



BUNDESAMT
FÜR GÜTERVERKEHR



Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 1998

März 1999

Hausanschrift:

**Werderstr.34
50672 Köln**

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

Postanschrift:

**Postfach 190 180
50498 Köln**

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



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	1
1 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	2
2 Entwicklung der Beförderungsmenge, Leistung und Güterstruktur der Verkehrsträger	4
2.1 Straßengüterverkehr	4
2.1.1 Güterverkehr im Nah-, Regional- und Fernbereich	5
2.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen	7
2.2 Binnenschiffsgüterverkehr	7
2.3 Eisenbahngüterverkehr	10
2.4 Kombiniertes Verkehr	11
2.4.1 Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße	11
2.4.2 Kombiniertes Verkehr Wasserstraße-Straße	12
2.4.3 Roll-on-roll-off-Verkehr in der Binnenschifffahrt	13
3 Beförderungsentgelte und Kosten	14
3.1 Straßengüterverkehr	14
3.1.1 Entgelte für Beförderungsleistungen	14
3.1.2 Kosten für Beförderungsleistungen	15
3.1.3 Fahrpersonalkosten	15
3.2 Binnenschiffsgüterverkehr	16
3.2.1 Erkenntnisse bei Reedern /Befrachtern / Transportgenossenschaften	16
3.2.2 Erkenntnisse bei Partikulieren	16
3.2.3 Personalkosten in der Binnenschifffahrt	17
4 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr	17
5 Unternehmensinsolvenzen	21



Zusammenfassung

Im Jahr 1998 wurde im Güterverkehr in Deutschland annähernd die gleiche Gütermenge wie im Vorjahr in Höhe von rund 3,7 Mrd. t befördert. Bedingt durch den Rückgang bei den Bauinvestitionen wurden vor allem im Nahbereich des Straßengüterverkehrs deutlich weniger Güter befördert.

Die wachsende Arbeitsteilung innerhalb der Europäischen Union und der zunehmende Gütertausch mit den osteuropäischen Ländern führten bei den Verkehrsträgern zu einer Zunahme des grenzüberschreitenden Güterverkehrs und damit zu einem Wachstum bei der Gütertransportleistung um 3,2 % gegenüber dem Vorjahr. Von den europäischen Seehäfen gingen dabei wesentliche Impulse für den Güterverkehr über weite Transportentfernungen aus.

Das Marktgeschehen ist weiterhin von Konzentrations- und Kooperationsprozessen gekennzeichnet. In diesem Zusammenhang hat sich der Wettbewerb verschärft. Dabei ist es den Unternehmen des Straßengüterverkehrs im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern in hohem Maße gelungen, sich auf die neuen Herausforderungen beim Zusammenwachsen der europäischen Märkte einzustellen.

Im Straßengüterverkehr ist in den vergangenen Jahren der Leerkilometeranteil an den gefahrenen Gesamtkilometern ständig zurückgegangen. Der höhere Anteil von Halb- und Fertigerzeugnissen führte jedoch zu einer geringeren gewichtsmäßigen Auslastung der Fahrzeuge.

Nach Aufhebung der Kontingente für Kabotagebeförderungen in den Staaten der Europäischen Union sind bisher keine wesentlichen Veränderungen am Verkehrsmarkt eingetreten. Mit einer Zunahme von Beförderungen durch ausländische Unternehmen im Binnenverkehr, besonders im Anschluß an grenzüberschreitende Beförderungen, ist jedoch zu rechnen.

Der Kombinierte Verkehr Schiene-Straße konnte im Jahr 1998 nur einen geringen Leistungszuwachs erreichen. Nach übereinstimmender Einschätzung von Auftraggebern und Umschlagsgesellschaften würden Preiserhöhungen der Eisenbahnen zu weiteren Mengeneinbußen führen. Beim Kombinierten Verkehr Wasserstraße-Straße, besonders bei der Containerschifffahrt zwischen den Rheinmündungshäfen und den Oberrheinhäfen, war dagegen ein beachtlicher Zuwachs zu verzeichnen.

Die durchschnittlichen Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr verharren weiter auf niedrigem Niveau. Entgelterhöhungen für reine Beförderungsleistungen waren nur in Ausnahmefällen durchzusetzen. In der Binnenschifffahrt zeigt sich eine unterschiedliche Entwicklung: während sich die Frachtenlage im Bereich der Trockengüterschifffahrt in den letzten Monaten des Jahres 1998 deutlich entspannt hat und eine gestiegene Zahl von Unternehmen höhere Frachten durchsetzen konnte, waren in der Tankschifffahrt tendenziell gesunkene Frachten zu verzeichnen.



1 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Im Jahr 1998 erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes gegenüber 1997 real um 2,8 %, nach einer Steigerung von 2,2 % im Vorjahr. Während das BIP in Westdeutschland im Berichtsjahr um 2,9 % zunahm, stieg es in Ostdeutschland um 2,1 %.

Ein wesentlicher Wachstumsträger der Konjunktorentwicklung war erneut der Export, wenn auch mit geringeren Zuwachsraten als im Vorjahr. Die Binnennachfrage nahm im Verlauf des Jahres deutlich zu. Während die Ausrüstungsinvestitionen einen Anstieg von 8,6 % verzeichneten, kam es bei den Bauinvestitionen zu einem Rückgang von 4,2 %.

Bedingt durch die bisher überdurchschnittlichen Bauinvestitionen in Ostdeutschland zur schrittweisen Angleichung der Lebensverhältnisse und zur Entwicklung eines leistungsfähigen produzierenden Gewerbes sind hier nach zunehmender Realisierung der geplanten Maßnahmen die Auswirkungen von Kapazitätsfreisetzungen im Baugewerbe nachhaltig spürbar.

Die Verkehrsträger Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Straßengüterverkehr, einschließlich der ausländischen Unternehmen im Straßengüterverkehr, haben insgesamt im Jahr 1998 eine Gütermenge von voraussichtlich 3,74 Mrd. t befördert. Dies bedeutet, daß bei der Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahr ein geringer Mengenrückgang von 0,4 % zu verzeichnen ist.

Die wachsende Arbeitsteilung innerhalb der Europäischen Union und der weiter zunehmende Güteraus-tausch mit den osteuropäischen Ländern führten zu einer Erhöhung der Transportleistung um 3,2 % auf 452,5 Mrd. tkm. Ursächlich hierfür ist ein Anwachsen der durchschnittlichen Beförderungsweiten.

Wichtige Impulse für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs Deutschlands mit anderen europäischen Staaten gehen dabei vom Güterumschlag der Häfen in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam in Höhe von jährlich ca. 490 Mio. t, vom Güterumschlag der deutschen Nordseehäfen in Höhe von jährlich 160 Mio. t und vom Güterumschlag der deutschen Ostseehäfen in Höhe von jährlich ca. 50 Mio. t aus.

Wachstumsträger für die Transportleistung ist weiterhin der Güteraus-tausch zwischen Deutschland und den mittelosteuropäischen Staaten in Höhe von ca. 90 Mio. t bei einem jährlichen Wachstum von 4 bis 5 %. Dabei führte die schwierige wirtschaftliche Situation in Rußland nach Kenntnissen des Bundesamtes, besonders im Güterversand von Deutschland nach Rußland, zu Mengenausfällen von teilweise bis zu 50 % im Vergleich zum Vorjahr. Von diesen Auswirkungen sind besonders die Unternehmen des Straßengüterverkehrs sowie die Ostseefährhäfen und im Osteuropaverkehr tätige Reedereien betroffen.

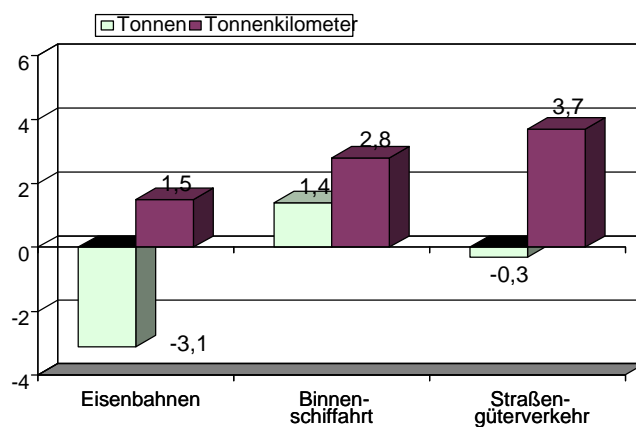
Die mengen- und leistungsbezogene Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger stellte sich im Jahr 1998 wie folgt dar:

- Im **Straßengüterverkehr** hat sich die insgesamt beförderte **Gütermenge** im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich nicht verändert. Hingegen ist bei der **Beförderungsleistung** ein Anstieg um 3,7 % zu verzeichnen. Während die Mengen und Leistungen in den oberen Entfernungsbereichen - im bisherigen Fernverkehr - deutlich anstiegen, kam es in den unteren Entfernungsbereichen - im bisherigen Nahverkehr - erneut zu einem deutlichen Mengenrückgang, vor allem ausgelöst durch rückläufige Baustofftransporte.
- Im **Binnenschiffgüterverkehr** hat die beförderte **Gütermenge** voraussichtlich um 1,4 % zugenommen. Die **Beförderungsleistung** stieg um 2,8 %. Dabei resultierten die Zuwächse im wesentlichen aus Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Im **Eisenbahngüterverkehr** hat die beförderte Gütermenge im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich um 3,1 % abgenommen, während die Beförderungsleistung im gleichen Zeitraum um 1,5 % angewachsen ist. Das Mengenergebnis wurde negativ durch den Einbruch der Stahlkonjunktur und durch den Rückgang der Chemieverkehre beeinflusst.

Im folgenden Schaubild wird die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger dargestellt.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderung 1998 gegenüber 1997



Quelle: ifo-Institut, BAG (13029)

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung des Güteraufkommens im Jahr 1998 nach Verkehrsträgern.



Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderung im Jahr 1998 gegenüber 1997

Verkehrsträger	Gütermenge			Tonnenkilometer 1)		
	1997	1998	1998	1997	1998	1998
	in Mio. t		ggü. 1997 2)	in Mrd. tkm		ggü. 1997 2)
Eisenbahnen 3)	316,0	306,4	-3,1%	72,7	73,8	1,5%
Binnenschifffahrt	233,5	236,6	1,4%	62,2	63,9	2,8%
Straßengüterverkehr	3.204,4	3.196,3	-0,3%	303,7	314,8	3,7%
- Deutsche Unternehmen	2.975,0	2.952,8	-0,7%	223,2	228,6	2,4%
. Gewerblicher Verkehr	1.540,8	1.493,3	-3,1%	151,3	157,8	4,3%
. Werkverkehr	1.434,2	1.459,4	1,8%	71,8	70,8	-1,5%
- Ausländische Unternehmen 4)	229,4	243,6	6,2%	80,5	86,2	7,0%
Güterverkehr	3.753,9	3.739,3	-0,4%	438,6	452,5	3,2%

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland

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

3) Ohne Expreß- und Stückgutverkehr sowie ohne Dienstgut- und Militärverkehr

4) Einschließlich Kobotageverkehre

Quelle: ifo-Institut, BAG (12029)

2 Entwicklung der Beförderungsmenge, Leistung und Güterstruktur der Verkehrsträger

2.1 Straßengüterverkehr

In den einzelnen Bereichen des **Straßengüterverkehrs** kam es im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr zu unterschiedlichen Entwicklungen. Während die im Fernbereich tätigen Unternehmen insgesamt ihre Marktposition festigen bzw. ausbauen konnten, kam es bei den im Nah- und Regionalbereich tätigen Unternehmen teilweise zu merklichen Mengentrüben.

Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten die Unternehmen des Straßengüterverkehrs dennoch überwiegend eine erhöhte Nachfrage nach Verkehrsleistungen.

Das Marktgeschehen ist von Konzentrations- und Kooperationsprozessen - verbunden mit einem sich weiter verschärfenden Wettbewerb - gekennzeichnet. Auch daher bemühen sich die Unternehmen um neue Marktanteile. Dabei kommt es verstärkt zu einem Eindringen in bereits bestehende Geschäftsbeziehungen von konkurrierenden Unternehmen.

Erkennbar ist aber auch, daß trotz der angespannten Marktsituation bei einem Teil der Unternehmen Fuhrparkerweiterungen erfolgen. Dabei zeigt sich eine Erhöhung des Spezialfahrzeuganteils, um damit Teilmärkte zu erreichen, die eine verbesserte Wettbewerbsposition erwarten lassen und gleichzeitig die Kundenbindung erhöhen. Ebenso setzt sich der Trend zum Einsatz großvolumiger Fahrzeuge fort.

Ein beachtliches Wachstum erzielten erneut die Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr, wenn auch mit geringeren Zuwachsraten als im Vorjahr. Die zunehmende räumliche Arbeitsteilung, die



Konzentration und Spezialisierung der europäischen Wirtschaft führen zu einer höheren Nachfrage nach grenzüberschreitenden Beförderungen.

Dabei ist es den Unternehmen des Straßengüterverkehrs im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern in hohem Maße gelungen, sich den neuen Herausforderungen beim Zusammenwachsen der europäischen Märkte anzupassen.

Die Situation bei den Verkehrsunternehmen in Ostdeutschland ist von strukturellem Wandel gekennzeichnet. Dem rückläufigen Güteraufkommen steht ein nahezu gleichbleibendes Angebot an Ladekapazität gegenüber. Dabei werden teilweise Verkehrsunternehmen, die sich bereits seit Jahren mit qualitativ guten Beförderungsleistungen am Markt etabliert hatten, durch Unternehmen aus anderen Marktsegmenten mit niedrigen Preisangeboten verdrängt.

2.1.1 Güterverkehr im Nah-, Regional- und Fernbereich

Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen im Straßengüterverkehr - verbunden mit dem Wegfall der Unterscheidungsmerkmale nach Nah- und Fernverkehr - wurde die Verkehrsstatistik für den Straßengüterverkehr neu gegliedert. Danach werden künftig die Leistungen im Straßengüterverkehr entsprechend den verkehrswirtschaftlich üblichen Teilmärkten wie folgt dargestellt:

- Nahbereich: Beförderungsweiten bis 50 km
 - Regionalbereich: Beförderungsweiten von 51 bis 150 km
 - Fernbereich: Beförderungsweiten ab 151 km.
-
- Nahbereich (bis 50 km)

Im Nahbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr wiederum zu einem Aufkommensrückgang. Die Gütermenge verringerte sich von 2,012 Mrd. t im Jahr 1997 auf etwa 1,985 Mrd. t. Sie lag damit um 1,4 % unter dem Aufkommen des Jahres 1997. Die geringere Nachfrage nach Baustoffen führte wie bereits in den Vorjahren zu Mengenrückgängen im Nah- und Regionalbereich.

Im Nahbereich werden etwa 67 % der **Beförderungsmenge** des Straßengüterverkehrs befördert. Bedingt durch kurze Transportweiten beträgt der Anteil des Nahbereichs an der **Beförderungsleistung** aber nur 12 % des gesamten Straßengüterverkehrs.

Von der gesamten Gütermenge im Nahbereich wurden 56 % im Werkverkehr und 44 % im gewerblichen Verkehr befördert.

Dabei nahm das Aufkommen des Werkverkehrs im Jahr 1998 gegenüber 1997 erneut um rund 3 % zu, während im gewerblichen Verkehr ein Rückgang von 6,6 % zu verzeichnen war. Beim Werkver-



kehr ergaben sich Mengensteigerungen vor allem beim Transport gewerblicher Fertigwaren. Darüber hinaus konnte der Werkverkehr seine Position bei der Beförderung von Baustoffen im Nahbereich festigen.

Insgesamt ist zu beobachten, daß sich das Wachstum des Werkverkehrs im Nahbereich fortsetzt. Die Unternehmen mit Werkverkehr setzen eigene Fahrzeuge, oftmals als Ergebnis von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, vor allem im Nahbereich ein.

– Regionalbereich (von 51 bis 150 km)

Im Regionalbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) verringerte sich im Jahr 1998, ähnlich wie im Nahbereich, die beförderte Gütermenge von 526,8 Mio. t im Jahr 1997 auf 511,8 Mio. t. Dies entspricht einem Rückgang von rund 3 %.

Die rückläufige Entwicklung des gesamten Güteraufkommens im Regionalbereich ist auf den konjunkturellen Abschwung in der Bauwirtschaft zurückzuführen, was bei dem Mengenanteil der Baustoffbeförderungen im Regionalbereich von 35% nicht verwundert.

Die im Regionalbereich beförderten Gütermengen und die Transportleistungen des Regionalbereichs erreichten einen Anteil von 17 % bzw. 18 % am gesamten Straßengüterverkehr.

– Fernbereich (ab 151 km)

Im Fernbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) stieg die beförderte Gütermenge 1998 gegenüber 1997 - wie im bisherigen Fernverkehr - deutlich an. Das Aufkommen erhöhte sich von 434,9 Mio. t um 4,9 % auf etwa 456,0 Mio. t.

Im Fernbereich wurden nur etwa 16 % des **Mengenaufkommens** des gesamten Straßengüterverkehrs befördert. Durch hohe Transportweiten entfallen jedoch 70 % der **Beförderungsleistung** des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich.

Wie bereits in den Jahren zuvor zeigten sich Unterschiede in der Entwicklung des gewerblichen Verkehrs im Vergleich zum Werkverkehr. Während der gewerbliche Verkehr einen Mengenzuwachs von etwa 8 % erreichte, kam es im Werkverkehr zu einem Rückgang von etwa 3 %.

Aufkommenssteigerungen zeigten sich bei Beförderungen von gewerblichen Fertigwaren, chemischen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen, aber auch bei Beförderungen von Baustoffen. Die Mengenzunahmen wurden nahezu vollständig vom gewerblichen Verkehr übernommen.

Der Mengenrückgang im Werkverkehr ergibt sich nach den Erkenntnissen des BAG aus günstigen Wettbewerbsbedingungen des gewerblichen Güterverkehrs in diesem Marktsegment. Dazu zählen



u.a. die Ausweitung der logistischen Angebote, die allgemeine Qualitätsverbesserung bei den Beförderungsleistungen und das Entgeltniveau.

2.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen

Das Güteraufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr ist aufgrund der Exportentwicklung sowie der zunehmenden Arbeitsteilung erneut gestiegen. Die zweistelligen Wachstumsraten des Vorjahres wurden jedoch nicht mehr erreicht.

Die mit **deutschen Fahrzeugen** beförderte **Gütermenge** stieg im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr von 75,1 Mio. t um 3,2 % auf 77,5 Mio. t. Die **Beförderungsleistung** nahm um etwa 6 % zu. Bezogen auf die zurückgelegte Inlandsstrecke der Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr stieg die **Beförderungsleistung** um 2,5 %. Damit erreichten die deutschen Fahrzeuge einen Mengenanteil von rund 25 %.

Die **ausländischen Fahrzeuge** erreichten im grenzüberschreitenden Verkehr einen hohen Anteil von rund 75 %. Bei einer beförderten Gütermenge von rund 234 Mio. t (Vorjahr: 221 Mio. t) stieg das Beförderungsaufkommen gegenüber dem Vorjahr um 5,7 %. Durch Zunahme der Beförderungsweiten stieg die Beförderungsleistung um 6,7 %.

Damit erreichten die ausländischen Unternehmen des Straßengüterverkehrs erneut einen höheren Zuwachs als die deutschen Verkehrsunternehmen.

Darüber hinaus wurde aus Marktgesprächen erkennbar, daß durch den gegenwärtig erheblich eingeschränkten Güteraustausch zwischen Westeuropa und der Russischen Föderation zunehmend Unternehmen des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs aus der Region der GUS in den Wettbewerb mit anderen Unternehmen auf dem westeuropäischen Güterverkehrsmarkt treten.

2.2 Binnenschiffsgüterverkehr

Im Binnenschiffsgüterverkehr betrug die beförderte Gütermenge im Jahr 1998 voraussichtlich 237 Mio. t. Sie nahm gegenüber dem Vorjahr um 1,4 % zu. Durch das Anwachsen der durchschnittlichen Beförderungsweite stieg die Gütertransportleistung im gleichen Zeitraum voraussichtlich um 2,8 %.

Wie bereits in den Vorjahren wurde die Zunahme beim Binnenschiffsgüterverkehr vor allem durch Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr einschließlich Transitverkehr erreicht.

Die beförderte Gütermenge im Binnenverkehr ist durch den Rückgang der Baustoffbeförderungen gegenüber dem Vorjahr um voraussichtlich 1,2 % zurückgegangen.



Während im 1. Quartal 1998 ein deutlicher Verkehrszuwachs zu verzeichnen war, weil im Vorjahresquartal die Transportmengen wegen vereister Wasserstraßen erheblich hinter den üblichen Mengen zurückblieben, kam es im 2. und 3. Quartal aufgrund konjunktureller Einflüsse sowie aufgrund von Behinderungen durch Niedrigwasser zu Beförderungsrückgängen. Im 4. Quartal wurde bei der Gütermenge der Vorjahresstand voraussichtlich erreicht.

Entgegen dem Trend vorangegangener Jahre konnten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe ihre Marktanteile gegenüber den Schiffen ausländischer Unternehmen verbessern. Das BAG führt diese Entwicklung auf die nachfragestabilisierende verstärkte Einbindung der deutschen Binnenschifffahrt in logistische Gesamtkonzepte zurück.

Aus Marktgesprächen mit **Reedern, Befrachern und Transportgenossenschaften** zur aktuellen Marktentwicklung geht hervor, daß sich unter Berücksichtigung der saisonal bedingten Auswirkungen zum Jahresbeginn die Nutzung des disponierten Schiffsraums bei jedem zweiten Gesprächspartner aus der **Trockengüterschifffahrt** verbessert hat. In anderen Fällen haben Unternehmen dagegen bewußt Leerfahrten in Kauf genommen, um an bestimmten Ladestellen Schiffsladungen zu höheren Tagesfrachten aufnehmen zu können.

Die Erkenntnisse aus Marktgesprächen unterstreichen, daß der allgemeine Trend zur Abwrackung bzw. zum Verkauf des eigenen Schiffsraums und zur Verlagerung von Transporten auf Partikuliere weiter anhält.

Die **Partikulierschifffahrt** weist im 2. Halbjahr 1998 folgende Entwicklung auf: Die Beschäftigungslage hat sich bei fast einem Viertel der in die Beobachtung einbezogenen Partikuliere verbessert. Gleichzeitig ist festzustellen, daß sich die Beschäftigungslage bei ca. 16 % der Partikuliere - insbesondere in der Tankschifffahrt - verschlechtert hat. Für das 1. Halbjahr 1999 erwarten insgesamt 34 % der Partikuliere eine Verbesserung ihrer Beschäftigungslage, jedoch gehen weitere 15 % von einer Verschlechterung ihrer Beschäftigung aus. Dabei sind die Erwartungen in der Tankschifffahrt ungünstiger als in der Trockengüterschifffahrt.

Das Güteraufkommen der Trockengüterschifffahrt wurde durch umfangreiche Kohleeinfuhren beeinflusst. Die Kohletransporte stiegen voraussichtlich um 13,7 %. Im übrigen Montansektor verlief die Mengenentwicklung differenziert. So gingen aufgrund rückläufiger Aufträge der Stahlwerke die Transporte von Erzen um knapp 2 % zurück, während die Transporte im Güterbereich Eisen und Stahl um 4,6 % zunahmen. Die Baustofftransporte - einschließlich der zunehmenden Transporte von Erde aus dem Entsorgungsbereich - verringerten sich um rund 2 %. Im Güterbereich Chemische Erzeugnisse wurde ein Plus von 1,5 % ausgewiesen.

In Norddeutschland bewerteten Reeder und Befrachter die Beschäftigungslage in der Trockengüterschifffahrt überwiegend positiv. In Abhängigkeit von Schiffsankünften in den Seehäfen treten zeitweilig Engpässe bei den Schiffsraumkapazitäten auf. Dem zusätzlichen Bedarf an Schiffsraum, über die einge-



gangenen Verpflichtungen in den Jahreskontrakten hinaus, wird durch die Bereitstellung zusätzlicher Schiffskapazitäten begegnet. In diesem Zusammenhang sind zusätzliche Leerfahrten zum Teil unvermeidlich. Als Folge der Abwrackaktionen, bei denen überwiegend kleine Schiffe aus dem Markt genommen wurden, besteht nunmehr zeitweilig ein Mangel an Schiffen mit geringer Tragfähigkeit.

In der **Tankschiffahrt** waren bei Mineralölbeförderungen die Flotten im Jahr 1998 wegen rückläufiger Nachfrage schlechter ausgelastet. Ursache hierfür ist - wie auch im vergangenen Jahr - in erster Linie die Reduzierung der Raffineriekapazitäten in Karlsruhe. In den Bereichen Gastankschiffahrt und Chemietankschiffahrt konnte teilweise eine bessere Auslastung des Schiffsraums erreicht werden. Bei der Tankschiffahrt ist davon auszugehen, daß sich die rückläufige Nachfrageentwicklung fortsetzt.

Der **Schiffsgüterumschlag in den Binnenhäfen** spiegelt die regionale verkehrswirtschaftliche Entwicklung wider:

- Nach Angaben des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. erreichten die Niederrheinhäfen mit einem Güterumschlag von insgesamt 42,3 Mio. t im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr einen Mengenzuwachs von fast 2 %. Dabei ist für den Hafen Duisburg-Ruhrort mit einer Umschlagsmenge von 17,1 Mio. t ein Mengenzuwachs von 1,3 % zu verzeichnen.
- Bei den Oberrheinhäfen mit einem Güterumschlag von insgesamt 28,5 Mio. t ist ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr von ca. 11 % eingetreten. Der rückläufige Mineralölumschlag hatte wesentlichen Einfluß auf den beachtlichen Mengenrückgang von 2,4 Mio. t im Hafen Karlsruhe.
- Während im Mittelrheingebiet die Umschlagsmengen in Höhe von insgesamt 8,4 Mio. t fast unverändert blieben, ist bei den Neckarhäfen ein Mengenzuwachs um 6 % auf 7,9 Mio. t zu verzeichnen. Hierzu trug wesentlich der Mehrumschlag von Steinkohle im Hafen Heilbronn bei.
- Die Donauhäfen erzielten bei einem Güterumschlag von 4,7 Mio. t gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von 40 %. Daran waren besonders die Häfen Kelheim, Regensburg und Deggendorf beteiligt. Der Güteraustausch mit den angrenzenden Donauländern Ungarn und der Slowakei hat dabei besonders zugenommen.
- Die Elbehäfen mit einem Güterumschlag von 3,9 Mio. t mußten durch das langanhaltende Niedrigwasser während der Hauptschiffahrtsperiode Mengenverluste gegenüber dem Vorjahr von ca. 2 % hinnehmen.
- Die Häfen im Raum Berlin hatten Mengenrückgänge durch den geringeren Umfang der Baustoffbeförderungen zu verzeichnen. So verminderte sich der Güterumschlag in den Berliner Häfen um 29,2 % gegenüber dem Vorjahr auf 1,6 Mio. t. Ebenfalls durch die geringeren Baustoffbeförderungen verrin-



gerte sich der Güterumschlag im südöstlich von Berlin gelegenen Hafen Königs-Wusterhausen um 11,7 %.

- Einen Mengenzuwachs gegenüber dem Vorjahr erreichten die Häfen in Eisenhüttenstadt und in Anklam.

Die Freigabe der Kapazitäts- und Preisbeschränkungen in der sog. Nord-Süd-Fahrt in den Niederlanden, Belgien und Frankreich im Dezember 1998 hatte bisher keine Auswirkungen auf das Kapazitätsangebot auf den deutschen Wasserstraßen. Abwanderungen der in der Nord-Süd-Fahrt beschäftigten vorwiegend kleinen Binnenschiffe auf deutsche Wasserstraßen sind bisher nicht in nennenswertem Ausmaß zu beobachten.

Entwicklung der Binnenschiffskapazität

Der Schiffsbestand der deutschen Frachtflotte belief sich am 31.12.1998 auf 2.876 Einheiten, darunter insbesondere 1.173 Gütermotorschiffe und 1.055 Güterschubleichter sowie 324 Tankmotorschiffe und 41 Tankschubleichter. Die Tragfähigkeit aller Schiffseinheiten umfaßte 2,9 Mio. t. Gegenüber Ende 1997 verringerten sich die Schiffseinheiten um 5,1 % und die Tonnage um 4,3 %. 85 Zugängen, darunter einem neuerbauten Gütermotorschiff, zwei neuerbauten Tankmotorschiffen und 20 Trägerschiffsleichtern sowie 24 Umbauten, standen 240 Abgänge gegenüber, darunter 121 Abwrackungen und 68 Verkäufe in das Ausland.

2.3 Eisenbahngüterverkehr

Im Eisenbahngüterverkehr nahm die beförderte Gütermenge im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich um 3,1 % auf 306,4 Mio. t ab. Die Beförderungsleistung ist im gleichen Zeitraum um 1,5 % auf 73,8 Mrd. tkm angewachsen. Das Mengenergebnis wurde negativ durch den Einbruch der Stahlkonjunktur und durch den Rückgang der Chemieverkehre beeinflusst. Außerdem machte sich auch hier die rückläufige Entwicklung in der Bauwirtschaft bemerkbar.

Das Wachstum der Transportleistung ist ausschließlich auf die im Vergleich zum Binnenverkehr günstigere Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr und im Durchgangsverkehr zurückzuführen. Die zunehmende internationale Ausrichtung des Eisenbahngüterverkehrs führte im vergangenen Jahr dazu, daß der Anteil der im Inland erbrachten Transportleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Durchgangsverkehrs die Transportleistung des Binnenverkehrs übertraf.

Die regionalen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die Deutsche Bahn AG), die Hafeneisenbahnen und die Werkseisenbahnen konnten 1998 nach Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ihr Mengenergebnis halten, während die Verkehrsleistung voraussichtlich um 2 % zu-



nahm. Die günstigere Entwicklung bei der Transportleistung wurde mit eigenständigen Verkehren auf Strecken der Deutschen Bahn AG und dadurch mit gestiegenen Beförderungsweiten begründet.

Gemessen am Eisenbahn-Güterumschlag ging 1998 gegenüber 1997 in den neuen Ländern und in Berlin die Beförderungsmenge der Eisenbahn voraussichtlich um etwa 16 % zurück. Mengenrückgänge waren vor allem bei Braunkohlebeförderungen durch Fortsetzung der Umstellung der Heizkraftwerke auf Erdgas und Heizöl festzustellen. Ebenso waren Rückgänge bei Baustoffbeförderungen zu verzeichnen.

2.4 Kombiniertes Verkehr

2.4.1 Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße

Im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße der Deutschen Bahn AG wurde 1998 eine Mengensteigerung im Vergleich zum Vorjahr von 1,4 % erreicht. Durch höhere Zuwachsraten im unbegleiteten grenzüberschreitenden Güterverkehr stieg die Transportleistung gegenüber dem Vorjahr um 1,7 %. Dabei war die Nachfrage im 2. Halbjahr 1998 konjunkturbedingt ungünstiger verlaufen als im 1. Halbjahr 1998.

Die *Kombiverkehr* hat 1998 rd. 975.000 Sendungen (= Lastzueinheiten) organisiert und damit das Sendungsaufkommen um 1,5 % gesteigert.

Die Bahntochter *Transfracht*, mit dem Schwerpunkt des Seehafenhinterlandverkehrs, hat nach Presseinformationen 702.000 TEU (Standard 20 Fuß Container) im Jahr 1998 befördert; das entspricht annähernd dem Stand des Jahres 1997.

Die „Rollende Landstraße“ zwischen Dresden und Lovosice in Tschechien erzielte mit 93.593 Lkw-Beförderungen im Jahr 1998 einen Beförderungszuwachs von 13,5 % gegenüber dem Vorjahr. Seit Inbetriebnahme dieser Kombiverkehrsverbindung konnte die Auslastung der Waggons von anfangs 52 % auf inzwischen fast 72 % erhöht werden. Drei Viertel der Nutzer sind tschechische und slowakische Unternehmen; deutsche Unternehmen sind mit 16 % am Aufkommen beteiligt. Das Benutzerentgelt von 110 DM für die einfache Fahrt bzw. 190 DM für die Hin- und Rückfahrt, bei notwendiger Subventionierung, stimuliert die Benutzung der rollenden Landstraße zur Entlastung der noch im Bau befindlichen leistungsfähigeren Straßenverbindung. Die Umweltbelastung und die Unfallrisiken konnten in dieser Region mit starkem Verkehrsaufkommen durch den Kombinierten Verkehr vermindert werden.

In Marktgesprächen berichteten einige Speditionen über Kapazitätsengpässe auf der rollenden Landstraße nach Italien zwischen Manching und Brennersee. Diese Verbindung wird u.a. genutzt, um Ökopunkte beim Transitverkehr durch Österreich einzusparen. Nach Angaben der Speditionen würde die Verbindung stärker genutzt, wenn auch bei kurzfristiger Disposition genügend Lkw-Stellplätze auf den Tragwagen zur Verfügung stehen würden.



Einige Unternehmen betätigen sich unter den derzeitigen Rahmenbedingungen erfolgreich im Kombinierten Verkehr, indem sie in Kooperation mit Industrieunternehmen bisherige Beförderungen im Straßengüterverkehr auf den Verkehr Schiene-Straße verlagern. Sie investieren unter Hinweis auf Kostenvorteile in Fahrgestelle, Behälter und Spezialcontainer, die auf die Belange ihrer Auftraggeber abgestimmt sind.

Beim Vergleich des Leistungszuwachses der einzelnen Verkehrsträger wird deutlich, daß der Kombinierte Verkehr seinen Marktanteil nicht weiter ausbauen konnte. Gerade im Entfernungsbereich ab 500 km Transportentfernung nahm im vergangenen Jahr der Güterverkehr mit Lastkraftfahrzeugen stärker zu als die Beförderungsmengen des Kombinierten Verkehrs. Nach übereinstimmender Einschätzung der Unternehmen und Umschlagsgesellschaften führen Preiserhöhungen der Bahnen in der Konkurrenz zum Straßengüterverkehr zu weiteren Mengeneinbußen im Kombinierten Verkehr.

In Marktgesprächen zeigen Sammelgutspeeditionen und KEP-Dienste Interesse am Kombinierten Verkehr. Dabei wird jedoch mehr Flexibilität hinsichtlich der zeitlichen Abläufe der Beförderungen und der Termineinhaltung erwartet. Beim grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr wird eine engere Zusammenarbeit der EU-Bahnen erwartet. Dies bezieht sich besonders auf einheitliche Standards für das Equipment sowie auf die Benennung eines kompetenten Ansprechpartners für die gesamte Beförderungsstrecke.

Hohe Qualitätsanforderungen stellen die Spediteure beim Kombinierten Verkehr mit temperaturgeführten Gütern. Danach sind bei Beachtung der Haltbarkeit der Ware durch die Bahnen enge Zeitfenster zu akzeptieren und die Preise so zu gestalten, daß ein Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Lkw-Verkehr möglich ist.

2.4.2 Kombiniertes Verkehr Wasserstraße-Straße

Die **Containerschifffahrt** verzeichnete im Zeitraum Januar bis Oktober 1998 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine Steigerung der Gütermenge um 7,6 %. Die Menge der in Containern beförderten Güter belief sich auf rund 6 Mio. t (Vorjahresabschnitt: 5,7 Mio. t); das entspricht einem Anteil von knapp 3,1 % an allen von der Binnenschifffahrt beförderten Gütern. Auffällig war im vergangenen Jahr das schlechte Abschneiden der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe in diesem Marktsegment. Sie beförderten von Januar bis Oktober 1998 nur knapp 1,1 Mio. t Güter in Containern. Dies entspricht einem Minus von 12,3 % gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum. Die unter niederländischer Flagge fahrenden Schiffe konnten ihren Marktanteil spürbar ausbauen. Sie setzen in diesem Marktsegment verstärkt moderne Schiffe mit hoher Produktivität ein, darunter das technisch dem neuesten Stand entsprechende Containerneubauschiff "Jowi".

Zum Jahresbeginn wurde das Containerterminal in Weil am Rhein in Betrieb genommen. Dieses Terminal erfüllt auch die technischen Voraussetzungen, um Container mit Gefahrgut entsprechend umzuschlagen und zu lagern.



Seit Ende des vergangenen Jahres besteht ein wöchentlicher Containerdienst zwischen dem Seehafen Zeebrugge/Belgien und dem Hafen Neuss am Rhein; dazu wird ein Küstenmotorschiff mit einer Kapazität von 158 TEU eingesetzt. Der Hafen Neuss fungiert dabei als Umschlagplatz für die Terminals in Mainz, Frankfurt am Main und in Mannheim sowie für weiter stromaufwärts gelegene Terminals.

Darüber hinaus liegen dem BAG mehrere Einzelerkenntnisse vor, aus denen abgeleitet werden kann, daß sowohl in den Rheinmündungshäfen als auch in den Oberrheinhäfen die Bündelungen von Güterverkehren mittels Vor- und Nachlauf durch Lkw zunehmen, um dann anschließend den Hauptlauf aus Kostengründen mit dem Binnenschiff durchführen zu können.

2.4.3 Roll-on-roll-off-Verkehr in der Binnenschifffahrt

Im Roll-on-roll-off-Verkehr (Ro-Ro-Verkehr) - das Laden und Löschen der Güter erfolgt auf eigenen Rädern ohne Hebegerät - wurden nach Angaben des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. im Jahr 1997 mit der Binnenschifffahrt Güter in einen Umfang von ca. 774.000 t befördert. Vom gesamten Ro-Ro-Umschlag in den Binnenhäfen entfielen danach ca. 89 % auf Fahrzeuge ohne Ladung (Personenkraftwagen) und 11% auf Fahrzeuge mit Ladung (Trailer). Vergleichbare Angaben zum Jahr 1998 liegen noch nicht vor.

Von einem Kölner Automobilwerk werden jährlich ca. 300.000 Neufahrzeuge auf dem Wasserweg über werkseigene Hafenanlagen zu naheliegenden Auslieferungsterminals mit speziellen Schubleichtern und Gütermotorschiffen mit einer Stellplatzkapazität von ca. 450 Fahrzeugen je Schiffseinheit befördert. Die Terminalbetreiber übernehmen dabei die logistischen Aufgaben für die Beförderungen. Von den Terminals erfolgt die Abfuhr der Personenkraftwagen mit unterschiedlichen Verkehrsträgern.

Im Langstreckenverkehr auf dem Rhein werden mehrere Binnenschiffe zur Beförderung von Personenkraftwagen eingesetzt. Die Kapazität je Schiff beträgt ca. 550 Pkw. Es werden überwiegend importierte Neufahrzeuge von den Rheinmündungshäfen zu Autoterminals nach Köln, Mainz, Wörth und Karlsruhe befördert.

Weiterhin werden auf der Donau im Auftrag von zwei Autotransportunternehmen mit jeweils einem angemieteten Binnenschiff Beförderungen von Personenkraftwagen durchgeführt. Im wöchentlichen Rhythmus werden damit 400 Neufahrzeuge je Schiffseinheit von Ungarn nach Regensburg und Kelheim befördert. Im Gegenzug werden ebenfalls Neufahrzeuge verschiedener Hersteller nach Österreich und Ungarn transportiert. Die jährliche Beförderungsmenge beträgt ca. 30.000 Pkw. Aus Rentabilitätsgründen konnten diese Beförderungen in Richtung Main-Donau-Kanal bisher nicht ausgedehnt werden.

Ein Unternehmen setzt auf der Donau vier unter bulgarischer Flagge fahrende Katamarane ein. Die Schiffe verkehren im Liniendienst zwischen Passau und Vidin/Bulgarien bei einer Umlaufzeit von ca. 12



Tagen. Bei stabiler Verkehrsnachfrage werden neue und gebrauchte Pkw, Lastzüge, Trailer und Traktoren transportiert. Ein Katamaran kann ca. 180 Personenkraftwagen aufnehmen.

Im Liniendienst zwischen Rotterdam und Mannheim verkehren zwei Roll-on-roll-off-Schiffe zur Trailerbeförderung. Jedes Schiff kann auf zwei Ebenen bis zu 72 Trailer aufnehmen. Das Mengenaufkommen bei der Trailerbeförderung stagniert bzw. ist rückläufig; daher werden auch Schwergut und Traktoren befördert.

Außerdem werden in Spanien hergestellte und in Portugal komplettierte Pkw-Neufahrzeuge im Short-Sea-Verkehr mit Seeschiffen bis zum Seehafen Vlissingen/NL befördert. Die Weiterbeförderung zu den Häfen Mainz und Würth erfolgt mit Binnenschiffen. Im Gegenzug werden Neufahrzeuge deutscher Produktion von den Häfen Mainz und Köln nach den Seehäfen Antwerpen und Zeebrugge befördert. Im Hafen Mainz wurden 1998 ca. 14.000 Einheiten umgeschlagen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um ca. 65 %, die in erster Linie auf die Produktion eines bestimmten Autotyps zurückzuführen war.

3 Beförderungsentgelte und Kosten

3.1 Straßengüterverkehr

3.1.1 Entgelte für Beförderungsleistungen

Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes verharren die durchschnittlichen Beförderungsentgelte weiterhin auf niedrigem Niveau.

Entgelterhöhungen für reine Beförderungsleistungen waren nur in wenigen Ausnahmefällen durchzusetzen - am ehesten noch bei Spezialverkehren, bei denen keine Überkapazitäten an Laderaum vorhanden sind. Im übrigen konnten Entgelterhöhungen nur in Verbindung mit dem Angebot zusätzlicher logistischer Dienstleistungen realisiert werden.

In Marktgesprächen wird teilweise über eine aggressive Preisgestaltung großer Speditionen berichtet, die Marktanteile von kleinen und mittleren Transportunternehmen oder von Kooperationen dieser Unternehmen gewinnen wollen, um so ihre Wettbewerbsposition mit Blick auf den europäischen Binnenmarkt zu verbessern. Große Auftraggeber der verladenden Wirtschaft nutzen teilweise diese Situation, indem sie aufgrund ihrer Beförderungsmengen Druck auf das Preisniveau ausüben.

Für die ersten Monate des laufenden Jahres erwartet das BAG nach den geführten Marktgesprächen eine Stabilisierung des Entgelteneaus. Die vorgesehene Mineralölsteuererhöhung dürfte jedoch Bewegung in das Preisgefüge bringen, wobei abzuwarten bleibt, ob ein Überwälzen möglich ist. Der sich weiterhin verschärfende Wettbewerb dürfte jedoch die Durchführung von Preiserhöhungen erschweren.



3.1.2 Kosten für Beförderungsleistungen

Eine steigende Anzahl von Unternehmen erschließt infolge des verschärften Wettbewerbs mit Erfolg weitere Kostensenkungspotentiale, insbesondere durch Maßnahmen zur verbesserten Kapazitätsnutzung der Fahrzeuge. Aufgrund der Liberalisierungstendenzen im europäischen Versicherungsmarkt wurden vielfach auch Einsparungen bei den Versicherungsprämien erzielt. Das niedrige Zinsniveau begünstigte außerdem die Finanzierungskonditionen bei der Fahrzeugneuanschaffung.

Erhöht hat sich die Zahl der Unternehmen, die auf indirekte Kostensteigerungen durch das Erbringen unentgeltlicher Neben- und Serviceleistungen hinweisen. Im grenzüberschreitenden Güterverkehr sind darüber hinaus die Autobahn- / Straßenbenutzungsgebühren (z.B. in der Schweiz, Österreich und Polen) gestiegen.

3.1.3 Fahrpersonalkosten

Das Bundesamt hat Anfang des Jahres 1999 bei ca. 285 Unternehmen - sowohl des gewerblichen Güterverkehrs als auch bei Unternehmen mit Werkverkehr - Fahrpersonalkosten im Jahr 1998 ermittelt. Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 2: Bandbreite der Gesamtkosten je Fahrer im Straßengüterverkehr im Jahr 1998 (Vergleichswerte 1997)

Verkehrszweig	alte Länder in TDM	neue Länder in TDM
Gewerblicher Güterverkehr	35 - 108 (32 - 109)	35 - 80 (32 - 82)
- Nah- und Regionalbereich	35 - 102	35 - 64
- Fernbereich	45 - 108	43 - 80
- grenzüberschreitender Verkehr	50 - 100	57 - 80
Werkverkehr	44 - 102 (41 - 135)	46 - 67 (43 - 80)
- Nah- und Regionalbereich	53 - 95	46 - 58
- Fernbereich	44 - 102	63 - 67
- grenzüberschreitender Verkehr	/	/

Quelle: BAG

Die erfaßten Kosten beinhalten den Bruttolohn des Kraftfahrers, die sozialen Aufwendungen des Arbeitgebers (Kranken-, Renten-, Arbeitslosen- und Pflegeversicherung sowie Beiträge zur Berufsgenossenschaft) und die Fahrerspesen. In Einzelfällen sind auch Zuschläge, z.B. Prämien für unfallfreies Fahren und für die Fahrzeugpflege sowie Prämien für eine Unfallversicherung enthalten.

Zu berücksichtigen ist auch, daß im Nah- und Regionalbereich teilweise Stundenlöhne gezahlt werden.

Die Unternehmen unterscheiden oftmals nicht zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr, da die Fahrer flexibel auf verschiedenen Strecken eingesetzt werden.

Im Vergleich mit dem Vorjahr haben sich die Bandbreiten der Bruttolöhne des Fahrpersonals im **gewerblichen Straßengüterverkehr** nur unwesentlich verändert.



Hingegen fällt die Bandbreite der Fahrpersonalkosten des **Werkverkehrs** im Vergleich zum Vorjahr geringer aus. Sowohl in den alten als auch in den neuen Ländern hat sich aber bei den in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen die Untergrenze der Gesamtkosten je Fahrer geringfügig erhöht.

3.2 Binnenschiffsgüterverkehr

3.2.1 Erkenntnisse bei Reedern / Befrachtern / Transportgenossenschaften

Die Frachtenlage in der Trockengüterschifffahrt hat sich in den letzten Monaten des Jahres 1998 gegenüber dem Vorjahr deutlich entspannt. Nahezu die Hälfte der in die Marktgespräche einbezogenen Unternehmen konnte höhere Frachten am Markt durchsetzen, und zwar überwiegend bei Beförderungen von Importkohle ab Rotterdam, aber auch für das Gütersegment Baustoffe, Sand und Kies. Begünstigt wurde diese Entwicklung auch durch den Mangel an Schiffsraum - besonders an kleinen Schiffen mit niedriger Tragfähigkeit.

Demgegenüber berichten Gesprächspartner aus der Tankschifffahrt in der Regel über gesunkene Frachten als Folge des rückläufigen Güteraufkommens sowie von Überkapazitäten an Schiffsraum.

Im Januar und Februar 1999 war das Entgeltniveau in der Trockengüterschifffahrt aufgrund stagnierender Beförderungsmengen auf allen deutschen Wasserstraßen wieder rückläufig und lag auf dem niedrigen Vorjahresstand. Unternehmen der Tankschifffahrt berichteten, daß die Frachten tendenziell eher weiterem Druck ausgesetzt sind.

3.2.2 Erkenntnisse bei Partikulieren

Die Entgelte in der Trockengüterschifffahrt haben sich bei den Tagesfrachten im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr im Jahresverlauf 1998 erhöht. Die abgeschlossenen Kontraktfrachtsätze für 1999 liegen teilweise über dem Niveau von 1998. Bei anstehenden Verhandlungen erwarten Unternehmen der Binnenschifffahrt ebenfalls eine Steigerung der Entgelte. Es wird aber auch darauf hingewiesen, daß die verbesserten Frachtraten nicht ausreichen, um Schiffe kostendeckend zu betreiben oder um in Modernisierungen oder Schiffsneubauten zu investieren. Die Partikuliere waren überwiegend mit der Beschäftigungslage zufrieden, hingegen nicht mit der Frachtenlage.

In der Tankschifffahrt brachte das Jahr 1998 Umsatzeinbußen gegenüber dem Vorjahr bei den Mineralöltransporten aufgrund konjunkturell begründeter Nachfrageschwäche und des Überangebotes an Frachtraum. Hingewiesen wurde vielfach auf die niedrigen Tagesfrachten gegen Ende des Jahres 1998. Nach Aussagen der Partikuliere hat sich aufgrund der niedrigen Beförderungsentgelte die Ertragslage im vergangenen Jahr verschlechtert, obwohl die Senkung der Gasölpreise um durchschnittlich über 20 % zu einer Kostensenkung beigetragen hat.



3.2.3 Personalkosten in der Binnenschifffahrt

Zur Höhe der Personalkosten wurden von 27 Unternehmen (Reedereien und Partikuliere) Kosten in folgender Bandbreite für das Jahr 1998 angegeben:

Tabelle 3: Bandbreite der Personalkosten in der Binnenschifffahrt

Personal	Kosten in TDM	
	1998	1997
Schiffsführer	106 - 131	86 - 135
Steuermann / Matrose	50 - 111	59 - 107

Quelle: BAG

Der Vergleich der **durchschnittlichen** gesamten Personalkosten zeigt bei den Reedereien einen leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Bei den Partikulieren sind die durchschnittlichen Personalkosten annähernd auf dem gleichen Niveau geblieben.

Anders als im Straßengüterverkehr beinhalten in der Binnenschifffahrt die erfaßten Kosten zumeist nur den Bruttolohn für das Personal und den Sozialaufwand des Arbeitgebers. Kosten für Spesen fallen kaum an. Lediglich in Einzelfällen wurden hierfür Beträge bis zu 1.200 DM/Jahr genannt.

4 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr

Bei der Kapazitätsausnutzung der deutschen Lastkraftfahrzeuge (Angaben ohne Kabotageverkehr) ergibt sich bei der Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung, der Ausnutzung des Ladevermögens und bei der Entwicklung der durchschnittlichen Beförderungsweite nachfolgende Entwicklung. Dabei wurden die entsprechenden Angaben für das Jahr 1998 auf der Basis der Monate Januar - September hochgerechnet.

– Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung

Im Jahr 1998 wurden insgesamt ca. 27 Mrd. Gesamtkilometer (Last- und Leerkilometer) zur Beförderung von knapp 3 Mrd. t Gütern mit deutschen Lastkraftfahrzeugen, einschließlich grenzüberschreitender Güterverkehr, zurückgelegt.

Die gefahrenen Gesamtkilometer haben dabei gegenüber dem Vorjahr um 3,9 % zugenommen.

Aus der folgenden Tabelle wird deutlich, daß in den vergangenen Jahren der Lastkilometeranteil an den gefahrenen Gesamtkilometern fast ständig gestiegen ist:



Tabelle 4: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometer
(Angaben in Mio. km)

Jahr	1995	1996	1997	1998
Lastkilometer	18.566	18.333	18.783	19.793
Leerkilometer	7.450	7.186	7.156	7.169
%-Anteil Lastkilometer vom Gesamt	71,4	71,8	72,4	73,4

Quelle: KBA, BAG (11039)

Während die Lastkilometer im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr um ca. 5 % angewachsen sind, blieben dagegen die Leerkilometer nahezu unverändert.

Der zunehmende Einsatz von Ortungssystemen für Lkw und computergestützten Verfahren zum Nachrichtenaustausch zwischen den Dispositionszentren und den eingesetzten Fahrzeugen, sowie die rechnergestützte Vernetzung der Speditionsniederlassungen führten zu einer verbesserten Auslastung der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge. Der hohe Wettbewerbsdruck auf die Beförderungsentgelte dürfte diese Entwicklung noch beschleunigt haben.

Im **Fernbereich** (ab 151 km) wurden 13,7 Mrd. Lastkilometer zurückgelegt; das sind 69 % der gefahrenen Lastkilometer des gesamten Straßengüterverkehrs.

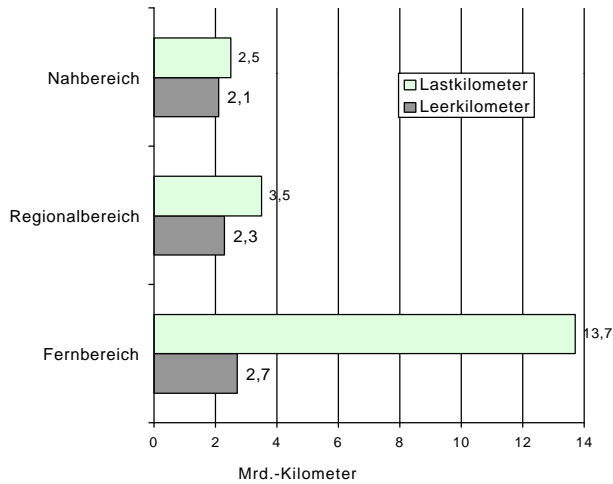
Mit einem Lastkilometeranteil von 83,3 % an den gefahrenen Gesamtkilometern liegt der Fernbereich über dem Durchschnitt bei der Ausnutzung der Fahrleistung des gesamten Straßengüterverkehrs.

Der grenzüberschreitende gewerbliche Straßengüterverkehr erreicht in diesem Entfernungsbereich mit durchschnittlich 714 km je Beförderung einen Lastkilometeranteil von 90 % an den zurückgelegten Gesamtkilometern, d.h. der durchschnittliche Leerkilometeranteil beträgt hier lediglich 10 %.

Im **Regionalbereich** (51 km - 150 km) wurden 3,5 Mrd. Lastkilometer zurückgelegt; das sind 18 % der insgesamt gefahrenen Lastkilometer. Der Lastkilometeranteil beträgt hier 60,5 % an den zurückgelegten Gesamtkilometern.

Im **Nahbereich** (bis 50 km) wurden 2,5 Mrd. Lastkilometer zurückgelegt; das sind 13 % der gefahrenen Gesamtkilometer. Der Lastkilometeranteil beträgt 54,1 % an den zurückgelegten Gesamtkilometern. Der hohe Anteil der Baustoff-, Entsorgungs- und Verteilerbeförderungen im Nahbereich mit Zielfahrten ohne Rückladungsmöglichkeit ist die Ursache für die im Verhältnis zum Fern- und Regionalbereich geringere Auslastung der Fahrleistung.

Schaubild 2: Last- und Leerkilometeranteile nach Verkehrsbereichen im Jahr 1998



Quelle: KBA/BAG-Reihe 8/1998, BAG (33039)

– Gewichtsmäßige Ausnutzung des Ladevermögens der Fahrzeuge

Das Ladevermögen (angebotene Nutzlast) der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge im Jahr 1998 betrug ca. 4,2 Milliarden Tonnen. Bei der Beförderungsmenge von ca. 3 Mrd. t wurde damit eine gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge von 71,5 % erreicht.

Die gewichtsmäßige Ausnutzung des Ladevermögens beträgt:

- 75,5 % im **Nahbereich** bei hohem Anteil von Baustoffbeförderungen mit großem spezifischem Gewicht des Beförderungsgutes
- 68,6 % im **Regionalbereich** mit beachtlichem Anteil von Sammel- und Verteilerverkehren unterschiedlicher Güterarten
- 60,4 % im **Fernbereich** mit einem erheblichen Anteil von Beförderungen von Halb- und Fertigerzeugnissen mit vergleichsweise geringem spezifischem Gewicht.

Nachfolgende Tabelle zeigt, daß sich in der zurückliegenden Zeit der gewichtsmäßige Auslastungsgrad der Fahrzeuge geringfügig, aber stetig vermindert hat.

Tabelle 5: Gewichtsmäßiger Auslastungsgrad der Fahrzeuge

Jahr	1995	1996	1997	1998
Auslastung in %	74,4	73,2	72,9	71,5

Quelle: KBA, BAG

Für diese Entwicklung dürften folgende Faktoren ausschlaggebend sein:

- Die qualitativen Anforderungen an die Güterbeförderung, wie Just-in-time-Verkehre und die Ausweitung der Linienverkehre über sog. Hubs (Nabe-Speiche-Prinzip), nehmen einen höheren Stellenwert im Vergleich zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge ein.
- Die Veränderungen in der Güterstruktur setzen sich bei Verringerung des Güteranteils mit hoher Gewichtsauslastung (u.a. Baustoffe) zugunsten eines Anteilszuwachses bei Halb- und Fertigerzeugnissen mit geringerem gewichtsmäßigen Auslastungsgrad fort.

– Entwicklung der durchschnittlichen Beförderungsweite

Bei der durchschnittlichen Beförderungsweite im Straßengüterverkehr ist im zurückliegenden Zeitraum eine ständige Zunahme zu verzeichnen. Bei einer relativ geringen Schwankungsbreite der jährlich beförderten Gütermenge um ca. 3 Mrd. t entwickelte sich die durchschnittliche Beförderungsweite wie folgt:

Tabelle 6: Durchschnittliche Beförderungsweite im Straßengüterverkehr

Jahr	1995	1996	1997	1998
Kilometer	75,0	78,3	82,3	86,4

Quelle: KBA, BAG

Danach hat die durchschnittliche Beförderungsweite im Jahr 1998 im Vergleich zum Vorjahr um fast 5 % zugenommen.

Eine wesentliche Ursache für den Entfernungszuwachs dürfte darin bestehen, daß überwiegend Güterbeförderungen mit größerer Beförderungsweite einen Mengenzuwachs zu verzeichnen haben.

In den einzelnen Verkehrsbereichen wurden folgende durchschnittliche Beförderungsweiten erreicht:

- 14,8 km im **Nahbereich** für die Beförderung von ca. 2 Mrd. t Gütern. Die vergleichsweise geringe Beförderungsweite resultiert aus der großen Beförderungsmenge an Baustoffen, Erdaushub und Bauschutt über kurze Transportstrecken.
- 90,2 km im **Regionalbereich** für die Beförderung von ca. 520 Mio. t Gütern. Bei dem beachtlichen Anteil von Sammel- und Verteilerverkehren ist durch den weiteren Ausbau von Logistikzentren mit einer Erweiterung der Aktionsradien und damit der durchschnittlichen Beförderungsweite zu rechnen.



- 387 km im **Fernbereich** für die Beförderung von ca. 470 Mio. t Güter. Dabei beträgt die durchschnittliche Beförderungsweite im Binnenverkehr 338 km und im grenzüberschreitenden Güterverkehr 683 km.

Die Zunahme der Beförderungsmengen speziell im Fernbereich war ausschlaggebend für das Anwachsen der durchschnittlichen Beförderungsweite im gesamten Straßengüterverkehr.

5 Unternehmensinsolvenzen

Das Statistische Bundesamt hat für Januar bis November 1998 in Deutschland für alle Wirtschaftsbereiche 25.224 Unternehmensinsolvenzen ermittelt. Dabei ist festzustellen, daß zwar die Zahl der Insolvenzen im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Jahres 1997 geringfügig zugenommen (+0,2 %), sich jedoch der Anstieg gegenüber den Vorjahren erheblich abgeschwächt hat (1997: + 7,5 %; 1996: + 10,9 %). In den neuen Ländern und Berlin-Ost ist die Anzahl der Insolvenzen zwar um 5,5 % angestiegen (1997: + 7,3 %), liegt damit aber deutlich unter den Vorjahreszahlen. In den alten Ländern ist die Zahl der Insolvenzen sogar rückläufig (-2,1 %); im gleichen Zeitraum 1997 wurde noch ein Anstieg um 6,6 % verzeichnet.

Im Bereich "**Verkehr und Nachrichtenübermittlung**" ist die Anzahl der Insolvenzen gegenüber dem Vorjahreszeitraum ebenfalls gesunken (-5,5 %). 1997 hatte dieser Bereich noch einen Anstieg um 1,2 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum verzeichnet. In den alten Ländern ist hier von Januar bis November 1998 die Anzahl der Insolvenzen um 3,7 % und in den neuen Ländern um 11,1 % gesunken. Nach der Systematik der Wirtschaftszweige umfaßt dieser Bereich im Teilbereich "Landverkehr" u.a. den gewerblichen Straßengüterverkehr (einschließlich Umzugsverkehr), den Personenverkehr mit Omnibussen sowie Taxen und Mietwagen mit Fahrer.

Tabelle 7: Entwicklung der Insolvenzen
im Verkehrsbereich

Verkehrsbereich	Anzahl der Insolvenzen		Veränderung in %	
	1997 (Jan.-Nov.)	1998 (Jan.-Nov.)	1998 gegenüber 1997	1997 gegenüber 1996
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	1.400	1.323	- 5,5	+ 1,2
· alte Länder	1.068	1.028	- 3,7	+ 6,8
· neue Länder und Berlin-Ost	332	295	- 11,1	- 13,5
darunter				
- Landverkehr	724	660	- 8,8	+ 1,5
· alte Länder	512	489	- 4,5	+ 4,3
· neue Länder und Berlin-Ost	212	171	- 19,3	- 4,5
- Binnenschifffahrt	10	14	+ 40,0	+/- 0



· alte Länder	9	12	+ 33,3	+ 80,0
· neue Länder und Berlin-Ost	1	2	+ 100,0	- 75,0
- Spedition, sonstige Verkehrsvermittlung	327	309	- 5,5	- 5,8
· alte Länder	261	228	- 12,6	+ 7,4
· neue Länder und Berlin-Ost	66	81	+ 22,7	- 36,5
- Postdienste und private Kurierdienste	69	79	+ 14,5	+ 50,0
· alte Länder	63	71	+ 12,7	+ 57,5
· neue Länder und Berlin-Ost	6	8	+ 33,3	+/- 0

Quelle: StBA

Der Anteil der Insolvenzen im Bereich "Verkehr und Nachrichtenübermittlung" an der Gesamtzahl der Unternehmensinsolvenzen ist auf 5,2 % (1997: 5,6 %) leicht zurückgegangen.