



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2002



Inhaltsverzeichnis

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	7
3.1.2	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.2	Entwicklung der Beförderungsentgelte.....	9
3.3	Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen	10
3.3.1	Entwicklung der Kosten	10
3.3.2	Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten.....	11
3.3.3	Entwicklung der Investitionen	12
3.4	Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen	13
3.5	Wettbewerbsverzerrung beim Umbruch der Strukturen im Güterkraftverkehr	15
4	Binnenschiffsgüterverkehr	16
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur.....	16
4.2	Entwicklung der Beförderungsentgelte.....	19
4.3	Ertragslage und Investitionen in der Binnenschiffahrt.....	20
5	Eisenbahngüterverkehr	21
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur.....	21
5.2	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße.....	24
6	Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) im Jahr 2001	25
6.1	Entwicklung der Beförderungsmenge zwischen Deutschland und den MOE-Staaten.....	26
6.2	Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern ..	27
6.2.1	Güterempfang aus den MOE-Staaten	27
6.2.2	Güterversand in die MOE-Staaten	28
6.3	Signifikante Veränderungen des Güterverkehrs zwischen Deutschland und einzelnen MOE-Staaten ..	29
6.4	Anforderungen an die künftige Entwicklung des Güteraustausches mit den MOE-Staaten	32

1 Zusammenfassung

Die verhaltene konjunkturelle Entwicklung in Deutschland im Jahr 2001 hat sich im Verlauf des Jahres 2002 weiter verschlechtert. Dies führte im Bereich des Güterverkehrs in Deutschland zu einem unerwartet deutlichen Rückgang der Nachfrage nach Verkehrsleistungen.

Im 1. Halbjahr 2002 verringerten sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr beförderte Gütermenge um 6,4 % und die Tonnenkilometerleistung um 3,1 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2001. Dabei kam es bei allen Verkehrsträgern zu Mengen- und Leistungsrückgängen.

Nachdem im Straßengüterverkehr die Mengen und Leistungen über weite Beförderungsstrecken aufgrund des allgemein zunehmenden Warenaustausches seit Jahren deutlich anstiegen, kam es im bisherigen Jahresverlauf 2002 auch in diesem bislang wachstumsorientierten Marktsegment zu Rückgängen. Darüber hinaus setzten sich die bereits in den vergangenen Jahren gezeigten Mengen- und Leistungsrückgänge in den unteren Entfernungsbereichen u. a. aufgrund der schlechten Lage in der Bauwirtschaft weiter fort. Auch die bislang dynamisch wachsenden grenzüberschreitenden Güterbeförderungen stehen unter dem zunehmenden Einfluss des schwachen Wachstums der Wirtschaft. So kam es aufgrund der rückläufigen Entwicklung der deutschen Aus- und Einfuhren im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen. Im Güterverkehr mit osteuropäischen Staaten setzt sich der Aufkommenszuwachs weiter fort.

Der Konjunkturverlauf wirkte sich ebenfalls nachteilig auf die Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs aus. Dabei verringerte sich das Beförderungsaufkommen sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Mit Beginn des 2. Halbjahres 2002 wird ein Aufkommenszuwachs beim Eisenbahngüterverkehr erkennbar.

Im Binnenschiffsgüterverkehr verringerten sich im 1. Halbjahr 2002 sowohl die transportierte Gütermenge als auch die Beförderungsleistung.

Die wirtschaftlichen Probleme der Unternehmen des Straßengüterverkehrs haben sich verschärft. Die überwiegende Anzahl der Güterkraftverkehrsunternehmen befindet sich in einer äußerst angespannten wirtschaftlichen Situation. Immer mehr Unternehmen geraten in eine existentielle Krise und müssen aus dem Markt ausscheiden. Neben dem stetig wachsenden Wettbewerbs- und Preisdruck durch in- und ausländische Verkehrsunternehmen wirken sich die konjunkturelle Schwäche und die anhaltenden Schwierigkeiten in der Bauwirtschaft negativ auf die wirtschaftliche Situation der Unternehmen aus. Eine Verbesserung der Ertragssituation durch eine Erhöhung der Beförderungsentgelte ist aufgrund des Aufkommensrückgangs und des daraus resultierenden verschärften Konkurrenzkampfes kaum möglich. Die angespannte Lage ist am deutlichen Rückgang der Investitionsneigung sowie an der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen zu erkennen.



Bereits in den vergangenen Jahren nahm die Anzahl der auf dem Transportmarkt tätigen Großunternehmen zu. Diese Entwicklung hat sich in jüngster Zeit fortgesetzt und führt zu einem Umbruch des bisher überwiegend durch klein und mittelständische Unternehmen geprägten Güterkraftverkehrsmarktes. In diesem Zusammenhang kritisieren Unternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes vor allem europaweite Akquisitionen deutscher und europäischer - zum Teil noch staatlich subventionierter - Post- und Bahnunternehmen. Der hierdurch ausgelöste Verdrängungswettbewerb geht insbesondere zu Lasten kleinerer und mittlerer Unternehmen.

Aufgrund der zunehmenden europäischen Integration und der bevorstehenden EU-Osterweiterung werden die Stimmen der deutschen Unternehmen immer lauter, dringend notwendige Maßnahmen zur Harmonisierung der ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb Europas durchzuführen.

Die bislang vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für die Unternehmen zum teilweisen Ausgleich der Belastungen durch die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut werden als völlig unzureichend angesehen. Ferner besteht Unsicherheit darüber, inwieweit die Maut an die Auftraggeber weitergegeben werden kann. Zusätzliche Probleme bereitet die Überwälzung der Maut für Leerfahrten, aber auch die Maut-Vorfinanzierungskosten.

Deshalb ist die Stimmung der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen derzeit auf einem Tiefpunkt angelangt.

Seit Übertragung der Aufgabe einer verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung im Güterverkehr an das Bundesamt im Jahr 1994 hat sich die wirtschaftliche Lage der Unternehmen noch nie so schlecht dargestellt wie heute.

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Nach der bereits moderaten Entwicklung im Jahr 2001 kam es aufgrund der in diesem Jahr sich fortsetzenden Konjunkturschwäche zu einem weiteren Rückgang der Verkehrsnachfrage. Neben dem seit einigen Jahren - insgesamt - zurückgehenden Aufkommen ging im bisherigen Verlauf des Jahres 2002 erstmals auch die Beförderungsleistung zurück.

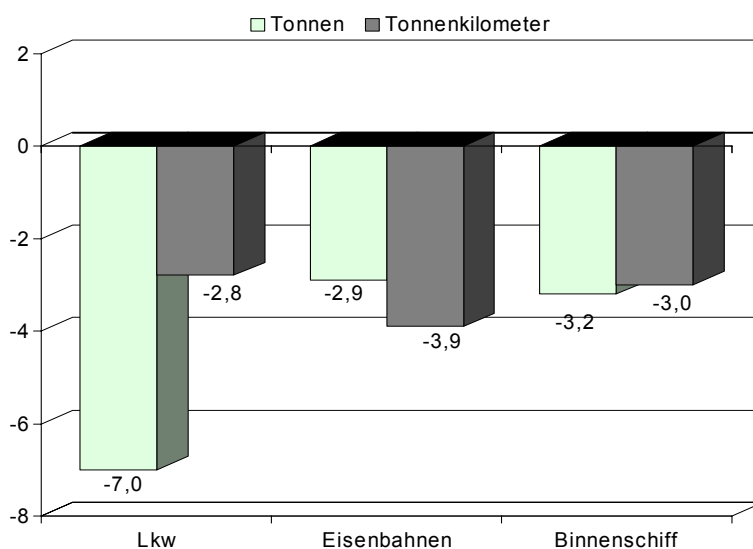
Im 1. Halbjahr 2002 wurde im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr insgesamt eine Gütermenge von 1,52 Mrd. t befördert. Damit verringerte sich die Gütermenge gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 deutlich um rund 104 Mio. t (- 6,4 %).

Betrachtet man diesen hohen Mengenrückgang aus der Sicht der erbrachten arbeitstäglichen Beförderungsmenge, so wird der erhebliche Mengenrückgang besonders deutlich. Während im 1. Halbjahr 2001 arbeitstäglich im Durchschnitt 10,86 Mio. t befördert wurden, waren es im 1. Halbjahr 2002 lediglich 10,16 Mio. t. Dieser Rückgang entspricht einem Ausfall der Transportmenge von etwa zehn Arbeitstagen (Basis: 150 Arbeitstage).

Die Beförderungsleistung sank um 6,1 Mrd. tkm (- 3,1 %) auf rund 191 Mrd. tkm.

Die konjunkturelle Schwäche führte bei allen Verkehrsträgern sowohl im Bereich des Binnen- als auch im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs zu einer rückläufigen Mengen- und Leistungsentwicklung.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 in %



Quelle: StBA, KBA, BAG



Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 wie folgt dar:

- Im **Straßengüterverkehr** (Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um insgesamt 7,0 % auf 1,27 Mrd. t.
Aufgrund der zurückgegangenen Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr verringerte sich auch die Beförderungsleistung um 2,8 % auf 124,0 Mrd. tkm (Inland).
- Im **Eisenbahngüterverkehr** sank die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,9 % auf 141,1 Mio. t. Damit setzt sich der Rückgang bei den Beförderungsmengen der Eisenbahnen weiter fort.
Im gleichen Zeitraum verminderte sich erstmalig auch die Gütertransportleistung, bedingt durch Rückgänge bei grenzüberschreitenden Beförderungen, um 3,9 % auf 36,2 Mrd. tkm.
- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** wurden im 1. Halbjahr 2002 voraussichtlich ca. 114,4 Mio. t befördert. Damit verringerte sich die transportierte Gütermenge um etwa 3,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Beförderungsleistung sank im gleichen Zeitraum voraussichtlich um 3,0 % auf 31,1 Mrd. tkm.

Die Datenanalyse nach Güterarten zeigt, dass fast die Hälfte des gesamten Mengenrückgangs allein auf den Güterbereich Steine und Erden entfällt, gefolgt von Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter) mit einem Anteil von 15 %. Der bislang wachstumsorientierte Güterbereich der Halb- und Fertigwaren wird zunehmend von der Konjunkturverschlechterung beeinträchtigt.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem 1. Halbjahr 2001

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 01	1. Hj. 02	1. Hj. 02 ggü. 1. Hj. 01 in % ²⁾	1. Hj. 01	1. Hj. 02	1. Hj. 02 ggü. 1. Hj. 01 in % ²⁾
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Eisenbahnen ³⁾	145,3	141,1	-2,9	37,6	36,2	-3,9
Binnenschifffahrt ⁴⁾	118,1	114,4	-3,2	32,1	31,1	-3,0
Straßengüterverkehr						
deutscher Unternehmen ⁵⁾	1.364,9	1.269,0	-7,0	127,7	124,0	-2,8
- Gewerblicher Verkehr	713,2	673,7	-5,5	91,9	91,0	-0,9
- Werkverkehr	651,7	595,3	-8,7	35,8	33,0	-7,7
- Verkehr im Nahbereich ⁶⁾	820,5	752,0	-8,3	13,3	12,0	-9,8
- Verkehr im Regionalbereich ⁶⁾	267,9	245,1	-8,5	24,0	22,1	-7,7
- Verkehr im Fernbereich ⁶⁾	276,5	271,9	-1,7	90,4	89,9	-0,5
Gesamter Güterverkehr ⁷⁾	1.628,3	1.524,5	-6,4	197,4	191,3	-3,1

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) Vorläufige Werte des StBA.

5) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

6) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen.

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

Quellen: BAG, KBA, StBA, DB AG, VDV

3 Straßengüterverkehr

3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Der zu Jahresbeginn 2002 von den Güterkraftverkehrsunternehmen erwartete verkehrswirtschaftliche Aufschwung hat sich im Laufe des Jahres aufgrund der Konjunkturverschlechterung nicht erfüllt.

Nachdem in den vergangenen Jahren erhebliche Verluste in den unteren Entfernungsbereichen zu verzeichnen waren, kam es im 1. Halbjahr 2002 auch zu einem Mengen- und Leistungsrückgang in den oberen Entfernungsbereichen. Damit zeigte sich im Straßengüterverkehr erstmals seit mehreren Jahren ein Rückgang in allen Entfernungsbereichen (Nah-, Regional- und Fernbereich).

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen verringerte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um insgesamt 7,0 % (- 95,9 Mio. t) auf 1,27 Mrd. t. Die Beförderungsleistung (Inland) verringerte sich im gleichen Zeitraum um 2,8 % (- 3,7 Mrd. tkm) auf 124,0 Mrd. tkm. Dabei verlief die Aufkommens- und Leistungsentwicklung im ersten Quartal 2002 deutlich schwächer als im zweiten Quartal 2002.

In der ersten Jahreshälfte setzte sich auch das seit Jahren zu verzeichnende überdurchschnittliche Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund der zurückgehenden deutschen Aus- und Einfuhren nicht weiter fort. Die Beförderungen gingen im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 deutlich zurück.

Die Aufkommensrückgänge im Straßengüterverkehr insgesamt zeigten sich in allen Güterbereichen - besonders deutlich bei Steine und Erden, Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter) und bei den Mineralölerzeugnissen.

Tabelle 2: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterarten (einschl. Kabotagebeförderungen)

Güterart	Beförderte Gütermenge				Anteil am Gesamtrückgang in %
	1. Hj. 2001	1. Hj. 2002	Veränderung		
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	74.420	70.299	- 4.121	- 5,5	4,3
Andere Nahrungs- und Futtermittel	145.756	142.324	- 3.431	- 2,4	3,6
Feste mineralische Brennstoffe	6.549	6.329	- 220	- 3,4	0,2
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	56.516	48.124	- 8.392	-14,8	8,8
Erze und Metallabfälle	20.987	19.159	- 1.828	- 8,7	1,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbz.)	40.885	37.564	- 3.321	- 8,1	3,5
Steine u. Erden einschl. Baustoffe	674.266	623.698	-50.567	- 7,5	52,9
Düngemittel	10.329	10.168	- 161	- 1,6	0,2
Chemische Erzeugnisse	104.636	95.695	- 8.941	- 8,5	9,4
Fahrzeuge, Maschinen sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	204.623	191.658	-12.965	- 6,3	13,6
Leergut	30.366	28.750	- 1.616	- 5,3	1,7
Insgesamt	1.369.331	1.273.767	-95.564	- 7,0	100,0

Quelle: BAG, KBA

Hervorzuheben ist, dass selbst der seit Jahren wachsende straßenverkehrsaffine Güterbereich der Halb- und Fertigwaren einen Aufkommensrückgang ausweist.

Im 1. Halbjahr 2002 musste der Werkverkehr einen Mengenrückgang um 8,7 % hinnehmen, wohingegen der gewerbliche Verkehr einen Rückgang um 5,5 % verzeichnete. Der Werkverkehr hat gegenüber dem gewerblichen Verkehr in den Wirtschaftsbereichen der Bauindustrie und des produzierenden Gewerbes vor allem deshalb höhere Aufkommensverluste hinnehmen müssen, da er hier einen größeren Beförderungsanteil hat und von den konjunkturell bedingten Rückgängen in diesen Bereichen stärker betroffen ist. Der hohe Beförderungsanteil des Werkverkehrs am Gesamtverkehr von 47 % bei einem vergleichsweise geringen Verkehrsleistungsanteil von 27 % unterstreicht die überwiegende Tätigkeit des Werkverkehrs im Binnenverkehr. Auch dadurch ist er von den konjunkturellen Rückgängen in Deutschland besonders betroffen.

In Ostdeutschland verringerte sich das Aufkommen im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem Vorjahr um 3,2 %. Damit fiel der prozentuale Rückgang im Vergleich zu Westdeutschland (- 8,3 %) geringer aus. Beim Vergleich der vergangenen Jahre deutet sich damit eine Trendwende an. Eine Ursache dieser Entwicklung dürfte im stetigen Zuwachs des produzierenden Gewerbes in den ostdeutschen Ländern zu sehen sein. Gedämpft wird diese Entwicklung immer noch durch die anhaltende Stagnation in der ostdeutschen Bauwirtschaft. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese Tendenz fortsetzt.

Auffällig ist, dass - entgegen der rückläufigen Gesamtentwicklung - das Verkehrsaufkommen im Wechselverkehr zwischen West- und Ostdeutschland nicht von diesen Verlusten betroffen ist. Beim Versand von Ost- nach Westdeutschland ist sogar ein Zuwachs um 3,8 % zu verzeichnen. Dies zeigt die wachsende Verflechtung von Industrie und Handel zwischen West- und Ostdeutschland.

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

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge werden 79 % im Nah- und Regionalbereich (bis 150 km) befördert und 21 % im Fernbereich (ab 151 km und mehr). Damit zeigt sich die Bedeutung der regionalen Wirtschafts- und Verteilerverkehre.

Der Nah- und Regionalbereich hat wegen der geringen Beförderungsweite lediglich einen Anteil von 27 % an der Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs; dagegen wird im Fernbereich ein Anteil von 73 % erbracht. Daran wird die große verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Straßengüterfernverkehrs sichtbar.

➤ Nahbereich (bis zu 50 km)

Im Nahbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) setzte sich der seit etwa Mitte der 90er Jahre anhaltende Aufkommens- und Leistungsrückgang - mit Ausnahme des Jahres 1999 aufgrund einer methodischen Veränderung der Statistik - weiterhin fort. Im 1. Halbjahr 2002 verringerte sich die Gütermenge erneut überdurchschnittlich um 8,3 % (= 68,5 Mio. t) auf 752,0 Mio. t.

Die Beförderungsleistung ging infolge des Absinkens der mittleren Versandweite um 9,8 % (- 1,3 Mrd. tkm) auf 12,0 Mrd. tkm zurück.

Bei der längerfristigen Betrachtung der Entwicklung der Beförderungsmenge im Nahbereich wird der Rückgang besonders sichtbar. So verringerte sich die beförderte Gütermenge im Nahbereich von 960,9 Mio. t im 1. Halbjahr 1999 auf 752,0 Mio. t im 1. Halbjahr 2002. Damit ging das Aufkommen im Betrachtungszeitraum um 208,9 Mio. t und damit um nahezu 22 % zurück.

Die erheblichen Rückgänge sind vor allem auf die schwache Entwicklung im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen. Im 1. Halbjahr 2002 betrug die Mengenrückgänge im Nahbereich gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 im Güterbereich „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ 8,2 % (- 45 Mio. t). Hier von entfallen auf den gewerblichen Verkehr 20 Mio. t und auf den Werkverkehr 25 Mio. t.

Daneben kam es im 1. Halbjahr 2002 im Nahbereich vor allem zu Rückgängen bei den Beförderungen von gewerblichen Fertigwaren in Höhe von 10,7 % (- 6,8 Mio. t), gefolgt von Mineralölerzeugnissen 17,1 % (- 4,2 Mio. t) und land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen 10,3 % (- 2,7 Mio. t).

➤ Regionalbereich (51 - 150 km)

Im Regionalverkehr (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es neben einem Mengenrückgang um 8,5 % (- 22,8 Mio. t) auch zu einem Leistungsrückgang in Höhe von 7,7 % (- 1,9 Mrd. tkm). Im 1. Halbjahr 2002 wurden im Regionalbereich 245,1 Mio. t Güter bei einer Beförderungsleistung von 22,1 Mrd. tkm befördert. Dabei zeigen sich Mengenrückgänge in allen Güterbereichen.

Auch dieser hohe Mengenrückgang im regionalen Bereich ist - neben den Rückgängen in der Bauwirtschaft - auf konjunkturell bedingte Auswirkungen auf das produzierende Gewerbe und den Handel zurückzuführen.

➤ Fernbereich (151 km und mehr)

Nachdem der Straßengüterverkehr im Fernbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) in der Vergangenheit kontinuierlich zugenommen hat, sind im 1. Halbjahr 2002 die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung erstmals seit mehreren Jahren zurückgegangen.

Die im Fernbereich durchgeführten Beförderungen verzeichneten einen Rückgang um 1,7 % (- 4,6 Mio. t) auf 271,9 Mio. t. Im gleichen Zeitraum ging die Beförderungsleistung aufgrund der Zunahme der mittleren Versandweite im Fernbereich um 0,5 % (- 0,5 Mrd. tkm) auf 89,9 Mrd. tkm zurück.

Bei den Beförderungsmengen zeigten sich erstmals seit vielen Jahren deutliche Verluste bei Beförderungen im Bereich der Güterart „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ in Höhe von 2,9 Mio. t (- 3,0 %). Diese ausgesprochen straßenverkehrsaffine Güterart bestimmte in den vergangenen Jahren wesentlich das hohe Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs. Nunmehr entfallen im 1. Halbjahr über 60 % des Mengenrückgangs in diesem Entfernungsbereich allein auf diese Güterart.

Darüber hinaus kam es vor allem zu Rückgängen bei Beförderungen von Eisen und Stahl in Höhe von 2,3 Mio. t (- 12,4 %), bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln von 1,4 Mio. t (- 2,5 %) sowie bei den chemischen Erzeugnissen von 1,3 Mio. t (- 5,1 %).

Hervorzuheben ist die Entwicklung im 1. Halbjahr 2002 im gewerblichen Verkehr gegenüber dem Werkverkehr. Im Fernbereich kam es mit - 6,8 % (- 4,3 Mio. t) im Werkverkehr zu einem höheren Aufkommensrückgang als im gewerblichen Verkehr, der einen Rückgang um 0,2 % (- 0,4 Mio. t) verzeichnete. Damit zeigt sich erneut, dass Unternehmen mit Werkverkehr bei nachlassender Konjunktur zunehmend fremde Fahrzeuge einsetzen, und zwar insbesondere auf weiten Beförderungs-

strecken. Daneben trägt jedoch auch das niedrige Niveau der Beförderungsentgelte zur Transportverlagerung vom Werkverkehr auf den gewerblichen Verkehr bei.

3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

In den vergangenen Jahren hat der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr entsprechend dem zunehmenden internationalen Warenaustausch ständig zugenommen. So hat die mit deutschen Fahrzeugen beförderte Gütermenge von 44,0 Mio. t im 1. Halbjahr 1999 auf 55,3 Mio. im 1. Halbjahr 2001 zugenommen. Dies entspricht einem Gesamtwachstum um 26 %.

Im laufenden Jahr zeigt sich nunmehr erstmals seit vielen Jahren ein Mengenrückgang. Das Güteraufkommen des grenzüberschreitenden Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen ist im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5,9 % auf 52,1 Mio. t deutlich gesunken.

Die Beförderungsleistung (Inland) nahm demgegenüber um 0,4 % auf 13,6 Mrd. tkm zu. Damit haben Güterbeförderungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr über weite Entfernungen nur geringfügig abgenommen.

Zu beachten ist, dass der Anteil der deutschen Lastkraftfahrzeuge an dieser Verkehrsart lediglich 25 % beträgt. Die immer noch fehlende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr führt dazu, dass der überwiegende Teil der Beförderungen durch ausländische Unternehmen realisiert wird.

3.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Der überwiegende Teil der Unternehmen, mit denen das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, konnte im 1. Halbjahr 2002 keine Entgelterhöhungen durchsetzen.

Grund hierfür waren vor allem die in den letzten Monaten des Jahres 2001 im Vergleich zu den Vormonaten wieder gesunkenen Preise für Dieselmotorkraftstoff, die bei Verhandlungen mit Auftraggebern die Durchsetzung von Entgelterhöhungen sehr erschwerten. Obwohl die Kraftstoffpreise seit Anfang des Jahres durch die nächste Stufe der Ökosteuer und ab März 2002 durch die Erhöhung der Erdölpreise auf dem Weltmarkt wieder gestiegen sind, ist es den Transportunternehmen kaum gelungen, die gestiegenen Kosten durch höhere Beförderungsentgelte auszugleichen. Zusätzlich erschwert wurden die Verhandlungen durch die schlechte konjunkturelle Situation.

Ein kleinerer Teil der Transportunternehmen war im 1. Halbjahr 2002 sogar gezwungen, trotz erhöhter Kosten, niedrigere Beförderungsentgelte als im entsprechenden Vorjahreszeitraum zu akzeptieren.



Dies war vor allem in Bereichen anzutreffen, in denen größere Industrieunternehmen und Großunternehmen des Einzelhandels - auch bedingt durch den internationalen Wettbewerb - Druck auf ihre Lieferanten oder auf die von ihnen eingesetzten Speditionen / Logistikdienstleister ausübten, ihre Preise zu senken. Dieser Preisdruck wurde von diesen an die ausführenden Transportunternehmen weitergegeben. Viele dieser Transportunternehmen sind durch das sehr niedrige Niveau der Beförderungsentgelte nicht mehr in der Lage, einen Gewinn zu erwirtschaften.

Ein weiteres wichtiges Thema bei Marktgesprächen war für viele Unternehmer die Einführung der Maut und deren Weitergabe an die Auftraggeber. Fast alle Transportunternehmen befürchten bei Einführung der Maut eine drastische Verschlechterung ihrer finanziellen Lage, da viele Auftraggeber bislang nicht bereit sind, Gespräche über eine Weitergabe dieser Kosten überhaupt zu führen.

In Einzelfällen wurden Logistikdienstleister / Transportunternehmen von Auftraggebern gedrängt, nur einen Teil der durch die Maut anfallenden zusätzlichen Kosten weiterzugeben. Auftraggeber wiesen im Falle einer vollständigen Weitergabe der Maut auf die Möglichkeit der Neuausschreibung von Beförderungen hin.

Selbst wenn Auftraggeber sich grundsätzlich bereit erklärt haben, höhere Beförderungsentgelte nach Einführung der Maut zu akzeptieren, erwarten viele Transportunternehmen eine Verschlechterung ihrer wirtschaftlichen Situation. Diese Unternehmen befürchten, dass sie die von ihnen „vorgestreckten“ Mautgebühren nicht schnell genug an ihre Auftraggeber weitergeben können. Aufgrund von Schwierigkeiten bei der Zwischenfinanzierung können finanzielle Engpässe entstehen, die mitunter sogar zur Insolvenz des Unternehmens führen können.

3.3 Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen

3.3.1 Entwicklung der Kosten

Bei Marktgesprächen des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2002 verzeichnete ein Großteil der Unternehmen einen Anstieg der Kosten gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Nahezu übereinstimmend wurde diese Entwicklung primär auf die gestiegenen Kraftstoffkosten zurückgeführt. Nachdem die Preise für Dieselkraftstoff im 4. Quartal 2001 gesunken waren, sind sie seit Beginn dieses Jahres deutlich gestiegen und hatten im April 2002 wieder das hohe Niveau vom Ende des Jahres 2000 erreicht. Zur Mitte des Jahres 2002 sanken sie nur unwesentlich auf das Niveau des 1. Halbjahres 2001.

Mehr als die Hälfte der Transportunternehmen sah neben den Kraftstoffkosten gestiegene Lohn- und Lohnnebenkosten als Ursache für ihre Kostensteigerungen. Daneben steigt der Anteil der Unternehmen, der höhere Versicherungsprämien und gestiegene Gebühren der öffentlichen Verwaltung registriert. Ferner sind höhere Ausgaben für Reparaturen und Ersatzteile auch auf den sich weiter fortsetzenden Trend zur längeren Nutzung der Fahrzeuge zurückzuführen.

Kostensteigerungen haben sich auch verstärkt daraus ergeben, dass Auftraggeber ihre Zahlungsziele auszuweiten versuchen. In diesem Zusammenhang haben einige Transportunternehmen darauf hingewiesen, dass insbesondere große Verlader und Logistikunternehmen zunehmend die Begleichung von Frachtrechnungen wegen angeblich nicht oder zu spät eingereichter Abliefernachweise hinauszögern würden.

Aufgrund der sich ständig verschärfenden Wettbewerbsintensität und den tendenziell steigenden Kosten hatten die Transportunternehmen bereits in der Vergangenheit kontinuierlich Maßnahmen zum effizienteren Einsatz ihrer Betriebsmittel und zur Ausschöpfung aller betriebsspezifischen, nicht investitionsintensiven Kostensenkungspotentiale getroffen. Seit geraumer Zeit weisen immer mehr Transportunternehmen darauf hin, dass ihre - finanzierbaren - Potentiale für weitere Kostensenkungen ausgereizt seien. Die Möglichkeiten, in umfassende Fuhrparkmanagementsysteme, die korrespondierende IT-Infrastruktur und das - für die kontinuierliche Analyse der Kostenparameter erforderliche - qualifizierte Fachpersonal zu investieren, erschließen sich zumeist nur großen und finanzkräftigen Transportunternehmen. Auch die Alternative, das Fuhrparkmanagement ganz oder zum Teil an einen externen Dienstleister auszulagern, scheitert bei kleinen und vielen mittelständischen Transportunternehmen nicht zuletzt an der sich verschlechternden Ertragslage. Somit können sie mögliche weitere Kostensenkungspotentiale nicht lokalisieren, folglich auch nicht nutzen und laufen Gefahr, im immer härter werdenden Wettbewerb aus dem Markt auszuscheiden.

Nur in Ausnahmefällen konnten die in Marktgespräche eingebundenen Transportunternehmen ihre Kosten **insgesamt** senken. Bezeichnend ist dabei, dass diese Unternehmen nur noch durch Fuhrparkreduzierungen, oftmals in Verbindung mit Personalabbau und Verlagerung von Beförderungen auf Subunternehmen ihre Kosten senken konnten.

3.3.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

Als Konsequenz aus der beschriebenen Entwicklung der Beförderungsentgelte und der Kosten ergibt sich, dass bei einem Großteil aller in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen im 1. Halbjahr 2002 sich das Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum verschlechtert hat. Vielen Unternehmen ist es trotz gestiegener Kosten nicht gelungen, Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchzusetzen. In den wenigen Fällen, in denen Entgelterhöhungen erzielt werden konnten, lagen diese ausnahmslos unterhalb der eigenen Kostensteigerungen. Transportunternehmen, die trotz Kostensteigerungen notgedrungen sogar niedrigere Entgelte akzeptierten, um ihre Auftraggeber nicht zu verlieren, waren ebenfalls keine Ausnahme. In wenigen Ausnahmefällen konnten Unternehmen durch einschneidende Kostensenkungsmaßnahmen wie Fuhrparkreduzierung nebst Fahrpersonalabbau sowie der entsprechenden Verlagerung von Beförderungen auf Subunternehmen ihre Ertragslage - bei gleich gebliebenen Entgelten - verbessern.

3.3.3 Entwicklung der Investitionen

Seit Anfang des Jahres 2002 ist eine noch stärker ausgeprägte Investitionszurückhaltung der Unternehmen in ihren Fuhrpark als im Jahr 2001 zu beobachten, die durch die

- unbefriedigende Ertragslage bei einem stetig zunehmenden Anteil der Unternehmen,
- konjunkturbedingt verhaltenen Geschäftserwartungen,
- restriktivere Kreditvergabe der Banken und
- allgemeine Unsicherheit über die Höhe und die Kompensation bzw. Weitergabemöglichkeit der Maut an die Auftraggeber

ausgelöst wurde.

Die meisten Transportunternehmen haben ihre Fuhrparkkapazität im 1. Halbjahr 2002 nicht verändert. Bereits seit Mitte des Jahres 2001 ist zu beobachten, dass von den Regional- und Fernverkehr betreibenden Unternehmen ein größerer Anteil seine Laderaumkapazitäten abgebaut als vergrößert hat. Diese Entwicklung zeigt sich nunmehr auch bei den im grenzüberschreitenden Verkehr engagierten Unternehmen.

Nur ein geringer Anteil der in die Marktgespräche einbezogenen Unternehmen hat seine Laderaumkapazität im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum vergrößert. Unternehmen, die überhaupt Erweiterungsinvestitionen vorgenommen haben, begründen dies überwiegend mit der Gewinnung neuer Kunden in einem Marktumfeld, das aufgrund des harten (Preis-) Wettbewerbs durch eine hohe Kundenfluktuation gekennzeichnet ist. Bei Transportunternehmen, die trotz der schwachen Binnenkonjunktur zusätzliche Aufträge der Stammkundschaft erhielten, ist Folgendes mit zu berücksichtigen: Einerseits verlagern Auftraggeber im Rahmen von Umstrukturierungsprozessen ihre Produktion und Distribution. Andererseits führen strategische Firmenübernahmen mitunter zur Bündelung und Erhöhung der Beförderungsmenge an einigen Standorten. Erweiterungsinvestitionen dienen ferner der Flexibilisierung des Fuhrparks und der Beschaffung von Spezialfahrzeugen zwecks Einsatz in rentableren Nischenmärkten. Ansonsten beschränkten sich - wie seit geraumer Zeit zu beobachten ist - viele Unternehmen nach längstmöglicher Nutzung ihrer Lastkraftfahrzeuge auf dringend notwendige Ersatzinvestitionen.

Investitionsbereite Transportunternehmen berichten über vermehrte Schwierigkeiten bei der Kreditbeschaffung. Durch die neue Baseler Eigenkapitalvereinbarung (Basel II), die voraussichtlich Ende 2006 in Kraft tritt, haben Kreditinstitute bereits seit Anfang 2002 begonnen, die Kreditvergabe kundenseitig restriktiver zu handhaben. Dies verstärkt den Trend, dass Fuhrparkmanager alternative Finanzierungsformen der Finanzdienstleistungsgesellschaften der Lkw-Hersteller - insbesondere Leasing und zunehmend auch Mietkauf - prüfen.

Die insgesamt sehr geringe Investitionsneigung der Unternehmen im 1. Halbjahr 2002 lässt sich nicht nur mit der schwachen konjunkturellen Entwicklung und den verhaltenen Zukunftsaussichten begründen. Eine steigende Anzahl von Transportunternehmen weist darauf hin, aufgrund ihrer verschlechterten Ertragslage kaum noch oder gar keine Investitionsrücklagen mehr bilden zu können. In der Reduzierung des eigenen Fuhrparks sehen nicht wenige Unternehmen ihre letzte Chance, ihren Betrieb überhaupt zu erhalten. Mitun-

ter ist jedoch auch dieser Schritt problembehaftet, da einige Verlader aus Qualitätssicherungsgründen verlangen, dass das beauftragte Transportunternehmen eigene Fahrzeuge für Beförderungen einsetzt. Noch wichtiger erscheint in diesem Zusammenhang, dass Verlader bereits seit längerem die Anzahl ihrer Vertragspartner - meist durch Zwischenschaltung von großen Spediteuren / Logistikdienstleistern - reduzieren, um durch die Vergabe größerer Beförderungs- und logistischer Dienstleistungspakete niedrigere Entgelte am Markt zu erzielen. So sehen sich insbesondere mittelständische und große Transportunternehmen vor die Entscheidung gestellt, zumindest eine anforderungskonforme Fuhrparkgröße vorzuhalten und ggf. durch die Erweiterung ihrer eigenen Fuhrparkkapazität bzw. durch Kooperationen sogar mit ihren Direktkunden mitzuwachsen oder sie an Konzernspeditionen zu verlieren.

Darüber hinaus hat auch die bestehende Unsicherheit über die Höhe sowie die Kompensation bzw. Weiterbelastbarkeit der Maut an die Auftraggeber wesentlich mit dazu beigetragen, dass Unternehmen Investitionsvorhaben in ihren Fuhrpark zurückstellen. Nicht wenige Unternehmen haben konkret angekündigt, ihren Fuhrpark zumindest zu verringern oder ihren Betrieb ganz aufzugeben, wenn sie die anfallenden Kosten der Maut nicht völlig erstattet bekommen.

Die Prüfung einer möglichen Aufgabe des Unternehmens sei indes nicht unproblematisch: Verkaufsverhandlungen müssten zumeist sensibel geführt werden, da sich allein schon das Bekanntwerden von Verkaufsabsichten negativ auf die weitere Zusammenarbeit mit Mitarbeitern und Kunden auswirken könne.

3.4 Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen

Die wirtschaftlichen Probleme der Unternehmen des Straßengüterverkehrs haben deutlich zugenommen. Eine Vielzahl von Güterkraftverkehrsunternehmen befindet sich aufgrund der seit Jahren anhaltenden schwierigen Situation in einer Krise.

Neben dem wachsenden Wettbewerbs- und Preisdruck durch in- und ausländische Unternehmen wirken sich die konjunkturelle Schwäche und die seit Jahren anhaltenden Schwierigkeiten in der Bauwirtschaft immer stärker auf die wirtschaftliche Situation der Unternehmen aus. Dies wird durch die am Markt bestehenden Überkapazitäten verstärkt. Eine Verbesserung der Ertragssituation durch eine Erhöhung der Beförderungsentgelte ist aufgrund des Aufkommensrückgangs und des daraus resultierenden verschärften Konkurrenzkampfes kaum möglich. Die angespannte Lage zeigt sich am deutlichen Rückgang der Investitionsneigung sowie an der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen.

Darüber hinaus klagen viele Transportunternehmen über die von der Industrie und dem Handel sowie von den Speditionen geforderte Ausdehnung von Zahlungszielen. Hinzu kommen in jüngster Zeit erneute Preis Anpassungen aufgrund der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation.

Seit etwa drei Jahren zeigt sich eine verstärkt fortschreitende Zunahme von Großunternehmen auf dem Transportmarkt. Dies führt zu einem Umbruch der bislang klein und mittelständisch geprägten Gewerbestruktur auf dem Verkehrsmarkt.

Aufgrund der zunehmenden europäischen Integration und der bevorstehenden EU-Osterweiterung nimmt die Forderung der deutschen Unternehmen, entsprechende Schritte und Maßnahmen zur Harmonisierung der ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb Europas durchzuführen, ständig zu. Dabei gilt es vor allem, die Wettbewerbsbedingungen deutscher Transportunternehmen gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern zu verbessern. Viele Unternehmen befürchten aufgrund der günstigeren Kostensituation der Unternehmen in den Beitrittsstaaten weiter sinkende Beförderungsentgelte und sehen sich durch den bereits heute geringen Anteil der deutschen Beförderer im Wachstumsmarkt des grenzüberschreitenden Verkehrs in ihrer Forderung bestätigt.

Die Verschärfung der Wettbewerbssituation auf dem Verkehrsmarkt ist in hohem Maße auf die nur unvollständig eingeleiteten Harmonisierungsmaßnahmen innerhalb der EU zurückzuführen, die mit den durchgeführten Maßnahmen zur Liberalisierung des europäischen Straßengüterverkehrs sowie mit der Deregulierung der Märkte nicht Schritt gehalten haben.

Darüber hinaus führt die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut bei den Unternehmen zu Existenzängsten. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für die Unternehmen zum teilweisen Ausgleich der Belastungen durch die Lkw-Maut werden als völlig unzureichend angesehen. Darüber hinaus besteht am Markt Unsicherheit hinsichtlich der Weitergabe der Maut. So besteht Klärungsbedarf im Hinblick auf die Vorfinanzierung, Maut bei Leerfahrten, zusätzliche Kosten (administrative und technische Abwicklung).

Im Rahmen einer Untersuchung des Bundesamtes über die Auswirkungen der Neuregelungen im Schweizerverkehr zeigte sich, dass etwa die Hälfte der Transportunternehmen die seit dem 1. Januar 2001 in Kraft getretene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz (LSVA) auf ihre Auftraggeber vollständig überwälzen konnten.

Angesichts der aufgezeigten Entwicklung befindet sich die überwiegende Anzahl der Transportunternehmen in einer äußerst schwierigen wirtschaftlichen Situation. Immer mehr Unternehmen geraten in eine existenzielle Krise und müssen aus dem Markt ausscheiden.

Seit Übertragung der Aufgabe einer verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung im Güterverkehr an das Bundesamt im Jahr 1994 hat sich die wirtschaftliche Lage der Unternehmen noch nie so schlecht dargestellt wie heute.

3.5 Wettbewerbsverzerrung beim Umbruch der Strukturen im Güterkraftverkehr

Auf dem europäischen Güterverkehrsmarkt zeigen sich seit etwa drei Jahren verstärkt strukturelle Veränderungen durch Unternehmensübernahmen und Zusammenschlüsse. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe weit überwiegend durch klein- und mittelständische Unternehmen geprägt ist. Ursache der Fusionen ist vor allem die wirtschaftliche Globalisierung sowie der zunehmende Güteraustausch in Europa.

Die Ausweitung der Märkte sowie die steigende Nachfrage nach qualifizierten Dienstleistungen führt im Verkehrsbereich zu einem Umbruch der Unternehmensstrukturen: So haben sich in den vergangenen Jahren verstärkt international ausgerichtete Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen gebildet. Diese Großunternehmen erreichen durch Fusionen und Aufkäufe von weiteren Unternehmen eine europaweit flächendeckende Präsenz mit entsprechenden Wettbewerbsvorteilen aufgrund von Synergie- und Bündelungseffekten. Der Aufbau globaler Netzwerke erfolgt mit der Zielsetzung, international operierenden Kunden ein einheitliches Leistungsangebot anbieten zu können. Die Auslastung der Netzwerke erfolgt zum Teil mit Sendungen, die im Verdrängungswettbewerb von den kleineren Speditionen und Transportunternehmen übernommen wurden. Ein Großteil der Konzernunternehmen hat in den vergangenen Jahren den eigenen Fuhrpark stark reduziert. Durch die Vergabe der Transporte an Dritte konnten die Großunternehmen teilweise erst wettbewerbsfähig werden oder bleiben.

In diesem Zusammenhang kritisieren die Unternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes vor allem die europaweiten Akquisitionen, die von deutschen und europäischen - zum Teil noch staatlich subventionierten - Post- und Bahnunternehmen aufgrund ihrer teilweise großen finanziellen Mittel vorgenommen werden. Allein diese Unternehmen verfügen über die Finanzkraft, durch den Kauf von großen Transport- und Logistikunternehmen Marktanteile zu gewinnen, um somit eine gezielte Ausweitung durch entsprechende Diversifikation ihres Leistungsprogramms zu ermöglichen.

Durch die zunehmende Größe der staatlichen oder ehemals staatlichen Unternehmen, deren Wachstum nach Aussagen der Verkehrsunternehmen teilweise aus Gewinnen bisher monopolistisch geschützter Geschäftsfelder finanziert wurde, wird vor allem die Verkehrswirtschaft - im Vergleich zu anderen Branchen (z. B. Telekommunikationswirtschaft, Energiewirtschaft) - besonders hart getroffen. Hierbei kommt es daher zu einer Verzerrung des Wettbewerbs.

4 Binnenschiffsgüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im **1. Halbjahr 2002** wurden nach **vorläufigen** Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Binnenschiffsgüterverkehr (Berechnungen für die Monate Januar - Mai und Schätzungen für Juni 2002¹ 114,4 Mio. t Güter befördert. Damit verringerte sich die transportierte Gütermenge um voraussichtlich 3,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Beförderungsleistung sank im gleichen Zeitraum hochgerechnet um 3,0 % auf etwa 31,1 Mrd. tkm.

In der **Tankschifffahrt** wurde im Mineralölbereich ein Mengenrückgang um voraussichtlich 3,4 % auf 19,1 Mio. t gegenüber dem Vorjahr verzeichnet. Dabei war für die Unternehmen der Tankschifffahrt, mit denen Marktgespräche geführt wurden, der Januar 2002 - sowohl im Hinblick auf die Beschäftigungslage als auch auf die Frachtsätze - noch mit der guten Situation des Vorjahres vergleichbar. In den Monaten Februar und März war die Beschäftigungslage noch relativ stabil, während die Frachten nachgaben. In den Monaten April bis Juni 2002 ließ auch die Beschäftigungslage nach, wurde aber insgesamt immer noch als zufriedenstellend bezeichnet.

Aufgrund der vorübergehenden Einstellung der Produktion von Mineralölprodukten in der Raffinerie Leuna vom 22. August bis Ende Oktober 2002 wegen einer Revision der Anlage ist die Versorgung diverser Tanklager in diesem Zeitraum vermutlich insbesondere von der Raffinerie Antwerpen aus erfolgt. Dies bedeutet für die Tankschifffahrt zusätzliche Gütermengen über längere Strecken. Daher kann für diesen Zeitraum von zusätzlicher Beschäftigung ausgegangen werden.

Die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen der **Trockengüterschifffahrt** berichteten, dass das Güteraufkommen sowohl im 1. als auch im 2. Quartal 2002 geringer als in den Vorquartalen gewesen ist. Dies wird neben konjunkturellen Gründen vor allem im 1. Quartal auf Behinderungen durch Eis und Hochwasser zurückgeführt, welche im Frühjahr 2002 deutlich länger als im Vorjahr anhielten. So waren im 1. Quartal 2002 der Main mit 36, Mosel und Neckar mit jeweils 25 und der Rhein mit 3 ½ Tagen von Einschränkungen oder Sperrungen betroffen.

Infolge der konjunkturellen Entwicklungen seit Herbst 2001 waren insbesondere Aufträge aus der Stahlindustrie und dem Baugewerbe rückläufig.

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe beförderten insgesamt mit ca. 41,6 Mio. t voraussichtlich 3,9 % weniger Güter als im 1. Halbjahr 2001. Damit sank der **Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen** der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2002 leicht um 0,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 36,4 %.

¹ Für Juni 2002 liegen noch keine Daten der endgültigen amtlichen Statistik vor. Die geschätzten Zahlen sind daher mit größeren Unsicherheiten behaftet, als die üblichen vorläufigen Ergebnisse.

Bei den einzelnen **Hauptverkehrsverbindungen** zeigten sich folgende Entwicklungen:

Der **Güterempfang aus dem Ausland** verzeichnete im 1. Halbjahr 2002 bei der Gütermenge einen Rückgang um ca. 5,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf voraussichtlich 49,9 Mio. t. Damit entfällt auf den Güterempfang wieder der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um hochgerechnet 6,3 % auf etwa 11,3 Mrd. tkm ab.

Der **Güterversand in das Ausland** lag mit einer Beförderungsmenge von voraussichtlich rund 24,7 Mio. t um 0,7 % leicht über seinem Vorjahresergebnis. Dabei verzeichnete auch die Transportleistung mit hochgerechnet 6,3 Mrd. tkm einen leichten Zuwachs (+ 1,1 %).

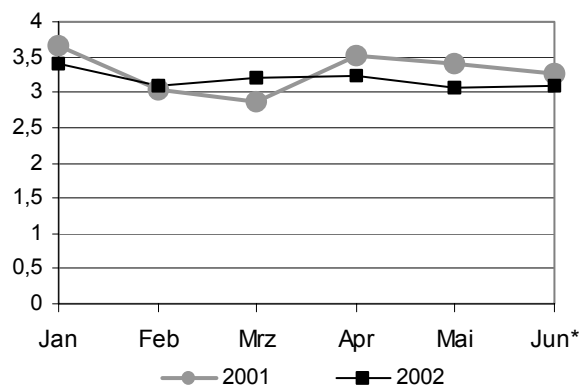
Beim **Binnenverkehr** innerhalb Deutschlands hat sich der Mengenrückgang, der seit 2000 zu verzeichnen war, im 1. Halbjahr 2002 fortgesetzt. So sank die Beförderungsmenge bei einem Aufkommen von rund 27,4 Mio. t voraussichtlich um 2,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Transportleistung blieb mit hochgerechnet 5,5 Mrd. tkm um etwa 4,5 % hinter dem Ergebnis des 1. Halbjahres 2001 zurück.

Der **Durchgangsverkehr** über deutsche Wasserstraßen war mit einer Transportmenge von voraussichtlich 12,4 Mio. t um etwa 1,8 % rückläufig. Dabei sank die Transportleistung um 0,4 % auf hochgerechnet 7,9 Mrd. tkm.

Bei der Betrachtung der Beförderungsmengen nach **Güterarten** zeigten sich insbesondere folgende Veränderungen:

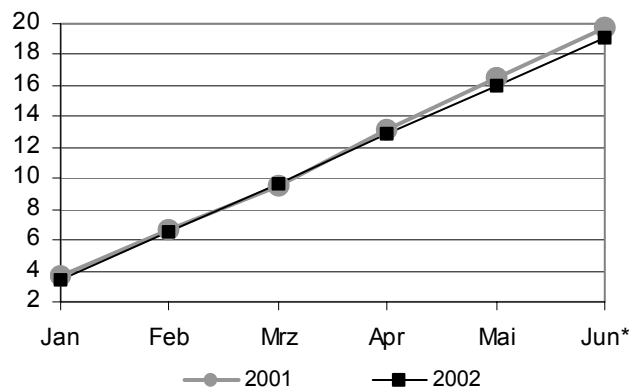
Bei **Mineralölerzeugnissen** sank die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum voraussichtlich um 3,4 % auf 19,1 Mio. t. Zu diesem Rückgang trug auch die im Vergleich zum 1. Halbjahr 2001 deutlich mildere Witterung in diesem Jahr bei.

Schaubild 2: Beförderungsaufkommen von Mineralölerzeugnissen je Monat in Mio. t



Quelle: StBA
* für Juni 2002 geschätzte Werte

Schaubild 3: Beförderungsaufkommen von Mineralölerzeugnissen (kumuliert) im 1. Halbjahr 2002 in Mio. t



Quelle: StBA
* für Juni 2002 geschätzte Werte



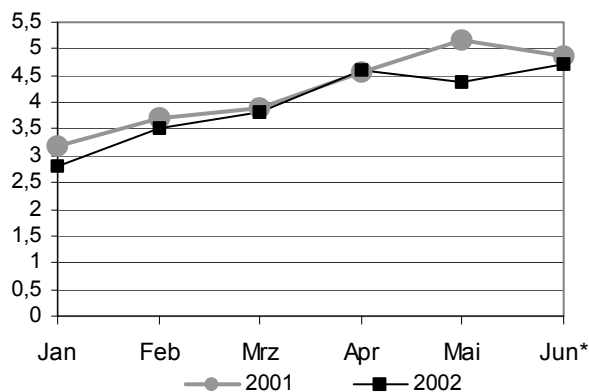
Das Güteraufkommen bei **festen mineralischen Brennstoffen** stieg im 1. Halbjahr 2002 voraussichtlich an. Mit einer transportierten Gütermenge von schätzungsweise 16,5 Mio. t lag das Ergebnis um 2,0 % über dem Ergebnis des Vorjahreszeitraumes.

Auch der Kohleimport zeigte im 1. Halbjahr 2002 mit einem Plus von 1,6 % (hochgerechnet auf der Basis der ersten 5 Monate) eine positive Tendenz auf. Rund 90 % des gesamten Kohleimports erfolgte über Rotterdam (63,4 %), über Amsterdam (23,3 %) sowie aus Polen (4,0 %). Während der Import über Amsterdam und aus Polen gegenüber dem Vorjahreszeitraum rückläufig war, verzeichnete der Import über Rotterdam einen Zuwachs um ca. 10,5 %.

Bei **Halb- und Fertigerzeugnissen** (inkl. besondere Transportgüter) konnten Mengensteigerungen um 3,4 % auf ca. 6,5 Mio. t erzielt werden. Bei **landwirtschaftlichen Erzeugnissen** wird mit einer voraussichtlichen Steigerung um 1,7 % auf 5,1 Mio. t gerechnet. **Andere Nahrungs- und Futtermittel** übertrafen mit 7,4 Mio. t das Vorjahresergebnis um 4,3 %.

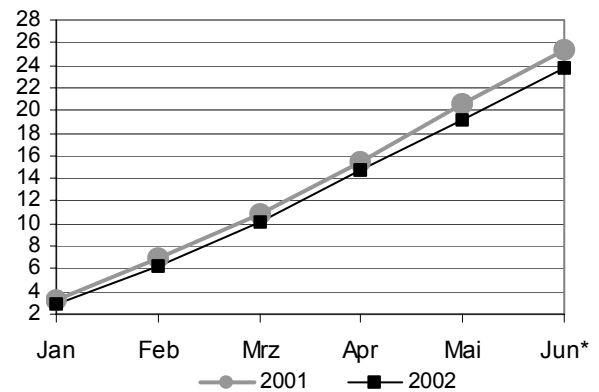
Die größten prozentualen Verluste am Güteraufkommen wurden in der Gütergruppe **Erze und Metallabfälle** mit voraussichtlich 10,4 % auf 16,9 Mio. t verzeichnet. Bei **Eisen, NE-Metallen** betragen sie 6,9 % auf 6,5 Mio. t. Die mengenmäßig bedeutendste Gütergruppe **Steine und Erden** mit einem Anteil von etwa 20,9 % am Gesamtbeförderungsvolumen war von einem Rückgang um 6,2 % auf 23,8 Mio. t betroffen.

Schaubild 4: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden je Monat in Mio. t



Quelle: StBA
* für Juni 2002 geschätzte Werte

Schaubild 5: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden (kumuliert) im 1. Halbjahr 2002 in Mio. t



Quelle: StBA
* für Juni 2002 geschätzte Werte

Im **Containerverkehr** der Binnenschifffahrt wurden im 1. Halbjahr 2002 rund 740.000 TEU (20-Fuß-Conteinereinheiten) befördert (+ 5,2 %). Dabei wurde eine Gütermenge von hochgerechnet 5,0 Mio. t transportiert. Dies entspricht einem Zuwachs bei der Gütermenge um 3,7 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2001.

Die **unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe** verzeichneten im Containerverkehr hingegen bei einem Beförderungsvolumen von hochgerechnet 141.000 TEU einen Rückgang um 4,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Damit sank der **Anteil deutscher Schiffe am Containerverkehr** um 1,9 % auf hochgerechnet 19,1 %. Die deutschen Schiffe transportierten im Containerverkehr eine Gütermenge von etwa 0,9 Mio. t, was einen Rückgang um 9,5 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 bedeutet.

4.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die **Tagesfrachten** in der **Trockengüterschifffahrt** lagen im 1. Halbjahr 2002 bei einem größeren Anteil der Unternehmen unter denen des Vorjahreszeitraumes. Grund hierfür war das gegenüber dem Vorjahreszeitraum niedrigere Beförderungsaufkommen. Vor allem im Verkehr zwischen West- und Ostdeutschland sank das Aufkommen im 1. Halbjahr 2002 - insbesondere bei Kohle- und Getreidebeförderungen - stark ab. Dies hatte gegenüber dem Vorjahreszeitraum erneut fallende Frachtraten zur Folge.

Die **Kontraktraten** in der Trockengüterschifffahrt lagen im 1. Halbjahr 2002 ungefähr auf Vorjahresniveau, jedoch eher mit fallender als mit steigender Tendenz.

Hauptsächlich im Bereich der Ruhr- und Import**kohle** sind die Kontraktfrachten für das Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr für Beförderungen auf dem Rhein, aber auch für Neckarrelationen gesunken. Beeinflusst wurde diese Entwicklung auch durch neue Ausschreibungen der Großverlader über das Internet. Beim Transport von Importkohle aus den ARA-Häfen war zu beobachten, dass es zunehmend schwieriger wird, für Binnenschiffe mit hoher Tragfähigkeit geeignete Ladung für Rückbeförderungen zu diesen Häfen zu finden. Teilweise gab es aus betriebswirtschaftlicher Sicht Überlegungen, auf Rückladungen zu verzichten, um Zeitverluste durch zusätzliche Lade- und Löschvorgänge zu vermeiden. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass vergleichsweise höhere Frachtraten für Importkohle aus den ARA-Häfen zu erzielen waren, als für alternative Rückladungen.

Bei Beförderungen von **Baustoffen** führte das gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 geringere Aufkommen auch im 1. Halbjahr 2002 zu insgesamt niedrigeren Frachten. Ausnahmen waren hier die im Wasserstraßenbauprojekt 17 (Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin für eine wirtschaftliche Binnenschifffahrt) tätigen Binnenschifffahrtsunternehmen.

Im Bereich der Trockengüterschifffahrt bewegt sich das Frachteniveau im 2. Halbjahr 2002 etwa auf Höhe des 1. Halbjahres.

Die Tagesfrachten in der **Tankschifffahrt** waren bei Beförderungen von **Mineralölprodukten** im 1. Halbjahr 2002 ab Februar 2002 deutlich niedriger als in den Vormonaten. Grund hierfür war ein schwächeres Beförderungsaufkommen infolge der im Herbst 2001 aufgefüllten Bestände an Heizöl und des milden Winters. Ein weiterer Grund für niedrige Tagesfrachten war die im Vergleich zum 2. Halbjahr 2001 niedrigere Nachfrage nach Schiffsraum, da in diesem Halbjahr einige Raffinerien vorübergehend geschlossen waren, was eine längere Bindung der Schiffe durch größere Beförderungstrecken verursachte.

Im Bereich der Tankschifffahrt wird für das 2. Halbjahr 2002 überwiegend mit Frachten auf dem Niveau des 1. Halbjahres 2002 gerechnet.

Die Revision der Raffinerie in Leuna könnte für höhere Beförderungsentgelte bei Beförderungen von Mineralölprodukten im 2. Halbjahr 2002 sorgen.

Insgesamt setzte sich der Trend zu Tagesfrachten zu Lasten von Kontraktfrachten im 1. Halbjahr 2002 weiter fort.

4.3 Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt

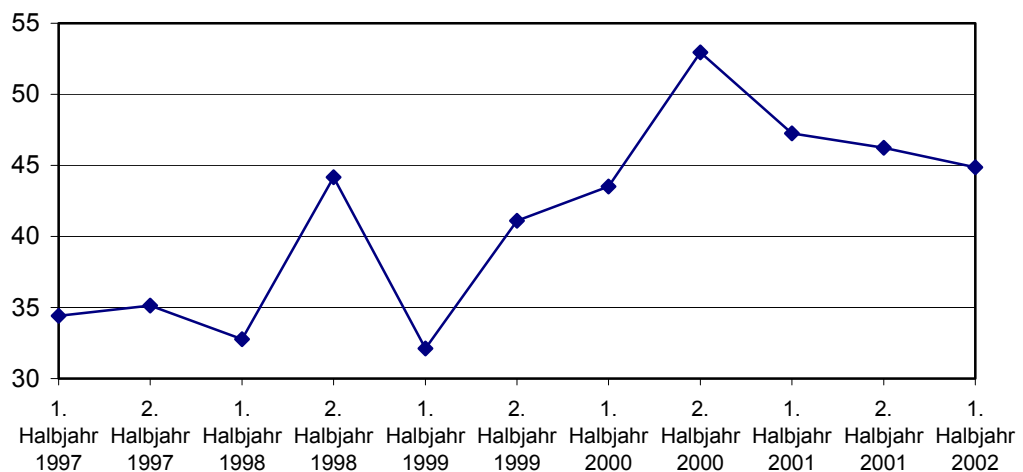
Für die Unternehmen der **Tankschifffahrt**, mit denen Marktgespräche geführt wurden, war die Ertragslage im Januar 2002 noch mit der guten Situation des Vorjahres vergleichbar. In den Monaten Februar und März verschlechterte sie sich dann durch das deutliche Absinken des Frachtniveaus. Insgesamt beurteilten die Unternehmen das 1. Halbjahr 2002 jedoch als zufriedenstellend. Der mit Tankschiffen getätigte Umsatz ist zwar nicht so hoch gewesen wie im 1. Halbjahr des Vorjahres, jedoch war 2001 auch ein außergewöhnlich gutes Jahr für die Tankschifffahrt. Mehrere in der Tankschifffahrt tätige Partikuliere haben im 1. Halbjahr 2002 in ihre Schiffe investiert.

In der **Trockengüterschifffahrt** ist die Situation der Unternehmen weiterhin sehr angespannt. Zusätzlich zur allgemein rückläufigen Konjunktur waren die Binnenschiffer von den Behinderungen durch Eis und Hochwasser stark betroffen. Inwieweit sich das „Jahrhunderthochwasser“ des Sommers an Elbe, Saale und Donau auf die Jahresergebnisse auswirken wird, bleibt abzuwarten (Sperrungen, Ernteauffälle, Infrastrukturschäden).

Eine Reihe der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen rechnet mit einem insgesamt schwierigen Jahr 2002.

Die unzureichende Ertragslage der Unternehmen - insbesondere der Trockengüterschifffahrt - wurde durch die im 1. Halbjahr 2002 weiterhin geringfügig rückläufigen Gasölpreise nur leicht gemildert. Deshalb war es vielen Unternehmern der Trockengüterschifffahrt nicht möglich, Investitionen zu tätigen, die über das absolut Notwendige hinausgehen.

Schaubild 6: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich



Quelle: BDB und Bunkerbetriebe

5 Eisenbahngüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im 1. Halbjahr 2002 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes von den Eisenbahnen in Deutschland im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Güterverkehr insgesamt 141,1 Mio. t Güter befördert. Damit verringerte sich die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,9 % (- 4,2 Mio. t) durch ein geringeres Beförderungsaufkommen im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Im bisherigen Verlauf des 2. Halbjahres zeigt sich eine Zunahme beim Güteraufkommen der Eisenbahnen. Die Entwicklung der **Beförderungsmenge** nach Hauptverkehrsverbindungen ergibt sich aus folgender Tabelle:

Tabelle 3: Entwicklung der beförderten Gütermenge nach Hauptverkehrsverbindungen der 1. Halbjahre 2000 - 2002

Verkehrsverbindung	Gütermenge in 1.000 t			Veränderungen in %	
	1. Hj. 2000	1. Hj. 2001	1. Hj. 2002	1. Hj. 2001 ggü. 1. Hj. 2000	1. Hj. 2002 ggü. 1. Hj. 2001
Binnenverkehr	96.536	94.575	92.344	- 2,0	- 2,4
Versand in das Ausland	21.056	21.455	21.055	+ 1,9	- 1,9
Empfang aus dem Ausland	23.604	24.024	22.873	+ 1,8	- 4,8
Durchgangsverkehr	5.115	5.272	4.808	+ 3,1	- 8,8
Insgesamt	146.311	145.326	141.080	- 0,7	- 2,9

Quelle: StBA, Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr

Im gleichen Zeitraum verringerte sich die **Gütertransportleistung** der Eisenbahnen um 3,9 % auf 36,2 Mrd. tkm. Ein überdurchschnittlicher Rückgang bei der Gütertransportleistung ist vor allem beim Durchgangs- und Binnenverkehr zu verzeichnen. Nach Hauptverkehrsverbindungen entwickelte sich die Transportleistung wie nachfolgend dargestellt:

Tabelle 4: Entwicklung der Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen der 1. Halbjahre 2000 - 2002

Verkehrsverbindung	Transportleistung in Mio. tkm			Veränderungen in %	
	1. Hj. 2000	1. Hj. 2001	1. Hj. 2002	1. Hj. 2001 ggü. 1. Hj. 2000	1. Hj. 2002 ggü. 1. Hj. 2001
Binnenverkehr	17.270,8	17.020,3	16.352,9	- 1,5	- 3,9
Versand in das Ausland	8.400,9	8.544,8	8.551,2	+ 1,7	+ 0,1
Empfang aus dem Ausland	7.776,9	8.009,7	7.744,9	+ 3,0	- 3,3
Durchgangsverkehr	4.005,8	4.070,8	3.544,9	+ 1,6	- 12,9
Insgesamt	37.454,4	37.645,6	36.193,9	+ 0,5	- 3,9

Quelle: StBA, Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr

Von der gesamten Transportleistung der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2002 entfällt ein Anteil von rund 55 % auf grenzüberschreitende Güterbeförderungen einschließlich der Güterbeförderungen im Durchgangsverkehr.

In **Ostdeutschland** nahm die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2002 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5,2 % zu und erhöhte sich damit auf 29,4 Mio. t. Besonders in den Ländern Sachsen-Anhalt und Brandenburg ist ein Zuwachs bei der Beförderungsmenge der Eisenbahnen zu verzeichnen. Diese Zunahme bei der beförderten Gütermenge ergibt sich ausschließlich aus erhöhten Binnenbeförderungen der Eisenbahnen. Dagegen sind in Ostdeutschland sowohl beim Gütererpfang, als auch beim Güterversand von und nach dem Ausland Mengenrückgänge gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingetreten. Der vergleichsweise noch geringe Außenhandelsumfang der ostdeutschen Länder dürfte zu dieser Entwicklung beigetragen haben.

Der Eisenbahngüterverkehr von und nach Berlin ist weiter zurückgegangen. In diesem Zusammenhang beklagten Berliner Spediteure die vorgesehene Schließung der Verkehrsanlagen am Berliner Ostgüterbahnhof. Es ist davon auszugehen, dass Beförderungen zum Straßengüterverkehr verlagert werden.

Bei den **Nichtbundeseigenen Eisenbahnen** (NE) kann im Ergebnis der geführten Marktgespräche davon ausgegangen werden, dass sich deren Beförderungsaufkommen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum weiter erhöht hat.

Unter Berücksichtigung der insgesamt zurückgegangenen Transportleistung der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2002 dürften sich somit die Beförderungsanteile der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) weiter verändert haben. So berichteten von den EVU, mit denen Marktgespräche geführt wurden, ca. 67 % über ein steigendes Verkehrsaufkommen und ca. 11 % von einer annähernd gleichbleibenden Entwicklung. Jedoch mussten auch ca. 22 % der Unternehmen, zum Teil auch durch günstigere Preisangebote von Unternehmen des Straßengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt, Auftragsverluste hinnehmen.

Der Trend zur Aufnahme und zum Ausbau von Verkehren auf dem DB-Netz über größere Entfernungen, häufig als Ganzzugverkehre, hält dabei weiter an. Damit ist, wie bereits in der vergangenen Zeit, bei den NE ein größerer Zuwachs bei der Transportleistung als bei der Beförderungsmenge zu verzeichnen.

Eine größere Anzahl von NE hat Güterverkehre im Zuge der Schließung von Güterverkehrsstellen der DB Cargo im Zusammenhang mit dem Projekt Mora C übernommen. Dies führte ebenfalls zu einem Beförderungszuwachs bei den jeweiligen Unternehmen. Teilweise sind jedoch durch Schließung von Güterverkehrsstellen auch Verkehre für die Bahnen insgesamt verloren gegangen.

Fast alle Unternehmen berichteten über Kooperationen bei der Abwicklung der Güterverkehre, einerseits mit DB Cargo, aber andererseits auch mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mehrfach wurde von Eisenbahnverkehrsunternehmen - aber auch von Spediteuren - über Probleme mit der weiteren Nutzung von Anschlussgleisen und anderen Verkehrsanlagen (u. a. wegen zu hoher Mietpreise) berichtet. In einigen Fällen führten diese dazu, dass bisherige Güterverkehre mit der Bahn völlig eingestellt wurden.



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

Im **Binnenverkehr** wurden 92,3 Mio. t im 1. Halbjahr 2002 bei einem Mengenrückgang um 2,2 Mio. t (- 2,4 %) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum befördert. Damit setzt sich der Rückgang bei der Beförderungsmenge der Eisenbahnen im Binnenverkehr fort.

Die Beförderungsmenge im Binnenverkehr erreichte noch einen Anteil von 65,5 % an der gesamten Beförderungsmenge. Die Gütertransportleistung in Höhe von 16,4 Mrd. tkm verringerte sich im gleichen Zeitraum um 3,9 %. Damit entfällt ein Anteil von 45,2 % der Transportleistung der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr.

Bei der Struktur der beförderten Güter im Binnenverkehr setzten sich die zum Teil erheblichen Aufkommensveränderungen weiter fort. So hat die Beförderungsmenge bei festen Brennstoffen mit hohem Beförderungsanteil bei den Eisenbahnen im 1. Halbjahr um 1,5 Mio. t (- 6,8 %) abgenommen. Bereits im vergangenen Jahr wurden 4,6 Mio. t feste Brennstoffe im Binnenverkehr weniger befördert.

Ebenso ist ein Mengenrückgang bei der Beförderung von Erzen und Metallabfällen in Höhe von 1,3 Mio. t (- 13 %) eingetreten. Auch hier war bereits im zurückliegenden Jahr ein großer Beförderungsrückgang zu verzeichnen.

Weiterhin haben sich die Beförderungen von Halb- und Fertigerzeugnissen im Binnenverkehr im 1. Halbjahr verringert.

Der Zuwachs bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen und Düngemitteln in Höhe von ca. 1,8 Mio. t konnte die bereits genannten Beförderungsrückgänge im Binnenverkehr nicht ausgleichen.

Bei der Beförderung von Baustoffen setzte sich der im vergangenen Jahr wieder begonnene Mengenzuwachs im 1. Halbjahr 2002 weiter fort.

Der **Güterversand der Eisenbahnen in das Ausland** in Höhe von 21,1 Mio. t im 1. Halbjahr 2002 verringerte sich um 1,9 % (- 0,4 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Versandmenge in das Ausland erreichte damit einen Anteil von 14,9 % an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen.

Die Transportleistung nahm beim Güterversand im gleichen Zeitraum geringfügig um 0,1 % zu.

Beim Güterversand der Eisenbahnen in das Ausland erreichten die Beförderungen von Halb- und Fertigwaren sowie von besonderen Transportgütern einen Anteil an der gesamten Versandmenge von fast 40 %. Im 1. Halbjahr 2002 ist hier bei einer Beförderungsmenge von 8,4 Mio. t ein Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,4 % eingetreten. Weitere Mengenrückgänge sind bei der Beförderung von anderen Nahrungsmitteln sowie Erzen und Metallabfällen zu verzeichnen.



Der Mengenzuwachs bei landwirtschaftlichen, chemischen und Mineralölerzeugnissen konnte den vergleichsweise hohen Rückgang bei den bereits genannten Güterarten nicht ausgleichen.

Der **Güterempfang der Eisenbahnen aus dem Ausland** in Höhe von 22,9 Mio. t verringerte sich um 4,8 % (- 1,2 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Von der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen entfällt damit ein Anteil von 16,2 % auf den Güterempfang aus dem Ausland. Die Transportleistung beim Güterempfang verringerte sich im gleichen Zeitraum um 3,3 %.

Entgegen der bisherigen Entwicklung sind Beförderungen von festen Brennstoffen aus dem Ausland mit Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2002 erheblich zurückgegangen. So wurden bei einer Beförderungsmenge von insgesamt 4,6 Mio. t im 1. Halbjahr 2002 fast 16 % (- 0,85 Mio. t) weniger feste Brennstoffe befördert. Vor allem sind Kohlebeförderungen aus dem Seehafen Rotterdam (- 50 %) und aus Tschechien (- 20 %) erheblich zurückgegangen. Die Verringerung der Kohlelieferungen aus Polen per Eisenbahn um ca. 8 % fällt dazu vergleichsweise gering aus. Der Mengenanteil der Kohlebeförderungen am gesamten Güterempfang aus dem Ausland beträgt noch ca. 20 %.

Ein überdurchschnittlich hoher Mengenrückgang von über 15 % ist auch bei Eisen und NE-Metallen zu verzeichnen. Dies betrifft vor allem Beförderungen aus Belgien, Tschechien, Polen und Schweden. Dagegen blieben die Beförderungsmengen von Eisen und NE-Metallen aus den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam sowie aus Frankreich und Österreich gegenüber dem Vorjahreszeitraum fast unverändert.

Der **Durchgangsverkehr der Eisenbahnen** in Höhe von 4,8 Mio. t nahm um 8,8 % (- 0,5 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreszeitraum ab. Der Anteil der Beförderungsmenge des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr der Eisenbahnen beträgt 3,4 %.

Die Transportleistung dieser Verkehrsverbindung nahm um 12,9 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum ab.

Der Durchgangsverkehr der Eisenbahnen wird wesentlich vom Verkehrsaufkommen bei Halb- und Fertigwaren und besonderen Transportgütern bestimmt. Der Beförderungsanteil dieser Güterarten beträgt ca. 48 % am Gesamtaufkommen des Durchgangsverkehrs. Dabei sind Mengenrückgänge um fast 0,7 Mio. t zu verzeichnen, die maßgeblich die Gesamtentwicklung im 1. Halbjahr 2002 bestimmten.

5.2 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

Im 1. Halbjahr 2002 setzte sich das Verkehrswachstum beim kombinierten Güterverkehr, wie in den bisherigen Berichtszeiträumen, nicht weiter fort.

So wurden nach Angaben der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG im unbegleiteten und begleiteten Verkehr im 1. Halbjahr 2002 ca. 423.500 Sendungen befördert. Damit nahm die Anzahl der Sendungen um 2,9 % (- 12.700) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ab. Die Entwicklung im kombinierten Güterverkehr ist insoweit mit der Mengenentwicklung beim Güterverkehr der Eisenbahnen insgesamt vergleichbar.

Beim **internationalen unbegleiteten Kombiverkehr** mit einem Sendungsaufkommen von ca. 221.200 Sendungen im 1. Halbjahr 2002 ist ein geringer Zuwachs um 0,7 % zu verzeichnen. Doch auch hier fiel der Sendungszuwachs im Vergleich zum 1. Halbjahr 2001 (+ 4,6 %) wesentlich geringer aus.

Der unbegleitete Verkehr nach Italien über Österreich mit einem Umfang von ca. 78.100 Sendungen nahm im 1. Halbjahr 2002 um 7 % zu. Vergleichsweise dazu ging die Sendungsanzahl beim Italienverkehr über die Schweiz mit ca. 68.000 Sendungen um 12 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück.

Ein Zuwachs beim internationalen unbegleiteten Verkehr war beim Gütertausch mit Spanien / Portugal sowie Österreich, Ungarn und Dänemark im 1. Halbjahr 2002 zu verzeichnen. Sendungsrückgänge ergaben sich dagegen im kombinierten Gütertransit durch Deutschland zwischen Italien und Skandinavien und im kombinierten Verkehr mit der Schweiz.

Im **nationalen unbegleiteten Verkehr** mit rund 69.300 Sendungen verringerte sich die Anzahl der Sendungen im gleichen Zeitraum um 7 %. Der unbegleitete Verkehr über Ostseehäfen mit Anschluss nach Skandinavien mit einem Aufkommen von 25.540 Sendungen erhöhte sich dagegen um 4,8 %.

Beim **internationalen begleiteten Verkehr** „Rollende Landstraße“ zwischen Manching und Brennersee (A) gab es bei einer Anzahl von ca. 71.250 Sendungen nur unbedeutende Veränderungen gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Auf der Relation zwischen Dresden und Lovosice (CZ) verringerte sich dagegen die Sendungsanzahl um 21 % auf 36.200. Eine wesentliche Ursache für den Rückgang dürfte sich aus Verlagerungen zum Straßengüterverkehr nach dem Ausbau des Straßennetzes im Bereich des Grenzüberganges im Raum Altenberg ergeben haben.

6 Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) im Jahr 2001

Der Außenhandel mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) hat im Jahr 2001 für die deutsche Wirtschaft weiter an Bedeutung zugenommen. Vom gesamten deutschen Außenhandel entfielen 10,9 % (Wert: 129 Mrd. €) auf die Außenhandelstätigkeit mit diesen Staaten.

Das überdurchschnittliche Wachstum der Handelstätigkeit wird an der wertmäßigen Steigerung des Außenhandelsumfangs zwischen Deutschland und den MOE-Staaten erkennbar. So hat die wertmäßige Wareneinfuhr nach Deutschland im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr um 9,8 % auf nunmehr 64,4 Mrd. € zugenommen. Einen besonders hohen Zuwachs erreichten die Importe nach Deutschland aus Tschechien, Polen und Ungarn.

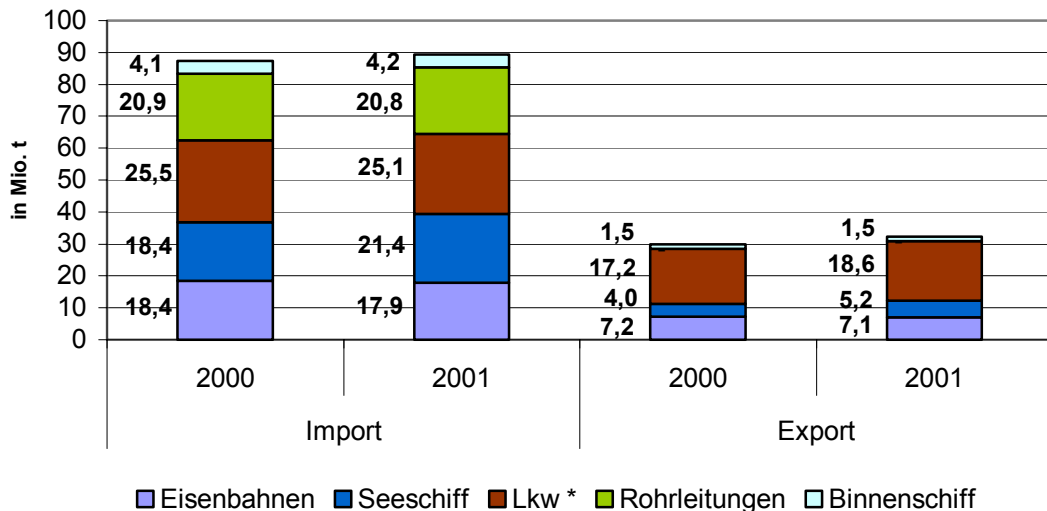
Die Warenausfuhr aus Deutschland in die MOE-Staaten stieg im gleichen Zeitraum um 17,2 % auf 64,6 Mrd. €. Hier war eine besonders hohe Zunahme beim Export aus Deutschland nach Russland und Tschechien zu verzeichnen.

Diesem hohen wertmäßigen Außenhandelszuwachs steht ein vergleichsweise geringerer Anstieg der beförderten Gütermengen zwischen Deutschland und den MOE-Staaten gegenüber. Eine wesentliche Ursache für diese Entwicklung dürfte in erheblichen Veränderungen bei der Struktur der zu befördernden Güter liegen. Durch die zunehmende wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Unternehmen aus Deutschland und aus MOE-Staaten ist der Anteil der Beförderungen von Halb- und Fertigwaren überdurchschnittlich gestiegen. Dagegen sind Massengutbeförderungen - insbesondere die Einfuhr von Baustoffen aus den Nachbarstaaten Polen und Tschechien - teilweise bedingt durch die konjunkturelle Abschwächung in Deutschland, deutlich zurückgegangen.

6.1 Entwicklung der Beförderungsmenge zwischen Deutschland und den MOE-Staaten

Die im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den MOE-Staaten beförderte Gütermenge erreichte 121,8 Mio. t im Jahr 2001. Gegenüber dem Vorjahr stieg sie um 3,9 % (+ 4,6 Mio. t).

Schaubild 7: Güteraufkommen zwischen Deutschland und den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern in den Jahren 2000 und 2001



Quelle: StBA; KBA

* Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - September 2001

Der **Güterempfang** aus den MOE-Staaten mit allen Verkehrsträgern nahm im gleichen Zeitraum um 2,1 Mio. t (+ 2,4 %) auf 89,4 Mio. t zu. Damit schwächte sich der Zuwachs der Beförderungsmenge aus den MOE-Staaten nach Deutschland im Vergleich zum vorangegangenen Jahr etwas ab. Auslöser dafür waren vor allem geringere Baustoffanlieferungen aus Polen und Tschechien. Weiter erhöht haben sich dagegen die Lieferungen von flüssigen und festen Brennstoffen, die am Güterempfang (inklusive Rohrleitungen) bereits einen Anteil von ca. 50 % erreichten.

Der **Güterversand** in die MOE-Staaten stieg um 2,5 Mio. t (+ 8,4 %) auf nunmehr 32,4 Mio. t. Dabei ist der immer noch hohe Zuwachs bei der Beförderungsmenge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum etwas zurückgegangen. Überdurchschnittlich entwickelte sich im Jahr 2001 die exportierte Warenmenge nach Russland sowie Tschechien.

Die Entwicklung des Wechselverkehrs zwischen Deutschland und den einzelnen MOE-Staaten ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:

Tabelle 5: Güteraufkommen zwischen Deutschland und den MOE-Staaten mit allen Verkehrsträgern in den Jahren 2000 und 2001 in Mio. t

Land	Empfang		Versand		Insgesamt	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Polen	22,6	23,8	11,0	10,7	33,6	34,5
Russland	25,4	26,5	2,7	3,8	28,1	30,3
Tschechien	17,7	16,2	8,9	9,5	26,6	25,7
Ungarn	5,6	5,9	2,8	2,8	8,4	8,7
Lettland	7,2	7,6	0,6	0,7	7,8	8,3
Litauen	2,1	2,6	1,4	1,7	3,5	4,3
Slowakei	2,4	2,5	1,2	1,5	3,6	4,0
Estland	2,5	2,6	0,4	0,5	2,9	3,1
Ukraine	0,6	0,4	0,4	0,5	1,0	0,9
Belarus	0,5	0,5	0,2	0,3	0,7	0,8
Rumänien	0,5	0,5	0,2	0,3	0,7	0,8
Bulgarien	0,2	0,3	0,1	0,1	0,3	0,4
Insgesamt	87,3	89,4	29,9	32,4	117,2	121,8

Quelle: StBA, KBA

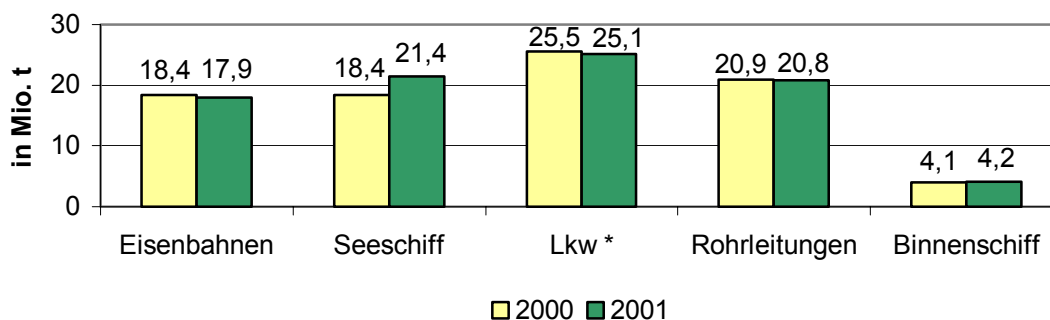
6.2 Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern

6.2.1 Gütereingang aus den MOE-Staaten

Im Jahr 2001 konnte fast ausschließlich der **Güterverkehr über See** von den zunehmenden Importströmen aus den MOE-Staaten profitieren. Er stieg um fast 3,0 Mio. t (+ 16,3 %) gegenüber dem Vorjahr auf 21,4 Mio. t. Dieser Zuwachs lag vor allem in erhöhten Kohleimporten aus Russland und Polen und weiter steigenden russischen Rohöl- und Kraftstofflieferungen über die baltischen Häfen begründet. Bei den anderen Verkehrsträgern ergaben sich im Vergleich zum Vorjahr nur unbedeutende Veränderungen bei den Beförderungsmengen.

Der Gütereingang nach Verkehrsträgern geht aus dem folgenden Schaubild hervor:

Schaubild 8: Gütereingang aus den MOE-Staaten in den Jahren 2000 und 2001



Quelle: StBA, KBA

* Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - September 2001



Der größte Anteil am Beförderungsaufkommen wurde auch im Jahr 2001 durch den **Straßengüterverkehr** aus den MOE-Staaten nach Deutschland befördert. Bei einer Beförderungsmenge von ca. 25,1 Mio. t war jedoch gegenüber dem Jahr 2000 ein Aufkommensrückgang um 1,6 % (- 0,4 Mio. t) zu verzeichnen. Dieser Rückgang wurde hauptsächlich durch geringere Importe von Baustoffen aus Tschechien und Polen gegenüber dem Vorjahr verursacht. Im Gegensatz dazu stieg die Menge der Halb- und Fertigwaren, die mit dem Lkw aus den MOE-Staaten nach Deutschland befördert wurden, von 9,6 Mio. t im Jahr 2000 auf rund 10,1 Mio. t im Jahr 2001 weiter an.

Der Gütereingang der **Eisenbahnen** aus den MOE-Staaten nach Deutschland betrug im Jahr 2001 17,9 Mio. t. Dabei nahm die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahr um 2,7 % (- 0,5 Mio. t) ab. Diese Abnahme wurde vor allem durch rückläufige Güterbeförderungen mit der Bahn aus Tschechien verursacht.

Der Gütereingang mit **Binnenschiffen** aus den MOE-Staaten in Höhe von 4,2 Mio. t blieb im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert auf niedrigem Niveau (+ 0,1 Mio. t). Durch das rückläufige Beförderungsaufkommen aus Ungarn und Tschechien führte das um 0,25 Mio. t erhöhte Empfangsaufkommen aus Polen zu keinem spürbaren Mengenzuwachs.

Mittels **Rohrleitungen** wurde aus Russland nach Deutschland im Jahr 2001 Rohöl in Höhe von 20,8 Mio. t importiert. Damit blieben diese Rohölimporte fast auf Vorjahresniveau.

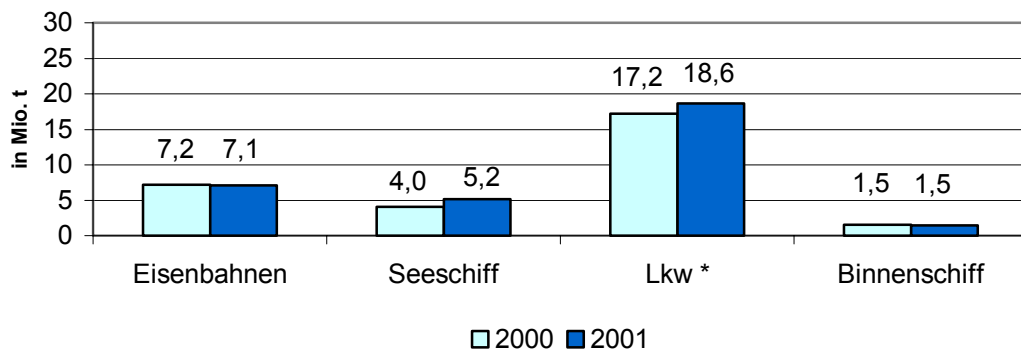
6.2.2 Güterversand in die MOE-Staaten

Im Jahr 2001 stieg die exportierte Gütermenge aus Deutschland in die MOE-Staaten um 2,5 Mio. t (+ 8,4 %) auf nunmehr 32,4 Mio. t. Profitieren konnte davon überwiegend der **Straßengüterverkehr**, der sich gegenüber dem Jahr 2000 um 1,4 Mio. t (+ 8,1 %) erhöhte. Insbesondere nahmen die Versandmengen nach Tschechien und Russland zu. Die nach Polen auf der Straße exportierte Warenmenge blieb weitgehend unverändert.

Hervorzuheben ist, dass beim Güterversand über **See** in die MOE-Staaten - wie auch im Jahr 2000 - hohe Wachstumsraten erreicht wurden. Bei einer Versandmenge von 5,2 Mio. t war im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 30 % (+ 1,2 Mio. t) zu verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr nahmen hier vor allem Containerbeförderungen über deutsche Seehäfen nach Russland und in die Baltischen Staaten zu.

Der Güterversand nach Verkehrsträgern geht aus dem nachfolgenden Schaubild hervor:

Schaubild 9: Güterversand in die MOE-Staaten in den Jahren 2000 und 2001



Quelle: StBA, KBA

* Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - September 2001

Der Bahn- und der Binnenschiffsgüterverkehr konnte im Gegensatz zum Straßengüterverkehr und dem Güterverkehr über See, auch bedingt durch den hohen Anteil an Halb- und Fertigwaren beim Export aus Deutschland in die MOE-Staaten, im Jahr 2001 keinen Beförderungszuwachs erreichen.

Der Güterversand der **Eisenbahnen** aus Deutschland in Höhe von 7,1 Mio. t verminderte sich geringfügig gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang wurde durch einen um 0,4 Mio. t geringeren Güterversand nach Polen verursacht. Positiv konnte sich dagegen der Güterversand aus Deutschland nach Russland, Litauen, in die Slowakei und nach Ungarn entwickeln.

Der Versand von Deutschland mit **Binnenschiffen** in die MOE-Staaten blieb mit einer vergleichsweise geringen Beförderungsmenge von 1,5 Mio. t gegenüber dem Jahr 2000 auf gleichem Niveau.

6.3 Signifikante Veränderungen des Güterverkehrs zwischen Deutschland und einzelnen MOE-Staaten

Beim Güterverkehr zwischen Deutschland und einigen MOE-Staaten ergaben sich im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr zum Teil beachtliche Aufkommensveränderungen. Daher wird im Folgenden auf bedeutende Entwicklungen im Güterverkehr zwischen Deutschland und einzelnen MOE-Staaten gesondert eingegangen.

➤ Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen nahm im Jahr 2001 um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr auf nunmehr 34,5 Mio. t zu. Dabei kam es zu einer Abschwächung des Mengenwachstums gegenüber dem Vorjahr. Dies ergibt sich vor allem aus den Veränderungen bei der Zusammensetzung der Güterstruktur. Ein Wachstum fand insbesondere bei Gütern mit höherer Verarbeitungsstufe statt, während der Austausch von Massengütern - mit Ausnahme der Kohlelieferungen aus Polen - im Vergleich zum zurückliegenden Zeitraum an Bedeutung verloren hat.

Im Ergebnis dieser Entwicklung ging die nach Polen mit allen Verkehrsträgern beförderte Gütermenge im Jahr 2001 um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr zurück (- 0,3 Mio. t). Im gleichen Zeitraum nahm die Gütereinfuhr aus Polen um 5,3 % (+ 1,2 Mio. t) zu.

Beim **Güterversand** von Deutschland nach Polen betrug die im Straßengüterverkehr beförderte Menge 6,8 Mio. t im Jahr 2001 und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,1 %. Erheblichen Zuwächsen bei Beförderungen von Metallernzeugnissen standen dabei verminderte Beförderungen von Lebensmitteln und Fahrzeugen gegenüber.

Der Versand mit den Eisenbahnen nach Polen nahm dagegen gegenüber dem Jahr 2000 um 0,4 Mio. t auf jetzt 2,1 Mio. t ab. Zurückgegangen ist dabei vor allem das Güteraufkommen bei Mineralölprodukten, während der Versand von Halb- und Fertigwaren / Containern gegenüber dem Vorjahr stabil blieb.

Die Beförderungen mit Binnenschiffen und über See blieben gegenüber dem Vorjahr weitgehend auf gleichem Niveau.

Der **Güterempfang** aus Polen verringerte sich beim Straßengüterverkehr im Jahr 2001 um 2,4 % auf 7,5 Mio. t. Diese Abnahme ergab sich jedoch fast ausschließlich aus rückläufigen Baustoffbeförderungen, während der Import von Halb- und Fertigwaren (Fahrzeugteile, Lebensmittel) anstieg.

Die im Eisenbahngüterverkehr nach Deutschland beförderte Gütermenge lag auch im Jahr 2001 mit 9,1 Mio. t auf hohem Niveau. Das um 0,4 Mio. t erhöhte Aufkommen ergab sich aus höheren Steinkohlelieferungen und zunehmenden Importen von Halb- und Fertigwaren, während auch hier Baustofflieferungen zurückgingen.

Erhebliche Steigerungen gegenüber dem Vorjahr erreichte die über See importierte Gütermenge. So stiegen die Kohleimporte über See um 17,1 % auf 5,0 Mio. t. Auch die mit Binnenschiffen aus Polen transportierte Gütermenge nahm aufgrund weiter gestiegener Kohleimporte im Jahr 2001 um 12,7 % auf 2,2 Mio. t zu.

➤ **Güterverkehr zwischen Deutschland und Tschechien**

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Tschechien nahm im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr um 3,4 % auf 25,7 Mio. t ab. Im vorigen Jahr war die zwischen beiden Staaten mit allen Verkehrsträgern beförderte Gütermenge noch erheblich angestiegen.

Die Ursache liegt auch hier - wie beim Wechselverkehr mit Polen - in der weiter fortschreitenden Veränderung bei der Zusammensetzung der beförderten Güter. Durch zurückgegangene Baustoffimporte aus Tschechien nahm die Beförderungsmenge erheblich ab.

Dagegen führte der mit einer deutlichen Wertsteigerung verbundene erhöhte Austausch von Maschinen, Kraftfahrzeugen, Fahrzeugteilen und elektronischen Erzeugnissen nur in geringerem Umfang zu einer Mengensteigerung beim Güteraustausch.

Dabei nahm die nach Tschechien mit allen Verkehrsträgern beförderte Gütermenge im Jahr 2001 um 6,7 % gegenüber dem Vorjahr zu (+ 0,6 Mio. t), während im gleichen Zeitraum die Gütereinfuhr aus Tschechien um 8,5 % (- 1,5 Mio. t) abnahm.

Der **Güterversand** von Deutschland nach Tschechien wurde wie in den vorangegangenen Jahren vom Straßengüterverkehr dominiert. Die auf der Straße beförderte Gütermenge lag im Jahr 2001 bei 6,4 Mio. t und stieg gegenüber dem Vorjahr um 12,4 % an. Dies lag vor allem in vermehrten Beförderungen von Textilien, Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und Mineralölerzeugnissen begründet.

Im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr konnten dagegen keine Aufkommenszuwächse erreicht werden. Der Versand per Bahn nach Tschechien lag wie im vorigen Jahr bei 2,7 Mio. t, der Versand per Binnenschiff bei 0,4 Mio. t.

Der überwiegende Teil des **Güterempfangs aus** Tschechien nach Deutschland wurde im Jahr 2001 weiterhin vom Straßengüterverkehr bewältigt. Die auf der Straße beförderte Gütermenge lag jedoch um 6,0 % niedriger als im Vorjahr (- 0,6 Mio. t). Sie betrug nunmehr insgesamt 9,1 Mio. t. Dieser Rückgang wurde allerdings fast ausschließlich durch sinkende Importe von Baustoffen verursacht. Gleichzeitig nahm jedoch die Beförderungsmenge bei anderen Güterarten, wie z. B. bei Fahrzeugen / Fahrzeugteilen, gegenüber dem Vorjahr zu.

Der Empfang per Eisenbahn ging ebenfalls aufgrund der zurückgehenden Baustoffimporte um 11,2 % (- 0,8 Mio. t) zurück und lag im Jahr 2001 bei 6,7 Mio. t. Die bereits relativ geringe Empfangsmenge in der Binnenschifffahrt verringerte sich aufgrund rückläufiger Beförderungsmengen an Futtermitteln und Ölsaaten nochmals um 17,6 % auf 0,45 Mio. t.

➤ **Güterverkehr zwischen Deutschland und Russland**

Der Warenaustausch zwischen Deutschland und Russland wurde im Jahr 2001, wie in den vorangegangenen Jahren, von den beträchtlichen Rohstoffimporten (Erdöl, Kohle, Holz, Erze) aus Russland bestimmt, die auch in diesem Jahr weiter anstiegen. Dadurch waren keine größeren Veränderungen der Güterstruktur beim Güterempfang aus Russland festzustellen.

Dagegen nahmen die deutschen Exporte nach Russland durch die etwas verbesserte wirtschaftliche Situation der russischen Unternehmen und eine gewachsene Kaufkraft der Bevölkerung erheblich zu. Dazu dürften auch die erhöhten Einnahmen aus russischen Rohstofflieferungen ins Ausland beigetragen haben.

Die zwischen beiden Staaten mit allen Verkehrsträgern (inklusive Beförderungen mittels Rohrleitungen) beförderte Gütermenge lag im Jahr 2001 bei 30,3 Mio. t und stieg gegenüber dem Vorjahr um 7,8 % an. Dabei lag der Güterempfang aus Russland bei 26,5 Mio. t und der Güterversand aus Deutschland nach Russland bei 3,8 Mio. t. An dieser Entwicklung wird die noch vorhandene erhebliche Unpaarigkeit der Güterströme zwischen Deutschland und Russland deutlich.

Der **Güterempfang aus Russland** stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Mio. t (+ 4,3 %). Die Mengensteigerung war dabei vor allem auf eine Erhöhung der Rohstoffimporte (Kohle) beim Güterverkehr über See aus russischen Häfen zurückzuführen. Beim Güterempfang über See aus Russland ist zu berücksichtigen, dass beachtliche Lieferungen von russischem Rohöl und Mineralölzerzeugnissen in Höhe von rund 8 Mio. t auch über baltische Seehäfen abgewickelt werden. Gegenüber dem Vorjahr stiegen diese Transitbeförderungen vor allem in Litauen und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um rund 0,6 Mio. t.

Die Beförderungsmenge im Straßengüterverkehr aus Russland lag im Jahr 2001 lediglich bei 0,6 Mio. t und sank - überwiegend durch verminderte Importe von Metallerzeugnissen - gegenüber dem Vorjahr um 9,1 %.

Die im Vergleich zum Güterempfang geringe Beförderungsmenge beim **Güterversand** von Deutschland nach Russland in Höhe von 3,8 Mio. t - bei relativ hohem spezifischen Warenwert - nahm gegenüber dem Vorjahr um ca. 41 % (+ 1,1 Mio. t) zu. Dieser erhebliche Zuwachs wurde insbesondere durch hohe Steigerungsraten beim Containertransport über See nach russischen Häfen erreicht. Die über See nach Russland beförderte Gütermenge lag im Jahr 2001 bei 2,0 Mio. t und stieg damit gegenüber dem Vorjahr erheblich um 63,9 % an.

Aber auch der Güterversand über die Straße nach Russland nahm um 19,8 % gegenüber dem Vorjahr zu und lag bei 1,5 Mio. t. Insbesondere die Beförderungen von Fahrzeugen, Maschinen, chemischen Produkten und Lebensmitteln stiegen hier erheblich an. Im Vergleich zum Güterempfang auf der Straße zeigt sich damit eine große Unpaarigkeit der Güterströme.

6.4 Anforderungen an die künftige Entwicklung des Güteraustausches mit den MOE-Staaten

Die inzwischen intensive wirtschaftliche Arbeitsteilung und Kooperation deutscher Unternehmen, insbesondere mit Unternehmen aus Polen, Tschechien und Ungarn, führte auch im Jahr 2001 zu Veränderungen bei der Güterstruktur. Dadurch hat der Austausch von höherwertigen Gütern weiter an Bedeutung zugenommen. Das Wachstum von Massengutbeförderungen, außer bei der Einfuhr von festen und flüssigen Brennstoffen, hat sich dagegen verlangsamt.

Im Zuge der bevorstehenden Erweiterung und Öffnung des europäischen Verkehrsmarktes werden die logistischen Anforderungen an die Durchführung von Güterbeförderungen erheblich zunehmen. Dazu zählt vor allem die zeitgerechte Anlieferung der Erzeugnisse bei kleineren Sendungsgrößen. Daraus dürfte sich auch der künftig hohe Beförderungsbedarf für den Straßengüterverkehr ableiten. Zur Entlastung der Verkehrs-



infrastruktur sollten Möglichkeiten des Ausbaus des Kombinierten Verkehrs mit den MOE-Staaten weiter gefördert werden. Eine entsprechende Nachfrage ergibt sich aus dem Mengenzuwachs bei Beförderungen von Neumöbeln, Textilerzeugnissen und Fahrzeugteilen, zum Teil auch im Transitverkehr durch Deutschland.

Auffällig war im Jahr 2001 darüber hinaus der beachtliche Zuwachs bei Containerbeförderungen im Ostseeraum. Damit entwickelt sich - neben dem Straßengüterverkehr - der Gütertausch über See zu einer rationellen Art der Güterbeförderung zwischen Deutschland und den MOE-Staaten.



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: bagpress@bag.bund.de

Stand: November 2002