



BUNDESAMT
FÜR GÜTERVERKEHR



Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 1999

April 2000

Hausanschrift:

*Werderstr.34
50672 Köln*

*Telefon: 0221/5776-210
Telefax: 0221/5776-205*

Postanschrift:

*Postfach 190180
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 mit deutschen Fahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	5
2.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen	6
2.2 Binnenschiffsgüterverkehr	6
2.3 Eisenbahngüterverkehr	10
2.4 Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße	14
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	16
3.2 Binnenschiffsgüterverkehr	17
3.2.1 Entgeltentwicklung in der Binnenschifffahrt	17
3.2.2 Gasölkosten in der Binnenschifffahrt	18
3.2.3 Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt	19
3.2.4 Personalkosten	20
4 Die wirtschaftliche Situation des gewerblichen Straßengüterverkehrs in Deutschland	21
5 Das Wettbewerbsverhalten der Verkehrsunternehmen	22



6	Autobahnbenutzungsgebühren	23
6.1	Entwicklung der Gebühreneinnahmen in den Gebührenjahren 1995 bis 1999	24
6.2	Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 1999	24
6.3	Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus den zehn mittel- und osteuropäischen Staaten mit den höchsten Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 1999	25
7	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr	26
7.1	Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung	26
7.2	Gewichtsmäßige Auslastung des Ladevermögens der Fahrzeuge	28
8	Verkehrsverflechtung des Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen innerhalb Deutschlands	



Zusammenfassung

Im Jahr 1999 wurden im Güterverkehr in Deutschland rund 3,9 Mrd. t befördert. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 5,2 %. Dabei findet das Verkehrswachstum in Deutschland weiterhin auf der Straße statt, während die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt sowohl bei den Beförderungsmengen als auch bei den Beförderungsleistungen Einbußen hinnehmen mussten. Auch der Kombinierte Verkehr konnte im vergangenen Jahr die Erwartungen nicht erfüllen.

Die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschifffahrt litten unter den konjunkturell bedingten Schwierigkeiten der Montanindustrie. Sich abzeichnende strukturelle Veränderungen werden langfristig Auswirkungen auf die Mengenentwicklung dieser Verkehrsträger haben.

Viele Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs sind trotz positiver Mengenentwicklung mit ihrer Ertragsentwicklung nicht zufrieden:

Vorhandene Laderaumüberkapazitäten - sowohl im Binnverkehr als auch insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr - sind die Ursache dafür, dass bei der Preisentwicklung bisher keine durchgreifende Trendwende hin zu höheren Beförderungsentgelten eingesetzt hat. Überdies werden die Unternehmen durch Kostenerhöhungen hart getroffen: Es ist für die Unternehmen sehr schwierig, die Erhöhung der Dieselpreise einschließlich Öko-Steuer an ihre Auftraggeber weiterzugeben, weil die Wettbewerbssituation dies nur in günstigen Fällen zulässt. So weiß das Bundesamt aus Marktgesprächen, dass ein Teil der Unternehmer - insbesondere kleinere - zu Anfang des Jahres nicht den Mut hatte, Preisgespräche mit ihren Auftraggebern zu führen, weil sie befürchteten, dann sofort den Kunden an einen Konkurrenten zu verlieren.

Große Logistikanbieter, für welche die reine Beförderung nur eine Teilleistung im logistischen Gesamtpaket darstellt, erwirtschaften nach wie vor ausreichende Erträge. Ausschlaggebend hierfür sind die logistischen Leistungen, die gewissermaßen den Transport „subventionieren“.

Für die Binnenschifffahrt kann das Jahr 1999 insgesamt nur als unbefriedigend angesehen werden. Analog zum Straßengüterverkehr sind auch hier die vorhandenen Überkapazitäten der Grund für die Stagnation der Preise auf niedrigem, zum Teil (Tankschifffahrt) niedrigstem Niveau. Sollten tatsächlich aus dem europäischen Ausland veranlasste Schiffsneubauten auf den Markt drängen, sieht die weitere Entwicklung nicht unbedingt optimistisch aus.

Der vorliegende Bericht beschäftigt sich darüber hinaus u. a. mit der Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr sowie mit der Verkehrsverflechtung des Straßengüterverkehrs zur Bestimmung des möglichen Verlagerungspotenzials vom Straßengüterverkehr zu anderen Verkehrs-trägern.



1 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Die wirtschaftliche Lage in Deutschland hat sich im Verlauf des Jahres 1999 kontinuierlich verbessert. Im Jahr 1999 erhöhte sich das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes gegenüber 1998 um 1,5 %. Erneuter Wachstumsträger der Konjunktur-entwicklung war der Export. Weitere Impulse gingen insbesondere von den Ausrüstungsinvestitionen der Unternehmen und den Konsumausgaben der privaten Haushalte aus.

Die konjunkturelle Belebung wirkte sich positiv auf die verkehrswirtschaftliche Entwicklung aus: Nach einer moderaten Entwicklung im Jahr 1998 stieg das Güteraufkommen 1999 insgesamt wieder an. Im Gegensatz zum Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr ist das Wachstum ausschließlich auf die Zunahme der Verkehrsnachfrage im Straßengüterverkehr zurückzuführen. Darüber hinaus setzte sich das Wachstum der Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr weiterhin überdurchschnittlich fort.

Der weiteren Aufkommensentwicklung im Jahr 2000 sehen die Verkehrsunternehmen zuversichtlich entgegen. Aufgrund der Impulse aus der verbesserten konjunkturellen Entwicklung wird für alle Verkehrsträger ein Mengen- und Leistungszuwachs erwartet.

Die Verkehrsträger Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Straßengüterverkehr, einschließlich der ausländischen Unternehmen im Straßengüterverkehr, haben insgesamt im Jahr 1999 eine Gütermenge von rund 3,9 Mrd. t befördert. Damit erhöhte sich die beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr um 5,2 %. Die Beförderungsleistung stieg um 4,0 % auf über 474 Mrd. Tonnenkilometer (tkm).

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

- Im **Straßengüterverkehr** kam es 1999 in allen Entfernungsbereichen (Nah-, Regional- und Fernbereich) zu einem Mengen- und Leistungszuwachs gegenüber dem Vorjahr. Die insgesamt mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen 1999 gegenüber 1998 nach vorläufigen Berechnungen jeweils um 6,9 % auf 3,4 Mrd. t bzw. auf 340 Mrd. tkm. Das bereits hohe Wachstum der Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr setzte sich - wie auch im vergangenen Jahr - fort. Dabei erreichte das Aufkommen mit deutschen Fahrzeugen nach vorläufigen Berechnungen einen Zuwachs von 8,8 % und mit ausländischen Fahrzeugen einen Zuwachs von 10,4 %.

Bei der Verkehrsentwicklung im Straßengüterverkehr ist zu beachten, dass ab 1999 in der Statistik bestimmte Beförderungsfälle ausgewiesen werden, die aufgrund der Freistellungs-Verordnung



Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) freigestellt waren und somit auch nicht statistisch erfasst wurden. Daher ist das statistisch ausgewiesene Wachstum des Jahres 1999 überzeichnet (siehe auch Ausführungen auf S. 5).

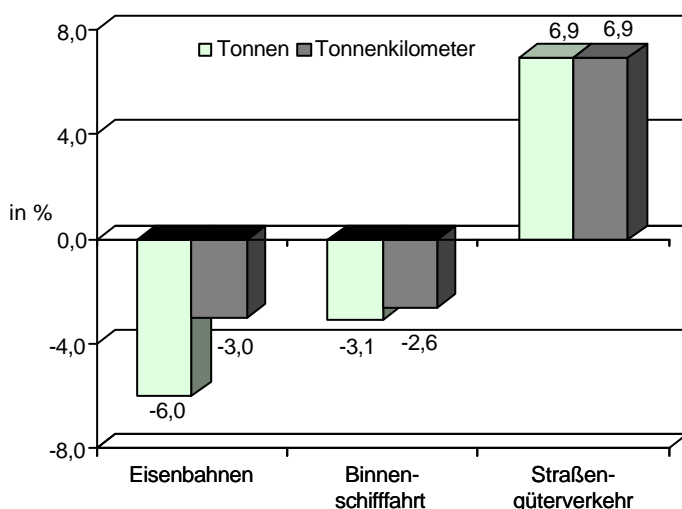
- Im **Eisenbahngüterverkehr** ging die beförderte Gütermenge 1999 gegenüber dem Vorjahr um 6,0 % auf rund 287 Mio. t zurück. Die Beförderungsleistung verringerte sich um 3,0 % auf 71 Mrd. tkm.
- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** haben sich die optimistischen Erwartungen im Jahresverlauf 1999 nicht erfüllt: Nach den Berechnungen des StBA sank die Beförderungsmenge 1999 gegenüber 1998 um 3,1 % auf 228,9 Mio. t und die Beförderungsleistung um 2,6 % auf rund 62,6 Mrd. tkm. Dies ist vor allem auf die rückläufigen Beförderungen von Montangut und Fertigwaren zurückzuführen.

Die Gründe für die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsträger liegen - neben der Veränderung der statistischen Erfassung - insbesondere im Güterstruktureffekt, der sich im rückläufigen Aufkommen von Massengütern und einer Zunahme von höherwertigen Gütern sowie in der zeitgerechteren und kurzfristigeren Anlieferung der Güter (Just-in-time-Abwicklung) ausdrückt.

Darüber hinaus hat sich das hohe Kapazitätsangebot des Straßengüterverkehrs, verbunden mit vergleichsweise günstigeren Beförderungsentgelten, abschwächend auf die Beförderungsmengen der übrigen Verkehrsträger ausgewirkt.

Im folgenden Schaubild wird die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger dargestellt.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderung 1999 gegenüber 1998





Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung des Güteraufkommens und der Beförderungsleistung im Jahr 1999 nach Verkehrsträgern.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderung im Jahr 1999 gegenüber 1998

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1998	1999	1999 ggü. 1998	1998	1999	1999 ggü. 1998
	in Mio. t		in % ²⁾	in Mrd. tkm		in % ²⁾
Eisenbahnen³⁾	305,7	287,3	- 6,0	73,6	71,4	- 3,0
Binnenschifffahrt	236,6	228,9	- 3,1	64,3	62,6	- 2,6
Straßengüterverkehr	3.206,8	3.427,8	6,9	318,2	340,2	6,9
- Deutscher Unternehmen ⁴⁾	2.960,3	3.155,6	6,6	230,6	244,6	6,1
. Gewerblicher Verkehr	1.506,3	1.589,9	5,6	160,2	169,1	5,6
. Werkverkehr	1.454,0	1.565,7	7,7	70,4	75,5	7,2
. Verkehr im Nahbereich	1.985,0	2.113,3	6,5	29,6	31,7	6,8
. Verkehr im Regionalbereich	513,0	540,1	5,3	45,7	48,0	5,0
. Verkehr im Fernbereich	462,2	502,2	8,6	155,3	164,9	6,2
- Ausländische Unternehmen ⁵⁾	246,6	272,3	10,4	87,6	95,6	9,2
Gesamter Güterverkehr	3.749,1	3.944,0	5,2	456,1	474,2	4,0

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

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

4) Bei den Werten des Jahres 1999 handelt es sich um vorläufige Werte

5) Einschließlich Kabotageverkehre

Quellen: ifo-Institut, BAG (32109), KBA, StBA, DB AG, VDV

2 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur der Verkehrsträger

2.1 Straßengüterverkehr

Im Jahr 1999 kam es im **Straßengüterverkehr** - erstmals seit einigen Jahren - in allen Entfernungsbereichen (Nah-, Regional- und Fernbereich) zu einem Mengen- und Leistungszuwachs gegenüber dem Vorjahr.

Die Belebung der Verkehrsnachfrage 1999 zeigte sich vor allem im Nahbereich des Binnenverkehrs. Nach unterschiedlichen Entwicklungsverläufen von 1996 bis 1998, mit zum Teil deutlichen Mengen- und Leistungssteigerungen in den oberen Entfernungsbereichen und deutlichen Rückgängen in den vergangenen drei Jahren in den unteren Entfernungsbereichen aufgrund der Krise in der Bauwirtschaft, zeigte sich im Gesamtjahr 1999 gegenüber 1998 in allen Entfernungsbereichen ein deutliches



Wachstum. Die Aufkommensentwicklung ist insbesondere zurückzuführen auf den Zuwachs der Güterarten „Steine und Erden“ sowie „Gewerbliche Fertigwaren, einschließlich Fahrzeuge“.

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

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

Diese Beförderungen sind nunmehr in der Statistik enthalten, vor allem in der Güterart „Steine und Erden“ sowie in der Güterart „Lebende Tiere“. Eine erste Analyse der Güterarten beim Vergleich der Monate Januar-September 1998/1999 zeigt, dass sich dieser Effekt sehr stark durch Einbeziehung der Abfalltransporte (insbesondere Mülltransporte) beim Werkverkehr auswirkt. Ohne Berücksichtigung dieser zuvor freigestellten Beförderungen dürfte die Steigerungsrate im Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen von 6,6 % (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen) bei knapp 4 % liegen. Exakte Quantifizierungen von Mengen und Steigerungsraten sind erst nach Vorliegen der statistischen Jahresergebnisse möglich.

Die Entwicklung im Jahr 1999 im einzelnen:

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

Im **Nahbereich** bis 50 km (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es 1999 gegenüber 1998 zu einem Aufkommens- und Leistungszuwachs. Die Gütermenge stieg um etwa 6,5 % (Vorjahr: - 1,4 %) auf über 2,1 Mrd. t. Die Beförderungsleistung erhöhte sich um 6,8 % (Vorjahr: - 1,5 %) auf 31,7 Mrd. tkm. Im Gesamtjahr 1999 verzeichnete sowohl der Werkverkehr als auch der gewerbliche Verkehr im Nahbereich einen deutlichen Mengenzuwachs.

Die erstmalige statistische Einbeziehung von bestimmten Abfallbeförderungen im Jahr 1999 zeigt sich insbesondere in diesem Entfernungsbereich, vor allem am hohen Wachstum der Güterabteilung „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“. So entfallen von den im Jahr 1999 zusätzlich beförderten ca. 67 Mio. t Abfall im Werkverkehr allein 86 % auf den Nahbereich.

Im **Regionalbereich** von 51 - 150 km (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es insgesamt zu etwa gleichhohen Zuwachsraten wie im Nahbereich: Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen 1999 gegenüber 1998 um jeweils etwa 5 % (Vorjahr: - 2,6 % bzw. - 2,3 %) und betragen somit 540 Mio. t bzw. 48 Mrd. tkm.



Im **Fernbereich** von 151 km und mehr (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) stiegen die Mengen und Leistungen 1999 gegenüber 1998 erneut deutlich an. Dabei kam es vor allem im gewerblichen Verkehr zu einem deutlichen Aufkommenszuwachs.

Das Aufkommen stieg nach vorläufigen Berechnungen um 8,6 % auf über 502 Mio. t, nach einem Wachstum im Jahr 1998 von 6,3 %. Der Zuwachs der Beförderungsleistung lag 1999 mit etwa + 6,2 % (Vorjahr: + 7,6 %) auf rund 165 Mrd. tkm geringfügig unter dem Mengenwachstum.

Ausschlaggebend für die Aufkommensentwicklung waren erneute Zuwächse bei den aufkommensstarken gewerblichen Fertigwaren sowie in den Güterbereichen „Steine und Erden einschl. Baustoffe“ und „Andere Nahrungs- und Futtermittel“. Der Aufkommenszuwachs im gewerblichen Verkehr war mit über 10 % doppelt so hoch wie im Bereich des Werkverkehrs, der über 4 % erreichte.

2.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen

Das Güteraufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr hat aufgrund der im Verlauf des Jahres 1999 wieder gestiegenen Exporttätigkeit weiterhin zugenommen.

Das Güteraufkommen mit **deutschen Fahrzeugen** stieg nach vorläufigen Berechnungen im Jahr 1999 gegenüber dem Vorjahr um 8,8 % auf 86,4 Mio. t. Damit wurde das bereits deutliche Mengenwachstum des vergangenen Jahres erneut übertroffen. Die Beförderungsleistung stieg um 7,7 % auf 22,2 Mrd. tkm.

Die mit **ausländischen Fahrzeugen** beförderte Gütermenge stieg um 10,4 % auf 261,1 Mio. t an. Damit erreichten die ausländischen Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr einen hohen Anteil von rund 75 %.

2.2 Binnenschiffsgüterverkehr

Im Binnenschiffsgüterverkehr wurden 228,9 Mio. t Güter im Jahr 1999 transportiert. Damit verringerte sich die beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr um 7,6 Mio. t bzw. um 3,1 %. Die Transportleistung ging im gleichen Zeitraum um 2,6 % auf 62,6 Mrd. tkm zurück.

In den einzelnen Bereichen zeigten sich unterschiedliche Entwicklungen:

Beim größten Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt, dem **Güterempfang aus ausländischen Häfen**, verringerte sich die beförderte Gütermenge auf 100,5 Mio. t um 7,6 % gegenüber 1998. Dieser überdurchschnittliche Mengenrückgang ist überwiegend auf geringere Einfuhren bei Erzen und Metallabfällen infolge der abgeschwächten Montankonjunktur und struktureller Veränderungen in der Eisen- und Stahlindustrie zurückzuführen. Ein teilweiser Ausgleich konnte durch zunehmende Kohleimporte erreicht werden.



Beim **Güterversand zu ausländischen Häfen** in Höhe von 44,6 Mio. t konnte dagegen ein Mengenzuwachs gegenüber dem Vorjahr von 4,6 % erzielt werden. Diese Zunahme dürfte überwiegend auf den wachsenden Versand ins Ausland bei Halb- und Fertigwaren, chemischen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen zurückzuführen sein.

Beim **Binnenverkehr** innerhalb Deutschlands mit einem Aufkommen in Höhe von 62,7 Mio. t ist der Mengentrückgang mit 1,8 % vergleichsweise gering.

Der **Durchgangsverkehr** erreichte einen geringen Zuwachs von 0,5 % gegenüber dem Vorjahr auf 21,1 Mio. t.

Bei der alleinigen Betrachtung nach Güterarten zeigen sich vor allem folgende Veränderungen:

Bei **Mineralölprodukten** reduzierte sich das transportierte Güteraufkommen merkbar um 4,1 Mio. t (- 9,7 %) auf 38,3 Mio. t. Dies ist vor allem auf die geringere Heizölnachfrage und die teilweise veränderten Raffineriestandorte zurückzuführen.

Bei **festen mineralischen Brennstoffen** sank die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % auf 30,8 Mio. t, wobei der Anteil der importierten Kohle an der transportierten Gütermenge anstieg.

Eine beachtliche Mengensteigerung um 1,3 Mio. t (+ 7,7 %) auf 18,2 Mio. t konnte dagegen bei **chemischen Erzeugnissen** erzielt werden. Dies dürfte in der guten Exportentwicklung in der Chemiebranche begründet liegen.

Auch bei **land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen** stieg die beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr um 9,0 % (+ 0,8 Mio. t) auf 9,9 Mio. t, was zum größten Teil auf eine gute Ernte im Jahr 1999 zurückzuführen ist.

Bei der mengenmäßig bedeutendsten Gütergruppe **„Steine und Erden“** blieb das Güteraufkommen weitgehend stabil (+ 0,4 Mio. t bzw. + 0,9%) und lag bei 52,5 Mio. t.

Die regionale Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt wird am Schiffsgüterumschlag ausgewählter Binnenhäfen nach Angaben des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. sichtbar:

- Die **Niederrheinhäfen** mussten im Jahr 1999 bei einem Güterumschlag von insgesamt 38,6 Mio. t (Vorjahr: 42,3 Mio. t) Mengenverluste um 8,7 % hinnehmen. Die Mengentrückgänge bei der Montanindustrie führten im Hafen Duisburg bei einer Umschlagsmenge von 14,1 Mio. t zu einem Rückgang von 17,7 %. Durch den anwachsenden Containerumschlag konnte der Rückgang leicht abgeschwächt werden. Die Kölner Häfen konnten dagegen 1999 mit 8,7 Mio. t (+ 7,9 %) Güterumschlag ein neues Rekordergebnis erreichen.
- Bei den **Oberrheinhäfen** hat sich der Mengentrückgang im Vergleich zu den Vorjahren verlangsamt. Bei einer Umschlagsmenge von 27,7 Mio. t beträgt der Rückgang gegenüber dem Vorjahr noch 2,7



%. Während im Hafen Karlsruhe durch geringeren Mineralölumschlag noch ein Rückgang zu verzeichnen ist, konnte in Ludwigshafen ein leichter Mengenzuwachs erreicht werden. Der Hafen Mannheim musste, u. a. durch das im Frühsommer eingetretene Hochwasser, einen Rückgang der Umschlagsmenge um knapp 4 % auf 7,7 Mio. t hinnehmen.

Bei den Häfen des **Mittelrheingebietes** verringerte sich der Güterumschlag um 2,7 % auf rund 8,1 Mio. t. Die **Neckarhäfen** (Heilbronn, Stuttgart und Plochingen) mussten bei einem Umschlagsergebnis von 7,6 Mio. t einen Rückgang um 3,6 % hinnehmen und bei den **Mainhäfen** nahm der Güterumschlag um 5,1 % auf 9,2 Mio. t ab.

- Im **Donaugebiet**, einschließlich Main-Donau-Kanal, betrug der Güterumschlag 5,9 Mio. t bei einem Rückgang von 12,2 % gegenüber dem Vorjahr. An den umgeschlagenen Mengen hatte der Hafen Regensburg mit 2,1 Mio. t einen beachtlichen Anteil. Der Rückgang im Donaugebiet ist in großem Maße auf die Behinderungen der Donauschifffahrt durch die zerstörten Donaubrücken zurückzuführen, durch die der Güteraustausch mit den Ländern Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien und der Ukraine zum Erliegen kam.
- Die Häfen im **westdeutschen Kanalgebiet** mit einer Umschlagsmenge von 18,4 Mio. t haben im Vergleich zu den anderen Fahrtgebieten nur einen geringen Rückgang von 2,8 % zu verzeichnen.
- Die Häfen im **Elbegebiet** erreichten einen Güterumschlag von 4,2 Mio. t bei einem Rückgang von 4,3 %. Dabei führten die langen Niedrigwasserzeiten zu beachtlichen Beförderungsausfällen.
- Bei einer Umschlagsmenge von 2,8 Mio. t konnten die **Magdeburger Häfen** den Güterumschlag um 2,3 % steigern. Dies wurde - trotz eines durch die siebenwöchige Sperrung des Schiffshebewerks Rothensee verursachten Rückgangs in den Monaten April bis Juni - u. a. durch verstärkte Neuakquisitionen möglich. Auch der Containerverkehr und der Kombinierte Verkehr Straße - Wasserstraße konnten Zuwächse verzeichnen.

Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost wurden im Raum Berlin, einschließlich der temporären Umschlagstellen, 11,7 Mio. t im Jahr 1999 bei einem Rückgang von 13,3 % im Vergleich zum Vorjahr umgeschlagen. Eine wesentliche Ursache für den Mengenrückgang ergibt sich aus den verminderten Baustoffanforderungen durch die einsetzende Fertigstellung von Großbauvorhaben in Berlin. Der südlich von Berlin gelegene Binnenhafen Königs Wusterhausen hingegen konnte seine Umschlagstätigkeit um 7,8 % auf knapp 2 Mio. t durch Hinzugewinnung weiterer Aufträge erhöhen. Im Bereich der Oder-Havel-Wasserstraße konnte der Güterumschlag u. a. auch durch die Ausbaumaßnahmen um 10,5 % gesteigert werden.

Der **deutsch-polnische Wechselverkehr** erreichte gegenüber 1998 bei einem Zuwachs von 3,9 % eine Beförderungsmenge von 3,3 Mio. t. Dabei erhöhten sich die Kohlebeförderungen überdurchschnittlich um



52,4 %, während die Baustoffbeförderungen um 22,8 % und die Beförderungen von Montangütern um 5,3 % zurückgingen.

Im **Wechselverkehr** mit den Ländern **Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien** und der **Ukraine** sind sehr starke Verluste an Gütermengen festzustellen. Nach Aufzeichnungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd sind in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Dezember 1998 mit Binnenschiffen im Wechselverkehr mit diesen Ländern insgesamt rund 700.200 t befördert worden (Berg- und Talverkehr). Im gleichen Zeitraum des Jahres 1999 wurden im Berg- und Talverkehr lediglich knapp 58.000 t befördert. Dies entspricht einer Verminderung von **92 %**. Diese Verluste sind auf die Zerstörung mehrerer Donaubrücken bei Novi Sad / Jugoslawien Anfang April 1999 zurückzuführen. Die Trümmerteile dreier zerstörter Brücken blockieren die Durchfahrt auf der Donau, so dass eine durchgängige Schifffahrt von westlichen Ländern nach Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien und in die Ukraine nicht mehr möglich ist.

Binnenschifffahrt in Serbien ist Berichten zufolge lediglich in sehr beschränktem Umfang auf einem Donau-Seitenkanal (kleiner Kanal mit jahrelang nicht gewarteten Schleusen) möglich. Dieser Kanal hat nicht den Status einer internationalen Wasserstraße und darf, nach Angaben einiger befragter Unternehmen, ausschließlich von jugoslawischen Schiffen befahren werden.

Auch der mit 4 Katamaranen betriebene **Schiffsliniendienst** Passau - Vidin (Bulgarien) musste im April 1999 vollständig eingestellt werden. Die Schiffe liegen seitdem still und es wird eine Notbesatzung von 3 Mann je Schiff vorgehalten. Die vormals mit den Katamaranen transportierten Güter werden nun auf der **Straße** befördert.

Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung liegt eine Anzahl von Schiffen in Donauhäfen südöstlich von Novi Sad in Jugoslawien fest. Eine Rückkehr dieser Schiffe, darunter auch ca. 30 Schiffe einer deutschen Reedereigruppe, ist seit April 1999 auf der Donau nicht möglich. Den betroffenen Unternehmen sind hohe finanzielle Schäden entstanden. Die Sperrung der Donau hatte auch besonderen Einfluss auf die Umsatzentwicklung der an der Donau gelegenen bayerischen Landeshäfen. Diese mussten im Jahr 1999 zum Teil erhebliche Umsatzeinbußen beim Umschlag von Gütern von und nach Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien und der Ukraine hinnehmen. So wird der Rückgang an umgeschlagener Gesamt-Tonnage der Häfen Regensburg und Kelheim zusammen im Jahr 1999 aufgrund der o. g. Behinderungen mit ca. 350.000 t beziffert.

Bei den bayerischen Häfen, die nicht an der Donau liegen, ist der Umschlagrückgang z. T. deutlich geringer, da diese Häfen weniger von ein- und ausgeführten Gütern aus den oben aufgeführten Ländern betroffen sind.

Die betroffenen Unternehmen hoffen und erwarten eine rasche Beseitigung der Trümmerteile aus der Donau und eine freie Schifffahrt durch Jugoslawien. Selbst bei einer künftig möglichen Durchfahrt auf dem



serbischen Teil der Donau wird es nach Ansicht der Unternehmen schwierig werden, verlorene Schiffsverkehre zurückzugewinnen.

Für das Jahr 2000 wird davon ausgegangen, dass es einen Aufschwung in der Montan-, Chemie-, Stahl- und Bauindustrie - und dadurch ein erhöhtes Beförderungsaufkommen in der Trockengüterschifffahrt - geben wird. Auch in den Bereichen Recyclinggüter, Container sowie Halbfertigwaren wird mit einer zunehmenden Beförderungsmenge gerechnet.

Demgegenüber gehen insbesondere in der Kohlebeförderung tätige Unternehmen der Trockengüterschifffahrt von einer abnehmenden Beförderungsmenge durch die Liberalisierung der Energiemärkte aus. So werden z. B. einzelne Kraftwerksblöcke stillgelegt, Kraftwerke stellen von Kohle auf Gas um und es wird vermehrt Fremdstrom aus dem Ausland eingekauft, was eine Reduzierung der Nachfrage nach Kohle zur Folge hat. Der Anteil der Beförderungen von Importkohle wird zu Lasten der heimischen Kohle weiter zunehmen.

Im Bereich der Tankschifffahrt wird für das Jahr 2000 ein abnehmendes Aufkommen im Bereich Mineralölprodukte durch sparsameren Verbrauch und teilweisen Umstieg auf Erdgas erwartet.

2.3 Eisenbahngüterverkehr

Im Jahr 1999 nahm beim **Eisenbahngüterverkehr** die beförderte Gütermenge von 287,3 Mio. t um 6 % gegenüber dem Vorjahr ab. Damit wurden 18,4 Mio. t weniger durch die Eisenbahnen befördert. Die jährliche Beförderungsmenge sank damit unter die 300 Mio. t-Grenze. Die Beförderungsleistung verminderte sich im gleichen Zeitraum um 3,0 % auf 71,4 Mrd. tkm bei Zunahme der durchschnittlichen Beförderungsweite gegenüber dem Vorjahr. Das ist vor allem auf den vergleichsweise geringeren Rückgang des Güterverkehrs mit dem Ausland zurückzuführen.

In Ostdeutschland verringerte sich die beförderte Gütermenge voraussichtlich um 4,7 % auf 57,3 Mio. t. Damit erreichte Ostdeutschland einen Anteil von 19,9 % am Mengenaufkommen der Eisenbahnen in Deutschland insgesamt. Der Trend zur Abnahme des Eisenbahngüterverkehrs in Ostdeutschland setzte sich damit fort. Lediglich in Sachsen ist bei den neuen Bundesländern ein Zuwachs der Beförderungsmenge von 5,0 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Bei den **nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)** des öffentlichen Verkehrs hat sich das Güteraufkommen um 2,5 - 3,0 % gegenüber dem Vorjahr verringert. Die wesentliche Ursache für den Mengenrückgang ergibt sich aus dem geringeren Aufkommen der Eisen- und Stahlindustrie. Allerdings verzeichneten einzelne Bahnen Aufkommenszuwächse in Folge der Durchführung eigenständiger Neuverkehre auf Strecken der DB AG und sonstiger Neuverkehre. Der Zugewinn von Beförderungen über größere Entfernungen führte zu einem Zuwachs bei der Transportleistung von 12 % innerhalb des NE-Binnenverkehrs bzw. von 2 % beim Gesamtverkehr dieser Bahnengruppe.



Die Hafeneisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs und die Werkseisenbahnen mussten in Westdeutschland Rückgänge zwischen 3,5 und 5,0 % bei der Transportmenge und -leistung hinnehmen. Bei den meisten Anschlussbahnen in Ostdeutschland trat ebenfalls eine rückläufige Entwicklung ein. Einzelne große Bahnen im Bereich der Eisen- und Stahlindustrie und des Braunkohlebergbaus konnten durch günstige Absatzentwicklungen Mengenzuwächse zwischen 0,5 und 1,0 % verzeichnen.

Bei den **Hauptverkehrsverbindungen der Eisenbahnen** entwickelte sich das Güteraufkommen folgendermaßen:

Im **Binnenverkehr** wurden 196,2 Mio. t Güter im Jahr 1999 bei einem Mengenrückgang von 7,2 % im Vergleich zum Vorjahr befördert. Vom gesamten Mengenrückgang beim Eisenbahngüterverkehr entfallen somit 83,1 % auf den Binnenverkehr. Die größten Aufkommensverluste ergeben sich aus dem Mengenrückgang bei Beförderungen für die Eisen- und Stahlindustrie. Bei diesem aufkommensstärksten Marktsegment der Eisenbahnen in Höhe von 56 Mio. t - der Beförderungsanteil von Erzen, Metallabfällen, Eisen und NE-Metallen beträgt fast 29 % - verringerte sich die Beförderungsmenge im Jahr 1999 um 9,4 Mio. t bzw. um 14,4 %. Dieser Mengenrückgang dürfte neben der konjunkturellen Abschwächung im vergangenen Jahr auch auf strukturelle Veränderungen in der Eisen- und Stahlindustrie zurückzuführen sein.

Die Kohlebeförderungen im Binnenverkehr in Höhe von 48,6 Mio. t verringerten sich um 4,9 % (-2,5 Mio. t). Bei den Mineralölerzeugnissen mit einer Beförderungsmenge von 19,9 Mio. t betrug der Rückgang 7,7 %, vor allem durch die geringere Heizölnachfrage.

Der beachtliche Mengenrückgang bei Halb- und Fertigwaren in Höhe von 6,1 % bei einer Beförderungsmenge von 17,9 Mio. t bei den Eisenbahnen ist kennzeichnend für den weiter zunehmenden Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Auch bei dem in der zurückliegenden Zeit zunehmenden Marktsegment, der Beförderung von chemischen Erzeugnissen, sind im Binnenverkehr Rückgänge von 9,8 % zu verzeichnen. Bei der Beförderung der Gütergruppe Steine und Erden fallen die Aufkommensrückgänge mit 1,3 % vergleichsweise gering aus. Im Eisenbahnbinnenverkehr ist lediglich bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und anderen Nahrungsgütern ein Mengenzuwachs in Höhe von 9,2 % auf 4,4 Mio. t zu verzeichnen.

Ins Ausland wurde durch die Eisenbahnen, einschließlich des Kombinierten Verkehrs, eine Gütermenge von 38,4 Mio. t bei einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 4,5 % (-1,8 Mio. t) befördert. Der Güterversand mit der Eisenbahn ins Ausland wird in beachtlichem Umfang durch Beförderungen von Halb- und Fertigwaren mit einem Mengenanteil von 37 % am gesamten Versandaufkommen bestimmt. Der Mengenrückgang gegenüber dem Vorjahr ist dabei unbedeutend. Am Versand ins Ausland sind weiterhin Erzeugnisse und Rohstoffe der Montanindustrie mit 25 %, chemische Erzeugnisse und Düngemittel mit 11,6 % und landwirtschaftliche Erzeugnisse und andere Nahrungsgüter mit 11,3 %



beteiligt. Der insgesamt zurückgehende Versand ergibt sich im wesentlichen aus dem geringeren Aufkommen bei Eisen- und Stahlerzeugnissen, bei chemischen Erzeugnissen und Düngemitteln.

Die Güter wurden in folgende Länder bzw. Ländergruppen versandt:

Tabelle 2: Eisenbahnversand nach Empfangsländern und Gütermengen

Land / Ländergruppe	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %
Italien	8.904	23,2
MOE - Staaten	6.787	17,7
Österreich	6.483	16,9
Frankreich	4.054	10,6
Belgien / Niederlande	3.999	10,4
Schweiz	3.069	8,0
Schweden / Dänemark	1.875	4,9
sonstige Staaten	3.183	8,3

Quelle: StBA Eisenbahnstatistik Verkehrsverflechtung 1999

Aus dem Ausland wurden durch die Eisenbahnen, einschließlich des Kombinierten Verkehrs, 43,6 Mio. t nach Deutschland befördert. Das ist ein vergleichsweise geringer Rückgang von 1,6 % gegenüber dem Vorjahr.

Ähnlich wie beim Güterversand ins Ausland erreichten die Halb- und Fertigwaren mit einem Mengenanteil von über 30 % am gesamten Empfangsaufkommen einen hohen Mengenanteil. Gegenüber dem Vorjahr ist ein Mengenzuwachs von 1,3 % in diesem Marktsegment zu verzeichnen.

Die Eisen- und Stahlerzeugnisse, Erze und Metallabfälle sind am gesamten Empfangsaufkommen mit 24,8 % beteiligt. Der Güterempfang nahm um knapp 380.000 t (3,5 %) gegenüber dem Vorjahr zu.

Die Mengenverluste beim Güterempfang der Eisenbahnen aus dem Ausland sind auf die Beförderungsrückgänge bei festen Brennstoffen (- 8,6 %) auf 8,2 Mio. t und bei Baustoffen (- 10,8 %) auf 5,0 Mio. t zurückzuführen.

Der Güterempfang mit den Eisenbahnen erfolgte vor allem aus folgenden Ländern bzw. Ländergruppen:

Tabelle 3: Eisenbahnempfang nach Empfangsländern und Gütermengen

Land / Ländergruppe	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %
Belgien / Niederlande	10.323	23,7
Polen	7.783	17,9
Österreich	5.021	11,5
Italien	4.204	9,7
Frankreich	2.403	5,5
Schweden / Dänemark	2.082	4,8
sonstige Staaten	2.350	5,4
Tschechien	7.407	17,0
übrige MOE-Staaten	1.998	4,5



Quelle: StBA Eisenbahnstatistik Verkehrsverflechtung 1999

Der Durchgangsverkehr der Eisenbahnen verringerte sich um 6,0 % auf 9,9 Mio. t.

Die Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

In Deutschland wurde mit der Bahnreform und der Öffnung der Schienennetze für Dritte der Grundstein für die Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes gelegt. Der Netzzugang für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) soll den Wettbewerb zwischen diesen Unternehmen des Schienengüterverkehrs und zu den anderen Verkehrsträgern beleben.

Bei der Beobachtung des Verkehrsmarktes zeigt sich, dass größere Unternehmen, die meist bereits über Erfahrungen mit Schienengüterverkehr verfügen, eigene Eisenbahngesellschaften gründen. Viele dieser Unternehmen verfügen über ein entsprechendes Aufkommen an bahnaffinen Gütern. Weiterhin haben bisherige Anschluss- und Werkbahnen ihr Leistungsspektrum erweitert und führen Eisenbahnverkehr, meist auf Trassen der DB AG, über größere Entfernungen vorwiegend im nationalen Binnenverkehr durch. Darüber hinaus zeigen Speditions- und Logistikunternehmen ein zunehmendes Interesse, Schienenbeförderungen in Eigenregie oder im Rahmen von Kooperationen durchzuführen.

Dabei wird erkennbar, dass sich nur langsam private Unternehmen oder öffentlich-private Partnerschaften auf diesen Markt wagen, um als neue Eisenbahnverkehrsunternehmen neben der DB Cargo aufzutreten. Derzeit ist von 150 EVU auszugehen. Gemessen am Gesamtaufkommen des Schienenverkehrs dürfte der Anteil der DB Cargo noch bei ca. 97 % liegen.

Kennzeichnend für die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes ist jedoch, dass sich die Zahl der Wettbewerber und die Vielfalt der dabei durchgeführten Güterbeförderungen ständig erhöhen. Die Gründung privater Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Beleg dafür, dass der Eisenbahngüterverkehrsmarkt aufgrund der fortschreitenden Liberalisierung in Bewegung geraten ist.

Die neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, neben Personenbeförderungen, in den verschiedensten Bereichen der Güterbeförderung tätig. Dazu zählen u. a.:

- Kohlebeförderungen zwischen Gewinnungsstätten und Kraftwerksanlagen,
- Beförderungen mit eigenen Ganzzügen der chemischen Industrie und der Mineralölindustrie,
- Müllbeförderungen durch eine Bahngesellschaft unter Beteiligung einer Spedition zu bestimmten Müllverbrennungsanlagen im westdeutschen Raum,
- Güterbeförderungen zwischen Köln und dem Seehafen Rotterdam durch regelmäßige Shuttlezüge im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes zwischen einer Kölner Regionalbahn und einer niederländischen Privatbahn,
- Beförderungen von Flugbenzin von einer Mineralölraffinerie zum Flughafen in München,
- Holzbeförderungen im süddeutschen Raum zu verschiedenen Holzverarbeitungsbetrieben.



Von Seiten der am Schienengüterverkehr interessierten Unternehmen wird häufig geäußert, dass der Marktzugang zum Schienengüterverkehr für Dritte in der Praxis viele Probleme bereitet. Nach übereinstimmender Aussage der neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen behindert das Niveau der Trassenpreise den durchgreifenden Wettbewerb im Schienengüterverkehr. Es wurde angeführt, dass die zögerliche Entwicklung privater Eisenbahnunternehmen vor allem ein Preisproblem sei und dass die Eisenbahntrasse im Vergleich zur Straße zu teuer sei. Hinzu kämen die sinkenden Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr. Außerdem würden sich die überdurchschnittlich hohen Preisrabatte bei Trassenpreisen für ein Eisenbahnunternehmen mit sehr hohem Güteraufkommen erschwerend auf den Einstieg potentieller Wettbewerber mit vergleichsweise geringerem Güteraufkommen auswirken.

2.4 Kombiniertes Verkehr Schiene-Straße

Im kombinierten Verkehr der Deutschen Bahn AG sank das Transportaufkommen im Jahr 1999 um ca. 3,5 % auf rund 30,6 Mio. t gegenüber dem Vorjahr. Ausschlaggebend für die Mengenverluste, überwiegend im nationalen Verkehr und besonders im 1. Halbjahr 1999, waren die eingeleiteten Maßnahmen der Bahn zur Rentabilitätsverbesserung durch Preisanhebungen vor dem Hintergrund eines hohen Wettbewerbsdrucks der anderen Verkehrsträger. Die Zurückgewinnung von Marktanteilen durch das gestraffte Angebotsnetz verbunden mit einer neuen Marktoffensive bleibt abzuwarten.

Nach den Erkenntnissen aus Marktgesprächen dürfte sich im nationalen unbegleiteten kombinierten Verkehr das Ausgangsniveau stabilisiert haben. Dabei erklärten kleine und mittlere Unternehmen überwiegend, dass sie ihre inzwischen zum Straßengüterverkehr verlagerten Sendungen vorerst nicht zurück auf die Schiene verlagern wollen.

Im internationalen unbegleiteten und im begleiteten Verkehr, besonders bei den alpenüberquerenden Verkehren, sind weitere Zuwächse zu erwarten. Nach Angaben der Transportunternehmen verstärken die Verkehrseinschränkungen durch die Unfälle im Jahr 1999 in Straßentunnels und das Ökopunktesystem für den Gütertransit durch Österreich die Aufkommensentwicklung im internationalen kombinierten Verkehr.

3 Beförderungsentgelte und Kosten

3.1 Straßengüterverkehr

3.1.1 Entgelte für Beförderungsleistungen



Die durchschnittlichen Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr befinden sich weiterhin auf niedrigem Niveau. Entgelterhöhungen konnte trotz der Kostensteigerungen - insbesondere aufgrund der Ökosteuer und der Preissteigerungen durch Erhöhung des Weltmarktpreises für Rohöl - nur ein kleiner Teil der Unternehmen des gewerblichen Verkehrs im vergangenen Jahr durchsetzen.

Demgegenüber mussten manche Unternehmen sogar darum kämpfen, nicht noch geringere Entgelte für Beförderungsleistungen als noch vor einem Jahr hinnehmen zu müssen. Insbesondere große Auftraggeber der verladenden Wirtschaft sowie große Speditionen üben bei Neuabschlüssen oder Verlängerung von Beförderungsverträgen nach wie vor erheblichen Druck auf das Preisniveau aus. Auch zeichnet sich bei großen Verladern ein Trend ab, Jahreskontrakte öffentlich auszuschreiben. Darüber hinaus wird der Preisdruck durch die angespannte Wettbewerbssituation innerhalb des Gewerbes verstärkt, indem Unternehmen mit großen Fahrzeugflotten Kraftfahrer aus den sog. Billiglohnländern einsetzen.

Des Weiteren zeigt sich, dass noch mehr Auftraggeber als bisher ihr Aufkommen nicht mehr direkt an Transportunternehmer vergeben, sondern einen Spediteur zwischenschalten, um durch die Integration ihrer Gütermengen in das Gesamtaufkommen des Spediteurs weitere Preisvorteile zu erzielen und nur noch einen Vertragspartner zu haben.

Seit Anfang 2000 konnten vermehrt Transportunternehmen ihre Auftraggeber von der Notwendigkeit einer Entgelterhöhung - zumindest in Höhe eines Kostenausgleiches - überzeugen. Ein wachsender Anteil der Unternehmen sieht eine reelle Chance, Entgelterhöhungen durchzusetzen, da vor allem kleine und mittlere Auftraggeber mit höherwertigen Produkten eher bereit sind, für eine hohe Transportqualität und Zuverlässigkeit ein angemessenes Entgelt zu entrichten. So wird vereinzelt bereits berichtet, dass Auftraggeber wieder ihren vorherigen Transportunternehmer einsetzen, nachdem mangelnder Service und Qualität des neuen, billigeren Transportunternehmers zu Kundenreklamationen führte. Sie akzeptieren nun die höheren Entgelte des vorherigen Transportunternehmens. Eine durchgreifende Trendwende ist aufgrund der noch vorhandenen Laderaumüberkapazitäten und des anhaltenden Wettbewerbsdrucks auf dem Verkehrsmarkt jedoch nicht erkennbar.

Bei vorrangig im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen sind die Entgelte gegenüber dem Vorjahr teilweise gesunken. Aufgrund des noch stärkeren Wettbewerbsdrucks durch ausländische Transportunternehmen bestand kaum eine Chance, Entgelterhöhungen durchzusetzen.

3.1.2 Kosten für Beförderungsleistungen

Durch die inzwischen in Kraft getretene zweite Stufe der Ökosteuerreform sowie die hinzugekommene Erhöhung der Kraftstoffkosten aufgrund der Rohölverteuerung hat sich die Situation vieler Unternehmen weiter verschlechtert. Durch den hohen Anteil der Kraftstoffkosten an den Gesamtkosten (zweitgrößte



Kostenart nach den Personalkosten) im Verkehrsbereich ist das Güterkraftverkehrsgewerbe von diesen Preiserhöhungen besonders stark betroffen.

Kritisiert wird von Seiten der Unternehmen, dass

- die Entlastungen aus dem Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung die erhöhten Kraftstoffkosten durch die Ökosteuer bei weitem nicht kompensieren,
- eine Überwälzung der zusätzlichen Kosten auf die Auftraggeber kaum möglich ist,
- sie im Vergleich zu den französischen und niederländischen Unternehmen, wegen der dort praktizierten teilweisen Mineralölsteuererstattung zusätzliche Wettbewerbsnachteile hinnehmen müssen,
- durch die Stauhäufigkeit und -länge zum einen der Kraftstoffverbrauch steigt und zum anderen weniger Sendungen ausgeliefert werden können.

Zunehmend führen die Unternehmen an, dass ihre Kosten durch **unentgeltliche Neben- und Serviceleistungen** sowie durch zu lange Entladezeiten - insbesondere bei Beförderungen zu Zentrallägern oder Märkten - gestiegen sind. Dies zeigt, wie ausgeprägt das Kostenbewusstsein mittlerweile ist, aber auch, wie schwierig es ist, die Kunden weiter an das eigene Unternehmen zu binden. Die Unternehmen weisen darauf hin, dass sie ihre externen und internen Rationalisierungs- und Kostensenkungspotenziale nahezu ausgeschöpft haben. Dazu zählten vor allem eine verbesserte Kapazitätsnutzung der Fahrzeuge sowie eine konsequente Verlagerung von betriebswirtschaftlich unlkrativen Beförderungen auf sog. Subunternehmen mit einhergehender Reduzierung des eigenen Fuhrparks und Fahrpersonals. Weiterhin trugen die günstigeren Finanzierungsbedingungen, die Verringerung der Versicherungsprämien sowie eine allgemeine Straffung der allgemeinen Verwaltungskosten zu einer günstigeren Kostenstruktur bei.

3.1.3 Fahrpersonalkosten

Das Bundesamt hat Anfang 2000 bei 273 Unternehmen - sowohl des gewerblichen Güterverkehrs als auch bei Unternehmen mit Werkverkehr - Fahrpersonalkosten im Jahr 1999 ermittelt.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 4: Bandbreite der Gesamtkosten je Fahrer im Straßengüterverkehr im Jahr 1999

Verkehrszweig	alte Länder in TDM	neue Länder in TDM
Gewerblicher Güterverkehr	37 - 111	42 - 87
- Nah- und Regionalbereich	37 - 98	45 - 67
- Fernbereich	50 - 111	42 - 87
- Grenzüberschreitender Verkehr	67 - 106	62 - 75
Werkverkehr	42 - 115	/
- Nah- und Regionalbereich	42 - 107	/
- Fernbereich	77 - 115	/
- 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. Die Unternehmen unterscheiden oftmals nicht zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr, da die Fahrer flexibel auf verschiedenen Strecken eingesetzt werden.

Unternehmen mit Werkverkehr haben in der Regel aufgrund anderer tarifvertraglicher Regelungen ihrer Branchen im Durchschnitt erheblich höhere Fahrpersonalkosten als Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs.

Der Vergleich der durchschnittlichen gesamten Personalkosten zeigt im gewerblichen Straßengüterverkehr eine mäßige Erhöhung der Personalkosten gegenüber dem Vorjahr, die jedoch bei Unternehmen mit Werkverkehr stärker ausgeprägt ist. Einige Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs konnten aufgrund ihrer schlechten Ertragslage seit mehreren Jahren keine Lohnerhöhungen vornehmen.

Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs klagen verstärkt über einen Mangel an pünktlichen, zuverlässigen und verantwortungsbewussten Fahrern.

3.2 Binnenschiffsgüterverkehr

3.2.1 Entgeltentwicklung in der Binnenschifffahrt

In der **Trockengüterschifffahrt** blieben die Beförderungsentgelte auch im 2. Halbjahr 1999 - trotz guter Beschäftigungslage bei der Mehrheit der Unternehmen - auf niedrigem Niveau. Durch das gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangene Aufkommen - besonders im Bereich der Eisen- und Stahlindustrie, aber auch im Baubereich - waren im Sommer 1999 stagnierende, teilweise sogar sinkende, Frachten zu beobachten. Ab der Erntezeit bis zum Jahresende stieg die Gütermenge in der Trockenschifffahrt durch das konjunkturell bedingt wieder steigende Aufkommen in der Montanindustrie und die gute Ernte wieder etwas an. Diese leicht positive Aufkommensentwicklung reichte jedoch nicht aus, um durch einen „Mengendruck“ das Niveau der Beförderungsentgelte in der Trockenschifffahrt anzuheben.

Unternehmen, die Ende 1998 Jahresverträge für Kontraktraten abgeschlossen hatten, erhielten - aufgrund der Ende 1998 guten Entwicklung in der Binnenschifffahrt - im Jahr 1999 oftmals höhere Beförderungsentgelte als die auf dem Spotmarkt tätigen Unternehmen. Es ist jedoch ein Trend zu kürzeren Vertragslaufzeiten bei Kontraktraten festzustellen, da die Auftraggeber die Kontraktraten stärker an die aktuelle Marktsituation anpassen möchten.



Besonders stark waren im 2. Halbjahr 1999 - durch die Donausperrung in Jugoslawien - die Frachten auf der Relation ARA-Häfen - Donau unter Druck.

Die in der **Tankschifffahrt** tätigen Unternehmen mussten trotz der bereits im ersten Halbjahr 1999 erheblichen Entgeltrückgänge auch im Sommer 1999 weiter sinkende Beförderungsentgelte hinnehmen. Grund hierfür war vor allem die weiter sinkende Nachfrage nach Beförderungen von Mineralölprodukten durch die Umstrukturierung der Mineralölindustrie und eine geringere Nachfrage nach Heizöl.

Ab Oktober/November 1999 stieg jedoch die Transportnachfrage in der Tankschifffahrt für Beförderungen von Treibstoffen stark an. Begründet war dieser Anstieg durch die Umsetzung der zweiten Stufe der Ökosteuererhöhung zum 1. Januar 2000, Lagerbestandserhöhungen der Auftraggeber wegen befürchteter Jahr-2000-Probleme und durch die Umstellung der Mineralölindustrie auf schadstoffärmere Treibstoffe ab dem 1. Januar 2000, durch die die Tanklager mit der neuen Treibstoffqualität befüllt werden mussten. Durch die gestiegene Transportnachfrage wurde ein Anstieg der Frachtraten verursacht, wodurch einige Partikuliere der Tankschifffahrt ihren Konkurs gerade noch vermeiden konnten.

Für das Jahr 2000 rechnen die in der **Trockengüterschifffahrt** tätigen Unternehmen mit einer differenzierten Entgeltentwicklung. Durch den prognostizierten Aufschwung in der Montan-, Chemie-, Stahl- und Bauindustrie und das dadurch erhöhte Beförderungsaufkommen gehen die Unternehmen bei genügend hoher Nachfrage von einer moderaten Entgelterhöhung aus. Dagegen rechnen in der Kohlebeförderung tätige Unternehmen mit sinkenden Beförderungsentgelten durch die insgesamt abnehmende Beförderungsmenge in diesem Bereich (Liberalisierung der Energiemärkte).

Die Unternehmen der **Tankschifffahrt** erwarten für das **Jahr 2000** eine Stagnation der Frachten auf niedrigstem Niveau. Als Ursache sehen die Unternehmen die drohende Laderaumüberkapazität bei Einhüllenschiffen durch abnehmendes Aufkommen im Bereich Mineralölprodukte.

Daneben rechnen die Unternehmen der Binnenschifffahrt damit, dass in den Jahren 2000 und 2001 eine Vielzahl neuer Schiffe auf den Markt drängen werden. Den Aussagen zahlreicher Unternehmen nach sollen die neuen Schiffsbauten überwiegend von Niederländern in Auftrag gegeben worden sein, die durch Staatsgarantien der niederländischen Regierung und günstige Kaskos aus dem Ausland begünstigt werden. Eine genaue Anzahl der neu gefertigten - bzw. insgesamt in Auftrag gegebenen Schiffseinheiten - ist den Unternehmen nicht bekannt. Die Angaben differieren von mindestens 56 bis maximal 150 Schiffe. Bei der genannten Anzahl von 150 Schiffen soll die Option auf Neubauten enthalten sein. Die Schiffskaskos sollen überwiegend in China hergestellt worden sein bzw. hergestellt werden. Bei Betrieb dieser Schiffe wird damit gerechnet, dass das Frachtniveau weiter sinken wird.

3.2.2. Gasölkosten in der Binnenschifffahrt



Gasölkosten stellen neben den Lohnkosten für das fahrende Personal den größten Kostenfaktor für den Betrieb von Schiffen dar. Für die Binnenschiffahrtsunternehmen ist es daher von erheblicher Bedeutung, zu welchem Preis Gasöl eingekauft wird.

In Deutschland bieten die Mineralölgesellschaften Gasöl zu Bruttopreisen je 100 l an. Auf diese Bruttopreise werden unterschiedlich hohe sog. „Rabatte“ gewährt. Die Höhe des Abzugs richtet sich u. a. nach der Einkaufsmenge, nach eventuell bestehenden Gegengeschäften (Transporte von Mineralöl für die Gesellschaften) sowie nach der Dauer der Geschäftsbeziehungen. Der „Rabatt“ kann auch, je nach Ort der Bunkerung, regional unterschiedlich sein. Da die „Rabatte“ nicht proportional zum Bruttopreis gezahlt werden, hat eine Veränderung der Bruttopreise **keinen** Einfluss auf die Höhe des jeweiligen „Rabatts“.

Im Zeitraum von Anfang März bis Ende Dezember 1999 haben sich die Einkaufskosten für Gasöl drastisch erhöht. Die Bezugskosten (ohne Berücksichtigung der üblichen „Rabatte“) sind in dieser Zeit um ca. 40 % gestiegen. Der für die Partikuliere maßgebende Nettoeinkaufspreis je Liter Gasöl ist nach den Feststellungen der Marktbeobachtung bis Ende Dezember 1999 um ca. 100 % gestiegen.

In Marktgesprächen haben deutsche Bunkerbetriebe erklärt, dass Binnenschiffe im Jahre 1999, stärker noch als in früheren Jahren, Gasöl in den Niederlanden bezogen hätten. Dort werde das Gasöl günstiger als in Deutschland angeboten. Der Preisvorteil in den Niederlanden gegenüber einem Bezug in Deutschland betrage für den Partikulier etwa 5,00 DM bis 6,00 DM netto pro 100 l Gasöl.

Auch in der Schweiz sei das Gasöl günstiger im Einkauf als in Deutschland. Das Preisniveau in der Schweiz sei etwa mit dem in den Niederlanden vergleichbar. In der Schweiz sind die Servicekosten geringer als in Deutschland und das Gasöl wird direkt aus den Tankbehältern in die Schiffe befüllt. Des Weiteren unterhalte die Schweiz keine kostenintensiven Bunkerboote.

In Deutschland würden in der Regel nur noch diejenigen Schiffe Gasöl beziehen, die keine grenzüberschreitenden Beförderungen in die Niederlande oder die Schweiz durchführen.

Grund für das hohe Preisniveau bei Mineralölprodukten im Jahr 1999 war insbesondere der Zusammenhalt in der Produktionsdisziplin (reduzierte Förderquoten) der Organisation erdölexportierender Länder (OPEC), die zwischenzeitlich etwas gelockert wurde.

3.2.3 Ertragslage und Investitionen in der Binnenschiffahrt

Die **Ertragslage** der Unternehmen in der **Tank- und Trockengüterschiffahrt** wurde durch die im Verlauf des Jahres 1999 stark gestiegenen Kosten (siehe vorheriger Abschnitt) - die nicht an die Auftraggeber weitergegeben werden konnten - zusätzlich verschärft.

Aufgrund der sehr schlechten Ertragslage waren im Jahr 1999 größere Investitionen (Modernisierung, Schiffsneubauten) nicht möglich, was eine weitere Überalterung der deutschen Binnenschiffahrtsflotte förderte. Nur äußerst notwendige Reparaturen, die zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes notwendig



waren, wurden durchgeführt. Der schlechte Zustand der deutschen Schiffsflotte verschlechtert nach Ansicht der Unternehmen die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt, die in starkem Wettbewerb mit vor allem niederländischen Unternehmen steht.

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe mussten im Jahr 1999 einen leichten Verlust von Marktanteilen gegenüber den Schiffen ausländischer Unternehmen hinnehmen, nachdem sie im Jahr 1998 noch leichte Marktanteile gewinnen konnten.

3.2.4 Personalkosten

Zur Höhe der Personalkosten wurden von den in der Binnenschifffahrt tätigen Unternehmen (Reedereien und Partikuliere) für das Jahr 1999 Kosten in folgender Bandbreite angegeben:

Tabelle 5: Bandbreite der Personalkosten in der Binnenschifffahrt

Personal	Kosten in TDM	
	1999	1998
Schiffsführer	80 - 140	106 - 131
Steuermann / Matrose	47 - 116	50 - 111

Quelle: BAG

Es ist sowohl bei Reedereien als auch bei Partikulieren eine größere Divergenz bei den Personalkosten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Nach Informationen des Bundesamtes kommen die niedrigeren Personalkosten am unteren Ende der Skala vor allem durch den vermehrten Einsatz von ausländischem Personal zustande. Bei der Mehrzahl der Unternehmen (Reedereien und Partikuliere) sind die Personalkosten gegenüber dem Vorjahr auf gleichem 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.

Trotz des Ausbildungsförderungsprogramms in der deutschen Binnenschifffahrt, für das im Jahr 1999 3 Mio. DM zur Verfügung standen, wiesen Unternehmen bei den Marktgesprächen immer wieder darauf hin, dass insbesondere in der deutschen Binnenschifffahrt ein erheblicher Nachwuchsmangel bestehe. Es würden nur wenige Betriebe Ausbildungsplätze anbieten.

Grundsätzlich wird das Ausbildungsförderungsprogramm jedoch positiv aufgenommen. Es wird allerdings betont, dass dies nur "ein erster Schritt" sein könne. Programme zur Ausbildungsförderung sollten in ähnlicher Form fortgeführt werden, da ein sehr großer Handlungsbedarf bei der Gewinnung von Nachwuchs beim fahrenden Personal gegeben sei.



4 Die wirtschaftliche Situation des gewerblichen Straßengüterverkehrs in Deutschland

Die verbesserte wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wirkt sich zunehmend positiv auf die Mengenentwicklung im Straßengüterverkehr aus (vgl. Nummer 2). Dennoch stellt sich die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt sowie die wirtschaftliche Situation der Güterkraftverkehrsunternehmen differenziert dar:

- Bei der überwiegenden Anzahl der kleinen und mittleren Unternehmen des deutschen Güterkraftverkehrs zeigt sich eine zunehmende Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage. Durch die Zunahme des Konkurrenz- und Preisdrucks auf dem Güterverkehrsmarkt, der vorrangig auf das hohe Kapazitätsangebot zurückzuführen ist, kommt es vor allem bei diesen Unternehmen teilweise zu existentiellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten.
- Demgegenüber kommt es bei meist größeren Unternehmen mit einem breiten logistischen Dienstleistungsangebot sowie bei in bestimmten Marktnischen tätigen Unternehmen zu einer durchaus positiven Entwicklung. Diesen Unternehmen ist es im Rahmen von umfassenden logistischen Leistungen möglich, aufgrund anderer Kostenstrukturen und einer Integration der reinen Beförderungsleistung in Dienstleistungspakete ausreichende Erträge zu erwirtschaften.
- Nach den Beobachtungen des BAG entsteht aufgrund des zusätzlichen Laderaumangebots durch ausländische Unternehmen seit 1998 auf bestimmten Teilmärkten ein zunehmender Preisdruck auf inländische Unternehmen. Dieser wird verstärkt durch beachtliche Transportkapazitäten aus den osteuropäischen Staaten, die auf den Verkehrsmarkt der Europäischen Union drängen und Wettbewerbsprobleme verursachen.
- Durch die Beschäftigung von Fahrern aus MOE-Staaten erlangen einige deutsche Verkehrsunternehmen über ihre ausländischen Tochterunternehmen wettbewerbsverzerrende Kostenvorteile gegenüber ihren Mitbewerbern. Diese Entwicklung wird vornehmlich einem „Verdrängungswettbewerb“ einiger Großunternehmer zugeschrieben und unter dem Stichwort „graue und illegale Kabotage und Sozialdumping“ wegen des Einsatzes von Kraftfahrern aus sog. Billiglohnländern gesehen.

Bei der Betrachtung der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage des deutschen Transportgewerbes dürfen die Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt in den vergangenen Jahren nicht außer Acht gelassen werden, da sich die Unternehmen neben der Bewältigung der vorgenannten Herausforderungen bereits seit Mitte der 90er Jahre den grundlegend veränderten Rahmenbedingungen aufgrund der Liberalisierung des Verkehrsmarktes anpassen müssen.



Nach Aufhebung der Tarifbindung im Straßengüterverkehr zu Beginn des Jahres 1994 und in den Folgejahren mussten die Unternehmen deutliche Einbußen bei den Beförderungsentgelten hinnehmen. Die Unternehmen waren deshalb gezwungen, alle Rationalisierungspotenziale auszuschöpfen sowie alle Möglichkeiten zur Kostensenkung zu nutzen. Die weitere Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes Mitte 1998 hat die wirtschaftliche Situation vor allem bei den kleinen und mittleren Unternehmen des Güterkraftverkehrs weiter verschärft.

Neben den erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an die erneuten Veränderungen bereiten den Unternehmen nunmehr auch die allgemeinen Kostenerhöhungen (z. B. durch die Ökosteuerreform, Kraftstoffkostenerhöhung) große Sorge. Darüber hinaus sehen sich die Unternehmen durch die beabsichtigte Umstellung der zeitbezogenen Lkw-Gebühr auf eine streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr in den kommenden Jahren weiteren Belastungen gegenüber.

Die Unternehmen befinden sich daher in einer schwierigen Situation: Einerseits steigen die Kosten; andererseits verharren wegen des Laderaumüberangebots und des zunehmenden Wettbewerbs in Europa die Beförderungsentgelte auf niedrigem Niveau.

5 Das Wettbewerbsverhalten der Verkehrsunternehmen

Dem anhaltenden Wettbewerbsdruck begegnen die Verkehrsunternehmen mit größeren Unternehmenseinheiten, die vor allem durch Unternehmensübernahmen, durch Fusionen oder im Rahmen von Joint-Ventures entstehen. Hierdurch erhoffen sich die Unternehmen eine verbesserte Wettbewerbsposition durch erhebliche Synergieeffekte, die zu entsprechenden Kostenvorteilen führen. Weiterhin führt die Größe der Unternehmen meist zur Erschließung neuer Märkte sowie zu einer Ausweitung des Dienstleistungsangebots.

Darüber hinaus begegnen die Verkehrsunternehmen der verschärften Konkurrenzsituation mit verschiedenen Strategien. Hierbei sind folgende Tendenzen erkennbar:

- Größere und mittlere Verkehrsunternehmen mit bedeutender Verladerschaft bemühen sich verstärkt, ein europaweites Filialnetz in den EU-Mitgliedstaaten aufzubauen, um mit der dynamischen Verkehrsmarktentwicklung Schritt halten zu können und eine Verbesserung ihrer Kostenstrukturen herbeizuführen. Diese Entwicklung ist im Zusammenhang mit der Globalisierung von Industrie und Handel zu sehen. Die Ausweitung des Marktes - mit immer größeren Unternehmenseinheiten - erfordert auch immer umfassendere logistische Leistungen.
- Darüber hinaus führten die gestiegenen Aufwendungen in Deutschland, vor allem für Lohnkosten, Kraftstoff und Gebühren bei einigen Transportunternehmen zu dem Entschluss, eigene



Niederlassungen im Ausland, besonders in den benachbarten MOE-Staaten zu gründen. Dieser Prozess hält unverändert an, das zeigen auch aktuell geführte Marktgespräche.

- Vielfach veranlassen auch deutsche Verlagerer Niederlassungsgründungen von Transportunternehmen im Ausland, um auch dort auf zuverlässige Organisationsstrukturen zählen zu können. Schwierig wird es dabei für mittlere und kleine Transportunternehmen; sie verfügen meist nicht über die finanziellen Voraussetzungen, um eigene Tochterunternehmen an den neuen Standorten zu gründen.
- Bei der verschärften Wettbewerbssituation wird es für die Transportunternehmen immer schwieriger, ihre Stammkundschaft an das eigene Unternehmen zu binden und neue Kunden zu erschließen. Zwar steht bei den Transportunternehmen traditionell immer noch die - eher auf die Eigenwerbung bezogene - Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Mittelpunkt der Optimierungsprozesse. Aber im Rahmen von Marktbeobachtungsgesprächen zeigt sich eine deutliche Ausweitung der speziell auf die Kundschaft ausgerichteten Maßnahmen. So hat sich ein wachsender Anteil der Unternehmen die Verbesserung des Kundendienstes / -services, der Kundenpflege, die Anpassung des Fuhrparks an spezielle Kundenbedürfnisse, die kundenorientierte Erweiterung des Leistungsangebotes / der Produktpalette - insbesondere das Angebot logistischer Dienstleistungen -, aber auch die Schulung und Motivierung des (Fahr-) Personals in ihr Pflichtenheft geschrieben.

6 Autobahnbenutzungsgebühren

Zum 1. Januar 1995 wurde in der Bundesrepublik Deutschland eine Gebühr für die Benutzung der Bundesautobahnen durch in- und ausländische schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t eingeführt. Die Bundesrepublik führte gemeinsam mit den anderen **Verbundstaaten** Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande und Schweden eine gemeinsame Autobahnbenutzungsgebühr für den Schwerlastverkehr ein. Die in einem dieser Staaten gezahlte Gebühr gilt ebenfalls für die Benutzung der Autobahnen in den übrigen Verbundstaaten.

Das in den Verbundstaaten insgesamt erzielte Gebührenaufkommen wird nach Ablauf des Gebührenjahres (Dezember des laufenden bis November des folgenden Jahres) auf die einzelnen Verbundstaaten verteilt.

Dabei werden im Rahmen einer **Gebührenverteilungsrechnung** die Drittlandseinnahmen (Gebühreneinnahmen von Fahrzeugen, die nicht in einem Verbundstaat zugelassen sind) und die gemeinsamen Aufwendungen der Verbundstaaten geprüft und festgestellt. Diese Einnahmen werden entsprechend dem im Verbundübereinkommen festgesetzten anteiligen Schlüssel unter den Verbundstaaten aufgeteilt.



Daneben erhalten die Verbundstaaten sogenannte **Direktzuweisungen** aus Gebühreneinnahmen im „Gürtel“ (Gebührenerhebungsstellen um das Verbundstaatsgebiet herum) von Kraftfahrzeugen, die in den Verbundstaaten zugelassen sind.

Nach Abzug von Gebührenrückerstattungen an Transportunternehmen und der oben beschriebenen Verteilung der Einnahmen ergeben sich die Nettoeinnahmen, die dem Bundeshaushalt zufließen.

6.1 Entwicklung der Gebühreneinnahmen in den Gebührenjahren 1995 bis 1999

Die nachstehende Tabelle zeigt die von deutschen und ausländischen Nutzfahrzeughaltern durch die Bundesrepublik Deutschland eingenommenen Gebühren in den Gebührenjahren 1995 bis 1999. Hierbei handelt es sich um die Bruttogebühreneinnahmen im gesamten deutschen System, einschl. der Verkaufsstellen im ausländischen Grenzgebiet vor Durchführung der oben beschriebenen Gebührenverteilung und Rückerstattungen.

Tabelle 6: Bruttogebühreneinnahmen der Bundesrepublik Deutschland in den Gebührenjahren 1995 - 1999
Gebührenjahr = Dezember des Vorjahres bis November des jeweiligen Jahres

Gebührenjahr	Gebührenumsatz in Mio. DM	Veränderung in % ggü. Vorjahr
1995	834	/
1996	796	- 4,6
1997	774	- 2,8
1998	804	+ 3,9
1999	849	+ 5,6

Quelle: BAG

In den Gebührenjahren 1996 und 1997 kam es zu einem Rückgang der Bruttogebühreneinnahmen, der vor allem durch den Zuwachs beim Erwerb kurzfristigerer Gebührenbescheinigungen verursacht wurde. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass zunächst langfristige Gebührenbescheinigungen erworben wurden, die nach einem entsprechenden Erfahrungszeitraum an die individuellen Bedürfnisse des Unternehmens angepasst wurden. Darüber hinaus kam es in den Gebührenjahren 1996 und 1997 zu einer Abwanderung niederländischer Unternehmen in das am 1. Januar 1996 eingeführte eigene Gebührenerhebungssystem. In den Folgejahren stiegen die Bruttogebühreneinnahmen durch den Zuwachs der Güterverkehrsleistung in Deutschland jedoch wieder an.

6.2 Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 1999

Die Bruttogebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem haben im Gebührenjahr 1999 ihren bisherigen Höchststand seit Einführung des Systems erreicht. Sie überschreiten den Vorjahresumsatz um 45 Mio. DM und liegen nun bei 849 Mio. DM. Nach Durchführung der oben



beschriebenen Gebührenverteilung und Rückerstattungen fließen für dieses Gebührenjahr 817,1 Mio. DM dem Staatshaushalt zu (1998: 763,0 Mio. DM).

Die gestiegenen Bruttogebühreneinnahmen im Gebührenjahr 1999 gründen sich im Wesentlichen auf die zusätzlich ausgegebenen kurzfristigen Gebührenbescheinigungen. Knapp 70 % (rund 30 Mio. DM) des Zuwachses entfallen auf Ein-Tagesbescheinigungen und Bescheinigungen mit einer Gültigkeit bis zu einer Woche.

Das Wachstum der Bruttogebühreneinnahmen von 45 Mio. DM geht zu 73 % (32,8 Mio. DM) auf einen gestiegenen Umsatz bei den **Verbundstaaten** (Deutschland, Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande, Schweden) zurück und zu 27 % (12,2 Mio. DM) auf einen gestiegenen Umsatz **bei Nicht-Verbundstaaten**.

Die Umsatzsteigerung bei Fahrzeugen aus den **Verbundstaaten** ist ausschließlich auf eine Umsatzsteigerung bei deutschen Fahrzeughaltern zurückzuführen (+ 37,1 Mio. DM), während die Umsätze mit Fahrzeugen aus den anderen Verbundstaaten um 4,3 Mio. DM gegenüber dem Vorjahr zurückgingen.

Von der Umsatzsteigerung von 12,2 Mio. DM gegenüber dem vorherigen Gebührenjahr bei **Nicht-Verbundstaaten** entfallen 2,3 Mio. DM auf Österreich, 1,0 Mio. DM auf Finnland (+ 65 % ggü. Vorjahr) und 1,0 Mio. DM auf Italien. Die überdurchschnittliche Zunahme der Gebührenumsätze in Finnland geht auf eine Verlagerung von Gebührenumsätzen im Zusammenhang mit dem Beitritt Schwedens und der Errichtung von Gebührenbescheinigungsverkaufsstellen im grenznahen Bereich zu Schweden in Finnland zurück. Bei den nicht gesondert genannten Staaten der Europäischen Union verringerten sich die Umsätze im deutschen Gebührensystem um insgesamt 0,06 Mio. DM. Die übrigen Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahr von 7,84 Mio. DM verteilen sich auf Staaten außerhalb der Europäischen Union.

6.3 Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus den zehn mittel- und osteuropäischen Staaten mit den höchsten Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 1999

In den zurückliegenden Jahren zählt der Güteraustausch mit den mittel- und osteuropäischen Staaten im grenzüberschreitenden Güterverkehr zum Markt mit dem größten Mengenwachstum. Eine steigende Zahl mittel- und osteuropäischer Transportunternehmen ist im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit westeuropäischen Staaten tätig.

Im deutschen Gebührenerhebungssystem wurden im Gebührenjahr 1999 Gebühren von Fahrzeughaltern aus mittel- und osteuropäischen Ländern, insbesondere aus Polen, Tschechien, Ungarn, Belarus, Litauen, Slowakei, Rußland, Slowenien, Rumänien und Bulgarien eingekommen. Fahrzeughalter aus diesen Staaten zahlten im Gebührenjahr 1999 62,6 Mio. DM für die Nutzung der deutschen Autobahnen,



13,9 % (7,6 Mio. DM) mehr als im Gebührenjahr 1998 (54,9 Mio. DM). Damit hatten diese Staaten einen Anteil von 17 % am Umsatzwachstum aller Staaten im deutschen Gebührenerhebungssystem.

Der Anteil dieser Staaten an den gesamten Gebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem ist mit 7,4 % im Gebührenjahr 1999 noch relativ gering, er wächst jedoch - trotz der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in einigen dieser Staaten - überdurchschnittlich.

Tabelle 7: Einnahmen aus den zehn mittel- und osteuropäischen Staaten mit den höchsten Einnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem in den Gebührenjahren 1998 und 1999

Land	Gebührenjahr 1998 (in Mio. DM)	Gebührenjahr 1999 (in Mio. DM)	absolute Differenz (in Mio. DM)	Veränderung in % ggü. Vorjahr
Polen	20,6	23,6	3,0	14,6
Tschechien	11,6	13,7	2,1	18,1
Ungarn	4,7	5,3	0,6	12,4
Belarus	3,2	3,6	0,4	13,0
Litauen	3,8	3,6	- 0,2	- 5,1
Slowakei	2,5	2,8	0,3	11,4
Rußland	2,2	2,7	0,5	23,3
Slowenien	2,3	2,7	0,4	16,3
Rumänien	2,1	2,6	0,5	22,9
Bulgarien	1,8	1,8	0,03	1,5
Summe	54,9	62,6	7,6	13,9

Quelle: BAG

Besonders durch Fahrzeughalter aus Polen und Tschechien wurden im Gebührenjahr 1999 gestiegene Gebühreneinnahmen erreicht. Die Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus Rußland, Rumänien und Slowenien liegen zwar weiterhin auf relativ niedrigem Niveau, verzeichneten aber überdurchschnittliche Steigerungsraten im Vergleich zu den anderen aufgeführten Staaten.

7 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr

Bei der Güterbeförderung mit deutschen Lastkraftfahrzeugen (Angaben ohne Kabotageverkehr) ergibt sich bei der Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung und der Ausnutzung des Ladevermögens folgende Entwicklung. Dabei wurden die Angaben für das Jahr 1999 auf der Basis der Monate Januar - September hochgerechnet.

7.1 Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung

Im Jahr 1999 wurden insgesamt ca. 28,4 Mrd. Gesamtkilometer (Last- und Leerkilometer) zur Beförderung von ca. 3,2 Mrd. Tonnen Gütern mit deutschen Lastkraftfahrzeugen, einschließlich grenzüberschreitender Güterverkehr, zurückgelegt.



Die gefahrenen Gesamtkilometer haben dabei gegenüber dem Vorjahr um 5,5 % zugenommen.

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

Tabelle 8: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometer
(Angaben in Mio. km)

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999
Lastkilometer	18.566,0	18.333,0	18.783,0	19.793,0	21.039,0
Leerkilometer	7.450,0	7.186,0	7.156,0	7.169,0	7.367,4
Anteil Lastkilometer vom Gesamt in %	71,4	71,8	72,4	73,4	74,1

Quelle: KBA, BAG (11039)

Während die Lastkilometer im Jahr 1999 gegenüber dem Vorjahr um ca. 6,3 % angewachsen sind, nahmen die Leerkilometer nur um 3,2 % zu.

Die Kapazitätsausnutzung ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wie die Unternehmen ihre Rationalisierungspotenziale ausgeschöpft haben. So berichtete bei Marktgesprächen jedes dritte Unternehmen des Fern- oder Regionalverkehrs über einen effektiveren Fuhrparkeinsatz. Dazu zählen vor allem die bessere Auslastung durch Fahrzeuggrundläufe und die Steigerung des Anteils von paarigen Verkehren. Typisch für den grenzüberschreitenden Verkehr ist, dass hier lediglich 15 % der in die Gespräche einbezogenen Unternehmen über eine Verbesserung der Auslastung berichteten, da hier bereits die Grenzen der Kapazitätsausnutzung weitestgehend erreicht sind.

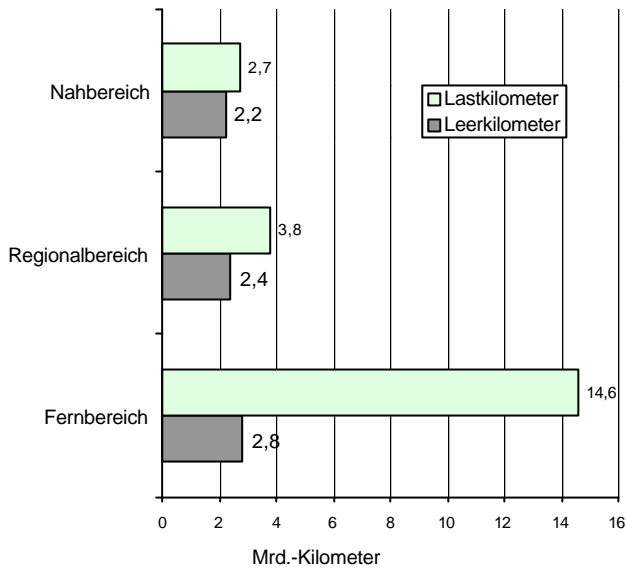
Im **Fernbereich** (ab 151 km) wurden 14,6 Mrd. Lastkilometer zurückgelegt; das sind über 69 % der gefahrenen Lastkilometer des gesamten Straßengüterverkehrs. Mit einem Lastkilometeranteil von 84,6 % (Vorjahr: 83,5 %) an den gefahrenen Gesamtkilometern liegt der Fernbereich bei der Ausnutzung der Fahrleistung des gesamten Straßengüterverkehrs über dem Durchschnitt.

Der grenzüberschreitende gewerbliche Güterverkehr erreicht in diesem Entfernungsbereich mit durchschnittlich 685 km je Beförderung einen Lastkilometeranteil von fast 90 % an den zurückgelegten Gesamtkilometern, d. h. der durchschnittliche Leerkilometeranteil beträgt hier lediglich 10 %.

Im **Regionalbereich** (51 km - 150 km) wurden 3,8 Mrd. Lastkilometer zurückgelegt; das sind 18 % der gefahrenen Gesamtkilometer. Der Lastkilometeranteil beträgt 54,4 % an den zurückgelegten Gesamtkilometern. Die geringere Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung im Vergleich zum Fernbereich ergibt sich, wie bisher, aus dem hohen Anteil der Baustoff-, Entsorgungs- und Verteilerbeförderung ohne entsprechende Rückladungsmöglichkeiten.



Schaubild 2: Last- und Leerkilometeranteile nach Verkehrsbereichen im Jahr 1999



Quelle: KBA/BAG - Reihe 8/1999, BAG (23040)

7.2 Gewichtsmäßige Auslastung des Ladevermögens der Fahrzeuge

Das Ladevermögen (angebotene Nutzlast) der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge im Jahr 1999 betrug ca. 4,5 Mrd. t. Bei einer Beförderungsmenge von ca. 3,2 Mrd. t wurde damit eine gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge von 71,2 % (Vorjahr: 71,4 %) erreicht.

Die gewichtsmäßige Auslastung des Ladevermögens beträgt:

- 75,7 % im Nahbereich durch den großen Mengenanteil der Baustoffbeförderungen mit hohem spezifischen Gewicht des Beförderungsgutes,
- 67,7 % im Regionalbereich bei einem beachtlichen Anteil von Sammel- und Verteilerverkehren unterschiedlicher Güterarten,
- 59,6 % im Fernbereich mit einem hohen Anteil von Beförderungen von Halb- und Fertigerzeugnissen mit vergleichsweise geringem spezifischen Gewicht.

Die folgende Tabelle zeigt, dass sich in den vergangenen Jahren der gewichtsmäßige Auslastungsgrad der Fahrzeuge verringert hat.

Tabelle 9: Gewichtsmäßiger Auslastungsgrad der Fahrzeuge

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999
Auslastung in %	74,4	73,2	72,9	71,5	71,2

Quelle: KBA, BAG



Für diese Entwicklung dürften folgende Faktoren ausschlaggebend sein:

- Die weiter gewachsenen zeitgerechten Anforderungen an die Güterbeförderung, wie Just-in-time-Verkehre und Linienverkehre über sog. Hubs, nehmen einen höheren Stellenwert im Vergleich zur gewichtsmäßigen Auslastung der Fahrzeuge ein.
- Der Anteilswachstum bei Halb- und Fertigerzeugnissen mit vergleichsweise geringerem gewichtsmäßigen Auslastungsgrad innerhalb der Güterstruktur setzt sich fort.

Dieser Entwicklung begegnen die Transportunternehmen dadurch, dass sie versuchen, Kunden aus derselben Branche hinzuzugewinnen, möglichst mit regional gleichen Empfängern und Absendern, um dadurch dem Trend der geringeren Fahrzeugauslastung durch kleinere Sendungsgrößen entgegenzuwirken.

8 Verkehrsverflechtungen des Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen innerhalb Deutschlands

Das Kraftfahrtbundesamt und das Bundesamt für Güterverkehr haben Ende des vergangenen Jahres statistische Angaben zur Verkehrsverflechtung des Straßengüterverkehrs der deutschen Lastkraftfahrzeuge für den Zeitraum 1996 - 1998 in einem Sonderheft veröffentlicht. Die statistischen Angaben beziehen sich u. a. auf das Güteraufkommen und die Transportleistung im Güterversand und -empfang zwischen den einzelnen Bundesländern, innerhalb der Bundesländer und auf den Güterverkehr mit dem Ausland.

Danach wurden im Zeitraum von 1996 - 1998 im Binnenverkehr 8,7 Mrd. t bei einer Transportleistung von 612,7 Mrd. tkm befördert. Daraus ergibt sich im Durchschnitt eine jährliche Beförderungsmenge von 2,9 Mrd. t und eine Beförderungsleistung von 204 Mrd. tkm.

- Von diesem gesamten Versandaufkommen innerhalb Deutschlands entfielen von der Beförderungsmenge 72,5 % auf den Versand westdeutscher Bundesländer und 27,5 % auf den Versand ostdeutscher Bundesländer, einschließlich Berlin.
- Bezogen auf die gesamte Transportleistung erreichten die westdeutschen Bundesländer einen Anteil von 79,6 % und die ostdeutschen Bundesländer einen Anteil von 20,4 %.

Aus der daraus abgeleiteten durchschnittlichen Beförderungsweite wird u. a. der noch höhere Flächenverkehrsanteil in Ostdeutschland, bestimmt durch den großen Anteil der Baustoffbeförderungen in den vergangenen Jahren, deutlich. Bei einer Durchschnittsweite im Binnenverkehr in Deutschland von 70,3 km je Beförderung wurden in Westdeutschland 77,2 km und in Ostdeutschland 52,1 km je Beförderung erreicht.



Der **Binnenversand nach anderen Bundesländern**, ohne Beförderungsanteil innerhalb der einzelnen Bundesländer, betrug im Zeitraum dieser drei Jahre 1,6 Mrd. t bei 351 Mrd. tkm. Das heißt, es wurden jährlich im Binnenverkehr zwischen den einzelnen Bundesländern ca. 516 Mio. t befördert.

Der Beförderungsanteil des Binnenverkehrs zwischen den Bundesländern am gesamten Versandaufkommen innerhalb Deutschlands betrug damit 17,7 % und an der gesamten Beförderungsleistung 57,3 %.

Das Mengenaufkommen des Straßengüterverkehrs **innerhalb der einzelnen Bundesländer** (Versand- und Empfangsort liegen im gleichen Bundesland) betrug 7,2 Mrd. t, d. h. es wurden im Durchschnitt jährlich ca. 2,4 Mrd. t innerhalb der einzelnen Bundesländer befördert. Vom gesamten Binnenversand wurden somit 82,3 % der Beförderungsmenge innerhalb der einzelnen Bundesländer befördert.

Dabei sind die durchschnittlichen Beförderungsweiten im Verkehr innerhalb der einzelnen Bundesländer je nach Flächenausdehnung unterschiedlich. Während bei den Beförderungen in Niedersachsen Durchschnittsentfernungen von 45,2 km und in Nordrhein-Westfalen von 41,4 km erreicht werden, betragen sie in Thüringen 22,5 km und in Berlin 19,9 km.

Damit erfüllt der Straßengüterverkehr in beachtlichem Umfang seine ihm u. a. zugewiesene Funktion der Sammlung und Verteilung von Gütern im regionalen Flächenverkehr. Daher sollte die regionale Funktion des Straßengüterverkehrs bei der künftigen Planung der Verkehrswege gegenüber dem Güterfern- und Transitverkehr nicht unterschätzt werden.