



BUNDESAMT
FÜR GÜTERVERKEHR



Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2000

Mai 2001

Hausanschrift: Werderstraße 34
50672 Köln

Postanschrift: Postfach 19 01 80
50498 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 210
Telefax: (0221) 5776 - 205

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



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Zusammenfassung	1
2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
3 Straßengüterverkehr	6
3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	6
3.1.1 Güterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	7
3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr	8
3.1.3 Weitere Entwicklung	8
3.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte	8
3.3 Entwicklung der Kosten und Investitionen	9
3.3.1 Entwicklung der Kosten	9
3.3.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten	10
3.3.3 Entwicklung der Investitionen	11
3.4 Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen	11
3.4.1 Bilateraler Verkehr	12
3.4.2 Kabotageverkehre	13
3.5 Werkverkehr von wirtschaftlich verbundenen Unternehmen (Konzernverkehr)	14
3.6 Grenzüberschreitender Verkehr im Hinblick auf die EU-Osterweiterung	16
4 Binnenschiffsgüterverkehr	18
4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	18
4.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte	22
4.3 Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt	23
5 Eisenbahngüterverkehr	24
5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	24
5.2. Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße	26
6 Autobahnbenutzungsgebühren	27
A. Entwicklung der Gebühreneinnahmen in den Gebührenjahren 1998 bis 2000	28
B. Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 2000	29
1. Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus mittel- und osteuropäischen Staaten	29
7 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr	30
7.1 Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung	31
7.2 Gewichtsmäßige Auslastung des Ladevermögens der Fahrzeuge	33



1 Zusammenfassung

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist im Jahr 2000 gegenüber 1999 aufgrund des europaweit wachsenden Güteraustausches weiter gestiegen. Jedoch stellt sich die Entwicklung in den einzelnen Verkehrsbereichen differenziert dar.

Im Straßengüterverkehr übertrafen die Mengen und Leistungen in den oberen Entfernungsbereichen das bereits hohe Vorjahresniveau, während in den unteren Entfernungsbereichen aufgrund der schlechten Lage in der Bauwirtschaft erhebliche Verluste zu verzeichnen waren. Demgegenüber stiegen sowohl die Mengen als auch die Leistungen im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr insgesamt an. Die Belegung der Verkehrsnachfrage ist bei beiden Verkehrsträgern vor allem auf die positive Konjunktur in der Eisen- und Stahlindustrie zurückzuführen sowie auf die zunehmenden Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr wurden im Jahr 2000 insgesamt 3,8 Mrd. t Güter befördert. Damit verringerte sich das Aufkommen gegenüber 1999 um 3,5 %. Demgegenüber nahm die Beförderungsleistung um 3,4 % auf 492 Mrd. tkm zu.

Durch die anhaltende Krise in der Bauwirtschaft und aufgrund des hohen Anteils an Baustoffbeförderungen mit erheblichem Mengenaufkommen im Straßengüterverkehr wird die allgemein positive verkehrswirtschaftliche Aufkommenssituation im Jahr 2000 verzerrt.

Die Mengenzuwächse sind auf das Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs zurückzuführen. Demgegenüber gingen die Beförderungen im Binnenverkehr zurück. Ein überdurchschnittliches Wachstum zeigte sich bei Beförderungen über größere Entfernungen.

Der relativ guten Auftrags- und Beschäftigungslage - mit Ausnahme der im Baubereich tätigen Unternehmen - steht eine nach wie vor kritische wirtschaftliche Situation im Güterkraftverkehrsgewerbe, insbesondere in Ostdeutschland, gegenüber. Die Lage wird neben der Energiekostensituation (Kraftstoffkostenerhöhung, Einführung und Erhöhung der Ökosteuer) weiterhin negativ beeinflusst durch Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern aufgrund gestiegener Energiekosten erhalten.

Durch die seit etwa September 2000 am Markt durchgesetzten Entgelterhöhungen konnte nach Aussagen der Unternehmen nur ein Teil der Kostenerhöhungen ausgeglichen werden.



Angesichts des dynamischen Verlaufs des grenzüberschreitenden Verkehrs kommen die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen immer mehr zum Tragen. Die Situation des Straßengüterverkehrsgewerbes in Deutschland muss daher zunehmend im Kontext der europäischen Entwicklung des Verkehrsmarktes betrachtet werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in den vergangenen Jahren die Marktanteile der Unternehmen sowohl aus den EU-Mitgliedstaaten als auch aus den einzelnen EU-Beitrittsstaaten am Wechselverkehr mit Deutschland gestiegen sind.

Aufgrund des Entwicklungsverlaufs gehört zum vorrangigen Problemfeld der Unternehmen die EU-Osterweiterung. Die deutschen Unternehmen befürchten aufgrund der günstigeren Kostensituation in den Beitrittsstaaten, dass das Laderaumangebot steigen wird und die Beförderungsentgelte bei steigender Marktpräsenz der Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten sinken werden. Die Unternehmen präferieren daher eine stufenweise Marktöffnung, um die einzelnen Phasen beobachten und ggf. auf Marktveränderungen reagieren zu können.



2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

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

- Die Entwicklung im **Straßengüterverkehr** verlief entgegen den Erwartungen uneinheitlich.

Im Verkehr mit deutschen Fahrzeugen kam es im Jahr 2000 gegenüber dem Vorjahr in den unteren und oberen Entfernungsbereichen zu einer unterschiedlichen Entwicklung: Während die Mengen und Leistungen im Fern- und Regionalbereich auf bereits hohem Niveau anstiegen, kam es im Nahbereich aufgrund der weiterhin kritischen Lage in der Bauwirtschaft zu deutlichen Rückgängen. Dadurch wird die grundsätzlich positive verkehrswirtschaftliche Aufkommenssituation deutlich beeinträchtigt.

Die insgesamt mit **deutschen und ausländischen Fahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr** beförderte Gütermenge verringerte sich im Jahr 2000 gegenüber 1999 um 4,6 % auf 3,27 Mrd. t. Demgegenüber stieg die Beförderungsleistung aufgrund des Wachstums im Fernbereich um 2,3 % auf 349,4 Mrd. tkm an.

Die Mengen und Leistungen im **grenzüberschreitenden Verkehr** sind im Jahr 2000 gegenüber 1999 aufgrund einer beachtlichen Steigerung des Außenhandels nach einem zweistelligen Vorjahreswachstum erneut deutlich angestiegen. Dabei erreichte das Aufkommen mit deutschen Fahrzeugen einen Zuwachs von 6,2 % und mit ausländischen Fahrzeugen einen Zuwachs um etwa 7 %.

Insbesondere in Ostdeutschland spitzte sich die Situation aufgrund des strukturell hohen Anteils der Baustoffbeförderungen am Aufkommen zu: Über die Hälfte des Mengenrückgangs im gesamten Straßengüterverkehr innerhalb Deutschlands entfiel auf die neuen Länder (siehe Nr. 3.1). Dabei beträgt der Anteil des Straßengüterverkehrs der neuen Länder am gesamten Straßengüterverkehr etwa 25 %.

- Beim **Eisenbahngüterverkehr** erhöhte sich im Jahr 2000 die beförderte Gütermenge um 2,4 % (1999: - 6 %) im Vergleich zum Vorjahr auf 294,2 Mio. t. Damit wurden durch die Eisenbahnen 6,8 Mio. t Güter mehr befördert als im Vorjahr. Die Beförderungsleistung stieg im gleichen Zeitraum um 6,6 % auf 76,0 Mrd. tkm durch die überdurchschnittliche Zunahme von Beförderungen über größere Entfernungen.



- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** kam es im vergangenen Jahr zu einer dynamischen Entwicklung: Die beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2000 gegenüber 1999 um 5,7 % auf 242,2 Mio. t und die Beförderungsleistung um 6,0 % auf 66,5 Mrd. tkm. Damit wurden sowohl bei der Transportmenge als auch bei der Transportleistung die höchsten Ergebnisse seit 1991 erzielt.

Die Belebung der Verkehrsnachfrage ist im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr vor allem auf die positive Konjunktur in der Eisen- und Stahlindustrie sowie auf die zunehmenden Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen zurückzuführen.

Trotz einer bisher relativ guten Auftragslage - mit Ausnahme der im Baubereich tätigen Unternehmen - stellt sich die wirtschaftliche Lage des Güterkraftverkehrsgewerbes - insbesondere in Ostdeutschland - weiterhin kritisch dar: Die Situation der deutschen Transportunternehmen wird neben der Erhöhung der Kraftstoffkosten sowie der Einführung und Erhöhung der Ökosteuer zusätzlich beeinflusst durch Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern aufgrund der gestiegenen Energiekosten erhalten. Durch diese Maßnahmen von Nachbarländern werden die Bemühungen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der Europäischen Union unterlaufen und der Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt wird zu Lasten der deutschen Unternehmen verzerrt.

Seit etwa September vergangenen Jahres konnten die Verkehrsunternehmen allerdings zunehmend Entgelterhöhungen am Markt durchsetzen. Eine vollständige Weiterbelastung der Kostenerhöhungen war jedoch nur in Ausnahmefällen möglich. Hierbei zeigte sich, dass Entgelterhöhungen vorrangig bei Auftraggebern aus der verladenden Wirtschaft und weniger bei auftraggebenden Speditionsunternehmen realisiert werden konnten.

Aufgrund struktureller Veränderungen sowie des europaweit wachsenden Güteraustausches entstehen neue Unternehmen im Bereich des Straßengüterverkehrs, die sich vor allem auf die Errichtung von europaweiten Netzwerken konzentrieren. Durch diese, z. T. aus nationalen Post- und Konzernunternehmen oder durch Fusionen und Kauf entstandenen, rechtlich selbstständigen Gemeinschaftsunternehmen im Bereich des Straßengüterverkehrs geraten vor allem kleine und mittlere Güterkraftverkehrsunternehmen unter einen zusätzlichen Preis- und Wettbewerbsdruck. Diese im Aufbau befindlichen Unternehmen stehen selbst unter sehr hohem Erfolgsdruck. Das Wachstum dieser neu gegründeten Unternehmen basiert in hohem Maße auf einem Verdrängungswettbewerb, der vor allem über den Preis ausgetragen wird. Dies führt vorrangig bei den Spediteur-Sammelgut befördernden Güterkraftverkehrsunternehmen zu einer äußerst angespannten wirtschaftlichen Situation.

Nach Einschätzung einer zunehmenden Anzahl von Unternehmen ist eine Änderung der gegenwärtigen Situation auf dem Markt des Straßengüterverkehrs nur durch eine entsprechende Marktberreinigung herbeizuführen, da bereits heute ein beachtlicher Teil der Unternehmen betriebswirtschaftlich nicht mehr existenzfähig sei. Etwa 10 bis 15 % der Unternehmen (überwiegend Kleinbetriebe) müssten danach aus dem Markt ausscheiden, damit die anderen Unternehmen weiterhin überlebensfähig bleiben.



Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2000 gegenüber 1999

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1999	2000	2000 ggü. 1999 in % ²⁾	1999	2000	2000 ggü. 1999 in % ²⁾
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Eisenbahnen ³⁺⁴⁾	287,3	294,2	2,4	71,4	76,0	6,6
Binnenschifffahrt ⁴⁾	229,1	242,2	5,7	62,6	66,5	6,0
Straßengüterverkehr ⁴⁾	3.428,6	3.269,9	- 4,6	341,7	349,4	2,3
- Deutsche Unternehmen	3.174,6	2.997,9	- 5,6	249,4	250,6	0,5
. Gewerblicher Verkehr	1.606,4	1.542,7	- 4,0	173,7	177,6	2,3
. Werkverkehr	1.568,2	1.455,2	- 7,2	75,7	73,0	- 3,6
. Verkehr im Nahbereich	2.110,7	1.915,9	- 9,2	31,7	29,8	- 6,1
. Verkehr im Regionalbereich	552,5	558,5	1,1	49,1	49,3	0,4
. Verkehr im Fernbereich	511,4	523,5	2,4	168,5	171,5	1,8
- Ausländische Unternehmen ⁵⁾	254,0	272,0	7,0	92,3	98,8	7,0
Gesamter Güterverkehr	3.945,0	3.806,3	- 3,5	475,7	491,9	3,4

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

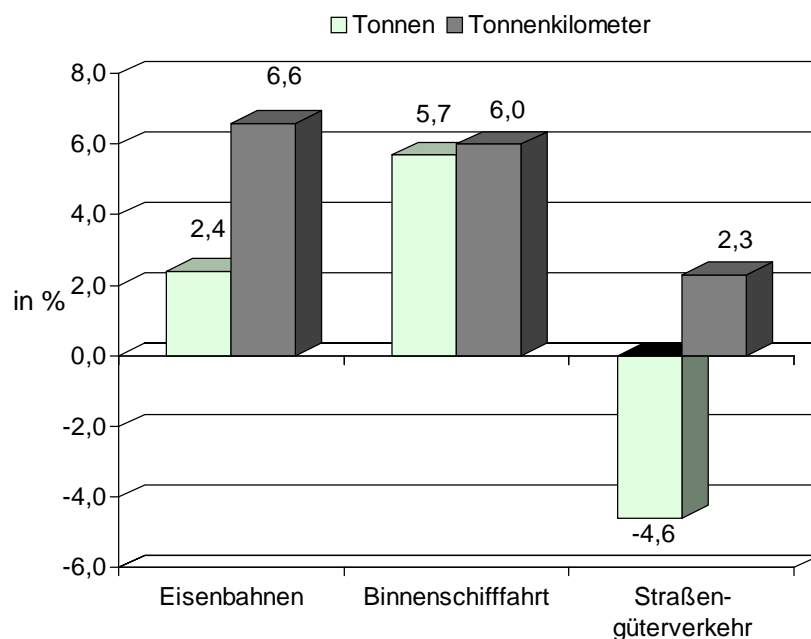
3) Ohne Express- und Stückgutverkehr sowie ohne Dienstgut- und Militärverkehr.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotageverkehr

5) Prognosewerte

Quellen: BAG (12051), KBA, StBA, DB AG, VDV

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderung 2000 gegenüber 1999



Quelle: BAG (130501)



3 Straßengüterverkehr

3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im **Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen** kam es gegenüber dem Vorjahr in den unteren und oberen Entfernungsbereichen zu einer differenzierten Entwicklung: Die Mengen und Leistungen im Fernbereich (151 km und mehr) übertrafen das bereits hohe Vorjahresniveau um 2,4 % bzw. um 1,8 % und stiegen im Regionalbereich (51 - 150 km) um 1,1 % bzw. um 0,4 %. Demgegenüber kam es im Nahbereich (bis 50 km) zu deutlichem Rückgang in Höhe von 9,2 % bzw. 6,1 %.

Die erheblichen Verluste in den unteren Entfernungsbereichen sind auf die schlechte Lage in der Bauwirtschaft zurückzuführen. Im Jahr 2000 hat das Baugewerbe mit einem Auftragsminus von über 9 % nach fünf Rezessionsjahren in Folge einen neuen Tiefpunkt erreicht.

Während der Werkverkehr einen Mengenrückgang um insgesamt 7,2 % auf 1,46 Mrd. t verzeichnete, kam es im gewerblichen Verkehr zu einem Rückgang um 4,0 % auf 1,54 Mrd. t. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Wachstum im Werkverkehr im Jahr zuvor über dem des gewerblichen Verkehrs lag.

- Mit dieser Entwicklung kam es im Jahr 2000 im unteren Streckenbereich - nach einem Mengen- und Leistungszuwachs im Jahr 1999 - wiederum zu einem Rückgang, wie er sich bereits in den Jahren 1996 bis 1998 aufgrund der Rezession in der Bauwirtschaft gezeigt hatte.
- Bei der Betrachtung der Ergebnisse ist auch das hohe Niveau des Vorjahres (Mengenwachstum 1999 ggü. 1998 im Nahbereich um 6,4 %, im Fernbereich um 9,6 %) zu berücksichtigen (Basiseffekt). Das hohe Wachstum war neben dem allgemeinen konjunkturellen Aufschwung auch auf die ab 1999 erstmalige statistische Erfassung bestimmter Beförderungsfälle (z. B. lebende Tiere, bestimmte Abfälle) zurückzuführen. Mit der Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) wurde die Freistellungsverordnung GüKG aufgehoben, so dass seitdem diese Beförderungen erfasst und statistisch aufbereitet werden.

Die Situation in **Ostdeutschland** ist im Jahr 2000 von einem deutlich zweistelligen Rückgang gekennzeichnet. Dies ist auf den überdurchschnittlichen Anteil der Beförderungen von „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ in den neuen Ländern zurückzuführen. Darüber hinaus resultiert der Rückgang aus der geringeren Zunahme des Exports und damit des grenzüberschreitenden Verkehrs im Vergleich zu Westdeutschland.

Das Aufkommen im Binnenverkehr verringerte sich in Ostdeutschland um fast 13 % (= - 94,4 Mio. t); in Westdeutschland sank es um 4,0 % (= - 90,3 Mio. t). Beim Wechselverkehr nahm der Versand von Ost- nach Westdeutschland um 4,9 % (2,5 Mio. t) zu, während sich der Versand von West- nach Ostdeutschland um 0,3 % (= - 0,18 Mio. t) verringerte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Güterbeförderung ostdeutscher Lastkraftfahrzeuge am gesamten Straßengüterverkehr in Deutschland etwa 25 % beträgt.



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

- Das Aufkommen im **Nahbereich** bis 50 km (gewerblicher und Werkverkehr) des Straßengüterverkehrs ist im Jahr 2000 gegenüber 1999 um 9,2 % auf 1,9 Mrd. t zurückgegangen. Die Beförderungsleistung verringerte sich um 6,1 % auf 29,8 Mrd. tkm.

Der erhebliche Mengenrückgang aufgrund der Entwicklung in der Bauwirtschaft führte sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr zu deutlichen Mengenrückgängen in der Güterabteilung „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“. Hierbei ist zu beachten, dass rund 70 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf diese Güterabteilung entfallen.

- Im **Regionalbereich** von 51 - 150 km (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es im Jahr 2000 gegenüber dem Jahr 1999 zu einem leichten Mengen- und Leistungswachstum: Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen um 1,1 % auf 558,5 Mio. t bzw. um 0,4 % auf 49,3 Mrd. tkm.

Hierbei zeigen sich im gewerblichen Verkehr Wachstumsraten (4,4 % = 12,9 Mio. t), die vor allem auf Mengensteigerungen in den Bereichen „Landwirtschaftliche Erzeugnisse“ sowie „Gewerbliche Fertigwaren“ zurückzuführen sind. Demgegenüber kommt es im Werkverkehr vor allem durch Mengenverluste (2,7 % = 6,9 Mio. t) in der Güterart „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“ zu einem Aufkommensrückgang.

- Im **Fernbereich** von 151 km und mehr (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) stiegen Aufkommen und Leistungen - nach bereits deutlichen Zuwächsen im vergangenen Jahr - im Jahr 2000 gegenüber 1999 erneut an. Das Aufkommen stieg um 2,4 % auf 523,5 Mio. t. Der Zuwachs der Beförderungsleistung betrug 1,8 % und liegt damit bei 171,5 Mrd. tkm.

Auch im Fernbereich kam es - wie bereits im Regionalbereich - zu einer unterschiedlichen Entwicklung im gewerblichem Verkehr und im Werkverkehr.

Während die beförderte Gütermenge im gewerblichen Verkehr (Anteil: 74 %) aufgrund der Zuwächse bei den aufkommensstarken gewerblichen Fertigwaren, den landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie den anderen Nahrungs- und Futtermitteln zunahm (3,8 % = 14,6 Mio. t), lag das Aufkommen im Werkverkehr (Anteil: 26 %) vor allem aufgrund des Rückgangs bei der Güterabteilung „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“, unterhalb des Vorjahreswertes (- 2,0 % = - 2,5 Mio. t).

Im Fernbereich wurden nur etwa 18 % des Mengenaufkommens des gesamten Straßengüterverkehrs befördert. Durch hohe Transportweiten entfallen jedoch über 70 % der Beförderungsleistung des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich.



3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr

Das Güteraufkommen des **grenzüberschreitenden Verkehrs mit deutschen Fahrzeugen** ist nach einem bereits deutlichen Mengenwachstum von 10,4 % im Jahr 1999 im Jahr 2000 erneut gestiegen. Im Jahr 2000 erhöhte sich das Aufkommen gegenüber 1999 um 6,2 % auf etwa 96,7 Mio. t. Die Beförderungsleistung (Inland) stieg um 7,1 % auf 24,6 Mrd. tkm (Vorjahr: 12,0 %).

Die mit **ausländischen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr** beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2000 gegenüber dem Vorjahr nach Prognose des Bundesamtes um 7 % auf etwa 272 Mio. t an. Die Beförderungsleistung (Inland) erhöhte sich in etwa gleicher Höhe auf etwa 98,8 Mrd. tkm.

3.1.3. Weitere Entwicklung

Nach Erkenntnissen aus der Marktbeobachtung des Bundesamtes haben sich die Erwartungen der Verkehrsunternehmen für das Jahr 2001 verschlechtert.

Im Fern- und Regionalbereich dürfte sich der positive Aufkommenstrend im weiteren Jahresverlauf mit geringen Wachstumsraten fortsetzen. Die vorrangig im Nahbereich tätigen Unternehmen hoffen auf eine allgemeine Verbesserung der Lage in der deutschen Bauwirtschaft und damit auf eine Verbesserung ihrer Auftragslage.

3.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Im 2. Halbjahr 2000 haben deutlich mehr Transportunternehmen höhere Beförderungsentgelte im Binnenverkehr erhalten als im 1. Halbjahr 2000. Insbesondere im 4. Quartal 2000 waren Frachtzahler bereit, höhere Entgelte zu zahlen. Dies dürfte auf das zunehmend konsequente Verhalten der Transportunternehmen zurückzuführen sein, nur noch Aufträge zu akzeptieren, die mindestens kosten-deckend sind.

Trotz dieser Entwicklung bleibt festzuhalten, dass die Entgelterhöhungen insgesamt geringer ausgefallen sind, als die zwischenzeitlich gestiegenen Kosten. In Ostdeutschland waren dabei die Entgelterhöhungen aufgrund der hohen Rückgänge bei Baustoffbeförderungen, der geringeren Exporttätigkeit der Auftraggeber und der dadurch schlechteren wirtschaftlichen Situation in der Region weniger ausgeprägt als in Westdeutschland.

Auch in den ersten Monaten des Jahres 2001 konnte ein beachtlicher Anteil der Transportunternehmen Entgelterhöhungen durchsetzen. Es handelt sich hierbei jedoch zu einem großen Anteil um Unternehmen, die aufgrund vertraglicher Preisbindungen im Herbst 2000 keine Entgelterhöhungen erreichen konnten. Unternehmen, die bereits im Herbst 2000 Erhöhungen durchgesetzt hatten, konnten dagegen in den ersten Monaten des Jahres 2001 kaum Entgelterhöhungen erzielen.

Vor allem größere Auftraggeber haben Entgelterhöhungen in Form von Treibstoffzuschlägen gewährt, die sie bei sinkenden Treibstoffpreisen wieder entsprechend kürzen wollen.



Im Gegensatz zu Speditionen als Auftraggeber waren Verlader eher bereit, höhere Beförderungsentgelte zu zahlen. Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Transportunternehmen stellt sich hier die Frage, ob die höheren Beförderungsentgelte immer in vollem Umfang den Transportunternehmen zugute gekommen sind. Dies gilt vor allem bei Speditionen, die großflächig Beförderungsleistungen unterhalb der Beförderungsentgelte mittelständischer Speditionen/Transportunternehmen anbieten, selbst aber nur in geringem Umfang Beförderungen mit eigenen Fahrzeugen durchführen.

In Branchen mit guter konjunktureller Entwicklung und mit hohen Anforderungen an die Transporteure, z. B. bei hochwertigen Fertigerzeugnissen oder im Chemiebereich, waren die Frachtzahler eher bereit, die Beförderungsentgelte zu erhöhen.

Im Lebensmittelbereich wurden dagegen die Beförderungsentgelte wegen des anhaltend heftigen Preiskampfes einiger Marktketten, aber auch aufgrund des starken Nachfragerückganges bei Fleischprodukten als Folge der BSE-Krise, eher negativ beeinflusst.

Ähnliche Entwicklungen im Hinblick auf die Beförderungsentgelte und die Gütermengen sind auch im Baustoffbereich zu beobachten.

Im **grenzüberschreitenden Güterverkehr** wurden im aktuellen Berichtszeitraum ebenfalls häufiger höhere Beförderungsentgelte gezahlt, jedoch in geringerem Umfang als im nationalen Straßengüterverkehr. Die geringsten Chancen auf eine Erhöhung der Entgelte hatten Unternehmen, welche Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr von und nach mittel- und osteuropäischen Staaten durchführten.

3.3 Entwicklung der Kosten und Investitionen

3.3.1 Entwicklung der Kosten

Im Vergleich zum Vorjahr sind insbesondere die Kraftstoffkosten gestiegen. Dies ist für die Transportunternehmen besonders problematisch, da es sich hier – nach den Personalkosten - um den zweitgrößten Kostenfaktor handelt und technische Einsparpotenziale in hohem Maße ausgeschöpft sind.

Auch die Lohnkosten sind bei der Mehrzahl der in die Marktgespräche einbezogenen Unternehmen gestiegen. Diese Entwicklung dürfte durch den anhaltenden Mangel an qualifiziertem, zuverlässigem Fahrpersonal – der mittlerweile ein ernstes betriebswirtschaftliches Problem in den Güterkraftverkehrsbetrieben darstellt – mit beeinflusst worden sein. Vor diesem Hintergrund treffen immer mehr Unternehmen gezielte Maßnahmen, um ihr **Fahrpersonal zu schulen und zu motivieren**. Ein wichtiger Beweggrund dabei ist die Erkenntnis, dass die Fahrer vor Ort bei der Kundschaft als direkte Schnittstelle zum Kunden und als Visitenkarte des eigenen Unternehmens fungieren. Gut geschulte Fahrer tragen insbesondere durch eine kraftstoffsparende Fahrweise zu erheblichen Kosteneinsparungen bei.



Ferner schlugen Lohnnebenkosten sowie Reparatur- und Ersatzteilkosten jeweils bei einem kleineren Teil der Unternehmen kostensteigernd zu Buche.

Von verschiedenen Unternehmen des Güterfernverkehrs wurde darauf hingewiesen, dass sich ihre Kosten durch nicht abweisbare **unentgeltliche Neben- und Serviceleistungen** erhöht haben. Dies zeigt einerseits das gestiegene Kostenbewusstsein dieser Unternehmen, andererseits aber auch die steigenden Anforderungsprofile und Serviceansprüche der Auftraggeber (Verlader und Spediteure) an die Transportunternehmen. In dem von starkem Konkurrenzdruck geprägten Marktumfeld hat ein Teil der Güterfernverkehrsunternehmen dem Druck der Auftraggeber nachgegeben und hingenommen, diese sog. Mehrwertdienste unentgeltlich zu erbringen, um Kunden zu behalten und stärker an sich zu binden. Vor dem Hintergrund der jüngsten Kraftstoffkostenerhöhungen zeichnet sich jedoch die Tendenz ab, für die Mehrwertdienste je nach Art und Umfang der erbrachten Neben- und Serviceleistungen ein angemessenes Entgelt einzufordern.

3.3.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

In der zweiten Hälfte des Jahres 2000 hat sich das **Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten** bei einem Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen gegenüber dem Vorjahreszeitraum **verschlechtert**. Ursächlich dafür sind insbesondere die im Laufe des Jahres 2000 stark gestiegenen Kraftstoffkosten. Die gesamten Kostensteigerungen konnten bei einem hohen Anteil der Unternehmen nicht mehr kompensiert werden. Dazu reichten die durchgesetzten Entgelterhöhungen, die zumeist deutlich unter den tatsächlichen Kostensteigerungen lagen, in Kombination mit der Umsetzung der noch verbliebenen innerbetrieblichen Kostensenkungsmöglichkeiten nicht aus. Dass zunehmend die Maßnahmen zur Kompensierung der Kostensteigerungen ausgeschöpft sind, zeigt sich insbesondere daran, dass der Anteil der Transportunternehmen, der auf eine verstärkte Einbindung von Familienmitgliedern in sein Unternehmen hinweist, steigt. Dies hat bei kleineren Unternehmen oftmals die Konsequenz, dass der Inhaber des Unternehmens selbst ein Kraftfahrzeug lenkt. Als weiterer Indikator für die Ausschöpfung der innerbetrieblichen Rationalisierungspotenziale kann auch gesehen werden, dass ein zunehmender Anteil der in die Marktgespräche eingebundenen Unternehmen unrentable Aufträge konsequent ablehnt. Kennzeichnend für die aktuelle Lage ist auch, dass in einer zunehmenden Anzahl von Fällen Unternehmen aufgrund ihrer unzureichenden Ertragslage keine Investitionsrücklagen mehr bilden können. Auch sieht sich ein wachsender Anteil der Unternehmen durch Billiganbieter sowie durch Newcomer bedroht, die oftmals ruinösen Wettbewerb betreiben. In diesem Zusammenhang wird der Ruf nach einer Verschärfung der Marktzugangsbedingungen lauter.



3.3.3 Entwicklung der Investitionen

Bei den Fahrzeuginvestitionen sind die Unternehmen zurückhaltend – annähernd 90 % der in die Marktgespräche einbezogenen Unternehmen wollten im ersten Halbjahr 2001 ihre Laderaumkapazität beibehalten. Die Transporteure haben ihren kostenintensiven Fuhrpark auf die jeweiligen Erfordernisse zugeschnitten und setzen ihn immer effizienter ein. Ferner ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil der Transportunternehmen bereits in den vergangenen Jahren stark in die Modernisierung ihres Fuhrparks investiert hat. So beabsichtigt für das erste Halbjahr 2001 lediglich ein kleiner Teil der Unternehmen eine **Ausweitung** seiner Laderaumkapazität; dabei hält der Trend zur Beschaffung von Spezialfahrzeugen sowie Lkw mit Sonderausstattung - oftmals aufgrund der Erweiterung der Geschäftstätigkeit – an. Damit soll der Fuhrpark noch mehr an spezifische Kundenbedürfnisse angepasst und so eine höhere Kundenbindung erreicht werden. Ferner hoffen die Transporteure, sich mit Spezialfahrzeugen von der Konkurrenz abzuheben und sich ggf. in solchen Marktnischen etablieren zu können, die höhere Beförderungsentgelte versprechen.

Durch den ständig steigenden Kostendruck ist insbesondere bei den **Fernverkehrsunternehmen** der Trend ungebrochen, den Fuhrpark weiter zu verringern. Neben der schon länger zu beobachtenden Verlagerung von Transporten auf Subunternehmer gibt es die eindeutige Tendenz, aufgrund der Ablehnung von unrentablen Aufträgen sowie wegen des bekannten Mangels an qualifiziertem und zuverlässigem Fahrpersonal Fahrzeuge abzumelden bzw. stillzulegen.

3.4 Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen

Trotz einer bisher relativ guten Auftragslage - mit Ausnahme der im Baubereich tätigen Unternehmen - stellt sich die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt weiterhin kritisch dar. Dabei spitzt sich vor allem die Situation in Ostdeutschland zu.

Durch die gravierenden Veränderungen auf den Verkehrsmärkten in den vergangenen Jahren kam es bei Beförderungen im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr zu einem starken Wettbewerbs- und Preisdruck, wodurch sich die wirtschaftliche Situation der deutschen Unternehmen im gewerblichen Straßengüterverkehr verschlechtert hat.

Im weiteren Verlauf hat sich durch die Erhöhung der Kraftstoffkosten aufgrund der Rohölverteuerung sowie der Einführung und weiteren Erhöhung der Ökosteuer die wirtschaftliche Situation vieler Unternehmen weiter negativ entwickelt.

Mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung erhält seit etwa Herbst vergangenen Jahres ein zunehmender Anteil der Unternehmen höhere Beförderungsentgelte. Allerdings war es den Unternehmen nur in Ausnahmefällen möglich, die Erhöhung der Dieselpreise in vollem Umfang an ihre Auftraggeber weiterzugeben. Die Wettbewerbssituation ließ dies nur in günstigen Fällen zu.



Die aktuelle Situation der deutschen Unternehmen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt wird negativ beeinflusst durch Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern aufgrund der gestiegenen Energiekosten erhalten. Hierdurch werden die Bemühungen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen unterlaufen und der Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt zu Ungunsten der deutschen Unternehmen verzerrt. Vor allem dieses Vorgehen einzelner EU-Mitgliedstaaten führt zu Unruhe und Unverständnis bei deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen.

Daraus ergibt sich, dass die Lage des Straßengüterverkehrsgewerbes in Deutschland nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern im Kontext der europäischen Entwicklung des Verkehrsmarktes betrachtet werden muss.

3.4.1 Bilateraler Verkehr

Angesichts des dynamischen Verlaufs des grenzüberschreitenden Verkehrs kommen die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen immer mehr zum Tragen und sollten mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt werden. Dabei ist Deutschland aufgrund seiner zentralen Lage in Europa als Haupttransitland besonders gefordert. Eine stärkere Transparenz des grenzüberschreitenden Verkehrs liegt insbesondere in deutschem Interesse.

Die Anzahl der grenzüberschreitenden Beförderungen ist erheblich angestiegen; dabei haben ausländische Fahrzeuge einen deutlich höheren Anteil am Gesamtaufkommen in diesem Bereich.

Am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Deutschlands sind ausländische Unternehmen mit einem hohen Mengenanteil von etwa 75 % beteiligt. Aufgrund dieses Anteils kommt es selbst bei gleich hohen Wachstumsraten zu einem deutlich höheren Zuwachs ausländischer Fahrzeuge.

Nach vorliegenden statistischen Angaben ist die beförderte Gütermenge im Zeitraum von 1993 - 2000 unter Einsatz von

- ausländischen Fahrzeugen von etwa 163 auf etwa 275 Mio. t. (= 69 %),
- deutschen Fahrzeugen von etwa 68 auf 97 Mio. t. (= 43 %)

gestiegen (einschließlich Durchfahrten).

Auch wenn die statistischen Angaben aufgrund teilweise vorgenommener Hochrechnungen vorsichtig zu handhaben sind, so zeigen sie doch einen eindeutigen Trend an.

Es ist eine objektive und zeitnahe statistische Basis im grenzüberschreitenden Verkehr erforderlich, um eine Grundlage für die laufende Beobachtung der grenzüberschreitenden Verkehrsströme zu ermöglichen.

3.4.2 Kabotageverkehre



Bei der Beobachtung der Güterverkehrsentwicklung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft sind auch Kabotageverkehre zu analysieren.

Die beförderten Gütermengen im Kabotageverkehr deutscher Fahrzeuge im Ausland haben im Zeitraum von 1998 bis 2000 zugenommen (1998/99: + 37,5 %, 1999/00: + 8,9 %). Es ist davon auszugehen, dass die Kabotage ausländischer Fahrzeuge in Deutschland ebenfalls deutlich zugenommen und die Wettbewerbssituation im Binnenverkehr zusätzlich verschärft hat.

In Deutschland zeigt sich eine hohe Konzentration von Kabotagebeförderungen. Von den EU-weit insgesamt durchgeführten Kabotagebeförderungen werden über 70 % auf deutschen Straßen durchgeführt (Basis 1998).

Die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs in Deutschland führt aufgrund des deutlich höheren Anteils ausländischer Fahrzeuge in diesem Bereich zu einer höheren Anzahl von Kabotagebeförderungen ausländischer Fahrzeuge. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Kabotageverkehre überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Transporte durchgeführt werden.

Da hierzu keine statistischen Daten vorliegen, kann zur Zeit nicht abschließend beurteilt werden, wie hoch der exakte Anteil des Kabotageverkehrs ausländischer Fahrzeuge am Binnenverkehr in Deutschland ist.

Trotz unzureichender Datenlage stellt sich jedoch nach etwa drei Jahren seit Freigabe der Kabotage die Frage nach den Auswirkungen und der weiteren Entwicklung der Kabotagebeförderungen. Durch die Erfahrungen in den vergangenen Jahren befürchten deutsche Unternehmen, dass sich immer mehr ausländische Unternehmen um Binnenbeförderungen innerhalb Deutschlands bemühen werden und somit **nur auf dem deutschen Transportmarkt** ein verstärkter Preiswettbewerb durch ausländische Unternehmen entstehen wird.

Aufgrund der erschwerten Beobachtung dieses Marktsegments (Beobachtung der Tätigkeit ausländischer Unternehmen in Deutschland) sollte auf die Vorlage aktueller Daten aller Mitgliedstaaten besonderer Wert gelegt werden, um eine laufende Analyse dieses Teilmarktes zu ermöglichen.

Nach Einschätzung des Bundesamtes besteht in Deutschland sowohl für den Markt des grenzüberschreitenden Verkehrs als auch für den Markt der innerstaatlichen Beförderungen ein latenter Angebotsüberhang. Dem stand in den letzten anderthalb Jahren eine – konjunkturbedingt – steigende Nachfrage nach Verkehrsleistungen gegenüber.

Obwohl zur Zeit nach Einschätzung des Bundesamtes nicht von einer krisenhaften Marktstörung mit dauerhaftem Angebotsüberhang ausgegangen werden kann, sollte jedoch die weitere Entwicklung des innergemeinschaftlichen und innerstaatlichen Verkehrs intensiv beobachtet werden. Denn es ist anzunehmen, dass bei rückläufiger Konjunktur die Nachfrage nach Verkehrsleistungen sinkt und Verkehrsunternehmen aus



anderen Staaten zunehmend auf den deutschen Markt drängen und Angebotsüberhänge verursachen bzw. verstärken.

3.5 Werkverkehr von wirtschaftlich verbundenen Unternehmen (Konzernverkehr)

Im Rahmen der Neufassung des GüKG im Jahr 1998 wurde der Werkverkehr von wirtschaftlich miteinander verbundenen, rechtlich aber selbstständigen Unternehmen (sogenannter Konzernverkehr) nicht zugelassen. Den Unternehmen mit Werkverkehr ist es jedoch seit dieser Neuregelung leichter möglich, bei Erfüllung der gesetzlichen Berufszugangsvoraussetzungen – persönliche Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung - gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen und somit ihren „Konzernverkehr“ mit einer Erlaubnis oder Lizenz abzuwickeln.

Etwa drei Jahre nach Einführung des neuen Ordnungsrahmens stellt sich die Situation wie folgt dar:

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes gewonnen Erkenntnissen hat sich die Problematik der Zulassung des Konzernverkehrs seit Einführung des neuen Ordnungsrahmens mit Aufhebung der Kontingentierung deutlich entschärft. Unternehmen mit Werkverkehr können zwischenzeitlich ohne großen Aufwand auch als gewerbliche Unternehmen tätig werden und dürfen unter dieser Voraussetzung auch Güter der zum Konzern gehörenden Firmen befördern.

Nach Neufassung des GüKG war das Interesse der Unternehmen mit Werkverkehr an einer Teilnahme am gewerblichen Verkehr anfänglich relativ groß. Durch die Beförderung für Dritte versprachen sich die Unternehmen u. a. eine Verringerung der Leerfahrten sowie eine Verbesserung der Auslastung der Nutzlastkapazität. Allerdings hielt sich die tatsächliche Angebotsausweitung in Grenzen. Auch die vielfach erwarteten Transportverlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr blieben bisher aus.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich Unternehmen mit Werkverkehr bereits in den Jahren zuvor aufgrund des deutlichen Rückgangs der Entgelte und der Qualitätsverbesserung beim gewerblichen Verkehr intensiv mit einer Verlagerung von Werkverkehr zum gewerblichen Güterkraftverkehr auseinandergesetzt hatten.

Allerdings zeigt sich auch, dass das Verbot der Beförderung innerhalb eines Konzerns bei einigen Unternehmen, die einem Konzern oder einer Firmengruppe angehören, wenig Verständnis hervorruft. Sie streben weiterhin nach einer Legalisierung des Konzernverkehrs und versprechen sich davon die zuvor genannten positiven Auswirkungen.



Bei der Betrachtung der Thematik ist darüber hinaus die folgende Entwicklung von Interesse:

- In den zurückliegenden Jahren zeigten sich Unterschiede in der Entwicklung des gewerblichen Verkehrs gegenüber dem Werkverkehr. Diese waren vor allem auf konjunkturelle Branchenentwicklungen zurückzuführen, d. h. auf Veränderungen bei Gütern wie z. B. „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“.
- Die Mengen- und Leistungsanteile des Werkverkehrs an den insgesamt von deutschen Lastkraftfahrzeugen erbrachten Beförderungen haben sich im Zeitraum von 1998 bis 2000 nicht wesentlich verändert. Die Anteile des Werkverkehrs am gesamten Aufkommen (Werkverkehr und gewerblicher Verkehr) betragen im Jahr 2000 bei den Mengen 48,5 % (1998: 49,0 %) und bei den Leistungen 26,8 % (1998: 28,1 %).
- Die Daten hinsichtlich der Last-/Leerkilometeranteile zeigen für das Jahr 2000, dass der Anteil der Lastkilometer an den Gesamtkilometern (Last- und Leerkilometer) im Werkverkehr mit 70,5 % niedriger liegt als im gewerblichen Verkehr (77,5 %).

Unter Beachtung der speziellen Aufgabenstellung des Werkverkehrs, Beförderungen von Gütern für eigene Zwecke durchzuführen und der damit einhergehenden Einengung der möglichen Verfügbarkeit der Fahrzeugkapazitäten, ist die geringere Auslastung der Fahrleistung im Vergleich zum gewerblichen Verkehr zu erklären.

- Demgegenüber liegt die gewichtsmäßige Ausnutzung des Ladevermögens der Fahrzeuge im Werkverkehr mit 68,9 % über der des gewerblichen Verkehrs (67,1 %).

Bezogen auf die Güterbeförderung für eigene Zwecke wurde der Fuhrpark der einzelnen Werkverkehrsunternehmen oftmals speziell an die zu befördernden Güter technologisch angepasst. Eine entsprechende Anpassung der Fahrzeuge an die zu befördernden Güter wäre im Bereich des gewerblichen Verkehrs aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen eine Frage der Wirtschaftlichkeit.

Somit ist beim Werkverkehr die gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge höher. Ferner ist der Anteil der Baustoffbeförderungen mit hoher Gewichtsauslastung wesentlich größer im Vergleich zum gewerblichen Güterverkehr.

Seit 1998 hat sich sowohl beim gewerblichen Verkehr als auch beim Werkverkehr der Auslastungsgrad des Ladevermögens (Verhältnis der beförderten Gütermenge zur eingesetzten Ladekapazität) durch Veränderungen in der Güterstruktur verringert.

Als positive Entwicklung stellt sich bei beiden Verkehrsarten die Verringerung des Leefahrtenanteils dar. Entsprechend hat der Lastkilometeranteil im Zeitraum von 1998 bis 2000 zugenommen.



3.6 Grenzüberschreitender Verkehr im Hinblick auf die EU-Osterweiterung

Aufgrund der Erfahrungen aus den vergangenen Jahren befürchten deutsche Unternehmen im Hinblick auf die EU-Osterweiterung und der deutlich günstigeren Lohnkostensituation in den Beitrittsstaaten, dass das Laderaumangebot schnell steigen wird und die Beförderungsentgelte bei steigender Marktpräsenz der Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten weiter sinken werden.

In den vergangenen Jahren sind die Marktanteile der einzelnen Beitrittsstaaten am Wechselverkehr im Güterkraftverkehr mit Deutschland gestiegen. Der gesamte Aufkommensanteil der ausländischen Beförderer am Wechselverkehr mit den Ländern Polen, Tschechien, Ungarn, Slowenien und Estland lag 1999 über 85 % (ohne Durchfahrt).

Im Vergleich hierzu beträgt der Mengenanteil ausländischer Beförderer am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Deutschlands etwa 70 % (ohne Durchfahrt).

Die geringen Anteilswerte deutscher Unternehmen am Beförderungsaufkommen zeigen sich auch bei der Nutzung der vorhandenen Genehmigungskapazität. Seit Jahren besteht von deutscher Seite ein Angebotsüberhang an Genehmigungskapazität, der sich bei Einführung eines zusätzlichen Gemeinschaftskontingents weiter erhöhen würde.

Darüber hinaus ist bei der Betrachtung der EU-Erweiterung zu berücksichtigen:

- Das Aufkommen im Straßengüterverkehr mit den EU-Beitrittsländern wird in den kommenden Jahren im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern überdurchschnittlich zunehmen. Diese Entwicklung ist vor allem auf den wachsenden Güteraustausch von Halb- und Fertigwaren sowie Investitionsgütern zurückzuführen, die vorrangig im Straßengüterverkehr befördert werden. Demgegenüber wird das Aufkommen eisenbahn- und binnenschiffsaffiner Güter (überwiegend Massengüter) zurückgehen.
- Die Zunahme der Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit den EU-Beitrittsländern führt aufgrund des deutlich höheren Anteils der ausländischen Fahrzeuge am Gesamtaufkommen - selbst bei gleich hohen Wachstumsraten - zu einem deutlich höheren Mengenzuwachs ausländischer Fahrzeuge.
- Die Dominanz der Transportunternehmen aus den EU-Beitrittsländern am grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland ist auch bei der Festsetzung der Kabotagekontingente zu berücksichtigen, da Kabotagebeförderungen überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Transporte durchgeführt werden. Daraus folgt, dass die Kabotagebeförderungen der Unternehmen aus diesen Ländern ebenfalls erheblich steigen werden.



Neben der Bedeutung der bilateralen Verkehre sind bei der EU-Osterweiterung auch Verkehre unter Einsatz von CEMT-Genehmigungen zu betrachten.

Aktuelle statistische Daten über die Nutzung von CEMT-Genehmigungen unter Einsatz ausländischer Fahrzeuge liegen nicht vor (letzte Daten aus 1992). Die unzureichende Datenbasis erschwert eine zeitnahe Analyse.

Bei den Erhebungen im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes hatte sich gezeigt, dass aufgrund von wirtschaftlichen Schwierigkeiten in einigen CEMT-Mitgliedstaaten in den vergangenen Jahren beachtliche Kapazitäten an Laderaum aus den osteuropäischen Staaten auf den Verkehrsmarkt der Europäischen Union drängten und dabei Wettbewerbsprobleme verursachten. Das Bundesamt hatte darauf hingewiesen, dass sowohl hinsichtlich der künftigen Bestimmung der Kontingente für die einzelnen CEMT-Mitgliedstaaten als auch auf dem Gebiet der Kontrolle über die Genehmigungsverwendung ein Handlungsbedarf besteht (siehe hierzu BAG-Sonderbericht 1999: „Verwendung von CEMT-Genehmigungen im internationalen Straßengüterverkehr“).

Die Analyse der Verwendung von CEMT-Genehmigungen unter Einsatz deutscher Fahrzeuge zeigt, dass es aufgrund des in den letzten Jahren deutlich aufgestockten Genehmigungskontingents eine beachtliche Steigerung bei den Beförderungsleistungen unter Einsatz von CEMT-Genehmigungen gegeben hat. Allerdings hat sich die durchschnittliche Leistung in Tonnenkilometern je CEMT-Genehmigung wesentlich verringert. Diese Entwicklung ist vor allem auf die deutliche Kontingentsaufstockung in den vergangenen Jahren zurückzuführen. Durch die Einführung der kontingentsfreien Gemeinschaftslizenzen ab dem 1.1.1993 sowie die wachsende Zahl der CEMT-Mitgliedstaaten werden die CEMT-Genehmigungen verstärkt im Verkehr mit Nicht-EU-Mitgliedstaaten verwendet. Die Bedeutung und somit auch die Ausnutzung der CEMT-Genehmigungen durch deutsche Unternehmen und durch Unternehmen der EU-Beitrittsländer wird nach Einschätzung des Bundesamtes aufgrund der Erweiterung der EU abnehmen.

Angesichts der dargestellten Ausgangssituation und der noch bestehenden unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen sollte eine stufenweise Marktöffnung für den Straßengüterverkehr im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung vorgenommen werden.

Eine Marktöffnung in Teilschritten ermöglicht es, die Entwicklung in den einzelnen Phasen mit besonderer Aufmerksamkeit zu beobachten und auf Marktveränderungen zu reagieren.

Darüber hinaus sollten Genehmigungskapazitäten behutsam erweitert werden, um einen schlagartigen Kapazitätseffekt sowohl beim internationalen Straßengüterverkehr als auch beim Kabotageverkehr zu vermeiden. Hierbei ist die zentrale Lage Deutschlands als Haupttransitland in Europa besonders zu beachten. Ein sprunghafter Anstieg der Kapazitäten würde vor allem deutsche Unternehmen benachteiligen.

Dabei ist der ohnehin geringe Marktanteilswert der deutschen Unternehmen am grenzüberschreitenden Verkehr mit den EU-Beitrittsländern in Höhe von rd. 15 % zu berücksichtigen. Dieser Wert kann bereits heute als kritisch



angesehen werden. Es besteht Anlass für die Annahme, dass bei einer allgemein rückläufigen konjunkturellen Entwicklung und einem Rückgang des Güteraustausches mit diesen Staaten eine geringere Nachfrage nach Verkehrsleistungen ausschließlich zu Lasten deutscher Unternehmen gehen wird und deren Anteil am grenzüberschreitenden Verkehr weiter sinkt.

4 Binnenschiffsgüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2000 im Binnenschiffsgüterverkehr 242,2 Mio. t Güter transportiert. Damit erhöhte sich die Beförderungsmenge um 5,7 % gegenüber dem Vorjahr. Die Beförderungsleistung stieg im gleichen Zeitraum um 6,0 % auf etwa 66,5 Mrd. tkm. Das sind sowohl bei der Transportmenge als auch bei der Transportleistung die höchsten Werte seit 1991.

Dabei konnte die **Tankschiffahrt** im Verlauf des gesamten Jahres 2000 im Mineralölbereich eine Mengensteigerung um 3,1 % auf 39,5 Mio. t erreichen, nachdem sie im 1. Halbjahr 2000 noch Mengenrückgänge um 2,7 % hinnehmen musste. Ein Grund für den Anstieg der Transporte im 2. Halbjahr 2000 ist in der hohen Nachfrage nach Transportraum durch solche Verloader zu sehen, die in Erwartung sinkender Mineralölpreise mit dem Auffüllen ihrer Lager gewartet hatten und die geringen Lagerbestände zum Herbst auffüllen mussten.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2001 ist nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes ein Anstieg der Mineralöl-Beförderungsmengen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 10,9 % festzustellen.

Im ersten Halbjahr 2000 war bei den meisten Unternehmen der **Trockengüterschiffahrt** gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine moderate Steigerung des beförderten Güteraufkommens zu verzeichnen.

In den Monaten September bis Dezember 2000 war eine gute bis sehr gute Beschäftigungslage, insbesondere im Berg- und Talverkehr auf dem Rhein, gegeben. So sind z.B. ab den Seehäfen große Mengen an Importkohle befördert worden.

Eine gute Konjunktur, die günstige Wasserführung des Rheins, zusätzliche Mengen Windwurfholz (Orkan „Lothar“ im Dezember 1999), der Containerboom im Jahr 2000 sowie große Mengen Importkohle und eine Zunahme von Beförderungsmengen auch bei anderen Güterarten, haben zu der guten Beschäftigungslage beigetragen. Aus dem Donaauraum, im **Ost-West-Verkehr**, ist weiterhin ein geringes Güteraufkommen zu verzeichnen.

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

Den größten Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschiffahrt hatte mit 109,3 Mio. t wieder der **Güterempfang aus dem Ausland**; dies entspricht einer Steigerung um 8,8 % gegenüber 1999. Dieser



Mengenzuwachs dürfte überwiegend auf höhere Einfuhren bei Erzen und Metallabfällen infolge der erholten Montankonjunktur und Verbesserungen in der Eisen- und Stahlindustrie zurückzuführen sein.

Auch der **Güterversand in das Ausland** konnte einen Mengenzuwachs um 8,8 % auf ein Gesamtvolumen von 48,7 Mio. t verzeichnen. Diese Zunahme dürfte - wie 1999 - überwiegend auf den wachsenden Versand ins Ausland von Halb- und Fertigwaren sowie chemischen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen zurückzuführen sein.

Beim **Binnenverkehr** innerhalb Deutschlands hat sich die Erholung - die im 1. Halbjahr 2000 festgestellt werden konnte - im Jahresverlauf nicht fortgesetzt. Bei einem Aufkommen in Höhe von 60,8 Mio. t wurde ein Rückgang um 3,0 % gegenüber 1999 verzeichnet.

Der **Durchgangsverkehr** erzielte einen Zuwachs von 10,2 % gegenüber dem Vorjahr auf 23,3 Mio. t.

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

Bei **Mineralölernzeugnissen** stieg das Güteraufkommen gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Mio. t (+ 3,1 %) auf 39,5 Mio. t.

Bei **festen mineralischen Brennstoffen** reduzierte sich das transportierte Güteraufkommen insgesamt um 0,3 Mio. t (= - 0,9 %) auf 30,5 Mio. t; dabei stieg der Import von Kohle jedoch um ca. 7 % an. Der Hauptteil der Importkohle wurde über Rotterdam und Amsterdam sowie aus Polen eingeführt.

Die größten Mengensteigerungen konnten bei den Gütergruppen **Eisen und NE-Metalle** (+ 16,8 %), **landwirtschaftliche Erzeugnisse** (+ 16,9 %), **Halb- und Fertigerzeugnisse** (+ 13,6 %), **Erze und Metallabfälle** (+ 12,4 %), sowie bei **chemischen Erzeugnissen** (+ 6,7 %) erzielt werden.

Bei der mengenmäßig bedeutendsten Gütergruppe **Steine und Erden** ist gegenüber 1999 ein leichter Zuwachs um 1,8 % auf 53,4 Mio. t zu verzeichnen. Damit hat sich in dieser Gütergruppe der Trend des 1. Halbjahres 2000 (+ 8 %) deutlich abgeschwächt.

Am Oberrhein und an der Mosel steigerte sich nach Aussagen von Unternehmen und Häfen in diesem Jahr der Umschlag durch Beförderungen großer Mengen von Sturmholz.

Der **Containerverkehr** hat im Jahr 2000 wieder deutlich zugenommen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden 1,36 Mio. Containereinheiten (TEU) befördert, das bedeutet eine Steigerung um 22 % gegenüber dem Vorjahr (1999: rd. 1,12 Mio. TEU).

Der **Anteil der deutschen Flotte** am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt lag im Jahr 2000 bei 37,7 % und ist damit um 2,4 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe beförderten mit 91,7 Mio. t - trotz der allgemeinen Aufkommenssteigerung - etwas weniger Güter (- 0,4 %) als im Vorjahr. Der Anteil deutscher Schiffe am Containerverkehr betrug ca. 18,8 %.



Die regionale Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt **im Jahr 2000** zeigt sich am Schiffsgüterumschlag ausgewählter Binnenhäfen (nach Angaben des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V.):

- Die **Niederrheinhäfen** konnten im Jahr 2000 bei einem Güterumschlag von insgesamt 40,7 Mio. t ihr Vorjahresergebnis um 5,4 % verbessern. Dabei hielt der Hafen **Duisburg** beim Schiffsgüterumschlag in etwa sein Vorjahresergebnis (- 0,5 %). Der Umschlag von Massengütern (insbesondere **Erze**: - 82 %) war um insgesamt 5 % rückläufig; jedoch konnten bei den Gütergruppen **Kohle, Steine/Erden/Baustoffe** und **Schrott/Sonstige Güter** Zuwächse verzeichnet werden. Der Umschlag von **Stückgut** stieg insgesamt um 9 %
(**Eisen/Stahl/NE-Metalle**: + 10 %, **Container**: + 7 %).

Die **Kölner Häfen** konnten das gute Ergebnis von 1999 um 10 % steigern und verbuchten einen Güterumschlag von 9,6 Mio. t. Auch der Containerumschlag ist hier weiter deutlich angestiegen und erreichte im Jahr 2000 mit 254.000 TEU (+ 25 %) einen Spitzenwert.

- Wie sich schon im 1. Halbjahr abzeichnete, konnten die **Oberreinhäfen** im Jahr 2000 erstmals seit Mitte 1997 wieder einen Mengenzuwachs beim Güterumschlag erreichen. Mit einer Umschlagmenge von 31,9 Mio. t beträgt die Steigerung gegenüber dem Vorjahr 15,2 %. Dabei konnte der Hafen **Karlsruhe** (+ 21,6 %) seine Mengen überdurchschnittlich steigern. Der **Ölhafen** steigerte den Umschlag um 26,3 % auf 4 Mio. t und der Rheinhafen um 17,4 % auf 2,7 Mio. t. Im **Rheinhafen** konnten besonders die Gütergruppen **Steine/Erden/Baustoffe** (+ 27,8 %) und **Kohle** (+ 22,9 %) gute Zuwächse verzeichnen, lediglich der Mineralölumschlag war hier rückläufig (- 25,2 %). Der Containerumschlag erreichte im Jahr 2000 mit 35.857 TEU einen neuen Höchstwert und liegt um 46,9 % über dem Ergebnis von 1999.
- Die Häfen des **Mittelrheingebietes** konnten ihr Vorjahresergebnis um 3,5 % auf eine Umschlagmenge von 8,4 Mio. t steigern. Hierbei entfiel ein großer Teil des Umschlags mit rund 2,6 Mio. t auf den Hafen Andernach (+ 16,8 %). Zugenommen haben die Mengen hier insbesondere bei den Güterarten Stahl (Coils), Baustoffe und bei Containern (neues Containerterminal seit Februar 2000). Bei den **Mainhäfen** konnte der Abwärtstrend des Vorjahres aufgefangen und der Güterumschlag mit 9,2 Mio. t etwa konstant gehalten werden (+ 0,5 %).

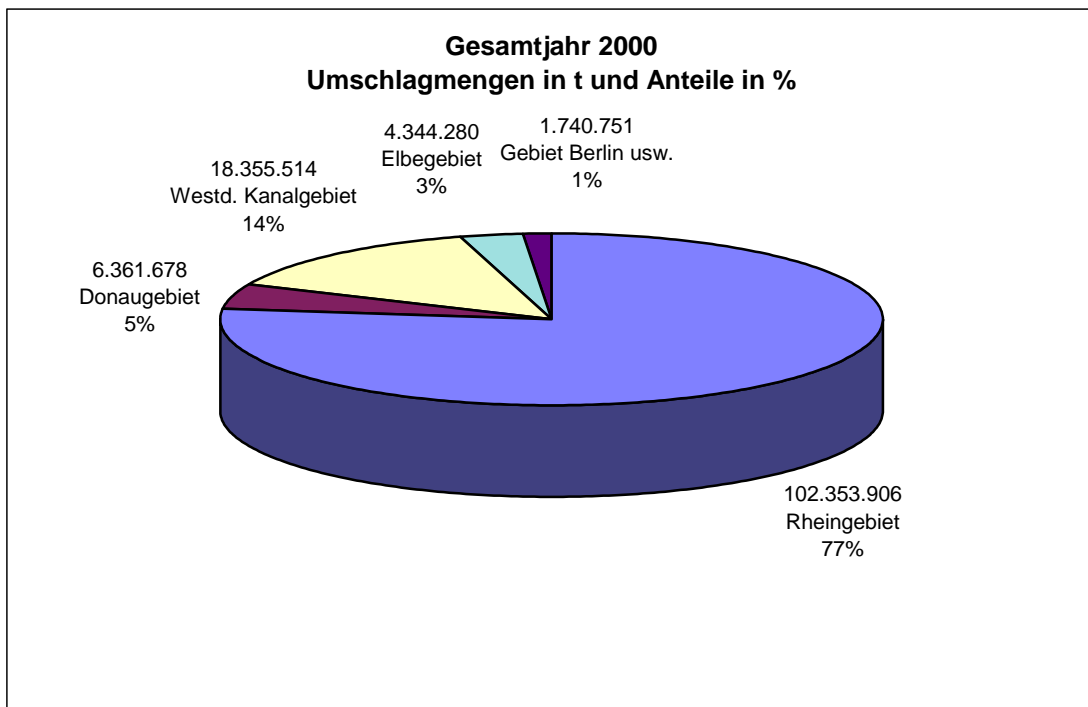


- Der Umschlag in den **Neckarhäfen** (Heilbronn, Stuttgart und Plochingen) war um 4,2 % auf 7,3 Mio. t rückläufig. Trotz positiver Entwicklung beim Container- und beim Holzumschlag sanken die Umschlagzahlen im Hafen **Heilbronn** (4,5 Mio. t) insbesondere durch den mengenmäßigen Rückgang bei den Gütern Steinkohle (Revision am Kraftwerk), mineralische Rohstoffe (besonders Salz, durch Schließung eines Chemiewerkes in Duisburg) und Baumaterialien (Teilverlagerung auf Straßentransporte) um insgesamt 16 %. Damit liegt der Hafen Heilbronn nach eigenen Angaben wieder auf dem Niveau von 1993. Positiv entwickelten sich in Heilbronn die Transporte von Schwergut. Hier werden insbesondere Schiffsmotoren für Seeschiffe, Dieselmotoren für den Kraftwerksbau, Turbinen, Silos und Pressen umgeschlagen. Die Häfen **Stuttgart** und **Plochingen** hingegen konnten ihren Umschlag um 20,8 % auf rund 1,7 Mio. t bzw. 29,9 % auf 1,1 Mio. t steigern. In Stuttgart konnten besonders die Gütergruppen Baustoffe (ca. + 18 %), Eisen/Schrott (ca. + 28 %), Kohle (ca. + 12 %) und der Mineralölbereich (ca. + 27 %) Zuwächse verzeichnen. Der Containerumschlag erhöhte sich um rund 5 % auf knapp 16.000 TEU.
- Im **Donaugebiet** einschließlich Main-Donau-Kanal konnten im Jahr 2000 Mengenzuwächse verzeichnet werden. Bei einem Güterumschlag von 6,3 Mio. t betrug die Steigerung 8,2 % gegenüber dem Vorjahr (Donau: + 3,2 %, Main-Donau-Kanal: + 17,9 %). Zu dem positiven Ergebnis haben eine gute Wasserführung der Donau (nur wenige Ausfalltage wegen Eis oder Hochwasser) sowie die durchgängige Befahrbarkeit des Main-Donau-Kanals beigetragen. Einen beachtlichen Anteil an den umgeschlagenen Mengen hatte wieder der Hafen **Regensburg** mit 2,3 Mio. t (+ 8,7 %) gefolgt vom Hafen **Nürnberg - Roth** mit 1,1 Mio. t (+ 23,7 %). Regensburg konnte die Mengen vorrangig bei Mineralölprodukten (+ 41,5 %), Eisenwaren (+ 20,8 %), Kohle (+ 51,7 %) und Düngemitteln (+ 81,8 %) steigern. Rückläufig war besonders der Umschlag von Erzen/Metallabfällen (- 13,4 %) und landwirtschaftlichen Produkten (- 18 %). Im Hafen Nürnberg stieg insbesondere die Umschlagmenge bei Erzen/Metallabfällen, Steinen und landwirtschaftlichen Produkten.
- Die Häfen im **westdeutschen Kanalgebiet** konnten mit einer Umschlagmenge von 18,3 Mio. t das Ergebnis des Vorjahres halten (- 0,2 %).
- Im Jahr 2000 konnten die Häfen im **Elbegebiet** einen Güterumschlag von 4,3 Mio. t realisieren. Dies entspricht einer Steigerung von 3,9 % gegenüber dem Vorjahr.

Den größten Anteil an den umgeschlagenen Mengen haben hier die **Magdeburger Häfen**, die mit 3,3 Mio. t den Güterumschlag um 14,2 % steigern konnten. Erdölprodukte machen mit knapp 31 % des Umschlages immer noch den größten Anteil aus (1999: 38 %), jedoch konnten andere Güterarten ihre Anteile steigern. So entfielen z. B. auf land- und forstwirtschaftliche Produkte knapp 24 % (1999: 18 %) und Steine und Erden 15 % (1999: 11 %) des Aufkommens.

Das Niedrigwasser der Elbe hat in allen anderen Elbhäfen (Dresden, Riesa, Torgau, Rosslau, Aken und Wittenberge) zu starken Mengenrückgängen geführt. Nach Auskünften der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe waren Steigerungen lediglich bei Erzen (+ 163,6 % auf 169.924 t), festen mineralischen Brennstoffen (+ 207 % auf 4.252 t) und Containern (+ 139,7 % auf 6.205 TEU) zu verzeichnen. Bei den Werten für den Containerumschlag ist jedoch zu beachten, dass etwa 80 % des Umschlagvolumens durch die Bahn abgewickelt wird. Ziel der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe ist es, den Schiffsanteil auf ein Drittel des Umschlags zu erhöhen.

Schaubild 2: Umschlagmengen in t und Anteile in % im Jahr 2000



Quelle: BÖB

4.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Der überwiegende Teil der in der **Trockengüterschifffahrt** tätigen Unternehmen erhielt im Sommer 2000 – trotz oft kritischer Ertragslage - keine höheren Frachten von ihren Frachtzahlern. Erst ab September 2000 bis zum Jahresende 2000 stiegen die Tagesfrachten aufgrund einer deutlich verbesserten Beschäftigungslage, insbesondere auf dem Rhein, deutlich. In den ersten Monaten des Jahres 2001 waren die Tagesfrachten gegenüber dem letzten Quartal 2000 jedoch wieder rückläufig.

Im letzten Jahresdrittel 2000 lagen die Tagesraten deutlich über den Anfang des Jahres 2000 vereinbarten Kontraktraten. Die für das Jahr **2001** abgeschlossenen längerfristigen Kontraktfrachten wurden in vielen Fällen gegenüber den Vorjahresverträgen erhöht und enthalten zum Großteil eine Gasölklausel, die eine Anpassung der Frachtraten, je nach Entwicklung der Gasölkosten, vorsieht.



Einige Unternehmen der Trockengüterschifffahrt stellen einen Trend, weg von langfristigen Kontrakten hin zu kurzfristig vereinbarten Frachten bzw. Tagesfrachten, fest.

In der **Tankschifffahrt** stiegen die Frachten im Bereich der Beförderung von Mineralölprodukten in den Monaten Juli, August und September 2000 - vor allem auf dem Rhein, aber auch im Elbebereich - stark an. Grund hierfür war vor allem die kurzfristig hohe Nachfrage durch Verlager, die in Erwartung sinkender Mineralölpreise mit dem Auffüllen ihrer Tanklager gewartet hatten und nun bei geringen Lagerbeständen diese auffüllen mussten. Aber auch die guten Wasserstände und die mehrwöchige Schließung der Raffinerie in Wesseling hatten positive Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und damit auf das Frachtniveau. Durch die Schließung der großen Raffinerie wurden zusätzliche Schiffskapazitäten gebunden, da eine beträchtliche Menge von Mineralölprodukten nicht, wie üblicherweise, über kürzere Entfernungen von der Raffinerie zu in Süddeutschland bestimmten Löschstellen, sondern direkt von Rotterdam oder Amsterdam dorthin befördert wurde. In den letzten drei Monaten des Jahres sanken die Frachten in der Tankschifffahrt wieder leicht, lagen jedoch weiterhin deutlich höher als im 1. Halbjahr 2000.

Auch im Januar **2001** waren die Frachten in der Tankschifffahrt noch relativ hoch, jedoch sanken sie in den nachfolgenden Monaten wieder auf ein niedriges Niveau ab.

4.3 Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt

Die Ertragslage vieler Unternehmen der **Tank- und Trockengüterschifffahrt** hat sich im 1. Halbjahr 2000 durch die stark gestiegenen Kosten – die nicht oder nur teilweise an die Auftraggeber weitergegeben werden konnten – gegenüber dem Vorjahr weiter verschärft.

Daher sind nach wie vor größere Investitionen (Modernisierung, Schiffsneubauten) nicht möglich. Nur die Reparaturen, die zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes unabdingbar sind, werden durchgeführt.

Das durchschnittliche Alter der deutschen **Trockengütermotorschiffe** hat sich – nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest – von 48,7 Jahren in 1998 auf 49,2 Jahre in 1999 erhöht. Bei den **Tankschiffen** gab es eine geringe Verbesserung des Durchschnittswertes von 29,5 auf 29,2 Jahre. Es besteht dringender Modernisierungsbedarf, denn durch die Überalterung der Flotte verschlechtert sich die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt.



5. Eisenbahngüterverkehr

5.1. Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im Jahr 2000 erhöhte sich beim **Eisenbahngüterverkehr** die beförderte Gütermenge um 2,4 % im Vergleich zum Vorjahr auf 294,2 Mio. t. Damit wurden durch die Eisenbahnen 6,9 Mio. t Güter mehr befördert als im Vorjahr.

Die Beförderungsleistung erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 6,6 % auf 76,0 Mrd. tkm durch die überdurchschnittliche Zunahme von Beförderungen über größere Entfernungen.

In Ostdeutschland nahm die beförderte Gütermenge um 1,9 % auf 58,4 Mio. t zu. Damit erreicht Ostdeutschland einen Anteil von 19,8 % am gesamten Mengenaufkommen der Eisenbahnen in Deutschland. Der bisherige Trend zur Abnahme des Eisenbahngüterverkehrs in Ostdeutschland konnte somit aufgehalten werden. Dabei hat sich die Beförderungsmenge aus Ostdeutschland nach dem Ausland bei einem Zuwachs von 4,5 % im Vergleich zum Vorjahr überdurchschnittlich entwickelt.

Vom gesamten Güteraufkommen der Eisenbahnen in Ostdeutschland entfällt ein Anteil von ca. 83 % auf das Beförderungsaufkommen der Bundesländer Brandenburg, Sachsen- Anhalt und Sachsen.

Bei den **nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen)** des öffentlichen Verkehrs nahm die Beförderungsmenge insgesamt um knapp 3,5 % zu. Bei Beförderungen von Eisen- und Stahlerzeugnissen durch NE-Bahnen wurde an der Mehrzahl der Standorte ein überdurchschnittlicher Zuwachs erreicht. Die zunehmenden Verkehre mit großer Beförderungsweite von NE-Bahnen auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn AG führten zu einem Wachstum bei der Gütertransportleistung um 18 %.

Die Hafeneisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs steigerten die Beförderungsmenge um 2,5 %. Der Mengenzuwachs ergab sich überwiegend aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen, insbesondere beim Containerverkehr in den Seehäfen.

Die Werkseisenbahnen erreichten durch den Aufkommenszuwachs der Eisen- und Stahlindustrie sowie der chemischen Industrie eine Zunahme der Beförderungsmenge von ca. 3,5 %. Es setzen sich jedoch auch strukturbedingte Transportrückgänge unter anderem im Bereich des Steinkohlebergbaus fort.

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

Während die Beförderungsmenge der Eisenbahnen insgesamt zugenommen hat, ist im **Binnenverkehr** ein Mengenrückgang zu verzeichnen. So wurden im Binnenverkehr 193,6 Mio. t Güter im Jahr 2000 bei einem Rückgang von 1,3 % im Vergleich zum Vorjahr befördert. Damit nahm im Binnenverkehr die Beförderungsmenge der Eisenbahnen um 2,5 Mio. t ab.



Die Veränderungen in der Zusammensetzung der Güterstruktur setzten sich im Binnenverkehr bei den Eisenbahnen weiter fort. Die Beförderungsmenge von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in Höhe von 4,0 Mio. t hat, wie bereits in den Vorjahren, weiter zugenommen. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr beträgt 39 %. Durch die Zunahmen in unterschiedlicher Höhe der Beförderungen von Mineralölzeugnissen, Erzen, Metallabfällen sowie Eisen- und Stahlerzeugnissen konnten die Rückgänge des Vorjahres bei diesen Güterarten zum Teil ausgeglichen werden.

Ähnlich wie bei den anderen Verkehrsträgern hat sich das Aufkommen bei der Beförderung von Bau- und Erdstoffen bei den Eisenbahnen im Vergleich zum Vorjahr um 17,5 % stark vermindert. Bei einer beförderten Baustoffmenge von 24,9 Mio. t im Jahr 2000 ging das Aufkommen im Vergleich zum Vorjahr damit um 5,3 Mio. t zurück.

Bei Beförderungen von Halb- und Fertigwaren mussten die Eisenbahnen im Binnenverkehr mit einem Mengenrückgang von 7,3 % (= - 1,3 Mio. t) Aufkommensverluste hinnehmen. Damit ist die beförderte Menge in diesem Marktsegment im Vergleich zum davor liegenden Jahreszeitraum weiter gesunken.

Nach dem Ausland wurde durch die Eisenbahnen im Jahr 2000, einschließlich des kombinierten Verkehrs, eine Gütermenge von 42,3 Mio. t befördert. Damit nahm die Beförderungsmenge um 10,3 % (ca. 4,0 Mio. t) im Vergleich zum Vorjahr zu.

Der Versand von Halb- und Fertigwaren mit einer Beförderungsmenge von 15,4 Mio. t erhöhte sich dabei um 8,2 %. Daran ist der kombinierte Verkehr in erheblichem Umfang beteiligt.

Beim Versand von Eisen- und Stahlerzeugnissen in Höhe von 7,9 Mio. t erhöhte sich das Aufkommen im Vergleich zum Vorjahr um 23 %.

Ein weiterer überdurchschnittlicher Mengenzuwachs ist beim Versand nach dem Ausland bei landwirtschaftlichen und chemischen Erzeugnissen festzustellen.

Dabei ist beim Eisenbahnversand nach Ländern bzw. Ländergruppen folgende Entwicklung zu verzeichnen:

Tabelle 2: Eisenbahnversand nach Empfangsländern und Gütermengen

Land / Ländergruppe	1999		2000	
	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %
Italien	8.904	23,2	9.658	22,8
MOE - Staaten	6.787	17,7	7.202	17,0
Österreich	6.483	16,9	7.732	18,3
Frankreich	4.054	10,6	4.570	10,8
Belgien / Niederlande	3.999	10,4	5.023	11,9
Schweiz	3.069	8,0	3.162	7,5
Schweden / Dänemark	1.875	4,9	1.872	4,4
sonstige Staaten	3.183	8,3	3.097	7,3
Insgesamt	38.354	100,0	42.316	100,0

Quelle: StBA Eisenbahnstatistik Verkehrsverflechtungen 1999 - 2000



Aus dem Ausland wurde durch die Eisenbahnen, einschließlich des kombinierten Verkehrs, eine Gütermenge von 47,7 Mio. t befördert. Damit nahm der Gütereimport aus dem Ausland um 9,6 % (4,2 Mio. t) im Vergleich zum Vorjahr zu.

Vom gesamten Empfangsaufkommen aus dem Ausland erreichten die Beförderungen von Halb- und Fertigwaren in Höhe von 13,7 Mio. t einen Mengenanteil von 28,6 %. Ein weiterer beachtlicher Anteil von 26,8 % entfiel auf Beförderungen von Eisen- und Stahlerzeugnissen sowie von Erzen und Metallabfällen in Höhe von 12,8 Mio. t. Bei Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und festen Brennstoffen aus dem Ausland ist ebenfalls ein beachtlicher Mengenzuwachs zu verzeichnen.

Nach Ländern bzw. Ländergruppen entwickelte sich der Gütereimport der Eisenbahnen wie folgt:

Tabelle 3: Eisenbahnempfang nach Versandländern und Gütermengen

Land / Ländergruppe	1999		2000	
	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %
Belgien / Niederlande	10.323	23,7	12.126	25,4
Polen	7.783	17,9	8.708	18,2
Österreich	5.021	11,5	5.368	11,2
Italien	4.204	9,7	4.463	9,4
Frankreich	2.403	5,5	2.769	5,8
Schweiz	1.035	2,4	1.167	2,5
Schweden / Dänemark	2.082	4,8	2.150	4,5
Tschechien	7.407	17,0	7.494	15,7
sonstige Staaten	3.314	7,5	3.494	7,3
Insgesamt	43.572	100,0	47.739	100,0

Quelle: StBA Eisenbahnstatistik Verkehrsverflechtungen 1999 - 2000

Der Durchgangsverkehr der Eisenbahnen durch Deutschland erhöhte sich von 9,3 Mio. t im Jahr 1999 auf 10,5 Mio. t im Jahr 2000 (+ 13 %).

5.2 Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße

Im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im vergangenen Jahr mit 2.252.500 Ladeeinheiten - Großcontainer, Wechselbehälter und Straßengüterfahrzeugen im „Huckepackverkehr“ - insgesamt knapp 31,9 Mio. t befördert. Damit erhöhte sich die beförderte Gütermenge im Kombinierten Verkehr im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 %.

Ein überdurchschnittlicher Zuwachs von 16,8 % war bei den kombinierten Durchgangsverkehren zu verzeichnen.

Im „Huckepackverkehr“ wurden ca. 16 % von den gesamten Ladeeinheiten und ca. 24 % von der gesamten Beförderungsmenge transportiert.



Von der gesamten Beförderungsmenge im kombinierten Verkehr Schiene-Straße entfielen

- 10,8 Mio. (33,7 %) auf Beförderungen im Binnenverkehr,
- 9,9 Mio. (30,9 %) auf den Versand nach dem Ausland,
- 7,9 Mio. (24,8 %) auf den Empfang aus dem Ausland und
- 3,3 Mio. (10,6 %) auf den Durchgangsverkehr.

Dabei veränderten sich die Beförderungsanteile der genannten Hauptverkehrsverbindungen zum Vorjahr nur unwesentlich.

Im Kombinierten Verkehr wurden weitere 637.000 leere Ladeeinheiten im Jahr 2000 bei einer Verringerung um 5,2% im Vergleich zum Vorjahr befördert.

Im Binnenverkehr konnte die Qualität der Leistungen auf dem angebotenen Kombi-Netz, vor allem hinsichtlich der Pünktlichkeit, im Vergleich zum Vorjahr wesentlich verbessert werden.

Überdurchschnittlich zugenommen haben die Seehafenhinterlandverkehre; so beförderte Transfracht International im Jahr 2000 zwischen den deutschen Seehäfen und dem Hinterland 685.000 TEU und damit ca. 9 % mehr als im Vorjahr.

Weiterhin konnte Intercontainer-Interfrigo (ICF) die Containerbeförderungen mit den GUS-Staaten steigern. Insgesamt wurden 30.150 TEU bei einer Zunahme um 11,5 % gegenüber 1999 auf Relationen nach und von den GUS-Staaten befördert.

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 Drittlandeinnahmen (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 in benachbarten Nichtverbundstaaten) 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 1998 bis 2000

Die nachstehende Tabelle zeigt die von deutschen und ausländischen Nutzfahrzeughaltern durch die Bundesrepublik Deutschland eingenommenen Gebühren in den Gebührenjahren 1998 bis 2000. 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 4: Bruttogebühreneinnahmen der Bundesrepublik Deutschland in den Gebührenjahren 1998 - 2000
Gebührenjahr = Dezember des Vorjahres bis November des jeweiligen Jahres

Gebührenjahr	Gebührenumsatz in Mio. DM	Veränderung in % ggü. Vorjahr
1998	804	+ 3,9
1999	849	+ 5,6
2000	878	+ 3,4

Quelle: BAG

Die Gebührenumsätze im deutschen System sind seit dem Jahr 1998 kontinuierlich gestiegen. Für diesen Gebührenzuwachs dürfte vor allem die positive konjunkturelle Entwicklung in Deutschland maßgebend sein, die sich in der Entwicklung des Aufkommens im Straßengüterverkehr widerspiegelt. Außerdem ist in diesem Zusammenhang auf deutliche Zuwächse im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, verbunden mit einer Steigerung beim Transitverkehr durch Deutschland, hinzuweisen.



6.2 Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 2000

Die Bruttogebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem haben im Gebührenjahr 2000 ihren bisherigen Höchststand seit Einführung des Systems erreicht. Sie überschreiten den Vorjahresumsatz um 28,1 Mio. DM und liegen nun bei 877,8 Mio. DM. Nach Durchführung der oben beschriebenen Gebührenverteilung und Rückerstattungen fließen für dieses Gebührenjahr 836,3 Mio. DM dem Staatshaushalt zu (1999: 817,1 Mio. DM).

Die gestiegenen Bruttogebühreneinnahmen im Gebührenjahr 2000 gründen sich wie im Vorjahr im Wesentlichen auf die zusätzlich ausgegebenen kurzfristigen Gebührenbescheinigungen. Knapp 90 % (rd. 25 Mio. DM) des Zuwachses entfallen auf Ein-Tagesbescheinigungen und Bescheinigungen mit einer Gültigkeit bis zu einer Woche.

Das Wachstum der Bruttogebühreneinnahmen von 28,1 Mio. DM geht zu 60 % (16,3 Mio. DM) auf einen gestiegenen Umsatz bei den Verbundstaaten (Deutschland, Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande, Schweden) zurück und zu 40 % (11,8 Mio. DM) auf einen gestiegenen Umsatz bei Nicht-Verbundstaaten. Damit hat sich der Anteil der Nicht-Verbundstaaten am Umsatzwachstum gegenüber dem Jahr 1999 von 27 % auf 40 % erhöht.

Die Umsatzsteigerung bei Fahrzeugen aus den Verbundstaaten ist zum größten Teil auf eine Umsatzsteigerung bei deutschen Fahrzeughaltern zurückzuführen (+ 15,8 Mio. DM). Nur der kleinste Verbundstaat Luxemburg verzeichnete neben Deutschland einen Umsatzzuwachs von ca. 1 Mio. DM. Die Umsätze mit Fahrzeugen aus den anderen Verbundstaaten gingen dagegen um ca. 0,5 Mio. DM gegenüber dem Vorjahr zurück.

Von der Umsatzsteigerung von 11,8 Mio. DM gegenüber dem vorherigen Gebührenjahr bei Nicht-Verbundstaaten entfallen 2,9 Mio. DM auf Polen, 2,2 Mio. DM auf die Tschechische Republik, 1,5 Mio. DM auf Österreich und 1,3 Mio. DM auf Italien. Bei den nicht gesondert genannten Staaten der Europäischen Union verringerten sich die Umsätze im deutschen Gebührensystem um insgesamt 2,3 Mio. DM. Die übrigen Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahr von 6,2 Mio. DM verteilen sich auf Staaten außerhalb der Europäischen Union.

6.2.1 Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus mittel- und osteuropäischen Staaten

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und den mittel- und osteuropäischen Staaten weist seit mehreren Jahren hohe Zuwachsraten auf. Eine steigende Zahl mittel- und osteuropäischer Transportunternehmen ist im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit westeuropäischen Staaten tätig.



Im deutschen Gebührenerhebungssystem wurden im Gebührenjahr 2000 Gebühren von Fahrzeughaltern aus mittel- und osteuropäischen Ländern, insbesondere aus Polen, Tschechien, Ungarn, Belarus, Litauen, Russland, Rumänien, Slowenien, Slowakei und der Ukraine eingenommen. Fahrzeughalter aus diesen Staaten zahlten im Gebührenjahr 2000 71,0 Mio. DM für die Nutzung der deutschen Autobahnen, 13 % (8,2 Mio. DM) mehr als im Gebührenjahr 1999 (62,8 Mio. DM).

Der Anteil dieser Staaten an den gesamten Gebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem ist mit 8,1 % im Gebührenjahr 2000 (Gebührenjahr 1999: 7,4 %) noch relativ gering; er wächst jedoch überdurchschnittlich. Der Anteil der zehn aufgeführten MOE-Staaten am **Umsatzwachstum aller Staaten** im deutschen Gebührenerhebungssystem im Gebührenjahr 2000 betrug 30 %.

Tabelle 5: Einnahmen aus den zehn mittel- und osteuropäischen Staaten mit den höchsten Einnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem in den Gebührenjahren 1999 und 2000

Land	Gebührenjahr 1999 (in 1.000 DM)	Gebührenjahr 2000 (in 1.000 DM)	absolute Differenz (in 1.000 DM)	Veränderung in % ggü. Vorjahr
Polen	23.611	26.518	2.907	12
Tschechien	13.725	15.932	2.207	16
Ungarn	5.319	5.892	573	11
Belarus	3.624	4.077	453	13
Litauen	3.610	4.050	440	12
Russland	2.729	3.113	384	14
Rumänien	2.647	3.109	462	17
Slowenien	2.725	3.045	320	12
Slowakei	2.770	2.904	134	5
Ukraine	2.046	2.382	336	16
Summe	62.806	71.022	8.216	13

Quelle: BAG

Besonders durch Fahrzeughalter aus Polen und Tschechien wurden - wie bereits im vorhergehenden Gebührenjahr - gestiegene Gebühreneinnahmen erreicht. Die Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus Rumänien und der Ukraine 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 Kabotageverkehre) ergibt sich bei der Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung und der Ausnutzung des Ladevermögens die nachfolgende Entwicklung.



7.1 Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung

Im Jahr 2000 wurden insgesamt 28,5 Mrd. Gesamtkilometer (Last- und Leerkilometer) zur Beförderung von rund 3,0 Mrd. t Gütern mit deutschen Lastkraftfahrzeugen, einschließlich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, zurückgelegt.

Obwohl die Beförderungsmenge um 5,6 % gesunken ist, haben sich die zurückgelegten Gesamtkilometer im Vergleich zum Vorjahr nur unwesentlich um 0,3 % reduziert. Eine wesentliche Ursache dafür ist, dass im Jahr 2000 die durchschnittliche Beförderungsweite der transportierten Güter um 6,8 % auf 93,2 km je Beförderung gestiegen ist.

Der Trend zur ständig verbesserten Ausnutzung der erbrachten Fahrleistung durch kontinuierliche Zunahme des Lastkilometeranteils setzt sich im Straßengüterverkehr, wie bereits in den vergangenen Jahren, weiter fort.

Obwohl sich im Jahr 2000 die gefahrenen Gesamtkilometer um 74 Mio. km verringerten, nahmen die gefahrenen Lastkilometer um 272 Mio. km durch Senkung des Leerkilometeranteils zu.

Die Entwicklung des Lastkilometeranteils an den gefahrenen Gesamtkilometern ergibt sich aus nachstehender Übersicht:

Tabelle 6: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern
(Angaben in Mio. km)

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Lastkilometer	18.566,0	18.333,0	18.783,0	19.793,0	21.177,0	21.449,0
Leerkilometer	7.450,0	7.186,0	7.156,0	7.169,0	7.391,0	7.045,0
Anteil Lastkilometer in %	71,4	71,8	72,4	73,4	74,1	75,3

Quelle: KBA, BAG

Die Erhöhung des Lastkilometeranteils in allen Verkehrsbereichen (Nah-, Regional- und Fernverkehr) ist Ergebnis der vielfältigen Maßnahmen der Transportunternehmen, ihren Fuhrpark noch rationeller einzusetzen, um die im Verlauf des Jahres 2000 stark gestiegenen Kosten wenigstens zum Teil zu kompensieren. So kann anhand der geführten Marktgespräche konkretisiert werden, dass der größte Anteil der Unternehmen die Fahrzeugdisposition computergestützt optimiert, den Leerfahrten- sowie den Leerkilometeranteil verringert und die Rundläufe besser ausgelastet hat. Ferner wurden zielgerichtet mehr Rückladungen sowie mehr paarige Verkehre akquiriert. Die vereinzelte Umstellung auf Schichtbetrieb sowie die Rückverlagerung von Beförderungen von Subunternehmern waren weitere Maßnahmen von Unternehmen in diesem Zusammenhang.



Auf der anderen Seite sind auch Einflussfaktoren zu benennen, die einer effizienten Kapazitätsnutzung der Fahrzeuge entgegenwirken. Neben Beförderungen mit Spezialfahrzeugen erschweren Just-in-Time-Verkehre, die Vorgabe bestimmter Be- und Entladezeiten sowie eingeschränkte Anliefermöglichkeiten bei Empfängern und in Fußgängerzonen einen effizienten Fuhrparkeinsatz.

Die unterschiedliche Entwicklung in den einzelnen Bereichen (Nah-, Regional- und Fernbereich) stellt sich wie folgt dar:

Im Nahbereich (bis 50 km) wurden im Jahr 2000 2,5 Mrd. Lastkilometer zurückgelegt, 4,8 % weniger als im Vorjahr aufgrund verminderter Baustoffbeförderungen. Durch die kürzeren Weiten bei Baustoffbeförderungen erreicht der Güternahverkehr nur einen Anteil von 11,8 % an den gefahrenen Lastkilometern des gesamten Straßengüterverkehrs.

Der Lastkilometeranteil an den gefahrenen Gesamtkilometern beträgt im Güternahverkehr 55,9 % und erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 %. Dieser vergleichsweise geringe Auslastungsgrad gegenüber den anderen Verkehrsbereichen ist auf einen beachtlichen Anteil von Ver- und Entsorgungsfahrten mit einer Beförderungsweite von durchschnittlich 16 km zurückzuführen. Für diese Beförderungen gibt es kaum geeignete Rückladungsmöglichkeiten.

Im Regionalbereich (51- 150 km) sind im Jahr 2000 3,9 Mrd. Lastkilometer zurückgelegt worden. Dies entspricht einer Zunahme um 1,6 % gegenüber dem Vorjahr. Somit liegt der Anteil der im Regionalbereich zurückgelegten Lastkilometer bei 18,3 % des gesamten Straßengüterverkehrs. Die durchschnittliche Beförderungsweite beträgt wie im Vorjahr 90 km je Beförderung. Der Anteil der Lastkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern erhöhte sich im Jahr 2000 auf 62,6 % (Vorjahr: 61,5 %).

Der Hauptanteil der Güterbeförderungen im Regionalbereich entfällt auf Sammel- und Verteilerfahrten von Handels- und Industrieunternehmen.

Im Fernbereich (ab 151 km) wurden 15,0 Mrd. Lastkilometer mit deutschen Lastkraftfahrzeugen bei einer fast unveränderten Durchschnittsentfernung von 381 km je Beförderung im Jahr 2000 gefahren. Die zurückgelegten Lastkilometer erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 2,3 %. Auf den Fernbereich entfielen damit 69,9 % der insgesamt gefahrenen Lastkilometer des Straßengüterverkehrs.

Bei diesem hohen Fahrleistungsanteil des Güterfernverkehrs hat sich die Ausnutzung der gefahrenen Gesamtkilometer in Höhe von 84,7 % im Vergleich zum Vorjahr (84,2 %) weiter verbessert. Während die Lastkilometer um ca. 337 Mio. km im Vergleich zum Vorjahr zugenommen haben, haben die Leerkilometer im gleichen Zeitraum um 54 Mio. km abgenommen.

Anteilig vom Fernbereich haben im **grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr** die Lastkilometer in Höhe von 3,3 Mrd. km um 5,9 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Durch die bessere Gestaltung des Last / Leerkilometerverhältnisses konnten dabei die gefahrenen Leerkilometer um 7,4 Mio. km gesenkt werden.



7.2 Gewichtsmäßige Auslastung des Ladevermögens der Fahrzeuge

Das Ladevermögen - die angebotene Nutzlast zur Durchführung von Beförderungen - der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2000 betrug 4,4 Mrd. Tonnen und verringerte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 1,6 %.

Bei einer beförderten Gütermenge von 3,0 Mrd. Tonnen im Jahr 2000 wurde damit eine durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge von 68,0 % erreicht. Die gewichtsmäßige Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge ist damit weiter zurückgegangen.

Eine wesentliche Ursache für diese Entwicklung dürfte sich aus den anhaltenden Veränderungen bei der Zusammensetzung der Sendungsstrukturen ergeben. Während der Beförderungsanteil von Gütern mit hohem spezifischen Gewicht weiter zurückgegangen ist (u. a. Baustoffe), nahmen Beförderungen von Gütern mit vergleichsweise geringem spezifischen Gewicht (u. a. Versandhauswaren, Elektrowaren) beim Straßengüterverkehr weiter zu.

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

Tabelle 7: Gewichtsmäßiger Auslastungsgrad der Fahrzeuge

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Auslastung in %	74,4	73,2	72,9	71,5	70,9	68,0

Quelle: KBA, BAG

Der Rückgang bei der Ausnutzung des Ladevermögens verlief dabei in den einzelnen Verkehrsbereichen unterschiedlich. Während der gewichtsmäßige Ausnutzungsgrad im Nahbereich gegenüber dem Vorjahr um 4,9 % zurückging, war im Fernbereich nur ein Rückgang um 0,8 % zu verzeichnen.

Bei der Größe des jährlich eingesetzten Ladevermögens im Straßengüterverkehr von über 4,4 Mrd. t zur Beförderung von 3,0 Mrd. t Gütern erscheinen jedoch weiterführende Untersuchungen über die Ursachen des ständigen Rückgangs bei der gewichtsmäßigen Auslastung des Laderaumes sinnvoll.