



BUNDESAMT
FÜR GÜTERVERKEHR



Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 1999

November 1999

Hausanschrift: Werderstraße 34
50672 Köln

Postanschrift: Postfach 19 01 80
50498 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 210
Telefax: (0221) 5776 - 205

E-Mail: BAGpress@compuserve.com
Internet: <http://www.bag.bund.de>



Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|-------|
| Zusammenfassung | 1 |
| Gesamtentwicklung des Güterverkehrs | 2 |
| Entwicklung der Beförderungsmenge, Leistung und Güterstruktur der Verkehrsträger | 4 |
| Straßengüterverkehr | 4 |
| Güterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich | 7 |
| Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen | 8 |
| Binnenschiffsgüterverkehr | 8 |
| Eisenbahngüterverkehr | 10 |
| Kombinierter Verkehr Schiene-Straße | 11 |
| Beförderungsentgelte und Kosten | 12 |
| Straßengüterverkehr | 12 |
| Entgelte für Beförderungsleistungen | 12 |
| Kosten für Beförderungsleistungen | 13 |
| Binnenschiffsgüterverkehr | 14 |
| Erkenntnisse bei Reedern / Befrachtern / Transportgenossenschaften | 14 |
| Erkenntnisse bei Partikulieren | 14 |
| Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) | 15 |
| Einzelkenntnisse aus Marktgesprächen und Erkenntnisse von regionaler Bedeutung | 18 |



Zusammenfassung

Im 1. Halbjahr 1999 wurden durch den Güterverkehr in Deutschland knapp 1,9 Mrd. t bei einem Zuwachs von 4,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum befördert. Die Beförderungsleistung nahm im gleichen Zeitraum um 2,5 % zu. Das Wachstum ist dabei ausschließlich auf die Belebung der Verkehrsnachfrage beim Straßengüterverkehr zurückzuführen. Der Mengenzuwachs in Höhe von 7,2 % ergibt sich überwiegend aus der Beförderung von Gütern der Gütergruppe „Steine und Erden einschließlich Baustoffe“ durch den Werkverkehr. Der grenzüberschreitende Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen hat bei deutlichem Mengenzuwachs im vergangenen Jahr wiederum um 8 % im 1. Halbjahr 1999 zugenommen.

Beim Eisenbahngüterverkehr verringerte sich das Aufkommen um 9,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, dabei sank mit 11,5 % der Binnenverkehr überdurchschnittlich. Die schwache Konjunktur der Eisen- und Stahlindustrie führte bei der Beförderung von Montangütern - als wichtiges Marktsegment der Eisenbahn - zu Mengenrückgängen von über 21 %. Auch bei den Beförderungsmengen anderer Güterarten sind Rückgänge zu verzeichnen. Lediglich bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen konnte der Eisenbahngüterverkehr einen Zuwachs erreichen.

Neben dem Mengenrückgang, der vor allem auf die konjunkturell bedingte güterspezifische Entwicklung zurückzuführen ist, dürfte sich das hohe Kapazitätsangebot des Straßengüterverkehrs verbunden mit vergleichsweise günstigeren Beförderungsentgelten abschwächend auf den Beförderungsumfang der Eisenbahn ausgewirkt haben.

Der Binnenschiffsgüterverkehr musste Mengenverluste von 6,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hinnehmen. Eine Ursache für das sinkende Güteraufkommen ist auch hier der geringe Beförderungsumfang von Erzen, Metallabfällen und Stahlerzeugnissen in Höhe von 16 bis 20 %. Darüber hinaus führte die geringe Heizölnachfrage und die Ausweitung der Produktion an Raffineriestandorten ohne direkten Wasserstraßenanschluss zu Mengenausfällen bei der Tankschifffahrt.

Das vergleichsweise zum Verkehrsaufkommen hohe Kapazitätsangebot - besonders beim Straßengüterverkehr - führt auf dem Verkehrsmarkt, sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr, zu einem anhaltenden Druck auf die Beförderungsentgelte. So berichteten z.B. langjährig auf dem Markt tätige Transportunternehmen, dass auf den verkehrstarken Relationen des Spanien- und Italienverkehrs neue Konkurrenten mit europaweitem Netzwerk seit einiger Zeit mit zweistellig verringerten Beförderungsentgelten auf dem Markt agieren. Dabei wird der Versuch unternommen, das bisherige Preisniveau nachhaltig zu beeinflussen. Die dabei angebotenen Beförderungsentgelte dürften unterhalb der Selbstkostengrenze liegen.

Darüber hinaus wird im Bericht auf die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten und auf Einzelerkenntnisse aus Marktgesprächen sowie auf Erkenntnisse von regionaler Bedeutung eingegangen.



1 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat sich im bisherigen Verlauf des Jahres 1999 weiter verbessert. Nach einer verhaltenen Aufwärtsentwicklung des realen Bruttoinlandsproduktes (BIP) im ersten Halbjahr von 0,8 % erwarten die Wirtschaftsforschungsinstitute für das zweite Halbjahr eine Beschleunigung der Konjunktur, im jeweiligen Vergleich der entsprechenden Vorjahreszeiträume. Zum Wachstum tragen zunehmend wieder die Exporte bei.

Nach der insgesamt moderaten verkehrswirtschaftlichen Entwicklung im vergangenen Jahr stieg im Güterverkehr das Aufkommen im bisherigen Verlauf des Jahres 1999 insgesamt wieder an. Allerdings ist das Wachstum ausschließlich auf die Belebung der Verkehrsnachfrage im Straßengüterverkehr, bedingt durch eine wieder aufwärts gerichtete Entwicklung in der Bauwirtschaft, zurückzuführen. An der Transportdurchführung partizipierten jedoch vor allem die Unternehmen mit Werkverkehr.

Darüber hinaus setzte sich das Wachstum der Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr weiter fort. Für den weiteren Jahresverlauf wird - mit Ausnahme der Baustoffbeförderungen im Nahbereich - mit einer weiteren Belebung der Verkehrsnachfrage gerechnet.

Die Verkehrsträger Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Straßengüterverkehr, einschließlich der ausländischen Unternehmen im Straßengüterverkehr, haben insgesamt im ersten Halbjahr 1999 eine Gütermenge von rund 1,9 Mrd. t befördert. Dies bedeutet, dass bei der **Beförderungsmenge** gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum ein Mengenzuwachs von 4,8 % zu verzeichnen ist.

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im ersten Halbjahr 1999 wie folgt dar:

- Im **Straßengüterverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen** hat die insgesamt beförderte **Gütermenge** im ersten Halbjahr 1999 gegenüber dem 1. Halbjahr 1998 mit + 7,2 % deutlich zugenommen. Aufgrund der hohen Zunahme des Binnenverkehrs im Nahbereich kam es mit 5,9 % zu einem geringeren Anstieg der **Beförderungsleistung**. Während im vergangenen Jahr vor allem die Mengen und Leistungen in den oberen Entfernungsbereichen anstiegen, kam es im ersten Halbjahr 1999 in den unteren Entfernungsbereichen zu einem deutlichen Mengenzuwachs.

Das Wachstum des Straßengüterverkehrs wurde durch unerwartet hohe Zunahmen bei Baustoffbeförderungen ausgelöst. Die Analyse zeigt, dass der mit deutschen Fahrzeugen erzielte Aufkommenszuwachs von 97,6 Mio. t (+ 7,2 %) zu rund dreiviertel auf die Mengensteigerung im Bereich der Gütergruppe „Steine und Erden einschließlich Baustoffe“ zurückzuführen war. Diese zusätzliche Gütermenge von 72,2 Mio. t gegenüber dem 1. Halbjahr 1998 wurde zu rund 80 % (= 57,1 Mio. t) im Werkverkehr befördert.



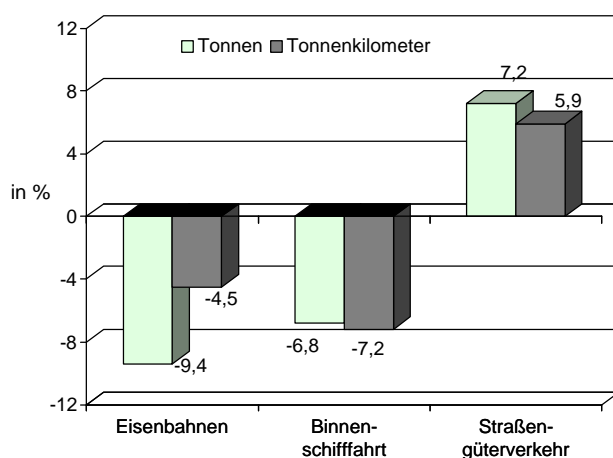
- Im **Binnenschiffgüterverkehr** hat die beförderte **Gütermenge** im Betrachtungshalbjahr um 6,8 % abgenommen, während die **Beförderungsleistung** sich um 7,2 % verringerte. Die Mengenzuwächse bei landwirtschaftlichen und chemischen Erzeugnissen konnten die beachtlichen Rückgänge im Montanbereich, bei Mineralölprodukten und bei Baustoffen nicht ausgleichen.
- Im **Eisenbahngüterverkehr** hat die beförderte Gütermenge im ersten Halbjahr 1999 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 9,4 % abgenommen, während die Beförderungsleistung im gleichen Zeitraum um 4,5 % zurückging. Die Mengeneinbrüche zeigten sich vorrangig im Montanbereich und bei Mineralölprodukten.

Der unterschiedliche Entwicklungsverlauf bei den Verkehrsträgern ist vor allem auf die konjunkturell bedingte güterspezifische Entwicklung zurückzuführen. Darüber hinaus kommt der seit Jahren deutlich zunehmende innereuropäische Warenaustausch, die Größen- und Gewichtsreduzierung von Gütern sowie die kurzfristigere Anlieferung der Güter fast ausschließlich dem Straßengüterverkehr zugute.

Weiterhin ist jedoch auch der in den vergangenen Jahren erheblich zunehmende in- und ausländische Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt - mit deutlichen Entgeltzurückgängen - ursächlich für die Marktanteilsveränderungen zugunsten des Straßengüterverkehrs. In diesem Jahr kam es aufgrund der geänderten Preise im kombinierten Verkehr zu Transport-Rückverlagerungen zum durchgehenden Straßengüterverkehr.

Im folgenden Schaubild wird die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger dargestellt.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderung im 1. Halbjahr 1999 gegenüber dem 1. Halbjahr 1998



Quelle: BAG (13109), StBA, KBA, DB AG, VDV, ifo-Institut



Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung des Güteraufkommens im ersten Halbjahr 1999 nach Verkehrsträgern.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland

Veränderungen im 1. Halbjahr 1999 gegenüber dem 1. Halbjahr 1998

| Verkehrsträger | Gütermenge | | | Tonnenkilometer | | |
|--|----------------|----------------|---|-----------------|--------------|---|
| | 1. Hj. 98 | 1. Hj. 99 | 1. Hj. 99 ggü. 1. Hj. 98 ¹⁾ | 1. Hj. 98 | 1. Hj. 99 | 1. Hj. 99 ggü. 1. Hj. 98 ¹⁾ |
| | in Mio. t | | | in Mrd. tkm | | |
| Eisenbahnen ²⁾ | 157,4 | 142,6 | - 9,4% | 37,4 | 35,8 | - 4,5% |
| Binnenschifffahrt | 119,7 | 111,5 | - 6,8% | 32,8 | 30,4 | - 7,2% |
| Straßengüterverkehr | 1.493,8 | 1.601,8 | 7,2% | 171,1 | 181,2 | 5,9% |
| - Deutscher Unternehmen ³⁾ | 1.363,8 | 1.461,4 | 7,2% | 124,7 | 132,0 | 5,9% |
| . Gewerblicher Verkehr | 709,4 | 732,4 | 3,2% | 89,8 | 94,8 | 5,6% |
| . Werkverkehr | 654,4 | 729,0 | 11,4% | 34,9 | 37,2 | 6,6% |
| - Ausländische Unternehmen ⁴⁾ | 130,0 | 140,4 | 8,0% | 46,4 | 49,2 | 6,0% |
| Güterverkehr | 1.770,9 | 1.855,9 | 4,8% | 241,3 | 247,4 | 2,5% |

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

2) Ohne Express- und Stückgutverkehr sowie ohne Dienstgut- und Militärverkehr;

3) Gewerblicher und Werkverkehr im Nah-, Regional- und Fernbereich nach der Leistungsstatistik 1. Hj. 1999;

4) Prognosewerte (einschließlich Kabotage).

Quelle: StBA, KBA, ifo-Institut, BAG (32109)

Nach der im Oktober 1999 vorgelegten **Verkehrsprognose des ifo Instituts** kommt es im **Gesamtjahr 1999** zu stark divergierenden Entwicklungen bei den einzelnen Verkehrsträgern: „Stimuliert vom Anziehen der Baustofftransporte sowie dem Wachstum einzelner exportorientierter Branchen des verarbeitenden Gewerbes verzeichnet der Straßengüterverkehr eine deutliche Mengenzunahme (+ 4,4 %). Eisenbahnen und Binnenschifffahrt werden hingegen von der konjunkturellen Schwäche in der Montanindustrie in Mitleidenschaft gezogen. Bei den Bahnen verschlechtern Verluste in fast allen anderen Güterbereichen das Ergebnis zusätzlich (- 5,1 %). In der Binnenschifffahrt wird der Mengenrückgang vor allem durch erhöhte Kohleeinfuhren abgeschwächt (- 2,2 %).“

2 Entwicklung der Beförderungsmenge, Leistung und Güterstruktur der Verkehrsträger

2.1 Straßengüterverkehr

Im bisherigen Jahresverlauf 1999 kam es im **Straßengüterverkehr** zu einer deutlichen Belebung der Verkehrsnachfrage. Nach unterschiedlicher Entwicklung im Gesamtjahr 1998, mit Mengensteigerungen im Fernbereich und Rückgängen im Nah- und Regionalbereich, zeigte sich im bisherigen Jahresverlauf in allen Entfernungsbereichen ein Aufkommens- und Leistungszuwachs. Dies ist vor allem auf die Zunahme des Binnenverkehrs im Nahbereich, bedingt durch die wieder aufwärtsgerichtete Entwicklung in der Bauwirtschaft, aber auch gestützt durch die erneut milde Witterung zu Jahresbeginn,



zurückzuführen. Darüber hinaus setzt sich das bereits hohe Wachstum der Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr - wie auch im vergangenen Jahr - verstärkt fort.

Die insgesamt mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr beförderte Gütermenge stieg im 1. Halbjahr 1999 gegenüber dem 1. Halbjahr 1998 um 7,2 %, die Beförderungsleistung erhöhte sich um 5,9 %.

Diese Aufkommensentwicklung ist vor allem zurückzuführen auf das Wachstum der Güterarten

- Steine und Erden (Anteil am Gesamtwachstum: 74 %)
- Gewerbliche Fertigwaren, einschließlich Fahrzeuge (Anteil am Gesamtwachstum: 9 %)
- Mineralölerzeugnisse (Anteil am Gesamtwachstum: 8 %).

Gut ein Jahr nach der weiteren Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes stellt sich die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt nach Einschätzung des Bundesamtes wie folgt dar:

- Seit Mitte letzten Jahres hat sich für eine Vielzahl der Unternehmen der Konkurrenz- und Preisdruck auf dem Güterverkehrsmarkt weiter verstärkt.

Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes hat sich die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen trotz z.T. deutlicher Aufkommenssteigerungen weiterhin verschlechtert. Insbesondere für kleinere Unternehmen geht es teilweise aufgrund unzureichender Ertragsituation um die existentielle Frage, das Unternehmen fortzuführen oder aufzugeben.

- Nach Aussagen der Unternehmen entsteht aufgrund des zusätzlichen Laderaumangebots durch ausländische Unternehmen seit Mitte 1998 auf bestimmten Teilmärkten (z.B. bei kurzfristig angebotenen Transporten aus den deutschen Wirtschaftszentren) ein zunehmender Preisdruck durch ausländische Unternehmen.
- Die Möglichkeiten der unbegrenzten Kabotage haben auch bei den deutschen Verkehrsunternehmen zu erneuten Aktivitäten geführt. Hierbei zeigen sich jedoch auch wettbewerbsverzerrende Erscheinungsformen: So gründen deutsche Verkehrsunternehmen beispielsweise in einem EU-Mitgliedstaat rechtlich selbstständige Tochterunternehmen und führen mit ihren Lastkraftfahrzeugen, die jeweils auf die Tochterunternehmen zugelassen sind, verkehrsrechtlich zulässige Kabotagebeförderungen auf dem Gebiet der Bundesrepublik durch und beschäftigen dabei auch Fahrer aus MOE-Staaten, auch wenn dies im Niederlassungsstaat nicht immer erlaubt ist.

Durch die Beschäftigung von Fahrern aus MOE-Staaten auch im verkehrsrechtlich zulässigen Kabotageverkehr erlangen einige deutsche Verkehrsunternehmen über ihre ausländischen Tochterunternehmen wettbewerbsverzerrende Kostenvorteile gegenüber ihren Mitbewerbern.



- Nach den Beobachtungen des Bundesamtes drängen in jüngster Zeit beachtliche Transportkapazitäten aus den osteuropäischen Staaten auf den westeuropäischen Verkehrsmarkt und verursachen dabei Marktstörungen. Bedingt durch die krisenhafte wirtschaftliche Entwicklung in einigen osteuropäischen Staaten und der damit verbundenen Nichtauslastung vorhandener Transportkapazitäten des grenzüberschreitenden Verkehrs, operieren große osteuropäische Verkehrsunternehmen - u.a. unter Einsatz von CEMT-Genehmigungen - auf dem westeuropäischen Verkehrsmarkt.

Hierbei handelt es sich z.T. um Unternehmen, die unter Beteiligungen von Unternehmen aus den EU-Mitgliedstaaten u.a. auch aus Deutschland im Rahmen von Kooperationen oder Joint Ventures entstanden sind, so dass das Know-how und die Marktkenntnisse des Partners genutzt werden können.

- Weiterhin besteht bei der verladenden Wirtschaft eine zunehmende Tendenz zur Ausgliederung logistischer Dienstleistungen. Hierbei erfolgt die Vergabe der logistischen Leistungen vor allem an Systemanbieter, die über ein europaweites Netz branchenspezifische Systemverkehre anbieten. Dies sind vor allem große in- und ausländische Speditionen (einschließlich Konzernspeditionen). Diese Unternehmen sind bestrebt eine möglichst hohe Auslastung zu erreichen, was häufig nur über Preiszugeständnisse möglich ist.

In diesem Zusammenhang ist u.a. auch der derzeitige Konzentrations- und Kooperationsprozess auf dem Verkehrsmarkt zu betrachten. Neue Kooperationsunternehmen können dadurch bei Ausschreibungen von logistischen Gesamtpaketen als Konkurrent gegenüber großen Verkehrsunternehmen auftreten.

Auch im Teilladungs- und Stückgutbereich ist eine zunehmende Konzentration festzustellen. Dies wirkt sich nach Erkenntnissen aus Marktgesprächen negativ insbesondere bei kleineren Transportunternehmen und Spediteuren aus: Diese Unternehmen sind aufgrund ihrer Kapitalstruktur und Ertragsentwicklung oftmals nicht in der Lage, die Voraussetzungen zu schaffen - beispielsweise durch notwendige Investitionen in Informationstechnologien -, um umfassende logistische Leistungen anbieten zu können. Darüber hinaus ist das eigene Ladungsaufkommen häufig nicht sehr groß und für eine Aufnahme in bestehende Unternehmenskooperationen vielfach nicht attraktiv genug.

Sind solche Unternehmen dann von größeren Speditionen aus dem Geschäft gedrängt worden, haben sie nur wenig Chancen, um neue Kunden zu akquirieren. Häufig werden sie dann als Frachtführer für den Spediteur tätig und befördern die Güter ihres ehemaligen Kunden zu einem niedrigeren Entgelt. Unternehmer in solchen Situationen denken häufig über eine Geschäftsaufgabe nach.



Im weiteren Jahresverlauf 1999 rechnen die Unternehmen - vor allem im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs - mit einer weiterhin regen Verkehrsnachfrage. Einige Unternehmen erwarten aufgrund des Jahr-2000-Problems eine wachsende Nachfrage nach Lager- und Transportleistungen, um eventuellen Produktionsengpässen begegnen zu können.

2.1.1 Güterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich

– Nahbereich (bis 50 km)

Im Nahbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es im 1. Halbjahr 1999 gegenüber dem 1. Halbjahr 1998 zu einem Aufkommens- und Leistungszuwachs. Die Gütermenge stieg um etwa 7,5 % auf 960,9 Mio. t und die Beförderungsleistung erhöhte sich um 7,7 % auf 14,4 Mrd. tkm.

Nachdem die Mengen im vergangenen Jahr insgesamt nahezu konstant geblieben waren, ist die Mengensteigerung im Nahbereich fast ausschließlich auf die Erholung der Bauwirtschaft zurückzuführen. Die Mengenzuwächse haben ihre Ursache zu rund 90 % in der Güterabteilung „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“. Die Datenanalyse zeigt, dass das Wachstum in dieser Güterabteilung zu beachtlichen Zuwächsen im Bereich des Werkverkehrs (+ 14,8 %) geführt hat, während die Gütermenge des gewerblichen Verkehrs (+ 2,6 %) lediglich moderat stieg.

Die Betrachtung der beiden Verkehrsbereiche innerhalb des konjunkturellen Verlaufs zeigt, dass die Unternehmen mit Werkverkehr zunehmend eigene Fahrzeuge auf kurzen Beförderungsstrecken einsetzen. Bei nachlassender Konjunktur verlagern sie einen immer größeren Beförderungsanteil vom gewerblichen Verkehr auf den Werkverkehr. Demgegenüber versuchen die Unternehmen mit Werkverkehr bei zunehmender Konjunktur einen ebenfalls immer höheren Aufkommenszuwachs mit eigenen Fahrzeugen zu befördern. Sie sind nur bereit, die absoluten „Spitzen“ dem gewerblichen Verkehr zu übergeben.

– Regionalbereich (51 - 150 km)

Im Regionalbereich (gewerblicher und Werkverkehr) kam es zu geringeren Zuwachsraten als im Nahbereich: Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen im 1. Halbjahr 1999 gegenüber dem 1. Halbjahr 1998 um 5,3 % bzw. etwa 5,0 % und bewegten sich mit 254,2 Mio. t und 23,0 Mrd. tkm allerdings ebenfalls über dem Niveau des Vorjahres.

– Fernbereich (151 km und mehr)

Im Fernbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) stiegen die Mengen- und Leistungen im 1. Halbjahr 1999 gegenüber dem 1. Halbjahr 1998 deutlich an. Dabei kam es entgegen der Ent-



wicklung im Vergleichshalbjahr des Vorjahres in diesem Entfernungsbereich sowohl im gewerblichen Verkehr mit + 9,9 % als auch im Werkverkehr mit + 2,3 % zu einem Aufkommenszuwachs.

Insgesamt stieg das Aufkommen im Fernbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) um 7,9 % auf 246,3 Mio. t. Die Beförderungsleistung lag dabei mit + 5,8 % auf 94,7 Mrd. tkm geringfügig unter dem Mengenwachstum.

Ausschlaggebend für die Aufkommensentwicklung waren die Zuwächse bei den aufkommensstarken gewerblichen Fertigwaren sowie in dem Güterbereich „Steine und Erden“, die mit rund 37 % bzw. 24 % am Mengenwachstum beteiligt waren.

Im Fernbereich wurden nur 17 % des Mengenaufkommens des gesamten Straßengüterverkehrs befördert. Durch hohe Transportweiten entfallen jedoch über 70 % der Beförderungsleistung des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich.

2.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen

Das Güteraufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr ist aufgrund der im Verlauf des Jahres 1999 wiederum zugenommenen Exporttätigkeit weiterhin gestiegen.

Das Güteraufkommen mit **deutschen Fahrzeugen** stieg im 1. Halbjahr 1999 gegenüber dem 1. Halbjahr 1998 um 8,0 % auf 44,0 Mio. t. Damit wurde das bereits deutliche Mengenwachstum des vergangenen Jahres erneut übertroffen.

Die mit **ausländischen Fahrzeugen** beförderte Gütermenge stieg nach vorläufigen Berechnungen um etwa 8 % auf etwa 143 Mio. t an. Damit dürften die ausländischen Unternehmen in etwa eine gleichhohe Zuwachsrate wie die deutschen Verkehrsunternehmen erreicht haben.

Im Rahmen der Marktgespräche wird zunehmend von Niederlassungsgründungen in den MOE-Staaten berichtet. Dies wird vor allem mit dem kostengünstigeren Fahrzeug- und Fahrpersonaleinsatz begründet.

2.2 Binnenschiffsgüterverkehr

Im Binnenschiffsgüterverkehr haben sich die optimistischen Erwartungen aus der zweiten Hälfte des Jahres 1998 im bisherigen Jahresverlauf nicht erfüllt:

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die im 1. Halbjahr 1999 beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6,8 % auf 111,5 Mio. t, während die Transportleistung um 7,2 % auf 30,4 Mrd. tkm abnahm. Die Ursache für das stärkere Absinken der Transportleistung dürfte vor allem darin liegen, dass beim grenzüberschreitenden Empfang, d.h. bei Beförderungen über län-



gere Entfernungen von ausländischen zu deutschen Häfen ein deutlicher Mengenrückgang von 8,9 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu verzeichnen ist. Im Binnenverkehr sank die Beförderungsmenge um 5,1 %, während der Durchgangsverkehr um 3,9 % zurückging.

Dabei ist zu beachten, dass die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 1998 in Höhe von 119,7 Mio. t im Vergleich der letzten Jahre einen hohen Zuwachs erreichte. Außerdem führten die ungünstigen Fahrtbedingungen auf den Wasserstraßen - Hochwasser am Oberrhein, Niedrigwasser auf der Elbe - im 1. Halbjahr 1999 zu Beförderungsausfällen.

Bei der Betrachtung der Mengenentwicklung nach Güterarten wird deutlich, dass die Binnenschifffahrt Mengenverluste von 16 bis 20 % in Höhe von über 5,5 Mio. t bei der Beförderung von Erzen, Metallabfällen, Eisen und NE-Metallen durch den Einbruch der Stahlkonjunktur hinnehmen musste.

Weiterhin sind bei Mineralölprodukten Mengenausfälle von ca. 10 % in Höhe von 2 Mio. t, verursacht durch geringe Heizölnachfrage und durch Verlagerung der Produktion zu neuen Raffineriestandorten ohne direkten Wasserstraßenanschluss eingetreten.

Bei der Beförderung von landwirtschaftlichen und chemischen Erzeugnissen sind dagegen Mengenzuwächse von 3 bis 4 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Durch die verstärkte Einfuhr von Steinkohle nahmen die Kohlebeförderungen um 1,3 Mio. t (+ 8,7 %) zu.

Der **Schiffsgüterumschlag in den Binnenhäfen** - nach Angaben des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen **per August 1999** - spiegelt die regional unterschiedliche Aufkommensentwicklung wieder.

- Die **Niederrheinhäfen** mussten danach bei einer Umschlagsmenge von 25,7 Mio. t (Vorjahr: 28,0 Mio. t) einen Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 8,2 % hinnehmen. Beim Hafen Duisburg-Ruhrort mit einem Mengenaufkommen von 9,7 Mio. t (Vorjahr: 11,4 Mio. t) beträgt der Mengenrückgang 14,8 %.
- Bei den **Oberrheinhäfen** mit einem Güterumschlag von 18,2 Mio. t (Vorjahr: 18,9 Mio. t) ist ein Mengenrückgang von 3,7 % zu verzeichnen. Neben dem rückläufigen Mineralölumschlag im Hafen Karlsruhe sind auch die Häfen in Mannheim und in Ludwigshafen vom Mengenrückgang betroffen.
- Bei den **Donauhäfen** setzte sich die positive Entwicklung beim Güterumschlag aus den vorangegangenen Jahren nicht fort. Bei einer Umschlagsmenge von 2,3 Mio. t beträgt der Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum 35 %. Die Mengenausfälle sind hauptsächlich auf die lang anhaltende Balkankrise zurückzuführen.



- Die **Elbehäfen**, mit einer Umschlagsmenge von 2,4 Mio. t haben geringfügige Rückgänge, bedingt durch anhaltendes Niedrigwasser zu verzeichnen. Durch neue Leistungsangebote konnten einige Elbehäfen (Aken, Roßlau) jedoch einen Mengenzuwachs erreichen.
- Die **Häfen im Raum Berlin** verzeichnen bei einer Umschlagsmenge von 2,2 Mio. t einen Rückgang von 2,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dabei setzt sich bei der Beförderung von Baustoffen der Mengenrückgang fort.

Der **Schiffsbestand der deutschen Frachtflotte** nahm im ersten Halbjahr 1999 von 2.876 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,90 Mio. t um 70 Einheiten auf 2.806 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,85 Mio. t weiter ab. Dies bedeutet eine prozentuale Abnahme von 2,4 % an Schiffseinheiten und einen Rückgang der Tragfähigkeit um 1,6 % der Tonnage.

Dabei standen den 93 Abgängen bei der Frachtflotte (darunter 46 Abwrackungen und 41 Verlegungen ins Ausland) aber auch 23 Zugänge an Schiffseinheiten entgegen. Die Zugänge betrafen insbesondere 2 Tankschiff-Neubauten sowie 12 Ankäufe aus dem Ausland (6 Tankschiffe, 1 Tankschleppkahn und 5 Trockengütermotorschiffe).

2.3 Eisenbahngüterverkehr

Im ersten Halbjahr dieses Jahres wurden im frachtpflichtigen Verkehr von den Eisenbahnen 142,6 Mio. t Güter befördert, das sind 9,4 % (= 14,8 Mio. t) weniger im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Durch überwiegenden Rückgang der Beförderungsmengen im unteren Entfernungsbereich verringerte sich die Transportleistung im gleichen Zeitraum nur um 4,5 %.

Überdurchschnittlich verringerte sich die beförderte Gütermenge im Binnenverkehr um 11,5 % und beim Durchgangsverkehr um 9,5 %. Der Versand in das Ausland nahm um 9 % ab.

Beim Eisenbahngüterverkehr ist lediglich beim Gütererpfang aus dem Ausland ein Mengenzuwachs von 0,7 % zu verzeichnen. Bei Montangütern - Erze, Metallabfälle, Eisen, NE-Metalle - beträgt der Mengenrückgang 21,1 % (= 10,1 Mio. t) bedingt durch die schwache Montankonjunktur. Die Kohlebeförderungen in Höhe von 29,4 Mio. t verringerten sich vergleichsweise geringfügig um 2,8 %. Bei den Braunkohlebeförderungen in Ostdeutschland ist kein weiterer Rückgang zu verzeichnen, die Importe von Steinkohle aus Osteuropa halten an.

Die deutlich reduzierte Heizölnachfrage führte zu einer verminderten Beförderung von Mineralölzeugnissen in Höhe von 3 % (- 1,2 Mio. t). Weitere Mengenrückgänge sind bei der Beförderung von Baustoffen (- 5,7 %), von Chemischen Erzeugnissen (- 7,4 %) und von Halb- und Fertigerzeugnissen (- 3,9 %) zu verzeichnen.



Lediglich bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen konnte durch zunehmende Getreidebeförderungen zu den Seehäfen ein Zuwachs erzielt werden.

Der erhebliche Mengenrückgang im Eisenbahngüterverkehr wird damit in beachtlichem Umfang durch einen rückläufigen Bedarf bestimmter Bereiche der Volkswirtschaft verursacht.

Darüber hinaus dürfte sich das hohe Kapazitätsangebot des Straßengüterverkehrs, verbunden mit vergleichsweise günstigeren Beförderungsentgelten abschwächend auf den Beförderungsumfang der Eisenbahnen ausgewirkt haben. Die Marktchancen beim stetig wachsenden grenzüberschreitenden Güterverkehr konnten die Bahnen bisher durch nicht ausreichende Harmonisierung der Verkehrsabläufe noch zu wenig nutzen.

2.4 Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße

Der sich bereits im 2. Halbjahr 1998 abzeichnende Rückgang von Transportleistungen im kombinierten Verkehr Schiene-Straße hat sich im bisherigen Jahresverlauf weiter fortgesetzt. So wurden im **unbegleiteten kombinierten Verkehr innerhalb Deutschlands** im 1. Halbjahr 1999 125.000 Sendungen (1. Halbjahr 1998: 142.000 Sendungen) bei einem Rückgang von ca. 12 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum befördert.

Das neue Produktsystem der DB Cargo mit dem Ziel einer schrittweisen Konzentration zu aufkommensstarken Verbindungen, die im Durchschnitt erhöhten Beförderungspreise (mit drastischer Anhebung der Entgelte für die Beförderung leerer Behälter) sowie die fehlende Flexibilität bei den Buchungsmodalitäten dürften wesentlich den Rückgang der Beförderungen bestimmt haben.

Nach Auffassung von Spediteuren ist unter der gegebenen Wettbewerbssituation mit langanhaltenden Verlagerungen zum durchgehenden Straßengüterverkehr zu rechnen. Neben der Preiserhöhung werden immer wieder zu lange Abwicklungszeiten von der Annahme bis zur Abholung, unflexibles Verhalten des jeweiligen Kombibetreibers, schlechte oder fehlende Informationen bei Fehlverladungen und

-abladungen von Containern und Behältern, unvorhergesehene Standzeiten aufgrund von Pannen und eine zu hohe Schadensquote bei bestimmten Gütern genannt. Als Ergebnis der Marktgespräche zu diesem Themenkomplex kann festgehalten werden, dass insbesondere Spediteure im Bereich Möbel, chemische Güter, bestimmte Baustoffe und Getränke vorerst nicht bereit sein werden, ihre Güter kurzfristig wieder auf die Schiene zu verlagern.

Der **internationale unbegleitete kombinierte Verkehr** verringerte sich im 1. Halbjahr 1999 um 5,3 % auf rund 215.000 Sendungen. Unter Beachtung der anhaltenden Wachstumsrate im durchgehenden grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr hat auch hier der kombinierte Verkehr Marktanteile eingebüßt.



Der hohe Preisdruck im internationalen Güterverkehr, Qualitätsmängel bei der Beförderung auf bestimmten Relationen und eine nicht ausreichende Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen europäischen Bahnen haben zum Aufkommensrückgang beigetragen.



3 Beförderungsentgelte und Kosten

3.1 Straßengüterverkehr

3.1.1 Entgelte für Beförderungsleistungen

Nach den Erkenntnissen des BAG bewegen sich die durchschnittlichen Beförderungsentgelte weiterhin auf relativ niedrigem Niveau. Die verladende Wirtschaft, die ihrerseits einem erheblichen Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist, versucht weiterhin alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um den Kostenfaktor für Beförderungsleistungen zu minimieren. Dies führt zu anhaltendem Druck auf die Beförderungsentgelte sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

Allerdings zeigt sich seit einigen Monaten aber auch eine Festigung des Preisniveaus. In Marktgesprächen war vermehrt zu beobachten, dass Transportunternehmen weitere Preissenkungen ablehnen und nicht kostendeckende Beförderungen der Konkurrenz überlassen.

Für die nächsten Monate erwartet das BAG nach den geführten Marktgesprächen - insbesondere aufgrund der deutlichen Kostensteigerungen durch Einführung der Ökosteuer - eine weitere Stabilisierung des Entgelt-niveaus. Es wird jedoch befürchtet, dass in einzelnen Marktsegmenten Verlader sowie vor allem große Spediteure ihre vorherrschende Marktstellung ausnutzen, um auch weiterhin Druck auf das Preisgefüge auszuüben.

So klagen beispielsweise seit Jahren im Spanien- und Italienverkehr tätige Verkehrsunternehmen über neue Konkurrenten, die seit einiger Zeit mit deutlich verringerten Beförderungsentgelten auf dem Markt agieren und somit versuchen, das Preisgefüge zu bestimmen. Nach Angaben der alteingesessenen Unternehmen bewegen sich die angebotenen Beförderungsentgelte unterhalb ihrer Selbstkosten. Bei den Konkurrenten handelt es sich meist um große Unternehmen, die aufgrund ihrer europa-weiten Netzwerke nach neuen Aufträgen suchen, um eine verbesserte Kapazitätsauslastung zu erreichen, und sei es lediglich zum Preis der Fixkostendeckung.

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen nimmt die Zahlungsmoral in der Branche ab. Immer häufiger klagen Verkehrsunternehmen über eine schlechte Zahlungsmoral bei Teilen der Verladerschaft und der Spediteure. Die Zahlungsziele liegen häufig zwischen 60 bis 120 Tagen. Durch die langen Zahlungsziele kommt es bei einem Teil der Verkehrsunternehmen zu Liquiditätsengpässen, da auch die allgemeine Ertragslage häufig als nicht zufriedenstellend bezeichnet wird. Die schwindende Zahlungsmoral stellt daher für einige Unternehmen eine Bedrohung ihrer Existenz dar.



3.1.2 Kosten für Beförderungsleistungen

Durch die Einführung der Ökosteuer zum 1. April 1999 hat sich die Kostensituation im Verkehrsgewerbe weiterhin verschärft.

Nachdem bis etwa zu Beginn dieses Jahres vor allem die gestiegenen Lohn- und Lohnnebenkosten sowie das höhere Preisniveau bei den Reparaturen als Gründe für erhöhte Kosten genannt wurden, werden etwa seit April 1999 vor allem die Einführung der Ökosteuer sowie die hinzugekommene Erhöhung der Kraftstoffkosten aufgrund der Rohölverteuerung angegeben.

Aufgrund des hohen Anteils der Kraftstoffkosten an den Gesamtkosten im Verkehrsbereich, ist das Güterverkehrsgewerbe von diesen Preiserhöhungen besonders stark betroffen. Kritisiert wird von Seiten der Unternehmen, dass die Entlastungen aus dem Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung die erhöhten Kraftstoffkosten durch die Ökosteuer bei weitem nicht kompensieren würden. Eine Verlagerung der zusätzlichen Kosten auf die Auftraggeber ist nicht möglich, weil höhere Beförderungsentgelte derzeit am Markt nicht zu erzielen sind.

Nur wenige Unternehmen konnten ihre Kosten senken. Dies wurde vor allem durch niedrigere Versicherungsbeiträge sowie günstige Zinsen für Finanzierungen erreicht. Eine Verringerung der Reparaturkosten erklärt sich überwiegend durch die geringere Reparaturanfälligkeit aufgrund von Fuhrparkerneuerungen.

Es ist verstärkt zu beobachten, dass Empfänger - besonders im Groß- und Einzelhandel - Personal reduzieren und von den anliefernden Fahrern der Frachtführer zusätzliche unentgeltliche Serviceleistungen, wie z.B. das Entladen von Sendungen verlangen.

Vermehrt weisen Unternehmen darauf hin, dass die Stauhäufigkeit und -länge zunimmt, wodurch zum einen der Kraftstoffverbrauch steigt und zum anderen weniger Sendungen bei gleichen Fixkosten ausgeliefert werden können.

Nach der regen Investitionstätigkeit der Unternehmen im zurückliegenden Jahr sowie im 1. Halbjahr 1999 wird im weiteren Jahresverlauf eine verhaltenere Investitionsentwicklung erwartet. Im 1. Halbjahr 1999 stieg die Zahl der neu zugelassenen Nutzfahrzeuge um 15 % gegenüber dem 1. Halbjahr 1998. Vor allem die Zahl der Lastkraftwagen mit hohen Nutzlasten sowie der Sattelzugmaschinen hat aufgrund des flexiblen Einsatzes deutlich zugenommen. Darüber hinaus setzt sich der Trend zum Einsatz großvolumiger Fahrzeuge weiter fort. Damit wird dem vergrößerten Bedürfnis der Kunden nach individuell ausgestatteten Fahrzeugen Rechnung getragen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein erheblicher Anteil der neuen Fahrzeuge in osteuropäische Länder geliefert wurde. Andererseits drängen jedoch zunehmend auch ausländische Fahrzeughersteller auf den deutschen Markt.



3.2 Binnenschiffsgüterverkehr

3.2.1 Erkenntnisse bei Reedern / Befrachtern / Transportgenossenschaften

Bei den Beförderungsentgelten in der **Trockengüterschifffahrt** sind nach einer zeitweiligen Verbesserung der Frachtraten im 2. Halbjahr des vergangenen Jahres im 1. Halbjahr 1999 wieder rückläufige Entwicklungen zu verzeichnen.

Das geringe Verkehrsaufkommen der Eisen- und Stahlindustrie sowie die weiterhin geringe Nachfrage bei Baustoffbeförderungen wurde als wesentliche Ursache angesehen.

Die durch Hochwasser im Februar/März bedingten Verkehrseinschränkungen am Oberrhein und der Donau wirkten sich ebenfalls negativ auf die wirtschaftliche Lage der Binnenschiffahrtsunternehmen aus. In den folgenden Monaten ist aufgrund der weiterhin schwachen Beförderungsnachfrage keine grundlegende Erholung bei den Frachtentgelten eingetreten. Im Zeitraum August/September traten - vor allem auf der Elbe und Saale - wiederum Behinderungen aufgrund der anhaltenden Trockenheit auf, die besonders bei Beförderungen im Schüttgüterbereich wirtschaftliche Einbußen verursachten. Die Mehrheit der Unternehmen in der Trockengüterschifffahrt rechnet auch in den nächsten Monaten nicht mit einer Verbesserung der Frachtentgelte.

Die **Tankschifffahrt** verzeichnete in den ersten Monaten des Jahres 1999 durch eine gestiegene Gasölnachfrage aufgrund der Einführung der Ökosteuer eine Stabilisierung der Frachtentgelte. Ab dem zweiten Quartal ist jedoch ein erheblicher Rückgang der Frachtentgelte bei der Tankschifffahrt eingetreten. Die wesentliche Ursache dafür ist die schwache Beförderungsnachfrage aufgrund des verminderten Güteraufkommens im Bereich der Mineralölzeugnisse.

3.2.2 Erkenntnisse bei Partikulieren

Die Entgelte in der **Trockengüterschifffahrt** haben sich bei den Tagesfrachten im Verlauf des Jahres wieder auf das niedrigere Vorjahresniveau eingependelt, nachdem zwischenzeitlich im zweiten Halbjahr 1998 eine kurzfristige Entgelterhöhung zu verzeichnen war. Die abgeschlossenen Kontraktfrachtsätze lagen zu Jahresbeginn teilweise sogar unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes.



Die Unternehmen der Trockengüterschifffahrt mussten bei den Gütergruppen - land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, feste mineralische Brennstoffe sowie Eisen- und Stahlerzeugnisse - nach einer positiven Entwicklung zum Ende des vergangenen Jahres im Jahr 1999 wieder niedrigere Frachsentgelte hinnehmen. Der Abwärtstrend bei den Frachtraten hält bei den Gütergruppen - Nahrungs- und Futtermittel, Steine und Erden und Chemische Erzeugnisse - an. Dagegen ist im Bereich der Trockengüterschifffahrt bei der Beförderung von Düngemitteln eine gewisse positive Tendenz bei der Frachtentwicklung zu erkennen.

Auch bei der Betrachtung nach den verschiedenen Fahrtgebieten (Rheingebiet und westdeutsches Kanalgebiet) ist keine Verbesserung bei der Frachsentgeltsituation festzustellen, es mussten im Gegenteil im Verlauf des Jahres 1999 niedrigere Entgelte hingenommen werden. Eine ähnliche Situation ist auch bei der Trockengüterschifffahrt auf der Elbe festzustellen.

Die in der **Tankschifffahrt** erzielten Beförderungsentgelte sind nach einer kurzfristigen Erholung am Ende des vergangenen Jahres im Verlauf des Jahres 1999 wieder beachtlich gesunken und liegen jetzt sogar unter dem entsprechenden Niveau des Vorjahreszeitraumes. Die Tankschifffahrt im Rheingebiet musste im 1. Halbjahr 1999 einen weiteren Rückgang der Frachtentgelte hinnehmen. Besonders bei der Beförderung von chemischen Erzeugnissen sind vergleichsweise zu anderen Güterarten erhebliche Rückgänge festzustellen.

4 Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten)

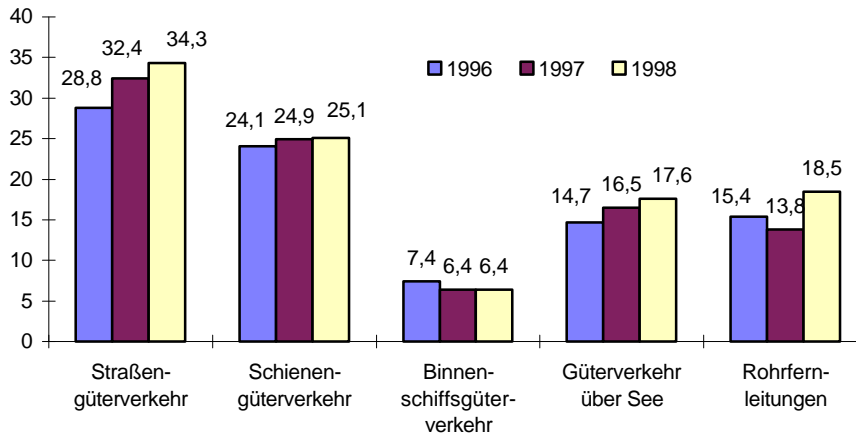
Beim grenzüberschreitenden Güterverkehr zählt der Güterausaustausch mit den mittel- und osteuropäischen Staaten, wie bereits in den vergangenen Jahren, zum Markt mit dem größten Mengenwachstum. Nachfolgend wird die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Grundlage der statistischen Angaben des Jahres 1998 analysiert.

Zwischen Deutschland und den MOE-Staaten wurde im Jahr 1998 eine Gütermenge von 101,9 Mio. t (1997: 94,0 Mio. t) durch alle Verkehrsträger befördert.

Damit stieg das beförderte Güteraufkommen gegenüber dem Vorjahr einschließlich der Rohölbeförderungen mittels Rohrfernleitung aus Rußland in Höhe von 18,5 Mio. t um 8,2 %. Ohne diese überdurchschnittlich angewachsenen Rohrleitungsbeförderungen beträgt der Mengenzuwachs 3,7 %.



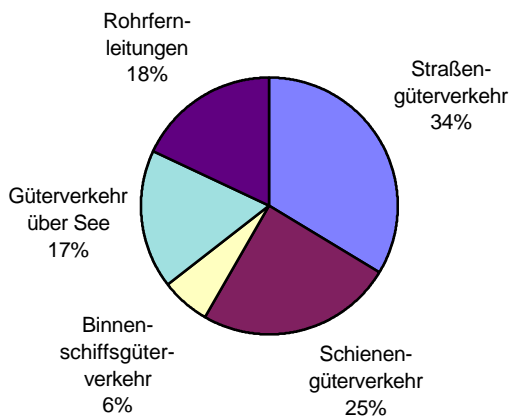
Schaubild 2: Güteraufkommen mit den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern
in Mio. Tonnen



Quelle: BAG (12109)

An der Aufteilung des Güteraufkommens sind die Verkehrsträger unterschiedlich beteiligt.

Schaubild 3: Aufteilung des Güteraufkommens im Jahr 1998 auf die
Verkehrsträger



Quelle: BAG (22109)

Bei den weiteren Betrachtungen bleiben die Rohrfernleitungstransporte unberücksichtigt.

Der Zuwachs beim grenzüberschreitenden Güterverkehr mit den osteuropäischen Staaten wurde vor allem durch den Gütertausch mit Polen, der Slowakei, Ungarn und Estland erreicht. Dagegen sind Mengenrückgänge im Güterverkehr mit Rußland, Weißrußland und Litauen zu verzeichnen. So verringerte sich der Gütertausch mit Rußland gegenüber dem Vorjahr um 8,1 %; dabei verminderte sich die beförderte Gütermenge beim Straßengüterverkehr um 15,9 %.

Der **Güterversand** aus Deutschland nach den MOE-Staaten in Höhe von 25,3 Mio. t (Vorjahr: 24,2 Mio. t) hat um 4,4 % zugenommen. Ein überdurchschnittlicher Zuwachs wurde beim Güterversand nach Polen (+ 12,7 %), der Slowakei (+ 16,8 %) und Ungarn (+ 15,1 %) erreicht.



Der **Güterempfang** aus den MOE-Staaten in Höhe von 57,9 Mio. t ist dagegen nur um 3,4 % angewachsen. Überdurchschnittlich hat dabei der Güterempfang aus der Slowakei (+ 12,5 %), aus Ungarn (+ 21,8 %) und aus Estland (+ 20,1 %) zugenommen.

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Güterverkehr Deutschlands mit den MOE-Staaten verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Länder bzw. Ländergruppen:

Tabelle 2: Aufkommen mit den MOE-Staaten

| Land / Ländergruppe | Anteil in % am gesamten Wechselverkehr | |
|-----------------------------------|--|------|
| | 1997 | 1998 |
| Polen | 35,9 | 36,5 |
| Tschechien | 26,6 | 26,9 |
| Ungarn / Slowakei | 10,9 | 11,3 |
| Bulgarien / Rumänien | 1,7 | 1,7 |
| Baltische Staaten | 15,7 | 14,9 |
| Rußland | 7,6 | 6,7 |
| Weißrußland / Ukraine / Moldawien | 2,5 | 2,0 |

Quelle: BAG / KBA

Das Aufkommen im **Straßengüterverkehr** hat gegenüber dem Vorjahr um 5,6 % (+ 1,8 Mio. t) zugenommen. Dabei sind die Versandmengen nach den MOE-Staaten überdurchschnittlich um 7,6 % im Vergleich zum Vorjahr auf 13,9 Mio. t angewachsen. Die Empfangsmengen aus den MOE-Staaten in Höhe von 20,4 Mio. t haben im gleichen Zeitraum um 4,3 % zugenommen. Damit setzt sich beim Straßengüterverkehr der Prozess einer zunehmenden Paarigkeit der Verkehrsströme und einer dadurch verbesserten Auslastung der Lastkraftfahrzeuge fort. Der Anteil der deutschen Beförderer beträgt bezogen auf die Beförderungsmenge 14,2 % (Vorjahr 15 %) vom Gesamtaufkommen.

Beim **Eisenbahngüterverkehr** ist bei einer **Gesamtmenge** von 25,5 Mio. t gegenüber dem Vorjahr ein geringer Zuwachs von 0,9 % (+ 400.000 t) zu verzeichnen.

Dabei ist beim Güterempfang aus den MOE-Staaten in Höhe von 17,8 Mio. t ein leichter Rückgang im Vergleich zum Vorjahr eingetreten. Dagegen hat der Güterversand in Höhe von 7,3 Mio. t nach den MOE-Staaten um 5,0 % zugenommen. Besonders angewachsen sind die Versandmengen nach Polen (+ 28,1 %), nach Ungarn (+ 27,3 %) und nach der Slowakei (+ 28,1 %). Gleichzeitig sind Mengengerückgänge beim Versand nach den GUS-Staaten zu verzeichnen.

Der **Güterverkehr über See** erreicht mit einer Zunahme von 6,4 % den größten Zuwachs aller Verkehrsträger beim Gütertausch mit den MOE-Staaten. Dabei ergibt sich der Mengenzuwachs ausschließlich aus der Zunahme beim Güterempfang aus den MOE-Staaten in Höhe von 11,3 %. Dazu zählen verstärkte Steinkohlelieferungen aus Polen und Rohöl- und Kraftstofflieferungen aus Rußland über lettische und estnische Häfen in Höhe von 5,9 Mio. t. Das sind ca. 40 % des gesamten Güterempfangs mittels Seeverkehr aus den MOE-Staaten.



Beim **Binnenschiffsgüterverkehr** mit den MOE-Staaten ist ein geringfügiger Mengenrückgang von 0,5 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Dieser Mengenrückgang erklärt sich fast ausschließlich aus den verminderten Baustofflieferungen aus Polen für die Region Berlin-Brandenburg. Gleichzeitig ist ein beachtlicher Mengenzuwachs von 19 % im Binnenschiffsverkehr mit Ungarn und der Slowakei zu verzeichnen. Der überwiegende Anteil der Beförderungen mittels Binnenschiffahrt entfällt in Höhe von 79 %, wie bereits in den vergangenen Jahren, auf den Güterempfang aus den MOE-Staaten.

5 Einzelerkenntnisse aus Marktgesprächen und Erkenntnisse von regionaler Bedeutung

Schiene

Ein bedeutendes Gipswerk in Franken (Bayern) verarbeitet jährlich ca. 700.000 t Gips aus Rauchgasentschwefelungsanlagen von Braunkohlekraftwerken nahe Cottbus und Halle.

Mit dafür speziell hergerichteten Waggonen und Umschlagsanlagen wird eine schnelle Entladung der Züge, bestehend aus 21 Güterwagen, in ca. 30 Minuten inkl. Nebenarbeiten erreicht. Derzeit werden zwei bzw. drei Zugumläufe pro Woche realisiert, angestrebt werden ein Zugumlauf pro Tag und Kraftwerk. Die konzeptionelle Planung sieht 90 % der Beförderungen per Schiene und die restlichen 10 % per Binnenschiff vor.

Vergleichsweise wären bei Realisierung mittels Straßengüterverkehr 28.000 Lkw-Fahrten mit ca. 25 Mio. Straßenkilometern erforderlich. Das etwa 18 Mio. DM teure Projekt - Erweiterung des Gleisanschlusses und Bau spezieller Betriebsanlagen - wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie gefördert.

Kombinierter Verkehr

Eine Spedition aus dem nordbayerischen Raum, die stark im Italienverkehr tätig ist und von 1991 bis 1998 die Abwicklung der Transporte überwiegend im kombinierten Verkehr auf der Linie Nürnberg - Verona abgewickelt hat, befördert seit Beginn 1999 nur noch auf der Straße.

Dazu wird folgende Begründung angeführt:

- Die beteiligten Bahngesellschaften sind nicht zuverlässig. Bei der Hälfte der Fahrten gibt es Verspätungen. Es werden Schäden durch Rangierstöße verursacht. Es mangelt an Lokführern.
- Die vorgegebenen Zeitfenster sind praxisfremd. Als Beispiel wird der Annahmeschluss des letzten Zuges in Verona mit 18:30 Uhr genannt.
- Das Preisgefüge ist nicht mehr passend. Als Beispiel wurde genannt, dass eine Komplettladung aus dem nordbayerischen Raum in die Umgebung von Verona höchstens 1.500 DM erbringe. Da



die Kombifracht etwa 1.000 DM ausmache, die Vor- und Nachläufe zu berücksichtigen seien, rechnet sich das Ganze nicht mehr.

- Der Termindruck wird immer größer. Die Unternehmer müssten immer flexibler werden. Das kann der kombinierte Verkehr bisher nicht leisten.

Verkehrsverlagerung Schiene - Straße

Eine Spedition im nordbayerischen Raum, die als Lagerhalterin die Ware für den Kunden bis 1994 direkt per Bahn im Überseecontainer bezog, musste den Warenbezug auf den Straßenverkehr umstellen, weil zunächst der Bahnhof vor Ort nach Streckenneubau geschlossen wurde, die naheliegenden Containerbahnhöfe Kulmbach und Sonneberg ebenfalls außer Betrieb gesetzt wurden und die Verkehre über Nürnberg oder Schweinfurt zu kostspielig wurden und zu lange dauerten. Nunmehr stehen die Container bereits 36 Stunden nach Schiffsankunft im Überseehafen zur Verfügung. Die Beförderungen aus den Niederlanden führen niederländische Unternehmer zu etwa einem Drittel günstigeren Preisen als deutsche Unternehmer durch.

Verkehrsverlagerung Straße - Wasserstraße

Einem Unternehmen der Binnenschifffahrt ist es gelungen, einen Beförderungsauftrag für Güter zu erhalten, die zuvor regelmäßig ab einem Seehafen auf der Straße zu einer Produktionsstätte im nordbadischen Raum befördert wurden.

Nunmehr werden die Lastkraftwagen nur noch für den Nachlauf ab Löschhafen bis zum Werk des Empfängers eingesetzt.

Ausschlaggebend für diese Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße waren:

- Dem Auftraggeber wurde ein komplettes logistisches Gesamtkonzept angeboten.
- Mit der Durchführung der Beförderungen wurde im Rahmen eines umfassenden Serviceangebotes eine laufende Betreuung und Überwachung des gesamten Transportablaufes - insbesondere auch an der Schnittstelle der Verkehrsträger - übernommen.
- Der Gesamtpreis für den kombinierten Transport Wasserstraße/Straße liegt niedriger als beim ausschließlichen Einsatz von Lastkraftwagen.

Hafenumschlag

Beim Güterumschlag in den sächsischen Binnenhäfen Dresden, Riesa und Torgau vollzieht sich eine unterschiedliche Entwicklung. Durch Umbaumaßnahmen und Rückgang bei Massenbaustoffen war im Hafen Dresden ein beachtlicher Rückgang beim Güterumschlag zu verzeichnen. Durch umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen und Neuansiedlung von Unternehmen (Schrottaufbereitung) sowie einer positiven Entwicklung beim Containerumschlag wird jedoch mit einem stetigen Mengenzuwachs gerechnet.



Im Hafen Torgau an der Elbe konnte der Güterumschlag durch die Abfertigung land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse, ausgehend von einem niedrigen Niveau, gesteigert werden.

Der Hafen Riesa konnte ebenfalls durch den wachsenden Containerumschlag und Gewerbeansiedlungen den Güterumschlag steigern. Ein im Hafen ansässiger Hersteller von Energieanlagen installiert seine Erzeugnisse passgerecht in Container und sichert damit die Beförderung mittels Binnenschifffahrt.

Wiederaufnahme des Werkverkehrs

Im Ergebnis von Marktgesprächen lässt sich die Tendenz erkennen, dass sich die Überleitung von Leistungen des Werkverkehrs zum gewerblichen Güterverkehr zwischenzeitlich verlangsamt.

- So hat ein Produzent von Betonfertigteilen nach Ausgliederung des Werkverkehrs und Übertragung der Erzeugnisauslieferung an einen gebietsfremden Spediteur infolge Zunahme von Reklamationen seiner Kunden die ursprüngliche Entscheidung rückgängig gemacht. Er betreibt wieder Werkverkehr und setzt darüber hinaus ortsansässige Transportunternehmen ein.

Die nicht hinnehmbaren Qualitätsmängel ergaben sich aus dem ständigen Wechsel von eingesetzten Subunternehmen durch den beauftragten Spediteur. Ortsansässige Unternehmen zogen sich bei Entgeltreduzierung bis zu 25 % aus den Verträgen mit dem beauftragten Spediteur zurück.

- Bei großen Handelsketten des Lebensmittelvertriebs sind verschiedene Wege erkennbar. Bei einigen Unternehmen werden beachtliche Fahrzeuginvestitionen zur Modernisierung des Werkverkehrs durchgeführt, um unmittelbar auf höchste Zuverlässigkeit und Qualität der Transportleistung kundenorientiert Einfluss nehmen zu können. Eine andere bedeutende Vertriebskette für Lebensmittel hat ihre gesamte Vertriebslogistik verschiedenen Speditionsunternehmen, in erster Linie aus Gründen der Kostenersparnis, übertragen.

Grenzüberschreitender Verkehr

- Ein Kraftwagenspediteur aus Baden-Württemberg, der stark im Portugalverkehr engagiert ist, berichtet, dass die Transportleistungen nach und von Portugal immer mehr auf portugiesische Unternehmer verlagert werden. Für deutsche Unternehmen sind die zu erzielenden Preise immer weniger kostendeckend. Der an Firmen aus Portugal vergebene Anteil der Beförderungen hat sich bei diesem Spediteur von 1998 bis 1999 von 50 auf 70 % gesteigert. Der verminderte deutsche Marktanteil kann noch durch Qualität und Zuverlässigkeit gehalten werden. Die gegenwärtig zu erzielenden Preise für Transportleistungen liegen bis 10 % unter dem Vorjahresniveau.

Beschaffung von Fahrpersonal



Aus Marktgesprächen bei verschiedenen Transportunternehmen wird deutlich, dass qualifizierte Kraftfahrer für den Straßengüterverkehr nicht in ausreichendem Umfang eingestellt werden können. Die Unternehmen, besonders in städtischen Ballungsgebieten, beklagen, dass für die hochwertigen Fuhrparks nicht in ausreichendem Maße qualifiziertes Personal zur Verfügung steht.

Weniger drastisch stellt sich dieses Problem in Gebieten mit geringerer Beschäftigungsdichte dar. Nach Angaben der Bundesanstalt für Arbeit in Nürnberg hat sich die Anzahl der arbeitslosen Berufskraftfahrer - Güterverkehr - von 17.400 per Januar 1999 auf 10.730 per September 1999 verringert.

Ladungssicherung

Bei der Güterbeförderung hat die Ladungssicherung an Bedeutung zugenommen. Einzelne Unternehmen führen dazu mit der Unterstützung von Industrie- und Handelskammern eigene Schulungen durch. Neben der Bereitstellung zusätzlicher Dokumentationsmaterialien für Kraftfahrer investieren besonders Unternehmen aus dem Bereich der Papiertransporte speziell auf dem Gebiet der Ladungssicherung.