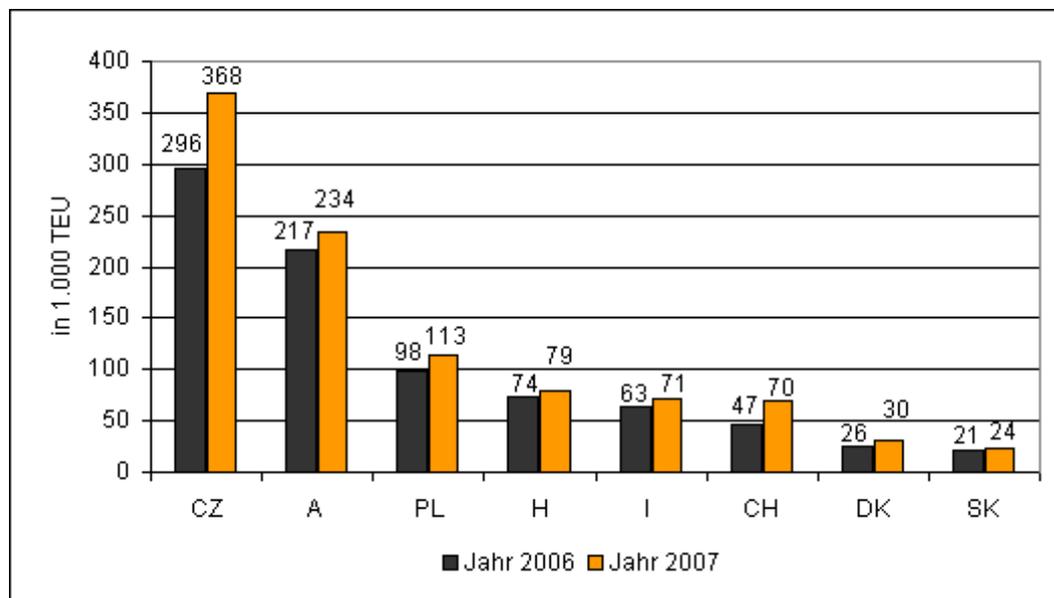
Neben dem nationalen Seehafenhinterlandverkehr lag auch der Seehafenhinterlandverkehr zwischen den großen deutschen Containerseehäfen und Terminals in den deutschen Nachbarstaaten mit einem Aufkommensanstieg um 17 % auf jetzt 991.800 TEU deutlich über dem entsprechenden Ergebnis des Vorjahres. Auffällig war hier insbesondere der Anstieg der Containerbeförderungen nach / von Tschechien um 24 % auf 368.000 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 durch den Start zusätzlicher Ganzzugverbindungen erhebliche Aufkommenssteige-

Erhöhung des  
grenzüber-  
schreitenden  
Seehafenhinter-  
landverkehrs vor  
allem nach / von  
CZ und CH

<sup>10</sup> 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.

rungen bei Verkehren zwischen deutschen Containerseehäfen und der Schweiz zu verzeichnen.

Schaubild 11: Grenzüberschreitender kombinierter Verkehr der Eisenbahnen im Seehafenhinterlandverkehr der größten deutschen Seehäfen<sup>1)</sup> in den Jahren 2006 und 2007



<sup>1)</sup> 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 175.000 TEU im Jahr 2007 im Vergleich zu den Verkehren von / zu den deutschen Seehäfen von relativ geringer Bedeutung, weil nach wie vor der Kostenvorteil der Binnenschiffsbeförderungen auf dem Rhein zum Tragen kommt. Da im Jahr 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 712.200 TEU erhöhte sich um 18 % gegenüber dem Jahr 2006. Er bestand zu fast drei Vierteln aus Verkehren zwischen anderen Staaten (insbesondere Italien, Schweiz und Österreich) und den ARA-Häfen.

- Nationaler unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafenhinterlandverkehr)

Der unbegleitete kombinierte Verkehr zwischen deutschen Terminals ist im Jahr 2007 gemessen in 20-Fuß-Einheiten gegenüber dem Vorjahr um 28 % auf rund 410.000 Sendungen deutlich gestiegen. Die erhebliche Aufkommenssteigerung ist vor allem auf die Einführung zusätzlicher Ganzzüge zwischen Terminals in deutschen Rheinhäfen und anderen deutschen Binnenterminals zurückzuführen. Diese Verkehre sind innerdeutsche Zubringerverkehre zu internationalen Korridoren des kombinierten Verkehrs oder für Bin-

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

Anstieg durch innerdeutsche Zubringerverkehre internationaler Korridore

nenschiffsshuttles (z. B. zu / von den ARA-Häfen). Hier zeigt sich die zunehmende Drehscheibenfunktion der deutschen Binnenhäfen.

Die Umschlagskapazität der deutschen Hauptterminals war im Jahr 2007 voll ausgelastet, und auch bei den Trassenkapazitäten zwischen diesen Terminals bestanden Engpässe. Diese Engpässe wirkten sich zum Teil bereits negativ auf das Aufkommen neuer KV-Verbindungen in Deutschland aus.

- Grenzüberschreitender unbegleiteter kombinierter Verkehr (ohne Seehafenhinterlandverkehr)

In diesem Marktsegment stieg das Aufkommen um 8 % gegenüber dem Jahr 2006 auf rund 1.133.100 TEU. Der Aufbau zusätzlicher grenzüberschreitender Verkehre wird mittlerweile durch Trassenengpässe zwischen den deutschen Hauptterminals gehemmt, an denen die Züge für die anschließenden grenzüberschreitenden Beförderungen zusammengestellt werden.

Verkehre zwischen Deutschland und Italien sind für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die wichtigste Relation. Hier konnte der kombinierte Verkehr im Jahr 2007 nur noch unterproportional wachsen, da erhebliche Engpässe in den Hauptterminals in Deutschland und Italien bestanden. Einige Kombigesellschaften wichen aus diesem Grund bereits zeitweise auf kleinere weniger überlastete Terminals aus.

Terminalengpässe  
im Italienverkehr

Der unbegleitete kombinierte Verkehr zwischen Terminals in Polen und Tschechien und deutschen Binnenterminals ist im Jahr 2007 von einem niedrigen Niveau aus deutlich gestiegen. Die Zugkapazitäten konnten gegenüber dem Jahr 2006 ausgeweitet und ein zusätzlicher Ganzzug gestartet werden.

#### 4.3.2 Begleiteter kombinierter Verkehr Schiene-Straße (Rollende Landstraßen)

Auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland wurden im Jahr 2007 rund 114.800 Lkw transportiert, 6 % mehr als im Vorjahr. Die positive Entwicklung ist jedoch ausschließlich der seit Mai 2007 bestehenden zusätzlichen Rollenden Landstraße der Ökombi GmbH zwischen Regensburg und Trento (I) geschuldet. Bis zum Jahresende 2007 wurden auf dieser Verbindung rund 8.700 Einheiten befördert.

Aufkommens-  
rückgang auf  
den ROLAs

Auf der Rollenden Landstraße Regensburg - Graz (A) der Ökombi GmbH wurden dagegen im Jahr 2007 mit rund 5.100 insgesamt 24 % weniger Lkw als im Vorjahr befördert, da die Verbindung seit Anfang Dezember 2007 auf Grund von Verzögerungen bei der

Waggonwartung vorübergehend eingestellt werden musste. Seit Anfang März 2008 fährt jedoch wieder fünf Mal pro Woche ein Zug je Richtung.

Die Kombigesellschaft Hupac Intermodal SA verzeichnete auf ihren Rollenden Landstraßen von Deutschland durch die Schweiz nach Italien mit ca. 20.700 beförderten Sendungen einen Rückgang um 3 % gegenüber dem Jahr 2006. Die Zahl der mit der Rollenden Landstraße Freiburg - Novara (I) der Ralpin AG beförderten Lkw blieb mit rund 80.000 auf Vorjahresniveau. Auch hier gab es Probleme mit der Waggonverfügbarkeit.

## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2007 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 249,0 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 5,5 Mio. t oder 2,3 % mehr als im Jahr 2006. Die Binnenschifffahrt erzielte damit im vergangenen Jahr die höchste Beförderungsmenge seit der Wiedervereinigung Deutschlands. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im selben Zeitraum um 1,2 % und erreichte einen Wert von rund 64,7 Mrd. tkm. Im Gegensatz zum Vorjahr waren witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt in nennenswertem Ausmaß im Jahr 2007 nicht zu verzeichnen.

Mengen- und Leistungswachstum

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe transportierten im Jahr 2007 mit rund 84,1 Mio. t knapp 2,1 Mio. t bzw. 2,5 % mehr Güter als im Jahr 2006. Der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erreichte im Jahr 2007 knapp 33,8 % und lag damit geringfügig über dem Wert des Vorjahres (33,7 %). Der Trend aus den Vorjahren, nach dem die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe kontinuierlich Marktanteile an ausländische Flaggen verloren haben, wurde damit zunächst gestoppt. Ob hiermit eine generelle Trendwende verbunden ist, bleibt abzuwarten.

Anteil deutscher Flagge unverändert

Wie die übrigen Landverkehrsträger profitierte somit auch die Binnenschifffahrt insgesamt vom anhaltenden Nachfrageanstieg nach Beförderungsleistungen. Allerdings musste sie erneut Marktanteilsverluste im Vergleich zum Lkw und zur Eisenbahn hinnehmen, die - wie schon im vergangenen Jahr - im Berichtszeitraum deutlich höhere Mengen- und Leistungszuwächse erzielten. Bei genauerer Betrachtung wird zudem deutlich, dass die Aufkommensentwicklung im Jahr 2007 in Abhängigkeit vom betrachteten Marktsegment uneinheitlich verlief: Einem Mengenwachstum in der Trockengüterschifffahrt standen im Vergleich zum Vorjahr deutliche Aufkommensrückgänge in der Tankschifffahrt gegen-

Entwicklung in den einzelnen Marktsegmenten uneinheitlich

über. Wies die Statistik für die Containerschifffahrt im 1. Halbjahr 2007 noch leichte Aufkommensrückgänge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum aus, so ist für das Gesamtjahr 2007 ein Anstieg festzustellen.

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

Hauptverkehrs-  
verbindungen

Tabelle 04: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen  
Veränderungen im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006 in %

Hauptverkehrsverbindungen	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	2006	2007		2006	2007	
Binnenverkehr	57,2	59,2	+ 3,5	11,2	11,8	+ 5,1
Versand in das Ausland	55,8	59,5	+ 6,7	14,1	15,3	+ 8,1
Empfang aus dem Ausland	106,9	107,4	+ 0,5	23,8	23,2	- 2,5
Durchgangsverkehr	23,7	22,9	- 3,3	14,9	14,5	- 2,5
<b>Insgesamt</b>	<b>243,5</b>	<b>249,0</b>	<b>+ 2,3</b>	<b>64,0</b>	<b>64,7</b>	<b>+ 1,2</b>

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

Mit rund 107,4 Mio. t entfiel im Jahr 2007 weiterhin der größte Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Mit einem Zuwachs von 0,5 % bzw. 0,5 Mio. t erhöhte sich das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen im Vergleich zum Vorjahr jedoch nur leicht. Die Verkehrsleistung erreichte einen Wert von 23,2 Mrd. tkm und lag damit 2,5 % unter dem Wert des Jahres 2006. Demgegenüber verzeichnete der grenzüberschreitende Versand im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr deutlich Mengen- und Leistungszuwächse. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 59,5 Mio. t wurden 6,7 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im Jahr 2006. Die Verkehrsleistung legte sogar um 8,1 % auf 15,3 Mrd. tkm zu. Eine rückläufige Mengen- und Leistungsentwicklung war im Berichtszeitraum bei den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen zu beobachten. Die im Durchgangsverkehr beförderte Gütermenge nahm im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,8 Mio. t auf rund 22,9 Mio. t ab, die Verkehrsleistung reduzierte sich um 0,4 Mrd. tkm bzw. 2,5 % auf 14,5 Mrd. tkm. Im Binnenverkehr setzten sich die Aufkommenszuwächse der Vorjahre weiter fort. Mit rund 59,2 Mio. t wurden 3,5 % mehr Güter zwischen deutschen Häfen transportiert als im Jahr 2006. Die Transportleistung erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 % auf 11,8 Mrd. tkm.

Die positive Entwicklung der Binnenschifffahrt spiegelte sich im Jahr 2007 auch in den Umschlagsergebnissen der deutschen Binnenhäfen wider. Mit Ausnahme der Häfen im Donauebiet, die im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang beim Güterumschlag von 4,2 % hinnehmen mussten, verzeichneten alle übrigen Wasserstraßengebiete Umschlagszuwächse. Insgesamt wurden in den deutschen Binnenhäfen im Jahr 2007 knapp 286,8 Mio. t Güter umgeschlagen. Nach rund 277,6 Mio. t im Jahr 2006 bedeutete dies eine Umschlagssteigerung von gut 9,1 Mio. t bzw. 3,3 % (siehe Tabelle 06). An der Reihenfolge der sieben umschlagstärksten Binnenhäfen in Deutschland hat sich im vergangenen Jahr nichts geändert. Unangefochten an der Spitze stand weiterhin der Hafen Duisburg mit einem Güterumschlag von 53,4 Mio. t im Jahr 2007. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Zuwachs von rund 2,1 Mio. t bzw. 4,0 %. Auf den weiteren Plätzen folgten Köln, Hamburg, Neuss / Düsseldorf, Mannheim, Ludwigshafen und Karlsruhe. Von den fünfzehn umschlagstärksten Häfen im Jahr 2007 verzeichneten Hamburg und Bremen mit 14,8 % bzw. 13,4 % die höchsten prozentualen Umschlagszuwächse im Vergleich zum Vorjahr; die deutlichsten Rückgänge mussten Heilbronn (- 18,4 %) und Karlsruhe (- 10,2 %) hinnehmen.

Umschlags-  
steigerung in  
deutschen  
Binnenhäfen

Tabelle 05: Güterumschlag ausgewählter deutscher Häfen in der Binnenschifffahrt  
Veränderungen im Jahr 2007 gegenüber dem Jahr 2006

Hafen	2006 in 1.000 t	2007 in 1.000 t	Veränderungen	
			in 1.000 t	in %
Duisburg	51.331,6	53.394,8	+ 2.063,2	+ 4,0
Köln	15.630,7	15.947,5	+ 316,8	+ 2,0
Hamburg	10.474,3	12.023,5	+ 1.549,2	+ 14,8
Neuss / Düsseldorf	9.102,5	9.814,6	+ 712,1	+ 7,8
Mannheim	7.949,5	8.352,4	+ 402,9	+ 5,1
Ludwigshafen	7.615,9	7.983,7	+ 367,8	+ 4,8
Karlsruhe	7.112,6	6.384,9	- 727,7	- 10,2
Bremen	4.103,1	4.654,1	+ 551,0	+ 13,4
Marl	3.654,5	4.030,3	+ 375,8	+ 10,3
Frankfurt / Main	3.494,1	3.845,8	+ 351,7	+ 10,1
Heilbronn	4.659,6	3.800,0	- 859,6	- 18,4
Gelsenkirchen	3.332,8	3.656,4	+ 323,6	+ 9,7
Saarlouis-Dillingen	3.754,5	3.604,4	- 150,1	- 4,0
Krefeld-Uerdingen	3.140,5	3.475,0	+ 334,5	+ 10,7
Kehl	3.151,6	3.339,3	+ 187,7	+ 6,0
Sonstige	139.109,3	142.454,2	+ 3.344,9	+ 2,4
<b>Insgesamt</b>	<b>277.617,1</b>	<b>286.760,9</b>	<b>+ 9.143,8</b>	<b>+ 3,3</b>

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

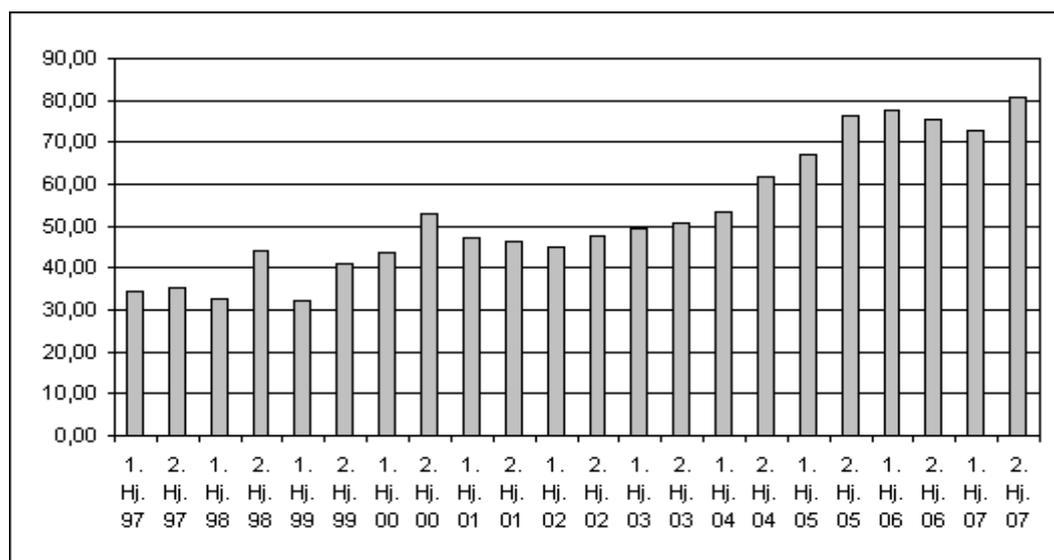
## 5.2 Lage der Binnenschifffahrt

### 5.2.1 Gasölpreisentwicklung

Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Nachdem sich der Rückgang der durchschnittlichen Gasölpreise im 1. Halbjahr 2007 zunächst noch fortgesetzt hatte, verzeichneten diese im weiteren Jahresverlauf einen deutlichen Anstieg. Im 2. Halbjahr 2007 erreichten die durchschnittlichen Gasölpreise das höchste Niveau seit Jahren. Bezogen auf das Gesamtjahr 2007 lag der Durchschnittspreis für Gasöl damit etwas über dem bereits hohen Niveau des Vorjahres. Das nachstehende Schaubild stellt die Entwicklung des durchschnittlichen Listenpreises für Gasöl in Deutschland seit dem Jahr 1997 im Halbjahresvergleich dar.<sup>11</sup>

Kosten

**Schaubild 12:** Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l seit dem Jahr 1997 im Halbjahresvergleich



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

Gasöl kann nach Kenntnis des Bundesamtes in den Niederlanden und der Schweiz weiterhin günstiger bezogen werden als in Deutschland. Daher nutzen die Binnenschifffahrtsunternehmen im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen regelmäßig die Gelegenheit, in diesen Staaten Gasöl zu bunkern. Allerdings hat sich die Netto-Preisdifferenz im vergangenen Jahr reduziert und bewegte sich im Vergleich zu den Niederlanden nach Kenntnis des Bundesamtes in Abhängigkeit von den ausgehandelten Konditionen zuletzt noch bei etwa 2 bis 3 Euro pro 100 Liter Gasöl.

Preisdifferenz zu NL und CH sinkt

<sup>11</sup> Bei den offiziellen Listenpreisen handelt es sich praktisch um Preisempfehlungen, die deutlich über den tatsächlich am Markt bezahlten Preisen liegen. Die genaue Höhe des Rabatts ist abhängig von Faktoren wie der Verhandlungsstärke des Binnenschifffahrtsunternehmens, den Abnahmemengen oder der Zahlungsart. Sie kann ferner regional variieren.

## 5.2.2 Trockengüterschifffahrt

In der Trockengüterschifffahrt führte eine anhaltend hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Rheingebiet sowie auf der Donau und im Kanalgebiet zu einer weiterhin guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage bei Partikulieren und Reedereien. Die positive Entwicklung des Vorjahres setzte sich damit im Jahr 2007 weiter fort. Nach Kenntnis des Bundesamtes waren in der Partikulierschifffahrt im Berichtszeitraum kaum Liegezeiten zu verbuchen, vielerorts wurde von Vollbeschäftigung gesprochen; angesichts guter Fahrwasserverhältnisse konnten die vorhandenen Schiffskapazitäten weitestgehend ausgelastet werden. Örtlich kam es zu vorübergehenden Kapazitätsengpässen. Erneut wiesen am Oberrhein ansässige Unternehmen auf einen Mangel an Schiffen mit einer Tragfähigkeit zwischen 500 t und 1.500 t hin.

Auftrags- und Beschäftigungslage

Die anhaltend positive Nachfrageentwicklung spiegelte sich im Berichtszeitraum auch in der Frachtenentwicklung wider. Nach Kenntnis des Bundesamtes lag das Niveau der Tagesfrachten im Rheingebiet sowohl für Berg- als auch für Talbeförderungen über jenem des Vorjahres. Die Frachten für den Donaoraum sowie für das Elbe- und Kanalgebiet bewegten sich ebenfalls auf gutem Niveau. Durch die positive Beschäftigungslage und die hohe Nachfrage nach Laderaum befanden sich die Partikuliere in einer vergleichsweise guten Verhandlungsposition und konnten ihre Preisvorstellungen am Markt leichter durchsetzen. Die höhere Nachfrage wirkte sich nach Kenntnis des Bundesamtes auch auf der Elbe sowie im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder positiv auf das Frachtniveau aus. Zwar ist in bestimmten Regionen und Marktsegmenten, insbesondere bei Massengutverkehren, der Wettbewerbsdruck durch polnische und tschechische Binnenschifffahrtsunternehmen weiterhin spürbar. Allerdings führten die hohe Nachfrage nach Beförderungskapazitäten im Jahr 2007 und die hieraus resultierende gute Beschäftigungslage zu einer spürbaren Entspannung. Bei Vertragsverlängerungen bzw. Neuverträgen im Bereich der Kontrakte konnten Befrachter und Reedereien in der Regel ebenfalls höhere Entgelte durchsetzen.

Frachten

Die anhaltend positive Nachfrage- und Frachtenentwicklung wirkte sich auf die Umsätze und die Ertragslage der Binnenschifffahrtsunternehmen im Rhein- und Donaugebiet nach Einschätzung des Bundesamtes im Jahr 2007 weiterhin positiv aus. Wie bereits im Vorjahr gaben Reedereien, Genossenschaften und Befrachter auch im Jahr 2007 übereinstimmend an, dass aus ihrer Sicht die Ertragslage für die Partikuliere gut bis sehr gut gewesen sei. Zwar wurde die Ergebnisseite der Unternehmen durch Kostensteigerungen in verschiedenen Bereichen belastet (u. a. Energie, Reparaturkosten wegen hoher Stahlpreise). Da letztere nach Kenntnis des Bundesamtes in der Regel jedoch durch die höheren Frachtsätze kompensiert werden konnten, dürfte sich die wirtschaftliche Lage vieler Partikuliere im Berichtsjahr weiter verbessert haben.

Ertragslage

Auf der anderen Seite wurden die finanziellen Ergebnisse von Reedereien und Befrachtern, die noch an längerfristige Verträge gebunden waren und im Laufe des Jahres 2007 Beförderungskapazitäten auf dem freien Markt einkaufen mussten, um ihre vertraglichen Verpflichtungen erfüllen zu können, mitunter belastet. Aufgrund des anhaltend hohen Niveaus der Tagesfrachten waren die zu einem früheren Zeitpunkt mit den Auftraggebern geschlossenen Vertragsfrachten teilweise nicht mehr auskömmlich. Diese Situation entspannt sich jedoch zusehends, umso mehr dieser Altverträge auslaufen und durch neue Kontrakte ersetzt werden können. Wie beschrieben, tragen diese aktuell dem gestiegenen Frachtniveau Rechnung. Insgesamt berichteten die befragten Unternehmen daher mehrheitlich von einer zufriedenstellenden bis guten Ertragslage.

Angesichts der positiven Auftrags- und Beschäftigungsentwicklung sowie verbesserter steuerlicher Rahmenbedingungen hat sich das Investitionsklima im Segment der deutschen Trockengüterschifffahrt zuletzt erkennbar verbessert. Hiervon zeugen wachsende Aufwendungen für Modernisierungsmaßnahmen sowie eine steigende Nachfrage nach jüngerem Schiffsraum. Die Investitionen konzentrieren sich damit vorrangig auf gebrauchte Schiffe sowie den vorhandenen Schiffsbestand. Neue Schiffe werden von deutschen Unternehmen nach Kenntnis des Bundesamtes bislang nur in geringem Umfang geordert. Dies hängt auch damit zusammen, dass trotz der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in den vergangenen Jahren nach Einschätzung des Bundesamtes bei weitem nicht alle Unternehmen über eine ausreichende Eigenkapitalausstattung verfügen, um in neuen Schiffsraum zu investieren.

Nachdem die Containerschifffahrt entgegen dem allgemeinen Trend in den großen Seehäfen der Nord-Range im Jahr 2006 einen Rückgang bei den Containerverkehren im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hinnehmen musste und sich diese Entwicklung im 1. Halbjahr 2007 zunächst weiter fortsetzte, kehrte sie im weiteren Jahresverlauf wieder auf ihren vorherigen Wachstumspfad zurück. Mit 2,13 Mio. TEU wurden im Gesamtjahr 2007 rund 2,5 % mehr Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im Vorjahr. Aufkommenszuwächse waren hierbei auf allen Hauptverkehrsverbindungen zu beobachten. Während es bei den beladenen Containern im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um 4,4 % auf 1,44 Mio. TEU gab, ging die Anzahl der transportierten leeren Standardcontainer um 1,4 % auf 0,69 Mio. TEU zurück. Ersteres spiegelte sich auch in den Mengen wider, die in Containern befördert wurden: Sie erreichten im Jahr 2007 ein Volumen von rund 15,8 Mio. t; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Anstieg von 1,4 Mio. t bzw. 9,7 %.

Containerverkehre

Vor dem Hintergrund eines erneuten Anstiegs des Containerumschlags hielt die Abfertigungsproblematik in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam auch im Jahr 2007 an. Aufgrund begrenzter Umschlagskapazitäten kam es weiterhin zu Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung. Hiervon waren vor allem die Binnenschiffe betroffen. Nach Kenntnis des Bundesamtes betragen die Wartezeiten im Jahr 2007 bis zu 72 Stunden. Um die Auftragsabwicklung im Hinterlandverkehr gewährleisten zu können, mussten Terminalbetreiber mitunter zusätzliche Schiffe chartern, was zu Zusatzkosten und einer entsprechenden Belastung der Geschäftsergebnisse führte. Als weitere Reaktion auf die Verzögerungen in den Häfen haben erste Reedereien bereits ihre Fahrpläne verändert und die Dauer ihrer Rundläufe verlängert. Einige Verlader nutzen verstärkt die Schiene und den Lkw.

Weiterhin Abfertigungsprobleme in Rotterdam und Antwerpen

### 5.2.3 Tankschiffahrt

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen sowie Heizöl die für die Binnentankschiffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, im Jahr 2007 ein Beförderungsaufkommen von rund 35,5 Mio. t erzielt. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Aufkommensrückgang von etwa 3,6 Mio. t bzw. 9,3 %. Zurückzuführen ist dieser im Wesentlichen auf die geringere Nachfrage nach Heizöl im Berichtszeitraum. Einerseits tätigten Verbraucher aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung zum 1.1.2007 Vorratskäufe bereits im Herbst 2006. Andererseits schlug sich der milde Winter 2006/2007 in einem geringeren Heizölverbrauch nieder. Generell hemmend auf die Nachfrageentwicklung wirken sich die anhaltend hohen Verbraucherpreise aus.

Aufkommen

Dem sinkenden Beförderungsaufkommen auf der einen Seite stehen wachsende Beförderungskapazitäten auf der anderen gegenüber. Im Hinblick auf vorweggenommene Gesetzesänderungen, die für bestimmte Produktgruppen zukünftig den Transport in Einhüllenschiffen verbieten, sowie schärfere Anforderungsprofile der verladenden Wirtschaft investieren niederländische Binnenschiffahrtsunternehmen, aber auch einige finanzkräftigere Partikuliere sowie Binnenschiffahrtsreedereien in Deutschland, bereits seit geraumer Zeit verstärkt in Doppelhüllentankschiffe. Demgegenüber erfolgt der Abbau älterer Kapazitäten nur sehr langsam. Mangels Nachfrage sind Einhüllentankschiffe praktisch nicht zu verkaufen und unterliegen einem entsprechenden Wertverlust. Der Mehrheit der deutschen Tankschiffahrtsunternehmen, die größtenteils aus Partikuliersunternehmen besteht, bleibt nach Einschätzung des Bundesamtes angesichts einer unzureichenden Eigenkapitalausstattung und des aktuellen Wertverfalls bei Einhüllenschiffen der notwendig erscheinende Umstieg auf Doppelhüllenschiffe verwehrt.

Kapazitätsentwicklung

Im Vergleich zum Vorjahr ist das Frachtniveau im Berichtszeitraum spürbar gesunken. Bei schwacher Nachfrage und wachsenden Beförderungskapazitäten bewegten sich die Frachtraten in der Tankschiffahrt über weite Teile des Jahres 2007 auf niedrigem Niveau; erst gegen Ende des Jahres zogen sie vor dem Hintergrund einer steigenden Nachfrage wieder an. Angesichts guter Fahrwasserverhältnisse schlug der seit einigen Jahren zu beobachtende Anstieg der Beförderungskapazitäten voll auf den Markt durch. Die skizzierte Frachten- und Aufkommensentwicklung führte nach Einschätzung des Bundesamtes nicht nur zu sinkenden Umsätzen, sondern wirkte sich insgesamt negativ auf die Ertragslage der Tankschiffahrtsunternehmen aus. Gegenüber dem noch guten Jahr 2006 hat sich diese im Jahr 2007 insgesamt verschlechtert. Die positive Entwicklung gegen Ende des Jahres konnte hieran nur noch bedingt etwas ändern.

Frachten /  
Ertragslage

Eine große Mineralölgesellschaft hatte im Vorfeld angekündigt, ab dem Jahr 2008 nur noch Schiffe einsetzen zu wollen, die nicht älter als 35 Jahre seien. Nach Kenntnis des Bundesamtes wurde diese Regelung in den ersten Monaten des laufenden Jahres insoweit gelockert, als sie gegenwärtig nur auf Aufträge Anwendung findet, die direkt von der betreffenden Gesellschaft vergeben werden. Von Dritten gecharterte Schiffe, die älter als 35 Jahre sind, dürfen zunächst noch an den Terminals der Gesellschaft laden bzw. löschen. Ursächlich hierfür dürfte das nach wie vor begrenzte Angebot an Tankschiffen sein, die die Vorgaben der Mineralölgesellschaft erfüllen.

Ausblick 2008

**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](mailto:poststelle@bag.bund.de)

Stand: Mai 2008