BAG-Jahresbericht: „Marktbeobachtung Güterverkehr Deutschland 2011“

Mitte Juni dieses Jahres hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) seinen Jahresbericht zur Marktbeobachtung 2012 vorgelegt. Der vorliegende Beitrag fasst die wesentlichen Aussagen für den Straßengüterverkehr zusammen. Die Daten beziehen sich auf die gesamte Bundesrepublik und spiegeln regionale Abweichungen, die – z. B. bezogen auf die Region Berlin-Brandenburg – durchaus in einzelnen Positionen erheblich sein können, nicht wieder.

Bildquelle: volvo

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das Jahr 2011 war durch ein zunächst kräftiges Wirtschaftswachstum geprägt, dass im zweiten Halbjahr jedoch deutlich an Schwung verlor. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Beobachtungszeitraum um 3% im Vergleich zum Vorjahr. Somit wurde das Vorkrisenniveau der wirtschaftlichen Aktivitäten in Deutschland insgesamt wieder erreicht. Wachstumsmotoren waren sowohl die Binnen- als auch die Außennachfrage nach dt. Gütern und Dienstleistungen. Der private Konsum stieg im Vergleich zum Vorjahr um moderate 1,5%, die dt. Exporte nahmen jedoch preisbereinigt um 8,2% deutlich zu.

Straßengüterverkehr

Im Güterverkehr gab es starke Zuwächse bei Gütermenge und Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr. So wurden ca. 3,6 Mrd. Tonnen insgesamt und 7,9% mehr Güter befördert als 2010, die Verkehrsleistung stieg auf insgesamt 461,8 Mrd. tkm und um 2,3% gegenüber 2010 (nur dt. Fahrzeuge). Im Modal Split profitierten insbesondere der Binnen-Straßen- und Eisenbahnverkehr vom Aufschwung und u.a. der erhöhten Nachfrage vor allem in der Bauindustrie. Der Binnenverkehr legte im Jahr 2011 absolut um 249,3 Mio. t zu. In Einklang damit steht, dass vor allem der Nah- und Regionalverkehr starke Zuwächse verzeichnete, die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Güterverkehr allerdings gegenüber dem Vorjahr nur um 1,1 Mio. t zunahm.Gerade im Nah- und Regionalverkehr kam es – regional allerdings unterschiedlich ausgeprägt – zu vorübergehenden Laderaumengpässen, die Auftrags- und Beschäftigungssituation der deutschen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen insgesamt war gut.

Die Anzahl mautpflichtiger Fahrleistungen nahm im Beobachtungszeitraum um 3,7% zu, wobei der Anteil ausländischer Marktteilnehmer am Wachstum größer war, als der der deutschen Wettbewerber. Beinahe 70% dieser Fahrleistungen wurden bereits mit Euro V- oder EEV-Fahrzeugen geleistet. Trotz dieser positiven Entwicklung konnte das Vorkrisenniveau in Bezug auf die beförderte Gütermenge und Verkehrsleistung in 2011 noch nicht wieder erreicht werden, die Branche hinkte somit der Gesamtentwicklung etwas hinterher. In den Jahren bis 2015 erwartet die Intraplan Consult GmbH ein durchschnittliches Mengen- und Leistungswachstum im deutschen Güterverkehr um 1,9% bzw. 2,9% pro Jahr.

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2010	2011	Veränderung in %	2010	2011	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr dt. Unternehmen	2722,1	2972,6	9,2	281,9	293,6	4,2
Gewerblich	1955,7	2153,9	10,1	236,3	247,4	4,7
Werkverkehr	766,4	818,7	6,8	45,6	46,3	1,4
Nahbereich	1476,4	1659,8	12,4	26,5	29,4	10,6
Regionalbereich	607,5	658,2	8,3	54,6	58,9	7,9
Fernverkehr	638,2	654,6	2,6	200,8	205,4	2,3

Tabelle 1: Entwicklung des Straßengüterverkehrs dt. Unternehmen zwischen 2010 und 2011 nach Gütermenge und Verkehrsleistung.
Quellen: KBA, Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

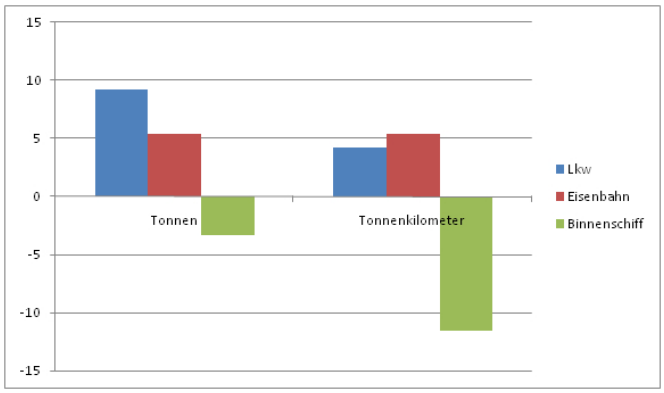

Abbildung 1: Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland in 2011 nach Verkehrsträgern (prozentual im Vergleich zum Vorjahr). Quellen: KBA, Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

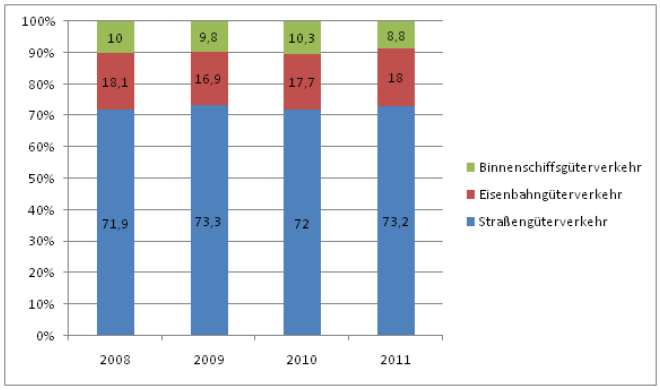

Abbildung 2: Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehr in den Jahren 2008 bis 2011. Quellen: KBA, Statistisches Bundesamt, Intraplan Consult GmbH, Statistisches Amt der Europäischen Union. Eigene Darstellung.

Betriebswirtschaftliche Entwicklungen im Straßengüterverkehr

Trotz der guten Entwicklung der Auftrags- und Beschäftigungslage und der damit einhergehenden erhöhten Auslastung der Fuhrparkkapazitäten im Straßengüterverkehr, konnten die Unternehmen weiterhin nur geringe Gewinnmargen durchsetzen. Dies führte bei der Mehrzahl der Unternehmen jedoch zumindest zu ausgeglichenen Betriebsergebnissen oder zu mäßigen Gewinnen. Hauptverantwortlich für diese Entwicklung waren die stetig steigenden Mineralölpreise, eine zunehmende Integration von Dieselpreisgleitklauseln in die Transportverträge ist die Folge. Die Mehrheit der Unternehmen konnte im Berichtsjahr ihre Vertragsfrachten erhöhen. Auch Entgelterhöhungen zwischen 3% und 5% konnten durchgesetzt werden – dies ist allerdings vor dem Hintergrund gestiegener Kraftstoffkosten stark zu relativieren.

Entsprechend der mageren Ertragslage beschränkten sich die meisten Unternehmen auf Ersatzinvestitionen und verzichteten auf Erweiterungsinvestitionen. Erweiterungsinvestitionen wurden vor allem durch breit aufgestellte Unternehmen, die neben dem eigentlichen Transport umfangreiche logistische Dienstleistungen anbieten, getätigt.

Die Anzahl der Betriebsaufgaben und Unternehmensinsolvenzen ging in 2011 insgesamt etwas zurück. Korrespondierend mit der Entwicklung bei den Erweiterungsinvestitionen, zeigte sich jedoch, dass vermehrt Kleinbetriebe den Markt verlassen mussten. Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass vor allem kleinere Betriebe, häufig reine Frachtführer, Probleme hatten Entgelterhöhungen durch die Einführung von Treibstoffzuschlägen durchzusetzen. Für das Berichtsjahr bestätigt das Statistische Bundesamt eine hohe Ausschreibungsaktivität und vermehrte Nutzung von Online-Plattformen zu diesem Zweck – dies stellt einen weiteren Grund für den geringen Verhandlungsspielraum bei den Entgelten der Frachtführer dar.

Bildquelle: scania

Dynamisches Wachstum im Straßengüterverkehr

Die mit der bereits geschilderten allgemeinen wirtschaftlichen Erholung einhergehende Steigerung der Menge beförderter Güter i.H.v. 250,5 Mio t bzw. 9,2% auf knapp 3 Mrd. t stellt das bisher höchste gemessene Wachstum seit der 2000 dar. Auch die Beförderungsleistung i.H.v. 293,6 Mrd. tkm lag rund 4,2% höher als in der zweiten Jahreshälfte 2010. Somit kann auch für den Bereich Straßengüterverkehr für 2011 zumindest eine Stabilisierung konstatiert werden, obwohl das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 unerreicht blieb (ca. 3% Lücke).

Interpretation der Daten - Basiseffekte

Bei der Interpretation der Daten muss vor allzu großem Optimismus gewarnt werden. Weil das Wachstum bzw. die Menge beförderter Güter und die

Verkehrsleistung im Jahr 2010 unter der Wirtschafts- und Finanzkrise, aber auch witterungsbedingt, stark gelitten hatte, kam es vor allem im ersten Halbjahr des Berichtsjahres zu deutlichen Nachholeffekten und starken prozentualen Wachstumsraten. Hier muss die niedrige Ausgangsbasis berücksichtigt werden. Zudem bedingten außergewöhnlich hohe Wachstumsraten in der Bauwirtschaft und Automobilindustrie eine erhöhte Nachfrage nach Transportleistungen im Jahr 2011.

Insbesondere die bauwirtschaftliche Tätigkeit profitierte hierbei von der milden Witterung des Berichtsjahres – somit lässt sich sagen, dass das Wachstum des Straßengüterverkehrs in Deutschland in 2011 zu einem guten Teil von stark variablen Nachfragen getragen wurde.

Entwicklungen im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr

Die gute Auftrags- und Beschäftigungssituation im Berichtsjahr 2011 bedingte einen abgeschwächten Druck auf die Unternehmen, auch wenig lukrative Aufträge zur grenzüberschreitenden Güterbeförderung anzunehmen und auszuführen. Diese Tatsache schlug sich in einer starken Steigerung des von dt. Fahrzeugen durchgeführten Binnenverkehrs im Vergleich zum grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lkw nieder. So nahm der Binnenverkehr um absolut 183,5 Mio. t zu, d.h. um 12,4% gegenüber dem Jahr 2010. Das Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr nahm hingegen lediglich um knapp 1% zu, wobei die Verkehrsleistung sogar um 2,7% zurückging. Diese Entwicklung ist aus Sicht der deutschen Transportunternehmen als positiv zu bewerten, auch wenn diese – wie oben beschrieben – nur geringe finanzielle Vorteile daraus ziehen konnten. Tabelle 2 ist zudem zu entnehmen, dass im Berichtsjahr die Versandmengen in die übrigen EU-Staaten gestiegen ist, während die Einfuhr zurück ging.

Verkehrsrichtung	Beförderungsmenge			
	2010	2011	Veränderung	
	in 1000t		in 1000 t	in %
Versand in				
EU-Staaten	59422,6	61790,3	2367,7	4,0
Drittstaaten	8479,3	8515,1	35,8	0,4
Summe Versand	67901,9	70305,4	2403,5	3,5
Einfuhr aus				
EU-Staaten	49005,0	47515,9	-1489,1	-3,0
Drittstaaten	3177,0	3502,1	325,1	10,2
Summe Einfuhr	52182,0	51018,0	-1164,0	-2,2
Dreiländerverkehr	7284,7	7193,8	-90,9	-1,2
Summe	127368,6	128517,2	1148,6	0,9

Tabelle 2: Entwicklung der Mengen an beförderten Gütern zwischen 2010 und 2011 in 1000 t und % nach Herkunfts- und Zielort. Quelle: KBA.

Abbildung 3: Entwicklung des dt. Güterverkehrs mit dt. Lkw nach Entfernungsbereichen aufgegliedert zwischen 2008 und 2011. Angabe der prozentualen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr. Quelle: KBA. Eigene Darstellung.

Entwicklungen im Nahverkehr (bis 50km)

Im Berichtsjahr zeigte sich im Nahverkehr ein ungewohnt hohes Wachstum vor dem Hintergrund des allgemeinen konjunkturellen Aufholprozesses. In diesem Rahmen erhöhte sich die Gütermenge um 12,4%, die Beförderungsleistung im Nahbereich nahm immerhin um 10,6% zu. Hauptnachfrager war die Bauwirtschaft, wie in den Jahren zuvor entfielen ca. 60% der Gütermenge auf Baustofftransporte.

Entwicklungen im Regionalverkehr (51km bis 150km)

Wie aus Abbildung 3 hervorgeht stieg die Menge der im Regionalverkehr beförderten Güter von 2010 auf 2011 um 8,3%, die Verkehrsleistung um 7,9%. Insbesondere stieg in diesem Entfernungsbereich das Aufkommen an sog. Sekundärrohstoffen und Abfällen. Auf die Bereiche Nah- und Regionalverkehr entfielen in 2011 78% der beförderten Gütermenge (siehe Abbildung 4).

Bildquelle: Mercedes Benz

Entwicklungen im Fernverkehr (ab 151km)

Im Gegensatz zu den Mengen- und Leistungsentwicklungen im Nah- und Regionalbereich waren die Zuwachsraten für den Fernverkehrsbereich im Berichtsjahr lediglich unterdurchschnittlich: Die Gütermenge wuchs um 2,6% im Vergleich zum Vorjahr an, der Leistungszuwachs betrug 2,3%. Insbesondere der Bereich Sammelgüter spielte eine tragende Rolle für das Wachstum in diesem Marktsegment. Auf den Bereich Fernverkehr entfielen in 2011 71% der Gesamtverkehrsleistungen.

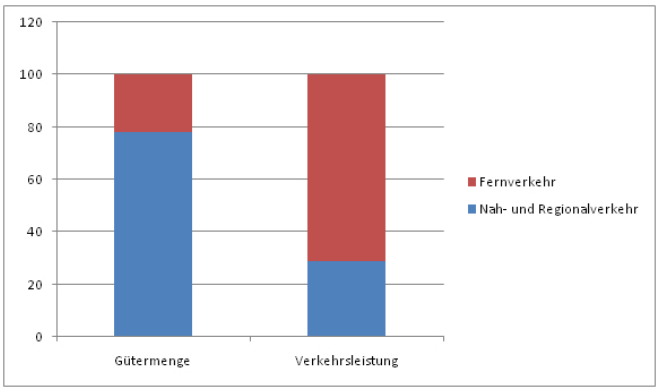

Abbildung 4: Verhältnis von Gütermenge und Verkehrsleistung nach Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr in 2011.

Bewertung der dargestellten Entwicklungen

Wie oben dargestellt stiegen im Jahr 2011 sowohl die Mengen der beförderten Güter als auch die Transportleistung insgesamt in unterschiedlicher Höhe im Nah-, Regional- und Fernverkehr, die Auftrags- und Beschäftigungslage der Unternehmen entwickelte sich positiv, ebenso die Zahl der Unternehmensinsolvenzen und Gewerbeabmeldungen, wobei kleinere Unternehmen, die weniger breit aufgestellt waren eher benachteiligt wurden.

Bei der Bewertung dieser grundsätzlich positiven Entwicklungen muss allerdings auch das Verhältnis zwischen Last- und Leerkilometern bei den Fahrleistungen berücksichtigt werden. Hier bestätigt sich das Bild, welches sich aus den bereits geschilderten Sachverhalten ergibt. Die Lastkilometer veränderten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,3%, die Leerkilometer stiegen um 4,9% an, wobei der Anteil der Lastfahrten mit ca. 80% nahezu konstant zu 2010 blieb. Der Anteil der Lastkilometer an den in den einzelnen Entfernungsbereichen gliederte sich wie folgt auf: Nahbereich 57%, Regionalbereich 67% und Fernbereich 90%. Dies spricht dafür, dass vor allem kleinere Unternehmen, die unter höherem Wettbewerbsdruck standen als ihre großen Mitbewerber, dem durch die erhöhte Nachfrage und Termindruck ihrer Hauptkunden mit dem Verzicht auf zeitaufwändige Rückladungen begegnen mussten, um diese Kunden zu halten. Dadurch wurde wiederum, wie bereits oben geschildert, ihre Ertragssituation verschlechtert.

Bildquelle: toll-collect