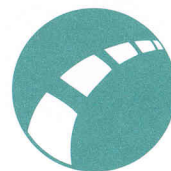




**BUNDESAMT  
FÜR  
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für  
den Güterverkehr*

**Marktbeobachtung Güterverkehr**

**Bericht Herbst 2004**



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtentwicklung des Güterverkehrs</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr</b>	<b>5</b>
3.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	6
3.1.1	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	6
3.1.2	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.1.3	Erwartete weitere Entwicklung	9
3.2	Entwicklung der Beförderungsentgelte	9
3.3	Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen	11
3.3.1	Entwicklung der Kosten	11
3.3.2	Verhältnis der Erträge zu den Beförderungskosten	12
3.3.3	Entwicklung der Investitionen	13
3.4	Unternehmensinsolvenzen	14
3.5	Wirtschaftliche Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs	16
3.6	Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe	17
<b>4</b>	<b>Sonderthemen zum Straßengüterverkehr</b>	<b>20</b>
4.1	Unternehmen und Fahrzeuge des gewerblichen Güterkraftverkehrs	20
4.1.1	Anzahl der Unternehmen nach Ländern	21
4.1.2	Struktur der Unternehmen	23
4.1.3	Entwicklung der Fahrzeugflotte	24
4.1.4	Zusammenfassung	25
4.2	Entwicklung des Straßengüterverkehrs innerhalb West- und Ostdeutschlands sowie im Wechselverkehr zwischen beiden Bereichen	26
4.3	Tankverhalten deutscher Transportunternehmen	28
4.3.1	Verbraucherpreise für Dieselmotorkraftstoff im Zeitraum von 1999 bis 2004	29
4.3.2	Tankverhalten bei Güterverkehren mit den neuen EU-Mitgliedstaaten	30
4.3.3	Tendenz zum Einbau größerer Fahrzeugtanks	30
4.3.4	Auswirkungen des geänderten Tankverhaltens auf deutsche Tank- und Raststätten	31
4.3.5	Schlussbetrachtung	31
4.4	Entwicklung des Einsatzes von Lastkraftfahrzeugen im Straßengüterverkehr nach Emissionsklassen	32



<b>5</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr</b>	<b>33</b>
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	33
5.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	34
5.3	Überblick über die Unternehmens- und Marktstrukturen im Eisenbahngüterverkehr	35
5.4	Internationalisierung und EU-Osterweiterung	38
5.5	Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	40
5.5.1	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr	40
5.5.2	Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)	43
<b>6</b>	<b>Binnenschiffgüterverkehr</b>	<b>44</b>
6.1	Allgemeine Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	44
6.2	Entwicklung nach Güterabteilungen	45
6.3	Lage der Binnenschifffahrt	47
6.3.1	Kostenentwicklung	47
6.3.2	Trockengüterschifffahrt	48
6.3.3	Tankgüterschifffahrt	50
6.4	Die Binnenschifffahrt und die EU-Osterweiterung	51



## 1 Zusammenfassung

Die konjunkturelle Erholung in Deutschland führte im 1. Halbjahr 2004 zu einer Belebung der Verkehrsnachfrage, von der insbesondere der Straßen- und der Eisenbahngüterverkehr profitieren konnten. Getragen wurde diese Entwicklung vor allem durch den Anstieg des grenzüberschreitenden Warenaustausches.

Im Straßengüterverkehr hält der Preis- und Leistungswettbewerb trotz der positiven Nachfrageentwicklung auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt weiter an. Hierunter leidet insbesondere die wirtschaftliche Situation kleinerer Transportunternehmen. Für die großen, europaweit tätigen Speditions- und Logistikunternehmen stellt sich die Ertragslage vergleichsweise besser dar. Sie lagern in zunehmendem Maße ihren eigenen Fuhrpark aus, greifen auf Subunternehmer zurück und konzentrieren sich auf das Angebot logistischer Dienstleistungen. In diesem Zusammenhang beklagen die kleinen und mittleren Unternehmen, dass große, meist konzerngebundene Speditionen zunehmend versuchen, in Geschäftsfelder einzudringen, die bislang traditionell regional tätigen Transportunternehmen vorbehalten waren.

Die EU-Osterweiterung hat im Berichtszeitraum auf der Straße zu einem deutlichen Verkehrswachstum zwischen alten und neuen Mitgliedstaaten geführt. Dies ist u. a. auf Erleichterungen bei der Transportdurchführung, insbesondere durch den Wegfall der Zollkontrollen an den Grenzen, zurückzuführen. Deutliche Aufkommensrückgänge bei den Fährverkehren zwischen Deutschland und dem Baltikum sowie beim begleiteten kombinierten Güterverkehr sind die Kehrseite der neuen Freiheit. Aufgrund vergleichsweise günstigerer Kostenstrukturen partizipieren vor allem Lastkraftfahrzeuge aus den neu beigetretenen Ländern am gestiegenen Beförderungsaufkommen auf der Straße. Es zeigt sich, dass die EU-Osterweiterung bereits zu einem verstärkten Wettbewerbs- und Preisdruck auf dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt geführt hat. Auf einzelnen Teilmärkten lassen sich deutliche Rückgänge der Beförderungsentgelte beobachten.

Während große, leistungsfähige Speditionen aus den alten EU-Mitgliedstaaten schon in den neunziger Jahren in den mittel- und osteuropäischen Ländern Niederlassungen gegründet haben, versuchen nunmehr auch mittlere Unternehmen, auf den neuen Märkten Fuß zu fassen und sich deren Wachstumspotenzial zu erschließen.

Der Anstieg der durchschnittlichen Verbraucherpreise für Dieselkraftstoff in Deutschland hat nach Erkenntnissen des Bundesamtes dazu geführt, dass deutsche Transportunternehmen zunehmend Preisvorteile im benachbarten Ausland wahrnehmen. Der vorliegende Bericht enthält daher aktuelle Erkenntnisse des Bundesamtes zum veränderten Tankverhalten deutscher Transportunternehmen.

Die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 01. Januar 2005 stellt für die Verkehrsunternehmen eine große wirtschaftliche Herausforderung dar. Die Fragen der Transportunternehmen konzentrieren sich dabei vor allem auf die Übernahme der Mautkosten durch die Auftraggeber - insbesondere bei Leerfahrten - sowie deren Zwischenfinanzierung.

Gut zehn Jahre nach Beginn der Bahnreform zeichnet sich der deutsche Eisenbahngüterverkehrsmarkt heute durch einen zunehmenden Wettbewerbs- und Preisdruck aus. Vor allem Hafen- und Werksbahnen haben ihr Leistungsangebot auf den öffentlichen Verkehr ausgeweitet und so für Marktalternativen gesorgt. Obwohl die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) in Deutschland in den letzten Jahren deutliche Aufkommens- und Leistungszuwächse erzielen konnten, ist die Intensität des intramodalen Wettbewerbs in den verschiedenen Marktsegmenten unterschiedlich stark ausgeprägt.

Wie im Straßengüterverkehr versuchen auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, durch horizontale und vertikale Kooperationen den steigenden Anforderungen der Verlager gerecht zu werden und den etablierten Unternehmen Konkurrenz zu machen. Während kleine und mittlere Eisenbahnen ihre Aktivitäten auf den nationalen Markt beschränken, ist insbesondere das Bemühen europäischer Staatsbahnen erkennbar, sich auf dem EU-Binnenmarkt zu positionieren; aber auch größere nichtbundeseigene Eisenbahnen verfolgen Internationalisierungsstrategien.

Probleme u. a. beim Netzzugang und bei der Interoperabilität der nationalen Eisenbahninfrastrukturen stellen gegenwärtig noch Hemmnisse für die Entwicklung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs dar. Diese Barrieren dürften, ebenso wie die schlechte Infrastruktur in den osteuropäischen Staaten, ursächlich für die seit Jahren stagnierenden Beförderungsmengen zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten sein.

Die Binnenschifffahrt konnte im 1. Halbjahr 2004 nur bedingt von der konjunkturellen Erholung profitieren. War das 1. Quartal noch durch Nachholeffekte wegen des Niedrigwassers in der zweiten Jahreshälfte 2003 geprägt, entwickelte sich das Güteraufkommen im 2. Quartal vergleichsweise schwach. Vor dem Hintergrund rückläufiger Beförderungsmengen und Überkapazitäten hat sich die Beschäftigungs- und Ertragslage der deutschen Tankgüterschifffahrt deutlich verschlechtert. In der Trockengüterschifffahrt ist die Lage nach wie vor angespannt.

Positiv entwickelten sich einmal mehr die Containerverkehre auf den deutschen Binnenwasserstraßen mit einer zweistelligen Wachstumsrate. Während die Binnenterminals an der Rheinschiene auf Grund der vorhandenen und neu in Betrieb genommenen Kapazitäten dem Wachstum gerecht werden, kommt es in den ARA-Häfen zeitweise zu Engpässen bei den Abfertigungskapazitäten mit entsprechenden negativen Folgen für die Binnenschifffahrt.

Bei einer Betrachtung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs mit den neuen EU-Mitgliedstaaten lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch für die Binnenschifffahrt noch keine nennenswerten Nachfrageänderungen erkennen. Nach Einschätzung der Marktbeobachtung ist der Bestand an Schiffsraum, insbesondere in der Tankgüterschifffahrt, in den neuen EU-Mitgliedstaaten größtenteils veraltet bzw. in sehr schlechtem technischen Zustand und damit nur eingeschränkt wettbewerbsfähig. Markteintritte osteuropäischer Binnenschifffahrtsunternehmen dürften sich damit kurzfristig in Grenzen halten bzw. nur auf einzelne Marktsegmente beschränken.

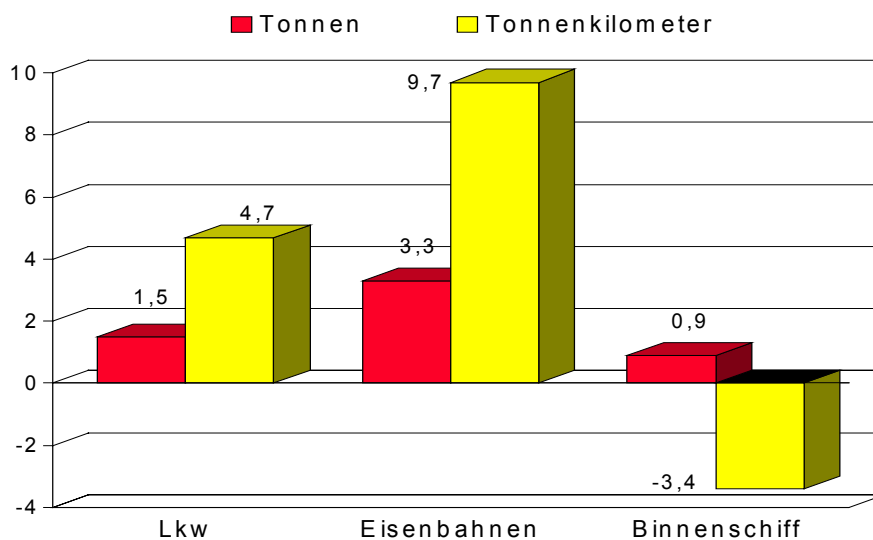
## 2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist im 1. Halbjahr 2004 entsprechend der konjunkturellen Erholung weiter gestiegen. Die Mengen- und Leistungswerte insgesamt erreichten gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 einen merklichen Zuwachs.

So stieg im 1. Halbjahr 2004 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 1,6 % auf 1,543 Mrd. t. Im Gesamtjahr 2003 hatte das Aufkommenswachstum 0,7 % betragen.

Die von den drei Verkehrsträgern insgesamt im 1. Halbjahr 2004 erbrachte Beförderungsleistung lag mit 203,6 Mrd. tkm um 4,3 % über derjenigen des 1. Halbjahres 2003. Im Jahr 2003 lag das Wachstum lediglich bei 0,3 %.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 in %



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, Bundesamt für Güterverkehr

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 wie folgt dar:

- Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) stieg die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,5 % auf 1,27 Mrd. t. Mit einer Beförderungsleistung in Höhe von 129,9 Mrd. tkm (Inland) lag das Ergebnis um 4,7 % über dem des 1. Halbjahres 2003. Damit setzte sich das höhere Wachstum der Verkehrsleistungen gegenüber der Gütermenge weiter fort.

Kennzeichnend für die Entwicklung im 1. Halbjahr 2004 ist die außergewöhnlich hohe Wachstumsrate der auf dem innerdeutschen Streckenanteil erbrachten Verkehrsleistungen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs (+ 3,0 Mrd. tkm / + 21,2 %). Die dynamische Steigerung des deutschen Außenhandels führte zu dieser herausragenden Entwicklung.

- Im Binnenschiffgüterverkehr wurden im 1. Halbjahr 2004 nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes 116,9 Mio. t Güter befördert. Damit stieg die transportierte Gütermenge um 0,9 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 an. Die Beförderungsleistung verringerte sich im 1. Halbjahr 2004 um 3,4 % auf 31,2 Mrd. tkm.
- Beim Eisenbahngüterverkehr erhöhte sich im 1. Halbjahr 2004 die Beförderungsmenge gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 3,3 % auf 153,7 Mio. t. Die Verkehrsleistung stieg um 9,7 % auf 42,6 Mrd. tkm.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	1. Hj. 03	1. Hj. 04	1. Hj. 04 ggü. 1. Hj. 03 in % <sup>2)</sup>	1. Hj. 03	1. Hj. 04	1. Hj. 04 ggü. 1. Hj. 03 in % <sup>2)</sup>
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
<b>Eisenbahnen <sup>3)</sup></b>	<b>148,7</b>	<b>153,7</b>	<b>+ 3,3</b>	<b>38,8</b>	<b>42,6</b>	<b>+ 9,7</b>
<b>Binnenschifffahrt</b>	<b>115,9</b>	<b>116,9</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>32,3</b>	<b>31,2</b>	<b>- 3,4</b>
<b>Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen <sup>4)</sup></b>	<b>1.254,0</b>	<b>1.272,3</b>	<b>+ 1,5</b>	<b>124,1</b>	<b>129,9</b>	<b>+ 4,7</b>
- Gewerblicher Verkehr	703,9	722,0	+ 2,6	94,1	99,6	+ 5,8
- Werkverkehr	550,1	550,3	+ 0,0	30,0	30,3	+ 1,1
- Verkehr im Nahbereich <sup>5)</sup>	729,1	725,0	- 0,6	11,7	11,7	+ 0,8
- Verkehr im Regionalbereich <sup>5)</sup>	247,2	257,9	+ 4,3	22,3	23,2	+ 4,0
- Verkehr im Fernbereich <sup>5)</sup>	277,7	289,4	+ 4,2	90,1	95,0	+ 5,3
<b>Gesamter Güterverkehr <sup>6)</sup></b>	<b>1.518,6</b>	<b>1.543,0</b>	<b>+ 1,6</b>	<b>195,2</b>	<b>203,6</b>	<b>+ 4,3</b>

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

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

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen.

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

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraffahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, DB AG, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

### 3 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr (insgesamt) kam es im 1. Halbjahr 2004 zu einer weiteren Belebung der Verkehrsnachfrage. Aufgrund dieser Entwicklung hat sich das seit dem vergangenen Jahr festgestellte Wachstum der Gütermengen und Beförderungsleistungen gefestigt.

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen stieg die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 1,5 % (Gesamtjahr 2003: + 0,9 %) auf 1,272 Mrd. t. Damit setzte sich das in der zweiten Jahreshälfte 2003 begonnene Wachstum im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2004 weiter fort. Ein höheres Wachstum zeigt sich bei den Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr: Nach einem Zuwachs der Beförderungsleistung im Inland im Gesamtjahr 2003 in Höhe von 1,6 % stiegen die Leistungen im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 4,7 % auf 129,9 Mrd. tkm an.

Die vorgenannten absoluten Mengen- und Leistungszuwächse im Straßengüterverkehr verteilten sich etwa zur Hälfte auf den Binnenverkehr und den grenzüberschreitenden Verkehr. Aufgrund der unterschiedlichen Anteile der Verkehrsbeziehungen am Gesamtverkehr führen die Zuwächse im grenzüberschreitenden Verkehr und im Binnenverkehr jedoch zu deutlich voneinander abweichenden prozentualen Wachstumsraten.

- So kam es im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zu einer beachtlichen Steigerung. In diesem wachstumsorientierten Segment stiegen die Mengen des Straßengüterverkehrs im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 15,3 %. Aufgrund der weiterhin zunehmenden Beförderungsweiten stieg die Leistung um beachtliche 21,2 %.
- Im Binnenverkehr fiel die Aufkommenssteigerung im Betrachtungszeitraum mit einem Wachstum um 0,8 % auf 1,208 Mrd. t geringer aus. Allerdings kam es bei den Beförderungsleistungen auch hier zu einer deutlicheren Aufwärtsentwicklung in Höhe von 2,5 % auf 112,7 Mrd. tkm. Das Wachstum zeigte sich - wie auch in den vorangegangenen Jahren - im Regional- und Fernbereich des Binnenverkehrs. Die anhaltend ungünstige Situation im Baugewerbe führte im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 zu einem weiteren Mengenrückgang im Nahbereich des Straßengüterverkehrs. Allerdings haben sich die Mengenrückgänge deutlich verringert. Bei den Beförderungsleistungen kam es in diesem unteren Entfernungsbereich erstmals seit vielen Jahren zu einem Wachstum.

Der im vergangenen Jahr festgestellte entgegengesetzte Entwicklungsverlauf des gewerblichen Güterverkehrs und des Werkverkehrs hat sich im 1. Halbjahr 2004 abgeschwächt. Im 1. Halbjahr 2004 sank das Mengenaufkommen des Werkverkehrs nicht weiter und lag in etwa auf der Höhe des 1. Halbjahres 2003 (= 550 Mio. t), während der gewerbliche Güterverkehr einen Zuwachs um 2,6 % auf 722 Mio. t erreichte. Damit ging der Mengenzuwachs ausschließlich an den gewerblichen Güterverkehr.



**Tabelle 2:** Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterarten einschließlich Kabotagebeförderungen deutscher Lkw im Ausland

Güterabteilung	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2003	1. Hj. 2004	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	64.352	64.870	+ 518	+ 0,8
Andere Nahrungs- und Futtermittel	150.780	151.792	+ 1.012	+ 0,7
Feste mineralische Brennstoffe	5.009	7.031	+ 2.022	+40,4
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	48.668	49.125	+ 457	+ 0,9
Erze und Metallabfälle	15.063	16.422	+ 1.359	+ 9,0
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	35.555	41.643	+ 6.088	+17,1
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	595.503	587.111	- 8.392	- 1,4
Düngemittel	10.778	10.407	- 371	- 3,4
Chemische Erzeugnisse	97.770	102.179	+ 4.409	+ 4,5
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	203.862	210.245	+ 6.383	+ 3,1
Leergut	31.073	36.115	+ 5.042	+16,2
<b>Insgesamt</b>	<b>1.258.413</b>	<b>1.276.939</b>	<b>+18.526</b>	<b>+ 1,5</b>

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt

Bei der Betrachtung der güterabteilungsbezogenen Entwicklung im Straßengüterverkehr zeigten sich die Aufkommenszuwächse vor allem in den Güterbereichen „Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter)“ sowie im Eisen- und Stahlbereich.

Demgegenüber verzeichnete die Bauwirtschaft erneut den größten Einbruch. Dies führte dazu, dass sich der Mengen- und Leistungsrückgang der vergangenen Jahre in der Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ weiter fortsetzte. Allerdings lagen die Mengeneinbußen im 1. Halbjahr 2004 bei 8,4 Mio. t, während sie im 1. Halbjahr 2003 noch 28,2 Mio. t betragen hatten.

Die gestiegenen Leergutbeförderungen sind auf eine veränderte statistische Erfassung zurückzuführen. Seit dem Jahr 2004 werden auch die Beförderungen von leeren Containern und Wechsellaufbauten als Ladungsfahrten unter der Güterart „Leergut“ erfasst. Diese Beförderungen wurden bislang als Leerfahrten ausgewiesen.

### 3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

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

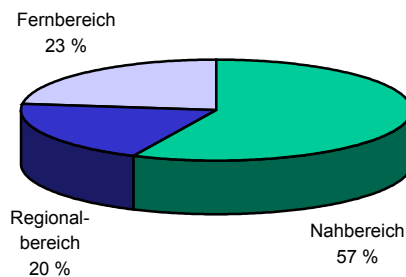
Das seit mehreren Jahren zu verzeichnende überdurchschnittliche Wachstum von Güterbeförderungen über größere Entfernungen sowie die erheblichen Mengenrückgänge in den unteren Entfernungsstufen führten zu Anteilsverschiebungen in den einzelnen Entfernungsstufen des Straßengüterverkehrs.

Auch wenn die Veränderungen bei einem Vergleich des 1. Halbjahres 2004 mit dem 1. Halbjahr 2003 relativ gering ausfallen, so zeigten sich jedoch im Verlauf der zurückliegenden Jahre deutliche Verschiebungen. So trat gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 folgende Entwicklung ein: Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr) wurden im 1. Halbjahr 2004 rund 77 % der Gütermenge im Nah- und Regionalbereich befördert. Im 1. Halbjahr 1999 hatte dieser Anteil noch bei 83 % gelegen.

An der Verkehrsleistung erreichte der Nah- und Regionalbereich wegen der geringen Beförderungsweiten einen Anteil in Höhe von 27 % (1. Halbjahr 1999: 31 %); im Fernbereich wurde ein Anteil in Höhe von 73 % (1. Halbjahr 1999: 69 %) erbracht.

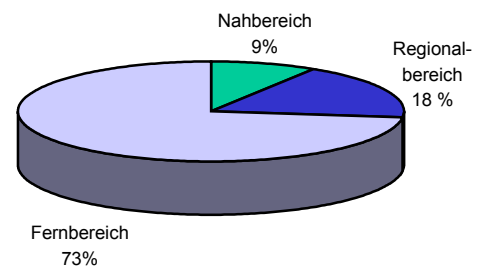
Die mengen- und leistungsbezogenen Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2004 ergeben sich aus den nachstehenden Schaubildern.

Schaubild 2: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Gütermenge in %



Quellen: BAG, Kraffahrt-Bundesamt

Schaubild 3: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Verkehrsleistung in %



Quellen: BAG, Kraffahrt-Bundesamt

Die Entwicklung im Einzelnen:

➤ Nahbereich (bis zu 50 km)

Im Nahbereich (gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr) setzte sich der Aufkommensrückgang im 1. Halbjahr 2004 in abgeschwächter Form weiter fort. Allerdings kam es bei der Beförderungsleistung erstmals seit Jahren zu einem Anstieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Während sich die Gütermenge im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 0,6 % (- 4,1 Mio. t) auf 725,0 Mio. t verringerte, stieg die Beförderungsleistung um 0,8 % (+ 91,7 Mio. tkm) auf 11,7 Mrd. tkm an.

Die Mengentrübkänge sind erneut auf die schwache Entwicklung im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen. Im 1. Halbjahr 2004 betrug die Mengentrübkänge bei der Güterabteilung „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ 2,4 % (- 11,7 Mio. t). Die Bedeutung der Bauwirtschaft für die Auftragslage und die Kapazitätsnutzung der deutschen Transportunternehmen im Güternahbereich wird daran deutlich,



dass vom gesamten Transportaufkommen der deutschen Lastkraftfahrzeuge in diesem untersten Entfernungsbereich ein Anteil in Höhe von rund 65 % auf „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ entfällt.

Ein Wachstum zeigte sich innerhalb der unteren Entfernungsstufe vor allem bei chemischen Erzeugnissen in Höhe von 4,2 % (+ 2,3 Mio. t).

Erstmals seit vielen Jahren verzeichnete der Werkverkehr im Nahbereich keinen Rückgang. Das Aufkommen im 1. Halbjahr 2004 blieb mit 392,4 Mio. t etwa auf Vorjahresniveau. Demgegenüber kam es im gewerblichen Güterverkehr zu einem Mengenrückgang um 1,3 % auf 332,6 Mio. t.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass der Werkverkehr im 1. Halbjahr 2004 - entgegen der Entwicklung im Gesamtjahr 2003 - im Bereich der „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ leicht zunahm (+ 0,3 %). Demgegenüber nahm im 1. Halbjahr 2004 bei dieser Güterabteilung der gewerbliche Güterverkehr um 5,6 % auf 208 Mio. t ab.

➤ Regionalbereich (51 - 150 km)

Nachdem die Gütermengen und Beförderungsleistungen im Regionalbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) im vergangenen Jahr erstmals seit Jahren gestiegen waren, setzte sich das Wachstum im 1. Halbjahr 2004 erneut fort. Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 4,3 % auf 257,9 Mio. t bzw. um 4,0 % auf 23,2 Mrd. tkm.

Hierbei zeigten sich Mengenzuwächse in den Güterabteilungen „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ sowie „Andere Nahrungs- und Futtermittel“.

Sowohl der gewerbliche Güterverkehr als auch der Werkverkehr konnten in diesem Marktsegment Zuwächse erzielen.

➤ Fernbereich (151 km und mehr)

Die Zunahme der Verkehrsnachfrage zeigte sich vor allem im Fernbereich. Im 1. Halbjahr 2004 stieg das Güteraufkommen gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 4,2 % auf 289,4 Mio. t. Der Zuwachs der Beförderungsleistung betrug 5,3 %. Sie liegt damit bei 95,0 Mrd. tkm.

Das zu verzeichnende Wachstum im Fernbereich ist insbesondere auf die Zunahme der Beförderungen von Halb- und Fertigwaren um 6,5 % (+ 6,3 Mio. t) sowie von Eisen, Stahl und NE-Metallen um 16,2 % (+ 2,7 Mio. t) zurückzuführen.

Auch im Fernbereich erzielten der gewerbliche Güterverkehr und der Werkverkehr im 1. Halbjahr 2004 Zuwächse. Während die Gütermenge im gewerblichen Güterverkehr um 4,8 % (+ 10,8 Mio. t) zunahm, erhöhte sich das Aufkommen im Werkverkehr um 1,8 % (rund 1,0 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreswert.

### 3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die getrennte Betrachtung der Entwicklung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zeigt für das 1. Halbjahr 2004 eine Mengensteigerung um 15,3 % auf 63,9 Mio. t und eine Leistungssteigerung um 21,2 % auf 17,2 Mrd. tkm (Inland).

Damit ergab sich im grenzüberschreitenden Güterverkehr aufgrund des deutlich zunehmenden internationalen Warenaustauschs eine außergewöhnliche Steigerung der Verkehrsnachfrage. Nachdem das Aufkommen bereits im Jahr 2003 angestiegen war, setzte sich der dynamische Verlauf in diesem Wachstumssegment des Straßengüterverkehrs verstärkt fort.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfielen im 1. Halbjahr 2004 rund 5 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung im In- und Ausland rund 24 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Bei der Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass etwa drei Viertel der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erzielten Beförderungsleistungen durch ausländische Transportunternehmen erbracht wurden. Im Verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten lag der Marktanteil der ausländischen Unternehmen bereits vor der EU-Erweiterung bei etwa 90 %. Ursächlich dafür sind vor allem die unterschiedlichen Kostenstrukturen der in- und ausländischen Unternehmen. Vor allem ausländische Transportunternehmen partizipieren daher an der wachstumsorientierten Entwicklung. Der Warenaustausch mit den neuen EU-Mitgliedstaaten wird auch künftig zu Mengen- und Leistungssteigerungen beitragen.

### 3.1.3 Erwartete weitere Entwicklung

Die Stimmung der Verkehrsunternehmen ist von einem vorsichtigen Optimismus geprägt.

Die Unternehmen erwarten für den Verlauf des 2. Halbjahres 2004 im Bereich des Binnengüterverkehrs weiterhin einen moderaten Anstieg der Mengen- und Leistungsentwicklung. Demgegenüber wird im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs erwartet, dass sich das Wachstum etwas langsamer als im 1. Halbjahr 2004 vollzieht.

## 3.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Auch das 1. Halbjahr 2004 war bei der Mehrzahl der in Marktgespräche einbezogenen deutschen Transportunternehmen durch den seit Jahren anhaltenden Druck auf die Beförderungsentgelte geprägt. Dabei wurde der Wunsch nach Preisverhandlungen von den Auftraggebern oft mit dem Hinweis auf die Unsicherheit über den Termin der Mauteinführung zurückgewiesen. Die Transportunternehmen gehen deshalb davon aus, dass sich die Preisverhandlungen auf das 4. Quartal 2004 konzentrieren werden. Andererseits möchten viele der Transportunternehmen und Spediteure sicher sein, dass die Maut wirklich zum Jahresanfang 2005 eingeführt wird, da sie ihre Kunden nicht ein zweites Mal durch unnötige Verhandlungen verärgern möchten.



Einige der Unternehmen gaben an, dass sie durch die Mautverhandlungen im Jahr 2003 wichtige Kunden an Mitbewerber verloren haben.

Das Bundesamt beobachtete im 1. Halbjahr 2004 in einigen Marktbereichen weiter sinkende Beförderungsentgelte. Insbesondere die im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten größeren mittelständischen Unternehmen, die überwiegend im Direktkundengeschäft tätig sind, berichteten über vermehrte Ausschreibungen der Beförderungsaufträge durch ihre Kunden. Der verstärkte Druck auf die Beförderungsentgelte ist nach Aussagen der Unternehmen in diesen Fällen auf das Bestreben der Verlager zurückzuführen, den eigenen Spielraum bei anstehenden Verhandlungen über die Kosten der künftigen Maut zu vergrößern.

In vielen Marktgesprächen wurde ausgeführt, dass Großspeditionen mit ihren Subunternehmen über preisgünstige Angebote verstärkt in Regionalmärkte und Nischenmärkte eindringen, die in der Vergangenheit mittleren und kleinen Speditionen und Transportunternehmen vorbehalten waren (z. B. Pflanzentransporte, regionale Kühlverteilerverkehre). In verschiedenen Fällen zeigte sich, dass die so ins Geschäft gekommenen Unternehmen nicht über die für diese Verkehre erforderlichen Erfahrungen und Spezialkenntnisse verfügten und so die Aufträge wegen Qualitätsmängeln wieder verloren. Die Aufträge wurden daraufhin wieder den zuvor verdrängten Unternehmen angeboten - allerdings auf einem abgesenkten neuen Preisniveau.

Nur einem Teil der Transportunternehmen war es im 1. Halbjahr 2004 möglich - unabhängig von den anstehenden Verhandlungen über die Mautweitergabe - einen Teil ihrer gestiegenen Kosten an ihre Auftraggeber weiterzugeben, zumeist in Form von Dieselszuschlägen.

Im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Komplettladungsverkehr zwischen Deutschland und den westlichen EU-Staaten tätig sind, berichteten über eine hohe Anzahl von Unternehmen aus den neuen EU-Staaten, die seit dem 1. Mai 2004 auf den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrsmarkt zwischen den westeuropäischen EU-Staaten drängen. In vielen Fällen seien deutsche Unternehmen gezwungen, niedrigere Beförderungsentgelte zu akzeptieren, wenn sie Aufträge nicht verlieren wollten, da von Seiten der Auftraggeber erheblicher Preisdruck mit dem Hinweis auf die kostengünstigere Konkurrenz aus den neuen EU-Staaten ausgeübt würde.

Neben den bereits vor der EU-Erweiterung bestehenden Kostenvorteilen - wie niedrigere Personalkosten - profitieren Transportunternehmen aus den neuen EU-Staaten auch von der am 1. Mai 2004 entfallenen 200 - Liter-Beschränkung für abgabenfrei einführbare Kraftstoffe in Fahrzeugtanks (vergleiche Abschnitt 4.3).

Deutsche Transportunternehmen, die Komplettladungen zwischen Deutschland und den neuen EU-Staaten anbieten, berichteten in Marktgesprächen, dass sie seit dem 1. Mai 2004 gezwungen gewesen seien, deutlichen Preisnachlässen zuzustimmen, wenn sie Aufträge nicht verlieren wollten. Diesen erheblichen Preisdruck begründeten ihre Auftraggeber mit dem Kostenvorteil aus dem Wegfall der Zollformalitäten an den Grenzen zu den neuen EU-Staaten und somit mit einer besseren Auslastung der Fahrzeuge durch die Erhöhung der möglichen Anzahl der Rundläufe.

### 3.3 Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen

#### 3.3.1 Entwicklung der Kosten

Bei Marktbeobachtungsgesprächen in den ersten drei Quartalen 2004 legte erneut ein Großteil der eingebundenen Unternehmen eine Steigerung ihrer Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum dar. Ursächlich dafür ist - neben anderen gestiegenen Kostenarten - im Wesentlichen das seit dem 2. Quartal 2004 sehr stark gestiegene Preisniveau für Dieselmotorkraftstoff, das im 3. Quartal 2004 vorläufig einen neuen Höchststand erreichte. Dementsprechend verzeichneten seit dem 2. Quartal 2004 über 90 % aller Gesprächspartner der Marktbeobachtung insgesamt gestiegene Kosten in ihren Unternehmen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal. Damit benannten die Transportunternehmen nach wie vor die Kraftstoffkosten, die für sie einen bedeutenden Kostenblock darstellen, als primären Kostentreiber. Die Auswirkungen der Preissteigerungen für Dieselmotorkraftstoff auf das Tankverhalten der deutschen Straßengüterverkehrsunternehmen sind im Abschnitt 4.3 dargestellt.

Als wichtige Faktoren für insgesamt gestiegene Kosten wurden bei den Marktbeobachtungsgesprächen auch höhere Lohn- und Lohnnebenkosten sowie gestiegene Kosten für Versicherungen angeführt. Erhöhte Aufwendungen für Reparaturen und Ersatzteile resultieren nicht nur aus der Preisentwicklung, sondern sind zum Teil auch auf den länger zu beobachtenden Trend zurückzuführen, den Fuhrpark vor der Tüchtigkeit von Ersatzinvestitionen tendenziell länger zu nutzen. Dadurch entsteht zwangsläufig ein höherer Wartungsaufwand infolge der mit zunehmender Nutzungsdauer höheren Verschleiß- und Reparaturanfälligkeit.

Als häufig beklagter - weil aus Sicht der Transportunternehmen am ehesten vermeidbarer - Kostensteigerungsfaktor haben sich Stand- und Wartezeiten in den Kostenanalysen der Transporteure auf einem der vorderen Ränge fest etabliert. Hier zeigt sich entsprechend der vorangegangenen Berichte, dass es den Frachtführern unter den durch Konkurrenz- und Preisdruck gekennzeichneten Marktbedingungen bislang kaum möglich ist, für Wartezeiten, die über die (angemessene) Lade- oder Entladezeit hinausgehen, eine entsprechende Vergütung in Form von Standgeld gemäß § 412 Abs. 3 HGB durchzusetzen. Einige Unternehmen drängen jedoch darauf, zumindest bei neuralgischen Be- oder Entladestellen zu zumutbaren Stand- und Wartezeiten oder aber zu einer angemessenen Vergütung der darüber hinausreichenden Zeiten zu gelangen.

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit und durch Österreich engagierte Transportunternehmen wiesen erwartungsgemäß auf höhere Kosten durch die in Österreich seit dem 01. Januar 2004 erhobene streckenabhängige Maut hin. Seit dem 2. Quartal 2004 finden allgemein steigende Energiekosten in den Kostenrechnungen der Unternehmen zunehmend ihren Niederschlag.

Positiv zu vermerken ist, dass ein wachsender Anteil der Frachtführer im 2. und 3. Quartal 2004 seine Fahrer geschult hat, um den Fuhrpark ressourcenschonender und sicherer einzusetzen. Diese zunächst als Kostensteigerung registrierten Maßnahmen zielen darauf ab, kurz- und mittelfristig zur Dämpfung der stark gestiegenen fuhrparkbezogenen Kosten beizutragen.



Ebenso hat sich der Trend weiter gefestigt, durch Investitionen in verbesserte Ladungssicherungssysteme nicht nur den gesetzlichen Vorschriften zu genügen, sondern auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit sowie zum schadensminimierten Transport der Güter zu leisten. Flankierend kommt hinzu, dass Auftraggeber (z. B. aus der chemischen Industrie) im Rahmen ihres Qualitätsmanagements zunehmend nicht nur Kriterien hinsichtlich der Laufzeiten, sondern auch bezüglich der Schadensquote vertraglich fixieren. Werden diese Qualitätskriterien nicht eingehalten, führt dies entweder zu vorher festgelegten Entgeltminderungen oder zur Kündigung des Vertragsverhältnisses. Mithin wirken sich verbesserte Ladungssicherungssysteme überdies auf die Bindung oder Gewinnung der verladenden Kunden positiv aus. Dies zeigt sich auch anderen Verkehrsträgern, die für bestimmte Güter optimierte Ladungssicherungssysteme entwickelt haben und ihren Kunden neue, entsprechend angepasste Ladeeinheiten zur Verfügung stellen. Im Übrigen sollen optimierte Ladungssicherungssysteme - ebenso wie die Durchführung von Fahrerschulungen - eine Senkung der Schadensquote bewirken, um über den Nachweis der Risikoreduzierung die tendenziell deutlich gestiegenen Versicherungsprämien durch Risikoabschläge wieder so weit wie möglich zu senken.

Seit dem 2. Quartal 2004 gelang es aufgrund der stark gestiegenen Bezugskosten für Dieselmotorkraftstoff grundsätzlich keinem der Transportunternehmen, mit dem das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, seine Gesamtkosten gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen zu verringern.

### 3.3.2 Verhältnis der Erträge zu den Beförderungskosten

Insbesondere die seit dem Frühjahr 2004 starke Erhöhung der Preise für Dieselmotorkraftstoff, die nur ein Teil der Transportunternehmen anteilig in Form von Dieselmotorzuschlägen an seine Auftraggeber weitergeben konnte, führte in Verbindung mit den im Abschnitt 3.2 zur Entwicklung der Beförderungsentgelte dargelegten angespannten Marktsituation dazu, dass ein Großteil aller Transportunternehmen eine Verschlechterung seiner Ertragslage gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum verkraften musste.

Wie stark das Transportgewerbe in dem ohnehin schon seit geraumer Zeit vom verschärften Wettbewerbs- und Preisdruck geprägten Güterverkehrsmarkt von den erneut stark gestiegenen Kraftstoffkosten zusätzlich getroffen wurde, zeigt sich auch daran, dass in den Marktgesprächen des Bundesamtes der Anteil der Transportunternehmen, der darlegt, unrentable Aufträge konsequent abzulehnen, seit geraumer Zeit steigt und im 2. Quartal 2004 erstmals als häufigste betriebswirtschaftliche Maßnahme genannt wurde.

Aufgrund des jüngsten Rekordniveaus der Bezugspreise für Dieselmotorkraftstoff haben die im 3. Quartal 2004 in die Marktbeobachtung einbezogenen Transportunternehmen nunmehr als meistgenannte Maßnahme angekündigt, Betankungen auch weiterhin bzw. noch öfter kostengünstig im Ausland vorzunehmen, soweit ihre grenzüberschreitenden Verkehre oder der Standort des Unternehmens in Grenznähe dies in wirtschaftlich sinnvoller Weise zulassen.

Im Übrigen versuchen die Unternehmen, sich dem Preis- und Wettbewerbsdruck soweit wie möglich zu entziehen, indem sie sich spezialisieren und neue Marktnischen suchen, in denen sie individuelle maßgeschneiderte logistische Gesamtlösungen anbieten, die nicht nur eine rentable Vergütung, sondern zusätzlich

eine dauerhaftere Kundenbindung versprechen. Damit wollen sie auch dem in letzter Zeit zu beobachtenden Trend entgegenwirken, dass Speditionskonzerne verstärkt versuchen, den mittelgroßen Transportunternehmen nunmehr auch kleinere Direktkunden - die bisher weniger im Interesse der Akquisiteure standen - abzuwerben, um die Auslastung ihrer europaweiten Transportnetzwerke zu optimieren.

Die ernste wirtschaftliche Situation von immer mehr kleinen und mittelständischen Transportunternehmen, sofern sie ihre Kernaktivitäten nicht nennenswert hin zu Logistikdienstleistungen verlagert haben und mit leicht austauschbaren Leistungen agieren, hat sich kaum verändert. Selbst alt eingesessene und über Jahre hinweg im Markt fest etablierte Transportunternehmen kämpfen um ihre Existenz, da sie steigende Kosten nicht mehr kompensieren und somit auch immer häufiger keine Rücklagen für Investitionen mehr bilden können.

### 3.3.3 Entwicklung der Investitionen

Seit dem 2. Quartal 2004 ist - mit Abstrichen bei den Regionalverkehr betreibenden Transporteuren - eine deutliche Verbesserung des Investitionsklimas bei allen Verkehrsarten zu beobachten: Die Quoten der ihren Fuhrpark erneuernden und teilweise erweiternden Unternehmen steigen, und der Anteil der Fuhrparkkapazitäten abbauenden Unternehmen sinkt. Konjunkturimpulse lassen sich daraus ableiten, dass im bisherigen Jahresverlauf Fernverkehrsunternehmen ihre Entscheidungen zu Erweiterungsinvestitionen in ihren Fuhrpark kontinuierlich zunehmend wegen steigender Aufträge ihrer Stammkundschaft trafen, während die Akquisition von neuen Kunden als Beweggrund deutlich nachrangiger wurde. Dabei erfolgten die Investitionen aufgrund der bei den hohen Kosten möglichst knapp gehaltenen Fuhrparkkapazitäten bei steigendem Güteraufkommen eher zwangsläufig. Dies zeigt sich insbesondere daran, dass durchschnittlich die Hälfte aller in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen ihren Fuhrpark beibehält. Viele Transportunternehmen tendieren nach wie vor dazu, den Fuhrpark so lange wie möglich zu nutzen und warten im übrigen zunächst die Auswirkungen der Mauteinführung sowie die Markteinführung der emissionsreduzierten Fahrzeugklassen (Euro 4 und 5) ab, bevor Investitionen in neue Fahrzeuge getätigt werden.

Das insgesamt dennoch verbesserte Investitionsklima wurde zudem durch erhebliche Nachholeffekte gestützt, da sich nach der ausgeprägten Investitionszurückhaltung der vergangenen Jahre Ersatzinvestitionen in den Fuhrpark oftmals nicht mehr länger aufschieben ließen. Ferner ist in Marktbeobachtungsgesprächen des Bundesamtes verstärkt der Trend hin zu Leasing und zur Langzeitmiete oder zur Mischfinanzierung des Fuhrparks zu beobachten - nicht zuletzt wegen der restriktiveren Kreditvergabe der Banken im Zuge von Basel II. Diesen Trend bestätigen nicht nur die Leasing- und Vermietgesellschaften, die sich anhand ihrer Geschäftsergebnisse als Wachstumsbranche präsentieren, sondern auch Nutzfahrzeughersteller, die ihr Engagement in diesem Vertriebskanal forcieren. In die Überlegungen der Unternehmen fließt zunehmend ein, ob die eigene Werkstatt noch rentabel betrieben werden kann oder ob man diese ggf. auflöst und auf Vollserviceverträge setzt.



Das Bestreben zur Erschließung von Marktnischen bildet sich auch bei den Fahrzeuginvestitionen ab: Zunehmend stehen Spezialfahrzeuge auf den Orderlisten; daneben setzt sich der Trend zu Investitionen, die eine Flexibilisierung des Fuhrparks bei möglichst großer Ladefläche und Nutzlast zum Ziel haben, weiter fort. Zu der Frage, inwieweit Unternehmen in gewichtsoptimierte Lastkraftfahrzeuge, die nicht mautpflichtig sind, investieren, ist aufgrund der vielfach noch abwartenden Haltung derzeit noch kein Trend auszumachen.

Für die Unternehmen, die ihre Investitionszurückhaltung beibehielten oder gar ihre Fuhrparkkapazitäten verringerten, waren folgende Faktoren maßgebend:

- erheblich gewachsener Kostendruck auf den Fuhrpark - insbesondere durch die Erhöhung der Bezugskosten für Dieselmotoren auf ein neues Rekordniveau,
- unbefriedigende Ertragslage bei einem stetig zunehmenden Anteil der Unternehmen, die immer mehr die Bildung von Investitionsrücklagen verhindert,
- die von Unsicherheit geprägten verhaltenen Geschäftserwartungen,
- erheblich restriktivere Kreditvergabe der Banken im Zuge von Basel II,
- die abwartende Haltung wegen der Maut, bis deren Weitergabemöglichkeit an die Auftraggeber konkret geklärt ist sowie
- die abwartende Haltung bezüglich der Markteinführung der emissionsreduzierten Fahrzeugklassen (Euro 4 und 5).

Demgegenüber sehen sich Transportunternehmen derzeit insbesondere dann zu Investitionen veranlasst, sobald

- sie zusätzliche Aufträge ihrer Stammkundschaft zu akzeptablen Entgelten erhalten, die sie ohne Erweiterung ihres jetzigen Fuhrparks nicht mehr abwickeln können,
- sie neue Kunden - insbesondere auch mit Spezialverkehren in neuen Marktnischen - gewinnen und dann ihren Fuhrpark entsprechend erweitern und spezialisieren,
- sich die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen nicht mehr länger hinausschieben lässt.

### 3.4 Unternehmensinsolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2004 mit 473 Insolvenzverfahren um 10,2 % unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreshalbjahres.

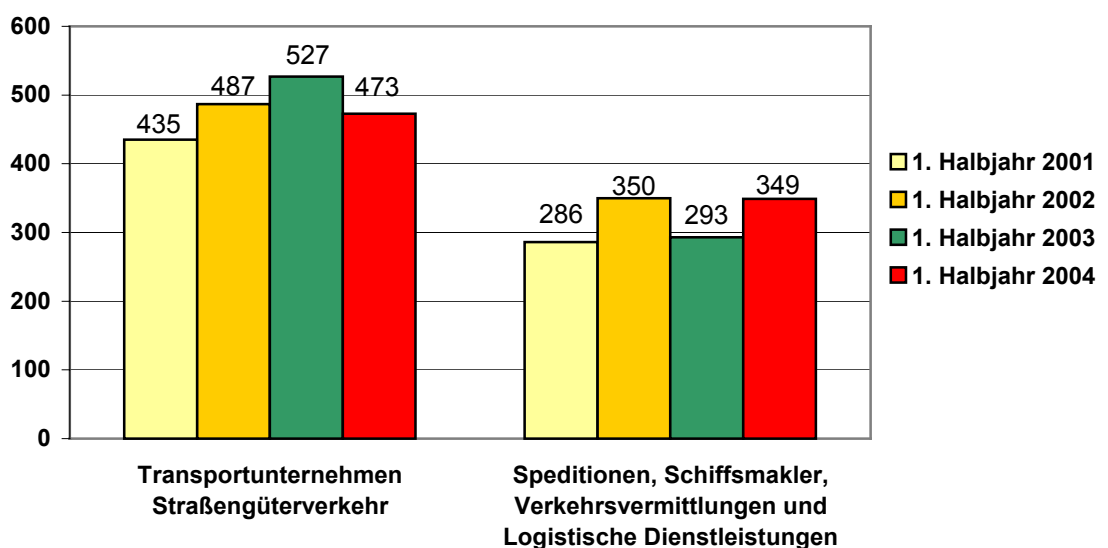
Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark (inklusive Schiffsmaklerbüros, logistische Dienstleister und sonstige Verkehrsvermittlung) stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 19,1 % auf 349 Insolvenzverfahren.

Der Rückgang der Insolvenzzahlen bei Transportunternehmen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreshalbjahr sollte nach Einschätzung des Bundesamtes jedoch nicht als eine Entspannung der wirtschaftlichen Lage deutscher Transportunternehmen gewertet werden. Sowohl bei Transportunternehmen als auch bei

Speditionen ohne eigenen Fuhrpark wurde im 1. Halbjahr 2004 bei mindestens jedem 100. Unternehmen ein Insolvenzverfahren eingeleitet. Dieser Anteil liegt deutlich über dem Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche in Deutschland. Neben dem Straßengüterverkehrsgewerbe waren nur noch das Baugewerbe, das Kredit- und Versicherungsgewerbe, Unternehmen des Maschinenbaus und Hersteller von Kunststoffwaren im 1. Halbjahr 2004 in vergleichbarem Ausmaß von Insolvenzen betroffen.

Insgesamt waren im 1. Halbjahr 2004 bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs und bei Speditionen 3.494 Beschäftigte von den eingeleiteten Insolvenzverfahren betroffen.

**Schaubild 4:** Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren im 1. Halbjahr 2001, 1. Halbjahr 2002, 1. Halbjahr 2003 und 1. Halbjahr 2004 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes



Quelle: Statistisches Bundesamt

Viele der im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen beklagten eine auffällige Verschlechterung der Zahlungsmoral deutscher Auftraggeber, was zu einem Anwachsen des Konkursrisikos für Ihre Unternehmen führt. Auch von größeren Zahlungsausfällen und / oder Insolvenzen von Kunden waren viele der Unternehmen betroffen.

Im Bereich der Kontraktlogistik tätige Unternehmen gaben als weiteres Konkursrisiko an, dass sie oftmals große Investitionen für neue Auftragspakete tätigen und langfristige Verpflichtungen eingehen müssten, während bei ihren Auftraggebern die Tendenz zu immer kürzeren Vertragslaufzeiten bestehe.

Weiter sind viele der im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen der Ansicht, dass es im Zuge der Maut zu einer erhöhten Insolvenzquote bei deutschen, insbesondere kleineren und mittleren Transportunternehmen kommen könnte, sofern es ihnen nicht gelingt, die Maut vollständig an den Auftraggeber „überzuwälzen“ bzw. zu vermeiden.

### 3.5 Wirtschaftliche Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs

Die weitere Belebung der Verkehrsnachfrage in der ersten Hälfte des laufenden Jahres führte im Straßengüterverkehr nicht zu einer durchgreifenden Entspannung des Preis- und Leistungswettbewerbs auf dem Verkehrsmarkt. Die Mengen und Leistungen im Straßengüterverkehr sind zwar gestiegen - jedoch hält der Preisdruck weiterhin an.

Während sich die ernste wirtschaftliche Situation bei einer Vielzahl von kleinen Transportunternehmen kaum verändert hat, erreichen einige auf dem Verkehrsmarkt tätige große Dienstleistungsunternehmen eine durchaus angemessene Ertragssituation. Dies zeigt sich unter anderem an den immer neuen europaweiten Unternehmenskäufen deutscher und europäischer Speditions- und Logistikunternehmen.

Vor allem unabhängig tätige kleine und mittlere Unternehmen klagen in Marktgesprächen des Bundesamtes über zunehmende Akquisitionsaktivitäten von großen, meist konzerngebundenen Speditionen bei ihren Auftraggebern. Hierdurch gelingt es den Großunternehmen immer häufiger, durch niedrigere Preisangebote in zum Teil jahrzehnte alte Geschäftsverbindungen zwischen regionalen Verladern und regional tätigen Transportunternehmen einzudringen.

Zur Verbesserung der Ertragssituation verlagern große Dienstleistungsunternehmen, aber auch immer mehr mittelständische Unternehmen die eigentliche Transportdurchführung - die meist eine geringe Rendite erbringt - auf Subunternehmer.

Das Bundesamt hat im Rahmen der Marktbeobachtung bereits über veränderte Unternehmensstrukturen durch die zunehmende Anzahl von deutschen und europäischen Dienstleistungsunternehmen mit ihren europaweiten Netzwerken berichtet. Wie aus der Strukturhebung (siehe Abschnitt 4.1 „Unternehmen und Fahrzeuge des gewerblichen Güterkraftverkehrs“) des Berichts ersichtlich, ist der Verkehrsmarkt nach wie vor klein und mittelständisch geprägt. Allerdings kommt es seit geraumer Zeit zu einer Verschiebung des wirtschaftlichen Kräftegleichgewichts zwischen kleinen, mittleren und großen Unternehmen. Dieser Trend ist u. a. auf Veränderungen der Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen durch die Industrie- und Handelsunternehmen zurückzuführen. Um der zunehmenden Nachfrage von großen Auftraggebern der verladenden Wirtschaft nach logistischen Gesamtlösungen gerecht zu werden, etablieren sich zum einen größere Unternehmen auf dem Verkehrsmarkt. Zum anderen schließen sich mittelständische Transportunternehmen zusammen, um mit diesen Unternehmen konkurrieren zu können. Die neuen Kooperationsunternehmen können so bei Ausschreibungen von logistischen Gesamtpaketen besser als Konkurrenten gegenüber Konzernunternehmen auftreten.

Parallel hierzu zeigt sich auf dem Verkehrsmarkt eine immer stärkere Entwicklung zur Trennung der Speditions- und Logistikfunktionen von der eigentlichen Transportdurchführung. Die Speditionsunternehmen versuchen, durch die Auslagerung des eigenen Fuhrparks und den zunehmenden Einsatz von Subunternehmern eine Verbesserung der Unternehmensergebnisse zu erzielen. Demgegenüber bieten mittlere und große Unternehmen in zunehmendem Umfang logistische Dienstleistungen an.

Aufgrund der erneut gestiegenen Kraftstoffkosten und der ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU versuchen die deutschen Unternehmen seit dem vergangenen Jahr verstärkt, diese durch Betankung im Ausland so weit wie möglich zu kompensieren. In diesem Zusammenhang sind auch die Auswirkungen der Aufhebung der bis April 2004 geltenden Einfuhrbegrenzungen für Kraftstoff im Verhältnis zu den Beitrittsstaaten zu berücksichtigen. Weitere Ausführungen zur Veränderung des Tankverhaltens sind im Abschnitt 4.3 dargestellt.

Eine große wirtschaftliche Herausforderung für die Verkehrsunternehmen stellt die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 1. Januar 2005 dar. Nach den im Jahr 2003 gemachten Erfahrungen bei Mautverhandlungen geht der überwiegende Teil der Unternehmen davon aus, dass ihre Kunden bereit sind, die direkt zurechenbaren Mautgebühren größtenteils zu übernehmen.

Aufgrund der Verschiebung der Mauteinführung werden jedoch bei vielen Unternehmen Preisverhandlungen zur Weitergabe der Maut erst im Spätherbst 2004 stattfinden. Der bereits seit Mitte 2002 vorhandene Wunsch nach Erhöhung der Beförderungsentgelte wurde von vielen Auftraggebern mit dem Hinweis auf die kommende Mauteinführung zurückgewiesen, obwohl in diesem Zeitraum erhebliche Steigerungen anderer Kostenarten zu verkräften waren. Hinzu kamen im Herbst 2003 Hinweise von Auftraggebern auf den Wegfall der Euro-Vignette auf den deutschen Strecken.

Viele Unternehmen befürchten finanzielle Engpässe, falls die Entrichtung der Maut und der Zahlungseingang von Kunden zeitlich auseinander fallen und sie eine Zwischenfinanzierung leisten müssen. Auch ohne die Maut ist nach Aussage von Unternehmen schon ein erhebliches Kapital zur Unterhaltung der laufenden Geschäftsabläufe gebunden - oft aufgrund schlechter Zahlungsmoral der Kunden. Dieser Kapitalbedarf werde sich durch die Einführung der Maut nochmals erhöhen.

### 3.6 Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe

Mit der am 1. Mai 2004 vollzogenen Osterweiterung der EU waren im Bereich der deutschen Verkehrswirtschaft eine Vielzahl von Erwartungen über wirtschaftliche Chancen und Risiken verknüpft.

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes bisher gewonnenen Erkenntnissen zeigen sich folgende Entwicklungstendenzen für den Bereich des Straßengüterverkehrs:

- Der Warenaustausch zwischen den alten und den neuen Mitgliedstaaten hat aufgrund der Erleichterungen für die Industrie und den Handel sowie für die Transportdurchführung überdurchschnittlich zugenommen.
- Der Wettbewerb auf dem europäischen Güterverkehrsmarkt hat sich vor allem aufgrund der Kostenunterschiede zwischen den alten und neuen EU-Staaten insgesamt verschärft; hierbei zeigen sich Unterschiede auf den verschiedenen Teilmärkten mit zum Teil deutlicher Absenkung der Beförderungsentgelte.

- Während sich die Rentabilitätschancen und damit die Vorteile für Speditions- und Logistikunternehmen erhöht haben, hat sich die wirtschaftliche Situation für die im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätigen Transportunternehmen verschärft.
- Darüber hinaus zeigen sich Verlagerungen von Ostsee-Fährverkehren und begleiteten kombinierten Verkehren auf den Straßengüterverkehr sowie einzelner Verkehrsströme.

Die Verkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten haben deutlich zugenommen. Aufgrund der arteigenen Vorteile im Hinblick auf die Anpassungsfähigkeit an neue Marktsituationen, zeigt sich das Verkehrswachstum vor allem im Straßengüterverkehr. An diesem Wachstum partizipieren deutsche und ausländische Lastkraftfahrzeuge. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Anteil der deutschen Unternehmen an den Verkehren mit den EU-Beitrittsstaaten vor der Erweiterung bei etwa 10 % lag.

Nach vorläufigen Angaben haben sich die Verkehre an der deutsch-polnischen Grenze in Frankfurt / Oder sowie an der deutsch-tschechischen Grenze in Zinnwald und Waidhaus mehr als verdoppelt. Dabei konzentrieren sich die Verkehre wegen der beschleunigten Grenzabfertigung heute auf die leistungsstarken Grenzübergänge im Verlauf der Autobahnen. An den benachbarten kleineren Grenzübergängen - die in der Vergangenheit benutzt wurden, um Wartezeiten an den großen Übergängen zu vermeiden - sind dementsprechend Rückgänge zu verzeichnen.

#### - Unmittelbare Auswirkungen

Der Wegfall der Grenzkontrollen machte sich an der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze direkt nach der EU-Osterweiterung positiv bemerkbar. Die Staus lösten sich durch die Aufhebung der Zollkontrollen umgehend auf. Vor dem EU-Beitritt betrug die Wartezeiten beispielsweise am Grenzübergang Frankfurt / Oder - Slubice bei der Einreise bzw. der Ausreise nach Polen oft 20 Stunden.

Die mit dem Wegfall der Staus verbundene Zeitersparnis hat zu Kosteneinsparungen für die Unternehmen geführt und zeigt sich vor allem in der Erhöhung der Anzahl der Rundläufe. Mit der Begründung, dass sich mit dem Wegfall der Grenzformalitäten die Transportzeiten deutlich verkürzt haben, forderten verschiedene Verlader Preisnachlässe.

Weitere unmittelbare Kosteneinsparungen durch die EU-Osterweiterung ergaben sich für die Transportunternehmen durch die Erleichterung der abgabenfreien Einfuhr von Dieselmotorkraftstoff. Da diese Regelung insbesondere den Unternehmen aus den Beitrittsstaaten zu Gute kommt, hat dies die Wettbewerbssituation der deutschen Unternehmen gegenüber den neuen EU-Unternehmen weiter verschlechtert. Neben den Transportunternehmen sind auch die deutschen Unternehmen des Tank- und Raststättenbereichs durch diese Regelung negativ betroffen. Einzelheiten zu den Wirkungen der erleichterten Kraftstoffeinfuhr sind im Abschnitt 4.3 dargestellt.

- Auswirkungen auf den Wettbewerb

Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamtes hat die EU-Osterweiterung aufgrund der Kostenvorteile osteuropäischer Unternehmen bereits zu einem verstärkten Wettbewerbs- und Preisdruck auf dem grenzüberschreitenden Güterverkehrsmarkt mit einer deutlichen Absenkung der Beförderungsentgelte geführt. Von Seiten der befragten Unternehmen wird von Preisabschlägen in zweistelliger Höhe berichtet. Dabei zeigt sich der Druck insbesondere im wettbewerbsintensiven Bereich des Ladungsverkehrs.

Der Wettbewerbsvorteil der Beitrittsländer wird vor allem in den niedrigen Lohnkosten sowie in steuerlichen Vorteilen gesehen. Nach Angaben der deutschen Unternehmen betragen die Kostenvorteile der Unternehmen aus den Beitrittsländern bis zu 30 %.

Neben dem Konkurrenzdruck von Unternehmen aus den Beitrittsländern klagen die Unternehmen über den Preisdruck, der von deutschen und westeuropäischen Unternehmen ausgeht, die bereits auf dem Verkehrsmarkt der Beitrittsländer tätig sind.

- Strukturelle Veränderungen

In den mittel-osteuropäischen Staaten haben sich nach der politischen und wirtschaftlichen Öffnung bereits in den neunziger Jahren leistungsfähige Speditionen aus den alten Mitgliedstaaten niedergelassen. Diese meist großen deutschen und westeuropäischen Unternehmen mit europaweiten Netzwerken haben so eine ausreichende Marktnähe, um sich das Wachstumspotenzial in den östlichen EU-Mitgliedstaaten zu erschließen. Dabei können sie auf ortskundiges Personal und bereits in den Beitrittsstaaten stationierte Lastkraftfahrzeuge zurückgreifen.

Darüber hinaus zeigt sich seit einiger Zeit, dass auch mittlere Unternehmen versuchen, auf den neuen Märkten Fuß zu fassen oder aber ihre Marktchancen auf den Märkten zu prüfen, indem sie sich mit einigen Fahrzeugen dort niederlassen. Seit der EU-Erweiterung ist es für die Unternehmen interessanter als vorher, in den EU-Beitrittsländern Niederlassungen zu gründen oder aber durch Übernahme (Kauf) / Beteiligung an mittel-osteuropäischen Unternehmen ihre eigene Kostensituation zu verbessern und sich damit dort bestehende Kostenvorteile zu Nutze zu machen. Daneben folgen einige Verkehrsunternehmen ihren Auftraggebern, die ihren Produktionsstandort in die Beitrittsstaaten verlagert haben.

Bei all den Aktivitäten der Unternehmen zeigt sich jedoch, dass immer mehr deutsche Transport- und Speditionsunternehmen, die heute noch im Selbsteintritt fahren, ihren Fuhrpark abbauen und die Aufträge an Subunternehmer aus den Beitrittsstaaten vergeben. Sie begründen die Auslagerungen mit Kostenreduzierungen, um im Wettbewerb mit anderen Anbietern konkurrieren zu können.

- Verkehrsverlagerungen durch die EU-Osterweiterung

Aus den bisher gewonnenen Erkenntnissen geht hervor, dass einige Fährverbindungen im Ostseebereich zwischen Norddeutschland und dem Baltikum Aufkommensrückgänge verzeichnen, da bisherige Seetransporte nunmehr über den Landweg abgewickelt werden. Die kostengünstigere Straßenbeförderung wird vor allem durch die reibungslose Grenzabfertigung sowie durch den günstigen Dieselpreis ermöglicht.

Darüber hinaus kommt es im Straßengüterverkehr aufgrund der EU-Erweiterung zu deutlichen Verkehrsverlagerungen, indem die Verkehrsunternehmen die Auswahl der Verkehrsverbindungen ändern. Seit dem Wegfall der bilateralen Genehmigungen für die Slowakei und die Tschechische Republik entscheiden sich viele EU-Transportunternehmen bei Fahrten in den / aus dem südosteuropäischen Raum für einen Transportweg durch die neuen EU-Beitrittsstaaten, um der seit Anfang des Jahres 2004 erhobenen österreichischen Lkw-Maut auszuweichen. So durchfahren insbesondere Lastkraftfahrzeuge aus Drittstaaten die EU-Beitrittsstaaten Slowakei und Tschechien und benutzen die deutsch / tschechischen Grenzübergänge. Aufgrund der veränderten Routenwahl der Transportunternehmen berichtete das tschechische Verkehrsministerium über eine Zunahme des Transitverkehrs um etwa 20 %, der nun zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf tschechischer Seite führt.

Weiterhin zeigen sich seit einigen Monaten Transportverlagerungen vom begleiteten kombinierten Güterverkehr (Rollende Landstraße / RoLa) zum durchgehenden Straßengüterverkehr (vergleiche hierzu Abschnitt 5.5.2).

## **4 Sonderthemen zum Straßengüterverkehr**

### **4.1 Unternehmen und Fahrzeuge des gewerblichen Güterkraftverkehrs**

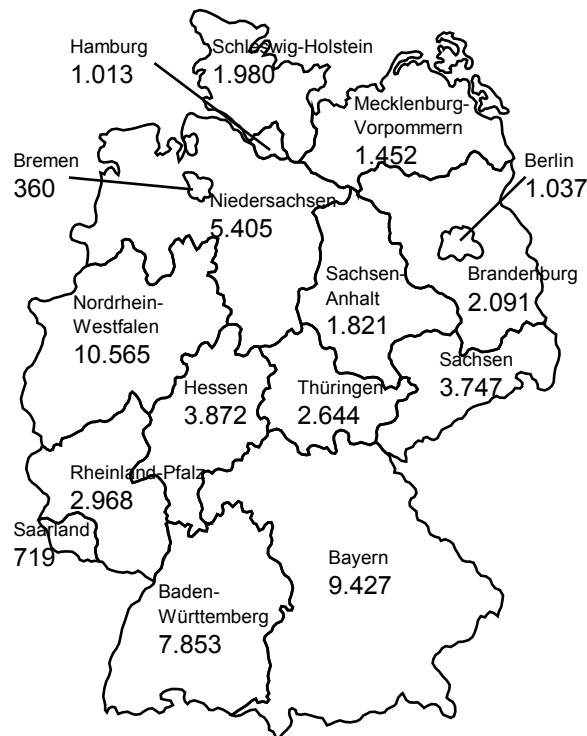
Im nachfolgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Unternehmensstatistik des Güterkraftverkehrs der letzten Jahre dargestellt. Neben der Darstellung der Bestandsdaten der Unternehmen unterteilt nach Ländern und dem Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit werden Betriebsgröße, Anzahl der Beschäftigten sowie Anzahl und Nutzlast der Lastkraftfahrzeuge in den Jahren 1999 bis 2002 aufgezeigt. Die Unternehmensstatistik des Güterkraftverkehrs wird durch das Bundesamt jährlich durchgeführt.

Bei der Datenanalyse der Strukturentwicklung der letzten Jahre im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe wurden die im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes gewonnenen Erkenntnisse berücksichtigt. Hierbei zeigt sich eine Verschiebung des wirtschaftlichen Kräftegleichgewichts zwischen kleinen, mittleren und großen Unternehmen.

#### 4.1.1 Anzahl der Unternehmen nach Ländern

Im gewerblichen Straßengüterverkehr waren in Deutschland nach der Unternehmensstatistik des Bundesamtes im Jahr 2002 rund 56.950 Unternehmen tätig. Die Unternehmen verteilen sich auf die einzelnen Länder wie folgt (Stand November 2002):

Schaubild 5: Anzahl der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mit Sitz in den einzelnen Ländern



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Bei einem Vergleich der statistischen Angaben für den Zeitraum der Jahre 1999 bis 2002 hat die Anzahl der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs um 0,6 % leicht zugenommen. In den Ländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg ist mit Abstand die höchste Anzahl der Unternehmen ansässig. Die höchsten absoluten Bestandszuwächse im Vergleich der Jahre 2002 und 1999 zeigen sich in den Ländern Niedersachsen und Thüringen mit 716 bzw. 266 Unternehmen, wohingegen sich die größten Rückgänge in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg mit 991 bzw. 432 Unternehmen ergaben.



Tabelle 3: Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs nach Ländern  
in den Jahren 1999 bis 2002

Land	Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs								Veränderungen	
	Jahr 1999		Jahr 2000		Jahr 2001		Jahr 2002		Jahr 2002 ggü. dem Jahr 1999	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Baden-Württemberg	8.285	14,6	8.508	14,3	7.673	13,6	7.853	13,8	- 432	- 5,2
Bayern	9.508	16,8	10.137	17,1	8.453	15,0	9.427	16,6	- 81	- 0,9
Berlin	959	1,7	865	1,5	1.058	1,9	1.037	1,8	+ 78	+ 8,1
Brandenburg	1.928	3,4	2.052	3,5	2.239	4,0	2.091	3,7	+ 163	+ 8,5
Bremen	349	0,6	332	0,6	374	0,7	360	0,6	+ 11	+ 3,2
Hamburg	926	1,6	995	1,7	1.056	1,9	1.013	1,8	+ 87	+ 9,4
Hessen	3.778	6,7	4.190	7,1	3.835	6,8	3.872	6,8	+ 94	+ 2,5
Mecklenburg-Vorpommern	1.247	2,2	1.311	2,2	1.399	2,5	1.452	2,5	+ 205	+ 16,4
Niedersachsen	4.689	8,3	4.798	8,1	5.289	9,4	5.405	9,5	+ 716	+ 15,3
Nordrhein-Westfalen	11.556	20,4	11.435	19,3	11.277	20,0	10.565	18,6	- 991	- 8,6
Rheinland-Pfalz	3.181	5,6	3.278	5,5	2.968	5,3	2.968	5,2	- 213	- 6,7
Saarland	794	1,4	756	1,3	714	1,3	719	1,3	- 75	- 9,4
Sachsen	3.576	6,3	4.109	6,9	3.882	6,9	3.747	6,6	+ 171	+ 4,8
Sachsen-Anhalt	1.659	2,9	1.932	3,3	1.790	3,2	1.821	3,2	+ 162	+ 9,8
Schleswig Holstein	1.804	3,2	1.867	3,1	1.960	3,5	1.980	3,5	+ 176	+ 9,8
Thüringen	2.378	4,2	2.736	4,6	2.533	4,5	2.644	4,6	+ 266	+ 11,2
<b>Bundesgebiet</b>	<b>56.617</b>	<b>100,0</b>	<b>59.301</b>	<b>100,0</b>	<b>56.500</b>	<b>100,0</b>	<b>56.954</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 337</b>	<b>+ 0,6</b>

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Im Betrachtungszeitraum kam es zu keinen signifikanten Veränderungen: Während die Anzahl der Unternehmen im Jahr 2000 im Vorjahresvergleich insgesamt um 4,7 % anstieg, kam es im darauffolgenden Jahr zu einem gleich hohen Rückgang. Im Jahr 2002 erhöhte sich die Anzahl der Unternehmen wiederum leicht um 0,8 %.

Die Schwankungen resultieren aus den relativ niedrigen Markteintrittshürden für Neuunternehmer, so dass einer relativ großen Anzahl von Unternehmensneugründungen eine nahezu gleiche Anzahl von Konkursen, Firmenaufgaben sowie Firmenzusammenschlüssen gegenübersteht.

Im Jahr 2002 hatten nahezu 80 % (1999: 83,1 %) der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs ihren Unternehmensschwerpunkt im erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehr, 17,8 % (1999: 14,1 %) im Bereich Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP-Dienste) und sonstige Tätigkeiten sowie 2,2 % (1999: 1,7 %) im Bereich Spedition, Logistik, Lagerei und Frachturnschlag.

#### 4.1.2 Struktur der Unternehmen

##### Beschäftigte

Im Vergleich zu den veränderten Bestandszahlen der Unternehmen im Zeitraum von 1999 bis 2002 hat die Anzahl der Beschäftigten in den Güterkraftverkehrsunternehmen deutlicher zugenommen. Im Jahr 2002 waren 616.887 Beschäftigte ausschließlich oder überwiegend in Unternehmen des Straßengüterverkehrs tätig. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 1999 einem Zuwachs um 5,4 % (= 31.414 Beschäftigte). Allerdings zeigte sich im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang.

Tabelle 4: Anzahl der Beschäftigten im gewerblichen Güterkraftverkehr in den Jahren 1999 bis 2002

Jahr	Beschäftigte insgesamt	Veränderung ggü. dem Vorjahr in %
1999	585.473	
2000	594.228	+ 1,5
2001	635.528	+ 7,0
2002	616.887	- 2,9

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Im Betrachtungszeitraum von 1994 bis 1998 waren in den einzelnen Jahren beschäftigt:

- 1994: 381.631 Personen,
- 1995: 383.242 Personen,
- 1996: 345.576 Personen,
- 1997: 383.325 Personen,
- 1998: 403.633 Personen.

Kennzeichnend für den Güterkraftverkehr ist die nach wie vor klein- und mittelständische Struktur der Unternehmen: 16 % aller Unternehmen im gewerblichen Straßengüterverkehr in Deutschland hatten im Jahr 2002 nur einen Beschäftigten, knapp drei Viertel der Unternehmen weniger als 10 Mitarbeiter. Ein weiteres Indiz für die klein- und mittelständische Struktur des Güterkraftverkehrsgewerbes ist die Verteilung der Gesamtbeschäftigtenzahl auf die einzelnen Unternehmen. So sind in den Transportunternehmen mit bis zu 10 Lastkraftfahrzeugen fast 40 % aller Beschäftigten des Straßengüterverkehrsgewerbes tätig.

##### Anzahl der von den Unternehmen eingesetzten Lastkraftfahrzeuge

Auch bei der Anzahl der von den Unternehmen eingesetzten Lastkraftfahrzeuge zeigt sich, dass die überwiegende Anzahl der Transportunternehmen klein und mittelständisch strukturiert ist. So verfügten im Jahr 2002 ca. 57 % der Unternehmen über 1 bis 3 Lastkraftfahrzeuge und weitere 29 % über 4 bis 10 Lastkraftfahrzeuge. Nur ca. 14 % der Unternehmen haben mehr als 10 Lastkraftfahrzeuge.



**Tabelle 5:** Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs nach der Anzahl der Lastkraftfahrzeuge in den Jahren 1999 bis 2002

Jahr	Anzahl der			
	Unternehmen insgesamt	davon mit Lastkraftfahrzeugen		
		1 bis 3	4 bis 10	11 und mehr
1999	56.617	30.940	17.822	7.854
2000	59.301	31.825	18.467	9.008
2001	56.500	30.462	17.918	8.120
2002	56.954	32.442	16.316	8.196

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Wie ersichtlich ist, hat die Anzahl der Unternehmen mit 1 bis 3 sowie mit 11 und mehr Lastkraftfahrzeugen zugenommen, d. h., die Anzahl der großen Unternehmen steigt und Unternehmensgründungen führen zu einem Anstieg der Anzahl der Einzelunternehmungen. Demgegenüber geht die Anzahl der Unternehmen mit 4 bis 10 Lastkraftfahrzeugen zurück.

Gravierende Verlagerungen zwischen den Betriebsgrößengruppen sind im Betrachtungszeitraum nicht zu verzeichnen. Ein eindeutiger Trend über Jahre ist aus den statistischen Ergebnissen nicht zu erkennen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Statistik beispielsweise keine Informationen über die Konzentrationsbewegungen innerhalb des Güterkraftverkehrsgewerbes liefert, da Zusammenschlüsse oder Aufkäufe von Unternehmen insgesamt zu einem Rückgang der Unternehmensanzahl führen.

Auch wenn die statistischen Daten keinen eindeutigen Trend zu größeren Unternehmenseinheiten ausweisen, so zeigen doch die im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnisse, dass sich seit einigen Jahren Strukturverschiebungen hin zu größeren Unternehmenseinheiten ergeben. Die Unternehmen bieten in der Regel umfangreiche logistische Dienstleistungen an und fungieren als Auftraggeber für viele kleinere Unternehmen.

#### 4.1.3 Entwicklung der Fahrzeugflotte

Im Jahr 2002 bestand der Fuhrpark aller gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen aus 637.202 Lastkraftfahrzeugen (1999: 601.784), die sich aus 357.649 Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen (1999: 344.907) sowie 279.553 (1999: 256.877) Lastkraftfahrzeuganhängern (gewöhnliche Anhänger und Sattelanhänger / einschließlich sonstiger Lastkraftfahrzeuge) zusammensetzten.

Damit stieg der Fuhrpark im Betrachtungszeitraum insgesamt um rund 6 % an. Die Sattelanhänger erzielten im Jahr 2002 gegenüber dem Jahr 1999 allein einen Zuwachs um 9,5 %, während die Anzahl der gewöhnlichen Lkw-Anhänger um 1,1 % zurückging.



Die allgemeine Erweiterung des Fuhrparks im Betrachtungszeitraum wirkte sich auch auf die Ladekapazität der Fahrzeuge aus, die um 4,5 % auf ca. 7,1 Mio. t stieg.

Die durchschnittliche Ladekapazität der Fahrzeuge betrug bei:

- Lastkraftwagen 7,9 t (1999: 8,2 t),
- gewöhnlichen Anhängern 11,9 t (1999: 11,8 t),
- Sattelanhängern 26,9 t (1999: 26,6 t).

Eine Analyse der von den Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzten Lastkraftfahrzeuge nach der Nutzlast ergibt, dass die Anzahl der Lastkraftfahrzeuge mit einer Nutzlast von bis zu 3,5 t im Betrachtungszeitraum (Jahr 2002 im Vergleich zum Jahr 1999) deutlich gestiegen ist (+ 16,1 %). Dies ist vor allem auf den zunehmenden Einsatz dieser Fahrzeuge im Bereich Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP-Dienste) zurückzuführen. Demgegenüber kam es bei den Lastkraftfahrzeugen mit einer Nutzlast von mehr als 7,5 bis 9 t zu erheblichen Rückgängen (- 19,4 %). Diese Fahrzeuge verfügen zum Teil über ein zulässiges Gesamtgewicht von 12 t und mehr und unterliegen künftig der streckenbezogenen Lkw-Maut. Die künftige Mautpflicht hat daher möglicherweise neben der schwachen konjunkturellen Entwicklung zum Rückgang dieser Gewichtskategorie mit beigetragen.

Bei den im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzten Lastkraftfahrzeuganhängern (gewöhnliche Anhänger und Sattelanhänger) zeigt sich folgende Entwicklung:

Hervorzuheben ist das Wachstum im Bereich der Anhänger über 24 t, welches auf die wachsende Anzahl von Sattelanhängern zurückzuführen ist. Seit mehreren Jahren zeigt sich, dass der Einsatz von Sattelzugmaschinen und Sattelanhängern zunimmt. Diese Fahrzeugkombination ist im Vergleich zur Motorwagen und Anhängerkombination deutlich besser zu handhaben, was sich insbesondere im Verteilerverkehr zeigt. Inzwischen gibt es in Deutschland etwa 20 % mehr Sattelanhänger als normale Anhänger.

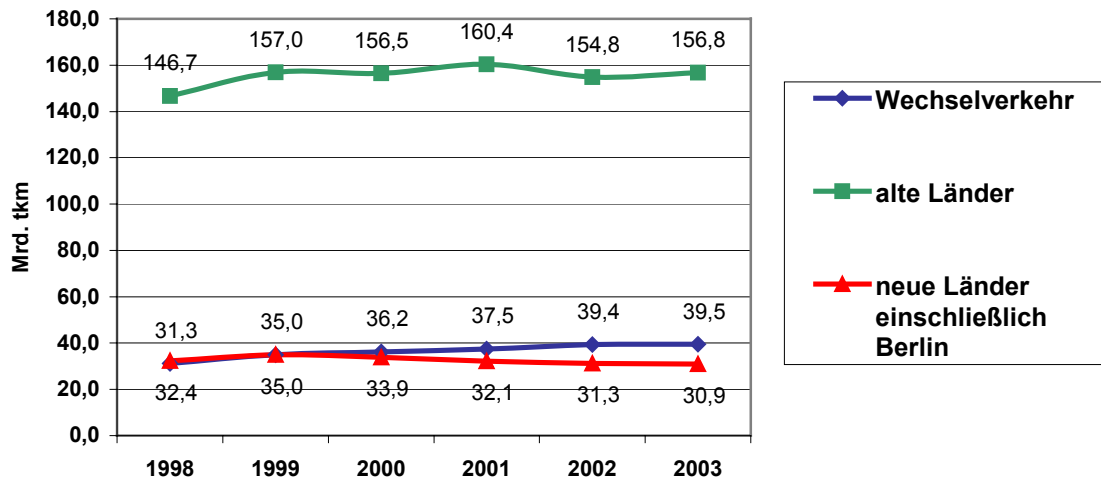
#### 4.1.4 Zusammenfassung

Die statistischen Angaben und mehr noch die Erkenntnisse aus der Marktbeobachtung des Bundesamtes belegen, dass sich der Strukturwandel im Bereich des Güterkraftverkehrs im Betrachtungszeitraum weiter fortgesetzt hat. Die Unternehmen der oberen Größenklasse wachsen den Markterfordernissen entsprechend insgesamt weiter. Die mittelgroßen Unternehmen stellen sich diesen Anforderungen, indem sie versuchen, durch Ausweitung ihres Dienstleistungsangebots Wachstumschancen zu nutzen, oder es kommt zu Unternehmenszusammenschlüssen. Bei den Klein- und Kleinunternehmen hält die starke Fluktuation aufgrund relativ niedriger Markteintrittshürden weiter an.

#### 4.2 Entwicklung des Straßengüterverkehrs innerhalb West- und Ostdeutschlands sowie im Wechselverkehr zwischen beiden Bereichen

Betrachtet man die Leistungs- und Aufkommensentwicklung zwischen West- und Ostdeutschland in den Jahren 1998 bis 2003, so ergibt sich folgendes Bild:

Schaubild 6: Entwicklung der Beförderungsleistung innerhalb West- und Ostdeutschlands sowie im Wechselverkehr zwischen beiden Bereichen



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt

Wie aus dem o. g. Schaubild hervorgeht, entwickelten sich die innerhalb Ost- und Westdeutschlands erbrachten Beförderungsleistungen unterschiedlich. Vergleicht man die Werte des Jahres 1998 mit denen des Jahres 2003, lässt sich im Osten Deutschlands eine rückläufige Entwicklung beobachten. Das Niveau sank um 4,5 % auf rund 30,9 Mrd. tkm, während im Westen Zuwächse in Höhe von insgesamt 6,8 % auf rund 156,8 Mrd. tkm realisiert wurden.

Die stärksten Zunahmen wurden jedoch im Wechselverkehr zwischen beiden Bereichen erzielt: Im Jahr 2003 ist die Beförderungsleistung um ca. 26,3 % auf rund 39,5 Mrd. tkm gegenüber dem Basisjahr 1998 angestiegen.

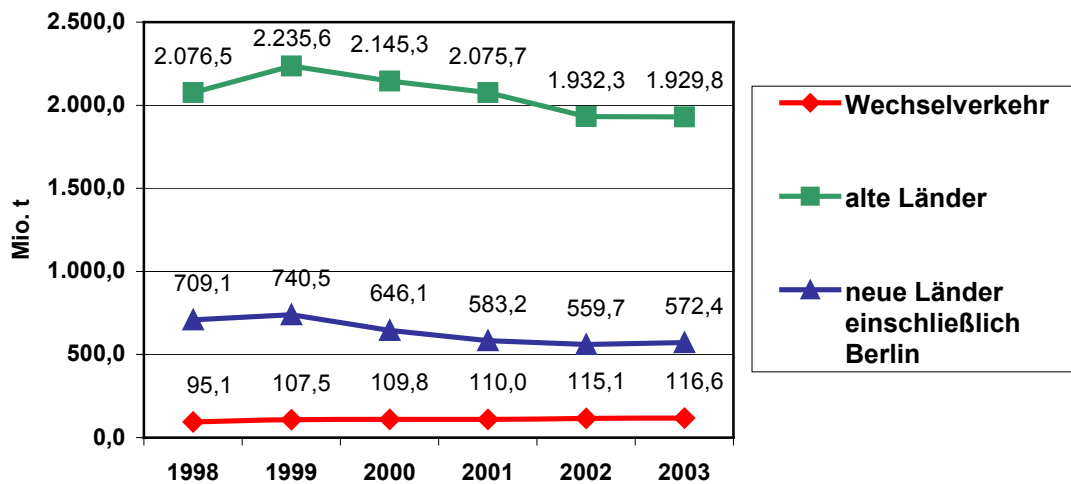
Setzt man die einzelnen Beförderungsleistungen ins Verhältnis zur Gesamtbeförderungsleistung im Binnenverkehr, so entfielen im Jahr 1998 ca. 69,7 % auf den Güterverkehr innerhalb der alten Länder, ca. 15,4 % auf den Güterverkehr innerhalb der neuen Länder (inklusive Berlin) sowie ca. 14,9 % auf den Wechselverkehr. Demgegenüber steuerten im Jahr 2003 der Güterverkehr innerhalb Ostdeutschlands ca. 13,6 % und der Wechselverkehr ungefähr 17,4 % zur Gesamtbeförderungsleistung im Binnenverkehr bei. Der Güterverkehr innerhalb Westdeutschlands blieb mit ca. 69 % Anteil an der Gesamtbeförderungsleistung in etwa konstant.



Auffällig bei der Betrachtung ist das Jahr 1999, in welchem sowohl im Wechselverkehr (+ 11,7 % auf rund 35,0 Mrd. tkm) als auch innerhalb West- (+ 7,0 % auf rund 157,0 Mrd. tkm) und Ostdeutschlands (+ 8,0 % auf rund 35,0 Mrd. tkm) hohe Zuwächse im Vergleich zum Jahr 1998 zu verzeichnen waren.

Wirft man darüber hinaus einen Blick auf die Entwicklung des Tonnageaufkommens im Verkehr innerhalb West- und Ostdeutschlands sowie im Wechselverkehr, stellt sich der Verlauf folgendermaßen dar:

Schaubild 7: Entwicklung der Gütermenge innerhalb West- und Ostdeutschland sowie im Wechselverkehr zwischen beiden Bereichen



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt

Auch hier ist ein Ost-West-Gefälle erkennbar, jedoch verläuft die Entwicklung in beiden Teilen Deutschlands in der Tendenz ähnlich: Nach einem deutlichen Anstieg im Jahr 1999 nahm die beförderte Gütermenge in den Jahren 2000 bis 2002 stetig ab; dabei sind die Einbrüche in Ostdeutschland bis einschließlich 2001 merklich stärker. Erst im Jahr 2003 konnten im Osten Zuwächse in Höhe von 2,3 % auf rund 572,4 Mio. t gegenüber dem Jahr 2002 (im Vergleich zum Jahr 1998 ca. 19,3 % weniger) verzeichnet werden, während im Westen der Negativtrend in abgeschwächter Form anhielt: Im Jahr 2003 wurden innerhalb Westdeutschlands ca. 1.929,8 Mio. t transportiert; dies entspricht einer Einbuße in Höhe von ca. 7,1 % im Vergleich zum Jahr 1998. Demgegenüber stieg die im Wechselverkehr transportierte Gütermenge durchweg an: Im Vergleich zum Ausgangsjahr erhöhte sich die Gütermenge um ca. 22,6 % auf rund 116,6 Mio. t. Die dargestellten Entwicklungen haben sich im 1. Halbjahr 2004 entsprechend fortgesetzt.



#### 4.3 Tankverhalten deutscher Transportunternehmen

Das Bundesamt hat aufgrund zunehmender Hinweise aus der Verkehrswirtschaft auf eine Änderung des Tankverhaltens durch Ausweichen in preiswertere europäische Nachbarländer diese Entwicklung näher betrachtet.

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen hat sich das Tankverhalten deutscher Transportunternehmen aufgrund der vergleichsweise günstigeren Dieselpreise im Ausland deutlich verändert.

Sowohl die im Binnenverkehr, als auch vor allem die im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätigen Unternehmen tanken seit etwa Anfang des Jahres 2003 ihren Dieselmotorkraftstoff verstärkt im Ausland und nehmen so Preisvorteile wahr. Die Unternehmen wirken damit der Erhöhung der Kraftstoffkosten in Deutschland entgegen.

Während bei den mit wirtschaftlichem Schwerpunkt im Binnenverkehr tätigen Unternehmen vor allem der Standort des Unternehmens für eine Auslandsbetankung entscheidend ist, hat der Sitz des Unternehmens bei den hauptsächlich grenzüberschreitenden Güterverkehr betreibenden Unternehmen in diesem Zusammenhang keine Bedeutung. Somit zeigen sich die Absatzrückgänge des Dieselmotorkraftstoffes beim Güterverkehr - mit unterschiedlicher Ausprägung - nicht allein in den Grenzgebieten, sondern im gesamten Gebiet der Bundesrepublik.

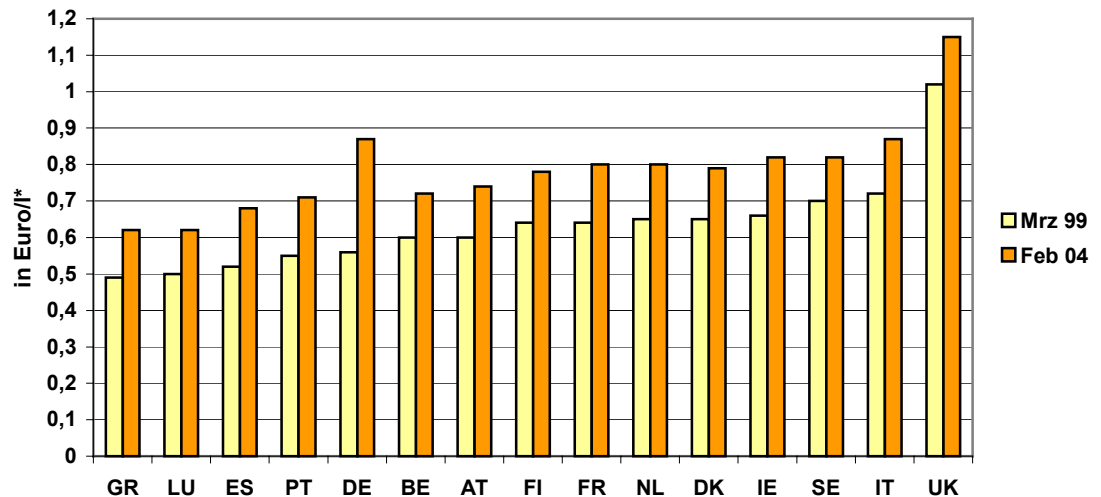
Für die grenzfern niedergelassenen und ausschließlich im Binnenverkehr tätigen deutschen Unternehmen bildet die Auslandsbetankung keine Alternative für eine Kostensenkung. Ein Teil dieser Unternehmen versucht, den Kostensteigerungen durch andere Maßnahmen wie die Umstellung auf Biodiesel entgegen zu wirken, um damit den Wettbewerbsnachteil gegenüber ihren Konkurrenten, denen es in wirtschaftlich sinnvoller Weise möglich ist, im Ausland zu tanken, auszugleichen.

Durch die zunehmende absolute und relative Erhöhung der Verbraucherpreise für Dieselmotorkraftstoff in Deutschland wurde das Tanken in anderen EU-Ländern in den vergangenen Jahren zunehmend interessanter. So ergeben sich Kosteneinsparungen bei einer Betankung der Lkw in anderen EU-Mitgliedstaaten wie vor allem in Luxemburg, Österreich, Belgien, den Niederlanden und Frankreich. Auch in den neuen EU-Mitgliedstaaten nimmt die Fahrzeugbetankung durch deutsche Unternehmen zu.

#### 4.3.1 Verbraucherpreise für Dieselkraftstoff im Zeitraum von 1999 bis 2004

Wie aus dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen ist, lag Deutschland bei den durchschnittlichen Verbraucherpreisen für Dieselkraftstoff (einschließlich Steuern und Abgaben) im März 1999, d. h., dem Monat vor Einführung der Ökosteuern zum 1. April 1999, an 11. Stelle aller 15 EU-Mitgliedstaaten. Lediglich in Griechenland, Luxemburg, Spanien und Portugal wiesen die Verbraucherpreise für Dieselkraftstoff ein niedrigeres Niveau als in Deutschland auf.

Schaubild 8: Verbraucherpreise für Dieselkraftstoff in der EU im März 1999 und Februar 2004 in Euro / l \*)



GR - Griechenland, LU - Luxemburg, ES - Spanien, PT - Portugal, DE - Deutschland, BE - Belgien, AT - Österreich, FI - Finnland, FR - Frankreich, NL - Niederlande, DK - Dänemark, IE - Irland, SE - Schweden, IT - Italien, UK - Großbritannien

\*) Die Angaben berücksichtigen nicht die zeitweise in Italien, den Niederlanden und Frankreich gezahlten Beihilfen auf Dieselkraftstoff. Ebenfalls unberücksichtigt bleiben Sonderkonditionen, die seitens der Transportunternehmen individuell mit Mineralölgesellschaften oder Tankstellenbetreibern im In- und Ausland ausgehandelt wurden.

Quellen: Öbulletins der Europäischen Kommission, Mineralölwirtschaftsverband e. V., Bundesministerium der Finanzen

Knapp fünf Jahre später, im Februar 2004, lag Deutschland gemeinsam mit Italien hinter Großbritannien an zweiter Stelle aller EU-Mitgliedstaaten bei den Verbraucherpreisen für Dieselkraftstoff. Der durchschnittliche Preis für Dieselkraftstoff erhöhte sich in diesem Zeitraum von 0,56 Euro / l auf 0,87 Euro / l. Auf die Ökosteuern entfällt hiervon ein Anteil in Höhe von 0,153 Euro / l.

Von bestimmten Fällen abgesehen (organisatorische / dispositive Gründe, eigene Betriebstankstelle, Sonderkonditionen bei der Kraftstoffbeschaffung), bestehen für Transportunternehmen folglich keine Anreize, im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre in Deutschland zu tanken. Dies gilt sowohl für deutsche Transportunternehmen als auch für Transportunternehmen aus der übrigen EU. Dabei haben die Absatzverluste durch die Verlagerungen der Lkw-Betankung der sowohl im bilateralen Güterverkehr als auch im Transitverkehr tätigen ausländischen Transportunternehmen aufgrund ihres deutlich höheren Marktanteils ein besonderes Gewicht.





#### 4.3.2 Tankverhalten bei Güterverkehren mit den neuen EU-Mitgliedstaaten

Vor dem Beitritt der neuen EU-Mitgliedstaaten am 1. Mai 2004 war der Straßengüterverkehr mit diesen Staaten in erheblichem Ausmaß durch lange Wartezeiten an der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze geprägt. Darüber hinaus galt im Lkw-Verkehr mit Drittstaaten wie Polen und Tschechien eine 200 Liter-Begrenzung für abgabenfrei einführbare Kraftstoffe in Fahrzeugtanks. So konnte der Unterschied zwischen polnischen bzw. tschechischen und deutschen Dieselmotorkraftstoffpreisen in Höhe von ca. 0,20 € / Liter Dieselmotorkraftstoff im Jahr 2003 nur in geringem Ausmaß genutzt werden.

Mit den 200 Litern Dieselmotorkraftstoff, die abgabenfrei im Fahrzeugtank nach Deutschland eingeführt werden durften, konnte ein Lkw ab der deutsch-polnischen bzw. deutsch-tschechischen Grenze (bei einem Verbrauch von 35 Litern / 100 km) maximal 570 Kilometer in Deutschland zurücklegen, ohne zu tanken.

Mit dem Beitritt der neuen EU-Mitgliedstaaten am 1. Mai 2004 endeten die Zollkontrollen an der Grenze zu Polen und Tschechien. Daneben trat zum 1. Mai 2004 in den neuen EU-Mitgliedstaaten die Energiesteuer-Richtlinie 2003/96/EG in Kraft. Damit entfiel die 200-Liter-Beschränkung, und es darf nunmehr die im fest eingebauten Haupttank des Lkw befindliche Gesamtmenge an Dieselmotorkraftstoff abgabenfrei nach Deutschland eingeführt werden.

Bei einer angenommenen Tankgröße von 900 Litern und einem Verbrauch von 35 Litern auf 100 Kilometern verfügt ein Lkw, der an der polnischen oder tschechischen Grenze vor seiner Einfahrt nach Deutschland vollgetankt worden ist, nun über einen ca. 2.600 km großen Aktionsradius, ohne nachtanken zu müssen. Die Differenz pro Tankfüllung betrug dabei im Juli 2004 rund 243 € bei einer Betankung in Polen und rund 117 € bei einer Betankung in Tschechien. Aufgrund dieser Situation tankten deutsche Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nach / von den mittelost- und osteuropäischen Staaten tätig sind, seit dem 1. Mai 2004 vermehrt in Polen und Tschechien. Unternehmen aus den Beitrittsstaaten verschafft diese Situation nicht nur Kostenvorteile bei Beförderungen zwischen Deutschland und Mittelosteuropa, sondern aufgrund der großen Reichweiten auch bei Beförderungen zwischen Deutschland und den westlichen Nachbarstaaten.

#### 4.3.3 Tendenz zum Einbau größerer Fahrzeugtanks

Die Veränderung des Tankverhaltens zeigt sich auch in der Tendenz zum Einbau größerer Fahrzeugtanks (z. B. mit einem Fassungsvermögen von über 1.000 Litern). Diese Entwicklung zeigt sich verstärkt seit Anfang des Jahres 2003 insbesondere bei Lkw, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden.

Der Einsatz größerer Tanks erhöht die Reichweite der Fahrzeuge und ermöglicht eine flexiblere Disposition im Hinblick auf das Tankverhalten. Hierdurch wird die Möglichkeit geschaffen, den Kraftstoff an der jeweils günstigsten Tankstelle und im jeweils günstigsten Land aufzunehmen.

#### 4.3.4 Auswirkungen des geänderten Tankverhaltens auf deutsche Tank- und Raststätten

Die Auswirkungen des geänderten Tankverhaltens zeigen sich immer deutlicher am Umsatzrückgang bei den Tank- und Raststätten sowie den Autohöfen. Ursächlich für diese Entwicklung ist sowohl die Verhaltensänderung im Personenverkehr (privater grenznaher Tanktourismus / Normalbenzin, Superbenzin, Diesel) als auch im Güterverkehr (Diesel). Die überwiegend mittelständisch geprägten Tankstellenbetriebe berichteten über erhebliche Absatzrückgänge von Dieselmotorkraftstoff. Die negativen Auswirkungen aus dem geänderten Tankverhalten der Transportunternehmen haben sich mittlerweile von den ursprünglich betroffenen Tankstellen an den Grenzen zu den alten EU-Staaten bis tief ins Binnenland ausgeweitet. Mit der zunehmenden Auslandsbetankung in Polen und Tschechien wird diese Entwicklung auch für die Tank- und Raststättenbetriebe in den östlichen Teilen Deutschlands immer deutlicher spürbar. Die Verlagerung der Fahrzeugbetankung deutscher und ausländischer Unternehmen in preiswertere europäische Nachbarländer führt neben erheblichen staatlichen Steuerausfällen zu einer zunehmenden Verschlechterung der Bedingungen für die Unternehmen des Tank- und Raststättenbereichs. Mit dem Fernbleiben der Tankstellenkunden geht ein ebenfalls starker Rückgang der Umsätze im „Tankstellen-Shop-Bereich“ einher.

#### 4.3.5 Schlussbetrachtung

Die Verhaltensänderung erfolgt vor dem Hintergrund der allgemein angespannten wirtschaftlichen Situation der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen. Aufgrund dieser Ausgangslage versuchen deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen, die zusätzlichen Kostenerhöhungen zu mindern, indem sie die Preisvorteile des Kraftstoffkaufs im Ausland nutzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Kraftstoffkostenanteil an den Gesamtkosten im Güterkraftverkehr bei rund 20 % liegt und sich damit an zweiter Stelle nach den Personalkosten bewegt. Die Kraftstoffkosten haben daher einen hohen Stellenwert und beeinflussen entscheidend die Ertragslage der Unternehmen.

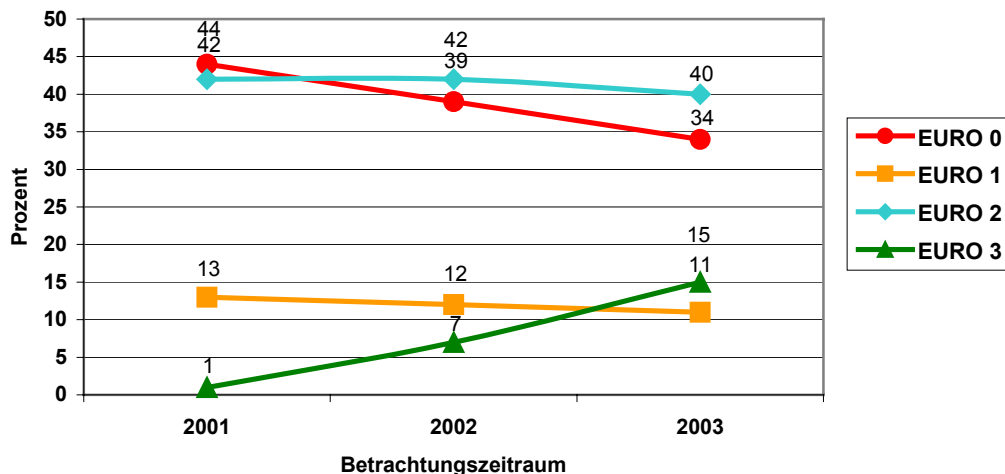
Bei der Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass die Erweiterung der EU sowie die allgemein zunehmende Globalisierung der Märkte auch in den kommenden Jahren zu einem überdurchschnittlich wachsenden grenzüberschreitenden Gütertausch führen werden. Daher wird die Auslandsbetankung bei anhaltend niedrigeren Dieselmotorkraftstoffpreisen in den anderen EU-Mitgliedstaaten als in Deutschland weiterhin zunehmen.

#### 4.4 Entwicklung des Einsatzes von Lastkraftfahrzeugen im Straßengüterverkehr nach Emissionsklassen

Um die Belastung der Umwelt durch den Schadstoffausstoß des Straßengüterverkehrs zu mindern, werden künftig Lastkraftfahrzeuge der Emissionsklassen Euro 4 und 5 in den Verkehr kommen. In diesem Zusammenhang erscheint es interessant, die Wirkung der Einführung des Euro 3-Standards auf den Lkw-Bestand und die Fahrleistung in Deutschland im Zeitablauf zu betrachten.

Im Bestand der im Straßengüterverkehr in Deutschland eingesetzten Lastkraftfahrzeuge ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) nach Emissionsklassen überwiegen noch deutlich die weniger umweltfreundlichen Klassen Euro 0 und Euro 2. Im 1. Halbjahr 2003 erreichten diese Klassen Anteile von 34 % (Euro 0) und 40 % (Euro 2). Der Bestand an Euro 3-Lkw ist in den letzten Jahren zwar deutlich gestiegen, erreichte im Vergleichszeitraum aber lediglich einen Anteil in Höhe von 15 %.

Schaubild 9: Anteil des Kraftfahrzeugbestandes über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht nach Emissionsklassen in den Jahren 2001 bis 2003 in %



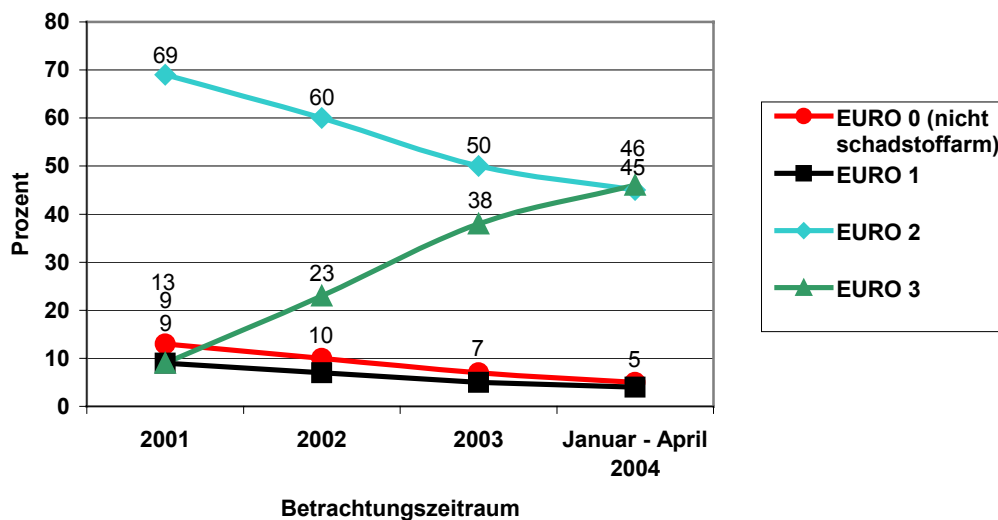
Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt

Betrachtet man dagegen die mit den Kraftfahrzeugen erbrachte Fahrleistung, so ergeben sich im Hinblick auf die gesamte Schadstoffbelastung wesentlich günstigere Ergebnisse:

Der Anteil der mit und ohne Ladung zurückgelegten Entfernungen „nicht schadstoffarmer“ Lastkraftfahrzeuge (Euro 0) reduzierte sich von 13 % im Jahr 2001 über 7 % im Jahr 2003 auf etwa 5 % in den ersten vier Monaten des Jahres 2004. Im selben Zeitraum reduzierten sich außerdem die Anteile der Emissionsklassen Euro 1 (von 9 % auf 4 %) und Euro 2 (von 69 % auf 45 %).

Demgegenüber ist für die Fahrleistung der Fahrzeuge nach der Euro 3-Norm seit Einführung dieser Emissionsklasse eine ständige Anteilssteigerung zu verzeichnen. Zwischen Januar und April 2004 lag der Anteil der zurückgelegten Kilometer mit Lastkraftfahrzeugen, die mindestens der Euro 3-Norm entsprechen, mit 46 % erstmals leicht über dem Anteil der mit Euro 2-Norm Lastkraftfahrzeugen zurückgelegten Entfernungen.

Schaubild 10: Anteil zurückgelegter Entfernungen mit und ohne Ladung nach Emissionsklassen in den Jahren 2001 bis 2003 sowie im Zeitraum von Januar bis April 2004 in %



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt

Die unterschiedliche Entwicklung lässt darauf schließen, dass die mit der moderneren Technik ausgestatteten Lastkraftfahrzeuge einerseits häufiger und andererseits verstärkt im Fernbereich zum Einsatz kommen.

## 5 Eisenbahngüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2004 insgesamt rund 153,7 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 5,0 Mio. t oder 3,3 % mehr als im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 9,7 % auf rund 42,6 Mrd. tkm zu.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsbeziehungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2004 die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 6: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Hauptverkehrsverbindungen  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % <sup>2</sup>	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in % <sup>2</sup>
	1. Hj. 2003 <sup>1</sup>	1. Hj. 2004		1. Hj. 2003*	1. Hj. 2004	
Binnenverkehr	100,1	99,2	- 0,9	18,4	19,5	+ 6,1
Versand in das Ausland	20,1	22,9	+ 13,8	8,3	9,5	+ 15,4
Empfang aus dem Ausland	23,0	25,2	+ 9,8	8,2	9,1	+ 11,3
Durchgangsverkehr	5,5	6,3	+ 13,7	4,0	4,4	+ 11,0
<b>Insgesamt</b>	<b>148,7</b>	<b>153,7</b>	<b>+ 3,3</b>	<b>38,8</b>	<b>42,6</b>	<b>+ 9,7</b>

1) korrigierte Werte

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

Quelle: Statistisches Bundesamt

Mit Ausnahme des Binnenverkehrs, der im 1. Halbjahr 2004 einen leichten Aufkommensrückgang zu verzeichnen hatte, sind im Berichtszeitraum auf allen Relationen sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse festzustellen. Der im Vergleich zur Mengenentwicklung höhere prozentuale Zuwachs bei der Transportleistung ist auf die vergleichsweise höheren durchschnittlichen Transportweiten im grenzüberschreitenden Güterverkehr zurückzuführen.

Mit rund 99,2 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2004 wieder der mit Abstand bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr. Die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage blieb jedoch um 0,9 % hinter den Ergebnissen des entsprechenden Vorjahreszeitraumes zurück. Zuwächse zeigten sich im Betrachtungszeitraum hingegen bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2003 um 6,1 % auf rund 19,5 Mrd. tkm zu.

Der grenzüberschreitende Versand hat im 1. Halbjahr 2004 deutlich gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zugenommen. Mit einer Beförderungsmenge von rund 22,9 Mio. t wurden 13,8 % mehr Güter ins Ausland transportiert als im 1. Halbjahr 2003. Hinsichtlich der Transportleistung verzeichneten diese Relationen den höchsten prozentualen Zuwachs; sie stieg um 15,4 % auf rund 9,5 Mrd. tkm.

Deutliche Aufkommens- und Leistungszuwächse zeigten sich auch beim grenzüberschreitenden Empfang. Nach 23,0 Mio. t im 1. Halbjahr 2003 stieg die beförderte Tonnage im 1. Halbjahr 2004 um 9,8 % auf rund 25,2 Mio. t. Die Transportleistung erhöhte sich gleichzeitig um 11,3 % auf 9,1 Mrd. tkm.

Große Aufkommenszuwächse konnte im Betrachtungszeitraum auch der Durchgangsverkehr verzeichnen. Die durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland transportierte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 13,7 % auf 6,3 Mio. t. Mit rund 4,4 Mrd. tkm lag die Transportleistung im 1. Halbjahr 2004 um 11,0 % über dem Ergebnis des Vorjahres.

## 5.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Bei einer Betrachtung der Entwicklung der Güterabteilungen zeigt sich im 1. Halbjahr 2004 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine differenzierte Entwicklung. Aufkommensrückgängen in den Güterabteilungen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“, „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ stehen mitunter deutliche Aufkommenszuwächse in den übrigen Güterabteilungen gegenüber:

**Tabelle 7:** Per Eisenbahn beförderte Gütermengen nach Güterabteilungen  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2004 gegenüber der 1. Halbjahr 2003

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in % <sup>2</sup>
	1. Hj. 2003 <sup>1</sup>	1. Hj. 2004	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,2	3,2	+ 0,7
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1,2	1,2	- 2,4
Feste mineralische Brennstoffe	27,3	27,1	- 1,0
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	14,1	15,3	+ 8,6
Erze und Metallabfälle	14,2	14,8	+ 3,7
Eisen, Stahl und NE-Metalle	28,2	28,6	+ 1,3
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	17,0	16,9	- 0,7
Düngemittel	3,9	4,1	+ 4,2
Chemische Erzeugnisse	11,5	12,9	+ 12,3
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)	28,0	29,7	+ 5,8
<b>Insgesamt</b>	<b>148,7</b>	<b>153,7</b>	<b>+ 3,3</b>

1) korrigierte Werte

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

Quelle: Statistisches Bundesamt

Hohe Zuwächse bei der Tonnage zeigten sich im 1. Halbjahr 2004 bei den Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“ (+ 12,3 %) sowie den „Sonstigen Halb- und Fertigwaren“ (+ 5,8 %). Die im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Tonnage bei den chemischen Produkten ist insbesondere auf erhöhte Einfuhren, u. a. Müllverkehre aus Italien, zurückzuführen. Bei den unter den „Sonstigen Halb- und Fertigwaren“ subsummierten „Besonderen Transportgütern“, die u. a. die Daten des kombinierten Verkehrs beinhalten, wurde ein Plus von 8,7 % auf 18,7 Mio. t erreicht.

Deutliche Aufkommenszuwächse konnten die Eisenbahnen auch in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ erzielen (+ 8,6 %). Nach Erkenntnissen des Bundesamtes spiegeln sich in dieser Entwicklung u. a. Verlagerungseffekte vom Binnenschiff auf die Schiene wieder. Diese können als Reaktion auf die mit dem Einsatz von Binnenschiffen verbundene Planungsunsicherheit verstanden werden. Die lange Niedrigwasserperiode im vergangenen Jahr hat erneut deutlich gemacht, wie sehr die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt durch schwankende Wasserstände beeinflusst wird. Durch die Ausrichtung auf die Bahn versuchen die Unternehmen, die Zuverlässigkeit der Versorgung mit den benötigten Gütern zu erhöhen.

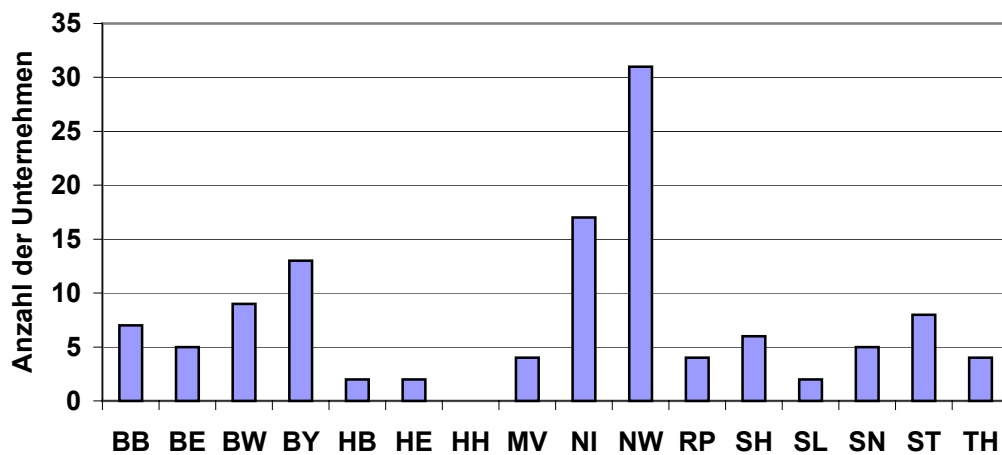
### 5.3 Überblick über die Unternehmens- und Marktstrukturen im Eisenbahngüterverkehr

Mit der 1994 begonnenen Bahnreform und der Liberalisierung des gesamten europäischen Verkehrsmarktes haben sich die Rahmenbedingungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen erheblich verändert. Eine wesentliche Zielsetzung der Bahnreform, mit der die Grundlage für die Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes in Deutschland geschaffen wurde, bestand darin, den anhaltenden Bedeutungsverlust der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu stoppen und zusätzliche Verkehre auf die Schiene zu bringen. Die Öffnung des öffentlichen Eisenbahnnetzes für Dritte sollte zu einem zunehmenden Wettbewerb auf der Schiene führen und damit zu einer Belebung des Eisenbahngüterverkehrs beitragen.

Rückblickend betrachtet hat sich der Wettbewerb im Schienengüterverkehr in den ersten Jahren nach der Liberalisierung zunächst recht verhalten entwickelt. Neue Unternehmen traten nur zögerlich in den Eisenbahngüterverkehrsmarkt ein. Neben den Wettbewerb der Verkehrsträger ist mittlerweile jedoch ein zunehmender Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs getreten.

Nach Angaben des VDV gab es zu Jahresbeginn 2004 19 Eisenbahnen des Bundes und 230 nichtbundes-eigene Eisenbahnen (NE), die über Konzessionen für den Güterverkehr verfügten. Rund 120 der konzessionierten nichtbundeseigenen Eisenbahnen und fünf bundeseigene Eisenbahnen waren hiervon aktiv im Güterverkehr tätig. Wie der folgenden Abbildung zu entnehmen ist, hatte rund ein Viertel dieser NE seinen Unternehmenssitz in Nordrhein-Westfalen.

Schaubild 11: Unternehmenssitze der im Güterverkehr aktiven NE nach Ländern



Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Die deutschen Güterbahnen sind überwiegend klein- und mittelständisch organisiert. Obwohl die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs nach Erkenntnissen des Bundesamtes in den letzten Jahren deutliche Aufkommens- und Leistungszuwächse verzeichnen konnten, wird der intramodale Modal Split nach wie vor durch die DB-Tochter Railion dominiert. Dennoch ist bei Ganzzugsverkehren der Wettbewerb bereits heute Normalität. Bei diesen Verkehren können die NE ihre Vorteile am ehesten ausspielen. Angesichts relativ kleiner Unternehmensgrößen sind kurze Entscheidungswege gewährleistet. Unter der Voraussetzung, dass Slots / Trassen vorhanden sind, können sie in vielen Fällen vergleichsweise flexibler und schneller auf Kundenwünsche reagieren. Beispiele aus dem Bereich Chemie, der Mineralölwirtschaft sowie beim Auto- und Containertransport zeigen, dass der Markt die Leistungsangebote der Privatbahnen annimmt. Insbesondere im Containertransport werden seitens der Marktteilnehmer auch zukünftig die größten Aufkommenszuwächse im Eisenbahngüterverkehr erwartet.

Zwar gibt es auch im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr erste Wettbewerbsangebote; allerdings weist der Transport- und Logistikbereich der DB AG im Vergleich zu den NE in diesem Marktsegment, ebenso wie bei internationalen Verkehren, deutliche Größenvorteile auf. Sie verfügt bereits über ein flächendeckendes, kundenübergreifendes System, welches ihr ermöglicht, Transportaufkommen zu bündeln und schwankende

Mengen auszugleichen. Die Entwicklung vergleichbarer Systeme ist zeit- und kostenintensiv. Insbesondere die hohen Investitionsvorleistungen, die mit der Entwicklung wettbewerbsfähiger Konzepte verbunden sind, stellen für kleine und mittlere Unternehmen mitunter nicht zu überwindende Markteintrittsbarrieren dar. Entsprechend langsam bilden sich für den Kunden Marktalternativen heraus.

Schwierig gestaltet sich mitunter auch die Kapitalaufnahme für notwendige Investitionen. So stellt sich für viele NE als Hemmnis dar, dass die vergleichsweise hohen Investitionen in Lok- oder Waggonmaterial im Allgemeinen das Bestehen langfristiger Verträge mit den Verladern voraussetzt; diese sind aufgrund der momentanen Marktlage, die sich durch einen zunehmenden Wettbewerbs- und Preisdruck auszeichnet, jedoch in vielen Fällen nicht zu bekommen. Aus diesem Grund sind es vor allem Hafens- und Werksbahnen, die ihr Leistungsangebot auf den öffentlichen Verkehr ausweiten. Sie verfügen bereits über Infrastruktur und Equipment sowie ein gewisses Beförderungsaufkommen.

Fast alle der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten NE des öffentlichen Verkehrs berichten über Kooperationen mit in- und ausländischen staatlichen und privaten Eisenbahnen. Ziel der Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnen ist es dabei im Allgemeinen, ein Netzwerk von Fernverbindungen aufzubauen, das bedeutende Wirtschaftsräume innerhalb Deutschlands miteinander verbindet; insbesondere größere NE weiten jedoch bereits heute ihre Aktivitäten auf den grenzüberschreitenden Verkehr aus. Durch die Präsenz an einer Vielzahl von Standorten sowie die kurzfristige Verfügbarkeit leistungsfähiger Traktion ergibt die Zusammenarbeit mehrerer Bahnen beim Angebot von Ganzzugleistungen deutliche Wettbewerbsvorteile. Aufgrund anderer Kosten- und Organisationsstrukturen können Kooperationspartner mitunter Verkehre vermarkten, die für vergleichsweise große Wettbewerber unrentabel sind.

Während sich zu Beginn der Liberalisierung zahlreiche Privatbahnen gegenseitige Unterstützung gewährt haben, ist mittlerweile eine zunehmende Konkurrenz nicht nur zwischen Railion und den NE erkennbar, sondern auch zwischen den NE untereinander. Die zunehmenden Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen haben nach Auffassung vieler befragter Verlager zu positiven Reaktionen im Hinblick auf Preisangebote und Service geführt. Die höhere Wettbewerbsintensität manifestiert sich gegenwärtig in einem steigenden Preisdruck. So können gestiegene Betriebskosten in vielen Fällen von den NE nicht mehr 1:1 an die Kunden weiter gegeben werden; auch Sonderleistungen werden vom Kunden häufig nicht mehr bezahlt.

Gleichzeitig steigen die Anforderungen der Verlager an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies zeigt insbesondere die steigende Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen. Zur Erschließung neuer Geschäftsfelder und Sicherung bestehender Verkehre gehen die Eisenbahnen daher Kooperationen mit Unternehmen aus dem Speditionsgewerbe ein, mitunter werden Logistikunternehmen auch vollständig übernommen. Ziel dieser Kooperationen ist es, den Kunden durchgehende Logistikketten anbieten zu können. Bei den Regionalbahnen ist zu beobachten, dass sie sich zum Einstieg in die Logistik häufig an Lagerhausgesellschaften oder Güterverkehrszentren beteiligen oder diese über Tochtergesellschaften selber betreiben. Einige Regionaleisenbahnen entwickeln sich so bereits zum Logistikdienstleister.



#### 5.4 Internationalisierung und EU-Osterweiterung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes hat sich der Anteil des internationalen Eisenbahngüterverkehrs auf dem deutschen Streckennetz bezüglich des Aufkommens im 1. Halbjahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr von 32,7 % auf 35,4 % erhöht. Im Hinblick auf die tonnenkilometrische Leistung erreichte der internationale Anteil im 1. Halbjahr 2004 sogar einen Wert von 54,1 % (1. Halbjahr 2003: 52,6 %). Die überdurchschnittlichen Steigerungen bei der Auslandstonnage verdeutlichen, dass auch die Güterströme auf der Schiene im Rahmen der europäischen Integration nicht mehr an den nationalen Grenzen halt machen, sondern der Internationalisierung im Eisenbahngüterverkehr eine immer stärkere Bedeutung zukommt.

Die Zahlen sind damit auch Ausdruck der seit Jahren wachsenden Arbeitsteilung zwischen Industrie und Handel der heutigen EU-Mitgliedstaaten. Um dem Anforderungsprofil einer arbeitsteiligen Wirtschaft in Europa gerecht zu werden, versuchen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend, ihr Tätigkeitsfeld auf neue Länder auszuweiten, um so dem Kunden grenzüberschreitende Leistungen anbieten zu können. Deutlich erkennbar sind insbesondere die Bemühungen einiger europäischer Staatsbahnen, sich auf dem EU-Binnenmarkt entsprechend zu positionieren; aber auch größere NE verfolgen Internationalisierungsstrategien und weiten ihre Aktivitäten auf den grenzüberschreitenden Verkehr aus.

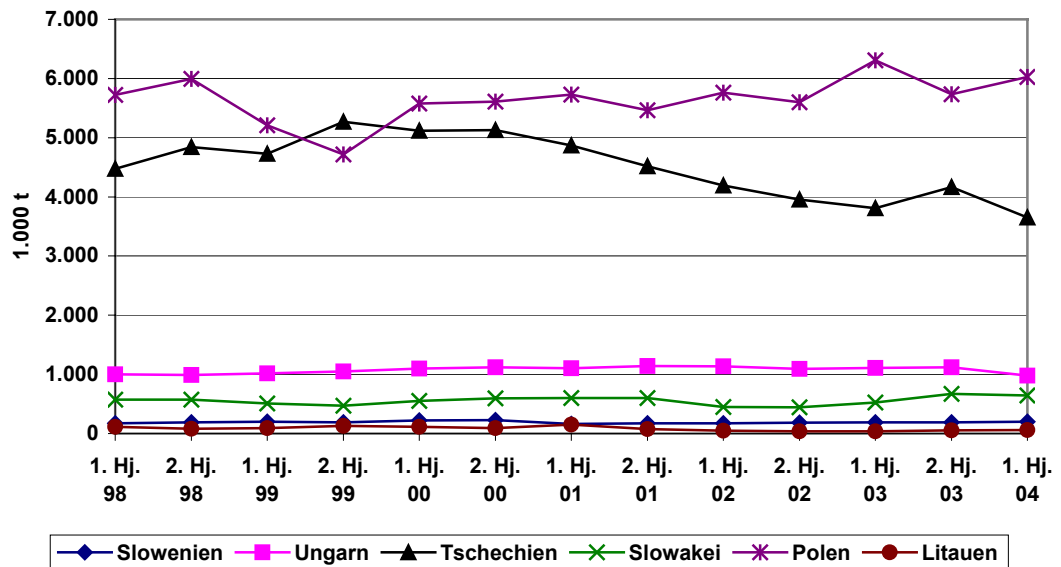
Besonders entlang der Rheinschiene hat sich bereits eine gewisse Angebots- und Anbietervielfalt etabliert, die weiterhin zunimmt. Güterverkehre im freien Netzzugang entwickeln sich dabei im Wesentlichen mit den nördlichen und südlichen Nachbarstaaten Deutschlands. Internationale Verbindungen nach Polen, Ungarn und der Slowakei werden mittlerweile jedoch ebenso bedient wie Relationen nach Belgien und den Niederlanden.

Dennoch sehen sich die Eisenbahnunternehmen bei der internationalen Ausweitung ihrer Geschäfte vielfach noch zahlreichen Markteintrittsbarrieren gegenüber, die die Entwicklung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs hemmen. Zu nennen sind insbesondere der Netzzugang und die mangelnde Interoperabilität der einzelnen nationalen Eisenbahninfrastrukturen. Im Allgemeinen unterscheiden sich letztere u.a. im Hinblick auf Strom-, Zugsicherungs- und Signalsysteme. Auch Sprachbarrieren stellen ein nicht zu unterschätzendes Problem dar.

Zur Überwindung der bestehenden Markteintrittsbarrieren gehen die Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Regel Kooperationen mit Partnern im jeweiligen Zielmarkt ein. Diese Strategie ermöglicht einen relativ schnellen Markteintritt, da der Kooperationspartner im Allgemeinen am Markt etabliert ist.

Auch mit Kooperationspartnern in den neuen EU-Mitgliedstaaten, z. B. in Polen, Ungarn und der Slowakei, organisieren deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen mittlerweile grenzüberschreitende Güterverkehre. Trotz zunehmender Aktivitäten der Eisenbahnen zur Erschließung der östlichen Güterverkehrsmärkte stagnieren jedoch die beförderten Gütermengen zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten seit mehreren Jahren. Die folgende Abbildung verdeutlicht die Aufkommensentwicklung seit 1998:

Schaubild 12: Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr mit ausgewählten neuen EU-Mitgliedstaaten



Quelle: Statistisches Bundesamt

Mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Deutschland und Tschechien, der seit 1998 insgesamt sogar einen Rückgang beim Beförderungsaufkommen hinnehmen musste, haben sich auf den Relationen zwischen Deutschland und den übrigen Staaten, abgesehen von kleineren Schwankungen, seit 1998 keine nennenswerten Änderungen ergeben. Lediglich im Wechselverkehr mit Polen und Tschechien ist ein nennenswertes Beförderungsaufkommen zu verzeichnen. Mit Ländern wie Litauen und Slowenien sind grenzüberschreitende Verkehre nur in rudimentären Ansätzen vorhanden. Insgesamt lag der Anteil der Wechselverkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten am gesamten Beförderungsaufkommen im grenzüberschreitenden Güterverkehr (ohne Durchgangsverkehr) im 1. Halbjahr 2004 bei etwa 24 %.

Nach Einschätzung des Bundesamtes ist kurzfristig nicht mit einer nachhaltigen Aufkommenssteigerung bzw. einer Verbesserung des Modal Split zugunsten der Eisenbahnen im Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten zu rechnen. Dies ist einerseits auf die bereits genannten Markteintrittsbarrieren zurückzuführen, die ebenso für die osteuropäischen Staaten bestehen. Andererseits wird die Entwicklung und damit letztlich die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch die vielfach schlechte Infrastruktur in den neuen EU-Mitgliedstaaten erheblich beeinträchtigt. Transformationsprozesse der osteuropäischen Staatsbahnen zur Anpassung an die neue Markt- und Wettbewerbssituation stehen ebenfalls noch aus.

## 5.5 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

Das Bundesamt unterscheidet bei unbegleiteten kombinierten Verkehren zwischen nationalen und grenzüberschreitenden kombinierten Verkehren. Darüber hinaus findet eine Unterscheidung nach Verkehren zwischen Binnenterminals und Verkehren im Seehafenhinterlandverkehr statt, da die Entwicklung dieser beiden Teilmärkte von unterschiedlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängt.

Im Bereich des begleiteten Kombinierten Verkehrs (Rollende Landstraßen) bestehen ausschließlich Verbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr bzw. Verbindungen im Ausland.

### 5.5.1 Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

- Nationaler unbegleiteter Kombiniertes Verkehr zwischen Terminals im Binnenland

Der unbegleitete Kombiniertes Verkehr zwischen deutschen Terminals entwickelte sich im 1. Halbjahr 2004 positiv. Die Kombiverkehr KG - als größte Kombigesellschaft auf dem nationalen Güterverkehrsmarkt - führte ihren Aufkommenszuwachs von rund 23 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 auf nunmehr 96.137 Sendungen zum einen auf zusätzlich eingerichtete Beförderungskapazitäten bei bestehenden Angeboten zurück. Zum anderen seien auch zusätzliche nationale Angebote im Vorfeld der Lkw-Maut eingeführt worden, die von den Kunden der Kombiverkehr KG gut angenommen worden seien. Zusätzlich konnten Neukunden gewonnen werden.

Für die im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen war die Pünktlichkeit im Kombinierten Verkehr eines der wichtigsten Themen, da Zugverspätungen teure Lkw-Wartezeiten für den Nachlauf und Schwierigkeiten mit auftraggebenden Unternehmen nach sich ziehen. Speditionsunternehmen, die bereits den nationalen Kombinierten Verkehr nutzen, sahen als größtes Problem die überlasteten Schienennetze in Deutschland, insbesondere an Knotenpunkten wie Köln oder Mannheim. Manche der besuchten Unternehmen gaben an, dass ihnen die Nutzung des Kombinierten Verkehrs von ihren Kunden - aufgrund der mangelnden Pünktlichkeit - untersagt werde.

Nach Angaben der Kombiverkehr KG lag die Pünktlichkeit im nationalen Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2004 bei 88 % (1. Halbjahr 2003: 87 %). Beeinträchtigungen wurden vor allem durch eine hohe Anzahl von Netzbaustellen, Terminalprobleme, fehlende Lokomotiven und andere betriebliche Einschränkungen verursacht.

Im Rahmen der Marktbeobachtung befragte Unternehmen gaben darüber hinaus häufig an, dass der Beförderungspreis im Kombinierten Verkehr inklusive Vor- und Nachlauf im Vergleich zum reinen Straßentransport nach wie vor zu hoch sei. Die Wahl des Verkehrsträgers werde auf dem heutigen durch Wettbewerb bestimmten Güterverkehrsmarkt bei ausreichender Qualität ausschließlich über den Preis bestimmt.



Im Hinblick auf die Mauteinführung zum 1. Januar 2005 strebt ein Teil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen eine vermehrte Nutzung des Kombinierten Verkehrs an. Voraussetzung hierfür sei jedoch eine Beseitigung der bislang noch bestehenden Unzulänglichkeiten wie mangelnde Pünktlichkeit durch Überlastung des Schienennetzes oder auch unflexible Zeitfenster bei der Anlieferung von Ladeeinheiten.

Auch die Kombiverkehr KG rechnet ab Einführung der Lkw-Maut mit Aufkommenszuwächsen und beabsichtigt, ihre Kapazitäten zur Mauteinführung zu erhöhen. Allerdings seien diese durch die Infrastruktur der Terminals begrenzt, so dass zunächst mit Kapazitätsengpässen zu rechnen sei.

Einige der besuchten Speditionen und Transportunternehmen regten in diesem Zusammenhang eine Befreiung der Vor- und Nachläufe des Kombinierten Verkehrs von der Maut an. Nach der Statistik zum Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen betrug im 1. Quartal 2004 die durchschnittliche Weite des Vor- bzw. Nachlaufes im unbegleiteten Kombinierten Verkehr Straße / Schiene 65 Kilometer.

- Grenzüberschreitender unbegleitender Kombiniertes Verkehr zwischen Terminals im Binnenland

Nach Angaben verschiedener im kontinentalen grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr tätigen Kombigesellschaften erhöhte sich das im 1. Halbjahr 2004 beförderte Aufkommen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr insgesamt deutlich.

Dabei sind Verkehre zwischen Deutschland und Italien im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr von und nach Deutschland die wichtigste Relation. Diese Verkehre haben sich im 1. Halbjahr 2004 - wie bereits im Jahr 2003 - positiv entwickelt. So erreichte z. B. die Kombiverkehr KG auf dieser Relation eine Aufkommenssteigerung in Höhe von 10 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2003. Die auf dieser Relation tätigen Kombigesellschaften sehen vor allem die im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren erhöhte Zuverlässigkeit, die von den Kunden honoriert werde, als Grund für die weiterhin steigenden Aufkommenszahlen. Die Pünktlichkeit der Züge auf dieser Relation lag im 1. Halbjahr 2004 bei den Staatsbahnen bei 81 % (1. Halbjahr 2003: 84 %) und bei den Privatbahnen (Lokomotion / RTC) bei 84 % (1. Halbjahr 2003: 86 %).

Eine positive Entwicklung im 1. Halbjahr 2004 meldeten die Kombigesellschaften Ökombi KG und Kombiverkehr KG auch bei den zahlenmäßig bedeutenden Verkehren zwischen Deutschland und Österreich. Dabei sei die Entwicklung nach wie vor von einer Verlagerung von Einzelwagenverkehren zum Ganzzug gekennzeichnet, wobei das Auslastungsrisiko von der Bahn auf die Kombigesellschaft übergehe.

Deutliche Aufkommenssteigerungen (+ 37 %) konnte die Kombiverkehr KG auch im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Spanien erreichen. Durch die hohe Nachfrage auf der Relation, eine Ausweitung der Zugkapazitäten und eine erhöhte Zuverlässigkeit war die Erhöhung des Beförderungsaufkommens trotz weiterhin bestehender Probleme im Transit durch Frankreich möglich.

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich ist bislang oftmals nicht wettbewerbsfähig gegenüber dem reinen Straßentransport und findet - trotz des hohen Warenaustausches zwi-



schen den beiden Staaten - nur in geringem Umfang statt. Als Ursache sieht die Kombiverkehr KG die erheblichen Preiserhöhungen der französischen Bahn in den letzten Jahren und die mangelnde Leistungsqualität. Aber auch die Konzentration der Nachfrage im Raum Paris sei für rentable Beförderungen problematisch, da die Entfernung von deutschen Terminals hierfür oft zu kurz sei.

Auch im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zwischen osteuropäischen Terminals und deutschen Binnenterminals konnten verschiedene Kombigesellschaften im 1. Halbjahr 2004 ihr Beförderungsaufkommen steigern. Das Aufkommen bewegt sich jedoch nach wie vor auf relativ geringem Niveau. So konnte z. B. die Kombiverkehr KG ihr Sendungsaufkommen zwischen Deutschland und Polen um 37 % auf jetzt 5.056 Einheiten erhöhen.

#### - Seehafenhinterlandverkehr

Im 1. Halbjahr 2004 stieg der deutsche Außenhandel und in diesem Zusammenhang der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen weiter an. Wachstumsträger waren vor allem Verkehre mit China / Fernost und den Staaten im Ostseeraum. Der unbegleitete Kombinierte Verkehr von und nach den deutschen Seehäfen konnte von dieser Entwicklung profitieren.

Die Kombigesellschaft Kombiverkehr KG konnte im 1. Halbjahr 2004 auf den Verbindungen von und nach deutschen Ostseehäfen ihr Sendungsaufkommen um 12 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 auf nunmehr 32.840 Sendungen erhöhen. Aber auch andere im nationalen Seehafenhinterlandverkehr tätige Kombigesellschaften konnten ihr Aufkommen gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 deutlich steigern.

Daneben erhöhte sich der Seehafenhinterlandverkehr der deutschen Seehäfen auch durch verstärkte Außenhandelsbeziehungen deutscher Nachbarstaaten mit Staaten in Übersee. Nach Angaben mehrerer Kombigesellschaften ist im 1. Halbjahr 2004 das Beförderungsaufkommen sowohl zwischen westeuropäischen Terminals und den deutschen Seehäfen als auch zwischen mittel- und osteuropäischen Terminals und den deutschen Seehäfen weiter gestiegen.

Vom erhöhten deutschen Außenhandel im 1. Halbjahr 2004 konnte nicht nur der Kombinierte Verkehr von und nach den deutschen Seehäfen profitieren. Auch Verbindungen im Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und den ARA-Häfen verzeichneten nach Angaben mehrerer Kombigesellschaften ein erhöhtes Sendungsaufkommen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr.

#### - Durchgangsverkehr

In den ARA-Häfen stieg der Containerumschlag im 1. Halbjahr 2004 weiter an (Rotterdam: + 12 %; Antwerpen: + 15 % ggü. Vorjahreshalbjahr). Neben den Seehafenhinterlandverkehren mit dem Binnenschiff und auf der Straße stieg in Zusammenhang damit auch das Beförderungsaufkommen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zwischen den Staaten südlich und östlich von Deutschland und den ARA-Häfen.

Daneben erhöhte sich der unbegleitete Kombinierte Verkehr im Transit durch Deutschland auch durch den ausgeweiteten Handel zwischen Italien, der Schweiz und Österreich und den nordeuropäischen Staaten.

- Grenzüberschreitender unbegleiteter Kombiniertes Verkehr und die EU-Osterweiterung

Die insgesamt positive Aufkommensentwicklung im unbegleiteten grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr könnte nach Befürchtungen verschiedener Kombigesellschaften und im Rahmen der Marktbeobachtung besuchter Unternehmen durch die EU-Osterweiterung beeinträchtigt werden, da eine Rückverlagerung auf die Straße droht.

Erste Anzeichen hierfür sieht beispielsweise die Kombigesellschaft Polzug GmbH / Hamburg, die im Verkehr zwischen Polen und deutschen Seehäfen tätig ist. Ihr Aufkommen ist im 1. Halbjahr 2004 um 3 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Polzug sieht als eine Ursache die im Zuge der EU-Osterweiterung zurückgegangenen Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen, während die beteiligten Bahnen ihre Preise erhöhen würden.

#### 5.5.2 Begleiteter Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße (Rollende Landstraßen)

Im Gegensatz zu den Aufkommenssteigerungen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr war das 1. Halbjahr 2004 bei den Rollenden Landstraßen durch eine negative Aufkommensentwicklung gekennzeichnet.

Deutsche Unternehmen nutzen vor allem die Rollenden Landstraßen im Transit durch Österreich über die Brennerroute. Auf diesen Relationen verschlechterte sich mit dem Wegfall der Ökopunktpflicht die Auslastung erheblich, da die Mehrheit der RoLa-Kunden diese genutzt hatten, um Ökopunkte zu sparen. Unternehmen aus Staaten, die von der Ökopunktpflicht betroffen waren, fuhren im 1. Halbjahr 2004 wieder vermehrt über die Straße durch Österreich. Diese Entwicklung konnte auch die zum 1. Januar 2004 eingeführte relativ hohe Lkw-Maut in Österreich nicht verhindern.

Bei den Rollenden Landstraßen der Ökombi KG auf der Brennerachse verzeichnete vor allem die Rollende Landstraße Brenner - Manching mit einem Einbruch des Sendungsaufkommens um 35 % im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 - auf nunmehr 32.280 Sendungen - erhebliche Verluste. Die Rollende Landstraße zwischen Wörgl und Verona lag dagegen mit 12.398 beförderten Sendungen fast auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreshalbjahres (- 1 %). Das Unternehmen Bertani, das ebenfalls auf der Brennerroute Rollende Landstraßen anbot (München Riem - Bozen, Wörgl - Trient und Wörgl - Bozen), stellte diese im April 2004 aufgrund der zu geringen Auslastung ein. Allgemein ist die unterschiedliche Entwicklung der RoLa durch Österreich stark von der Nationalität der jeweiligen Nutzer abhängig. RoLa mit einem hohen Anteil von Nutzern aus EU-Staaten verzeichnen größere Rückgänge als RoLa mit einem großen Anteil von Nutzern aus Drittstaaten. Für Unternehmen aus Drittstaaten bietet die RoLa eine Möglichkeit, der Knappheit der Genehmigungen für den Transit durch Österreich auszuweichen. Einen negativen Einfluss auf die Auslastung einiger Rollender Landstraßen hatte darüber hinaus die EU-Osterweiterung zum 1. Mai 2004. So sank nach dem Beitritt Tschechiens zur Europäischen Union und der damit verbundenen

beschleunigten Grenzabfertigung für Lkw die Auslastung der Züge auf der Rollenden Landstraße Dresden - Lovosice von 75 % auf 9 %. Sie musste - trotz den seit Ende Mai 2004 erheblich gesenkten Fahrtpreisen - am 19. Juni 2004 eingestellt werden. Im Jahr 2003 waren auf der Rollenden Landstraße Dresden - Lovosice noch insgesamt 93.000 Lkw-Einheiten befördert worden.

## 6 Binnenschiffsgüterverkehr

### 6.1 Allgemeine Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2004 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 116,9 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 1,0 Mio. t oder 0,9 % mehr als im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 3,4 % auf rund 31,2 Mrd. tkm ab.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich bei den Güterbeförderungen der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2004 die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 8: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2003	1. Hj. 2004		1. Hj. 2003	1. Hj. 2004	
Binnenverkehr	26,7	26,8	+ 0,1	5,6	5,4	- 4,9
Versand in das Ausland	24,7	26,0	+ 5,4	6,4	6,7	+ 3,2
Empfang aus dem Ausland	52,0	52,0	- 0,1	12,3	11,4	- 6,9
Durchgangsverkehr	12,4	12,1	- 2,3	7,9	7,7	- 2,4
<b>Insgesamt</b>	<b>115,9</b>	<b>116,9</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>32,3</b>	<b>31,2</b>	<b>- 3,4</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt

Mit rund 52,0 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2004 wieder der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum blieb das Beförderungsaufkommen auf den Relationen zwischen ausländischen und deutschen Häfen damit insgesamt nahezu unverändert. Deutliche Rückgänge zeigten sich im Betrachtungszeitraum jedoch bei der Transportleistung. Diese nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2003 um 6,9 % auf rund 11,4 Mrd. tkm ab.

Der grenzüberschreitende Versand hat im 1. Halbjahr 2004 deutlich gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zugenommen. Mit einer Beförderungsmenge von rund 26,0 Mio. t wurden 5,4 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2003. Bei der Transportleistung war im Berichtszeitraum ebenfalls ein Anstieg zu verzeichnen; sie stieg um 3,2 % auf rund 6,7 Mrd. tkm. Damit waren diese Relationen auch die einzigen, die insgesamt einen Anstieg der Verkehrsleistung aufweisen konnten.

Die seit Mitte der 90er-Jahre zu beobachtende abnehmende Bedeutung des Binnenverkehrs in Deutschland hat sich in der ersten Jahreshälfte 2004 zunächst nicht weiter fortgesetzt. Nach 26,7 Mio. t im 1. Halbjahr 2003 wurden im 1. Halbjahr 2004 rund 26,8 Mio. t Güter zwischen deutschen Häfen transportiert. Gleichwohl nahm die Transportleistung im Berichtszeitraum um 4,9 % auf rund 5,4 Mrd. tkm ab.

Der Durchgangsverkehr über deutsche Wasserstraßen nahm im 1. Halbjahr 2004 auf rund 12,1 Mio. t ab. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2003 bedeutet dies einen Rückgang um rund 0,3 Mio. t bzw. 2,3 %. Mit rund 7,7 Mrd. tkm blieb die Transportleistung im 1. Halbjahr 2004 um 2,4 % hinter dem Ergebnis des Vorjahres zurück.

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes transportierten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im 1. Halbjahr 2004 mit ca. 40,6 Mio. t rund 0,5 Mio. t oder 1,2 % weniger Güter als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Berichtszeitraum sank der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland damit um 0,8 Prozentpunkte auf nunmehr 34,7 %. Im 1. Halbjahr 2003 hatte der Anteil der deutschen Schiffe am Gütertransport noch 35,5 % betragen.

Während die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe mit einem Anteil in Höhe von 79,4 % die Binnenbeförderungen in Deutschland dominieren, fallen sie auf den übrigen Hauptverkehrsbeziehungen deutlich gegenüber ihren ausländischen Wettbewerbern zurück. Beim grenzüberschreitenden Empfang, der volumemäßig bedeutendsten Relation, kommen deutsche Schiffe lediglich auf einen Marktanteil von 24,8 %, beim grenzüberschreitenden Versand sogar nur auf rund 17 %. Beim Durchgangsverkehr erreichte die deutsche Flotte im 1. Halbjahr 2004 einen Anteil von rund 16,3 %.

## 6.2 Entwicklung nach Güterabteilungen

Bei einer Betrachtung der Entwicklung der Güterabteilungen zeigt sich im 1. Halbjahr 2004 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine differenzierte Entwicklung. Deutlichen Aufkommensrückgängen in den Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ sowie „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ stehen Aufkommenszuwächse in den übrigen Güterabteilungen gegenüber:



**Tabelle 9:** Per Binnenschiff beförderte Gütermengen nach Güterabteilungen  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2004 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003

Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %
	1. Hj. 2003	1. Hj. 2004	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	5,3	3,9	- 26,9
Andere Nahrungs- und Futtermittel	7,5	7,7	+ 2,3
Feste mineralische Brennstoffe	15,5	17,3	+ 11,7
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	20,1	18,3	- 9,1
Erze und Metallabfälle	18,9	19,2	+ 1,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle	6,6	6,4	- 3,2
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	22,4	23,5	+ 4,7
Düngemittel	3,1	3,2	+ 1,1
Chemische Erzeugnisse	9,0	9,4	+ 4,9
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)	7,6	8,1	+ 7,8
<b>Insgesamt</b>	<b>115,9</b>	<b>116,9</b>	<b>+ 0,9</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt

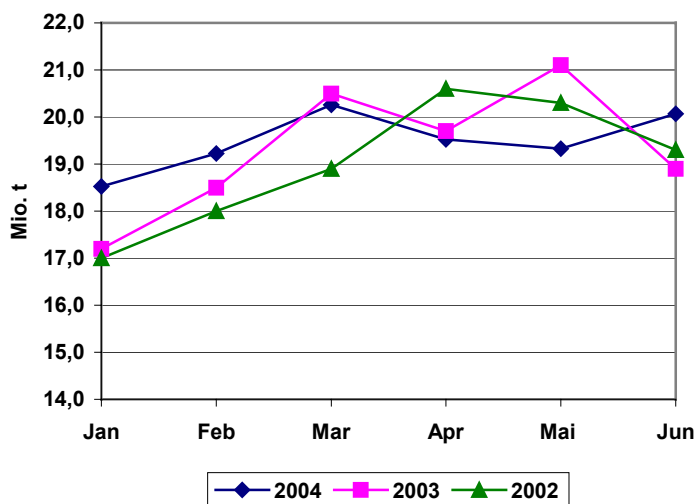
Vor dem Hintergrund eines steigenden Rohölpreises und der hiermit verbundenen Kaufzurückhaltung der Verbraucher war bei der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ im 1. Halbjahr 2004 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ein Aufkommensrückgang in Höhe von 9,1 % auf 18,3 Mio. t zu verzeichnen. Besonders betroffen von diesen Rückgängen waren die Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen. Die Entwicklungen in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ haben damit auch einen wesentlichen Anteil am Rückgang der Verkehrsleistung beim grenzüberschreitenden Güterempfang insgesamt. Die Aufkommensverluste der Binnenschifffahrt bei dieser Güterabteilung stehen im Zusammenhang zu Aufkommensgewinnen der Eisenbahn in diesem Bereich (vergleiche Abschnitt 5.2). Deutliche Aufkommensrückgänge wies im Berichtszeitraum auch die Güterabteilung „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ auf. Der Rückgang von rund 1,4 Mio. t im Vergleich zum 1. Halbjahr 2003 lässt sich im Wesentlichen auf eine schlechte Ernte zurückführen.

Deutliche Aufkommenszuwächse konnten die mengenmäßig bedeutenden Güterabteilungen „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Steine und Erden“ für sich verbuchen. Die Güterabteilung „Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)“ legte um 1,1 Mio. t bzw. 4,7 % auf 23,5 Mio. t zu und behauptete damit den Spitzenplatz als mengenmäßig bedeutendste Güterabteilung für die Binnenschifffahrt in Deutschland. Die rückläufige Entwicklung der vergangenen Jahre bei dieser Güterabteilung setzte sich im 1. Halbjahr 2004 damit nicht weiter fort. Für die positive Entwicklung der beiden Güterabteilungen zeichnen im Wesentlichen Nachholeffekte aus der zweiten Jahreshälfte des vergangenen Jahres verantwortlich.

### 6.3 Lage der Binnenschifffahrt

Die folgende Graphik stellt den Verlauf der Binnenschifffahrtskonjunktur im 1. Halbjahr 2004 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen dar:

Schaubild 13: Beförderte Gütermengen in der Binnenschifffahrt



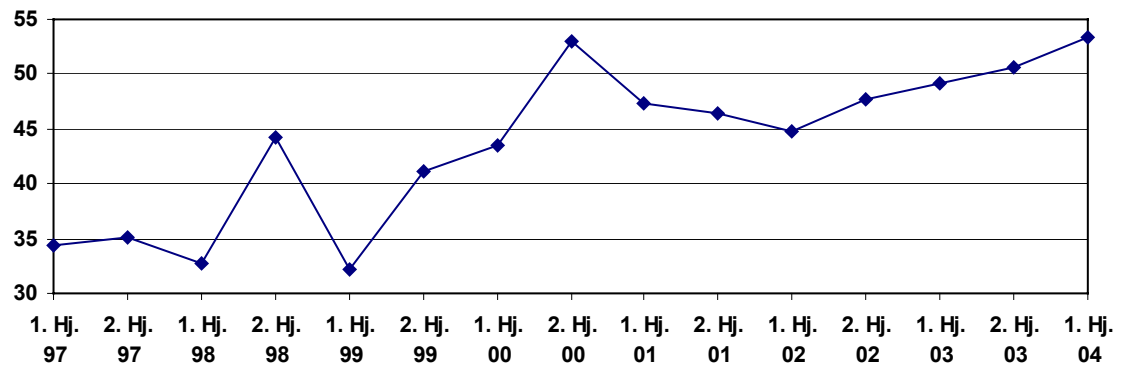
Quelle: Statistisches Bundesamt

Während sich das Güteraufkommen im 1. Quartal 2004 insgesamt besser entwickelt hat als in den Vorjahren, entwickelte es sich im 2. Quartal 2004 vergleichsweise schwächer. Der gute Beginn des Jahres 2004 dürfte dabei insbesondere auf Nachholeffekte des vergangenen Jahres zurückzuführen sein. Beförderungen, insbesondere im Massengutbereich, die aufgrund des Niedrigwassers in der zweiten Jahreshälfte 2003 zurückgestellt worden waren, wurden zu Beginn des Jahres nachgeholt. Die vergleichsweise schwächere Entwicklung im 2. Quartal 2004 stand unter dem Einfluss eines steigenden Rohölpreises und der hiermit verbundenen Kaufzurückhaltung der Verbraucher.

#### 6.3.1 Kostenentwicklung

Vor dem Hintergrund steigender Rohölpreise setzte sich der Anstieg der durchschnittlichen Gasölpreise, der bereits seit dem 2. Halbjahr 2002 zu beobachten ist, auch im 1. Halbjahr 2004 weiter fort. Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor für die Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg.

Schaubild 14: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich



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

Weiterhin günstiger kann Gasöl in den Niederlanden und der Schweiz bezogen werden. Binnenschiffe, die auf niederländischen Wasserstraßen verkehren (insbesondere auf dem Rhein), bzw. sich in der Nähe der deutsch-niederländischen Grenze befinden, bunkern daher bevorzugt in den Niederlanden.

Neben gestiegenen Treibstoffkosten haben sich nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung im 1. Halbjahr 2004 bei einer Vielzahl der befragten Binnenschifffahrtsunternehmen auch die Kosten für Löhne und Sozialabgaben sowie für Versicherungen und Reparaturen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2003 erhöht.

### 6.3.2 Trockengüterschifffahrt

Obwohl das Güteraufkommen in der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2004 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen ist, beklagte die überwiegende Anzahl der befragten Unternehmen insgesamt eine Verschlechterung ihrer Beschäftigungslage. Dies ist umso bemerkenswerter, als zu Beginn des Jahres, bedingt durch den Nachholbedarf aus dem 2. Halbjahr 2003, eine vergleichsweise hohe Nachfrage nach Schiffsraum bestand. Begründet wurde diese Entwicklung zum einen mit am Markt bestehenden Überkapazitäten und zum anderen mit der fehlenden Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU. Letztere erlaube es ausländischen Wettbewerbern, insbesondere aus den Niederlanden, Beförderungen zu vergleichsweise günstigeren Konditionen durchzuführen.

Bewegten sich die Tagesfrachten zu Beginn des Jahres noch auf einem relativ hohen Niveau, kam es vor dem Hintergrund des Laderaumüberhanges im weiteren Verlauf des 1. Halbjahres 2004 zu einem Rückgang der Frachtraten. Das Niveau der für das Jahr 2004 gültigen Vertragsfrachten hat sich gegenüber dem Vorjahr nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung nicht wesentlich geändert, insbesondere sind keine wesentlichen Verschlechterungen bekannt geworden.

Aufgrund der anhaltend angespannten Ertragslage in der Trockengüterschifffahrt beschränkten sich die Investitionen der befragten Binnenschifffahrtsunternehmen in der Regel auf die Überholung bzw. Reparatur der Schiffe. Der überwiegende Teil der befragten Unternehmen tätigte im 1. Halbjahr 2004 überhaupt keine Investitionen.

Die Perspektiven für das 2. Halbjahr 2004 hinsichtlich des Fracht- und Beschäftigungsniveaus werden von den besuchten Unternehmen der Trockengüterschifffahrt sehr zurückhaltend beurteilt. Die Mehrheit der Befragten rechnet mit weiter sinkenden Frachten und erwartet bestenfalls eine gleichbleibende Beschäftigungslage.

Im Bereich des Containerverkehrs hat das Wachstum auch im 1. Halbjahr 2004 weiter angehalten; 0,97 Mio. TEU wurden im Berichtszeitraum auf deutschen Wasserstraßen transportiert. Verglichen mit der ersten Jahreshälfte 2003 entspricht dies einer Zunahme um rund 15,9 %. In den Containern wurde eine Gütermenge von 6,7 Mio. t befördert, das waren rund 0,8 Mio. t mehr als im Vorjahr.

Trotz der hohen Steigerungsraten bei den Containerverkehren sind laut Aussagen der Unternehmen Preiserhöhungen kaum zu erzielen. Aufgrund steigender Kapazitäten und zunehmenden Wettbewerbsständen die gezahlten Entgelte in der Containerschifffahrt unter Druck.

Auf der Rheinschiene wird die Containerschifffahrt seit Anfang Mai 2004 durch Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen beeinträchtigt. Binnenschiffe, die in diesen Seehäfen laden bzw. löschen, müssen mitunter Liegezeiten von mehr als 48 Stunden bis zur Abfertigung in Kauf nehmen. Ursächlich für diese Entwicklung ist das hohe Wachstum im Containerverkehr mit Binnenschiffen, mit dem die personellen und infrastrukturellen Kapazitäten in den Seehäfen nicht Schritt halten konnten. Allein im Zeitraum von 1998 bis 2003 haben die Containerbeförderungen um 70 % auf 1,66 Mio. TEU zugenommen. Hierbei handelt es sich zu mehr als 90 % um grenzüberschreitende Transporte - in der Regel von und nach den Rheinmündungshäfen.

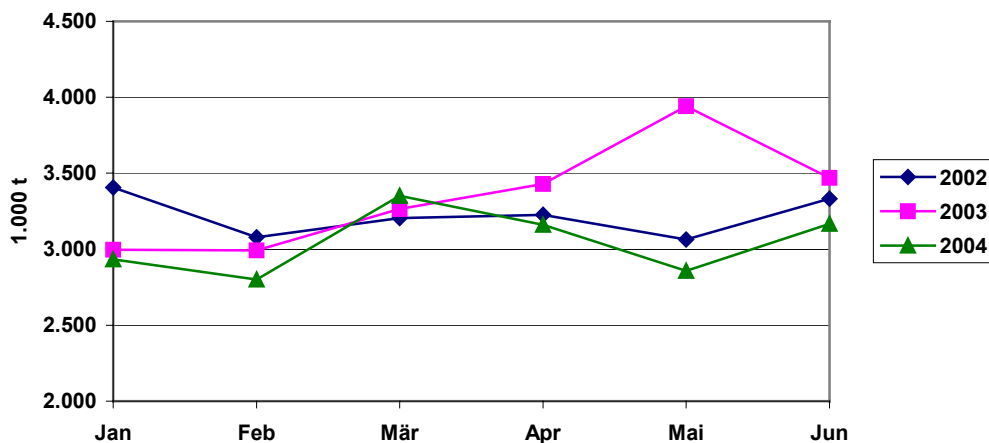
Aufgrund der langen Liegezeiten konnten in der Containerschifffahrt die fest vorgegebenen Fahrpläne nicht mehr eingehalten werden. Zusatzkosten für die Terminalbetreiber im Hinterland waren die Folge. So charterten diese zusätzliche Tonnage für die Beförderung von Containern, um den Auftraggebern gerecht zu werden. Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung reagierten einige Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Probleme der Containerschifffahrt mit Kapazitätserhöhungen.

Im Hinterland zeigen sich nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung noch keine Ansätze von Kapazitätsengpässen. So tragen beispielsweise im 1. Halbjahr 2004 neu in Betrieb genommene bzw. ausgebaute Terminals in Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg dem Wachstum der Containerverkehre Rechnung.

### 6.3.3 Tankgüterschifffahrt

In der Tankgüterschifffahrt war im 1. Halbjahr 2004 insgesamt eine schwache Nachfrage nach Schiffsraum zu verzeichnen. Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ in der ersten Jahreshälfte 2004 ein Beförderungsaufkommen in Höhe von rund 18,3 Mio. t erreicht. Dies sind rund 1,8 Mio. t oder 9,1 % weniger als im 1. Halbjahr 2003.

Schaubild 15: Entwicklung der Beförderungsmengen in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ in den ersten Halbjahren von 2002 bis 2004



Quelle: Statistisches Bundesamt

Nach der insgesamt positiven Entwicklung der deutschen Tankgüterschifffahrt im Jahr 2003 führte die vergleichsweise geringere Beförderungsmenge bei den in diesem Sektor tätigen Unternehmen, mit denen Marktgespräche geführt wurden, zu einer Verschlechterung der Beschäftigungslage. Lediglich im März 2004 war eine zufriedenstellende bis gute Beschäftigung gegeben. Dieser Monat wies für Beförderungen von Gasöl auch die höchsten Frachtraten auf. Ein Grund für das gute Frachtniveau in diesem Monat waren Revisionen einiger Raffinerien. Der März war damit bei vielen Betrieben der Tankgüterschifffahrt der Monat mit dem höchsten Umsatzergebnis im 1. Halbjahr 2004. Ab Ostern gaben die Frachten in der Tankgüterschifffahrt deutlich nach. Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung ist in der Tankgüterschifffahrt bezüglich des Frachtniveaus im 1. Halbjahr 2004 im Vergleich zu den vergangenen Jahren insgesamt eine deutliche Verschlechterung eingetreten.

Aus Sicht der befragten Unternehmen ist insbesondere der hohe Ölpreis für den Rückgang des Beförderungsaufkommens und damit den Frachtenverfall verantwortlich. Spürbar sei die Zurückhaltung der Verbraucher bzw. deren Einkaufsverhalten insbesondere beim Bezug von Heizöl - aber auch von Treibstoffen - gewesen. Heizöllager seien nur zum Teil gefüllt gewesen.



Darüber hinaus leidet die Tankgüterschifffahrt nach Einschätzung von Marktteilnehmern an Überkapazitäten, nachdem in den vergangenen Jahren zahlreiche Neubauten in Dienst gestellt wurden, das Beförderungsaufkommen jedoch nicht entsprechend gestiegen ist. Auch in diesem Jahr sollen wieder neue Doppelhüllentanker in Betrieb genommen werden. Während die in den letzten Jahren zusätzlich in Dienst gestellte Tonnage im vergangenen Jahr aufgrund der mit dem Niedrigwasser verbundenen Schiffsraumknappheit noch nicht sonderlich ins Gewicht fiel, schlägt sie nunmehr auf die Frachten durch.

Die Verschlechterung der Beschäftigungslage in Verbindung mit dem Rückgang der Frachten führte bei den befragten Unternehmen der Tankgüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2004 insgesamt zu einer Verschlechterung der Ertragslage. Investitionen blieben bei diesen Unternehmen im Berichtszeitraum die Ausnahme.

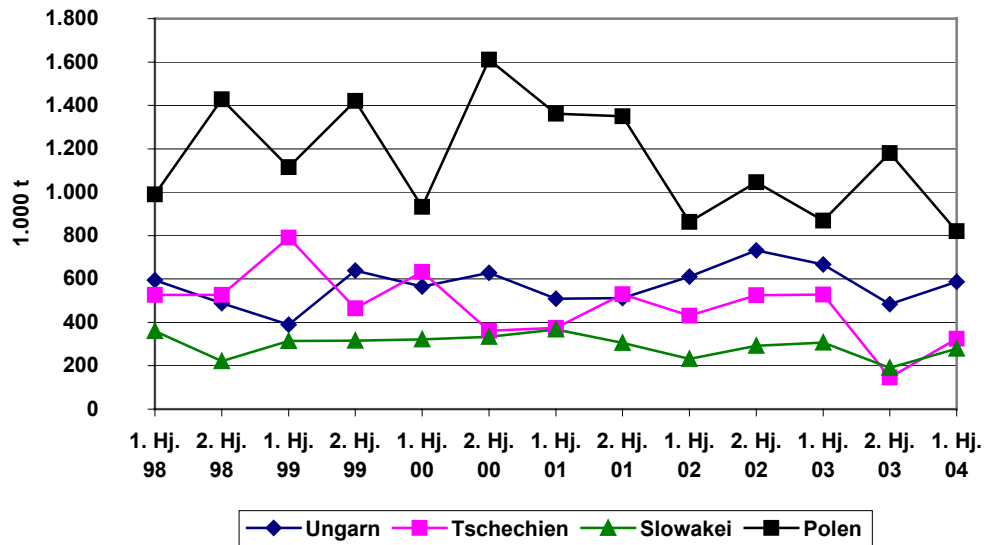
Ausgehend von dem vergleichsweise niedrigen Beschäftigungs- und Frachteniveau im 1. Halbjahr 2004, insbesondere im 2. Quartal, erwarten die Marktteilnehmer der Tankgüterschifffahrt für die zweite Jahreshälfte eine etwas bessere Entwicklung.

#### 6.4 Die Binnenschifffahrt und die EU-Osterweiterung

Infolge der EU-Osterweiterung zum 01. Mai 2004 wird in den kommenden Jahren allgemein ein wachsender Warenaustausch zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten prognostiziert und hiermit einhergehend eine Steigerung des Verkehrsaufkommens in allen Gütergruppen und für alle Verkehrsträger. Aufgrund seiner zentralen geographischen Lage innerhalb Europas dürfte Deutschland in besonderem Maße von den zusätzlichen Verkehrsströmen betroffen sein. Vor dem Hintergrund beschränkter Kapazitäten von Straße und Schiene stellt die Bewältigung dieser Verkehre auch die Binnenschifffahrt in den kommenden Jahren und Jahrzehnten vor neue Herausforderungen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist festzustellen, dass der zunehmende Außenhandel Deutschlands mit den neuen Mitgliedstaaten Polen, Ungarn, Tschechien und der Slowakei in den vergangenen Jahren nicht zu einer Belebung der Nachfrage nach Beförderungsleistungen in der Binnenschifffahrt geführt hat. Im Wechselverkehr mit Polen ist sogar insgesamt ein Rückgang der Beförderungsmengen, insbesondere seit dem 1. Halbjahr 2001, erkennbar. Die folgende Graphik bildet die Entwicklung der Beförderungsmengen zwischen Deutschland und diesen Staaten seit 1998 ab, jenem Jahr, in dem die Beitrittsverhandlungen für die EU-Osterweiterung aufgenommen wurden:

Schaubild 16: Grenzüberschreitende Güterbeförderungen zwischen Deutschland und ausgewählten neuen EU-Mitgliedstaaten in den ersten Halbjahren von 1998 bis 2004



Quelle: Statistisches Bundesamt

In Ländern mit kleinen und isolierten Wasserstraßensystemen, wie z. B. Litauen, spielt die kommerzielle Binnenschifffahrt lediglich eine untergeordnete Rolle. In den neuen EU-Mitgliedstaaten Lettland, Estland und Slowenien wird gegenwärtig keine kommerziell relevante Binnenschifffahrt betrieben.

Die befragten Marktteilnehmer sind sich weitestgehend einig, dass die deutsche Binnenschifffahrt vom Wachstum des Verkehrsaufkommens mittel- bis langfristig profitieren werde. Insbesondere im wachsenden Containerverkehr wird ein großes Potenzial für die Binnenschifffahrt gesehen. Obwohl die positiven Aspekte der EU-Erweiterung bei den Marktteilnehmern überwiegen, gibt es Befürchtungen, das Frachtniveau könne angesichts einer Verschärfung des Wettbewerbs sinken.

Zwar können die osteuropäischen Binnenschifffahrtsunternehmen ihre Transportleistungen auf dem westeuropäischen Markt zum Teil deutlich unter den heute marktüblichen Preisen anbieten, ihre Flotten sind bislang jedoch nur unzureichend an die geänderten Marktbedingungen angepasst. So herrscht z. B. auf der mittleren und unteren Donau ein Mangel an selbstfahrenden Motorgüterschiffen bei gleichzeitigem deutlichen Überangebot an Schubverbänden. Da nur ein geringer Teil der östlichen Flotten die technischen Standards für einen Einsatz im Rheinstromgebiet erfüllt oder aufgrund geringer Schiffsgrößen (z. B. Teile der polnischen Flotte) nur eingeschränkt wettbewerbsfähig ist, können sie bislang nur in begrenztem Umfang auf westlichen Wasserstraßen eingesetzt werden. Dennoch lassen sich im Elbegebiet bereits erste Kabotagebeförderungen durch tschechische Binnenschifffahrtsunternehmen beobachten.

Insbesondere der in den neuen EU-Mitgliedstaaten - vor allem den Donauanliegerstaaten - vorhandene Bestand an Tankschiffsraum ist nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung veraltet, bzw. in sehr schlechtem technischen Zustand. Die Schiffe der mittelosteuropäischen Flotten sind damit derzeit im Allgemeinen nicht geeignet bzw. zugelassen, Mineralölprodukte oder allgemein Gefahrgut in Deutschland zu befördern. Es ist daher davon auszugehen, dass sich Markteintritte durch Binnenschifffahrtsunternehmen aus den Beitrittsstaaten vorläufig eher auf den Markt der Trockengüterschifffahrt beschränken.

# **BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34  
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80  
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>  
E-Mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)

Stand: November 2004