



BUNDESAMT
FÜR GÜTERVERKEHR



Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht über das 1. Halbjahr 2000

Oktober 2000

Hausanschrift:

**Werderstr.34
50672 Köln**

**Telefon: 02 21/57 76-2 10
Telefax: 02 21/57 76-2 05**

Postanschrift:

**Postfach 1901 80
50498 Köln**

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



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Zusammenfassung	1
2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
3 Straßengüterverkehr	5
3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	5
3.1.1 Güterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	6
3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Fahrzeugen	6
3.1.3 Weitere Entwicklung	7
3.2 Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen	7
3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte	8
3.4 Entwicklung der Kosten	10
3.5 Entwicklung der Investitionen	10
4 Binnenschiffsgüterverkehr	11
4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	11
4.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte	14
4.3 Entwicklung der Kosten, Erträge und Investitionen im Binnenschiffsgüterverkehr	16
4.4 Verkehrsverlagerungen Straße - Wasserstraße (Einzelkenntnisse)	16
4.4.1 Zusätzliche Serviceleistungen eines Terminalbetreibers	16
4.4.2 Verkehrsverlagerung durch optimierte Logistik	17
5 Eisenbahngüterverkehr	18
5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	18
5.2. Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße	21
6 Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten)	22
7 Fahrpersonalmangel im Straßengüterverkehr	27

Anlage

Erläuterungen zu statistischen Veränderungen



1 Zusammenfassung

Die zunehmende industrielle Arbeitsteilung und der wachsende Warenaustausch innerhalb Europas sowie der positive konjunkturelle Verlauf haben zu einem weiteren Anwachsen des Güterverkehrs geführt.

Aufgrund dieser Entwicklung kam es im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr zu einem Mengen- und Leistungszuwachs. Das Verkehrswachstum fand vor allem wiederum beim Straßengüterverkehr statt, auf den im 1. Halbjahr 2000 fast 80 % des Mengenwachstums entfiel.

Im Eisenbahngüterverkehr ist die zuletzt rückläufige Entwicklung zum Stillstand gekommen. Während die im grenzüberschreitenden Verkehr beförderte Gütermenge überdurchschnittlich anstieg, kam es dagegen im Binnenverkehr zu einem leichten Aufkommensrückgang.

Die beförderte Gütermenge der Verkehrsträger stieg im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 nach vorläufigen Ergebnissen um über 3 % auf rund 1,77 Mrd. t. Die Beförderungsleistung erhöhte sich um 5,6 % auf rund 195 Mrd. tkm. Nach den aktuellen Markterkenntnissen des Bundesamtes wird sich das Wachstum des 1. Halbjahres im weiteren Jahresverlauf aufgrund der unerwartet schlechten Lage in der Bauwirtschaft abschwächen.

Trotz der Mengen- und Leistungszuwächse bei allen Verkehrsträgern im 1. Halbjahr 2000 stellt sich die Lage auf den Güterverkehrsmärkten zunehmend kritischer dar:

Nach den Feststellungen der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung des Bundesamtes zeigt sich eine bisher in diesem Umfang nicht gekannte Diskrepanz zwischen der wirtschaftlichen Situation der Verkehrsunternehmen und der mengen- und leistungsbezogenen Entwicklung auf dem Güterverkehrsmarkt.

- Durch die seit etwa Anfang 1999 nahezu kontinuierliche Erhöhung der Energiekosten sowie aufgrund der weiter zunehmenden steuerlichen Ungleichbehandlung innerhalb Europas hat sich die wirtschaftliche Situation der überwiegenden Anzahl der Verkehrsunternehmen deutlich verschlechtert. Aufgrund des hohen Anteils der Kraftstoff- und Gasölkosten an den Gesamtkosten sind die Unternehmen des Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehrs von diesen Preiserhöhungen besonders stark betroffen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsgewerbe überwiegend mittelständisch strukturiert ist: So verfügen 87 % der 42.430 Güterkraftverkehrsunternehmen über ein bis zehn Lastkraftfahrzeuge und die 1.195 Binnenschiffverkehrsunternehmen im Durchschnitt über ein bis zwei Schiffe.



- Demgegenüber führt das Zusammenwachsen Europas - wie bereits seit Jahren - weiterhin zu einem beachtlichen Anstieg des Güterverkehrs. Die Verkehrsunternehmen berichten vor allem aufgrund des positiven Konjunkturverlaufs über eine verbesserte Auftragslage. Allerdings sind die deutschen Unternehmen am Zuwachs des Güterverkehrs aufgrund der ungleichen Wettbewerbsbedingungen in immer geringerem Umfang beteiligt.

Bei Betrachtung der aktuellen Situation auf dem Güterverkehrsmarkt ist der außergewöhnliche Wandel im Verkehrsbereich seit Anfang der 90er Jahre aufgrund der Liberalisierung und Globalisierung sowie der Öffnung der osteuropäischen Märkte zu berücksichtigen. Aufgrund der Vielzahl der Veränderungen mussten die Unternehmen deutliche Einbußen bei den Beförderungsentgelten hinnehmen.

Die Unternehmen befinden sich aufgrund dieser Entwicklung in einer schwierigen Situation: Einerseits steigen die Kosten, deren vollständige Überwälzung an die Auftraggeber kaum möglich ist. Andererseits zeigte sich in den vergangenen Jahren aufgrund des Laderaumüberangebots ein Absinken der Entgelte auf ein niedriges Niveau. Gleichzeitig haben sich die ungleichen Wettbewerbsbedingungen der ausländischen Unternehmen auf dem Verkehrsmarkt weiter verstärkt. Angesichts dieser Entwicklung sieht ein zunehmender Anteil der deutschen Verkehrsunternehmen die Existenz ihres Unternehmens gefährdet.

Bei dieser Lagebeurteilung zeigt sich jedoch andererseits bei größeren Unternehmen mit europaweiter Ausrichtung und einem breiten logistischen Dienstleistungsangebot eine insgesamt positive Ertragsentwicklung. Hinzu kommt, dass ein Teil dieser Verkehrsunternehmen versucht, das durch die Globalisierung entstehende Wachstumspotenzial durch Gründung weiterer Niederlassungen im Ausland, Zukauf oder Zusammenschluss mit anderen Unternehmen auszuschöpfen, um somit Kosten zu verringern und Wettbewerbsvorteile zu sichern.



2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Im 1. Halbjahr 2000 kam es gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr zu einem Mengen- und Leistungszuwachs.

In **Ostdeutschland** führte die Entwicklung ebenfalls zu einem Wachstum, wobei sich die Zuwachsraten jedoch unter denen in Westdeutschland bewegen. Dies ist vorrangig auf die weitere Abschwächung der Baukonjunktur sowie auf die geringere Zunahme des Exports und damit des grenzüberschreitenden Verkehrs im Vergleich zu Westdeutschland zurückzuführen.

Die Güterbeförderungen mit den **mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten)** nahmen im Betrachtungshalbjahr weiterhin zu. Bei deutlichen Unterschieden der Außenhandelsentwicklung mit den einzelnen MOE-Staaten entfallen bereits 8 % des deutschen Außenhandels auf diese Staaten. Der vorgesehene EU-Beitritt von Staaten wie z. B. Ungarn, Polen und Tschechien dürfte diese Entwicklung weiter beschleunigen.

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 wie folgt dar:

- Im **Straßengüterverkehr** wurden im **Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Fahrzeugen** nach vorläufigen Ergebnissen 1,51 Mrd. t befördert. Der Mengenzuwachs betrug damit 3,1 % (= 45,4 Mio. t) gegenüber dem 1. Halbjahr 1999. Die Beförderungsleistung stieg um 4,8 % auf etwa 124,6 Mrd. tkm.

Durch die Exportsteigerung nahm der grenzüberschreitende Verkehr erneut zu und erreichte - wie bereits im vergangenen Jahr - ein zweistelliges Wachstum.

- Im **Eisenbahngüterverkehr** stieg die beförderte Gütermenge im frachtpflichtigen Verkehr im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 um 2,6 % (= 3,8 Mio. t) auf 146,3 Mio. t. Die Beförderungsleistung stieg um 4,6 % auf 37,5 Mrd. tkm.

Während das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr überdurchschnittlich anstieg, kam es im Binnenverkehr zu einem leichten Rückgang der Gütermenge (- 0,2 %) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Der Güterversand in das Ausland stieg um 9,3 % und der Güterempfang aus dem Ausland nahm um 7,4 % zu.



- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** kam es im 1. Halbjahr 2000 nach vorläufigen Ergebnissen mit einem Aufkommenszuwachs von 7,2 % (= 8,0 Mio. t) auf etwa 120 Mio. t Güter zu einem überdurchschnittlichen Wachstum. Die Beförderungsleistung stieg um 9 % auf rund 33 Mrd. tkm.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Vergleichszeitraum des Vorjahres aufgrund ungünstiger Fahrtbedingungen auf einigen Wasserstraßen deutlich weniger Güter (6,8 %) befördert wurden. Demgegenüber kam es im bisherigen Jahresverlauf zu keinen wesentlichen Behinderungen im Binnenschiffsgüterverkehr.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 99	1. Hj. 00	1. Hj. 00 ggü.	1. Hj. 99	1. Hj. 00	1. Hj. 00 ggü.
	in Mio. t		1. Hj. 99 in % ²⁾	in Mrd. tkm		1. Hj. 99 in % ²⁾
Eisenbahnen³⁾	142,6	146,3	2,6	35,8	37,5	4,6
Binnenschifffahrt⁴⁾	111,7	119,7	7,2	30,0	33,0	9,0
Straßengüterverkehr^{4) und 5)}	1.461,4	1.506,8	3,1	118,9	124,6	4,8
. Verkehr im Nahbereich	960,9	975,3	1,5	14,4	14,7	2,0
. Verkehr im Regionalbereich	254,2	260,6	2,5	22,7	23,2	2,2
. Verkehr im Fernbereich	246,3	270,9	10,0	81,8	86,7	6,0
Gesamter Güterverkehr	1.715,7	1.772,8	3,3	184,7	195,1	5,6

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

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

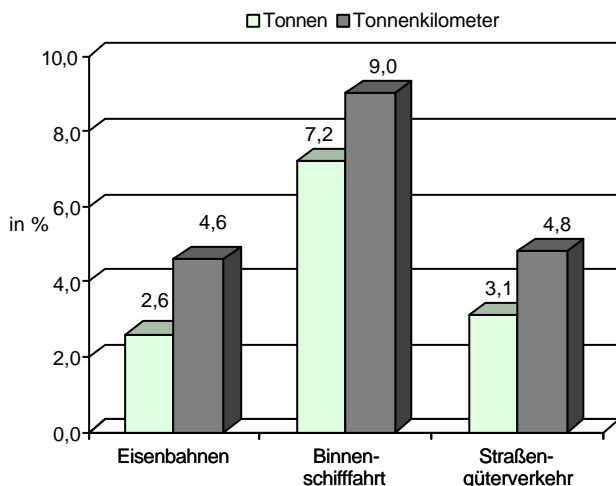
4) Bei den Werten des 1. Halbjahres 2000 handelt es sich um vorläufige Werte

5) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Unternehmen

Quellen: BAG (12090), KBA, StBA, DB AG, VDV

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland

Veränderung 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 in %





Quelle: BAG (13090)

Aus der Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger leitet sich ab, dass das Verkehrswachstum der Gütermenge in Deutschland im Betrachtungszeitraum zu nahezu 80 % auf der Straße stattfindet.

Die Gründe für den anhaltenden Mengenzuwachs des Straßengüterverkehrs liegen - neben der konjunkturellen Entwicklung - in zunehmendem Maße im Güterstruktureffekt, der sich in dem rückläufigen Aufkommen von Massengütern und in letzter Zeit in einer verstärkten Zunahme der Beförderungen von höherwertigen Gütern (z. B. Halb- und Fertigwaren sowie Konsumgütern) ausdrückt.

Darüber hinaus sind die wesentlichen Gründe für den Mengenzuwachs im Straßengüterverkehr

- die zeitgerechtere und kurzfristigere Anlieferung der Güter,
- das höhere in- und ausländische Kapazitätsangebot des Straßengüterverkehrs aufgrund der weiteren Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs Mitte 1998,
- die vergleichsweise günstigen Beförderungsentgelte,
- der erheblich zunehmende in- und ausländische Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, Leistung und Güterstruktur

Im **Straßengüterverkehr** kam es im 1. Halbjahr 2000 in allen Entfernungsbereichen (Nah-, Regional- und Fernbereich) zu einem Mengen- und Leistungswachstum. Mit diesem Verlauf setzte sich die im vergangenen Jahr bereits gezeigte Entwicklung weiter fort.

Der Zuwachs im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2000 zeigte sich vor allem im Regional- und Fernbereich, der auch im Gesamtjahr ein höheres absolutes Mengenwachstum als der Nahbereich erreichen dürfte. Der unterschiedliche Verlauf wird aufgrund der rückläufigen Entwicklung in der Bauwirtschaft voraussichtlich weiter zunehmen.

Die Aufkommensentwicklung ist insbesondere auf das Wachstum in den Güterbereichen „gewerbliche Fertigwaren“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ und „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ zurückzuführen.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten **Gütermenge** werden **82 % im Nah- und Regionalbereich (bis 150 km) befördert** und **18 % entfallen auf den Fernbereich (von 151 km und mehr)**. Damit wird deutlich, dass der Lastkraftwagen vorrangig im regionalen Wirtschaftsverkehr zum



Einsatz kommt. Dagegen entfallen bei der **Verkehrsleistung 30 % auf den Nah- und Regionalbereich** und **70 % auf den Fernbereich**.

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

- Das Aufkommen im **Nahbereich** bis 50 km (gewerblicher und Werkverkehr) des Straßengüterverkehrs ist im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 nach vorläufigen Ergebnissen um 1,5 % auf 975 Mio. t gestiegen. Die Beförderungsleistung erhöhte sich um 2 % auf 14,7 Mrd. tkm.

Auch im Gesamtjahr 2000 dürfte sich die Mengensteigerung im Nahbereich unterhalb der des Gesamtjahres 1999 bewegen. Dies ist vor allem bedingt durch die schlechte Baukonjunktur. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass statistische Veränderungen im Vorjahr zu einem hohen Wachstum im Nahbereich vor allem bei Abfallbeförderungen in der Güterabteilung „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“ geführt haben.

- Im **Regionalbereich** von 51 - 150 km (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) lag das Wachstum der beförderten Gütermenge im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 nach vorläufigen Ergebnissen bei 2,5 %. Das Aufkommen stieg damit auf 261 Mio. t. Die Beförderungsleistung stieg im Betrachtungszeitraum um 2,2 % auf 23,2 Mrd. tkm.

Trotz des bereits hohen Wachstums des Vorjahres aufgrund der erstmals erfassten Beförderungen von lebenden Tieren wurde das Aufkommen im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 erneut übertroffen.

- Die höchste Wachstumsrate im Straßengüterverkehr verzeichnet der **Fernbereich** von 151 km und mehr (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr): Das Aufkommen wird - nach der bereits deutlichen Zuwachsrate des vergangenen Gesamtjahres - im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 nach vorläufigen Ergebnissen einen Zuwachs um 10 % auf etwa 271 Mio. t erreichen. Der Zuwachs der Beförderungsleistung beträgt 6,0 % und damit 86,7 Mrd. tkm.

3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Fahrzeugen

Das Güteraufkommen im **grenzüberschreitenden Verkehr allein** wird im 1. Halbjahr 2000 aufgrund des starken Exports voraussichtlich deutlich in zweistelliger Höhe um 15 % auf insgesamt 50,6 Mio. t gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 gewachsen sein. Die Beförderungsleistung stieg um 12 %.

Einzelheiten zu den statistischen Veränderungen ergeben sich aus der Anlage.



3.1.3 Weitere Entwicklung

Aus den Marktgesprächen mit den Transportunternehmen im 1. Halbjahr 2000 ergeben sich dazu folgende Erkenntnisse.

Der weit überwiegende Anteil der Verkehrsunternehmen verzeichnet vor allem aufgrund des positiven Konjunkturverlaufs eine verbesserte **Auftragslage**. Aber auch jedes zehnte Unternehmen berichtete in diesem Zusammenhang über Auftragsverluste an andere in- und ausländische Mitbewerber, infolge des großen Kapazitätsangebots und der damit verbundenen ausgeprägten Konkurrenzsituation.

Nach den aktuellen Markterkenntnissen des Bundesamtes wird sich das Wachstum des 1. Halbjahres im weiteren Jahresverlauf aufgrund der unerwartet schlechten Lage in der Bauwirtschaft abschwächen.

3.2 Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen

Nach dem aktuellen Erkenntnisstand der Marktbeobachtung des Bundesamtes befindet sich die überwiegende Anzahl der im Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen in einer zunehmend schwieriger werdenden wirtschaftlichen Situation.

Bei der Betrachtung der gegenwärtigen Situation auf dem Güterkraftverkehrsmarkt ist der außergewöhnliche Wandel im Verkehrsbereich seit Mitte der 90er Jahre aufgrund der Globalisierung und Liberalisierung sowie der Öffnung der osteuropäischen Märkte zu berücksichtigen. Aufgrund der Vielzahl der Veränderungen mussten die Unternehmen deutliche Einbußen bei den Beförderungsentgelten seit Aufhebung der Tarifbindung im Straßengüterverkehr zu Beginn des Jahres 1994 hinnehmen.

Durch die seit etwa Anfang 1999 nahezu kontinuierliche Erhöhung der Kraftstoffkosten aufgrund der Rohölverteuerung sowie durch die Einführung der Ökosteuer hat sich die Situation vieler Unternehmen verschlechtert. Aufgrund des hohen Anteils der Kraftstoffkosten an den Gesamtkosten im Verkehrsbereich ist das Güterkraftverkehrsgewerbe von diesen Preiserhöhungen besonders stark betroffen.

Aus der Analyse des Güterkraftverkehrsmarktes ergibt sich eine zunehmend unterschiedliche Entwicklung im Hinblick auf die wirtschaftliche Situation der Unternehmen. Seit etwa zwei Jahren wird immer deutlicher erkennbar, dass die Schere zwischen überwiegend ertragreichen Verkehrsunternehmen mit einem hohen Anteil an logistischen Dienstleistungen und Transportunternehmen mit unzureichender Ertragssituation weiter auseinanderklafft.



- Hierbei zeigt sich, dass sich die schwierige wirtschaftliche Situation vor allem bei den kleinen und mittleren Unternehmen weiter zuspitzt. Eine beachtliche Anzahl gut geführter Transportunternehmen äußerte sich in Marktgesprächen dahingehend, dass sie ihr Gewerbe aufgeben bzw. veräußern wollen, um etwaigen weiteren bedrohlichen Situationen zuvorzukommen. Kennzeichnend dafür ist, dass renommierte Verkehrsunternehmen sich aus der eigenen Durchführung von Güterbeförderungen zurückziehen.

Die Bedeutung des Straßengüterverkehrsgewerbes für die Gesamtwirtschaft zeigt sich anhand der Unternehmensstruktur: Dabei ist die Zusammensetzung überwiegend von kleinen und mittleren Unternehmen geprägt. Von den in Deutschland tätigen 42.430 Unternehmen (Stand: 11/98) des gewerblichen Straßengüterverkehrs verfügen 87 % (rd. 37.000) der Unternehmen über ein bis zehn Lastkraftfahrzeuge. In den Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs sind insgesamt etwa 404.000 Mitarbeiter beschäftigt, davon 279.000 Kraftfahrer. Von diesen insgesamt Beschäftigten sind 45 % (rd. 181.000) in Unternehmen mit bis zu 10 Lastkraftfahrzeugen tätig.

- Demgegenüber setzt sich bei meist größeren Unternehmen mit einem europaweiten Filialnetz und einem breiten logistischen Dienstleistungsangebot vielfach eine positive Ertragsentwicklung fort.

Kennzeichnend dafür ist der seit einigen Jahren bestehende Trend in der Verkehrswirtschaft zu immer größeren Transport- und Logistikunternehmen. Die Umstrukturierung in der Verkehrswirtschaft setzt sich damit kontinuierlich fort. Die Unternehmen versuchen, den größer werdenden Märkten und dem zunehmenden Wettbewerb durch größere Unternehmenseinheiten zu begegnen. Hierbei nutzen die Unternehmen immer stärker die moderne Kommunikations- und Informations-technologie, bei z. T. erheblichem Investitionsaufwand.

- Daneben ist in bestimmten Segmenten des Transport- und Logistikmarktes eine dynamische Entwicklung festzustellen. So beteiligen sich bereits Unternehmen unterschiedlicher Größe am elektronischen Geschäftsverkehr (E-Commerce) über das Internet. Sie versuchen, die Lücke zwischen den elektronischen Märkten im Internet und der Auslieferung der elektronisch bestellten Waren zu schließen. Sie erwarten von diesem Wachstumsmarkt deutlich verbesserte Umsatz- und Ertragsaussichten sowie weitere Produktivitätsfortschritte und erhebliche Kosteneinsparungen.

3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Bei der Betrachtung der **Beförderungsentgelte** für den Straßengüterverkehr zeigte sich in den zurückliegenden Jahren ein Absinken der Entgelte auf ein niedriges Niveau. Bereits in den vergangenen Jahren, beginnend mit der Tariffreigabe ab 1994, mussten die Unternehmen deutliche Einbußen bei den Beförderungsentgelten hinnehmen.



- Vor dem Hintergrund des Mengenwachstums und der Kostensteigerungen sind die Beförderungsentgelte in diesem Jahr, sowohl positiv als auch negativ aus der Sicht der Transportunternehmen, in Bewegung geraten.
- Jedes Dritte Unternehmen konnte im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres Entgelterhöhungen durchsetzen, überwiegend jedoch nicht in Höhe der gesamten Kostensteigerungen. Dabei zeigen sich unterschiedliche Tendenzen:

Insbesondere Transportunternehmen, die kleine und mittelständische Verloader als Stammkunden haben, konnten Entgelterhöhungen erzielen. Dazu beigetragen hat neben den starken Kostensteigerungen auch der konjunkturell bedingte starke Aufkommenszuwachs, durch den Laderaumüberkapazität abgebaut wurde.

- Bei Großunternehmen der verladenden Wirtschaft sowie bei großen Speditionsunternehmen war es den Transportunternehmen kaum möglich, Entgelterhöhungen durchzusetzen. Durch z. T. europaweite Ausschreibungen von Beförderungsleistungen dieser Unternehmen kam es zu weiteren niedrigen Preisangeboten auf dem Transportmarkt, auch durch Transportunternehmen aus anderen EU-Mitgliedstaaten. Im Ergebnis dieser Entwicklung äußerten etwa 15 % der Transportunternehmen, dass sie sinkende Beförderungsentgelte oder den Verlust der Beförderungsaufträge an Konkurrenten hinnehmen mussten. Belastet wurde diese Situation auch durch die zunehmende Anzahl von Newcomern und Billiganbietern, welche die Kapazität am Markt zusätzlich erhöhen.

Insgesamt konnten in Branchen mit konjunkturell stark erhöhtem Güteraufkommen, z. B. im Chemiebereich und bei hochwertigen Fertigerzeugnissen häufiger Entgelterhöhungen durchgesetzt werden als in anderen Bereichen.

Besonders schwierig für Transportunternehmer ist die Situation im Lebensmittelbereich, da durch den Preiskampf im Lebensmitteleinzelhandel die Renditen der Lebensmittelindustrie gedrückt werden. Als Folge sind hier fast keine Entgelterhöhungen durchsetzbar; in vielen Fällen mussten sogar niedrigere Entgelte hingenommen werden.

Eine regional auf den Südwesten Deutschlands beschränkte Erhöhung der Entgelte für Beförderungen mit Holzfahrzeugen wurde durch den Orkan im Dezember 1999 ausgelöst.

Jedes zehnte Unternehmen möchte auf jeden Fall in den nächsten Monaten Entgelterhöhungen - zumindest einen Ausgleich für die Kostensteigerungen - durchsetzen. Es ist eine wachsende Entschlossenheit der Transportunternehmen festzustellen, unrentable Beförderungen abzulehnen oder



derartige Aufträge auf Subunternehmer zu verlagern, sofern man - wegen des hohen Aufkommens oder anderer lukrativer Aufträge - auf den Kunden insgesamt nicht verzichten möchte.

Bei der Gesamtbetrachtung der Entwicklung der Beförderungsentgelte bleibt festzustellen, dass eine vollständige Weiterbelastung der Kostenerhöhungen bei den Transportunternehmen auf die Auftraggeber nicht möglich war. Häufig zeigten die Auftraggeber Verständnis für die eingetretene Kostensituation der Transportunternehmen, verwiesen aber gleichzeitig auf eigene Probleme im branchenbezogenen Wettbewerb.

3.4 Entwicklung der Kosten

Neben der allgemeinen Erhöhung der Energiekosten wiesen die Unternehmen in den im Rahmen der Marktbeobachtung geführten Gespräche auf nachstehende weitere Kostenerhöhungen hin:

Annähernd jedes zweite Unternehmen verzeichnete auch gestiegene Lohnkosten im Vergleich zum Vorjahr. Ein Teil der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs führte seine gestiegenen Kosten auf unentgeltliche Neben- und Serviceleistungen zurück.

Darüber hinaus wurde von Seiten der Unternehmen angeführt, dass eine Überwälzung der zusätzlichen Kosten auf die Auftraggeber kaum möglich ist und sie im Vergleich zu den französischen, belgischen, niederländischen und italienischen Unternehmen - wegen der hier praktizierten teilweisen Mineralölsteuererstattung - zusätzliche Wettbewerbsnachteile hinnehmen müssen.

Im Hinblick auf die Diskussion um Kostensenkungspotenziale ist darauf hinzuweisen, dass sich die Auslastung der Lastkraftfahrzeuge kontinuierlich verbessert hat.

So hat sich der Anteil der Lastkilometer an den Gesamtkilometern ständig erhöht. Er lag im Jahr 1999 im Durchschnitt bei 73,9 % (1995: 71,4 %). Im Fernbereich wurde durch die überwiegend rechnergestützte Disposition ein Lastkilometeranteil von 85,4 % erreicht. Der grenzüberschreitende gewerbliche Güterverkehr verzeichnet bei einer Durchschnittsentfernung von 685 km einen Lastkilometeranteil von 88 %.

Die gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge wird stark von der Güterstruktur bestimmt und ist daher von den Transportunternehmen nur bedingt beeinflussbar. Der Auslastungsgrad liegt insgesamt bei 70,9 %.



3.5 Entwicklung der Investitionen

Trotz der insgesamt angespannten wirtschaftlichen Situation hat ein Teil der Unternehmen des Regional- und Fernverkehrs seine Laderaumkapazität im Vergleich zum Vorjahr vergrößert.

Dabei hält der deutliche Trend einerseits zur Flexibilisierung des Laderaums durch die Anschaffung zusätzlicher Auflieger, Jumbo- / Wechselbrücken und andererseits zur Anschaffung von Spezialfahrzeugen (Schwergut, Silo- und Tankfahrzeuge, Lkw mit Kran und Kühlfahrzeuge) weiter an. Durch diese Maßnahmen sollen die kostenträchtigen Fahrzeuge und Sattelzugmaschinen noch effektiver eingesetzt werden. Mit den Spezialfahrzeugen wird zusätzlich versucht, Nischenmärkte zu besetzen, die eine verlässlichere Kundenbindung und rentablere Beförderungsentgelte versprechen.

Beim grenzüberschreitenden Verkehr wird wesentlich zurückhaltender investiert. Zwar haben auch hier Unternehmen ihre Laderaumkapazität erhöht, im Gegenzug werden jedoch bei anderen Unternehmen auch Laderaumkapazitäten abgebaut. In diesem Segment fällt auf, dass ein hoher Anteil der Unternehmen seine Fuhrparkreduzierung mit dem konsequenten Abbau unrentabler Aufträge und Fahrzeuge begründet.

4 Binnenschiffsgüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im 1. Halbjahr 2000 wurden nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Binnenschiffsgüterverkehr 119,7 Mio. t Güter transportiert. Damit erhöhte sich die Beförderungsmenge um 7,2 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die Beförderungsleistung stieg im gleichen Zeitraum um 9 % auf etwa 33 Mrd. tkm.

Die Steigerung gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 liegt einerseits in der günstigen Wasserführung des Rheins im Frühjahr 2000 und andererseits in den verbesserten konjunkturellen Bedingungen - insbesondere in der Eisen- und Stahlindustrie - begründet. Nach den Rückgängen im Jahr 1999 konnte jetzt erstmals wieder das Niveau des Jahres 1998 erreicht werden. Allerdings sind diese Zuwächse ausschließlich bei der Trockengüterschifffahrt zu verzeichnen, während die Tankschifffahrt Mengenrückgänge um 2,7 % hinnehmen musste.

Bei den einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich folgende Entwicklungen:

Beim **Binnenverkehr** innerhalb Deutschlands ist eine Erholung festzustellen. Bei einem Aufkommen in Höhe von 30,5 Mio. t konnte eine Mengensteigerung um 2,7 % erreicht werden.



Beim **Güterversand nach ausländischen Häfen** konnte ein beachtlicher Mengenzuwachs um 17,7 % auf ein Gesamtvolumen von 24,6 Mio. t erzielt werden. Diese Zunahme dürfte - wie im Vorjahreszeitraum - überwiegend auf den wachsenden Versand ins Ausland bei Halb- und Fertigwaren sowie chemischen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen zurückzuführen sein.

Beim **Güterempfang aus ausländischen Häfen**, dem größten Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt, konnte die beförderte Gütermenge um 5,1 % auf 53,2 Mio. t gesteigert werden. Dieser Mengenzuwachs dürfte überwiegend auf höhere Einfuhren bei Erzen und Metallabfällen zurückzuführen sein. Dagegen sind die Kohleimporte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um ca. 11 % rückläufig.

Der **Durchgangsverkehr** verzeichnete einen Zuwachs von 8,4 % gegenüber dem Vorjahr auf 11,4 Mio. t und liegt damit über dem Niveau von 1998.

Bei der Betrachtung der **Güterarten** insgesamt zeigen sich folgende Veränderungen:

Die größten Mengensteigerungen konnten bei den Güterarten Eisen und NE-Metalle (+ 20,9 %), landwirtschaftliche Erzeugnisse (+ 19,3 %), Erze und Metallabfälle (+ 16,8 %), chemische Erzeugnisse (+ 12,9 %) und bei Halb- und Fertigerzeugnissen (+ 22,0 %) erzielt werden.

Auch bei der mit 26,4 Mio. t mengenmäßig bedeutendsten Güterart Steine und Erden wurde eine beachtliche Steigerung des Güteraufkommens um 8,2 % erreicht.

Nach Aussagen von Unternehmen erhöhte sich das Güteraufkommen für die Binnenschifffahrt durch zusätzliche Beförderungen großer Mengen von Windwurfholz aus dem Gebiet Oberrhein/Mosel.

Bei Mineralölerzeugnissen sank die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,7 % auf 18,6 Mio. t.

Bei festen mineralischen Brennstoffen reduzierte sich das Güteraufkommen spürbar um 1,4 Mio. t (- 8,4 %) auf 15,3 Mio. t, wobei - im Gegensatz zum Vorjahr - auch der Anteil der importierten Kohle rückläufig war.

Der **Containerverkehr** nimmt auf den deutschen Wasserstraßen weiter an Bedeutung zu. So wurden im 1. Halbjahr 2000 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes mit 680.000 TEU rund ein Drittel mehr Containereinheiten befördert als im Vorjahreszeitraum. In vielen Häfen (insbesondere im Rheingebiet) werden Kapazitätserweiterungen der Containerterminals erwogen, da diese bereits jetzt voll ausgelastet sind. Allerdings stößt der Containerverkehr in einigen Wasserstraßengebieten noch auf infrastrukturelle Grenzen. So behindern im vielbefahrenen westdeutschen Kanalgebiet zu niedrige Brückendurchfahrtshöhen den mehrlagigen wirtschaftlichen Containerverkehr.



Der **Anteil der deutschen Flotte** am gesamten Güteraufkommen der Binnenschifffahrt des 1. Halbjahres 2000 lag voraussichtlich bei 37 % und ist damit um 2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Der Anteil deutscher Schiffe am Containerverkehr betrug hochgerechnet ca. 19 %.

Die regionale Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt für das 1. Halbjahr 2000 wird am **Schiffsgüterumschlag ausgewählter Binnenhäfen** (nach Angaben des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V.) sichtbar:

- Die **Niederrheinhäfen** konnten im 1. Halbjahr 2000 bei einem Güterumschlag von insgesamt 19,3 Mio. t das Ergebnis des Vorjahres etwa halten (- 0,04 %). Dabei musste der Hafen Duisburg-Ruhrort weitere Mengenverluste um 7,7 % auf eine Umschlagsmenge von 6,9 Mio. t (Vorjahreszeitraum: 7,5 Mio. t) hinnehmen. Die Kölner Häfen konnten an das gute Ergebnis von 1999 anknüpfen und erreichten bei einem Güterumschlag von 4,6 Mio. t eine Steigerung um 15,0 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum.
- Erstmals seit Mitte 1997 erreichten die **Oberreinhäfen** wieder einen Mengenzuwachs beim Güterumschlag. Bei einer Umschlagsmenge von 16,0 Mio. t beträgt die Steigerung gegenüber dem Vorjahreshalbjahr 20,9 %. Dabei konnten die Häfen Ludwigshafen (+ 24,5 %) und Karlsruhe (+ 28,2 %) ihre Mengen sogar überdurchschnittlich steigern. In Karlsruhe legte insbesondere der Mineralölumschlag im Ölhafen mit einem Plus von 47,9 % kräftig zu. Auch andere Gütergruppen wie Baumaterialien und Kohle konnten in Karlsruhe deutliche Zuwächse verzeichnen. Der Containerumschlag erreichte bereits im 1. Halbjahr 2000 fast 75 % des Jahresumschlags des Vorjahres.
- Die Häfen des **Mittelrheingebietes** konnten bei einer Umschlagsmenge von 3,9 Mio. t den Güterumschlag um 5,9 % steigern. Die **Neckarhäfen** (Heilbronn, Stuttgart und Plochingen) verzeichneten eine leichte Steigerung von 2,2 % auf einen Güterumschlag von 3,8 Mio. t.
- Bei den **Mainhäfen** hielt der Abwärtstrend des Vorjahres weiter an. Hier nahm der Güterumschlag um 3,2 % auf 4,3 Mio. t ab.
- Auch die Häfen im **Donaugebiet**, einschließlich denen am Main-Donau-Kanal, konnten im 1. Halbjahr 2000 Mengenzuwächse verzeichnen. Bei einem Güterumschlag von 2,9 Mio. t betrug die Steigerung 13,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. An den umgeschlagenen Mengen hatte der Hafen Regensburg mit rund 980.000 t wieder einen beachtlichen Anteil. Er konnte sein Ergebnis sogar überdurchschnittlich um 25,2 % steigern.
- Die Häfen im **westdeutschen Kanalgebiet** erreichten mit einer Umschlagsmenge von 8,9 Mio. t einen leichten Zuwachs von 2,2 %.



- Im **Elbegebiet** konnten die Häfen einen Güterumschlag von 2,2 Mio. t realisieren. Dies entspricht einer Steigerung von 15,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Den größten Anteil an der umgeschlagenen Menge hatten hier die **Magdeburger Häfen** mit 1,5 Mio. t. Damit konnten sie den Güterumschlag im 1. Halbjahr 2000 um 42,6 % gegenüber 1999 steigern.

Aufgrund des Niedrigwassers der Elbe ist der Gütertransport in fast allen anderen Elbhäfen (Dresden, Riesa, Roßlau und Aken) im 1. Halbjahr 2000 zurückgegangen. Lediglich der Hafen Torgau meldet nach Angaben der Sächsischen Binnenhäfen GmbH einen Zuwachs um 22,4 % bei einem Umschlag von 60.000 t.

Für die **Zukunft** gehen die Unternehmen der **Trockengüterschifffahrt** von einer weiteren Abnahme der Kohlebeförderungen aus. Die Gründe liegen unter anderem in der mittel- bis langfristigen Umstellung von Kohlekraftwerken auf Gas und in dem vermehrten Kauf von günstigem Fremdstrom aus dem Ausland.

Bei den Güterarten Eisen und Stahl sowie Steine / Erden werden etwa gleichbleibende Mengen erwartet.

Allgemein wird auch bei der Binnenschifffahrt von einer weiteren Veränderung der Güterstruktur ausgegangen. Bei einem Rückgang der Beförderung von Massengütern wird künftig mit einem zunehmenden Aufkommen von Halb- und Fertigwaren, vorwiegend mittels Containerbeförderung, gerechnet. Dieser Veränderung tragen die Binnenhäfen durch Ausrichtung auf neue Umschlags- und Lagertechnologien Rechnung.

4.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Über die Hälfte der Unternehmer der **Trockengüterschifffahrt**, mit denen Marktgespräche geführt wurden, mussten auch im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum niedrigere Frachten akzeptieren. Vielfach wurden den Unternehmen sehr niedrige Frachtangebote unterbreitet, welche die Mehrheit notgedrungen akzeptierte, um wenigstens ihre Fixkosten zu decken.

Nur wenige Unternehmen der Trockengüterschifffahrt konnten gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 höhere Frachten durchsetzen. Aber auch in diesen Fällen konnten keine Frachterhöhungen in Höhe der Kostensteigerungen durchgesetzt werden.

Besonders im Bereich der Kohlebeförderungen mussten weitere Entgeltsenkungen gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 hingenommen werden. Bei Beförderungen von Importkohle aus den ARA-Häfen und bei Kohlebeförderungen auf der Relation von den westdeutschen Kanalgebieten nach Ostdeutschland wurde eine erhebliche Senkung der Frachten beobachtet.



Bei Transporten von chemischen Gütern wurden dagegen etwas höhere Frachttentgelte gezahlt als im entsprechenden Vorjahreszeitraum, was zum Großteil auf die gute Konjunktur im Chemiebereich zurückzuführen ist.

Bei Schiffen mit geringer Tragfähigkeit lagen die Frachten auch im 1. Halbjahr 2000 über denen größerer Schiffe, da in diesem Bereich durch die Vielzahl der abgewrackten Einheiten keine Laderaumüberkapazität mehr besteht.

Für die nächsten Monate rechnet ein Großteil der Unternehmen in der Trockengüterschifffahrt mit gleichbleibenden oder niedrigeren Frachten. Als Gründe werden ein geringeres Aufkommen bei Kohlebeförderungen und eine Zunahme der Laderaumkapazität durch vorwiegend im Ausland veranlasste Neubauten angeführt.

In der **Tankschifffahrt** mussten fast zwei Drittel der Unternehmen, mit denen Marktgespräche geführt wurden, gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr niedrigere Frachten hinnehmen. Nur in Ausnahmefällen konnten Unternehmen höhere Entgelte erzielen.

Bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen sind die Frachten - nach einem leichten Anstieg in den letzten Monaten des Jahres 1999 - im 1. Halbjahr 2000 wieder auf das niedrige Entgeltniveau des Sommers 1999 gefallen. Der hauptsächliche Grund hierfür lag in den noch hohen Lagerbeständen, die im Zuge der Ökosteuererhöhung zur Jahreswende 1999 / 2000 angelegt wurden. Daneben trug auch das geringere Aufkommen im Mineralölbereich und die generelle Überkapazität an Tankschiffen zu dieser Entwicklung bei.

Die Laderaumkapazität der Mineralöltankschifffahrt erhöhte sich auch dadurch, dass Methanolbeförderungen nach neuen gesetzlichen Bestimmungen seit Jahresbeginn nur noch in Doppelhüllenschiffen durchgeführt werden dürfen. Dies hatte zur Folge, dass Unternehmen mit Einhüllenschiffen, die bislang Methanol beförderten, nunmehr die Kapazitäten bei der Mineralöltankschifffahrt erhöhen.

Hingegen waren bei Transporten von chemischen Produkten in der Tankschifffahrt im 1. Halbjahr 2000 - bedingt durch die gute konjunkturelle Entwicklung in diesem Bereich - relativ gute Frachten zu erreichen.

In der Tankschifffahrt sind bereits seit Mitte Juni stark steigende Frachtraten zu beobachten. Auch in den nächsten Monaten dürfte sich diese Entwicklung noch fortsetzen. Grund hierfür ist die kurzfristig hohe Nachfrage nach Transportraum durch solche Verloader, die in Erwartung sinkender Mineralölpreise mit dem Auffüllen ihrer Lager gewartet haben und nun bei geringen Lagerbeständen diese auffüllen müssen.



Langfristig ist jedoch mit einer weiter fortschreitenden Entwicklung hin zu niedrigeren Frachten in der Tankschiffahrt zu rechnen, da der Aufkommensrückgang im Bereich der Mineralölerzeugnisse verbunden mit einer Laderaumüberkapazität insbesondere bei Einhüllentankschiffen weiter bestehen wird. Dieser generelle Trend dürfte nach den bisherigen Erfahrungen des Bundesamtes immer wieder kurzfristig durch Mengenschwankungen - bedingt durch die Preisentwicklung am Mineralölmarkt - unterbrochen werden.

4.3 Entwicklung der Kosten, Erträge und Investitionen im Binnenschiffsgüterverkehr

Die Ertragslage der Unternehmen in der Tank- und Trockengüterschiffahrt hat sich im 1. Halbjahr 2000 durch die stark gestiegenen Kosten - die nicht, oder nur teilweise an die Auftraggeber weitergegeben werden konnten - gegenüber dem Vorjahr weiter verschlechtert.

Nachdem sich der maßgebende Nettoeinkaufspreis für Gasöl je Liter bereits im Jahr 1999 verdoppelt hatte, sind die Bezugskosten im 1. Halbjahr 2000 weiter deutlich gestiegen. Inzwischen haben sich die Nettoeinkaufspreise für Gasöl gegenüber Anfang 1999 fast verdreifacht.

Da die Gasölpreise einen erheblichen Kostenfaktor in der Binnenschiffahrt darstellen, wirkte sich die anhaltende Preissteigerung weiter negativ auf die ohnehin schon angespannte Ertragslage der Binnenschiffahrtsunternehmen aus.

In diesem Zusammenhang ist bei einem Teil der Partikuliere die Bereitschaft zu erkennen, kurzfristig Schiffe stillzulegen, falls Verlader und Befrachter nicht auf Forderungen nach Gasölzuschlägen eingehen sollten. In einigen neu abgeschlossenen Verträgen wurden bereits Gasölklauseln vereinbart.

Als Folge dieser Entwicklung sind nach wie vor größere Investitionen für Modernisierungen und Schiffsneubauten überwiegend nicht möglich. Durchgeführt werden in der Regel nur solche Reparaturen, die zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes unabdingbar sind.

Durch das Ausbleiben von Ersatzinvestitionen nimmt das Durchschnittsalter der deutschen Binnenschiffahrtsflotte weiter zu. So hat sich - nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest - das durchschnittliche Alter der deutschen Trockengütermotorschiffe von 48,7 Jahren (1998) auf 49,2 Jahre (1999) erhöht. Bei den Tankschiffen liegt das Durchschnittsalter hingegen bei 29,2 Jahren.

Durch die fehlende Modernisierung und die Überalterung der Flotte haben sich die Wettbewerbsbedingungen und die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrt gegenüber ausländischen Beförderern weiter verschlechtert. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass in den Niederlanden nach wie vor in größerem Umfang Investitionen in Schiffsneubauten getätigt werden.



4.4 Verkehrsverlagerungen Straße - Wasserstraße (Einzelerkenntnisse)

4.4.1 Zusätzliche Serviceleistungen eines Terminalbetreibers

Ein **Hersteller von Maschinen** hatte bislang für den Export bestimmte Güter mit Lastkraftwagen aus dem nördlichen Baden-Württemberg zum Seehafen Bremerhaven befördern lassen. In Bremerhaven erfolgte das seemäßige Beladen / Verstauen der angelieferten Maschinen in Container sowie die Weiterbeförderung der Container mit Seeschiffen überwiegend in die Vereinigten Staaten von Amerika. Nunmehr wird das seemäßige Beladen / Verstauen der Maschinen in Container nicht mehr in Bremerhaven, sondern in einem Containerterminal am Oberrhein vorgenommen. Von dort werden die Container mit Binnenschiffen zum Seehafen Rotterdam befördert. Ab Rotterdam übernehmen Seeschiffe die für den Export bestimmten Container. Bestimmungsländer der Güter sind in erster Linie die Vereinigten Staaten von Amerika, jedoch erfolgt der Versand der Container zunehmend in andere außereuropäische Länder wie Kanada, Japan und auch nach Australien.

Die eingesetzten Lastkraftwagen sind nun nicht mehr - wie vor der Verkehrsverlagerung - auf einer ca. 600 Kilometer langen Strecke unterwegs, sondern lediglich auf einer kurzen Entfernung vom Produzenten zum Containerterminal.

Durch die logistische Umstellung - in Verbindung mit der Durchführung von Serviceleistungen bereits im Containerterminal am Oberrhein - werden jährlich ca. 1.000 Lkw-Fahrten über die genannte Entfernung vermieden.

Für diese Verkehrsverlagerung auf den Verkehrsträger Binnenschiff waren für den Auftraggeber ökologische Gesichtspunkte von entscheidender Bedeutung. Außerdem ist der nunmehr gewählte Weg (kurzer Lkw-Vorlauf, seemäßiges Verstauen der Güter in Container bereits im Terminal am Oberrhein und Beförderung auf der Hauptstrecke mit Binnenschiffen bis zum Seehafen) für den Auftraggeber auch finanziell günstiger. Für den hier praktizierten Ablauf zeigen inzwischen auch andere Hersteller Interesse.

4.4.2 Verkehrsverlagerung durch optimierte Logistik

Einem **Unternehmen der Binnenschifffahrt** ist es gelungen, für zwei verschiedene Auftraggeber bereits bestehende Lkw-Direktverkehre zum Teil auf die Wasserstraße zu verlagern.

Im Rahmen der Gesamttransporte ab den Produktionsstätten der Verloader in jeweils einer Verkehrsrelation wird nunmehr, neben weiterhin bestehenden Lkw-Direktverkehren, auch das Binnenschiff für Beförderungen eingesetzt. Es findet dabei **kein** Vorlauf auf der Straße statt.

Im ersten Fall (Gipstransporte) wird das Binnenschiff direkt beim Hersteller beladen. Am Zielhafen erfolgt der Umschlag der Güter auf Lkw, welche die Güter dann über eine Kurzstrecke (30 km) weiter



transportieren. Vor der Verkehrsverlagerung wurden die Beförderungsmengen komplett per Lkw transportiert.

Im zweiten Fall handelt es sich um Salztransporte. Zuvor wurden auch diese Transporte ausschließlich auf der Straße durchgeführt.



Hinsichtlich des Gesamtentgeltes für die Beförderung vom Versand- zum Bestimmungsort ist das Binnenschiff nach Angaben des Unternehmens (unter Einbeziehung von Gebühren für den Hafenumschlag und den Kosten für den erforderlichen kurzen Nachlauf auf der Straße) mit dem Lkw-Direkttransport in etwa preisgleich. Insgesamt wird für das Jahr 2000 zu Gunsten der Binnenschifffahrt ein Verlagerungspotenzial von ca. 50.000 t Gütern erwartet.

Entscheidende Gründe, nunmehr auch Beförderungen auf der Wasserstraße durchzuführen, waren:

- Eine optimierte Logistik,
- die Vermeidung von vormals aufgetretenen „Lkw-Warteschlangen“ am Versandort,
- eine rasche Beladung der Schiffe beim Verloader sowie
- die Nutzung einer neuen, modernen Lagerhalle am Löschhafen mit entsprechenden optimalen Entlademöglichkeiten für den Güterumschlag.

5 Eisenbahngüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im 1. Halbjahr 2000 wurden von den Eisenbahnen in Deutschland insgesamt 146,3 Mio. t Güter im frachtpflichtigen Verkehr nach Angaben des Statistischen Bundesamtes befördert. Damit nahm die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,8 Mio. t (+ 2,6 %) zu.

Durch den überwiegenden Beförderungszuwachs im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit höherer Versandweite im Vergleich zum Binnenverkehr stieg die Gütertransportleistung im gleichen Zeitraum um 4,6 % auf 37,5 Mrd. Tonnenkilometer.

In Ostdeutschland erhöhte sich die beförderte Gütermenge der Eisenbahnen um 3,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 29,2 Mio. t. Dabei stieg der Binnenverkehr um 2,2 %, der Versand nach dem Ausland um 11,7 % und der Empfang aus dem Ausland um 3,1 % an. Der Beförderungsanteil in Ostdeutschland beträgt 19,9 % vom Mengenaufkommen der Eisenbahnen in Deutschland insgesamt.

Die Nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) des öffentlichen Verkehrs gehen von einer Zunahme bei der Beförderungsmenge um ca. 3 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aus. Der Mengenzuwachs ergibt sich aus der größeren Transportnachfrage der Eisen- und Stahlindustrie und der chemischen Industrie. Weitere Mengensteigerungen sind ebenfalls bei der Beförderung von Halb- und Fertigwaren zu verzeichnen. Dagegen sind die Beförderungsmengen bei Kohle und Mineralöl rückläufig. Die Zunahme eigenständiger Verkehre von NE-Bahnen auf DB AG-Strecken über größere Entfernungen führte zu einem



überdurchschnittlichen Wachstum bei der Gütertransportleistung um mehr als 10 %.

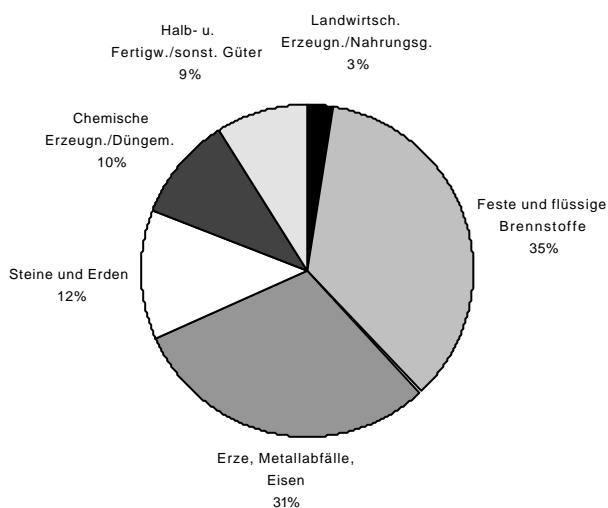
Bei den **Hauptverkehrsverbindungen** der Eisenbahnen entwickelte sich das Güteraufkommen wie folgt:

Im **Binnenverkehr** wurden 96,5 Mio. t im 1. Halbjahr 2000 bei einem geringfügigen Mengenrückgang um 0,2 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum befördert. Der Binnenverkehr erreichte damit einen Anteil von 66,0 % an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen. Dabei kam es bei der Zusammensetzung der Güterstruktur zu beachtlichen Veränderungen:

Bei Erzen, Metallabfällen sowie Eisen und NE-Metallen stieg die beförderte Gütermenge um 9,4 % auf 29,5 Mio. t im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an. Ein weiterer Beförderungszuwachs ist bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+ 0,6 Mio. t) und bei chemischen Erzeugnissen (+ 0,4 Mio. t) zu verzeichnen.

Durch die Mengenrückgänge bei der Beförderung von Baustoffen um 15,2 % (- 2,1 Mio. t) und bei festen Brennstoffen um 2,9 % (- 0,7 Mio. t) konnte insgesamt beim Binnenverkehr kein Mengenzuwachs erreicht werden.

Schaubild 2: Anteile der Güterarten am Binnenverkehr der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2000



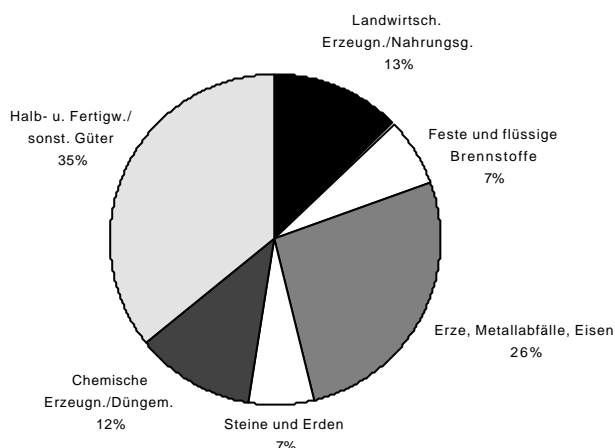
Im Gegensatz zur fast unveränderten Mengenentwicklung im Binnenverkehr ist beim grenzüberschreitenden Güterverkehr der Eisenbahnen ein beachtlicher Mengenzuwachs zu verzeichnen.

Der **Güterversand der Eisenbahnen nach dem Ausland** in Höhe von 21,1 Mio. t im 1. Halbjahr 2000 nahm um 9,3 % (+ 1,8 Mio. t) zu. Die Versandmenge nach dem Ausland erreicht damit einen Anteil von 14,4 % an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen. Der Mengenzuwachs ergibt sich aus



einem höheren Aufkommen bei Eisen- und Stahlerzeugnissen (+ 0,9 Mio. t), bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+ 0,5 Mio. t) und bei chemischen Gütern (+ 0,2 Mio. t). Zugenommen haben auch die Versandmengen von Halb- und Fertigwaren sowie von besonderen Transportgütern (+ 0,3 Mio. t); darin sind auch die Versandmengen des kombinierten Verkehrs nach dem Ausland enthalten.

Schaubild 3: Anteile der Güterarten am Versand nach dem Ausland im 1. Halbjahr 2000

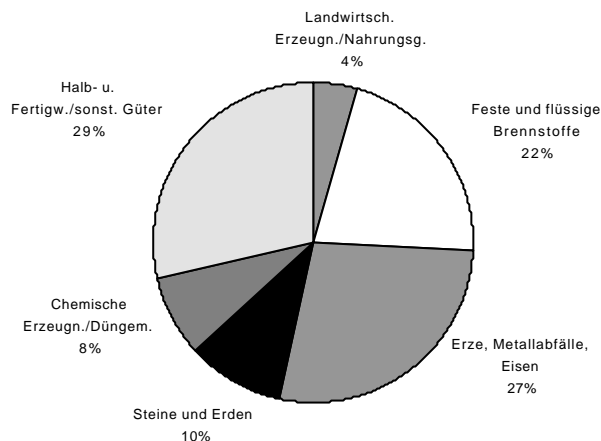


Der Gütereingang der Eisenbahnen aus dem Ausland in Höhe von 23,6 Mio. t nahm um 7,4 % (+ 1,6 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Von der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen entfällt damit ein Anteil von 16,1 % auf den Gütereingang aus dem Ausland.

Ähnlich wie beim Güterversand wurde bei einem Gesamtaufkommen von 6,5 Mio. t ein Mengenzuwachs bei Eisen- und Stahlerzeugnissen sowie Erzen und Metallabfällen in Höhe von 19,3 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erreicht. Weiter zugenommen hat auch der Empfang von festen Brennstoffen. Die Empfangsmenge aus dem Ausland betrug bei festen Brennstoffen 4,6 Mio. t im 1. Halbjahr 2000 und nahm im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,9 % zu. Auch bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und chemischen Erzeugnissen ist ein überdurchschnittlicher Mengenzuwachs zu verzeichnen.



Schaubild 4: Anteile der Güterarten am Empfang aus dem Ausland im 1. Halbjahr 2000



Der **Durchgangsverkehr der Eisenbahnen** in Höhe von 5,1 Mio. t nahm um 10,2 % (+ 0,5 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr der Eisenbahnen beträgt 3,5 %. Er wird wesentlich vom Verkehrsaufkommen bei Halb- und Fertigwaren und besonderen Transportgütern in Höhe von 2,9 Mio. t mit einem Mengenanteil von 56 % am Gesamtaufkommen bestimmt. Ein beachtliches Mengenaufkommen beim Durchgangsverkehr der Eisenbahnen wird auch bei Eisen- und Stahlerzeugnissen (1,0 Mio. t), bei chemischen Erzeugnissen (0,5 Mio. t) und bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen (0,3 Mio. t) erreicht.

5.2 Kombierter Verkehr Schiene - Straße

Nach den vorliegenden Erkenntnissen zur Entwicklung des Sendungsaufkommens im 1. Halbjahr 2000 hat sich der durch Preiserhöhungen und teilweise Qualitätsmängel bedingte Rückgang beim Beförderungsaufkommen des Kombinierten Verkehrs Schiene - Straße des Jahres 1999 im Eisenbahnverkehr nicht weiter fortgesetzt.

Nach Angaben der Kombiverkehr GmbH & Co. KG wurden im internationalen Verkehr 209.910 Sendungen im 1. Halbjahr 2000 bei einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 9 % befördert.

Seit Einführung des Ganzzugkonzepts verbunden mit einem neuen Netzangebot für den Kombinierten Verkehr steigen die Sendungszahlen im Binnenverkehr im Vergleich zum Vorjahr wieder an. So wurden im 1. Halbjahr 2000 im Binnenverkehr 92.360 Sendungen befördert. Damit konnte der hohe Beförderungsrückgang des 2. Halbjahres 1999 zum Stillstand gebracht werden.



Nach Angaben der POLZUG Polen-Hamburg Transport GmbH wurden im 1. Halbjahr 2000 zwischen den deutschen Seehäfen und Polen 28.000 TEU befördert. Damit hat der Kombinierte Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen und Polen weiter an Bedeutung zugenommen.

Für die in Richtung GUS-Staaten tätigen Operateure ist es derzeit kaum möglich, im unbegleiteten Kombinierten Verkehr wirtschaftliche Alternativen zum durchgehenden Straßengüterverkehr anzubieten. So gibt es nach Angaben des Kombioperateurs Transfracht International keine nennenswerten Beförderungen auf Relationen zwischen Deutschland und Weißrußland. Trotz vorhandener Infrastruktur - 16 Bahnhöfe sind in Weißrußland für den internationalen Verkehr zugelassen - behindern die niedrigen Beförderungsentgelte im durchgehenden Straßengüterverkehr vor allem der russischen, weißrussischen und polnischen Transportunternehmen die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs auf diesen Relationen.

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

Der grenzüberschreitende Güterverkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten hat im vergangenen Jahr, bei unterschiedlicher Entwicklung der Beförderungsmengen durch die einzelnen Verkehrsträger, weiter zugenommen. Der deutliche Mengenzuwachs beim Straßengüterverkehr ergibt sich vor allem aus den überdurchschnittlich zunehmenden Beförderungen von Halb- und Fertigwaren.

Das hohe Mengenwachstum beim Seeverkehr ist auf beachtliche Brennstofflieferungen aus verschiedenen osteuropäischen Ländern zurückzuführen.

Vom gesamten Güteraustausch, einschließlich dem Rohrfernleitungstransport zwischen Deutschland und den MOE-Staaten, entfallen 75,4 % der Gütermenge auf den Empfang aus diesen Staaten.

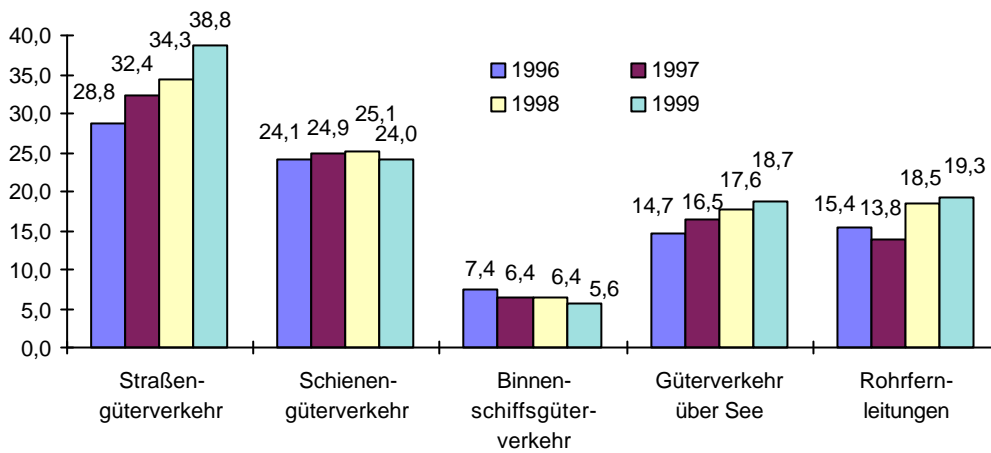
Nachfolgend wird die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Grundlage der statistischen Angaben des Jahres 1999 analysiert.

Zwischen Deutschland und den MOE-Staaten wurde im Jahr 1999 eine Gütermenge von 106,4 Mio. t (1998: 102,4 Mio. t) durch alle Verkehrsträger befördert.

Damit stieg das beförderte Güteraufkommen gegenüber dem Vorjahr, einschließlich der Rohölbeförderungen mittels Rohrfernleitung aus Rußland in Höhe von 19,3 Mio. t, um 3,9 %.



Schaubild 5: Güteraufkommen mit den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern in Mio. t



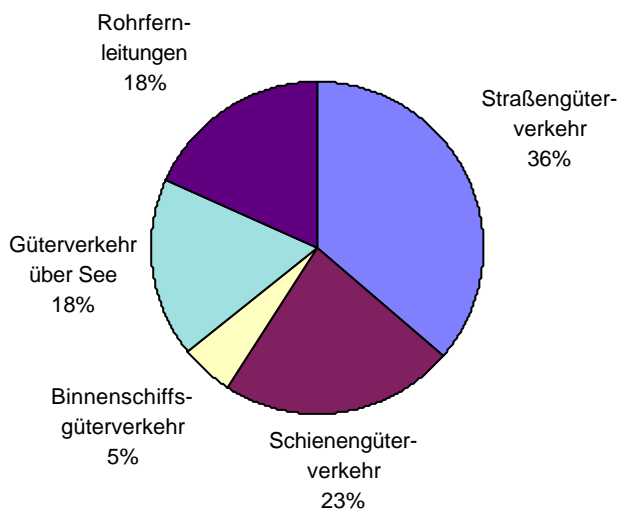
Quelle: StBA/KBA/BAG

Tabelle 2: Anteil der Verkehrsträger am Güteraufkommen mit den MOE-Staaten in %

	1996	1997	1998	1999
Straßengüterverkehr	31,9	34,4	33,9	36,5
Schienengüterverkehr	26,7	26,5	24,5	22,6
Binnenschiffsgüterverkehr	8,2	6,8	6,3	5,2
Güterverkehr über See	16,2	17,6	17,2	17,5
Rohrfernleitungen	17,0	14,7	18,1	18,2

Quelle: BAG (22109)

Schaubild 6: Aufteilung des Güteraufkommens mit den MOE-Staaten im Jahr 1999 auf die Verkehrsträger in %





Beim Güteraustausch zwischen Deutschland und den einzelnen MOE-Staaten ergibt sich folgende Entwicklung:

Ein **Zuwachs** bei der beförderten Gütermenge gegenüber dem Vorjahr ist beim Güterverkehr mit Ungarn (+ 13,7 %), mit Tschechien (+ 12,1 %) und mit Weißrußland (+ 7,0 %) zu verzeichnen. Auch beim Güterverkehr mit Rußland ist ein Zuwachs von 8,5 % im Vergleich zum Jahr 1998 eingetreten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch die krisenhafte wirtschaftliche Lage in Rußland im Jahr 1998 die Warenexporte nach Rußland stark zurückgegangen waren. Weiterhin haben die Rohöllieferungen über Rohrfernleitungen ständig zugenommen.

Rückgänge bei den Beförderungsmengen im Güterverkehr sind mit den Baltischen Staaten (- 6,3 %), mit Bulgarien (- 35,4 %), mit Rumänien (- 30,0 %) und mit der Ukraine (- 17,3 %) zu verzeichnen. Die Beförderungsmenge im Güteraustausch mit Polen ist im Vergleich zum Vorjahr - trotz überdurchschnittlicher Zunahme des Straßengüterverkehrs, der jedoch beim Eisenbahngüterverkehr beachtliche Mengenrückgänge (überwiegend Baustoffe) entgegen stehen - nicht weiter angewachsen.

Der **Güterversand aus Deutschland nach den MOE-Staaten** in Höhe von 26,1 Mio. t (Vorjahr: 25,7 Mio. t) hat um 1,6 % zugenommen. Ein überdurchschnittlicher Zuwachs wurde beim Güterversand nach Tschechien (+ 13,4 %) und nach Ungarn (+ 3,8 %) erreicht. Auch beim Güterversand nach Rußland konnte durch eine Mengensteigerung beim Eisenbahngüterverkehr ein Zuwachs von 3,9 % im Vergleich zum Vorjahr erzielt werden. Verringert hat sich der Güterversand nach den Baltischen Staaten (- 13,2 %), nach Rumänien (- 28,8 %) sowie nach der Ukraine (- 26,3 %).

Der **Güterempfang aus den MOE-Staaten** in Höhe von 61,0 Mio. t (Vorjahr: 58,1 Mio. t) hat um 4,8 % zugenommen. Überdurchschnittlich nahm dabei der Güterempfang aus Rußland (+ 34,5 %), aus Ungarn (+ 19,3 %) und aus Tschechien (+ 11,4 %) zu.

Abgenommen hat dagegen der Güterempfang aus den Baltischen Staaten (- 4,7 %). Dieser Mengenrückgang dürfte aus dem geringeren Transitverkehr russischer Güter über lettische Häfen resultieren. Ebenfalls rückläufig ist der Güterempfang aus der Ukraine.



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

Tabelle 3: Entwicklung des Anteils der einzelnen Staaten am gesamten Wechselverkehr mit den MOE-Staaten in %

Land / Ländergruppe	Anteil am gesamten Wechselverkehr in %		
	1997	1998	1999
Polen	35,9	36,3	34,7
Tschechien	26,6	27,0	29,2
Ungarn / Slowakei	10,0	11,5	12,1
Bulgarien / Rumänien	1,7	1,7	1,2
Baltische Staaten	15,7	14,6	13,3
Rußland	7,6	6,6	7,8
Weißrußland / Ukraine / Moldawien	2,5	2,3	1,7

Quelle: BAG / KBA

Das **Aufkommen im Straßengüterverkehr** hat gegenüber dem Vorjahr um 11,6 % (+ 4,0 Mio. t) überdurchschnittlich zugenommen. Der wachsende Gütertausch von Halb- und Fertigwaren sowie Investitionsgütern dürfte diese Entwicklung beschleunigt haben.

Dabei sind die Versandmengen nach den MOE-Staaten um 8,5 % im Vergleich zum Vorjahr auf 15,4 Mio. t angewachsen. Die Empfangsmengen aus den MOE-Staaten in Höhe von 23,4 Mio. t haben im gleichen Zeitraum um 13,8 % zugenommen.

Die beförderten Gütermengen im Wechselverkehr mit Polen, Tschechien und Ungarn erreichen einen hohen Mengenanteil von 81 % am gesamten Straßengüterverkehr mit den MOE-Staaten.

Der Anteil der deutschen Beförderer am Wechselverkehr in Höhe von 5,0 Mio. t beträgt bezogen auf die Beförderungsmenge 12,8 % (Vorjahr: 14,2 %).

Im **Durchgangsverkehr mit Lastkraftfahrzeugen** von und nach den MOE-Staaten durch Deutschland wurden mit 1,2 Mio. Lastkraftfahrzeugen 17,5 Mio. t Güter im Jahr 1999 befördert. Der Mengenzuwachs gegenüber dem Vorjahr beträgt 10,5 %. Bezogen auf den Wechselverkehr mit den MOE-Staaten in Höhe von 38,8 Mio. t erreicht damit der Durchgangsverkehr einen vergleichbaren Anteil von 45 %.

Am Durchgangsverkehr mit den MOE-Staaten sind die deutschen Beförderer mit 1,9 % beteiligt.

Von den Durchgangsverkehren entfallen auf Beförderungen

- von und nach Polen 42 % mit 7,3 Mio. t (517.600 Beförderungen)
- von und nach Tschechien 25 % mit 4,4 Mio. t (348.000 Beförderungen)
- von und nach Rußland 8 % mit 1,5 Mio. t (83.900 Beförderungen)
- von und nach Ungarn 6 % mit 1,1 Mio. t (71.200 Beförderungen)

Beim **Eisenbahngüterverkehr** zwischen Deutschland und den MOE-Staaten ist bei einer Gesamtmenge von 24,0 Mio. t gegenüber dem Jahr 1998 ein Rückgang von 4,4 % (- 1,1 Mio. t) zu verzeichnen.



Beim Güterempfang aus den MOE-Staaten in Höhe von 17,2 Mio. t ging die beförderte Gütermenge im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 % zurück.

Der Güterversand nach den MOE-Staaten in Höhe von 6,9 Mio. t verringerte sich im gleichen Zeitraum um 5,7 %.

Beim beachtlichen Eisenbahngüterverkehr zwischen Deutschland und Polen mit einer Gütermenge von 11,7 Mio. t im Jahr 1998 bestimmte der Mengentrückgang von 1,8 Mio. t im Jahr 1999 deutlich die gesamte Mengenentwicklung des Eisenbahngüterverkehrs mit den MOE-Staaten.

Im 1. Halbjahr 2000 ist beim Eisenbahngüterverkehr mit Polen wieder ein Mengenzuwachs durch steigende Beförderungsmengen bei Eisen- und Stahlerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen sowie Halb- und Fertigwaren zu verzeichnen.

Der **Güterverkehr über See** erreichte im Jahr 1999 einen Mengenzuwachs von 6,0 % auf 18,7 Mio. t. Dabei ergibt sich der Mengenzuwachs ausschließlich aus der Zunahme beim Güterempfang aus den MOE-Staaten in Höhe von 8,5 % bei einer Beförderungsmenge von 15,9 Mio. t. Dazu zählen - wie bereits in den vergangenen Jahren - Steinkohlelieferungen aus Polen sowie Rohöl- und Kraftstofflieferungen aus Rußland. Neben dem Güterempfang aus Rußland über lettische und estnische Häfen hat der direkte Güterempfang aus russischen Häfen im Jahr 1999 um fast 1,0 Mio. t zugenommen.

Durch geringere Versandmengen im Seeverkehr von Deutschland nach Polen und den Baltischen Staaten konnte im Güterversand nach den MOE-Staaten über See kein Mengenzuwachs erreicht werden.

Beim **Binnenschiffsgüterverkehr** mit den MOE-Staaten in Höhe von 5,6 Mio. t ist ein Mengentrückgang von 12,2 % im Jahr 1999 im Vergleich zum Vorjahr eingetreten.

Beim Binnenschiffsgüterverkehr mit Polen konnten die hohen Mengentrückgänge bei Baustoffbeförderungen mit dem beachtlichen Zuwachs bei Kohlebeförderungen nicht ausgeglichen werden.

Im Binnenschiffsgüterverkehr mit Tschechien konnte trotz zeitweiligen Niedrigwassers auf der Elbe im Jahr 1999 ein Mengenzuwachs von 19 % erreicht werden.

Deutliche Mengentrückgänge sind durch die Kriegsauswirkungen auf dem Balkan hinsichtlich der Unbefahrbarkeit der Donau im Binnenschiffsgüterverkehr mit Rumänien und Bulgarien im Jahr 1999 eingetreten. Mit diesen Ländern ist der Gütertausch über die Donau von 425.000 t im Jahr 1998 auf 85.000 t im Jahr 1999 zurückgegangen.



7 Fahrpersonalmangel im Straßengüterverkehr

Seit einiger Zeit ist bei Transportunternehmen ein Mangel an qualifizierten Kraftfahrern zu beobachten. Diese Tendenz hat sich im 1. Halbjahr 2000 weiter fortgesetzt. Insbesondere aus industriellen Ballungsgebieten berichten Transportunternehmen über das Fehlen von qualifizierten Kraftfahrern. Häufig erfüllen Bewerber bei Transportunternehmen mit hochwertigem Spezialfuhrpark nicht die Anforderungen hinsichtlich der erforderlichen Berufserfahrungen und der Spezialkenntnisse. Viele Transportunternehmen befürchten Abwerbungen von qualifizierten Kraftfahrern durch andere Unternehmen, auch aus angrenzenden europäischen Staaten.

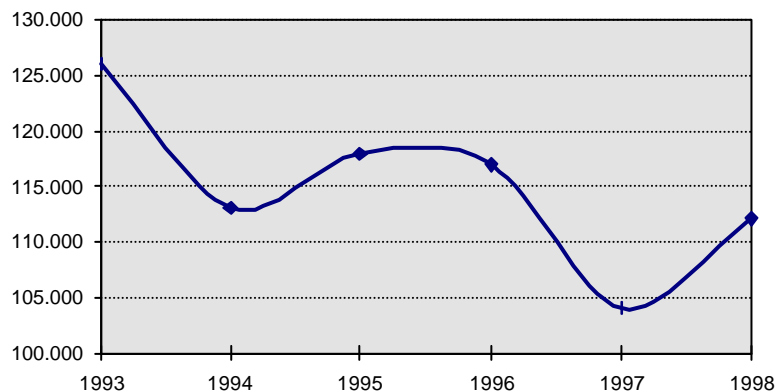
Folge des Fahrer Mangels sind für zahlreiche betroffene Unternehmen hohe Umsatzeinbußen - trotz guter Auftragslage - durch nicht einsatzbereite Lkw.

Der wachsende Bedarf an Berufskraftfahrern wird zum Teil an der Entwicklung der Arbeitslosenzahlen der Berufsgruppe erkennbar. So hat sich die Zahl der als arbeitslos gemeldeten Berufskraftfahrer im Juni 2000 gegenüber dem gleichen Vorjahresmonat um ca. 15 % verringert, davon um ca. 18 % in Westdeutschland und um ca. 8 % in Ostdeutschland. Dabei ist zu berücksichtigen, dass vielfach Transportunternehmen Bewerbern, die über Arbeitsämter vermittelt werden, aufgrund fehlender Berufserfahrung und Qualifikation skeptisch gegenüberstehen und dadurch der Vermittlungserfolg relativ gering ist.

Die Gründe für den wachsenden Mangel an qualifizierten Kraftfahrern sind vielfältig:

Bei einem stetig wachsenden Güteraufkommen und zunehmenden Bestand an Lastkraftfahrzeugen ist die Neuerteilung von Fahrerlaubnissen der Klasse 2 nach Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes zurückgegangen.

Schaubild 7: Anzahl der Erteilungen von Fahrerlaubnissen der Klasse 2 in den Jahren 1993 - 1998



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg



Ein Rückgang der Fahrerlaubnisneuerwerb durch eine weitgehende Einstellung des Fahrerlaubniserwerbs bei der Bundeswehr - wie oft in Fachkreisen genannt - kann nach Angaben des Bundesministeriums für Verteidigung nicht bestätigt werden.

Ein zusätzlicher Fahrerbedarf ergibt sich aus dem seit dem 1. Januar 1999 gültigen Fahrerlaubnisrecht der Europäischen Union. Danach müssen Kraftfahrer zum Führen eines Lastkraftfahrzeuges ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen, vorher 7,5 Tonnen, mindestens über eine Fahrerlaubnis der Klasse C 1 verfügen. Die Verwendung einer Pkw-Fahrerlaubnis zur Güterbeförderung wurde dadurch weiter eingeschränkt.

Zwischen der Knappheit qualifizierter Kraftfahrer und den vorhandenen Berufsbedingungen im gewerblichen Güterkraftverkehr dürfte ein enger Zusammenhang bestehen. Die physischen und psychischen Belastungen der Fahrer von Lastkraftfahrzeugen haben durch die wachsende Verkehrsdichte verbunden mit steigendem Termindruck stark zugenommen. Lange Arbeitszeiten verbunden mit dem Fernbleiben von den Familien und dadurch eingeschränkte soziale Kontakte stellen eine zusätzliche Belastung dar.

Außerdem werden durch personelle Einsparungen bei Auftraggebern häufig zusätzliche Nebenleistungen - wie z. B. Be- und Entladearbeiten - als eine Selbstverständlichkeit von den Kraftfahrern abverlangt.

Der ursprüngliche Reiz zur Ergreifung des Kraftfahrerberufes, die relativ große persönliche Selbstständigkeit, ist durch den heutigen Stand der Kommunikationstechnik verbunden mit der ständigen Kontrollmöglichkeit des Fahrpersonals weitgehend verloren gegangen.

Ein Teil der Unternehmen des Güterkraftverkehrs äußerte sich in Marktgesprächen dahingehend, dass Auftraggeber nur dann hochwertige Transport- und Logistikleistungen fordern könnten, wenn über das Beförderungsentgelt auch der Fahrer den qualitativen Anforderungen entsprechend leistungsgerecht bezahlt werden kann.



8 Erläuterungen zu statistischen Veränderungen

Mit der Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, das zum 1. Juli 1998 in Kraft getreten ist, wurde die Freistellungs-Verordnung GüKG aufgehoben, so dass nun erstmals bestimmte Beförderungen (z. B. lebende Tiere, bestimmte Abfälle) erfasst und statistisch aufbereitet werden. Seit dem 1.1.1999 werden diese Beförderungen aufgrund der Gesetzesänderung statistisch ausgewiesen.

Bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung des Jahres 1999 gegenüber 1998 ist daher zu berücksichtigen, dass bis Mitte 1998 bestimmte Beförderungsfälle von den Bestimmungen des alten Güterkraftverkehrsgesetzes (Freistellungs-Verordnung GüKG) freigestellt waren und somit statistisch nicht erfasst wurden.

Diese Beförderungen sind nunmehr in der Statistik enthalten, vor allem in der Güterart „Steine und Erden“ (Gütergruppe 639) sowie in der Güterart „Lebende Tiere, Zuckerrüben“.

Die Ergebnisse der Güterarten für das Jahr 1999 zeigen, dass sich der überwiegende Zuwachs durch Einbeziehung der Mülltransporte beim Werkverkehr zeigt. Ohne Berücksichtigung dieser zuvor freigestellten Beförderungen liegt die Steigerungsrate im Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Jahresvergleich 1999 gegenüber 1998 von 7,2 % (= 213,3 Mio. t) - gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen - bei etwa 4,0 % (= 118,7 Mio. t). **Auf die ehemals freigestellten Beförderungen entfällt somit eine Zunahme von ca. 3,2 % (= 94,6 Mio. t).**

Die Untergliederung nach Verkehrsarten zeigt die deutlichen Veränderungen im Bereich des Werkverkehrs: Das statistisch ausgewiesene Mengenwachstum von 7,9 % (= 114,4 Mio. t) verringert sich ohne Berücksichtigung der zuvor freigestellten Beförderungen auf 1,5 % (= 21,4 Mio. t). Im gewerblichen Verkehr verändert sich dagegen die ausgewiesene Wachstumsrate von 6,5 % (= 99,0 Mio. t) nur unwesentlich auf 6,4 % (= 97,4 Mio. t).

Bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 ist zu berücksichtigen, dass durch das überhöhte Aufkommensniveau aufgrund der statistischen Überzeichnung im Jahr 1999 das Wachstum insgesamt wegen dieses Basiseffektes im Jahr 2000 voraussichtlich geringer ausfallen wird (Gesamtjahr 1999 ggü. 1998: 7,2 %).