



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2001



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Zusammenfassung | 1 |
| 2 | Gesamtentwicklung des Güterverkehrs | 3 |
| 3 | Straßengüterverkehr | 5 |
| 3.1 | Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur | 5 |
| 3.1.1 | Güterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich | 5 |
| 3.1.2 | Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen | 7 |
| 3.2 | Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen | 7 |
| 3.3 | Entwicklung der Beförderungsentgelte | 10 |
| 3.4 | Entwicklung der Kosten und Investitionen | 13 |
| 3.4.1 | Entwicklung der Kosten | 13 |
| 3.4.2 | Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten | 13 |
| 3.4.3 | Entwicklung der Investitionen | 14 |
| 3.5 | Fahrpersonal im Straßengüterverkehr | 14 |
| 3.6 | Unternehmensinsolvenzen | 16 |
| 4 | Binnenschiffsgüterverkehr | 17 |
| 4.1 | Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur | 17 |
| 4.2 | Regionale Entwicklung nach Fahrgebieten und Binnenhäfen | 21 |
| 4.3 | Entwicklung der Beförderungsentgelte | 24 |
| 4.4 | Ertragslage und Investitionen im Binnenschiffsgüterverkehr | 25 |
| 4.5 | Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Binnenschiffsgüterverkehr | 26 |
| 5 | Eisenbahngüterverkehr | 29 |
| 5.1 | Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur | 29 |
| 5.2 | Kombinierter Verkehr Schiene - Straße | 33 |
| 6 | Autobahnbenutzungsgebühren | 34 |
| 6.1 | Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 2001 | 34 |
| 6.1.1 | Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus mittel- und osteuropäischen Staaten | 36 |
| 7 | Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr | 37 |
| 7.1 | Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung | 37 |
| 7.2 | Gewichtsmäßige Auslastung des Ladevermögens der Fahrzeuge | 39 |



1 Zusammenfassung

Die europäische Wirtschaft stand im Jahr 2001 im Zeichen einer Wachstumsschwäche. Die verhaltene konjunkturelle Entwicklung wirkte sich negativ auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Güterverkehr aus.

Im vergangenen Jahr wurden in Deutschland im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr 3,4 Mrd. t Güter befördert. Dies entspricht einem Mengenrückgang um 3,8 % gegenüber dem Vorjahr. Demgegenüber kam es bei den Verkehrsleistungen zu einem Wachstum um 0,6 % auf 395,4 Mrd. tkm, dass jedoch ausschließlich vom Straßengüterverkehr getragen wurde.

Im Straßengüterverkehr zeigte sich wiederum eine gesplante Entwicklung: Einem deutlichen Mengen- und Leistungswachstum in den oberen Entfernungsbereichen des Binnenverkehrs sowie einem überdurchschnittlichen Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr stehen erhebliche Verluste in den unteren Entfernungsbereichen gegenüber. Im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr verringerten sich sowohl die Mengen als auch die Leistungen, nachdem sie im Jahr zuvor noch zugenommen hatten.

Deutliche Unterschiede zeigen sich in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung zwischen West- und Ostdeutschland. Die prozentualen Rückgänge in Ostdeutschland lagen – wie bereits auch im Jahr 2000 - um das Dreifache über den Werten Westdeutschlands.

Die aktuelle Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs ist von einem stetig wachsenden in- und ausländischen Wettbewerbs- und Preisdruck geprägt. Im Binnenverkehr wurde die Auftragslage insbesondere durch den anhaltend schlechten Konjunkturverlauf in der Bauwirtschaft negativ beeinflusst. Am Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs konnten deutsche Unternehmen vor allem aufgrund der fehlenden Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa nicht entsprechend teilhaben. Dies ist auch eine Ursache dafür, dass der Marktanteil der deutschen Unternehmen am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nur etwa 25 % beträgt und im Verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten mit sinkender Tendenz bei etwa 10 % liegt.

Durch die zunehmende Trennung von Speditions- und Logistikfunktionen und der eigentlichen Transportdurchführung geraten vor allem die kleinen und mittleren Güterkraftverkehrsunternehmen unter einen zusätzlichen Preisdruck, der durch die Zunahme von Großunternehmen in Europa verstärkt wird.

Eine Besserung der Ertragssituation der Unternehmen durch Erhöhungen der Beförderungsentgelte war im vergangenen Jahr nur in Ausnahmefällen möglich. Die angespannte Lage zeigt sich auch am Rückgang der Investitionsneigung sowie an der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen. Neben diesem Entwicklungsverlauf führt die bevorstehende EU-Osterweiterung und die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zu Existenzängsten.

Angesichts der überwiegend schwierigen wirtschaftlichen Lage bei einer großen Anzahl von Transportunternehmen ist die gegenwärtige Situation der deutschen Unternehmen des Güterkraftverkehrs geprägt von einer weiterhin gespannten Erwartungshaltung im Hinblick auf anstehende verkehrspolitische Entscheidungen.

Die Aufkommens- und Leistungsrückgänge im Binnen-, grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr werden vor allem auf die schwache konjunkturelle Entwicklung zurückgeführt. Darüber hinaus wird jeweils das hohe Aufkommens- und Leistungsniveau des Jahres 2000 angeführt. Im Ergebnis der Marktgespräche mit Vertretern von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) kann eingeschätzt werden, dass sich das Beförderungsaufkommen dieser Bahnen im Vergleich zum Vorjahr erhöht hat.

In der Binnenschifffahrt war eine unterschiedliche Entwicklung zwischen Tank- und Trockengüterschifffahrt zu beobachten. Während in der Tankschifffahrt Mengensteigerungen bei guten Frachtraten erzielt werden konnten, war die Trockengüterschifffahrt entsprechend der allgemeinen Konjunkturschwäche rückläufig.

Im kombinierten Verkehr Schiene – Straße kam es im vergangenen Jahr im Binnenverkehr ebenfalls zu einem Rückgang der beförderten Gütermenge. Demgegenüber zeigte sich im Bereich des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr ein Zuwachs.

Der zunehmende Warenaustausch über große Entfernungen im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr führt im Straßenverkehr seit geraumer Zeit zu einem erheblichen Wachstum. Am steigenden Güteraufkommen in diesen wachstumsorientierten Marktsegmenten konnten die Verkehrsträger „Schiene“ und „Wasserstraße“ bisher kaum partizipieren, obwohl beide Verkehrsträger vor allem bei Beförderungen über große Entfernungen Vorteile gegenüber dem konkurrierenden Verkehrsträger „Straße“ besitzen.

Darüber hinaus wird im vorliegenden Bericht die Entwicklung der Autobahnbenutzungsgebühren sowie die Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr dargestellt.

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland stand im Jahr 2001 unter dem Einfluss des schwachen Wachstums der europäischen Wirtschaft.

So wurde im Jahr 2001 in Deutschland im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr – insgesamt – eine geringere Gütermenge befördert als im Jahr 2000. Demgegenüber kam es bei der Beförderungsleistung zu einem Wachstum, das jedoch ausschließlich vom Straßengüterverkehr getragen wurde.

Die genannten Verkehrsträger beförderten im Jahr 2001 insgesamt eine Gütermenge von 3,4 Mrd. t. Dies entspricht einem Mengenrückgang um 3,8 % gegenüber dem Vorjahr. Damit zeigte sich im Jahr 2001 – wie bereits im Jahr zuvor – ein nahezu gleich hoher Mengenrückgang von über 130 Mio. t.

Die Beförderungsleistung insgesamt stieg im Jahr 2001 um 0,6 % auf 395,4 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) an. Nachdem im Jahr zuvor ein Leistungszuwachs von 3,4 % zu verzeichnen war, kam es damit im Jahr 2001 bei der Beförderungsleistung zu einer abgeschwächten Entwicklung.

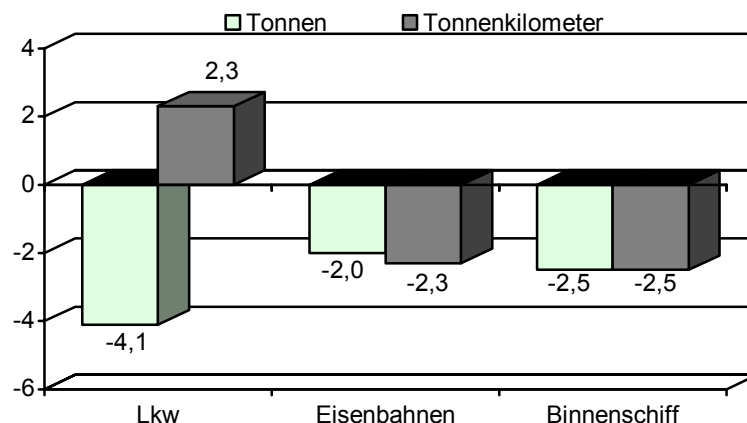
Im Straßengüterverkehr übertrafen die Gütermengen und Beförderungsleistungen in den oberen Entfernungsbereichen aufgrund des weiter zunehmenden Warenaustausches durch die internationale Arbeitsteilung erneut das Vorjahresniveau. Dagegen kam es wiederum in den unteren Entfernungsbereichen zu Mengenrückgängen, die vor allem auf die unverändert schlechte Lage in der Bauwirtschaft zurückzuführen sind.

Im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr verringerten sich sowohl die beförderten Gütermengen als auch die erbrachten Beförderungsleistungen im Vergleich zum Vorjahr. Damit konnte der im Jahr zuvor erreichte Mengen- und Leistungszuwachs bei diesen Verkehrsträgern nicht weiter fortgesetzt werden.

Die Verkehrsnachfrage hat sich bei allen Verkehrsträgern entsprechend dem konjunkturellen Verlauf während des vergangenen Jahres nahezu kontinuierlich abgeschwächt.

Bei den einzelnen Verkehrsträgern ergibt sich folgende Entwicklung:

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2001 gegenüber dem Jahr 2000 in %



Quelle: StBA, KBA, BAG



- Im **Straßengüterverkehr** verringerte sich die beförderte Gütermenge im Jahr 2001 im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 4,1 % auf 2,9 Mrd. t. Demgegenüber stieg die Beförderungsleistung aufgrund des Wachstums im Fernbereich um 2,3 % auf 256,3 Mrd. tkm (Inland) an.
- Im **Eisenbahngüterverkehr** nahm die beförderte Gütermenge im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr um 2,0 % auf insgesamt 288,2 Mio. t ab. Die Verkehrsleistung sank dabei um 2,3 % auf 74,3 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Vorjahr trat dabei auch ein Rückgang bei der beförderten Gütermenge im Verkehr mit dem Ausland ein. Damit konnte der Mengen- und Leistungszuwachs des Vorjahres bei den Eisenbahnen insgesamt nicht weiter fortgesetzt werden.
- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** wurden 236,1 Mio. t Güter im Jahr 2001 transportiert. Damit verringerte sich die Beförderungsmenge um 2,5 % gegenüber dem Vorjahr. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum ebenfalls um 2,5 % auf 64,8 Mrd. tkm ab.

Infolge der verhaltenen konjunkturellen Entwicklung wird auch im Jahr 2002 nur mit einer leichten Zunahme der Verkehrsnachfrage gerechnet. Dabei dürfte sich die erwartete allgemeine konjunkturelle Erholung in der zweiten Jahreshälfte positiv auf die Mengen- und Leistungsentwicklung im Güterverkehr auswirken.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2001 gegenüber dem Jahr 2000

| Verkehrsträger | Gütermenge | | | Verkehrsleistung ¹⁾ | | |
|--|----------------|----------------|--------------------|--------------------------------|--------------|--------------------|
| | 2000 | 2001 | 2001 ggü. 2000 | 2000 | 2001 | 2001 ggü. 2000 |
| | in Mio. t | | in % ²⁾ | in Mrd. tkm | | in % ²⁾ |
| Eisenbahnen³⁾ | 294,2 | 288,2 | -2,0 | 76,0 | 74,3 | -2,3 |
| Binnenschifffahrt | 242,2 | 236,1 | -2,5 | 66,5 | 64,8 | -2,5 |
| Straßengüterverkehr | | | | | | |
| deutscher Unternehmen⁴⁾ | 2.997,9 | 2.875,6 | -4,1 | 250,6 | 256,3 | 2,3 |
| - Gewerblicher Verkehr | 1.542,7 | 1.485,7 | -3,7 | 177,6 | 183,2 | 3,1 |
| - Werkverkehr | 1.455,2 | 1.389,9 | -4,5 | 73,0 | 73,1 | 0,1 |
| - Verkehr im Nahbereich ⁵⁾ | 1.915,9 | 1.784,1 | -6,9 | 29,8 | 28,4 | -4,6 |
| - Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾ | 558,5 | 544,6 | -2,5 | 49,3 | 48,8 | -1,0 |
| - Verkehr im Fernbereich ⁵⁾ | 523,5 | 546,9 | 4,5 | 171,5 | 179,0 | 4,4 |
| Gesamter Güterverkehr⁶⁾ | 3.534,3 | 3.399,9 | -3,8 | 393,1 | 395,4 | 0,6 |

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

2) Die Veränderungsraten 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 Kabotage.

5) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen.

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

3 Straßengüterverkehr

3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr wurde im Jahr 2001 mit deutschen Fahrzeugen bei einer Beförderungsleistung von ca. 256 Mrd. tkm eine Gütermenge von 2,9 Mrd. t befördert. Dabei erreichte der Straßengüterverkehr einen Anteil von 64,8 % an der Beförderungsleistung aller oben genannter Verkehrsträger.

Der im Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Jahr 2000 zu verzeichnende deutliche Mengenrückgang setzte sich auch im Jahr 2001 fort.

Nach einem Rückgang der Beförderungsmenge im Jahr 2000 in Höhe von 5,5 % kam es auch im Jahr 2001 zu einem weiteren Absinken der Beförderungsmenge um 4,1 %. Damit wurden im Vergleich zum Vorjahr ca. 122 Mio. t. Güter weniger befördert. Der bereits in den vergangenen Jahren zu verzeichnende Mengenrückgang im Nahbereich ist insbesondere auf die anhaltend schlechte konjunkturelle Entwicklung in der Bauwirtschaft zurückzuführen.

Die Beförderungsleistung stieg aufgrund der Zunahme der Beförderungen im Fernbereich im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr um 2,3 % an. Im Jahr 2000 betrug der Zuwachs bei der Beförderungsleistung lediglich 0,5 %.

Diese Entwicklung führte bereits über einen längeren Zeitraum zu einem Anteilszuwachs des Fernbereichs am gesamten Straßengüterverkehr bei gleichzeitiger Abnahme der Beförderungen im Nahbereich.

Bei der Durchführung von Beförderungen in den wachstumsorientierten oberen Entfernungsbereichen des Binnenverkehrs und des grenzüberschreitenden Verkehrs steht der Straßengüterverkehr grundsätzlich in Konkurrenz zu den übrigen Verkehrsträgern. Jedoch zeigte sich bei der Betrachtung der Mengen- und Leistungsentwicklung in diesen Marktsegmenten, dass der Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr bisher kaum am Wachstum in diesen wichtigen Bereichen des Güterverkehrs partizipieren konnte.

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

Die im Fernbereich des Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehrs durchgeführten Beförderungen erreichten durch den wachsenden Warenaustausch sowie die rege Exporttätigkeit deutliche Zuwächse. So übertrafen im Fernbereich (151 km und mehr) die Mengen und Leistungen – wie bereits seit Jahren – das Vorjahresniveau um 4,5 % bzw. 4,4 %.

Insgesamt wurde im Fernbereich bei einer Beförderungsleistung von 179,0 Mrd. tkm eine Menge von 546,9 Mio. t Güter befördert. Durch die hohe Transportweite entfallen über 70 % der Beförderungsleistungen des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich, bei einem Anteil von etwa 20 % an der gesamten Beförderungsmenge des Straßengüterverkehrs.



Im **Regionalbereich** (51 – 150 km) kam es demgegenüber neben einem Mengenrückgang um 2,5 % auch zu einem Leistungsrückgang in Höhe von 1,0 %. Im Jahr 2001 wurden 544,6 Mio. t Güter bei einer Beförderungsleistung von 48,8 Mrd. tkm im Regionalbereich transportiert.

Zu einem deutlichen Rückgang kam es erneut im **Nahbereich** (bis zu 50 km). Die Mengen und Leistungen verringerten sich im Vorjahresvergleich um 6,9 % bzw. 4,6 %.

Die erheblichen Rückgänge in Höhe von rund 132 Mio. t im Nahbereich bestimmten fast ausschließlich die Mengenausfälle im gesamten Straßengüterverkehr. Damit hat sich der Aufkommensrückgang im Nahbereich weiter fortgesetzt. Durch den erneuten Mengenrückgang im Jahr 2001 schrumpfte das Güteraufkommen im Nahbereich in den beiden vergangenen Jahren um etwa 15 %. Diese Entwicklung hat entscheidend zur schwierigen wirtschaftlichen Situation der Transportunternehmen beigetragen.

Bei der Betrachtung der Beförderungsmengen nach **Güterarten** zeigt sich folgende Entwicklung: Hohe Verluste verzeichnete wie bereits in den Vorjahren die aufkommensstarke Güterart Steine und Erden mit einem Gesamtaufkommen von 1,49 Mrd. t. Hierbei beträgt der Mengenrückgang über 6 %; das Beförderungsaufkommen verminderte sich dabei gegenüber dem Vorjahr um über 96 Mio. t.

Darüber hinaus kam es zu Rückgängen bei der Beförderung von land- und fortwirtschaftlichen Erzeugnissen (- 19,8 Mio. t = - 11,2 %) sowie von chemischen Erzeugnissen (- 15,1 Mio. t = - 6,7 %).

Im Gegensatz dazu nahm im Straßengüterverkehr im Jahr 2001 das Aufkommen bei den gewerblichen Fertigwaren (+ 7,9 Mio. t = 2,0 %) und bei der Güterabteilung Eisen und Stahl (+ 7,9 Mio. t = 11,0 %) sowie bei den Mineralölprodukten (+ 6,3 Mio. t = 5,4 %) gegenüber dem Vorjahr zu.

Der kontinuierliche Zuwachs beim Transport von gewerblichen Fertigwaren bestimmte maßgeblich das überdurchschnittliche Wachstum des Güterverkehrs im Fernbereich.

Im **Werkverkehr** kam es - wie bereits im Jahr 2000 - auch im Jahr 2001 zu Mengenverlusten in Höhe von 4,5 % (- 65,0 Mio. t). Diese haben ihre Ursache insbesondere in Aufkommensrückgängen im Nahbereich. Aufgrund höherer Marktanteile des gewerblichen Verkehrs im wachstumsorientierten Fernbereich fielen die Mengenrückgänge beim gewerblichen Verkehr im Vergleich zum Werkverkehr mit 3,6 % (- 55,3 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr geringer aus.

Trotz dieser Entwicklung verfügt der Werkverkehr nach wie vor über einen beachtlichen Anteil am gesamten Straßengüterverkehr. Im Jahr 2001 betrug der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtaufkommen 48 % (1,4 Mrd. t) und bei der Beförderungsleistung - infolge geringerer Durchschnittsentfernungen - rund 30 %. Diese Anteilswerte verzeichnete der Werkverkehr bereits Mitte der 90er Jahre. Allerdings hat sich der in früheren Jahren festgestellte Entwicklungsverlauf - abnehmende Anteile in den oberen Entfernungsstufen und zunehmende Anteile im unteren Entfernungsbereich - fortgesetzt.

Bei der Betrachtung des Straßengüterverkehrsaufkommens im Jahr 2001 zeigen sich erhebliche Unterschiede in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung zwischen West- und Ostdeutschland. So verringerte sich das Aufkommen des Straßengüterverkehrs in Ostdeutschland (einschließlich Berlin) um 9,7 %, während das Güteraufkommen in Westdeutschland gegenüber dem Vorjahr lediglich um 3,2 % zurückging. Damit lagen die prozentualen Rückgänge in Ostdeutschland – wie schon im Jahr 2000 - um das Dreifache über den Werten Westdeutschlands.

3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Das Aufkommen des **grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen** nahm nach den bereits deutlichen Mengenzuwächsen in den letzten Jahren im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr erneut zu. Die beförderte Gütermenge erhöhte sich nach einem Wachstum um über 6 % im Jahr 2000 überdurchschnittlich im Jahr 2001 um 10,4 % auf rund 107 Mio. t.

Die Beförderungsleistung (Inland) erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 8,4 % auf rund 27 Mrd. tkm.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs betrug der Anteil am gesamten Güteraufkommen im Fernbereich rund 36 %. Dabei ist zu beachten, dass der grenzüberschreitende Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen lediglich einen Anteil von 25 % am gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr erreichte. Bedingt durch die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen kommt das überdurchschnittliche Wachstum im grenzüberschreitenden Güterverkehr daher nach wie vor den ausländischen Transportunternehmen zugute.

3.2 Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen

Die aktuelle Lagebeurteilung der Unternehmen des Straßengüterverkehrs erfolgt vor dem Hintergrund der gravierenden Veränderungen auf den europäischen Verkehrsmärkten und den bereits realisierten erheblichen Anpassungsmaßnahmen der Unternehmen.

Die Globalisierung der Märkte und der damit wachsende Warenaustausch hatten zur Folge, dass die grenzüberschreitenden Güterbeförderungen in den europäischen Ländern seit Jahren eine hohe Dynamik entwickelten, die sich bereits im beschriebenen Leistungswachstum widerspiegelt. Begründet durch die zentrale verkehrsgeografische Lage innerhalb Europas trifft dies in besonderem Maße auf Deutschland zu.

Jedoch hat die fehlende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Güterkraftverkehr in Europa dazu geführt, dass die deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen gerade an diesem wachstumsorientierten Marktsegment nicht entsprechend teilhaben konnten.

Wesentliche Harmonisierungsdefizite im Vergleich zu anderen europäischen Mitbewerbern werden von den Unternehmen des Straßengüterverkehrs nach wie vor bei der Höhe der Kraftstoffkosten, Steuern (u. a. Öko-steuer) und Abgaben sowie bei der Höhe der Lohn- und Lohnnebenkosten gesehen. Auch darin dürfte eine wesentliche Ursache dafür zu suchen sein, dass der Marktanteil der deutschen Unternehmen am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nur etwa 25 % beträgt. Im grenzüberschreitenden Güterkraft-

verkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten liegt dieser Anteil mit sinkender Tendenz bei etwa 10 %. Diese Entwicklung hat gerade im zurückliegenden Jahr zu einem ständig wachsenden Wettbewerbsdruck bei den deutschen Unternehmen geführt.

Eine zusätzliche Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen zu Lasten deutscher Unternehmen des Straßengüterverkehrs resultiert aus Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern infolge gestiegener Energiekosten erhalten. Die deutschen Unternehmen sehen hierin ein erneutes Unterlaufen der bisherigen Anstrengungen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa.

Zusätzlich wirken sich die Kostenvorteile osteuropäischer Unternehmen im Wettbewerb aus. Die Unterschiede sind so erheblich, dass die daraus entstehenden Wettbewerbsvorteile gegenüber deutschen, aber auch gegenüber anderen westeuropäischen Unternehmen durch die üblichen Einsparmaßnahmen nicht auszugleichen sind. In diesem Zusammenhang wird von den Unternehmen durchaus anerkannt, dass mit der Einführung gesetzlicher Bestimmungen zur Verhinderung illegaler Beschäftigung von Fahrern, vor allem aus osteuropäischen Ländern, den bisherigen Wettbewerbsverzerrungen und anderen negativen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt entgegengewirkt wurde. Erste Erfahrungen des Bundesamtes bei der Umsetzung dieser gesetzlichen Bestimmungen zeigen, dass hiermit eine wirksame Grundlage zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr geschaffen worden ist.

Bei der Lagebeurteilung zeigt sich jedoch auch, dass aufgrund des europaweit wachsenden Güterausstausches neue große Speditionsunternehmen mit europaweiten Netzwerken entstanden sind. Dabei ist auf dem Verkehrsmarkt eine immer stärkere Entwicklung zur Trennung von Speditions- und Logistikfunktionen einerseits und der eigentlichen Transportdurchführung andererseits festzustellen. Diese Entwicklung wird begleitet von einem deutlichen Konzentrationsprozess. Hierbei sehen sich vor allem mittelständisch geprägte Verkehrsunternehmen durch Konkurrenz von Konzernunternehmen der Transport- und Logistikbranche aus europäischen Staaten benachteiligt. Durch Übernahme von weiteren Verkehrsunternehmen erreichen diese Unternehmen eine flächendeckende Präsenz mit entsprechenden Wettbewerbsvorteilen.

Vor allem bei kleinen und mittleren Unternehmen führt das Kapazitätsüberangebot zu einem teilweise ruinösen Wettbewerb. In Folge dessen geraten immer mehr Unternehmen in eine existentielle Krise und müssen aus dem Markt ausscheiden.

Die wirtschaftliche Situation der deutschen Transportunternehmen wurde wesentlich von der Situation der Bauwirtschaft beeinflusst. Die in den letzten Jahren anhaltende Konjunkturschwäche führte zu hohen Aufkommensrückgängen verbunden mit geringer Kapazitätsausnutzung in diesem Marktsegment. Allein im vergangenen Jahr wurden im Straßengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr fast 100 Mio. t weniger Baustoffe befördert. So wurden im Jahr 2001 im Vergleich zum Vorjahr etwa 13 Mio. Ladungsfahrten im gesamten Nahbereich weniger durchgeführt.

Das fehlende Beförderungsaufkommen konnten die Unternehmen durch Übernahme anderer Güterbeförderungen nicht kompensieren. Die dadurch entstandenen Überkapazitäten im Binnenverkehr führten zu einem ständig an Schärfe zunehmenden Verdrängungswettbewerb, der sich vor allem negativ auf das Preisniveau

der Güterbeförderungen auswirkte. Bei einigen Unternehmen führte diese Situation dazu, dass zeitweilig Beförderungen unterhalb der Kostendeckungsgrenze durchgeführt wurden, um bisherige Auftraggeber nicht an andere Mitbewerber zu verlieren.

Die Auswirkungen des Mengenrückgangs bei Baustoffbeförderungen sind besonders nachhaltig bei Transportunternehmen in Ostdeutschland spürbar geworden. Nach Jahren besonders intensiver Bautätigkeit, insbesondere beim Ausbau der Infrastruktur, sind die Aufträge der Bauwirtschaft für Güterbeförderungen drastisch zurückgegangen. Aus den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen geht hervor, dass hier betroffene Unternehmen im Interesse der eigenen Existenzhaltung in andere Marktsegmente drängen und somit den ohnehin schon starken Wettbewerb weiter verschärfen.

Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage war deutschen Transportunternehmen im vergangenen Jahr nur selten möglich. Der erhebliche Wettbewerbs- und Preisdruck führte dazu, dass nur in Ausnahmefällen Erhöhungen der Beförderungsentgelte durchgesetzt werden konnten. Unter diesen Bedingungen sind insbesondere in der zweiten Hälfte des Jahres 2001 notwendige Entgelterhöhungen kaum realisiert worden.

Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes hat sich die Ertragslage vieler Güterkraftverkehrsunternehmen weiter verschlechtert. Ein hoher Anteil der Unternehmen musste gestiegene Kosten bei gleich gebliebenen Entgelten hinnehmen oder konnte nur Entgelterhöhungen unterhalb der Kostensteigerungen realisieren. Neben dem erheblichen Preisverfall infolge von Überkapazitäten wurden die Transportunternehmen im vergangenen Jahr zusätzlich durch Erhöhungen sehr unterschiedlicher Kosten belastet.

Die Investitionsneigung der Transportunternehmen hat insbesondere im Verlauf des zweiten Halbjahres 2001 sowie zu Beginn des Jahres 2002 abgenommen. Dies zeigt sich auch am deutlichen Rückgang der Nachfrage nach Nutzfahrzeugen. Bei manchen Verkehrsunternehmen reichen die Erträge nicht aus, um Investitionen in den Fuhrpark zu tätigen.

Infolge des hohen Wettbewerbs- und Kostendrucks ist ein verstärkter Trend zur Reduzierung des Fuhrparks erkennbar. Nunmehr bauen auch im Nah- und Regionalverkehr tätige Unternehmen ihren Fuhrpark verstärkt ab, indem Altfahrzeuge bei deren Aussonderung nicht mehr ersetzt werden.

Die angespannte Lage des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes wird auch anhand der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen in diesem Wirtschaftsbereich deutlich.

Darüber hinaus wurde aus einer Vielzahl der Gespräche mit Unternehmern des deutschen Verkehrsgewerbes deutlich, dass sowohl die bevorstehende EU-Osterweiterung als auch die geplante Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut verstärkt zu Existenzängsten führen.

Viele Unternehmen befürchten aufgrund der günstigeren Kostensituation der Unternehmen in den Beitrittsstaaten sinkende Beförderungsentgelte und sehen sich durch den bereits heute geringen Anteil der deutschen Beförderer im Wachstumsmarkt des grenzüberschreitenden Verkehrs bestätigt.

Die Einführung der Maut wird von diesen Unternehmen angesichts der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Situation im Straßengüterverkehrsgewerbe mit großer Sorge erwartet. Aus den Marktgesprächen des Bundesamtes wird deutlich, dass sich die Unternehmen angesichts der zusätzlichen Kostenbelastung bei Einführung der Lkw-Maut erheblichen betriebswirtschaftlichen Herausforderungen ausgesetzt sehen.

Überwiegend wird dabei der Wechsel von der jetzigen zeitbezogenen Gebühr auf eine streckenbezogene Gebühr als gerechtere Lösung anerkannt, zumal dadurch ausländische Transportunternehmen denselben Kostenbelastungen bei der Benutzung der Autobahnen in Deutschland unterliegen.

Übereinstimmend wurde durch alle in die Marktbeobachtung einbezogenen Transportunternehmen die Auffassung vertreten, dass die vorgesehene streckenbezogene Maut bei der gegenwärtigen - bereits vorhandenen - Kostenbelastung auch nicht zu Teilen kompensiert werden kann, sondern in voller Höhe an die Auftraggeber weitergegeben werden muss. Künftig erwarten die deutschen Transportunternehmen eine zusätzliche Verschärfung ihrer wirtschaftlichen Situation, da die bereits vorhandenen ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb Europas bisher nicht harmonisiert werden konnten.

Vielfach herrscht bei den Transportunternehmen Skepsis hinsichtlich des von der Politik erwarteten Leistungszuwachses bei den anderen Verkehrsträgern vor. Vielmehr wird die Auffassung vertreten, dass sich - unter Berücksichtigung der bevorstehenden Erweiterung der Europäischen Union - die bisher durch deutsche Unternehmen durchgeführten Güterbeförderungen statt zu Bahn und Binnenschiff zu Unternehmen des Straßengüterverkehrs aus Nachbarstaaten verlagern werden.

Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage bei einer großen Anzahl von Transportunternehmen ist die gegenwärtige Situation der deutschen Unternehmen des Güterkraftverkehrs geprägt von einer weiterhin gespannten Erwartungshaltung im Hinblick auf anstehende verkehrspolitische Entscheidungen.

3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Mehrzahl der Unternehmen, mit denen Marktgespräche geführt wurden, konnte im 2. Halbjahr 2001 keine Entgelterhöhungen durchsetzen. Diese Entwicklung war vor allem auf die zwischen Spätsommer und Jahresende 2001 erneut gesunkenen Dieselpreise zurückzuführen, die den Unternehmen eine Begründung von Entgelterhöhungen - auch unter Berücksichtigung anderer gestiegener Kosten - erschwerten. Die aktuelle konjunkturelle Situation führte - insbesondere seit Herbst 2001 - zu einem Rückgang des gesamten Güteraufkommens und damit zu einer Erhöhung der ohnehin schon auf dem Markt vorhandenen Laderaumüberkapazität. Dies stellte ein zusätzliches Hindernis für Verhandlungen über Entgelterhöhungen dar.

Viele Unternehmen verzichteten vor diesem Hintergrund ganz auf Entgeltverhandlungen, da sie bei diesen Gesprächen Forderungen der Auftraggeber nach niedrigeren Entgelten oder gar eine Neuausschreibung des Beförderungspaketes und einen Verlust des Auftraggebers befürchteten. Auch Unternehmen, die mit detaillierten Kostenrechnungen und überzeugenden Argumenten bei ihren Auftraggebern um Entgelterhöhungen nachsuchten, hatten es schwer, diese durchzusetzen, da von den Auftraggebern oftmals auf Angebote günstigerer Konkurrenten verwiesen wurde. Günstigere Angebote wurden dabei vor allem von solchen Transportunternehmen gemacht, die vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage ihr Güteraufkommen er-

höhen wollten und zur Sicherung von Marktanteilen Preisangebote abgaben, die sich unterhalb des durchschnittlichen Frachtniveaus bewegten.

Dennoch konnte auch im 2. Halbjahr 2001 ein kleiner Teil der Unternehmen Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen, wobei die erzielten Erhöhungen zumeist deutlich unter den Kostensteigerungen blieben. Dabei handelte es sich vor allem um Unternehmen, die eine exakte Kostenrechnung vorweisen konnten, über Spezialfahrzeuge verfügen, logistische Zusatzleistungen anbieten und deren Auftraggeber ein Industrieunternehmen ist, zumeist bei langjähriger Zusammenarbeit der beiden Unternehmen.

In Einzelfällen bestand eine größere Chance auf Entgelterhöhungen bei solchen Verladern, die - bedingt durch den Konkurs ihrer bisherigen Transportunternehmen - dringend neue Beförderer suchten.

Besonders in den Herbstmonaten musste jedoch eine gestiegene Anzahl von Unternehmen einen Rückgang der Beförderungsentgelte gegenüber dem Vorjahr hinnehmen. Da viele Unternehmen ihre bis ca. Jahresanfang 2001 durchgesetzten Entgelterhöhungen – oft im Rahmen von Dieselmzuschlägen – mit dem gestiegenen Dieselpreis begründeten, forderten viele Auftraggeber nun nach dem Absinken der Dieselpreise diese Erhöhungen wieder nach unten zu korrigieren. Teilweise wurden Dieselmzuschläge von Auftraggebern auch ohne Rücksprache teilweise oder vollständig wieder gekürzt.

Zugeständnisse mussten im 2. Halbjahr 2001 besonders Transportunternehmen machen, die ausschließlich in den Bereichen Chemie-, Automobil- und Bauindustrie tätig sind. Auftragsmangel und Umsatzrückgänge der verladenden Industrie waren oftmals Grund für zusätzlichen Druck auf die Beförderungsentgelte.

Über Entgelteinbußen berichteten daneben auch Transportunternehmen, die als Subunternehmer für größere Mineralölspeditionen tätig sind. Durch weitere Zusammenschlüsse von Mineralölkonzernen und den Konkurrenzkampf der Mineralölspeditionen um größere Beförderungspakete mussten Subunternehmer auch hier niedrigere Entgelte als im Vorjahr hinnehmen.

Auch bei Transportunternehmen, die im Auftrag größerer Speditionen im allgemeinen Ladungs- und Stückgutverkehr tätig waren, mussten oftmals niedrigere Beförderungsentgelte als im Vorjahreszeitraum hingenommen werden, da in diesem Bereich ein schnelles Auswechseln der Transportunternehmen möglich und dadurch der Wettbewerb besonders ausgeprägt ist. Immer mehr Großverlader schließen im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen nur noch große Auftragspakete mit einem Logistikdienstleister ab. Dadurch können kleine und mittelständische Transportunternehmer oftmals keine Industrieunternehmen als direkte Auftraggeber mehr gewinnen und sind auf die Aufträge größerer Speditionen angewiesen.

Die bereits vorher kaum auskömmlichen Beförderungsentgelte für Rückladungen auf dem freien Markt haben sich nach Angaben der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen weiter verschlechtert.



Eine zusätzliche Vergrößerung des Laderaumüberhangs auf dem deutschen Binnenmarkt und damit weiterer Druck auf die Beförderungsentgelte wurde im Berichtszeitraum durch bayerische Unternehmen verursacht, die normalerweise im Italienverkehr tätig sind und aufgrund von fehlenden Ökopunkten gezwungen waren, sich einen anderen Tätigkeitsbereich zu suchen.

Viele Unternehmen berichteten darüber hinaus über den zunehmenden Einsatz von Lastkraftfahrzeugen mit geringem Gesamtgewicht, die nicht dem Güterkraftverkehrsgesetz unterliegen und durch geringere Kosten zusätzlichen Druck auf die Entgelte ausüben.

Für die nächsten Monate rechnet die Mehrzahl der Unternehmen - trotz der in den ersten Monaten des Jahres 2002 wieder gestiegenen Dieselpreise – mit Schwierigkeiten bei der Durchsetzung höherer Beförderungsentgelte.

Zusätzlich zur oben beschriebenen schwierigen Wettbewerbssituation belastet die bevorstehende Einführung der Autobahnmaut die Transportunternehmen. Viele sehen Probleme darin, innerhalb kurzer Zeit mehrmals die Frachtpreise zu erhöhen und verzichten daher zur Zeit auf Entgeltverhandlungen.

Sorge bereitet Transportunternehmen auch, dass bei Einführung der Lkw-Maut ihre Auftraggeber eine Entgelterhöhung über Monate durch zähe Preisverhandlungen verschieben könnten und so die Transportunternehmen für den Übergangszeitraum die zusätzlichen Kosten der Maut übernehmen müssten. Diese Transportunternehmen sehen hier eine große Gefahr für die Existenz ihres Unternehmens.

Das auch im **grenzüberschreitenden Güterverkehr** rückläufige Güteraufkommen – insbesondere in den Monaten November und Dezember – sowie die geringe Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen in diesem Bereich erschwerten im 2. Halbjahr 2001 die Durchsetzbarkeit von Entgelterhöhungen noch stärker als im deutschen Binnenmarkt. Höhere Beförderungsentgelte waren nur dann möglich, wenn Auftraggeber zur Durchführung qualitativ hochwertiger, grenzüberschreitender Beförderungsleistungen den Einsatz von deutschen Unternehmen ausdrücklich wünschten.

Im Italienverkehr hat sich im Berichtszeitraum aufgrund stark rückläufiger Nachfrage der Wettbewerbsdruck bei deutschen Transportunternehmern verstärkt. Darüber hinaus konnten Entgelterhöhungen, die sich aus erhöhten Kosten bei Beförderungen durch die Schweiz nach Italien - durch die „Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe“ (LSVA), mehr Kilometerleistung und erhöhte Personalkosten durch die Tunnelproblematik - ergaben, kaum an Auftraggeber weitergegeben werden.

Für die nächsten Monate rechnet im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr kaum eines der in die Marktgespräche einbezogenen Unternehmen mit einer wesentlichen Veränderung beim Entgeltniveau.

3.4 Entwicklung der Kosten und Investitionen

3.4.1 Entwicklung der Kosten

Im Jahresverlauf 2001 registrierten fast alle in die Marktbeobachtung eingebundenen Unternehmen eine Steigerung ihrer Gesamtkosten im Vergleich zum Vorjahr. Entscheidend für diese Entwicklung war, dass sehr unterschiedliche Kosten bei den Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs - trotz massiver Bemühungen zur Kostensenkung - zu dieser Steigerung der Gesamtkosten geführt haben. Im Gegensatz zu früheren Jahren waren hierbei jedoch nicht die - für die Transportunternehmer - sehr bedeutsamen Preise für Dieselmotorkraftstoff für die Steigerung der Gesamtkosten entscheidend. Nachdem diese sich in den ersten 3 Quartalen des Jahres 2001 auf relativ hohem Niveau bewegt hatten, gaben sie von September bis zum Jahresende deutlich nach. Im 1. Quartal 2002 stiegen sie jedoch wieder stark an und bewegen sich nunmehr erneut auf dem Niveau vom Sommer 2001.

Die gesamten Kraftstoffkosten, die einem Unternehmen für seinen Fuhrpark entstehen, hängen neben dem Einkaufspreis für Dieselmotorkraftstoff auch von der technischen Ausstattung der Fahrzeuge (z. B. höherer Kraftstoffverbrauch bei EURO III-Fahrzeugen, Betrieb von Zusatzaggregaten) sowie einer Reihe von einsatzbedingten Kostenfaktoren ab. Bei letzteren führen z. B. die sich weiter verschärfende Stauproblematik sowie häufigere Lieferungen durch tendenziell kleinere Bestellmengen zu einer Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs. Aufgrund dieser Entwicklung ist zu erklären, warum bei einem Großteil der Transportunternehmen die Kraftstoffkosten – trotz der gesunkenen Preise für Dieselmotorkraftstoff – insgesamt dennoch gestiegen sind.

Neben den Kraftstoffkosten sind bei vielen Unternehmen auch die Lohn- und Lohnnebenkosten gestiegen. Weitere Kostensteigerungen betrafen Versicherungsprämien, Aufwendungen für Autobahn- / Straßenbenutzungsgebühren im Ausland, insbesondere die LSWA in der Schweiz. Zudem ist auch der Anteil der Unternehmen gestiegen, bei denen sich der anhaltende Trend zur längeren Nutzung der Fahrzeuge nunmehr in höheren Aufwendungen für Reparaturen niederschlägt. Schließlich sind zum Teil die Gebühren der öffentlichen Verwaltung gestiegen sowie Aufwendungen zur Erhöhung der Betriebs- und Verkehrssicherheit (z. B. Betriebsarzt / arbeitsmedizinische Betreuung, Sicherheitsbeauftragter, Ladungssicherung, Sicherheit bei Gefahrgutbeförderungen und sonstige Fahrerschulungen).

3.4.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

Beim Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen hat sich das Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten gegenüber dem Vorjahr verschlechtert. Symptomatisch für diese Entwicklung ist, dass trotz der zumeist gestiegenen Gesamtkosten Entgelterhöhungen wegen des verschärften Wettbewerbs vor dem Hintergrund der abgeschwächten Konjunktur und wegen der Ende des Jahres 2001 gesunkenen Kraftstoffpreise nur schwerlich durchsetzbar waren. So musste der größte Teil der Transportunternehmen, bei denen sich die Ertragslage verschlechtert hat, gleich gebliebene Entgelte akzeptieren, obwohl ihre Kosten insgesamt gestiegen sind. Bei Unternehmen, die Entgelterhöhungen durchsetzen konnten, lagen diese zumeist unterhalb der Kostensteigerungen. Auch ist der Anteil der Unternehmen gestiegen, der gesunkene Entgelte bei gestiegenen Kosten verkraften musste.

Im Ergebnis hat sich die Lage verschlechtert, wobei im grenzüberschreitenden und im Regionalverkehr engagierte Transportunternehmen im Vergleich zu Fernverkehrsunternehmen noch häufiger von Ertragseinbußen betroffen waren. So konnte immerhin noch ein kleiner Teil der in Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Unternehmen des Güterfernverkehrs durch umfassende Rationalisierungsmaßnahmen sein Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten verbessern.

3.4.3 Entwicklung der Investitionen

Im Verlauf des Jahres 2001 haben viele Unternehmen ihre Investitionen deutlich eingeschränkt oder sogar ganz eingestellt. Auch im **Regionalverkehr** ist nun ein verstärkter Trend zu beobachten, unrentable Aufträge abzulehnen und Fahrzeuge abzubauen, Beförderungen auf Subunternehmer zu verlagern und Altfahrzeuge bei Aussonderung nicht mehr zu ersetzen. Dadurch verringerte sich der Anteil der sonst zum Jahresende üblichen, saisonbedingten Abmeldungen / Stilllegungen von Fahrzeugen.

Kennzeichnend für die rückläufigen Investitionen ist auch, dass in der 2. Jahreshälfte 2001 mehr Fernverkehrsunternehmen ihre Laderaumkapazität reduziert als erweitert haben. Angesichts des starken Wettbewerbs- und Kostendrucks hält der Trend zur Reduzierung des Fuhrparks auf den unbedingt betriebsnotwendigen Umfang weiter an. Vereinzelt Fuhrparkerweiterungen wurden fast ausschließlich aufgrund der Gewinnung neuer Kunden sowie zur Flexibilisierung des Fuhrparks (zusätzliche Anhänger und Auflieger sowie Jumbo- / Wechselbrücken und Wechselbehälter) vorgenommen.

Seit Anfang des Jahres 2002 ist eine weitere Verschlechterung des Investitionsklimas für schwere Nutzfahrzeuge festzustellen. Nicht wenige Unternehmen planen hingegen eine – zumindest vorübergehende – Verringerung ihres Fuhrparks. Insbesondere Fernverkehrsunternehmen ziehen jedoch in Betracht, bei scheidenden Entgeltverhandlungen oder Neukundengewinnungen ihren Fuhrpark endgültig zu reduzieren. Vermehrt wird auch erwogen, ausscheidende Fahrer nicht mehr zu ersetzen und gleichzeitig die jeweils ältesten Fahrzeuge abzubauen.

3.5 Fahrpersonal im Straßengüterverkehr

Die unbefriedigende Lage vieler Transportunternehmen infolge gestiegener Kosten wirkte sich im Jahr 2001 auch auf die **Löhne** für das Fahrpersonal aus. In einigen Unternehmen war die finanzielle Situation so prekär, dass schon seit mehreren Jahren keine Lohnerhöhungen möglich waren.

Bei Unternehmen, die überwiegend im sogenannten Tagesgeschäft für Großspediteure tätig sind, lag das Lohnniveau für Fahrer am niedrigsten. Daher ist bei diesen Unternehmen der Fahrermangel auch besonders ausgeprägt.

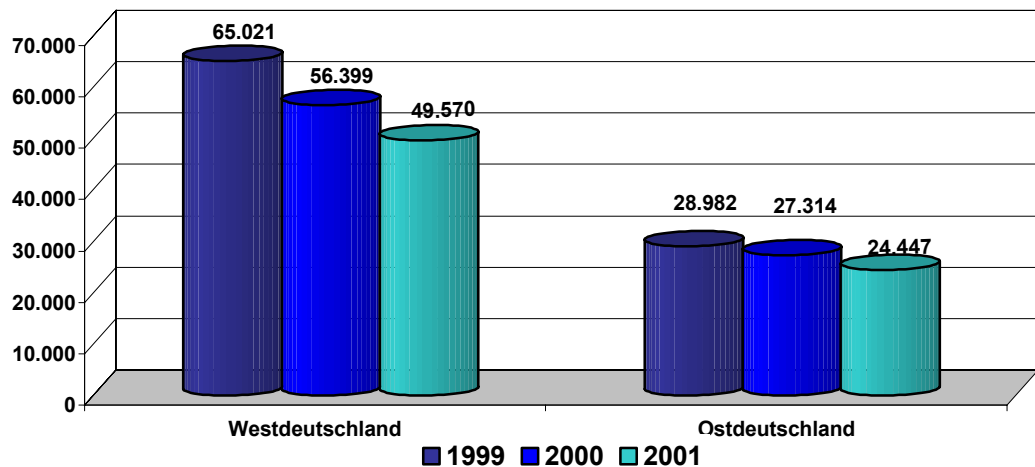
Die höchsten Löhne wurden von Unternehmen gezahlt, die hochwertige Fahrzeuge besitzen, für welche die Fahrer Spezialkenntnisse benötigen. Diese Unternehmen haben weniger ausgeprägte Probleme, neues Fahrpersonal zu finden und halten häufig ihren Fahrerstamm über Jahre hinweg.



Im Allgemeinen waren in **Ostdeutschland** die Löhne des Fahrpersonals niedriger als in Westdeutschland. Eine Ausnahme bildet die Region Berlin, da hier durch die historische Entwicklung höhere Löhne gezahlt werden als im Umland. Im Jahr 2001 war dabei - anders als in den Vorjahren - auch in Ostdeutschland ein stärker ausgeprägter Fahrermangel festzustellen.

Viele Unternehmen, die im Jahr 2001 dringend neue Fahrer über das Arbeitsamt suchten, berichteten im Rahmen von Marktgesprächen, dass Bewerber, die über das Arbeitsamt vermittelt wurden, nicht ausreichend qualifiziert oder motiviert gewesen seien. Nur so sei die weiterhin relativ hohe Anzahl von arbeitslos gemeldeten Kraftfahrern, trotz der großen Nachfrage nach Fahrpersonal zu erklären.

Schaubild 2: Durchschnittliche Anzahl der monatlich als arbeitslos gemeldeten Kraftfahrer



Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg

Nach Erkenntnissen der Bundesanstalt für Arbeit sank die Zahl der im Jahresdurchschnitt arbeitslos gemeldeten Kraftfahrer in Deutschland (mit und ohne Ausbildung zum Berufskraftfahrer) im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr um 11,6 %. Erstmals sank auch in **Ostdeutschland** die Anzahl der arbeitslosen Kraftfahrer erheblich (durchschnittlich um ca. 10,5 % ggü. dem Vorjahr), nachdem sie in den vorhergehenden Jahren kaum abgenommen hatte.

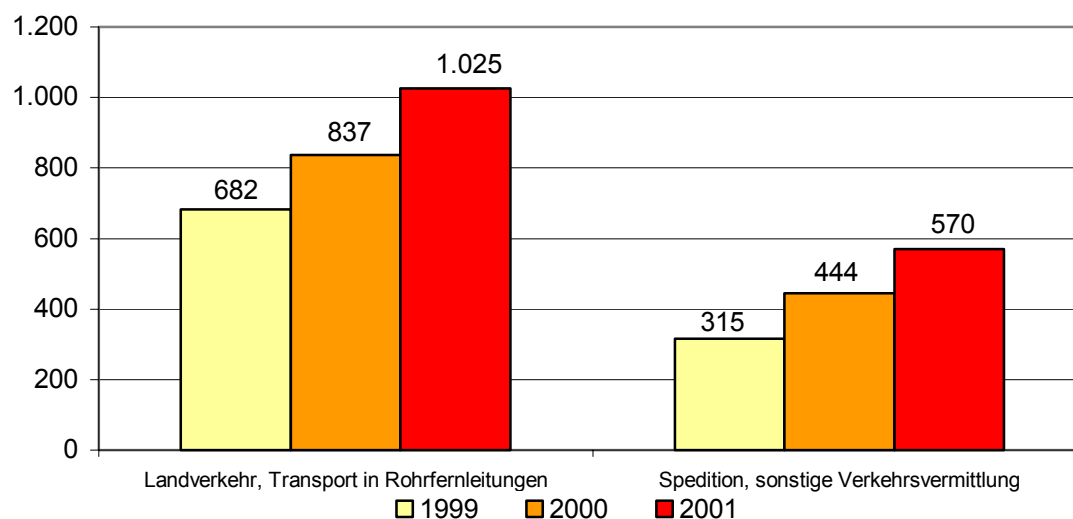
Einerseits können es sich viele Unternehmen infolge der schlechten Ertragslage finanziell nicht leisten, Berufskraftfahrer auszubilden; andererseits benötigt die Mehrzahl der Unternehmen Fahrer mit Berufserfahrung, um diese sofort – ohne zusätzliche Investitionen in Aus- oder Weiterbildung – einsetzen zu können. Daher wird der Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal auch mittelfristig eine Rolle spielen.

3.6 Unternehmensinsolvenzen

Das Statistische Bundesamt hat im Jahr 2001 in Deutschland für alle Wirtschaftsbereiche 32.278 Unternehmensinsolvenzen ermittelt. Gegenüber dem Vorjahr stieg damit die Zahl der Insolvenzverfahren um 14,3 %.

Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs sind nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes unter „Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen“ zusammengefasst. In diesem Bereich stieg die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen im Jahr 2001 um 22,5 % gegenüber dem Vorjahr auf jetzt 1.025 Insolvenzen. Sie stieg damit deutlich stärker als in der Gesamtheit aller Wirtschaftsbereiche. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Kategorie neben Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs auch Insolvenzen von Eisenbahnunternehmen, Unternehmen des Personenlinienverkehrs zu Land, Taxen und Unternehmen, die Transporte mittels Rohrfernleitungen durchführen, enthält.

Schaubild 3: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren in den Jahren 1999, 2000 und 2001 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes.



Quelle: Statistisches Bundesamt

Speditionsunternehmen werden nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes in „Spedition, sonstige Verkehrsvermittlung“ eingeordnet. In dieser Kategorie stieg die Zahl der beantragten Insolvenzverfahren gegenüber dem Vorjahr um 28,4 % auf 570 Insolvenzverfahren. Auch in diesem Bereich lag damit die Insolvenzrate erheblich über dem Durchschnitt. Neben Speditionsunternehmen sind hier auch Schiffsmakler und sonstige Verkehrsvermittlungen, wie z. B. Luftfrachtagenten und Frachtenbörsen, enthalten.

Für eine steigende Zahl von Unternehmen, mit denen **Anfang des Jahres 2002** Marktgespräche geführt wurden, wird dieses Jahr entscheidend für die Weiterführung des Unternehmens sein.

4 Binnenschiffsgüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im **Jahr 2001** wurden nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Binnenschiffsgüterverkehr 236,1 Mio. t Güter transportiert. Damit verringerte sich die Beförderungsmenge um 2,5 % gegenüber dem Vorjahr. Die Transportleistung sank im gleichen Zeitraum ebenfalls um 2,5 % auf 64,8 Mrd. tkm. Bei der Interpretation dieser Werte ist zu berücksichtigen, dass die Binnenschiffahrt im Vorjahr die höchsten Ergebnisse seit 1991 verbuchen konnte. Bei Vergleichen mit den Ergebnissen der letzten 10 Jahre liegt die beförderte Gütermenge immer noch an dritthöchster Stelle nach den Jahren 2000 (242,2 Mio. t) und 1995 (237,9 Mio. t); die Transportleistung liegt in diesem Zusammenhang sogar an zweithöchster Stelle.

In der **Tankschiffahrt** konnte im Mineralölbereich eine Mengensteigerung um 6,2 % auf 41,9 Mio. t gegenüber dem Vorjahr erzielt werden. Dabei war für die Unternehmen der Tankschiffahrt, mit denen Marktgespräche geführt wurden, das Jahr 2001 sowohl hinsichtlich der Beschäftigungssituation als auch in Bezug auf die Ertragslage ein gutes Jahr. Bei entsprechendem zusätzlichem Einsatz waren bei Beförderungen mit Tankschiffen deutliche Umsatzsteigerungen gegenüber dem Vorjahr möglich.

Eine besonders gute Beschäftigung war in der zweiten Jahreshälfte 2001, mit Schwerpunkt im 4. Quartal 2001, gegeben.

Die Tagesfrachten lagen entsprechend dem jeweiligen Mengendruck auf gutem, teilweise hohem Niveau. Ein Grund für den Boom im 4. Quartal lag aus Sicht von - in die Marktbeobachtung einbezogenen - Unternehmen darin, dass mehrere deutsche Raffinerien ihre Anlagen im letzten Drittel des Jahres 2001 umgebaut bzw. umgerüstet haben, um die vom Gesetzgeber zum 1. Dezember 2001 geforderte Reduzierung des Schwefelgehaltes gewährleisten zu können. Deshalb sind Mineralölprodukte nicht mehr - bzw. nur noch in geringerem Umfang - von diesen Raffinerien abtransportiert worden, sondern von niederländischen und belgischen Raffinerien, hauptsächlich von Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. Die höheren Entfernungstrecken haben die Dauer der Schiffsreisen verlängert und dadurch den Schiffsraum verknappt.

Ein zweiter Grund wurde in einer gestiegenen Nachfrage nach Heizöl aufgrund eines „Nachholbedarfs“ (relativ geringe Heizölbestände in privaten Haushalten) gesehen. Nach Einschätzung von mehreren Unternehmen haben auch die Ereignisse des 11. September 2001 mit zu der starken Nachfrage (Versorgungssicherheit) beigetragen.

Im **Januar 2002** hat sich die positive Gesamtsituation etwas abgeschwächt, wurde jedoch von den Unternehmen noch mit gut bis zufriedenstellend bewertet. In den Monaten **Februar und März 2002** war dagegen eine deutliche Verringerung der Tagesfrachten festzustellen.

Zudem wurde angegeben, dass die oben erwähnten Raffinerien ihre Produktion wieder voll aufgenommen haben und die Beförderungsstrecken somit für einen Teil der Raffinerieprodukte wieder kürzer geworden sind. Als Folge stünde nun wieder mehr an Schiffsraumkapazitäten zur Verfügung. Tanklagerbetreiber am Oberrhein gaben an, dass insbesondere der Umschlag von Heizöl im 1. Quartal 2002 gegenüber dem Vorjahresquartal gesunken und demzufolge weniger Schiffe gelöscht worden seien.



Die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen der **Trockengüterschifffahrt** bezeichneten die Beschäftigung im Jahr 2001 im Allgemeinen als zufriedenstellend. Es habe im Bereich der Trockengüterschifffahrt keinen Mengendruck gegeben, insbesondere auch nicht in dem - für die Binnenschifffahrt üblicherweise umsatzstarken - 4. Quartal des Jahres. Die Unternehmen haben festgestellt, dass das Güteraufkommen im 4. Quartal 2001 gegenüber dem Vorjahresquartal gesunken sei. Man habe eine negative Stimmung bei Industrie und Verladern gespürt, welche wohl vor allem auf die allgemein zurückgegangene Konjunktur zurückzuführen sei. Diese Aussagen werden von den statistischen Daten bestätigt. Betrag der Rückgang der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2001 noch 0,9 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2000, so waren es im 3. Quartal 2001 schon 3,3 % und im 4. Quartal 2001 fast 5 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahreszeitraum. Demzufolge hat sich die Konjunktur auch in der Binnenschifffahrt im Verlauf des Jahres 2001 abgeschwächt.

Nach Aussagen der Unternehmen sind die Gütermengen an Baustoffen und landwirtschaftlichen Produkten aus dem Gebiet des Oberrheins zurückgegangen. Die Ernte von Mais, Weizen und Raps habe qualitativ und quantitativ unter den Erwartungen gelegen. So seien z. B. in Frankreich im zweistelligen Prozentbereich liegende Mindermengen an Mais und Raps geerntet worden. Diese Gütermengen seien der Oberrheinschifffahrt verloren gegangen.

Auch die Beschäftigungssituation für Beförderungen von der Donau in westlicher Richtung hat sich seit Mitte bis Ende des 3. Quartals 2001 geändert. So berichteten mehrere Unternehmen über eine teilweise starke Zunahme der Gütermenge, insbesondere von Erntegütern aus der ausländischen Donau (auch bedingt durch Verlagerungen aufgrund der schlechten Ernte am Oberrheingebiet - vgl. oben).

Die Schiffsraumkapazitäten im Güterverkehr Ost nach West seien zeitweise knapp geworden, da einerseits das Güteraufkommen in dieser Verkehrsrichtung zugenommen habe sowie andererseits in dieser Zeit auch weniger Importgüter von den ARA-Häfen in den Donaauraum befördert worden seien.

Das höhere Güteraufkommen und die zeitweise Knappheit an Schiffen habe einen Anstieg der Frachttentgelte in der Relation Ost-West bewirkt.

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

Der **Güterempfang aus dem Ausland** hatte im Jahr 2001 - trotz eines Rückgangs um 3,6 % gegenüber dem Jahr 2000 - mit 105,4 Mio. t wieder den bedeutendsten Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt.

Der **Güterversand in das Ausland** stieg hingegen mit einer Beförderungsmenge von 49 Mio. t um 0,6 %.

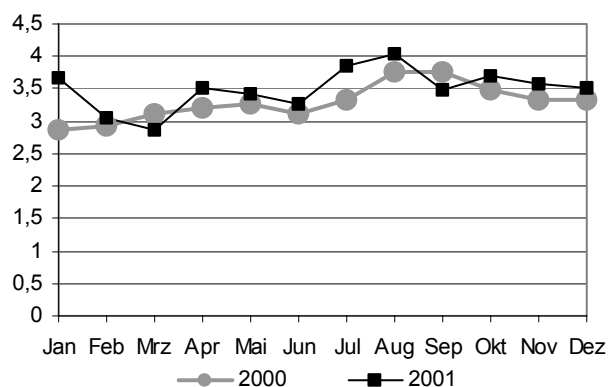
Beim **Binnenverkehr** innerhalb Deutschlands hat sich der Rückgang, der im Jahr 2000 zu verzeichnen war, im Jahr 2001 weiter fortgesetzt. So sank die Beförderungsmenge bei einem Aufkommen von rund 57 Mio. t um 6,3 % gegenüber dem Vorjahr.

Der **Durchgangsverkehr** über deutsche Wasserstraßen erzielte einen Zuwachs von 6,1 % gegenüber dem Vorjahr auf 24,7 Mio. t.

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

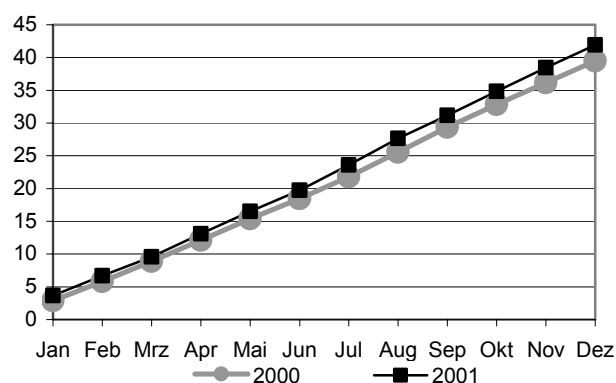
Wie sich schon im 1. Halbjahr 2001 abzeichnete, wurden im Gesamtjahr 2001 um 6,2 % mehr **Mineralöl-erzeugnisse** transportiert als im Vorjahr. Das Güteraufkommen stieg bei dieser Güterart auf 41,9 Mio. t (2000: 39,5 Mio. t).

Schaubild 4: Beförderungsaufkommen von Mineralölzeugnissen je Monat in Mio. t



Quelle: StBA

Schaubild 5: Beförderungsaufkommen von Mineralölzeugnissen (kumuliert) im Jahr 2001 in Mio. t



Quelle: StBA

Bei den **festen mineralischen Brennstoffen** konnte der Zuwachs des 1. Halbjahres 2001 um 5,9 % (gegenüber dem jeweiligen Vorjahreszeitraum) nicht gehalten werden. Das transportierte Güteraufkommen war hier im 2. Halbjahr 2001 rückläufig (- 1,4 %) und stieg im Jahr 2001 insgesamt um 2,3 % auf 31,2 Mio. t. Der **Kohleimport** hat im Jahr 2001 um 11,6 % zugenommen. 59,1 % der Importkohle wurde über Rotterdam, 22,7 % über Amsterdam und 8 % aus Polen eingeführt.

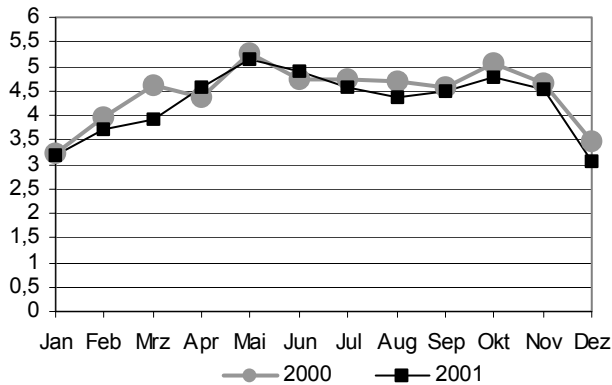
Auch bei **Halb- und Fertigerzeugnissen** (inkl. besondere Transportgüter) konnten Mengensteigerungen (+ 8,3 % auf 12,5 Mio. t) erzielt werden. Die Gruppe der **anderen Nahrungs- und Futtermittel** übertraf mit 15,1 Mio. t leicht das Vorjahresergebnis (+ 1,1 %).

Alle anderen Güterarten waren im Jahr 2001 rückläufig.



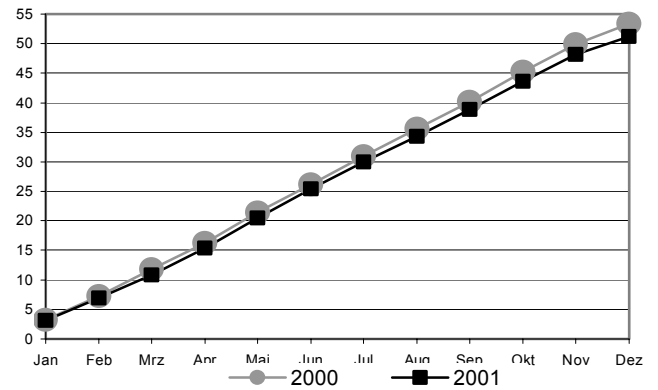
Bei der mengenmäßig bedeutendsten Gütergruppe **Steine und Erden** (Anteil von 21,7 % am Gesamtbeförderungsvolumen) gab es gegenüber dem Vorjahr konjunkturbedingt einen Rückgang um 4,1 % auf 51,2 Mio. t. In dieser Gütergruppe war im Jahr 2000 noch ein Zuwachs von 1,8 % zu verzeichnen.

Schaubild 6: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden je Monat in Mio. t



Quelle: StBA

Schaubild 7: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden (kumuliert) im Jahr 2001 in Mio. t



Quelle: StBA

Der größte prozentuale Verlust am Güteraufkommen wurde in der Gütergruppe **landwirtschaftliche Erzeugnisse** (- 13,9 % auf 9,9 Mio. t) verzeichnet, gefolgt von **Düngemitteln** (- 13,8 % auf 6,8 Mio. t).

Der **Containerverkehr** in der Binnenschifffahrt hat im Jahr 2001 weiter zugenommen. Es wurden rund 1,42 Mio. TEU (20-Fuss-Containereinheiten) befördert, was einem Zuwachs um 4,8 % entspricht.

Der **Anteil der deutschen Flotte** am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt lag im Jahr 2001 mit 37,3 % um 0,4 % niedriger als im Vorjahr. Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe beförderten mit 88,2 Mio. t um 3,5 % weniger Güter als im Vorjahr.

Der Anteil deutscher Schiffe am Containerverkehr betrug rund 21,5 % und lag damit um 2,8 % höher als im Vorjahr. Dabei wurde mit einem Beförderungsvolumen von rund 305.000 TEU eine Steigerung von 20,3 % erreicht.

4.2 Regionale Entwicklung nach Fahrgebieten und Binnenhäfen

Anhand des Schiffsgüterumschlags ausgewählter Binnenhäfen - sowohl nach Angaben des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) als auch nach Angaben der Häfen selbst - zeigt sich die regionale Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Binnenschifffahrt im **Jahr 2001**:

- Die **Niederrheinhäfen** konnten die Steigerung des 1. Halbjahres 2001 um 4,5 % (gegenüber dem 1. Halbjahr 2000) nicht halten. Im Gesamtjahresverlauf 2001 verringerte sich der Güterumschlag um 1,3 % auf eine Umschlagmenge von 40,1 Mio. t im Vergleich zum Vorjahr. Dabei war der Umschlag im Hafen **Duisburg** bei einem Mengenaufkommen von 13,6 Mio. t um 2,9 % rückläufig. Der Umschlag von Massengut - insbesondere Schrott/Sonstige Güter (- 32 %) und Kohle (- 19 %) – sank in Duisburg um 9 %. Bei der Gruppe Steine/Erden/Baustoffe konnte jedoch ein Zuwachs um 41 % erreicht werden. Der Umschlag von Eisen/Stahl/NE-Metallen stieg um 3 %. Der Containerumschlag nahm bei einer Gütermenge von rund 3 Mio. t ebenfalls um 3 % zu.

Die **Kölner Häfen** konnten das Ergebnis des Vorjahres halten und erzielten im Jahr 2001 einen Umschlag von 9,6 Mio. t (± 0 %). Zuwächse konnten vor allem bei den Güterarten Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren (+ 20,6 %), Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase (+ 1,8 %), Steine und Erden (+ 8,1 %) sowie Erze und Metallabfälle (+ 15,7 %) erzielt werden. Rückläufig waren vor allem chemische Erzeugnisse (- 7,8 %), feste mineralische Brennstoffe (- 36,6 %) sowie land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (- 30,2 %). Der größte prozentuale Rückgang (- 53,3 %) wurde bei Eisen, Stahl und NE-Metallen auf einen Güterumschlag von 30.515 t festgestellt. Weiterhin positiv entwickelte sich in Köln auch der Containertransport. Im Jahr 2001 wurden 279.000 TEU umgeschlagen; dies bedeutet eine Steigerung um 9,8 % gegenüber dem Vorjahr.

Der **Neusser Hafen** konnte sein Aufkommen im Jahr 2001 um 4,2 % auf 4,7 Mio. t steigern. Hauptsächlich konnten hier bei den Gütergruppen Nahrungs- und Futtermittel, Mineralöl, chemische Erzeugnisse und bei den Stückgütern Zuwächse erzielt werden.

- Nach einer deutlichen Steigerung im vorangegangenen Jahr verzeichneten die **Oberrheinhäfen** im Jahr 2001 einen Rückgang des Umschlagvolumens um 4,7 % auf 30,4 Mio. t. Während hier die Häfen **Ludwigshafen** (- 8,2 %) und **Karlsruhe** (- 7,7 %) Mengenverluste hinnehmen mussten, konnte **Mannheim** ein Plus von 5 % verbuchen. Diese Entwicklung hatte sich bereits im 1. Halbjahr 2001 angekündigt. Bei einem Gesamtumschlag von 7,6 Mio. t verringerte sich in **Ludwigshafen** vor allem der Umschlag von Mineralölerzeugnissen (- 6,4 %), chemischen Erzeugnissen (- 8 %), Düngemitteln (- 17,7 %) und Steine/Erden (- 0,9 %). Land- und forstwirtschaftliche Produkte verzeichneten einen Zuwachs um 17,4 %, allerdings bei relativ geringer Gesamtumschlagmenge (27.190 t).

Während in **Karlsruhe** der **Ölhafen** 20,6 % an Gütermenge verlor (auf 3,2 Mio. t), konnte der **Rheinhafen** einen Zuwachs um 10,7 % auf rund 3 Mio. t verbuchen. Im Rheinhafen entwickelte sich insbesondere der Umschlag von festen mineralischen Brennstoffen (+ 43,8 %) und Mineralölprodukten (+ 28,8 %) positiv. In der Gütergruppe Steine/Erden/Baustoffe gab es auch hier konjunkturbedingte Rückgänge (- 13 %). Der Containerverkehr entwickelte sich in Karlsruhe mit einem Zuwachs von 10,7 % auf rund 40.000 TEU ebenfalls günstig.



Der Hafen **Mannheim** konnte im Jahr 2001 mit 8,3 Mio. t das beste Umschlagergebnis seit 1989 erzielen. In 7 der 10 Hauptgütergruppen wurden Zuwächse verzeichnet. Vor allem bei den festen mineralischen Brennstoffen (+ 43,9 %), bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln (+ 4,9 %) und bei Erdöl/Mineralölerzeugnissen (+ 11,2 %) gab es hohe Steigerungen. Rückläufig waren auch in Mannheim besonders Steine/Erden (- 33 %) sowie chemische Erzeugnisse (- 14,4 %). Nach Aussagen der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (HGM) wurden die gesteigerten Gütermengen im Jahr 2001 mit einer um 206 Einheiten reduzierten Flotte befördert, was sowohl auf stärkere Auslastung als auch auf zunehmend größere Schiffseinheiten schließen lässt. Auch der Containertransport entwickelte sich in Mannheim weiter positiv. Mit knapp 97.000 TEU bei einer beförderten Gütermenge von rund 835.000 t wurde das Vorjahresergebnis um rund 21,4 % übertroffen.

- In den Häfen des **Mittelrheingebietes** verringerte sich der Güterumschlag im Vergleich zum Vorjahr um 6,7 % auf eine Umschlagmenge von rund 7,9 Mio. t. Dabei realisierte der Hafen **Andernach** fast ein Drittel (rund 2,5 Mio. t) des Gesamtgüterumschlags. Nachdem in Andernach im 1. Halbjahr 2001 noch eine Steigerung um 1,8 % erzielt werden konnte, wurde im Gesamtjahresverlauf 2001 ein Rückgang um 3,2 % im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet. Dieses Ergebnis ist hauptsächlich auf das Sinken des Güterumschlags in der stärksten Gütergruppe Steine/Erden/Baustoffe im Gesamtjahr 2001 um 16,5 % auf rund 1,2 Mio. t zurückzuführen. Mit Ausnahme der Gütergruppe Erze, deren Umschlag auch um 5,9 % sank, entwickelte sich in Andernach der Umschlag aller anderen Güterarten positiv. Insbesondere bei Papier/Holz konnte der Umschlag um rund 53.000 t (+ 114,9 %) auf 98.000 t gesteigert werden.
- In den **Neckarhäfen (Heilbronn, Stuttgart und Plochingen)** gingen die umgeschlagenen Mengen um 3,8 % auf 7 Mio. t zurück. Nachdem im Hafen **Heilbronn** der Güterumschlag im Jahr 2000 um 16,3 % sank, konnte dieser Abwärtstrend im Jahr 2001 (- 2,2 %) deutlich abgebremst werden. Trotz des Rückgangs entfiel - auch im Jahr 2001 - auf Heilbronn mit einer Gütermenge von rund 4,3 Mio. t ein Anteil von über 60 % des Gesamtumschlags der drei Neckarhäfen. Zuwächse gab es in Heilbronn bei den mineralischen Rohstoffen (+ 6 %), bei Kohle (+ 21,1 %) und bei Erdöl- und Mineralölerzeugnissen (+ 9,5 %). Rückläufig waren hier vor allem Steine/Erden/Baustoffe (- 19,4 %), Getreide/Nahrungs- und Futtermittel (- 19,7 %) sowie Holz/Holzabfälle (- 58,4 %).
Zu den Auswirkungen der allgemeinen konjunkturellen Situation kam hinzu, dass infolge Hochwassers der Schifffahrtsbetrieb auf dem Neckar im Jahr 2001 an 21 Tagen eingestellt werden musste; dies waren 12 Tage mehr als im Vorjahr.
- Nachdem sich der Umschlag in den **Mainhäfen** im Jahr 2000 stabilisieren konnte, zeichnete sich schon in der ersten Jahreshälfte 2001 wieder ein Mengenrückgang um 10,3 % auf 3,9 Mio. t ab. Diese Entwicklung verstärkte sich im weiteren Verlauf des Jahres 2001, so dass für das Gesamtjahr bei einem Güterumschlag von 8,1 Mio. t ein Rückgang um 11,6 % verbucht wurde.
Der Hafen **Frankfurt am Main** hatte mit 3,2 Mio. t - trotz eines Rückgangs um 9,4 % gegenüber dem Vorjahr - den größten Anteil am Umschlag der Mainhäfen. Keine der Gütergruppen erreichte ihren Vorjahresumschlag. Stark rückläufig waren vornehmlich Erdöl/Mineralölerzeugnisse mit einem Minus von rund



164.000 t (- 21 %) und Steine/Erden mit einem Minus von rund 92.000 t (- 4,2 %). Auch der Containerumschlag in Frankfurt sank im Jahr 2001 bei rund 26.000 TEU um 11,8 %.

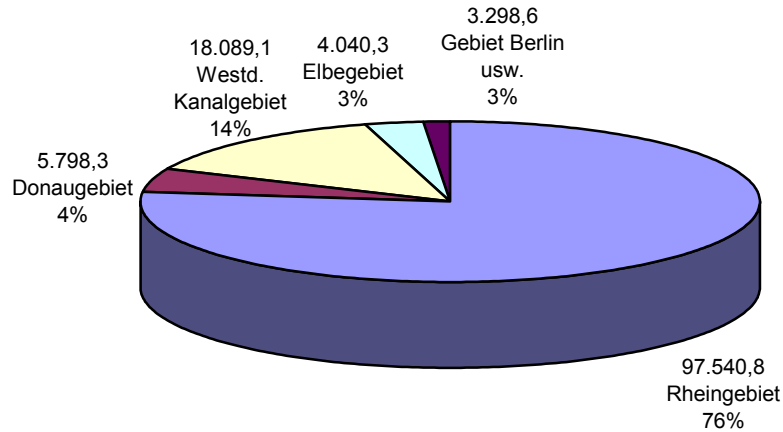
- Die Häfen im **Donaugebiet**, **einschließlich Main-Donau-Kanal** hatten im Jahr 2001 ebenfalls Mengenverluste zu verbuchen. Die umgeschlagene Gütermenge ging um 8,9 % auf 5,8 Mio. t zurück. Während auf der **Donau** im 1. Halbjahr 2001 noch eine Mengensteigerung um 13,7 % erreicht werden konnte, sank der Umschlag in der 2. Jahreshälfte um 12,7 %, so dass im Jahr 2001 insgesamt ein Rückgang um 1,1 % zu verzeichnen war. Auf dem **Main-Donau-Kanal** hingegen gab es sowohl im 1. Halbjahr mit 24,6 %, als auch im 2. Halbjahr mit 19,3 % einen Umschlagrückgang, so dass die umgeschlagene Gütermenge im Gesamtjahr 2001 um 21,9 % sank. Einen großen Teil des Umschlagvolumens realisierte wieder der Hafen **Regensburg** mit rund 2,2 Mio. t (- 9,2 %). Während in Regensburg vor allem der Umschlag von Nahrungs- und Futtermitteln (- 12,9 %), Eisen/Stahl (- 6,8 %), Steine/Erden/Baustoffe (- 12,6 %), Erdöl/Mineralölerzeugnissen (- 30 %) und festen mineralischen Brennstoffen (- 72,9 %) rückläufig war, konnte bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen eine Steigerung um 26,2 % und bei chemischen Erzeugnissen ein Zuwachs von 140,7 % (allerdings bei relativ geringer Umschlagmenge von 33.808 t) erzielt werden. Den größten Anteil am Umschlag hatten hier – wie im Vorjahr - die Nahrungs- und Futtermittel mit rund 644.000 t.

Im Hafen **Kelheim** verringerte sich der Güterumschlag gegenüber dem Vorjahr um 2,6 % auf rund 973.000 t. Im Gegensatz zum Hafen Regensburg konnten in Kelheim Nahrungs- und Futtermittel (+ 7,7 %) sowie Steine und Erden (+ 23,5 %) Zuwächse verbuchen, während hier vor allem Düngemittel (- 14,3 %) und land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (- 16,8 %) rückläufig waren. Der Hafen **Nürnberg - Roth** – mit rund 760.000 t immer noch umschlagstärkster Hafen am Main-Donau-Kanal – musste einen Umschlagrückgang um 30,7 % hinnehmen. Wie sich schon im 1. Halbjahr 2001 andeutete, sank dabei vor allem der Güterumschlag in Nürnbergs umschlagstarken Gütergruppen Erze/Metallabfälle (- 55,6 %), Steine/Erden/Baustoffe (- 18,1 %), Düngemittel (- 9,6 %), feste mineralische Brennstoffe (- 38,2 %) sowie land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (- 70,4 %). Der Containerumschlag stieg im GVZ Nürnberg um etwa 150 % auf ca. 75.000 TEU, wobei jedoch anzumerken ist, dass der Containerumschlag hier größtenteils Straße / Schiene / Straße erfolgt.

- Das Güteraufkommen in den Häfen des **westdeutschen Kanalgebietes** ging im Jahr 2001 um 1,5 % auf 18,1 Mio. t gegenüber dem Vorjahr zurück. Der Hafen **Dortmund** hatte hier am Gesamtumschlag mit rund 3 Mio. t den größten Einzelanteil und verzeichnete einen Rückgang um 5,6 %. Zuwächse wurden hier vor allem bei den Gütergruppen Mineralölerzeugnisse (+ 27,1 %) und feste mineralische Brennstoffe (+ 10,9 %) realisiert, während auch hier insbesondere der Umschlag von Baustoffen (- 4,3 %) und Eisen/Stahl (- 29,9 %) zurückging. Der Containerumschlag war bei einer Gütermenge von 293.000 t in Dortmund um 20,6 % rückläufig.
- Im **Elbegebiet** wurde der Rückgang des 1. Halbjahres 2001 (- 16,9 %) im Verlauf des Gesamtjahres abgeschwächt. Der Güterumschlag war mit rund 4 Mio. t um 7 % gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Dabei hatten die **Magdeburger Häfen** mit 2,8 Mio. t (- 13,5 %) nach wie vor den größten Anteil an den umgeschlagenen Mengen. Der Anteil der Erdölprodukte am Gesamtumschlag konnte im Jahr 2001 wieder auf

36,4 % gesteigert werden, nachdem er im Jahr 2000 auf 31 % zurückgegangen war. Land- und forstwirtschaftliche Produkte machten 21,6 % (2000: 24 %) und Steine und Erden 17,3 % (2000: 15 %) des Aufkommens aus. Der Containerumschlag stieg in Magdeburg um 13,6 % auf rund 4.000 TEU.

Schaubild 8: Umschlagmengen in 1.000 t und Anteile in % nach Fahrgebieten im Jahr 2001



Quelle: BÖB 2002

4.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Beim überwiegenden Teil der in der **Trockengüterschifffahrt** tätigen Unternehmen lagen die Frachten im 2. Halbjahr 2001 in etwa auf Vorjahresniveau, obwohl das Aufkommen niedriger war als im Vorjahreszeitraum.

Aufgrund der geringeren Importe aus den ARA-Häfen fehlten Schiffe für Beförderungen auf der Gegenrelation. Das geringe Angebot an Schiffsraum stützte die Entgelte in der Trockengüterschifffahrt.

Bei Beförderungen von **Baustoffen** führte das im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringere Aufkommen auch im 2. Halbjahr 2001 zu insgesamt niedrigeren Frachten in diesem Bereich.

Das gegenüber dem 1. Halbjahr 2001 gesunkene Aufkommen an Importkohle aus den ARA-Häfen hielt die Entgelte für Beförderungen von **Kohle** im 2. Halbjahr 2001 auf niedrigem Niveau.

Bei Beförderungen von **landwirtschaftlichen Produkten** erhöhten sich die Tagesfrachten für Beförderungen von der ausländischen Donau nach Deutschland. Dies lag einerseits an der teilweise schlechten Ernte in Deutschland, andererseits jedoch auch an dem - durch geringe Importe aus den ARA-Häfen in die ausländische Donau ausgelösten - geringen Angebot an Schiffsraum an der Donau.

Die Frachten für Beförderungen von **Düngemitteln** stiegen im 2. Halbjahr 2001 wieder leicht an, nachdem sie im 1. Halbjahr 2001 auf sehr niedrigem Niveau lagen.



Begründet durch Schiffsmangel waren die Frachten bei **Schiffen mit geringer Tragfähigkeit** - wie in den Vorjahren - höher als bei größeren Schiffen.

Die Mehrzahl der Unternehmen in der Trockengüterschifffahrt erwartet für das **1. Halbjahr 2002** niedrigere Frachten als im 2. Halbjahr 2001. Die für das Jahr 2002 abgeschlossenen Kontraktraten liegen in vielen Fällen unter dem Vorjahresniveau, teilweise durch neue Ausschreibungsarten über das Internet beeinflusst.

Die Tagesfrachten in der **Tankschifffahrt** waren bei Beförderungen von Mineralölprodukten im 2. Halbjahr 2001 erheblich höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die hohen Frachten wurden durch eine starke Nachfrage nach Schiffsraum ausgelöst.

Ein Grund für die hohe Nachfrage nach Schiffsraum war die vorübergehende Schließung von Raffinerien – aufgrund der Umstellung auf Produkte mit vermindertem Schwefelgehalt -, die eine längere Bindung der Schiffe durch größere Beförderungsstrecken verursachte. Aber auch eine hohe Nachfrage aus privaten Haushalten – unter anderem bedingt durch ein zusätzliches Bedürfnis nach Versorgungssicherheit an Heizöl nach dem 11. September 2001 - hatte positiven Einfluss auf die Beschäftigungslage der Unternehmen der Tankschifffahrt.

Im November 2001 wurde der Engpass an Schiffsraum im Bereich der Tankschifffahrt noch durch Niedrigwasser auf dem Rhein verstärkt.

Lagen die Tagesfrachten in der Tankschifffahrt im Januar **2002** noch relativ hoch, so war bereits im Februar und März 2002 - durch die wieder gesunkene Nachfrage nach Mineralölprodukten - eine deutliche Verringerung der Tagesfrachten festzustellen. Die weitere Entwicklung der Frachten wird von der Mehrzahl der Unternehmen der Tankschifffahrt eher skeptisch beurteilt, da die vorübergehend geschlossenen Raffinerien inzwischen ihre Produktion wieder in vollem Umfang aufgenommen haben.

4.4 Ertragslage und Investitionen im Binnenschiffsgüterverkehr

Bis Mitte des Jahres 2000 war die Ertragslage, nach Aussagen der in der **Tankschifffahrt** tätigen Betriebe, völlig unbefriedigend. Im zweiten Halbjahr 2000 trat eine Besserung ein (vermehrte Beschäftigung / höheres Frachtniveau), welche sich im Jahr 2001 weiter stabilisiert hat.

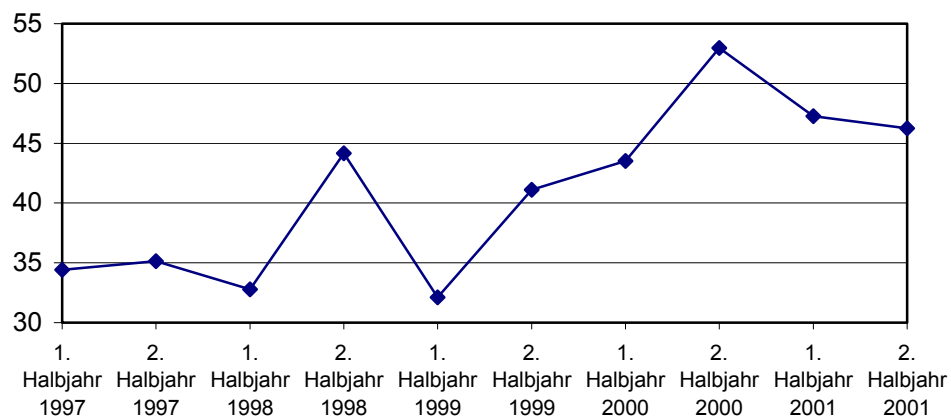
Für das 1. Halbjahr 2001 gab ein Teil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen der **Tankschifffahrt** an, dass die Frachteinnahmen bei ihren Partikulieren deutlich höher gewesen seien als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Daher habe sich auch die Ertragslage der Partikuliere von September 2000 bis September 2001 weitgehend verbessert.

Die gute Entwicklung der Beschäftigung und der Frachtsätze im 4. Quartal 2001 sowie die im gleichen Quartal gegenüber dem Vorjahresquartal gesunkenen Gasölpreise haben die Ertragslage der Unternehmen für 2001 weiter positiv beeinflusst.

Aufgrund der beschriebenen Ertragslage waren viele Unternehmen Ende des Jahres 2001 finanziell in der Lage, in ihre Schiffe zu investieren. In der Regel ist jedoch hiervon nicht Gebrauch gemacht worden, sondern es wurden lediglich notwendige Reparaturen durchgeführt. Dies liegt daran, dass in Zeiten guter Beschäftigung und guter Frachttentgelte die Zeit für die (fortlaufende) Durchführung von Beförderungen genutzt wird. Investitionsmaßnahmen bzw. aufschiebbare Reparaturen werden unter Berücksichtigung steuerlicher Gesichtspunkte möglichst in Zeiten mit geringer Beschäftigung gelegt (erforderliche Werft-Standzeiten der Schiffe).

In der **Trockengüterschifffahrt** ist die Situation der Unternehmen nahezu unverändert. Lediglich die gesunkenen Gasölpreise, die im 4. Quartal 2001 um bis zu 20% unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums lagen, hatten einen leicht positiven Einfluss auf die Ertragslage. Daher sind nach wie vor keine größeren Investitionen für Modernisierungen und Schiffsneubauten möglich. Durchgeführt werden in der Regel nur solche Reparaturen, die zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes unabdingbar sind.

Schaubild 9: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich



Quelle: BDB und Bunkerbetriebe

4.5 Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Binnenschiffsgüterverkehr

Der Tendenz der letzten Jahre folgend hat sich der **Schiffsbestand der deutschen Frachtflotte** (ohne Trägerschiffsleichter) weiter reduziert. Waren zum Stichtag 31.12.2000 noch 2.448 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,65 Mio. t auf den Wasserstraßen im Einsatz, so waren es zum 31.12.2001 nur noch 2.382 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,62 Mio. t. Dies bedeutet eine prozentuale Abnahme um 2,7 % an Schiffseinheiten und einen Rückgang der Tragfähigkeit um rund 1 % der Tonnage.

Dabei standen 111 Abgängen bei der Frachtflotte (darunter 53 Abwrackungen und 43 Verkäufe und Abgänge ins Ausland) 45 Zugänge an Schiffseinheiten gegenüber. Bei den Zugängen handelte es sich in 2 Fällen um Neubauten (je 1 Gütermotorschiff und 1 Tankmotorschiff) und in 32 Fällen um Ankäufe und Zugänge aus dem Ausland (4 Gütermotorschiffe, 15 Tankmotorschiffe und 13 Güterschubleichter).

Die durchschnittliche Tonnage der abgewrackten und verkauften Schiffe in der **Gütermotorschifffahrt** ist nach wie vor niedriger, als die Durchschnittstonnage der Neubauten und Ankäufe, d. h., es werden eher kleinere Schiffe abgewrackt oder verkauft und eher größere Schiffe gebaut oder gekauft.



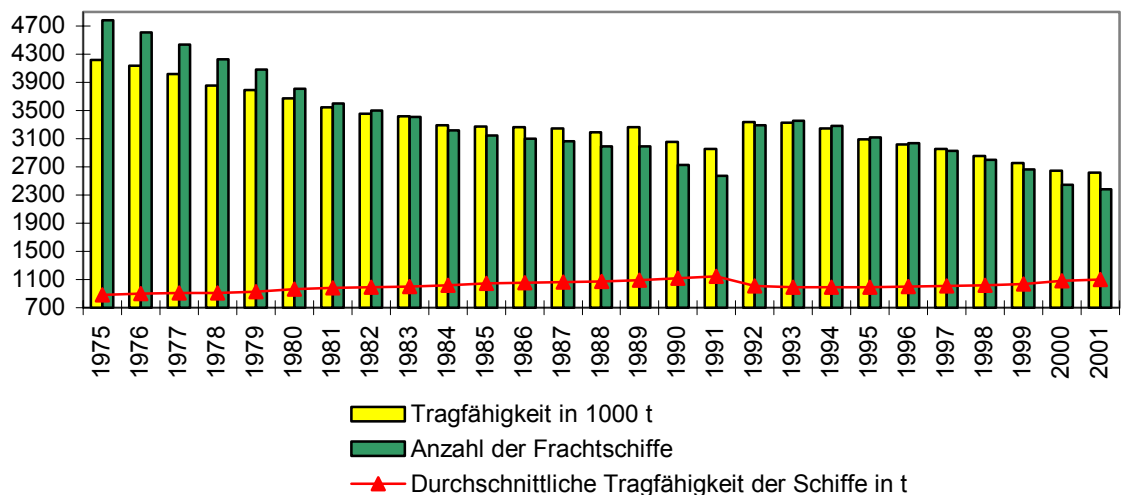
Tabelle 2: Durchschnittstonnage von Schiffszugängen und -abgängen im Jahr 2001 in t

| Jahr 2001 | Durchschnittstonnage der Gütermotorschiffe (GMS) und Tankmotorschiffe (TMS) in t | | | |
|--------------|--|--------------|-------------------------|------------------------|
| | Neubauten | Abwrackungen | Zugänge aus dem Ausland | Abgänge in das Ausland |
| Gesamt | 1.844 | 552 | 1.433 | 1.199 |
| GMS | 1.191 | 548 | 1.334 | 1.154 |
| TMS | 1.305 | 644 | 1.570 | 1.434 |

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Südwest

Die folgenden Schaubilder zeigen die Entwicklung des Fahrzeugbestandes und der Tragfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrtsflotte in den letzten 27 Jahren auf. Bis einschließlich 1991 wurden dabei nur die Binnenschiffe der alten Bundesländer erfasst. Seit 1992 fließen auch die Daten der Binnenschiffe aus den neuen Bundesländern in die Erhebung ein.

Schaubild 10: Entwicklung des Fahrzeugbestandes und der Tragfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrtsflotte seit 1975



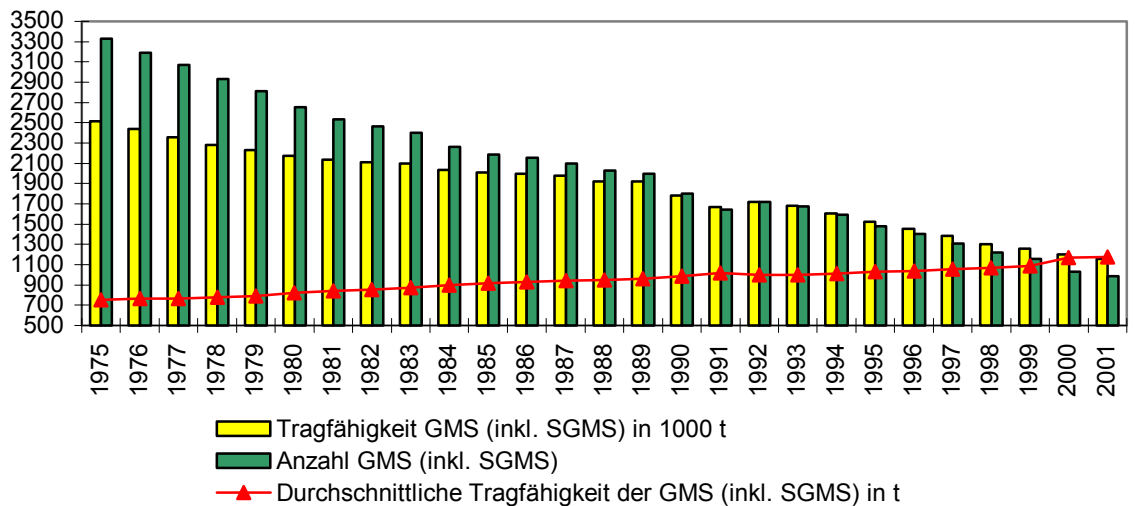
Quelle: WSD Südwest und Verkehr in Zahlen 1990 – 2001/2002

Durch eine Änderung bei der Erfassung in der Zentralen Schiffsbestandsdatei, welche seit dem Jahr 2000 Gütermotorschiffe (GMS) und Schub-Gütermotorschiffe (SGMS) bzw. Tankmotorschiffe (TMS) und Schub-Tankmotorschiffe (STMS) gemeinsam ausweist, wurden bei der getrennten Betrachtung in die Zahlen der vorangegangenen Jahre auch die Schubmotorschiffe eingearbeitet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu ermöglichen.

Hier zeigte sich die folgende Entwicklung:

Bei den Gütermotorschiffen (inkl. SGMS) ist der Abwärtstrend sowohl in Bezug auf die Anzahl der Schiffseinheiten als auch auf die Gesamttragfähigkeit ungebrochen.

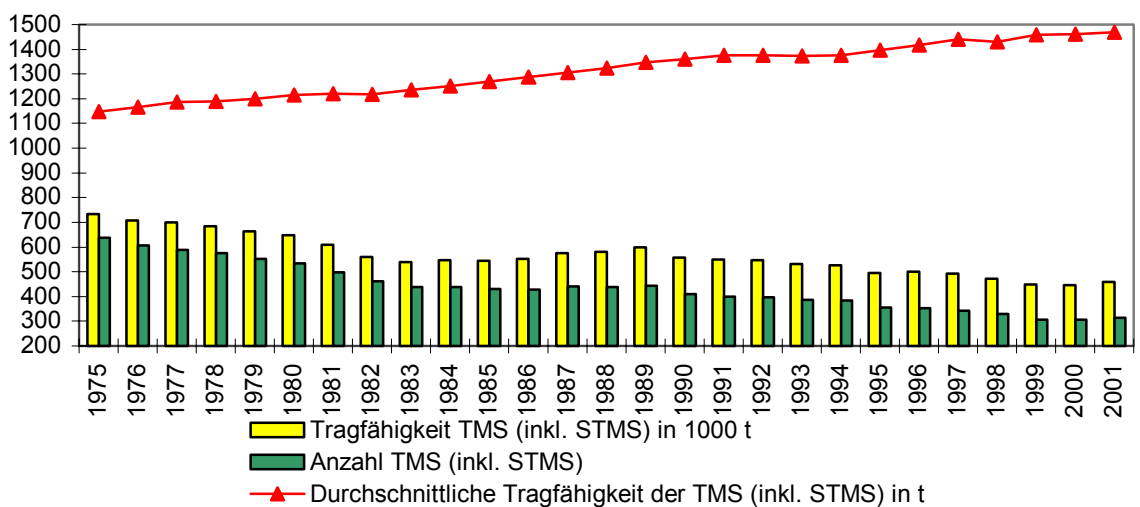
Schaubild 11: Entwicklung des Fahrzeugbestandes und der Tragfähigkeit der deutschen Gütermotorschiffe (inkl. SGMS) seit 1975



Quelle: WSD Südwest

Bei den Tankmotorschiffen (inkl. STMS) nahm im Jahr 2001 sowohl die Anzahl der Schiffseinheiten (erstmalig seit 1989) als auch die Gesamttragfähigkeit wieder zu.

Schaubild 12: Entwicklung des Fahrzeugbestandes und der Tragfähigkeit der deutschen Tankmotorschiffe (inkl. STMS) seit 1975



Quelle: WSD Südwest

5 Eisenbahngüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im Jahr 2001 verringerte sich beim **Eisenbahngüterverkehr** die beförderte Gütermenge (frachtpflichtiger Wagenladungsverkehr) um 2,0 % auf 288,3 Mio. t im Vergleich zum Vorjahr. Damit wurden 5,9 Mio. t Güter durch die Eisenbahnen im Jahr 2001 weniger befördert. Die Beförderungsleistung verringerte sich im selben Zeitraum um 2,3 % auf 74,3 Mrd. tkm.

In **Ostdeutschland** nahm die beförderte Gütermenge nur um 0,4 % ab. Damit beträgt die beförderte Gütermenge der Eisenbahnen in Ostdeutschland 58,2 Mio. t; das entspricht einem Anteil von 20,1 % am Mengenaufkommen der Eisenbahnen in Deutschland insgesamt. Der Beförderungsanteil hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr (19,8 %) vergrößert.

Der Mengenzuwachs im Binnenversand der ostdeutschen Bundesländer um 3,4 % konnte dabei fast die Mengenrückgänge im grenzüberschreitenden Güterverkehr ausgleichen.

Vor allem in den Bundesländern Sachsen und Sachsen-Anhalt war bei einer Beförderungsmenge von ca. 34 Mio. t ein Mengenzuwachs um über 3 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Fast unverändert war das Güteraufkommen der Eisenbahnen in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen. Mengenrückgänge im Vergleich zum Vorjahr sind dagegen in Brandenburg und Berlin eingetreten.

Im Ergebnis der Marktgespräche mit Vertretern von Eisenbahnverkehrsunternehmen der **Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)** kann eingeschätzt werden, dass sich das Beförderungsaufkommen dieser Bahnen im Vergleich zum Vorjahr erhöht hat.

Eine bedeutende Anzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hat dabei inzwischen Verkehre auf bestimmten Teilstrecken (Vor- und Nachlauf) von der DB Cargo im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm Mora C übernommen. Zur Durchführung der Beförderungen kooperieren diese Eisenbahnverkehrsunternehmen mit DB Cargo, aber auch mit anderen EVU.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Güterbeförderungen der NE auf dem DB-Netz weiter zugenommen haben. Dazu zählen vor allem Ganzzugbeförderungen von Bau- und Aushubstoffen, festen und flüssigen Brennstoffen sowie chemischen Erzeugnissen. Ebenso wurden neue Shuttle-Verkehre zur Beförderung von Containern durch einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen in Betrieb genommen. In einigen Fällen handelt es sich auch um Neuverkehre der Eisenbahnen durch Aktivitäten des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens; diese Verkehre wären sonst vermutlich vom Straßengüterverkehr durchgeführt worden.

Einige Unternehmen wollen ihre Güterbeförderungen auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr ausweiten und erwarten in diesem Zusammenhang eine zügige Vereinheitlichung der technischen Sicherungssysteme bei den Bahnen innerhalb Europas.

Die überwiegende Zahl der Unternehmen, mit denen Marktgespräche geführt wurden, bestätigte eine inzwischen problemlose Zusammenarbeit mit der DB Netz AG hinsichtlich der Trassenbenutzung und Preisgestaltung zur Nutzung der Trassen.

Bei der Erweiterung des Bestandes an Lokomotiven überwiegen aus finanziellen Erwägungen die Ankäufe - zum Teil auch aus dem Ausland - von bereits genutzten Diesellokomotiven. Die Anzahl der meist angemieteten Waggonen hat bei den EVU zugenommen, auch diese Entwicklung lässt auf ein wachsendes Verkehrsaufkommen schließen.

Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten in diesem Zusammenhang über hohe Preise bei Waggonmieten. Bei entsprechenden eigenen Preisangeboten für Güterbeförderungen gegenüber Auftraggebern sind ihnen dadurch auch Aufträge an Mitbewerber des Straßengüterverkehrs verloren gegangen.

Eine große Zahl der Unternehmen investierte vorrangig bei sparsamer Verwendung der finanziellen Mittel in das eigene Streckennetz zum weiteren Ausbau des Personen- und Güterverkehrs.

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

Bei den Eisenbahnen setzte sich **beim Binnenverkehr** im Jahr 2001 der Rückgang bei der beförderten Gütermenge weiter fort. So verringerte sich die Beförderungsmenge um 2,1 % (- 4,0 Mio. t) auf 189,6 Mio. t. Vergleichsweise wurden im Binnenverkehr 196,2 Mio. t im Jahr 1999 und 193,6 Mio. t im Jahr 2000 befördert. Der Anteil des Binnenverkehrs an der Beförderungsmenge der Eisenbahnen insgesamt betrug damit 65,8 %.

An der gesamten Transportleistung des Eisenbahngüterverkehrs erreichte der Binnenverkehr einen Anteil von 46,5 %. Gegenüber dem Vorjahr ist bei der Transportleistung im Binnenverkehr ein Rückgang um 1,4 % eingetreten.

Auch im zurückliegenden Jahr, ähnlich wie in den Vorjahren, sind starke Veränderungen in der Strukturzusammensetzung der beförderten Güter im Binnenverkehr der Eisenbahnen zu verzeichnen. Einem teilweise beachtlichen Mengenzuwachs bei bestimmten Güterabteilungen stehen andererseits erhebliche Mengenausfälle bei einzelnen Güterabteilungen gegenüber.

So setzt sich bei festen Brennstoffen mit einem Anteil von ca. 23 % (43,5 Mio. t) an der gesamten Beförderungsmenge des Binnenverkehrs der Rückgang bei der beförderten Gütermenge weiter fort. Gegenüber dem Vorjahr wurden im Binnenverkehr 4,6 Mio. t feste Brennstoffe (- 9,6 %) weniger befördert. Bei Erzen und Metallabfällen mit einem ebenfalls hohem Mengenanteil von ca. 10 % am gesamten Binnenverkehr verringerte sich die Beförderungsmenge um 2,4 Mio. t (- 11,0 %) auf nunmehr 19,5 Mio. t. Der Mengenrückgang bei diesen beiden Güterarten bestimmte wesentlich den Rückgang bei der Beförderungsmenge der Eisenbahnen im Binnenverkehr insgesamt.

Die Beförderungsmenge von landwirtschaftlichen Erzeugnissen im Binnenverkehr verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Mio. t und erreichte damit annähernd das Beförderungsaufkommen aus dem Jahr 1999. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2000 überdurchschnittlich große Mengen landwirtschaftlicher Erzeugnisse mit den Eisenbahnen befördert wurden.

Ein stetiger Mengenzuwachs ist in den vergangenen Jahren bei der Beförderung von Eisen und NE-Metallen zu verzeichnen. Die Beförderungsmenge dieser Güterart hat bereits einen Anteil von über 20 % am Gesamtaufkommen des Binnenverkehrs erreicht. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Beförderungsmenge um 5,2 % auf 38,3 Mio. t. Darüber hinaus ist im Binnenverkehr eine ständige Zunahme bei der Beförderung von Mineralölzeugnissen festzustellen.

Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Mengenrückgang bei der Beförderung von Baustoffen und Erdaushub angehalten werden. Mit einer Mengensteigerung von über 11 % auf 27,8 Mio. t wurden fast 2,9 Mio. t im Binnenverkehr mehr befördert. Keinen Mengenzuwachs konnten dagegen die Eisenbahnen bei der Beförderung von Halb- und Fertigerzeugnissen erzielen; hier setzt sich der Trend des Mengenrückgangs der vergangenen Jahre weiter fort.

In das Ausland wurde durch die Eisenbahnen im Jahr 2001, einschließlich des kombinierten Verkehrs, eine Gütermenge von 41,3 Mio. t. befördert. Damit verringerte sich die Beförderungsmenge um 2,5 % (- 1,1 Mio. t) im Vergleich zum Vorjahr.

Die Beförderungsleistung beim Versand in das Ausland mit einem Anteil von 22,1 % (Inlandstrecke) an der Transportleistung der Eisenbahnen insgesamt verminderte sich um 3,7 %.

Die Mengenrückgänge beim Güterversand der Eisenbahnen in das Ausland ergaben sich überwiegend aus den geringeren Beförderungen bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie bei Eisen und NE-Metallen in Höhe von insgesamt 2,1 Mio. t. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei diesen beiden Güterabteilungen im Jahr 2000 überdurchschnittliche Zuwachsraten erreicht wurden.

Der Versand von Halb- und Fertigwaren sowie besonderen Transportgütern mit einer Beförderungsmenge von 16,8 Mio. t. erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 11,7 %.

Damit setzt sich der hohe Mengenzuwachs beim Versand von Halb- und Fertigwaren in das Ausland bei den Eisenbahnen - wie bereits in den vergangenen Jahren - fort. An dieser Mengensteigerung ist wiederum der kombinierte Verkehr in erheblichem Umfang beteiligt.

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

Tabelle 3: Eisenbahnversand aus Deutschland nach Empfangsländern und Gütermengen

| Land / Ländergruppe | 1999 | | 2000 | | 2001 | |
|-----------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| | Gütermenge in 1.000 t | Anteil in % | Gütermenge in 1.000 t | Anteil in % | Gütermenge in 1.000 t | Anteil in % |
| Italien | 8.904 | 23,2 | 9.658 | 22,8 | 9.778 | 23,7 |
| MOE - Staaten | 6.787 | 17,7 | 7.202 | 17,0 | 7.076 | 17,1 |
| Österreich | 6.483 | 16,9 | 7.732 | 18,3 | 7.879 | 19,1 |
| Frankreich | 4.054 | 10,6 | 4.570 | 10,8 | 4.082 | 9,9 |
| Belgien / Niederlande | 3.999 | 10,4 | 5.023 | 11,9 | 4.333 | 10,5 |
| Schweiz | 3.069 | 8,0 | 3.162 | 7,5 | 3.168 | 7,7 |
| Schweden / Dänemark | 1.875 | 4,9 | 1.872 | 4,4 | 1.813 | 4,4 |
| sonstige Staaten | 3.183 | 8,3 | 3.097 | 7,3 | 3.135 | 7,6 |
| Insgesamt | 38.354 | 100,0 | 42.316 | 100,0 | 41.264 | 100,0 |

Vom gesamten Versand in das Ausland entfallen danach auf die Beförderungen nach Italien und Österreich im Jahr 2001 fast 42 % der Beförderungsmenge, gefolgt vom Versand in die MOE-Staaten mit einem Anteil von ca. 17 %.

Aus dem Ausland wurde durch die Eisenbahnen, einschließlich des kombinierten Verkehrs, eine Gütermenge von 47,2 Mio. t befördert. Damit verringerte sich der Güterer Empfang aus dem Ausland um 1,2 % (- 0,6 Mio. t) im Vergleich zum Vorjahr.

Die Beförderungsleistung beim Empfang aus dem Ausland mit einem Anteil von 21,0 % (Inlandstrecke) an der Transportleistung der Eisenbahnen insgesamt verminderte sich um 1,5 %.

Ähnlich wie beim Güterversand in das Ausland ist auch beim Güterer Empfang von Halb- und Fertigwaren aus dem Ausland ein kontinuierlicher Mengenzuwachs festzustellen.

Vom gesamten Empfangsaufkommen aus dem Ausland erreichten die Beförderungen von Halb- und Fertigwaren in Höhe von 13,8 Mio. t einen Mengenanteil von fast 30 %.

Weiterhin hat der Güterer Empfang aus dem Ausland von festen Brennstoffen mit den Eisenbahnen in den vergangenen Jahren ständig zugenommen.

Bei einer Mengensteigerung um 7,8 % gegenüber dem Vorjahr betragen die Kohlebeförderungen aus dem Ausland 10,5 Mio. t. Die Kohlelieferungen kamen im wesentlichen aus Polen (4,7 Mio. t), aus Tschechien (3,1 Mio. t) und aus den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam (2,5 Mio. t).

Dagegen sind Mengenrückgänge im Vergleich zum Vorjahr beim Güterer Empfang aus dem Ausland vor allem bei Eisen und NE-Metallen, bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und bei Baustoffen zu verzeichnen.

Nach Ländern bzw. Ländergruppen entwickelte sich der Güterer Empfang der Eisenbahnen aus dem Ausland wie folgt:

Tabelle 4: Eisenbahnempfang in Deutschland nach Versandländern und Gütermengen

| Land / Ländergruppe | 1999 | | 2000 | | 2001 | |
|-----------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| | Gütermenge in 1.000 t | Anteil in % | Gütermenge in 1.000 t | Anteil in % | Gütermenge in 1.000 t | Anteil in % |
| Belgien / Niederlande | 10.323 | 23,7 | 12.126 | 25,4 | 12.633 | 26,8 |
| Polen | 7.783 | 17,9 | 8.708 | 18,2 | 9.104 | 19,3 |
| Österreich | 5.021 | 11,5 | 5.368 | 11,2 | 5.900 | 12,5 |
| Italien | 4.204 | 9,7 | 4.463 | 9,4 | 4.407 | 9,3 |
| Frankreich | 2.403 | 5,5 | 2.769 | 5,8 | 2.472 | 5,2 |
| Schweiz | 1.035 | 2,4 | 1.167 | 2,5 | 922 | 2,0 |
| Schweden / Dänemark | 2.082 | 4,8 | 2.150 | 4,5 | 1.726 | 3,7 |
| Tschechien | 7.407 | 17,0 | 7.494 | 15,7 | 6.656 | 14,1 |
| sonstige Staaten | 3.314 | 7,5 | 3.494 | 7,3 | 3.357 | 7,1 |
| Insgesamt | 43.572 | 100,0 | 47.739 | 100,0 | 47.177 | 100,0 |

Quelle: StBA Eisenbahnstatistik Verkehrsverflechtungen

Vom gesamten Güterer Empfang der Eisenbahnen wurde danach fast 27 % der Gütermenge aus Belgien und den Niederlanden nach Deutschland befördert. Weitere erhebliche Gütermengen beim Empfang aus dem Ausland entfallen auf Beförderungen aus Polen (19,3 %), aus Tschechien (14,1 %) und aus Österreich mit einem Anteil von 12,5 %.

Beim Durchgangsverkehr der Eisenbahnen durch Deutschland verringerte sich die beförderte Gütermenge von 10,5 Mio. t im Vorjahr um 2,9 % auf 10,2 Mio. t im Jahr 2001.

5.2 Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße

Im kombinierten Verkehr Schiene - Straße wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im vergangenen Jahr mit 2.216.800 Ladeeinheiten - Großcontainer, Wechselbehälter und Straßengüterfahrzeuge - insgesamt ca. 32,7 Mio. t Güter, bei einem Mengenzuwachs um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr, befördert. Dabei zeigt sich beim Verkehrsaufkommen des Binnenverkehrs und des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs eine unterschiedliche Entwicklung.

Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden mit rund 1,1 Mio. Ladeeinheiten über 19,2 Mio. t befördert. Dabei nahm die beförderte Gütermenge um 6,2 % gegenüber dem Vorjahr zu.

Ein besonders hoher Zuwachs von über 13 % auf ca. 348.000 Ladeeinheiten wurde bei den Beförderungen von Straßengüterfahrzeugen mit der „Rollenden Landstraße“ im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr erreicht. Auf der Beförderungsstrecke Manching - Brennersee erhöhte sich dabei die Anzahl der beförderten Ladeeinheiten um 18,3 % auf fast 140.000 Ladeeinheiten.

Dagegen verringerte sich im Binnenverkehr die beförderte Gütermenge um ca. 4,3 % auf ca. 10,3 Mio. t bei rund 890.000 beförderten Ladeeinheiten.

Von der gesamten Beförderungsmenge im kombinierten Verkehr Schiene - Straße entfielen im Jahr 2001

- 10,3 Mio. t (31,5 %) auf Beförderungen im Binnenverkehr
- 11,2 Mio. t (34,3 %) auf den Versand in das Ausland
- 8,0 Mio. t (24,5 %) auf den Empfang aus dem Ausland und
- 3,2 Mio. t (9,7 %) auf den Durchgangsverkehr.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hat vor allem der Versandanteil in das Ausland zugenommen.

Im kombinierten Verkehr wurden weitere 575.688 leere Ladeeinheiten im Jahr 2001 bei einer Verringerung um 8,3 % im Vergleich zum Vorjahr befördert.

6 Autobahnbenutzungsgebühren

Zum 1. Januar 1995 wurde in der Bundesrepublik Deutschland eine zeitbezogene 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.

Zum **1. April 2001** wurden **emissionsbezogene Gebührensätze** eingeführt. Dabei wurden für Lkw mit der Emissionsklasse Euro II oder besser bei längerfristigen Gebührenbescheinigungen die Gebührensätze nicht erhöht, für Lkw mit höherem Schadstoffausstoß wurden bei längerfristigen Gebührenbescheinigungen höhere Gebührensätze eingeführt. Die Tagesgebührensätze wurden einheitlich etwas erhöht.

Das insgesamt im Gebührenjahr erzielte Gebührenaufkommen in den Verbundstaaten 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.

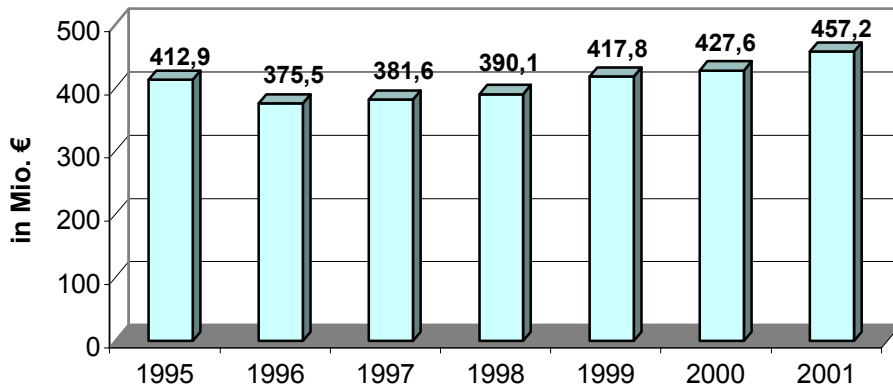
Daneben erhalten die Verbundstaaten sogenannte Direktzuweisungen aus Gebühreneinnahmen im „Gürtel“ (Gebührenerhebungsstellen in benachbarten Nichtverbundstaaten) von Kraftfahrzeugen, die in den Verbundstaaten zugelassen sind.

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

6.1 Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 2001

Die Bruttogebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem haben im Gebührenjahr 2001 den im Vorjahr erreichten Höchststand erneut übertroffen: Sie überschritten den Vorjahresumsatz um 37,2 Mio. € und lagen im Jahr 2001 bei **486 Mio. €**. Nach Durchführung der oben beschriebenen Gebührenverteilung und Rückerstattungen fließen für dieses Gebührenjahr 457,2 Mio. € dem Staatshaushalt zu (2000: 427,6 Mio. €).

Schaubild 13: Entwicklung der Nettogebühreneinnahmen des Staatshaushaltes aus der Autobahnbenutzungsgebühr nach Durchführung der Gebührenverteilungsrechnung und Rückerstattungen



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Der gestiegene Gebührenumsatz gegenüber dem Gebührenjahr 2000 geht zum einen auf die zum 1. April 2001 eingeführten emissionsbezogenen Gebührensätze zurück. Hier resultiert ein positiver Umsatzeffekt aus der um 2 € einheitlich erhöhten Gebühr für Tagesbescheinigungen und zusätzlich aus den höheren Gebührensätzen für Kfz mit einer Schadstoffeinstufung schlechter als Euro II. Zum anderen hat auch die weiter stattfindende Entwicklung hin zu längeren Versandweiten im Fernbereich und eine Erhöhung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf dem Gebiet der Bundesrepublik einen entsprechend positiven Umsatzeffekt erzielt.

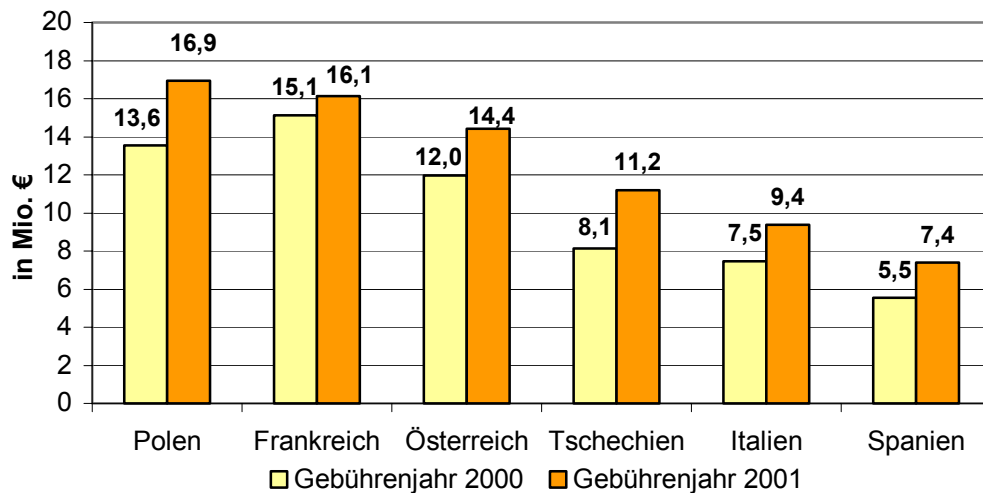
Auffallend war im Gebührenjahr 2001, dass die seit Einführung des Gebührenerhebungssystems jährliche Zunahme der ausgegebenen kurzfristigen Gebührenbescheinigungen beendet wurde: die Anzahl der Tagesbescheinigungen und der Bescheinigungen mit Gültigkeit bis zu einer Woche ist im Gebührenjahr 2001 erstmals zurückgegangen. Grund hierfür ist die starke Abnahme der im Nahverkehrsbereich beförderten Gütermenge, vor allem bei Baustoffbeförderungen. Hier wird der Erwerb der Gebührenbescheinigungen entsprechend den Bauaufträgen kurzfristig disponiert.

Das Wachstum der Bruttogebühreneinnahmen von 37,2 Mio. € geht zu 40 % (15,6 Mio. €) auf einen gestiegenen Umsatz bei den Verbundstaaten (Deutschland, Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande, Schweden) zurück und zu 60 % (21,6 Mio. €) auf einen gestiegenen Umsatz bei Nicht-Verbundstaaten.

Die Umsatzsteigerung bei Fahrzeugen aus den Verbundstaaten ist wie im Vorjahr fast ausschließlich auf eine Umsatzsteigerung bei deutschen Fahrzeughaltern zurückzuführen (+ 15,5 Mio. €). Nur der kleinste Verbundstaat Luxemburg verzeichnete neben Deutschland einen Umsatzzuwachs von ca. 0,6 Mio. €. Die Umsätze mit Fahrzeugen aus den anderen Verbundstaaten gingen dagegen um ca. 0,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahr zurück (Niederlande: - 0,39 Mio. €). Der Rückgang der Gebühreneinnahmen aus diesen Verbundstaaten hängt jedoch mit der vermehrten Zahlung der Bescheinigungen im eigenen Land zusammen und lässt keine Aussagen über eine Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs mit Fahrzeugen aus diesen Staaten zu.

Von der Umsatzsteigerung von 21,6 Mio. € gegenüber dem vorherigen Gebührenjahr bei Nicht-Verbundstaaten entfallen 3,4 Mio. € auf Polen, 3,1 Mio. € auf die Tschechische Republik und 2,5 Mio. € auf Österreich. Bei den nicht gesondert genannten Staaten der Europäischen Union erhöhten sich die Umsätze im deutschen Gebührensystem um insgesamt 5,5 Mio. €. Die übrigen Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahr von 7,1 Mio. € verteilen sich auf Staaten außerhalb der Europäischen Union.

Schaubild 14: Höchste Bruttogebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem bei Fahrzeughaltern aus Nicht-Verbundstaaten in den Gebührenjahren 2000 und 2001



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

6.1.1 Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus mittel- und osteuropäischen Staaten

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und den mittel- und osteuropäischen Staaten - insbesondere mit den EU-Beitrittskandidaten Polen und Tschechien - weist weiterhin hohe Zuwachsraten auf, da die wirtschaftliche Verflechtung mit den Staaten Mittel- und Osteuropas weiter stark zunimmt. Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr aus/nach diesen Staaten werden dabei zu einem sehr hohen Anteil von Fahrzeughaltern aus mittel- und osteuropäischen Staaten abgewickelt. In diesem Zusammenhang steigt der Umsatz im deutschen Gebührenerhebungssystem durch Fahrzeughalter aus diesen Staaten stetig an.

Im deutschen Gebührenerhebungssystem wurden im Gebührenjahr 2001 aus diesen Staaten, insbesondere aus Polen, Tschechien, Ungarn, Litauen, Belarus, der Slowakei, Rumänien, Slowenien, Russland und der Ukraine, Gebühren eingenommen. Fahrzeughalter aus diesen Staaten zahlten im Gebührenjahr 2001 47,6 Mio. € für die Nutzung der deutschen Autobahnen, 31 % (11,3 Mio. €) mehr als im Gebührenjahr 2000 (36,3 Mio. €).

Der Anteil dieser Staaten an den gesamten Gebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem ist mit 9,8 % im Gebührenjahr 2001 (Gebührenjahr 2000: 8,1 %) noch relativ gering; er wächst jedoch überdurchschnittlich. Der Anteil der zehn aufgeführten MOE-Staaten am **Umsatzwachstum aller Staaten** im deutschen Gebührenerhebungssystem im Gebührenjahr 2001 betrug 30 %.

Tabelle 5: Einnahmen aus den zehn mittel- und osteuropäischen Staaten mit den höchsten Einnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem in den Gebührenjahren 2000 und 2001

| Land | Gebührenjahr 2000 (in 1.000 €) | Gebührenjahr 2001 (in 1.000 €) | absolute Differenz (in 1.000 €) | Veränderung ggü. Vorjahr in % |
|--------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Polen | 13.560 | 16.932 | 3.372 | 25 |
| Tschechien | 8.147 | 11.205 | 3.058 | 38 |
| Ungarn | 3.013 | 3.913 | 900 | 30 |
| Litauen | 2.071 | 2.933 | 862 | 42 |
| Belarus | 2.085 | 2.619 | 534 | 26 |
| Slowakei | 1.485 | 2.299 | 814 | 55 |
| Rumänien | 1.590 | 2.223 | 633 | 40 |
| Slowenien | 1.557 | 2.044 | 487 | 31 |
| Russland | 1.592 | 1.830 | 238 | 15 |
| Ukraine | 1.218 | 1.597 | 379 | 31 |
| Summe | 36.318 | 47.595 | 11.277 | 31 |

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Besonders durch Fahrzeughalter aus **Polen und Tschechien** wurden - wie bereits in den vorhergehenden Gebührenjahren – rasch steigende Gebühreneinnahmen erreicht. Die Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus der **Slowakei, Litauen und Rumänien** 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 2001 wurden insgesamt 28,8 Mrd. Gesamtkilometer (Last- und Leerkilometer) bei einer Transportleistung von 287,3 Mrd. tkm mit deutschen Lastkraftfahrzeugen, einschließlich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, zurückgelegt. Durch eine verbesserte Ausnutzung der Fahrleistung nahmen die gefahrenen Gesamtkilometer im Vergleich zum Vorjahr nur um 1,1 % zu, während sich die Transportleistung im gleichen Zeitraum um 2,9 % erhöhte. Dabei hat sich in den einzelnen Bereichen (Nah-, Regional- und Fernbereich) die Anzahl der zurückgelegten Gesamtkilometer im Vergleich zum Vorjahr unterschiedlich entwickelt.

Ähnlich wie bei der Entwicklung der Transportleistung im Vergleich zum Vorjahr ist auch bei den zurückgelegten Gesamtkilometern lediglich im **Fernbereich** ein Zuwachs festzustellen. Vor allem dadurch erhöhte sich die mittlere Transportentfernung - der insgesamt beförderten Gütermenge (ca. 2,9 Mrd. t) - gegenüber dem Vorjahr um 7,2 % auf 99,9 km je Beförderung. Die kontinuierliche Zunahme der durchschnittlichen Beförderungsweite bei Beförderungen im Straßengüterverkehr setzt sich damit fort.

Bei der Ausnutzung der erbrachten Fahrleistung ist eine ständige Zunahme des Lastkilometeranteils im Straßengüterverkehr zu beobachten. So stiegen im vergangenen Jahr die zurückgelegten Lastkilometer um 2,5 % auf ca. 22 Mrd. km an, während sich im gleichen Zeitraum die gefahrenen Leerkilometer um 3,8 % verringerten.

Die bisherige Entwicklung des Lastkilometeranteils an den gefahrenen Gesamtkilometern geht aus der nachfolgenden Tabelle hervor:

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

| Jahr | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Lastkilometer | 18.566 | 18.333 | 18.783 | 19.793 | 21.177 | 21.449 | 21.981 |
| Leerkilometer | 7.450 | 7.186 | 7.156 | 7.169 | 7.391 | 7.045 | 6.777 |
| Anteil Lastkilometer in % | 71,4 | 71,8 | 72,4 | 73,4 | 74,1 | 75,3 | 76,4 |

Quelle: KBA, BAG

Die Erhöhung des Lastkilometeranteils kennzeichnet auch die Anstrengungen der Transportunternehmen für einen rationellen Einsatz der Lastkraftfahrzeuge unter den Bedingungen wachsender Kostenbelastungen. So hat sich auch im Rahmen der Marktgespräche des Bundesamtes bestätigt, dass erneut Unternehmen des Regional- und Fernverkehrs durch Optimierung der Disposition ihren Fuhrpark effizienter einsetzen konnten. Diese Tendenz zeigt sich auch im Werkverkehr.

Für die einzelnen Verkehrsbereiche stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

Im **Nahbereich** (bis 50 km) wurden 2,4 Mrd. Lastkilometer bei einer Verringerung zum Vorjahr um 4,7 % zurückgelegt. Der Rückgang ergibt sich, analog zur beförderten Gütermenge, überwiegend aus verminderten Baustoffbeförderungen. Durch die geringe Weite der Güterbeförderungen wird im Güternahverkehr nur ein Lastkilometeranteil von ca. 11 % an den gefahrenen Lastkilometern des gesamten Straßengüterverkehrs erreicht. Der Lastkilometeranteil an den gefahrenen Gesamtkilometern beträgt im Güternahverkehr 55,4 % bei nur unwesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr. Der im Vergleich zu den anderen Verkehrsbereichen geringe Auslastungsgrad ergibt sich - überwiegend technologisch bedingt - aus dem beachtlichen Anteil von Ver- und Entsorgungsfahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungsweite von ca. 16 km ohne entsprechende Rückladungsmöglichkeit.

Im **Regionalbereich** (51 - 150 km) wurden 3,9 Mrd. Lastkilometer bei unbedeutenden Veränderungen zum Vorjahr zurückgelegt. Hier wurden damit ca. 18 % der gefahrenen Lastkilometer des Straßengüterverkehrs realisiert. Der Hauptanteil der Güterbeförderungen im Regionalbereich entfällt auf Sammel- und Verteilerfahrten von Handels- und Industrieunternehmen. Die durchschnittliche Beförderungsweite ist dabei zum Vorjahr um 1,3 % auf 90,8 km angestiegen. Der Anteil der Lastkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern im Regionalbereich erhöhte sich im Jahr 2001 auf 63,4 % (Vorjahr: 62,6 %).

Im **Fernbereich** (ab 151 km) wurden 15,7 Mrd. Lastkilometer mit deutschen Lastkraftfahrzeugen bei einer Durchschnittsentfernung von 382,6 km je Beförderung im Jahr 2001 gefahren. Die zurückgelegten Lastkilometer erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um fast 5 %.

Auf den Fernbereich entfielen damit 71,2 % der gefahrenen Lastkilometer des Straßengüterverkehrs insgesamt. Bei diesem hohen Fahrleistungsanteil des Güterfernverkehrs hat sich die Ausnutzung der gefahrenen Gesamtkilometer in Höhe von 85,8 % im Vergleich zum Vorjahr (84,7 %) weiter verbessert. Dieser Trend zur wachsenden Ausnutzung der gefahrenen Gesamtkilometer ist jetzt bereits seit einigen Jahren im Straßengüterfernverkehr zu beobachten. Während die Lastkilometer um ca. 657 Mio. km im Vergleich zum Vorjahr angewachsen sind, haben die Leerkilometer im gleichen Zeitraum um 128 Mio. km abgenommen.

Anteilig am Fernbereich haben im **grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr** die Lastkilometer in Höhe von 3,6 Mrd. km um 8,1 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Dabei hat sich der Lastkilometeranteil weiter erhöht; er erreichte einen Anteil von 89,2 % an den gefahrenen Gesamtkilometern. Beim gewerblichen grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen betrug der Lastkilometeranteil im vergangenen Jahr 90,4 % an den zurückgelegten Gesamtkilometern.

7.2 Gewichtsmäßige Auslastung des Ladevermögens der Fahrzeuge

Das Ladevermögen - die angebotene Nutzlast zur Durchführung von Beförderungen - der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2001 betrug 4,3 Mrd. t und verringerte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 2,5 %. Damit hat sich der Abbau der eingesetzten Ladekapazität im Vergleich zum vergangenen Jahr beschleunigt. Der Rückgang beim eingesetzten Ladevermögen ergibt sich fast ausschließlich aus dem geringeren Fahrzeugeinsatz im Straßengüterverkehr. Hier verminderte sich das eingesetzte Ladevermögen im Vergleich zum Vorjahr um 5,8 %. Bei einer beförderten Gütermenge von ca. 2,9 Mrd. t im Jahr 2001 wurde damit eine durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge von 66,8 % erreicht. Die gewichtsmäßige Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge ist damit weiter zurückgegangen. Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich diese im Durchschnitt um 1,8 %. Eine wesentliche Ursache für diese Entwicklung dürfte sich, wie bereits bisher, aus den anhaltenden Veränderungen bei der Zusammensetzung der Güterstruktur ergeben. Während der Beförderungsanteil von Gütern mit hohem spezifischen Gewicht weiter zurück gegangen ist (u. a. Baustoffe), nahmen Beförderungen von - zum Teil voluminösen - Gütern mit vergleichsweise geringem spezifischen Gewicht (u. a. Halb- und Fertigwaren) beim Straßengüterverkehr weiter zu. Ein weiterer Grund für diese Entwicklung ist auch der anhaltende Trend zu kleineren Sendungen, Chargen und Bestellmengen, verbunden mit häufigeren Bestellungen. Dies erschwert den wirtschaftlichen Einsatz von Lastkraftfahrzeugen und erfordert eine kontinuierliche Anpassung durch computergestützte Prozessoptimierung.

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 | 2001 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Auslastungsgrad in % | 74,4 | 73,2 | 72,9 | 71,5 | 70,9 | 68,0 | 66,8 |

Quelle: KBA, BAG

Der Rückgang bei der Ausnutzung des Ladevermögens verlief dabei in den einzelnen Verkehrsbereichen unterschiedlich. Während der gewichtsmäßige Auslastungsgrad im Regionalbereich gegenüber dem Vorjahr um 2,0 % zurückging, war im Nah- und Fernbereich nur ein Rückgang um 1,3 - 1,4 % zu verzeichnen.



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: Mai 2002